

Sur les ailes de ma vie



Claude Szkolnik

Mise en page par Pierre Jarrige

Les photos de ce livre sont de Juliette Costa, Yves Donius, Patrice Laverdet, Jean-Jacques Provent, Jean-Claude Rideau, Lucien Saucède et famille Szkolnik



Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
Décembre 2021
ISBN 979-10-97541-34-7
Reproduction autorisée
Publication gratuite - Vente interdite

PROLOGUE

Des centaines de pilotes ont participé des missions de guerre. Certains sont sortis indemnes de ces missions périlleuses en traversant souvent des déluges de feu. Discrets, humbles, leurs exploits n'ont pas marqué l'histoire. Ils vous diront qu'ils n'ont fait que leur devoir. Par chance, Claude Szkolnik a écrit ses souvenirs de pilote. Il a vécu les moments clés de l'histoire de l'aviation française : de la débâcle de 1940 au début de l'aviation commerciale d'après-guerre en passant par la formation aux États-Unis et les missions de guerre au Groupe La Fayette.

Né le 29 décembre 1921 à Vigneulles, près de Nancy, il s'engage dans l'armée de l'Air en décembre 1939 au Bataillon de l'Air 127 à Avord. Il obtient son brevet de pilote en mars 1940.

Démobilisé en août 1940, il a la chance de rejoindre son père, médecin militaire à Tiznit, au Maroc. Il peut alors intégrer, à Casablanca, le deuxième détachement du CFPNA comme élève-pilote aux États-Unis.

Affecté sur P-47 Thunderbolt à la quatrième escadrille du Groupe La Fayette en août 1944, il apprend, au retour des États-Unis, la mort, à Cassino, de son frère Jean, officier du 2^{ème} Tabor Marocain.

Après les missions de guerre et la paix retrouvée, c'est la difficile recherche d'un travail comme pilote parmi les nombreuses compagnies qui émergent. Des compagnie qui ont plus d'ambition que de capital et qui tentent de survivre dans des conditions rocambolesques si bien racontées par Claude.

Il traverse la Méditerranée de toutes les façons imaginables en Thunderbolt, en Goéland, en Ju 52 ou en DC 3. Il subit les pires fortunes des airs tout en conservant son caractère enjoué, grand frère attentionné toujours prêt à faire plaisir, prêt à danser sur du Glenn Miller ou prêt à plaisanter avec des jeux de mots.

Heureusement, la porte d'Air Algérie lui est ouverte en 1951 et il peut enfin pratiquer l'aviation qu'il aime, avec rigueur et dans une ambiance cordiale.

Claude Szkolnik décède le 9 septembre 2009, après une vie bien remplie au service de la France et de l'aviation.

Sommaire

Je serai aviateur	1
Le rêve	
Baptême de l'air	
<i>Les ailes te portent</i>	
<i>Qui va là ?</i>	
<i>En bordel couvrez !</i>	
Démobilisation	
Ça plane pour moi	
Ça plane moins bien	
Le Débarquement	18
Élève-pilote aux États-Unis	20
Le rêve américain	
<i>Primary training</i> à Tuscaloosa	
<i>Basic training</i> à Gunter Field	
<i>Advanced school</i> à Craig Field	
Premier vol sur <i>warbird</i>	
<i>Operation Training Unit</i> à Norfolk	
Le général De Gaulle	
La traversée du retour	38
En bateau	
Triste nouvelle	
Au Groupe <i>La Fayette</i>	44
L'arrivée au Groupe	
Première mission de guerre	
En territoire ennemi	
Pauvres <i>Canards</i>	
Le bulldozer	
La guerre vue d'en haut	
Triste mission	
Convoyage de Tiznit à Luxeuil	
Bravo les gars !	
La guerre se termine	
Après la victoire	68
Moniteur à La Rochelle	
Adieu à l'armée	

Pilote civil	74
Stage à Air France	
Naufrage à Air Azur	
La Socotra	
Pilote à Alpes et Provence	86
Mon ami Cabanès	
Encore en Ju 52	
Le Junkers Ju 52	
Le Douglas DC 3	
Trafic de blondes	
Escale forcée à Mahon	
En Afrique Noire	
Panne au décollage	
Tourisme à Bangui	
Chez vous pour Noël	
Vers Fort-Lamy	
DC 3 en flammes	
Conséquences dramatiques	
Fortune des Airs	113
En Ju 52 à Air Fret Transimex	
L'Avro <i>Anson</i> du bar <i>Cintra</i>	
Tour de France avec l'Escadrille Mercure	
Intérim à Aigle Azur	
Pilote à Air Algérie	122
Le colonel Alias	
La foudre	
« Lâché » à Air Algérie	
Encore à Mahon	
Installé à Aïn-Taya	
Annexes	128
Vers Tallahassee	
Résultats de Craig Field	
De Selma à Tallahassee	
Notation au CFPNA	
Missions de Guerre	
Notation au Groupe <i>La Fayette</i>	
Citations	
Nomination dans la Légion d'Honneur	
Incident en <i>Caravelle</i>	
Total des heures de vol	
La suite de la carrière	



Pilote de P-47 Thunderbolt

Je serai aviateur

Le rêve

Le 29 décembre 1921, il est 4 heures 30 du matin lorsque je fais irruption dans ce monde dit « *humain* ». Cela se passe dans une baraque en bois construite sur le champ de Foire 11, car le village détruit par la guerre n'est pas encore reconstruit. Ce village s'appelle Vigneulles-les-Hattonchatels dans le département de la Meuse, en Lorraine. Je porterais le prénom de Claude affublé d'un nom polonais : Szkolnik.

Mon père, docteur en médecine, a 32 ans, ma mère en a 39, elle est souffreteuse et cet accouchement ne l'a pas arrangé. Je suis mis de bonne heure en nourrice dans un village voisin. Ma pauvre mère décédera lorsque j'aurais deux ans et demi, je ne sais pas ce qu'est l'affection d'une mère et cela m'a toujours manqué quelque part.

En 1938, entrée d'octobre à Saint-Mihiel au collège en 2^{ème} C. Me voilà à nouveau interne. Nous ne sommes que six en tout et nous prenons nos repas avec le proviseur et sa femme. Le proviseur étant aussi mon prof de math, après le repas du soir il me fait travailler, à la fin de l'année scolaire je suis encore premier de la classe.

Presque tous mes camarades sont externes et, avec trois camarades, nous projetons pendant les grandes vacances de faire une randonnée en camping avec nos vélos. Nous voilà partis pour un périple de quinze jours au travers des Vosges et du Jura. Nous longeons toute la fameuse ligne Maginot et partout travaillaient à son renforcement un nombre incroyable de soldats. C'était en juillet 1939, deux mois avant la déclaration de guerre. C'est au cours d'une de nos étapes, que pour la première fois j'ai dit à mes amis : « *Je serai aviateur !* » Cela les a fait rire et ils se sont moqués de moi tout le reste du voyage en me traitant de « *L'Aviateur* ». Maintenant je sais qu'ils n'auraient pas dû en rire !

Rentré à Vigneulles, je revois mon père écoutant la radio avec beaucoup de souci car, parlant couramment l'allemand (comme le polonais et le russe), il suivait en direct les fameux discours d'Hitler qui se terminaient par des « *Sieg Heil !* » frénétiques. Cela annonce la guerre très proche, nous disait-il. Je dois avouer que dans mon for intérieur je jubilais pressentant que cela m'aiderait dans mon projet qui se formait en moi de plus en plus fort : devenir aviateur.

Au mois d'août, il y avait à Nancy un concours pour rentrer comme élève-pilote à l'école de pilotage d'Istres. Je me suis fait inscrire. Il m'a semblé assez facile et je suis presque sûr d'être admis. Cependant, une semaine après, mon père nous annonce que la guerre est déclarée. C'était le 3 septembre 1939 ! Aussitôt, partout est placardé l'avis de Mobilisation Générale avec les deux drapeaux français croisés et l'encadré bleu, blanc, rouge. Je me disais que j'avais eu de la chance d'avoir passé ce concours et que maintenant, demain peut-être, j'allais être convoqué plus rapidement. Toutes les nuits déjà un flot incessant de soldats marchant à pieds, passe devant la maison, en file unique de chaque côté de la route. Puis ce sont les camions traînant d'énormes canons, des automitrailleuses. Plus tard, ce sont les autobus parisiens tout barbouillés pour le camouflage. À la maison on passe toutes les vitres au bleu, ainsi que les phares de la voiture.

La date de la rentrée arrive et n'ayant aucune nouvelle de l'armée, je suis bien obligé de rentrer au lycée où je suivrai les cours sans grande conviction, étant sûr que l'on allait m'appeler. Enfin

au mois de décembre, on me fait savoir que j'ai été reçu à Istres et qu'en raison de la guerre il a été créé de nombreuses écoles de pilotage dans l'ouest, qu'il me suffit de souscrire un engagement pour la durée de la guerre pour être envoyé dans l'une de ces écoles. Je dois envoyer ma réponse très rapidement ! Mais voilà, je ne suis pas encore majeur et il me faut une autorisation paternelle dûment signée. Je reçois une lettre (que j'ai toujours) de mon père qui n'est plus tout à fait d'accord, il me demande de bien réfléchir, car sans diplôme je risque d'attendre longtemps avant d'avoir un grade dans l'armée. Heureusement, il a joint tout de même son autorisation.

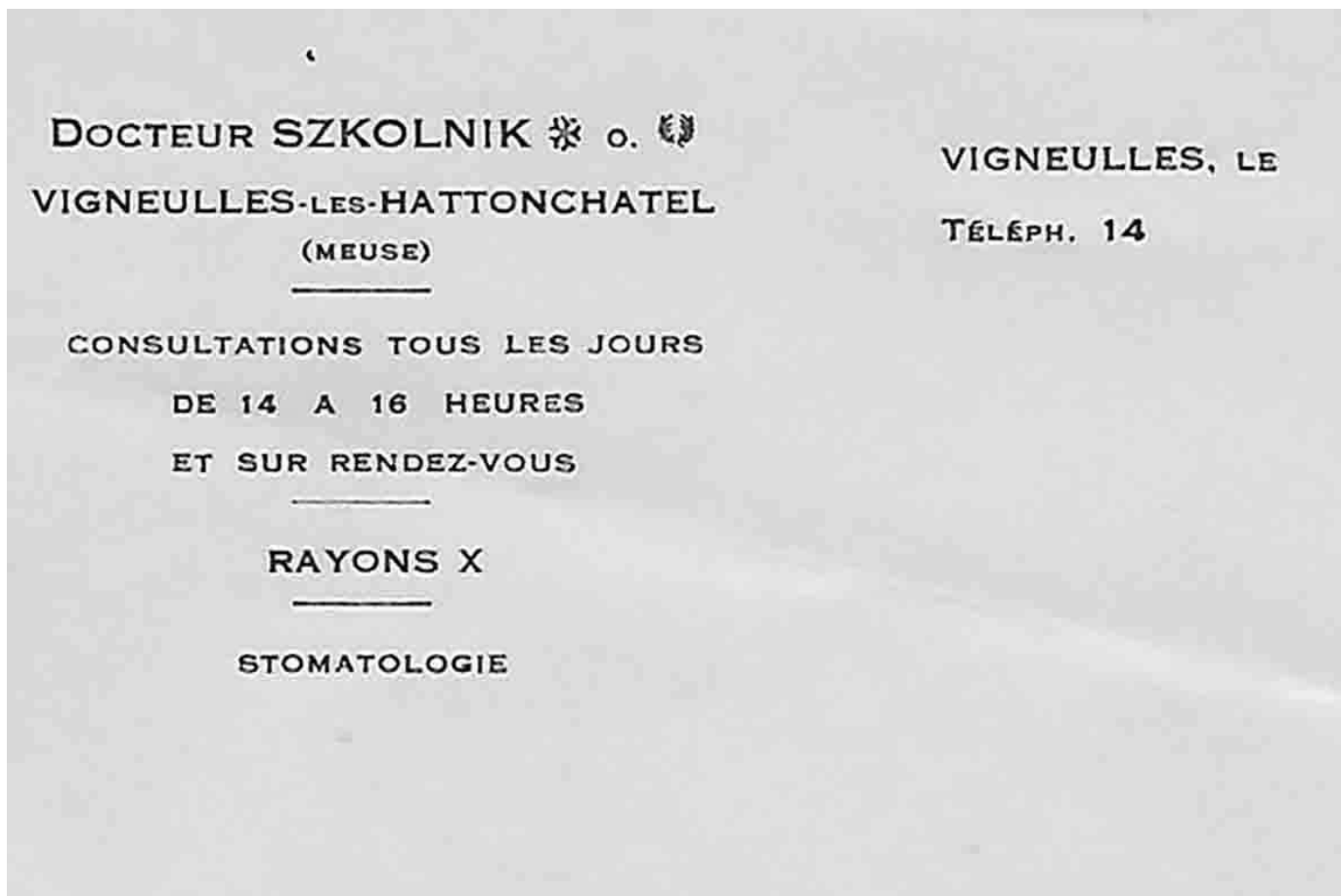
J'envoie donc très rapidement mes papiers et je suis convoqué à l'Intendance de Chaumont et je signe mon engagement volontaire pour la durée de la guerre, le 23 décembre 1939, au titre du Bataillon de l'Air 127 à Avord. J'y arrive le 26 décembre et je suis incorporé comme soldat de 2^{ème} classe. J'aurai 18 ans dans trois jours ! Nous nous retrouvons une centaine dans mon cas et nous sommes regroupés dans une grande baraque où il n'y a qu'un seul poêle et on se gèle. Nous allons toucher son paquetage au magasin d'habillement, avec le calot kaki, nous sommes habillés en kaki au lieu du bleu foncé de l'armée de l'Air ! On nous donne aussi des bandes molletières que nous avons un mal fou à mettre correctement. Nous avons une drôle de touche, car pour les mesures c'est vraiment à vue de nez. Le réfectoire est d'une saleté incroyable, les tables sont recouvertes de zinc et le ménage est fait au balai aussi bien sur la table que parterre ou dehors, avec le même balai. Cela se sait, nous allons être élève-pilote, et les corvées nous tombent dessus à bras raccourcis, et moi j'hérite de la plus infâme, la corvée de chiotte d'où je reviens le cœur au bord des lèvres.

Heureusement, un jour dans l'après-midi, un caporal demande trois volontaires pour aider dans les hangars de la piste. J'en suis ! Nous voilà autour d'un avion de guerre (un Potez 63), c'est le premier avion de guerre moderne que je peux réellement toucher avec mes doigts, il y a autour de lui comme une aura, car ceci a été se promener dans les airs ! Déjà je me familiarise avec cette odeur spéciale d'un avion, faite d'un mélange d'huile et d'essence d'avion, de caoutchouc et de peinture.

On nous demande de tourner la manivelle du démarreur à inertie. Une fois que celui-ci est lancé au maximum, le mécanicien enclenche le moteur et tente de le faire démarrer. Il fait très froid et celui-ci a dû mal à partir et nous devons tourner cette manivelle cinq à six fois avant qu'enfin il se mette en route dans un bruit assourdissant. Ensuite, il faut mettre en route le deuxième moteur et c'est la même chose, il faut six essais avant que celui-ci démarre. Puis, après un assez long temps de réchauffage du moteur, c'est le point fixe où l'on essaye la pleine puissance. Heureusement qu'il y a des cales car on dirait que rien ne peut retenir cette puissance déchaînée, tout l'avion vibre et même l'arrière se soulève de quelques centimètres. Puis, l'essai ayant été sans doute satisfaisant, brusquement le mécanicien arrête les deux moteurs en même temps et c'est un silence qui nous choque les oreilles, s'y ajoute cette odeur de gaz brûlés et d'huile chaude. Nous revenons tous les trois dans notre baraque encore tout éblouis, avec pour moi encore un peu plus de rêve dans mon cœur. Ce souvenir est resté gravé car il représentait pour moi le but à atteindre : piloter un tel avion !

Baptême de l'air

Le 4 janvier 1940, j'apprends mon affectation (avec environ 30 autres) à l'école de pilotage N° 32 de Limoges sur l'aérodrome de Feytiat, nous partons le soir même.



▲ *Le docteur Szkolnik à Vigneulles*

▼ *Vigneulles dans la Meuse*



On est introduit dans une petite aérogare flambant neuve qui vient d'être réquisitionnée, ce sera notre salle de classe et où nous attendent les moniteurs et l'état-major de l'école. Tous bardés des vestes de cuir du personnel navigant. On nous traite poliment et on nous explique ce que l'on attend de nous. Dehors, sont alignés une dizaine d'avions monomoteurs, biplans qui semblent neufs et qui seront nos avions d'entraînement. Il s'agit de ces fameux Caudron *Luciole* à moteur Renault. Le plus merveilleux est que nous allons toucher le packaging complet du pilote avec le blouson de cuir fourré, les bottes de vol, la combinaison, le casque et les lunettes.

Le lendemain matin, comme tous les autres jours ensuite, cela commencera par une séance de gymnastique de près d'une heure, suivie de la toilette et du petit déjeuner, copieux d'ailleurs. Puis nous traversons, à pied et en rang, le champ d'aviation pour rejoindre nos salles de classe où nous allons apprendre la mécanique, la météo, l'aérodynamique, mais aussi la théorie militaire. On nous fait ingurgiter à haute dose la fameuse phrase : « *La discipline faisant la force des armées il importe que tout supérieur obtienne de ses subordonnés une obéissance entière et une soumission de tous les instants. La réclamation n'est permise au subordonné que lorsqu'il aura obéi.* »

Si avec cela on n'avait pas compris qu'il fallait fermer sa gueule, on n'avait plus rien à faire ici ! Mais tout était si bon et si beau qu'on aurait pu me demander encore plus. Je suis encore émerveillé quand je pense à ces souvenirs de mes 18 ans. Tout mon avenir était plein de promesses et d'espoir !

Le 11 janvier 1940 fut le jour de mon premier vol, mon baptême de l'air, une date mémorable. Le *Luciole* était une carcasse de bois recouverte de toile peinte à l'émaillite, d'une couleur aluminium, le tout tendu par des câbles pour en assurer la rigidité, un moteur profilé, un train d'atterrissage fixe et un fuselage comprenant deux places en tandem. Nous avions la tête complètement dehors, protégée par une toute petite visière, d'où l'utilité d'être équipé du casque et des lunettes de vol. Mais quelle sensation de sentir l'air vous fouetter le visage et sentir les vibrations de cet objet presque vivant, bien sanglé sur le siège avec un manche à balai entre les jambes et tout au bout des pieds deux pédales. Je ne dois rien toucher, je regarde au dehors et je vois les champs, les arbres et les petites maisons défiler sous les ailes. Mon cœur bat si fort de joie que j'ai envie de crier, de chanter. Voilà le moment de se poser, la fête est finie et je regarde faire mon moniteur. Il me semble que c'est une phase du vol qui ne sera pas si facile que cela. Je vois notre aérodrome, qui en somme est un grand champ plein d'herbe, je reconnais l'aérogare puis notre cantonnement, tout cela se met à grandir à vue d'œil, tellement pris par le spectacle, je suis tout surpris lorsque je sens les roues toucher sol. Me voilà revenu sur le plancher des vaches, l'avion perd de la vitesse en continuant à rouler, puis l'arrière du fuselage s'abaisse doucement et l'on sent le patin arrière frotter plus durement sur l'herbe. La grande étape pour moi est franchie, c'est enfin arrivé, je suis un aviateur. Je pense à mes amis de camping qui se moquaient de moi, je voudrais bien qu'ils soient là pour voir ma victoire !

Le lendemain, après une explication complète sur le fonctionnement du manche à balai, des palonniers de leur coordination comme si on voulait faire un virage sur une route : plus on serre le virage, plus on doit pencher son aile, sinon on dérape dans l'air comme sur une route dont le virage ne serait pas redressé, l'importance de la ligne de vol dont la référence est la ligne d'horizon qui doit toujours être alignée à la hauteur du capot moteur et qui permet de voir si les ailes sont bien à l'horizontale.

Après quelques démonstrations du moniteur, je dois suivre ses mouvements sur ma double-commande. C'est à moi. Immédiatement l'avion s'engage dans un ballet effréné, c'est le capot qui descend sous l'horizon puis qui plonge subitement dessous, dans un piqué avec l'aile qui se met

à pencher d'un côté sans que je m'en rende compte, j'essaye de redresser tout cela tant bien que mal, mais voilà que je prends une gifle d'air sur la joue venant de la droite, je suis en glissade complète sur la droite ayant dû donner un coup de palonnier intempestif.

Il me tarde que le moniteur reprenne les commandes, car je ne contrôle plus la situation et même je commence à avoir peur de cette bête sauvage que je ne sais pas maîtriser. Le voilà enfin qui me délivre et comme toujours cela paraît si simple quand il pilote, le vol redevient un plaisir. Je fais encore quelques essais en voulant à tout prix maîtriser tous ces mouvements incontrôlés. C'est ce manche à balai, qui pouvant se déplacer dans tous les sens, me joue tous ces tours ! J'arrive à peine à tenir la ligne de vol avec le capot, mais d'une manière si nerveuse qu'on se croirait sur des montagnes russes. La séance prend fin et nous voilà au-dessus du terrain. Toutes les conversations se font en criant très fort, le moteur au ralenti, dans l'odeur de gaz d'échappement, le moniteur, qui est devant, se retournant pour voir un peu la tête que je fais. Pendant l'atterrissage il peut ainsi m'expliquer tout ce que je dois voir et sentir, le moteur étant réduit. Ainsi s'est déroulée ma première leçon de pilotage qui, d'après le moniteur, était normale étant donné la nouveauté de la chose. Pour moi, inutile de dire la joie mais aussi la crainte de ne pas pouvoir être à la hauteur. Serai-je capable de m'adapter ?

Les mois suivants, l'entraînement continue, avec parfois des moments de découragement complet et l'impression constante de ne pas être capable d'être un jour pilote. Les moniteurs ne se mettent pas des gants pour nous rabaisser avec des phrases telles que : « *Vous auriez mieux fait de rester derrière votre charrue et vos vaches* » alors que maintenant, je sais que si je n'apprenais pas, c'est qu'ils instruisaient pas bien !

Les ailes te portent

Enfin, un jour où il me semblait que mon travail en vol l'avait plus écœuré que les autres jours, écourtant la séance, il me fait rouler vers les hangars avant la fin de la leçon, après un seul atterrissage que j'avais cru pourtant réussir. Je me dis que c'est fini pour moi ! Mon espoir d'être pilote est dans les choux et je suis vraiment au bord des larmes. Je pense que le terme de rampant, appliqué au personnel non navigant de l'armée de l'Air, est celui qui va me convenir. Nous venons nous aligner à la même hauteur que les autres avions, prêts pour partir avec d'autres élèves, ce ne sera plus jamais moi, et je suis vraiment triste, en me disant que mon père avait raison.

Nous voilà maintenant arrêtés. Le moniteur va couper le moteur. Tiens, il ne le coupe pas ? Mais que fait-il ? Il se lève de son siège en souriant et dégrafe son parachute, ma parole il a oublié de couper ! Il descend sur l'aile et se penche vers moi et me dit :

— *À vous maintenant, vous partez faire trois tours de piste et trois atterrissages, allez, fi-chez-moi le camp !*

La surprise est totale pour moi. Allons-y, un peu de gaz et cela roule doucement sous les yeux attentifs de mon moniteur, je prends la direction du point de décollage, me voilà aligné sur mon repère de l'autre côté du terrain. Je tire la manette de gaz à fond en arrière (c'était ainsi à cette époque), l'avion prend de la vitesse, quelques coups de palonniers à droite pour compenser le couple moteur, à gauche, pour redresser, tenir la queue au sol avec le manche, lorsque la vitesse est atteinte tirer légèrement sur le manche pour décoller du sol. Voilà je suis en l'air !

Il faut monter dans l'axe jusqu'à 300 mètres en respectant bien la vitesse de montée. Réduire le moteur à la puissance de croisière, virage de 90° à droite, puis encore 90° et on se retrouve avec

le champ d'aviation sur sa droite en essayant de bien maintenir cette altitude de tour de piste fixée à 300 mètres. Je garde le dessus du capot moteur aligné sur la ligne d'horizon, tout en surveillant du coin de l'œil l'altimètre et le variomètre de façon à garder une altitude à peu près constante, maintenant donc, je peux laisser exploser ma joie sans aucune limite ! Et me voilà chantant à tue tête, poussant des cris de bête sauvage, hurlant mon bonheur d'avoir vaincu le sort et croyant être devenu un homme, qui plus est : volant. La fin de la branche arrière du tour de piste arrive, il va falloir virer à droite bientôt et entamer la procédure d'atterrissage. Il faut me concentrer au maximum pour réussir cette approche et surtout le toucher des roues sur l'herbe le plus doux possible, et ne pas faire des bonds successifs comme cela m'est déjà arrivé. Subitement, je pense à mon moniteur en bas, en train de surveiller tout ce que je fais. La panique monte en moi, et il me faut redoubler d'attention en me disant que je sais exactement ce qu'il y a à faire pour retrouver mon calme. L'approche finale, je réduis le moteur à la puissance fixée et surtout, surtout, je maintiens la vitesse exactement prévue. Ne pas quitter des yeux la vitesse indiquée par le badin sur la planche de bord, mais aussi surveiller dehors l'approche du terrain, ne pas se poser trop court ou je casserais l'avion à coup sûr dans les arbres ou trop long et alors ce serait la même chose dans ceux qui m'attendent au bout du terrain. La vitesse est absolument primordiale cela nous a été répété continuellement. Si elle tombe, l'avion part en perte de vitesse, il « décroche » et c'est irrattrapable, on tombe comme une pierre. Si la vitesse est trop élevée, on ne pourra jamais se poser, l'avion ayant toujours la vitesse nécessaire pour voler, il serait trop bête de ne pas en profiter !

Tout cela me passe dans la tête et c'est dans la plus grande concentration que je réussis sans doute le plus bel atterrissage de ma vie ! Revenant vers le point de décollage, je suis obligé de passer près de mon moniteur. Celui-ci applaudit et je l'avoue, une bouffée de chaleur me parcourt de la tête aux pieds. C'est le bonheur, le vrai ! Je dois avouer humblement que les deux autres tours de piste ne furent pas aussi soigneusement exécutés que le premier.

Ayant eu droit aux félicitations de mon moniteur, cela m'a vraiment confirmé que j'étais dès maintenant accepté dans la confrérie des pilotes. Cela n'ayant naturellement pris validité qu'après avoir payé le pot traditionnel, d'abord au bar des moniteurs dans l'aérogare, puis naturellement le soir avec mes camarades de stage.

L'entraînement qui suivi fut consacré à la précision dans le pilotage, la tenue de caps, la tenue d'une altitude, une montée régulière avec des paliers minutés, des petits voyages à l'aide d'une carte pour bien se repérer par rapport aux routes et aux voies de chemin de fer, ainsi qu'aux villes et aux villages.

Nous pouvions voler seuls une fois sur deux et le vol commençait à presque devenir de la routine, sans aucune autre appréhension que de bien exécuter les manœuvres qui nous étaient demandées.

Vers le mois de mars 1940, le grand jour du certificat préparatoire aux fonctions de pilote militaire arriva. D'abord un tour de piste complet avec le chef-moniteur, puis une épreuve de montée avec un barographe enregistreur sous scellés à bord. Le lendemain, une épreuve de voyage avec but fixé qui s'appelait le triangle. Je devais faire, à une altitude donnée, le voyage Limoges-Poitiers-Le Blanc, soit environ 260 km à effectuer en 2 heures 30 minutes maximums. Lorsque tous les éléments de ces épreuves eurent été réunis, une commission militaire a statué gravement pour nous accorder ce fameux brevet de pilote que nous attendions tous avec anxiété. En effet, cela conditionnait notre envoi dans une école de perfectionnement sur Morane 230 où nous apprendrions toute l'acrobatie que doit savoir effectuer un pilote de chasse. On doit voler sur Morane-Saulnier 406 ou Dewoitine 520, tous deux monomoteurs, monoplaces de chasse équipant les escadrilles en 1940.



▲ EEP 32 à Limoges en 1940, Caudron Luciole F-ARNO

▼ Amiot 143 n° 64, codé 20 en mai 1940 à Limoges



© famille Szkolnik

J'ai en main mon brevet de pilote. Cela ne me donne pas encore le droit de porter le macaron du pilote militaire qui est représenté par une couronne de laurier argentée sur laquelle est posée une paire d'ailes dorées, surmontée d'une étoile. Si je décris cet insigne c'est pour citer sa description faite sur une note ironico-macabre par la corporation des pilotes : « *Les Ailes te portent, l'étoile te guide et la couronne t'attend.* »

Qui va là ?

Nous sommes maintenant en avril 1940, on nous met sous la coupe d'un sergent-chef non-navigant (pour ne pas dire rampant) qui nous prépare au peloton de caporal et caporal-chef. Beaucoup de séances de vol sont remplacées par celles du maniement d'armes et de la théorie militaire. L'examen, concernant ce peloton, se passe courant avril et sans doute pas très motivé, je ne suis pas reçu.

Notre petit aérodrome si tranquille voit se poser de plus en plus d'avions inconnus pour moi. Depuis les plus anciens comme le LeO 20 biplan qui ressemble à un gros *Luciole*, l'Amiot 143 énorme monoplane bimoteur à train fixe, le Glenn Martin déjà plus moderne, ainsi que des LeO 45 et des Potez 63 tout neufs. Mais toujours pas de vrais chasseurs. Ils sont tous sur le front, car on entend beaucoup de récits de combats aériens entre chasseurs français et allemands.

Les vols se font de plus en plus rares et notre départ pour l'école de perfectionnement se fait attendre. Par contre, les tours de garde reviennent plus souvent car il faut garder les nombreux avions qui arrivent tous les jours et stationnent tout autour du terrain. En plus, depuis quelque temps, le bruit court, que des Allemands seraient parachutés loin derrière le front pour désorganiser par des actions spectaculaires tout l'arrière de notre armée. Il a même été rapporté que plusieurs sentinelles avaient été tuées par surprise la nuit, d'une manière totalement silencieuse. Vous pouvez imaginer avec quelle trouille monstre je prends la garde de nuit. Je vois partout des parachutistes qui essaient de me planter un couteau dans le dos. Notre seule arme est un vieux fusil Gras qui doit dater de la guerre de 14 et nous n'avons aucune balle pour le charger. Notre seul secours est la baïonnette. Je me vois mal me défendre avec un tel engin.

Quand, abandonné à votre triste sort, loin du corps de garde, vous croyez deviner une présence dans la nuit noire, vous devez crier de la voix la plus ferme, avec la gorge serrée le : « *Qui va là ?* » et si on vous répond, demander : « *Mot de passe ?* » Si on ne répond pas, alors là c'est de l'ironie : « *Halte là ou je tire !* » Avec quoi ? Si on ne répond toujours pas : « *Première sommation !* » Là, il n'y aura pas de sommation et pour cause.

Nous savons maintenant que notre prochaine école sera Clermont et que nous volerons sur Morane 250 (avion d'acrobatie). Comme nous, les stagiaires de cette école ont terminé et attendent de passer en transformation sur monoplace de chasse Morane 406 ou Dewoitine 520 ou Bloch 152. Mais dans les usines, paraît-il, les avions sont bloqués sur la chaîne. Il manque soit des hélices, soit des trains d'atterrissage, etc. Ceci à cause de la 5^{ème} Colonne : organisme de noyautage ennemi qui a bon dos et qui permet à notre état-major de masquer son incurie dans la préparation de cette guerre. Comme pour nous narguer, un Morane 406 tout neuf se pose. Nous allons toucher l'objet de notre rêve, le caresser et le prendre en photo. Quelle finesse et quelle sensation de puissance à la fois !

Un jour par un brouillard épais, nous entendons un avion tourner au-dessus du terrain. Il ne va pas pouvoir se poser et on commence à se faire du souci pour lui, si ça ne se dégage pas. Soudain, à

notre grande surprise, on voit émerger du brouillard en bordure de piste un bimoteur qui se pose en toute tranquillité. À mesure qu'il s'approche on voit que c'est un avion civil et on déchiffre : Air Bleu. Nous savons tous que cet avion transporte le courrier par tous les temps, il vient lui aussi participer à la mise en place de tout ce que j'ai rêvé dans mon adolescence : Aéropostale ! Pour moi, c'est Mermoz, Guillaumet, Saint-Exupéry. Tous ces héros de l'aviation civile qui ont permis l'ouverture des Lignes Latécoère de Toulouse à l'Amérique du Sud via Villa-Cisneros, Cap-Juby, Port-Étienne, Dakar, Natal, et enfin Rio-de-Janeiro. Lorsque j'avais 15 ans j'étais, comme presque tous les jeunes de mon âge, absolument passionné par les récits de ces pilotes si bien écrits par Joseph Kessel ou même déjà par Saint-Exupéry. Lorsque Mermoz a envoyé son dernier message : « *Coupons moteur arrière droit* » il a ensuite disparu, tous les élèves du collège de Verdun ont assisté à la messe souvenir.

L'avion roule au sol pour se garer devant notre aérogare pendant que, parmi nous, beaucoup de questions se posent pour savoir comment il a réalisé cet exploit. C'est là que nous apprenons que depuis quelque temps la petite baraque en bout de piste était en fait le local du radiogoniomètre. Dans cette baraque se tenait un opérateur radio en liaison en morse avec les avions et qui pouvait (grâce à son antenne en forme de cadre arrondi qu'il pouvait tourner dans tous les sens) repérer sur un cadran gradué la direction exacte de l'émission envoyée par le radio à bord de l'avion. Avec cela, le pilote de l'avion était capable de faire une percée dite : Z Z. Ceci était pour nous absolument inconnu et les commentaires allaient bon train ! Il nous restait encore beaucoup de choses à découvrir, nous petits pilotaillons qui ne volaient que par une tempête de ciel bleu, et sans radio.

En bordel couvrez !

Au fur et à mesure que le mois de mai 1940 passait, de plus en plus d'avions envahissaient notre terrain et surtout y restaient. Cela ne nous réjouissait guère, à cause des gardes qui étaient maintenant plus nécessaires étant donné la valeur du matériel militaire représenté par ces avions. Le seul avantage pour nous était de pouvoir monter la garde dans les avions lorsque ceux-ci étaient ouverts. D'abord on avait moins froid, mais aussi nous pouvions nous glisser au poste de pilotage et rêver en place pilote de nos futurs exploits devant une planche de bord chargée de nombreux instruments de vol phosphorescents dans la nuit.

Un jour, toute une escadrille de Potez 63 se pose et même l'un d'eux, s'étant posé trop long, dépasse la piste et va s'écraser en contrebas, heureusement sans dommage pour l'équipage. Cela nous fait beaucoup de distraction maintenant que nous ne volons plus du tout. Un jour, un Bloch 174 ayant été mitraillé en vol par les chasseurs allemands vient se poser couvert de gloire ! Plutôt, il était couvert d'inscriptions à la craie entourant les nombreux impacts de balles reçus dans le fuselage et les ailes lors d'un combat aérien sur le front. Ce Bloch 174 faisait partie du groupe 1/52. Pilote : sergent-chef Cugnot, observateur : sous-lieutenant Champeaux. Ce combat avait eu lieu le dimanche 19 mai 1940 vers Cambrai à 20 h 10, l'avion avait été touché par rien moins que 32 balles, attaqué par 27 Messerschmitt Me 109, appelés ironiquement pour l'occasion « *Méchant Schmitt* ».

Nous avons également un Caudron 690 *Rafale* ayant été utilisé par Maryse Bastié pour ses records, un Caudron *Simoun* et le fameux Caudron *Goéland*, puis un Bloch 210, construit par Marcel Bloch, qui s'appellera plus tard Marcel Dassault (le cercueil volant, qui volait comme un fer à repasser) un Fairey *Battle* anglais, un Romano 182 piloté par le capitaine Malinvaux,

un Percival, un Hanriot 182, des LeO 45 tout neufs prêts pour aller combattre. Le bruit courait que, malgré le sabotage, beaucoup d'avions sortaient d'usine sans trouver assez de pilotes pour les mener au combat. C'étaient pourtant de magnifiques avions, certains plus modernes que les allemands, et mieux armés.

Le Grand état-major sans doute n'ayant pas cru à la force blindée des chars, ne croyait pas plus à l'efficacité de l'aviation. Et nous qui piaffions d'impatience depuis deux mois dans notre école, nous ne comprenions pas ! Cependant nous n'allions pas tarder à comprendre. En effet, depuis quelques jours, les bruits d'une attaque des Allemands enfonçant tout le front parvenaient jusqu'à nous. Certains parlaient même de déroute de notre armée. Cela semblait se confirmer lorsque jour et nuit défilaient devant l'entrée de notre aéroport, des convois de réfugiés, à pieds, en auto, en voiture à cheval ou à vélo en direction du sud. Que se passait-il ?

Début juin 40, je suis appelé au poste de garde de l'entrée. Quelle n'est pas ma surprise de voir mon père, qui lui aussi avait été pris dans cette débâcle, ayant quitté Vigneulles de justesse pour ne pas être derrière les lignes allemandes. Avec lui Mammie, ainsi que toute sa famille entassée dans les deux voitures de mon père. Tout ce monde dans la Matford V8 et dans la Peugeot 202 (que mon frère aîné Jean avait eu comme cadeau lorsqu'il avait réussi son entrée à Saint-Cyr).

Par eux, j'apprends la débâcle et la proximité des Allemands. D'ailleurs le lendemain, l'ordre de repli de notre école arrive et nous devons descendre sur Cahors avec nos avions. Ayant eu l'autorisation de rejoindre Cahors avec mes parents, c'est avec eux que je rejoins le convoi interminable des réfugiés pour nous diriger vers cette ville. Je peux constater de visu le manque de solidarité des paysans qui, de peur de manquer, refusent parfois même de donner de l'eau. Arrivé près de Cahors, mon père a la bonne idée de rechercher un logement dans un tout petit village sur le plateau à Cournoux. Puis il m'amène au terrain d'aviation appelé La Béraudie où déjà sont arrivés tous nos *Luciole* mais aussi un nombre incroyable d'autres avions du même type, venant de toutes les écoles élémentaires de la région Sud-Ouest. Je remarque qu'ils sont serrés aile dans aile, ce qui veut dire qu'on ne va plus voler et que c'est ici qu'on va attendre la suite des événements.

Le lendemain, on entend à la radio une voix chevrotante qui nous confirme que nous avons perdu la guerre et qu'il faut demander à nos ennemis un armistice dans l'honneur. Nous sommes tous graves et je ne suis pas le seul à avoir envie de pleurer. Cette voix est celle du Maréchal Pétain et si ce vaillant vainqueur de la bataille de Verdun pendant la guerre de 14/18 le dit, c'est bien que tout est fichu ! Une rumeur cependant court, il faut essayer de continuer la lutte par tous les moyens et notamment essayer de rejoindre l'Afrique du Nord où les Allemands ne sont pas encore prêts d'arriver. D'ailleurs, un général dont on ne connaît pas encore le nom, vient de faire une déclaration dans ce sens à Londres, et le lendemain, le fameux 18 juin 1940, nous écoutons tous médusés et fiers de savoir que l'un de nos aînés n'a pas capitulé. Le général De Gaulle en l'occurrence vient de dire la phrase qu'il fallait : « *Nous avons perdu une bataille, mais nous n'avons pas perdu la guerre !* ».

Démobilisation

Le soir, dormant sur notre paille, nous formons un tas de projets pour rejoindre l'AFN (Afrique du Nord), nous sommes malheureusement encore trop pilotillons pour envisager de partir avec un des nombreux avions qui encombrent le terrain. Nous saurons le lendemain d'ailleurs, que tous ont été mis en panne dans la nuit, dans l'éventualité d'une action non autorisée. Un de mes

camarades, Gabet, habitant Perpignan, me dit que si nous arrivons à rejoindre cette ville, ses parents, il en était sûr, nous feraient passer la frontière espagnole de façon à rejoindre Gibraltar. Là nous pourrions reprendre le combat puisque les Anglais ayant eu le temps de rembarquer à Dunkerque, n'avaient pas capitulé. Comme mes parents avaient deux voitures, je proposais d'aller demander à mon père de nous prêter la Peugeot 202.

Pour ne pas me faire repérer, je décidais donc de partir à la tombée de la nuit le lendemain, en effectuant le trajet à pieds ce qui représentait bien 3 heures de marche. J'ai dû être très convaincant, car moins d'une heure après je repartais au volant de la 202 (sans permis d'ailleurs) et je me dirigeais rapidement vers Cahors où j'étais attendu par mes deux camarades avec impatience. J'arrivais tous feux éteints devant notre campement et dès que j'eus coupé le moteur je courrais prévenir que j'étais là. Malheureusement, je suis stoppé par deux sentinelles et le capitaine Poreaux, commandant de l'école. Je le suis dans son bureau tout illuminé à cette heure tardive où je rejoins mes deux camarades tout penauds. Oui, nous avons été cafardés par sans doute un occupant de notre chambrée que nous ne connaissions pas. Nous nous attendons à un fameux savon, des jours de prison sans aucun doute et peut-être plus grave passer au fameux « *falot* », autrement dit le conseil disciplinaire de l'Armée. Cela peut se terminer aux « *Bat'daf* » (Bataillon disciplinaire d'Afrique au Sahara). Mais ce brave capitaine, aussi ému que nous, dit que dans des jours aussi graves, il comprend notre geste et qu'il est décidé à passer l'éponge si nous lui promettons sur l'honneur de ne pas récidiver. Ou il n'hésitera pas à nous porter déserteur et en temps de guerre, c'est le peloton d'exécution.

Le lendemain, je préviens mon père qu'il vienne récupérer sa voiture et j'avoue que cet incident a refroidi mes ardeurs guerrières pour pas mal de temps. De toutes façons, quelques jours plus tard, le 25 juin 1940, l'armistice rentre en vigueur, tous les combats doivent cesser sur le sol français. La guerre est finie pour nous.

Je suis affecté au ravitaillement des cuisines et j'accompagne à Cahors le caporal chargé des achats. Il se débrouille très bien et j'ai l'impression qu'il ne perd pas son temps, obtenant des prix intéressants qui lui donnent un « *boni* » assez important. Pendant ce temps, les camarades ont réussi à trouver la cave bien garnie de l'endroit où nous sommes logés et je fais pour la première fois connaissance avec le bon vin vieux de Cahors, cela nous réchauffe nos soirées.

Enfin, le 17 août 1940, j'ai le droit de me faire démobiliser et je vais rejoindre mes parents à Cournoux.

Courant septembre, les Allemands autorisent le retour des réfugiés chez eux. Nous voilà donc repartis les uns vers Chaumont, dans la Haute-Marne, et les autres vers Vigneulles, dans la Meuse. En arrivant sur les bords de la Loire, à Moulins, nous sommes arrêtés par les Allemands qui contrôlent la ligne de démarcation entre la Zone Libre où nous étions, et la zone occupée par les Allemands suivant les accords de l'armistice signé par le Maréchal Pétain. Ceux qui habitent la Meuse, comme nous, sont refoulés, car cette région est déclarée Zone Interdite (Alsace-Lorraine) qu'ils comptent bien annexer comme avant 1914.

On décide donc de se séparer. Mon père gardera la Peugeot 202 pour revenir sur Périgueux chez la famille du colonel Rebière. En tout cas, c'est là que je vois mon premier soldat allemand. Quand on sait que l'on est vaincu, cela fait mal ! Mais il faut reconnaître qu'ils ont fière allure et que tout est organisé d'une manière impeccable et qu'en plus, ils sont fermes, certes, mais cependant courtois.

Mon frère Jean est muté au Maroc où il sera officier des Affaires Indigènes à Agadir d'abord, puis au nord de Marrakech à El-Kélaa-Desrarna. Mon père voyant cela, se porte volontaire pour

servir aussi au Maroc comme médecin-capitaine. Il obtient une affectation assez rapidement pour Tiznit, au sud d'Agadir, et voilà tout le monde sauf moi, qui quitte la France et je me retrouve seul à Périgueux. Je dois impérativement passer mon bac cette année et pour cela je dois rester. Je l'obtiendrai en juin 1941.

Jacques Rebière a réussi à décrocher un stage de Vol à Voile grâce au Secrétariat à la Jeunesse et aux Sports du gouvernement de Vichy. Il a pu me faire inscrire avec lui et au mois de juillet 1941 nous voilà parti en Auvergne. Le centre s'appelle la Banne-d'Ordanche, près de Mont-Dore. Enfin je vais pouvoir revoler, mais cette fois ci sans moteur. Je fais connaissance avec le planeur de début qui s'appelle Avia 11A. C'est une aile et un empennage montés sur une poutrelle. Devant l'aile est installé un siège avec un manche à balai et un palonnier simplement posés sur la poutrelle, sans aucun carénage. Quand on est propulsé en l'air on a l'impression d'être dans le vide avec simplement un manche entre les jambes !. Mais pour être propulsé, cela demande un travail d'équipe harassant pour voler au maximum 50 secondes (ce qui est le brevet A de vol à voile).

Lorsqu'on a franchi le cap de quelques vols, on peut voler sur un Avia 15A qui est entouré d'un carénage, le planeur est plus fin donc plane mieux. Cela va nous permettre d'avoir le brevet B qui doit être un vol de plus de 60 secondes. Lorsque notre chef de stage pense que nous sommes prêts, on va nous initier au treuillage. Là il y a des risques car cela est déjà de l'aviation. Il s'agit d'être tirés par un câble en acier long, qui va nous permettre de monter assez haut pour atteindre en planant une colline bien exposée au vent qui s'appelle Puy-Gro et qui domine la petite ville du Mont-Dore. Si les vents sont assez forts et réguliers, on peut se maintenir très longtemps dans la partie ascendante du courant de vent qui doit passer au-dessus de cette colline. C'est ce qu'on appelle le vol de pente. Là, on pourra passer le Brevet C qui doit représenter un vol de cinq minutes. On aura le droit de porter un bel insigne à la boutonnière. Il est rond avec trois mouettes blanches stylisées, sur un fond bleu azur.

Malheureusement, un camarade à qui le vent a manqué pendant qu'il « *raclait* » la pente à la recherche de la moindre ascendance, a touché la falaise avec le bout de son aile qui s'est cassée. Il a fait une chute de plus de 300 mètres et s'est tué. Cela a endeuillé notre stage et nous a fait prendre conscience des dangers en nous rendant plus prudents.

Nous avons sur le Camp un authentique champion de vol à voile d'avant la guerre. Il s'appelle Eric Nesler et il a été surnommé : « *L'oiseau volant* » tellement il a le sens des courants aériens pour tenir en l'air par tous les temps. Il dispose d'un vrai planeur de compétition entièrement caréné de fines pellicules de bois vernis. Cet avion vient d'Allemagne et il était piloté par un autre champion autrichien qui s'appelait Kronfeld, il a été amené ici car il est biplace à double-commande. Nous avons chacun droit à un vol avec Nesler et c'est un vrai régal de voir comment il arrive à tirer parti du moindre courant ascendant avec une finesse de pilotage inouïe.

Ça plane pour moi

À la mi-septembre 41, je suis envoyé à Aix-en-Provence pour passer l'examen de chef de Section locale de Sport Aérien. Je le réussis et je reçois un beau diplôme. Je rentre à Périgueux et je m'inscris au lycée pour suivre le cours de mathématique élémentaire (mathélem) et je reviens chez la famille Rebière qui m'accueille toujours aussi gentiment.

Au mois de novembre 1941, je suis contacté par le Secrétariat aux Sports Aériens pour suivre un stage de moniteur de vol à voile à La-Montagne-Noire, près de Castelnaudary, dans l'Aude.

J'accepte naturellement, je laisse tomber le lycée en me disant que je pourrais toujours reprendre en rentrant, je ne manquerai que trois semaines.

Ce stage est plus relevé, car il y a des pilotes de chasse qui le suivent en même temps que nous. Même certains ont combattu sur le front en 1940. D'ailleurs les cours techniques sont d'un niveau supérieur en ce qui concerne surtout la météo, l'aérodynamique et la technique du vol sur planeur. C'est vraiment intéressant ! Mais surtout on vole dès que le vent se lève. Il y a beaucoup de planeurs différents et surtout ceux qui sont construits ici qui s'appellent tous des Castel, notamment le 30S ou le 242 qui, lui, est biplace. Il y a aussi des planeurs d'avant-guerre tels que l'Avia 32E, l'Avia 40P beaucoup plus fin et des planeurs d'acrobatie tel que le Spalinger. Ce stage ayant lieu en hiver, nous ne pouvons pas voler beaucoup à cause des mauvaises conditions météo. La pente que nous utilisons, située juste devant le lac de Saint-Ferréol et Revel, est propice au vol de pente sur au moins trois ou quatre kilomètres (au lieu d'à peine 300 mètres pour le Puy-Gros). Mais il neige et il fait très froid.

Un jour on me met un enregistreur barographe à bord et je suis autorisé à tenter l'épreuve de durée du brevet D, tenir en vol plus de 5 heures. Il me restera deux épreuves (interdites par les Allemands) : une montée à plus de 1 000 mètres d'altitude et une distance de plus de 50 kilomètres du point de départ. Me voilà en l'air sur un Castel 30 S. Pourvu que le vent tienne ! Nous sommes pourtant bien couverts mais à la longue, le froid vous pénètre jusqu'aux os et surtout les doigts sont à moitié gelés sous les gants pourtant épais. Au bout d'un certain temps, il me faut absolument uriner. Pour cela il suffit de tirer sur l'entonnoir sur le coté, lequel est relié à l'extérieur par un tube en caoutchouc. Il faut ouvrir la braguette et faire pipi dans l'entonnoir. Plus facile à dire qu'à faire ! Difficile en effet d'ouvrir d'abord la combinaison de vol, le pantalon, le slip et le plus dur est d'arriver à trouver l'engin qui, par le froid, est tout recroquevillé et insaisissable. J'arrive à tenir 5 heures 15 minutes, mon épreuve est homologuée. Me voilà en possession du brevet D de vol à voile, l'insigne est le même que le brevet C mais entouré d'une couronne en argent. Le dernier brevet est le brevet E qui comporte un voyage avec but fixé de plus de 300 kilomètres et une altitude de 2 000 mètres. Celui-ci a une couronne en or. Le seul que je n'ai jamais vu était à la boutonnière d'Eric Nesler qui sera souvent ici d'ailleurs. Lui volera sur le Spalinger qui est aussi fin qu'un oiseau. Ce planeur doit être solide car nous avons droit à des démonstrations d'acrobatie, looping, tonneaux, etc., tout cela en vol de pente.

Le reste du stage j'accumule les minutes de vol et surtout j'apprécie la franche camaraderie qui s'établit entre tous, ainsi que le privilège d'être dans le seul Centre français qui lui peut encore faire voler les jeunes. Il y a bien longtemps que plus personne ne peut plus voler en France. Les Allemands nous mènent la vie dure mais c'est le seul endroit où l'on peut dire que l'on n'accepte pas la défaite, sans risquer d'être dénoncé. C'est une petite enclave de liberté au milieu de la France collaboratrice de Pétain. Mais déjà, on essaye de nous embrigader dans un truc paramilitaire, où on nous promet de nous entraîner au ski de montagne. Il s'agit de « *Jeunesse et Montagne* ». Je refuse toujours !

La fin du stage approche et je réussis l'examen théorique de moniteur de vol à voile. Comme j'ai l'épreuve de durée du brevet D, je suis donc nommé à ce titre et j'aurai droit à un beau diplôme avec entête de l'État français : *Moniteur de vol sans moteur*.

Je repars en février 1942 pour un stage de perfectionnement, à nouveau à La-Montagne-Noire. Il neige beaucoup et lorsque nous volons, toute la montagne est recouverte d'un manteau blanc. On a de la difficulté à distinguer les reliefs et surtout en se posant sur la neige nous mettons plus de temps pour nous arrêter. Je vole souvent sur l'Avia 40 P qui est très fin. En effet, il est tellement

fin qu'un jour un orage me surprend alors que je vole tranquillement sur la pente. Mon vario indique un taux de montée inhabituel. Je me mets en descente et je constate que le planeur, en plein piqué, indique toujours un vario en montée maximum. Et voilà qu'au-dessus de moi j'aperçois la base sombre de l'orage, si je n'arrive pas à sortir de cette ascendance je vais être happé par le nuage (cumulo-nimbus) et il me revient en tête ce que l'on nous a raconté en cours météo. Les turbulences ascendantes sont tellement fortes dans l'orage qu'il est déjà arrivé qu'un planeur le traversant se soit cassé. Le pilote a bien sauté en parachute, mais lui-même pris dans le courant ascendant s'est retrouvé à près de dix mille mètres où il s'est évanoui par manque d'oxygène, puis son parachute est redescendu, mais a été repris à nouveau dans un courant ascendant qui l'a remonté à ces altitudes, ceci plusieurs fois de suite. Lorsqu'il est arrivé au sol, il était mort, mais on a pu compter le nombre de fois qu'il était remonté par les différentes couches de glace qui recouvraient son casque.

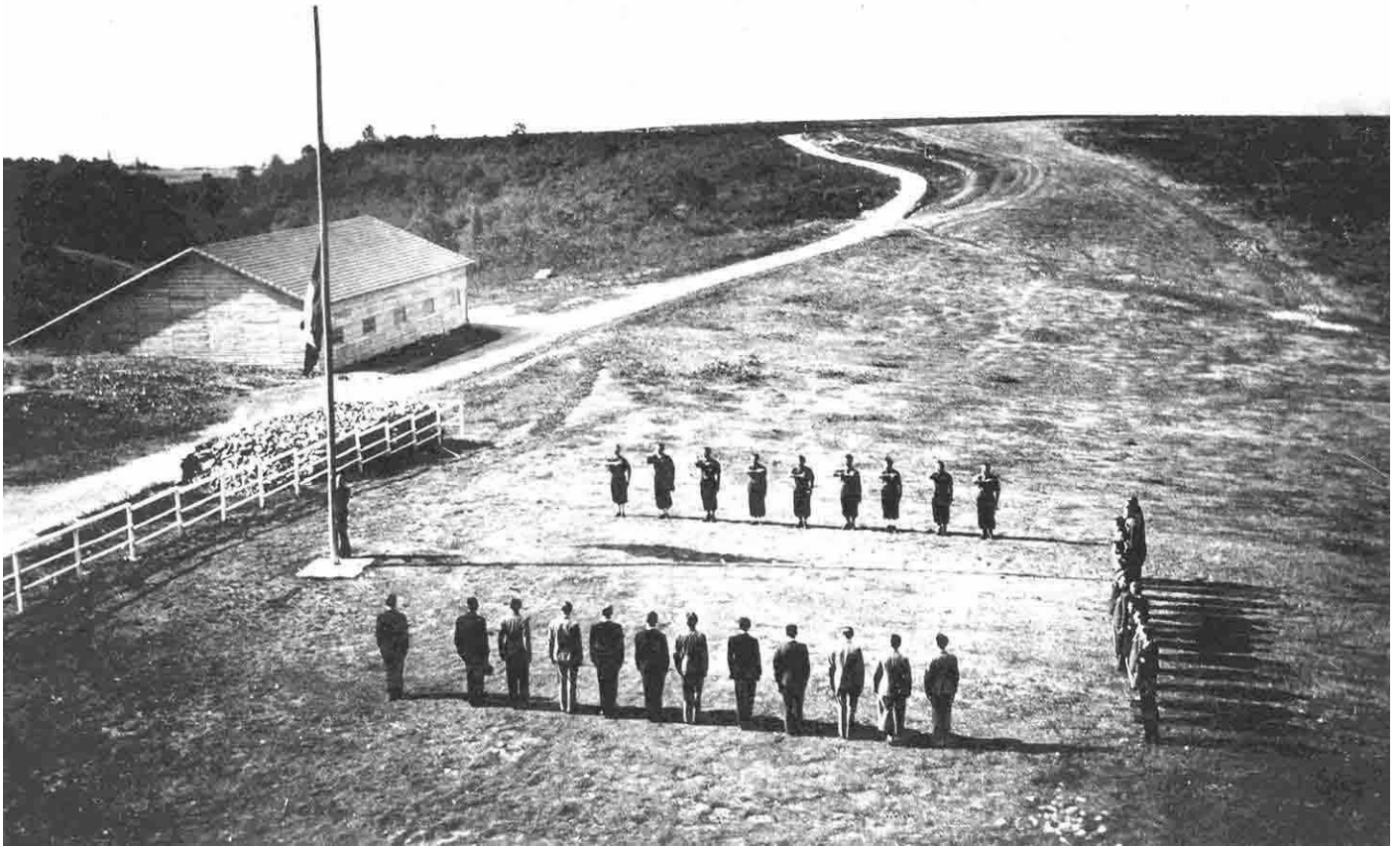
Inutile de dire que je ne suis pas fier, car en plus, de gros grêlons martèlent la glace en plexi qui m'abrite du vent et, croyez-moi, dans le silence du vol cela fait un bruit vraiment impressionnant ! Enfin, j'ai trouvé le bon cap pour en sortir et mon vario m'indique que je descends. Maintenant il faut que je revienne vite sur la pente pour ne pas aller « *aux vaches* » et revenir me poser en haut de la montagne. D'en bas, on avait vu mon manège et on craignait un peu pour moi. Je reçois les félicitations du moniteur et mon exemple servira pour les autres stagiaires.

Ça plane moins bien

Le 8 mars 1942 au matin, alors que le vent est bien régulier, je suis désigné pour voler sur un Avia 32E. C'est un gros planeur ancien un peu lourd par sa construction en contre-plaqué, mais le pilote est complètement abrité dans un cockpit fermé. C'est bien agréable de voler ainsi à l'abri du froid. Je suis treuillé dans la pente et nous voilà partis pour au moins une heure.

Je vole une vingtaine de minutes sans problèmes, constatant seulement qu'il plane moins bien que le Castel ou le 40P et qu'il semble moins maniable. Puis subitement le vent faiblit, ce qui m'oblige à réduire un peu ma vitesse pour perdre le minimum d'altitude. Je sens bien que dans les virages il est très lourd, j'augmente chaque fois ma vitesse pour virer plus aisément. Je « *gratte* » la pente comme on dit, pour essayer de tenir en espérant que le vent va revenir.

Au cours d'un de ces virages justement, le manche me tape dans la main et le planeur devient incontrôlable et voilà la terre qui se met à tourner en dessous, mes mouvements de manche et de palonnier sans doute désordonnés n'ont aucune action et cela continue de tourner. Ça y est. J'ai compris, c'est mon tour ! Je vais me casser la gueule ! Je vois le sol se rapprocher de plus en plus vite et je ne peux rien faire pour m'en sortir. Adieu ! Un grand craquement. Je suis projeté d'un côté à l'autre, je vois passer au ras du visage quelque chose qui doit être le haut démontable du cockpit, un grand choc puis, le grand silence. Je suis coincé sur le côté dans des débris de bois. Bon ça va, apparemment je ne saigne pas et je suis en vie. Par contre, j'ai très mal à la cheville gauche et il me semble que je ne peux plus bouger la main droite. Cela doit être le poignet. J'entends déjà les camarades qui m'ont vu tomber et qui accourent, car par bonheur cela s'est passé juste devant le camp. Ils me sortent de là et veulent me mettre sur une civière mais je refuse, car je sens que je tiens bien debout. Je remonte la pente vers le camp et en me retournant, je vois ce pauvre planeur tout disloqué juste au pied d'un gros arbre. C'est lui qui m'a sauvé la vie en amortissant le choc avec ses branches. Merci l'arbre !



▲ ▼ *La Montane Noire, 1941-1942*



En donnant le compte-rendu à mon moniteur, celui-ci me dit que j'ai fait connaissance avec la vrille suite à une perte de vitesse (on dit maintenant décrochage) pendant l'exécution de mon virage. Sur un avion à moteur cela ne pardonne pas, c'est la mort assurée. Pourtant, c'est la première fois que j'en entends parler. Je crois qu'à cette époque on ne savait pas trop bien comment en sortir. Seul un camarade plus expérimenté que moi, m'écrira en dédicace sur le menu de fin de stage deux vers pleins de bon sens : « *Lorsque près du sol tu te trouves en vrille, jettes par-dessus bord tes instincts de gorille.* » En termes simples, cela veut dire qu'au lieu de batailler avec le manche et le palonnier comme je l'ai fait, j'aurai dû tout lâcher et peut-être que la vrille se serait redressée toute seule. Cela aura été mon dernier vol en planeur de toute ma vie.

Obtenir un travail maintenant. Il y a justement une place de moniteur de vol à voile à Rabat. Fantastique ! Appuyé par les Sports Aériens et avec un certificat d'hébergement de mon père, je présente une demande de visa pour le Maroc qui m'est accordé en date du 29 août 1942 et j'ai mon passeport en main le 14 septembre. Le bateau part de Marseille le 25 septembre, un vieux rafiote, le *Gouverneur-Général-Jonnard*. Destination Oran, en Algérie, où nous prendrons le train pour Rabat. Arrivée à Oran le 27, passage de la frontière à Oujda le 30 septembre. Je me présente aux Sports Aériens à Rabat où j'ai la surprise de voir que c'est un stagiaire de La-Montagne-Noire qui en est le chef : Monsieur Ladure. Il me dit que pour l'instant on n'a pas besoin de moi et qu'il vaut mieux que j'aille voir mes parents qui ne m'ont pas vu depuis longtemps.

Mon père est le médecin militaire d'un poste avancé aux confins d'Agadir, qui n'est pas encore libre d'accès à tout le monde. Il s'agit d'Aït-Baha. Il doit soigner tous les Arabes habitant cette région qui est assez étendue vers le sud. À l'arrivée du car à Agadir, mon père est là, tout heureux de me revoir, il est avec la vieille Peugeot 202 qui, elle aussi, avait fait la traversée en même temps qu'eux. Nous couchons à l'hôtel SATAS qui me semble d'un luxe inouï par rapport à ceux que j'ai fréquenté jusqu'à maintenant. Nous rejoindrons Aït-Baha demain. Mon père a l'air de connaître beaucoup de monde et il invite à notre table un équipage d'Air France qui doit faire un vol demain à Inezgane, le terrain d'aviation d'Agadir. Ils nous invitent à y participer gentiment, car ils me considèrent un peu comme des leurs avec mon « *lourd* » passé aéronautique. Le lendemain, je fais mon premier vol sur un avion commercial. C'est un Caudron C 440 *Goéland* aux couleurs d'Air France. Ce 20 octobre 1942, le pilote nous fait une démonstration de rase-mottes sur la plage et sur l'hôtel, absolument époustouflante. Vraiment, je ne m'attendais pas à une si joyeuse surprise. Voler, voler encore. Lorsque nous revenons à Agadir, je dois aller me présenter au général commandant la région militaire car, où est mon père, c'est une zone militaire, interdite sans autorisation. Elle n'est pas considérée comme entièrement pacifiée, étant située dans l'Atlas marocain et aux confins sud du Maroc. Nous rejoignons enfin Aït-Baha. Nous passons devant l'aéroport d'Inezgane, puis Aït-Nelloul, Biougra et là nous nous enfonçons dans la montagne. Il n'y a pas beaucoup de végétation. Seuls des arbres pleins d'épines, des arganiers, où quelquefois sont grimpées des chèvres qui broutent les quelques feuilles dont elles sont friandes.

Je m'aperçois que mon père est très aimé de la population arabe qui entoure le bordj, ils l'appellent amicalement « *Toubib* » car il soigne naturellement gratuitement tout le monde, comme il le faisait à Périgueux. Du plus riche au plus pauvre. Il a réussi à obtenir des crédits et me fait visiter les travaux de l'hôpital qu'il compte ouvrir pour soulager cette population qui n'a jamais vu un docteur de sa vie. Il a l'air fier et content de me faire visiter son œuvre. Responsable de tout ce qui est sanitaire, il doit jouer au vétérinaire et visiter l'abattoir pour vérifier la qualité de la viande. De même, il visite périodiquement le BMC (bordel militaire de campagne) très utile à la petite garnison du poste. Je me demande encore pourquoi il m'a emmené avec lui quelques fois !



▲ *La Montagne Noire 1941-1942. Planeurs Avia 32E, Castel 30S, Avia 151A et Castel 242*

▼ *La Montagne Noire 1941-1942 - Décollage*



Le Débarquement

Le 8 novembre 1942 arrive la grande nouvelle ! Les Américains viennent de débarquer simultanément à Casablanca, à Oran et à Alger. Nous écoutons les nouvelles à la radio qui est encore vichyssoise et cela me désole d'entendre les hauts faits d'arme de notre aviation qui se bat contre les avions américains. Ce n'est pas possible, ils sont complètement fous, ils n'ont encore rien compris, une fois de plus à notre État-Major. Heureusement, ils sont vite écrasés par l'incroyable puissance américaine qui réussit pleinement ce débarquement et ne nous en tiendra pas trop rigueur. Nous apprenons aussi que les Allemands occupent la Zone Libre et que la flotte française s'est sabordée à Toulon. Ça bouge enfin, et mon intuition ne m'a pas trompée, je suis du bon côté de la Méditerranée !

Maintenant, je suis sûr que je vais bientôt reprendre mon entraînement de pilote, d'une manière ou d'une autre ! Je fais signaler à l'armée, par l'entremise du capitaine chef du poste des Affaires Indigènes, que je suis au Maroc. Nous sommes suspendus aux émissions de radio et il faut encore se méfier de tout le monde, car beaucoup ne sont absolument pas pour De Gaulle, il reste un petit clan de Pétainistes qui est encore influent. N'oublions pas qu'à cette époque, les Américains, même après le débarquement, considèrent que le général De Gaulle n'est pas du tout le représentant de la France. Donc, tout est un peu trouble et il vaut mieux, une fois de plus, se la boucler.

Enfin, quelques mois se passent et, le 10 février 1943, je reçois mon ordre de rappel dans l'Aviation. Voilà, ça repart à nouveau. Mon père voulant voir de ses yeux les Américains, décide de m'accompagner avec sa voiture. À l'arrivée dans Casablanca, nous sommes submergés par l'activité du port et la circulation ininterrompue dans les rues. Des files de camions transportant ou remorquant des caisses en bois aussi grosses que des maisons. Ce sont des avions Grumman qui seront assemblés à l'Atelier Industriel de l'Air (AIA) sur le terrain de Casablanca (Camp Cazes). Une multitude de petites voitures à quatre places, découvertes ou bâchées, sillonne la ville en tous sens. Ces fameuses « Jeep » qui semblent, pour les soldats américains, remplacer le vélo utilisé dans l'armée française. Ce qui nous frappe le plus, c'est le semblant de manque de discipline et de hiérarchie de cette armée. Ils ont tous l'air décontracté et mâchent leur « chewing-gum » à longueur de journée. Il est difficile de distinguer les gradés de la troupe, tout le monde porte le même uniforme. Certaines Jeeps sont marquées des lettres MP (*Military Police*). Elles sont conduites par des hommes qui portent un casque peint en blanc, ils portent un baudrier blanc et sont armés de bâtons blancs comme nos policiers. Ils n'ont pas l'air de rigoler et la troupe semble les craindre, car ces bâtons voltigent facilement sur les crânes des soldats récalcitrants.

Je rejoins mon affectation militaire et me présente au Dépôt 209, caserne du sud de la ville du côté d'Aïn-Diab. Nous sommes tous mélangés, Marine, armée de Terre et Aviation. Nous essayons de nous regrouper entre aviateurs. Je suis presque seul à avoir volé et à avoir des brevets, mais je suis toujours 2^{ème} classe. Au bout de deux semaines dans ce foutoir, je commence à me décourager. La seule distraction est le rapport qui a lieu à midi où on nous remet notre courrier et la lecture des notes de service qui ne nous concernent toujours pas.

Un jour cependant, un camarade de notre groupe, travaillant dans les bureaux, a vu une note de service passer. Il se forme à la Base Aérienne du Camp Cazes sur l'aérodrome, un recrutement pour la formation de pilotes aux États-Unis. Nous n'en croyons pas nos oreilles, car jamais dans mes plus beaux rêves, je n'avais imaginé quelque chose d'aussi merveilleux. Nous pouvons nous faire inscrire sur la liste. Il faut espérer que dans toute cette pagaille cette liste sera bien

transmise à qui de droit, car c'est le seul moyen de sortir de ce dépôt, où une fois de plus, alors que les autres se battent, nous croupons à ne rien faire ! Je suis sûr que je vais être retenu, en effet, sur le formulaire il y avait une ligne demandant les références aéronautiques éventuelles. J'ai donc pu y inscrire que j'avais un brevet de pilote militaire passé à Limoges avec 43 heures de vol et que j'étais moniteur de vol à voile avec le brevet D et chef de Section locale de Sports Aériens. J'étais le seul de tout le dépôt 209 à avoir de telles références.

Après deux mois d'inutilité, je suis convoqué au bureau administratif. Je dois quitter cette caserne infâme dès demain pour me présenter à la Base Aérienne de Casablanca. C'est l'Amérique ! (c'est le cas de le dire), le soir même nous couchons dans des baraquements en bordure de la piste bercés, par le bruit des moteurs d'avions américains qui ne cessent de décoller et d'atterrir dans la nuit. Le lendemain matin, j'assiste au ballet aérien ininterrompu de l'aviation américaine, surtout à base de Douglas C-47, ce bimoteur si prestigieux, fer de lance de tous les transports aériens de cette guerre.

Je suis inscrit pour un futur départ aux États-Unis pour suivre les cours de pilote. En plus, comme je suis titulaire du bac, je peux suivre les cours d'officier pour être nommé aspirant de réserve. Je suis donc inscrit conjointement au CFPNA (Centre de Formation du Personnel Navigant en Amérique) et au peloton d'EAR (élève aspirant de réserve). Etant donné mes brevets aéronautiques, on me confirme que je serais un des premiers à partir parmi les quelques cinq ou six cents qui ont été sélectionnés.

Peu de temps après, j'assiste aux cours d'EAR et les séances de maniement d'armes et de commandement d'un peloton m'apprennent, soi-disant, à devenir officier ! Nous passons ensuite un examen théorique et pratique que je réussis. Malheureusement, nous ne pourrions être nommés aspirant que lorsque nous aurons réussi le brevet de pilote militaire complet. J'ai terminé tout cela vers la mi-mai 1943 et nous sommes dans l'attente d'un embarquement imminent.

Une fois de plus, le temps nous paraît long car nous sommes prêts. Sur la base se trouve un AIA qui fait le montage des avions arrivés en caisse par bateau. Nous avons le droit de nous intéresser aux chaînes de montage d'avions de chasse de la marine et de planeurs de transport de troupe. Il s'agit de Grumman *Wildcat*. Je m'imprègne de tout ce mélange d'odeurs de peinture, d'essence, d'huile et de caoutchouc qui fait déjà partie pour moi du monde de l'aviation. Je peux aussi assister à l'entraînement en vol des pilotes de C-47 pour le remorquage de ces immenses planeurs de débarquement qui ont vraiment l'air de planer comme des fers à repasser.

Heureusement que nous avons ces distractions, car le temps nous paraît incroyablement long. Le commandant du CFPNA, le commandant Bouyer, nous réunit assez souvent pour nous remonter le moral. Nous transformons le sigle CFPNA en « *Croyons Fermement au Père Noël Américain* », cela nous donne du courage. Pour le premier départ désigné, toutes les permissions sont supprimées, mais en plus nous devons pouvoir être prêts à embarquer sur un bateau pour la traversée de l'Atlantique, dans le quart d'heure où un clairon sonnera le rassemblement, suivi d'une sonnerie spéciale que seuls ceux concernés connaissent. Nous avons droit à de nombreuses fausses alertes, pour vérifier le bon fonctionnement de ce rassemblement très rapide. Une fois même, nous irons jusqu'au pied d'un bateau au port, pour remonter le cœur gros en espérant que la prochaine fois sera la bonne.

J'ai la bonne surprise d'avoir la visite de mon frère Jean. Lui aussi a été rappelé et qui se trouve justement à Casablanca pour la formation d'un Tabor marocain placé sous son commandement. Comme il est lieutenant et que je suis toujours 2^{ème} classe, je suis très fier de me faire voir avec lui sur le camp.

Élève-pilote aux Etats-Unis



L'insigne du CFPNA

Le rêve américain

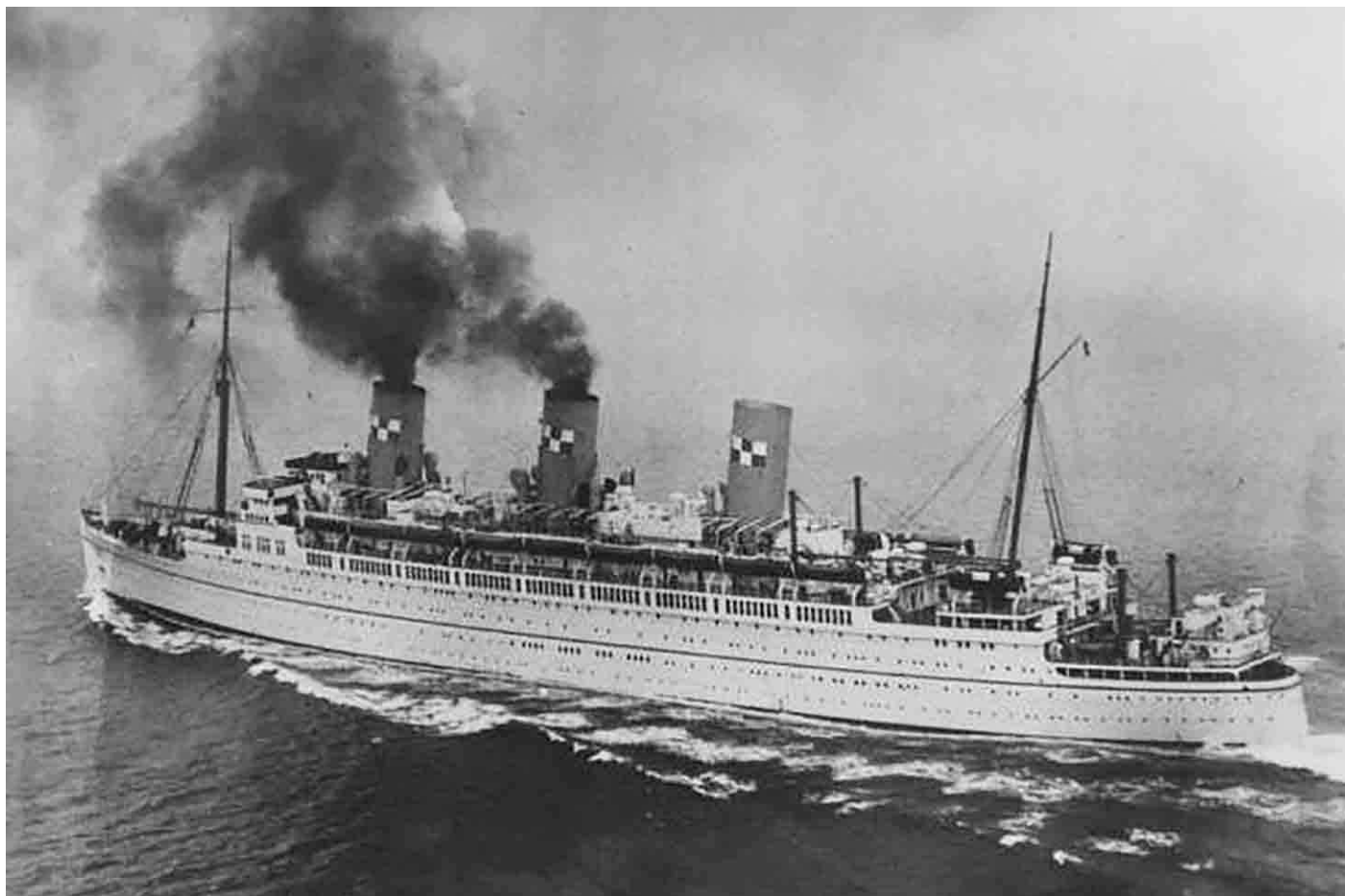
Fin avril 1943, je suis convoqué au commandement. Là, le commandant, très gêné, me fait savoir avec franchise que sous la pression de la plus haute autorité, il a dû inscrire le fils d'un général pour le premier départ. Je dois céder ma place, le mauvais sort est tombé sur moi. J'ai beau rouspéter, la décision est déjà prise. La seule chose qu'il peut me garantir sur son honneur, est que je serais sûr d'être du deuxième départ.

Maintenant je ne suis plus en alerte, et j'ai à nouveau la permission d'aller en ville. Il faut dire que mon frère était revenu me voir et m'avait rassuré au sujet de ma petite amie. Elle était d'ailleurs repartie presque aussitôt. Cependant je ne sais quelle idée m'était venue que mon cher frère avait dû profiter de l'occasion. Le doute grandissant sur sa loyauté, je décidais de vérifier qu'ils ne correspondaient pas. Je me présentais donc à la poste restante de Casablanca avec ma carte d'identité. L'employée, voyant un nom aussi difficile et trouvant effectivement une lettre à ce nom, n'a pas vérifié le prénom. Me voilà avec une lettre de ma dulcinée entre les mains, mais adressée à mon frère ! Les mêmes mots.

Pour ma première expérience amoureuse, j'étais servi ! Sachant où était cantonné mon frère, je me précipitais la lettre à la main pour lui demander des comptes. Il logeait sous la tente dans un terrain vague de la banlieue nord de Casa. Comme il ne pouvait pas nier, il me prit sous la tente en souriant et en essayant de me faire comprendre que cela n'était pas si important. Naturellement je ne voulais rien entendre et je lui en voulais de sa trahison. C'est presque fâché que je l'ai quitté.

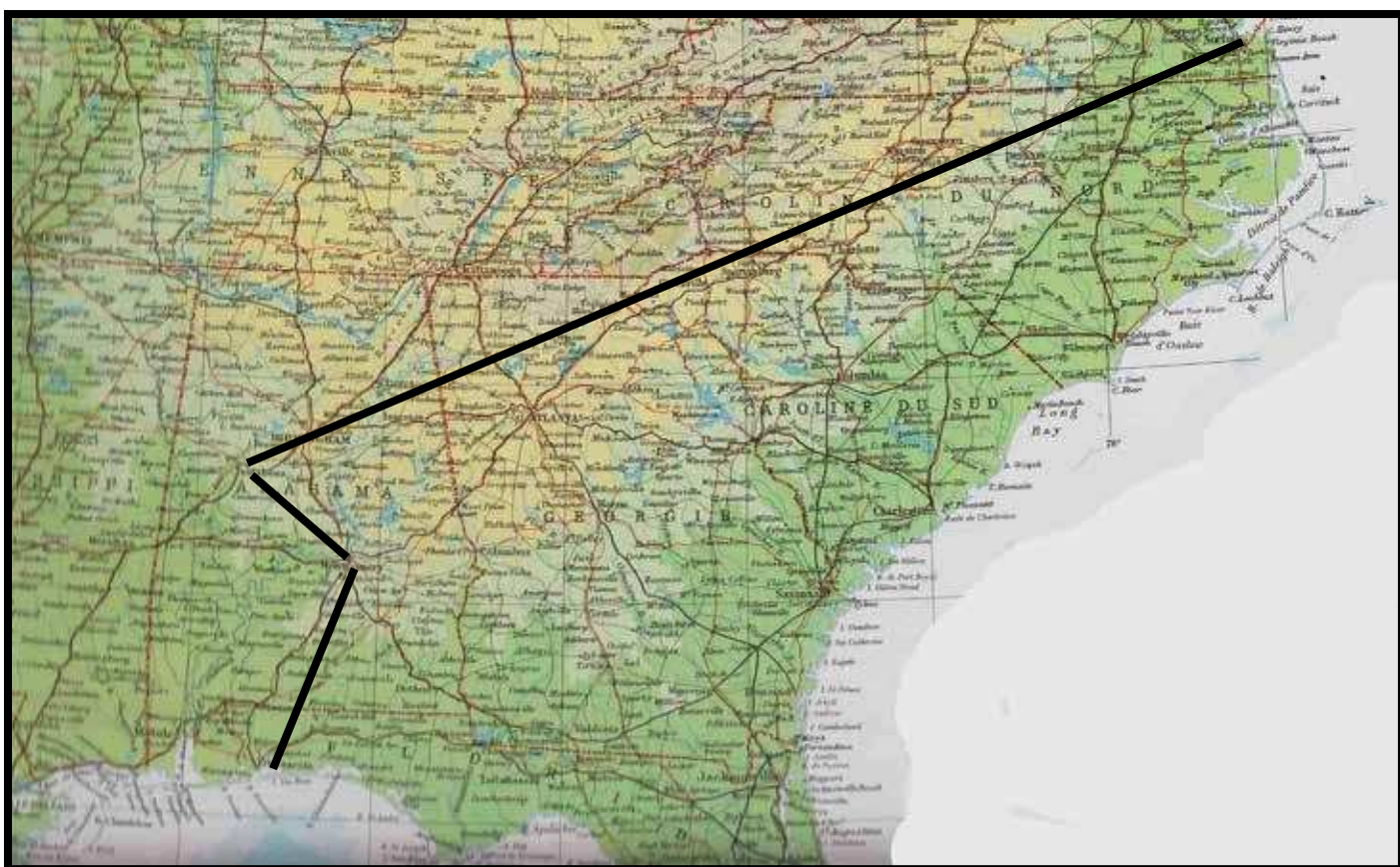
Le premier détachement vient de partir (vers le 15 mai) et je suis à nouveau en alerte. Maintenant, nous sommes sûrs que l'entraînement aux Etats-Unis n'est pas une utopie puisqu'une centaine d'entre nous sont déjà partis. D'ailleurs un jour, tout s'est déroulé jusqu'au bout. Nous nous sommes retrouvés à bord d'un immense bateau sous pavillon américain : l'*Empress of Scotland*. C'était un splendide transatlantique civil, transformé en transport de troupe. Enfin, c'était vrai ! Nous partions en Amérique. Quelle joie et quel bonheur dans nos cœurs ! Cela me donnait l'impression d'un conte de fée qui se réalisait. Je partais pour devenir pilote ! Rien maintenant, à part mon incapacité, ne m'arrêtera dans mon ambition de réussir à devenir pilote de chasse. C'est le 16 juillet 1943.

Je pense un peu à mon frère que j'ai quitté un peu fâché. Quand nous reverrons-nous ? Nous savons que notre entraînement durera près d'un an. Ce bateau vibre de toute sa carcasse en nous faisant sentir sous nos pieds une puissance déchaînée entraînant les hélices qui à chaque tour nous rapprochent un peu plus du paradis merveilleux que nous avons dans notre imagination : l'Amérique ! On nous a dit que la vitesse de ce bateau était son gros atout pour traverser l'Océan Atlantique infesté de sous-marins allemands. D'ailleurs, chaque jour nous avons des exercices d'évacuation qui nous précisent bien ce que nous devons faire si nous étions torpillés.



▲ *L'Empress of Canada*

▼ *Les bases fréquentées par Claude Szkolnik, du nord au sud : Norfolk, Tuscaloosa, Gunter Field, Craig Field et Eglin*



Nous savons maintenant que nous aurons seulement une semaine de traversée, ce qui limitera le risque de rencontrer un sous-marin. Pourtant une nuit, tout voltige dans notre entrepont et même certains sont projetés hors de leur hamac. Nous saurons le lendemain matin que le bateau a fait une manœuvre d'évitement d'une torpille allemande qui nous était destinée. Ouf ! Quelle peur rétrospective !

Le cinquième jour nous sommes survolés en permanence par un hydravion *Catalina* qui va nous protéger d'une pareille mésaventure et nous sommes beaucoup plus rassurés. Mais la nuit se passe sans cette protection et il nous tarde d'arriver. C'est là que nous essayons une grosse tempête et c'est incroyable qu'un aussi gros bateau puisse faire de pareils bonds.

Enfin la tempête se calme et en ce début d'après-midi du 25 juillet 1943, le bruit se répand que les côtes sont en vue ! Nous montons tous sur le pont, en effet on distingue une ligne sombre sur l'horizon. C'est ça l'Amérique ! Il nous faut des heures avant d'apercevoir quelques détails, puis tout se précise à une allure folle, l'entrée de la passe où nous nous engageons, les côtes toutes plates qui nous entourent et le long cheminement au milieu des terres avant d'arriver au port que l'on nous dit s'appeler Newport News.

Le côté gauche du bateau se rapproche lentement d'un quai immense (il faut cela pour un bateau de 270 mètres de long) et nous voilà amarrés. Aussitôt une musique entame l'hymne américain et une clameur tonitruante retentit venant à la fois du bateau et du quai, couvrant la musique qui ne s'arrêtera pas de jouer pendant tout le débarquement des passagers. Une foule de femmes en blanc ou en uniforme distribue à tout le monde des boissons et de la nourriture à volonté. Pour le petit groupe de Français que nous sommes, l'accueil est presque plus triomphant. Tout le monde nous appelle les « *Free Frenchies* », ce qui veut dire les Français Libres, cela nous va droit au cœur et chacun se dit que nous devons dès maintenant nous montrer dignes de l'image que nous représentons pour ces Américains qui nous fêtent si gentiment.

Ma pensée va vers ce général De Gaulle qui nous a permis d'être appelés « Français Libres » qui nous fait tant honneur. Et pourtant les Américains ne sont pas très convaincus de sa légitimité, surtout leur président Roosevelt qui, lui, préfère le général Giraud issu des autorités en place lors de leur débarquement en Afrique du Nord. Déjà à Casablanca, alors que je rongais mon frein au Dépôt 209 aussitôt après avoir été rappelé, il y avait eu la conférence d'Anfa où Roosevelt et surtout Churchill avaient obligé De Gaulle et Giraud à se serrer la main devant les photographes de presse. Nous savions tous que Roosevelt avait surnommé De Gaulle : « Jeanne d'Arc » dans le sens péjoratif qu'il ne le considérait investi d'aucun pouvoir légitime. Si j'insiste sur ce fait, c'est que par la suite cela a failli nous stopper notre stage sur P-47 en fin d'entraînement, lorsque De Gaulle a pris le pas sur Giraud sans l'accord des Américains.

Le peuple américain, lui, ne faisait pas de différence, c'est pourquoi il nous accueillait si chaleureusement. Après s'être rassemblés, nous sommes dirigés sur une gare qui se trouve sur le port. Nous prenons place dans deux wagons-couchettes qui nous sont réservés. Le chef du détachement nous explique que le voyage en train durera deux jours et que nous dormirons dans les couchettes. Nous mangerons dans un wagon-restaurant et le soir, en effet, deux Noirs habillés de vestes blanches, viennent transformer le compartiment en couchettes, avec draps blancs et couvertures. Décidément c'est bien l'Amérique ! Nous passons Richmond, Raleigh, Columbia.

Nous nous endormons pour la deuxième nuit et dans notre sommeil, nous entendons notre passage à Atlanta. Tiens ! Que se passe-t-il ? Il me semble que l'arrêt dans cette gare est bien long ! Le jour se lève et rien ne bouge. Puis tout à coup, de grands coups de gueule en français : « *Debout, là dedans ! Tas de feignants ! Vous êtes arrivés !* » Nous sommes accueillis joyeusement par ceux

du premier détachement. Stupéfaction ! Nos wagons sont seuls sur une voie de garage en face de l'immense base Aérienne de Craig-Field à Selma, état d'Alabama. Vraiment ces Américains sont fair-play. Ils nous ont laissé dormir en décrochant les wagons du train, plutôt que de nous faire sortir de la gare de Selma à 2 ou 3 heures du matin, ça c'est de l'organisation !

De là nous sommes amenés à la base où, pendant trois jours, nous allons subir une nouvelle incorporation mais cette fois-ci dans l'Aviation américaine. Questionnaires, photos, empreintes digitales, visite médicale poussée, dentiste et surtout tailleur. On nous mesure tout en remplissant un formulaire assez détaillé mais qui a l'avantage de nous fournir un habillement de soldat américain sur mesure. On touche aussi le paquetage de pilote complet, d'abord les Rayban, puis la valise en toile à soufflet, s'ouvrant au milieu par une grande fermeture éclair, où l'on peut mettre nos tenues sans qu'elles se froissent, ainsi qu'un grand sac rectangulaire où s'entassent le fameux petit blouson de cuir, le blouson fourré, les bottes fourrées, le casque souple de vol et les lunettes, etc. En tout cas, c'est la première fois que j'ai des chemises à ma taille. Il faut dire que pour l'armée américaine, nous sommes tous considéré comme « *cadets* », c'est-à-dire comme élèves officiers, puisque chez eux un pilote est automatiquement officier lorsqu'il reçoit ses « ailes », c'est-à-dire lorsqu'il est breveté.

Nous avons un long « *briefing* » (entretien explicatif) par notre chef de détachement en présence d'officiers américains. Il nous explique, en gros, comment va se dérouler notre entraînement. Il insiste surtout sur le problème racial de ce pays. Il nous est interdit en tant que « *cadets* » de fréquenter une femme noire. Si cela était constaté, la punition serait immédiate et sans appel : arrêt de notre entraînement et renvoi au Maroc pour faute disciplinaire. Nous comprendrons plus facilement lors de notre première sortie en ville à Selma.

Primary training à Tuscaloosa

Trois jours après notre arrivée à Craig-Field, le 30 juillet, nous sommes dirigés sur notre première école de pilotage à Tuscaloosa, près de Birmingham, toujours en Alabama. C'est un petit terrain en herbe qui s'appelle Hargrove Van de Graf Field.

Nous nous installons dans des dortoirs d'une cinquantaine de lits, mais avec parquet ciré, des draps blancs et une armoire de rangement fonctionnelle. Le lit doit être fait d'une manière extrêmement précise et les armoires rangées impeccablement, ainsi que la table de nuit, sans aucun grain de poussière, sinon à la revue du samedi matin faite par un officier américain, en gants blancs, pas de sortie le samedi soir. De plus, nous avons l'obligation de passer chez le coiffeur une fois par semaine et cela est vérifié par un tampon spécial apposé sur notre « *Pass* » (carte de sortie) que l'on présente au poste de garde du camp. Il est vérifié aussi à cette revue, la propreté et l'exacte disposition de la cravate, de la ceinture dont la boucle doit faire pâlir le soleil. Nous avons sur la base un « *dry-cleaning* » donc pas d'excuses (*no-excuse*). Il n'y a pas de cadeaux et j'ai vu plus d'un élève pleurer de rage contenue après une revue de détail pareille qui l'avait privé de sortie pour un grain de poussière en trop, un centimètre de revers en moins au drap de son lit ou une cravate non repliée au bon bouton dans la chemise.

Le restaurant, car on ne peut plus dire cantine ou réfectoire, est installé dans une salle bien ensoleillée, avec des tables rondes couvertes de nappes blanches, chacune comportant le nécessaire pour l'assaisonnement avec moutarde, ketchup et sauces anglaises en bouteille. Nous sommes servis par des serveuses civiles au sourire agréable. Nous avons une salle de repos au parquet

ciré aussi avec de larges banquettes et fauteuils des petites tables couvertes de revues et des distributeurs automatiques de boissons fraîches. Il n'y a aucune boisson alcoolisée, même aux repas ou d'autorité on vous sert du lait en bouteille. Pour des 2^{ème} classes habitués à la crasse des casernes françaises et à leur inconfort, nous avons l'impression d'être sur une autre planète ou d'assister à un miracle. Tout cela parce qu'aux États-Unis, un « *cadet* » est déjà presque un officier et à ce titre a droit à certains égards. Nous serons ensuite convoqués dans une salle de conférence avec une estrade où l'état-major de l'école nous donne notre programme d'entraînement avec les différentes étapes à franchir par des contrôles aussi bien écrits qu'en vol. Tout ce qui concerne le vol est pris en charge par des civils. Nous aurons trois contrôles par le moniteur-chef Mr. Roddy. Un dernier contrôle à 60 heures fait par un moniteur militaire (le capitaine Courtial) venu spécialement de Craig Field. Celui-ci est éliminatoire et décide de tout votre avenir de pilote. Si vous le ratez, vous serez envoyé dans une école de formation de mitrailleur sur les bombardiers. Mon premier moniteur, Mr. Carmichael, puis le second, Mr. Culp, m'ont « lâché » (seul) après seulement huit heures de vol, ce qui me plaçait en tête des autres stagiaires. Cela m'a réconforté sur mes chances et m'a permis d'aborder les contrôles beaucoup moins contracté.

J'ai donc fait mon premier vol le 3 août 1943, et dès le lendemain, on nous apprenait à se mettre en perte de vitesse, tout réduit, manche en arrière, l'avion s'enfonçait comme une pierre, puis on apprenait à redresser plein gaz et manche en avant jusqu'à sentir à nouveau les gouvernes efficaces. Lorsqu'on avait compris que ce n'était pas dangereux, la leçon suivante était consacrée aux vrilles, alors que pour la perte de vitesse, on nous recommandait de ne surtout pas toucher au palonnier, là au contraire au moment de la perte de vitesse manche au ventre, un grand coup de « *tatanne* » (palonnier) et l'avion partait en vrille impressionnante. On nous apprenait à contrôler cette vrille en gardant toujours le manche au ventre mais en ramenant doucement le palonnier au milieu ce qui ralentissait le tournoiement de l'avion. Pour redresser en vol normal c'était tout simple : palonnier à fond de l'autre côté, ce qui arrêtait de tourner, puis brusquement, manche en avant, ce qui nous sortait de la perte de vitesse, et plein gaz pour redresser.

Ah ! Si j'avais su tout cela, lorsque je me suis retrouvé en vrille avec mon planeur, je n'aurais pas risqué si bêtement de me tuer. Il y avait vraiment une lacune dans les cours de pilotage français de l'époque. Il est vrai que le *Luciole* de l'école française n'était pas aussi solide que le Boeing *Stearman kaydet* appelé dans l'armée le PT-17 (*Primary Training 17*), équipé d'un moteur Pratt et Whitney de 220 chevaux. Il passait toute l'acrobatie et à la fin de ce premier stage, après 65 heures de vol, je savais exécuter presque toutes les figures : looping, tonneau lent et déclenché, Immelmann, chandelle et lazy eight.

Je passe le *check* (contrôle) militaire avec succès le 24 septembre 1943 avec le capitaine Courtial et voilà un échelon de gravi. Je réussis aussi les examens écrits. Je tiens ma place pour la prochaine école en « *Basic Training* ».

Le samedi soir, des familles américaines nous attendaient à la sortie du camp pour nous inviter gentiment chez eux. Généralement, ils avaient une ou deux filles et nous partagions leurs activités du week-end : sortie à la campagne, pique-nique, tourisme. Le soir, après un bon repas, il arrivait souvent qu'ils organisent une petite soirée pour nous, où on pouvait danser et écouter de la musique tout en buvant uniquement du Coca-Cola. Les parents nous laissaient parfois seuls avec leur fille en trouvant un prétexte pour s'éloigner, mais cela n'allait jamais loin car ces filles, tout en étant très libres, étaient tout à fait raisonnables.

Le dimanche matin (puisque'ils nous hébergeaient le samedi soir), il était obligatoire de suivre l'office religieux avec toute la famille. Nous n'y comprenions rien car cet office étant protestant,



▲ *Stearman PT-17 Kaydet à Tuscaloosa*

▼ *L'aérodrome de Tuscaloosa*



et il ne parlait qu'en anglais. Quelquefois, il arrivait que nous mangions à l'intérieur du temple tous réunis, parents et enfants, cela se prolongeait l'après-midi dans une salle faisant un peu club où l'on pouvait jouer à différents jeux et même quelques fois danser sur les airs de jazz à la mode. Puis le soir, ils nous ramenaient à notre camp avec, en cadeau, de nombreuses friandises. Maintenant, je me rends compte que nous ne leur arrivons pas à la cheville en ce qui concerne l'hospitalité.

***Basic training* à Gunter Field**

Il y a près de 40 éliminés à Tuscaloosa. Le 30 septembre 1943, le reste du détachement (60 personnes) est acheminé en car à l'école de Montgomery (Alabama), distante d'environ 100 km dont le terrain s'appelle Gunter Field.

Je ferais mon premier vol dès le 5 octobre sur un Vultee *Valiant*, avion entièrement métallique, avec hélice à pas variable et radio VHF. Le BT-13 (*Basic Training 13*) et aussi BT-13A, est un monoplan à ailes basses, il a un moteur en étoile de 450 chevaux. J'ai un moniteur aussi petit que moi qui est très sympathique, et nous sommes quatre élèves à voler avec lui. Immédiatement, nous faisons des pertes de vitesse et des vrilles en prenant les leçons. Cela doit bien marcher pour moi, puisque je vole seul sur cet avion après seulement 5 h 15 de vol en double-commande. Nous ferons aussi toute l'acrobatie avec en plus, des épreuves de précision d'atterrissage avec des vents de travers, quelques vols en formation de quatre avions.

Le gros morceau de cette école est le PSV (pilotage sans visibilité). Pour cela nous ferons connaissance avec le link trainer qui permet l'entraînement PSV au sol avec les mêmes instruments que nous avons sur l'avion.

La base du PSV est l'horizon artificiel. Nous avons l'habitude de piloter en ayant comme référence stable la ligne d'horizon devant nous. Maintenant, il n'y a plus besoin de regarder dehors, cet instrument gyroscopique (un gyroscope tourne à grande vitesse à l'intérieur) nous recrée l'horizon par une barre horizontale qui reste toujours fixe dans l'espace quelle que soit la position de l'avion. Sur la vitre du cadran, donc solidaire de l'avion, est dessinée une maquette représentant les ailes de notre avion. Si nous penchons à droite, la barre restant fixe dans l'espace, on verra la maquette pencher également à droite et on saura que pour redresser, il faudra donner du manche sur la gauche. Si la maquette est sous la barre c'est que le nez de l'avion est sous l'horizon et que nous sommes en piqué, pour redresser, il faudra alors tirer sur le manche. Pour aider ce PSV, il y a un autre instrument gyro qui nous indique si on fait un virage serré ou lent, ceci est repéré par une aiguille qui s'écarte plus ou moins de sa position centrale. Si l'aiguille reste bien au centre l'avion va tout droit. Sur cet instrument, une bille peut se déplacer à droite ou à gauche dans un tube horizontal légèrement incurvé. Si le virage est dérapé, la bille se déplacera à l'extérieur du virage, s'il est bien cadencé, la bille doit rester centrée, c'est comme faire un virage avec une route bien ou mal relevée.

Il faut ajouter à cela le compas magnétique pour naviguer, les instruments de contrôle du moteur, compte-tour, pression d'admission d'air au carburateur, pression d'essence et pression d'huile, température des cylindres, quantité d'essence et quantité d'huile, etc. Vous comprendrez pourquoi un poste de pilotage paraît toujours si compliqué à un profane. Ce qu'il faut savoir, c'est qu'un pilote doit pouvoir d'un seul regard, par ce qui s'appelle un circuit des yeux, connaître l'état de son avion aussi bien mécanique, que dans les trois dimensions de l'espace, ainsi que son repérage par

rapport au sol. Il est bien entendu qu'il faut beaucoup d'entraînement pour que le cerveau prenne en compte toutes ces données et restitue immédiatement une synthèse qui conduira l'action à prendre la plus appropriée pour ce que l'on appelle la conduite du vol. Et bien, croyez-moi, cette complexité, exige du pilote qu'il soit simplement « normal », c'est-à-dire apte à pouvoir suivre un entraînement approprié qui l'amènera à piloter un avion de la manière la plus sûre. Point n'est besoin d'être un surdoué, ce qui l'amènerait à se surévaluer et prendre des risques inutiles (ceci étant réservé aux pilotes d'essai), il faut comprendre et assimiler cet entraînement, c'est tout ! Sans défauts, c'est-à-dire que cette normalité est aussi dans le caractère. Trop nerveux, le pilote risque de prendre la mauvaise décision, trop mou, il risque de laisser la bonne. Trop sûr de lui, il ne verra pas les signes avant-coureurs d'une catastrophe et trop hésitant, il choisira à coup sûr la mauvaise solution. Donc le bon pilote est un pilote « moyen » en tout. Oui, j'en connais des super-cracks qui ont payé de leur vie le non respect de l'humilité vis-à-vis de l'entraînement prodigué. Le seul critère valable pour avancer est pour moi l'expérience accumulée à chaque vol. Nous volons presque tous les jours et nous continuons à nous familiariser avec l'acrobatie. Mais cet avion est un peu lourd pour passer toutes les figures et même quelquefois un peu vicieux, il nous est arrivé plusieurs fois de mal contrôler une vrille et de ne pas pouvoir la redresser du premier coup. Un jour même, un élève (Heurteaux) et un moniteur, voyant qu'ils n'étaient plus maîtres de l'avion, avaient décidé de sauter en parachute. Le moniteur donna l'ordre de sauter à l'élève. Celui-ci ouvre le cockpit à glissière, se détache, se met debout sur son siège prêt à s'éjecter, ayant à ce moment l'impression que la vrille s'arrête, il se rassoit. En effet, le fait d'avoir exposé le haut du corps à l'air a dû créer une petite force aérodynamique qui, ajoutée au léger changement du centre de gravité lorsqu'il s'est levé du siège, a permis de rendre les gouvernes plus efficaces et de sortir de cette vrille qui devait être ce que l'on appelle une vrille à plat. Inutile de dire qu'aussi bien le moniteur que l'élève sont rentrés encore tout pâles en nous racontant leur mésaventure. Maintenant que nous maîtrisons mieux la langue, nous sortons le week-end dans la ville de Montgomery. Quelquefois nous pouvions aller danser dans des salles réservées aux militaires, les YMCA (*Young Men Christian Association*), Là, des jeunes filles et des femmes plus âgées venaient pour accomplir leur devoir patriotique, mais rassurez-vous, cela n'allait pas plus loin que de tenir compagnie et d'accepter une ou deux danses. De toutes façons, je ne savais pas assez bien parler anglais pour entamer une conversation et devant la concurrence des soldats américains, nous n'avions pas beaucoup de chances de captiver longtemps l'attention d'une jeune fille. Les vols PSV et les *cross country* (voyages) se poursuivent tout le mois de novembre 1943 et nous inaugurons les vols de nuit avec atterrissage sans phares. Nous commençons aussi à voler en formation.

Advanced school à Craig Field

C'est chaque fois un grand briefing par les officiers américains pour bien nous expliquer les phases de notre entraînement. Nous sommes maintenant en « *Advanced School* » qu'on pourrait traduire par école supérieure. Notre avion d'entraînement sera le North American 88 dit AT-6 « *Advanced Trainng 6* », monoplan biplace de chasse de 650 chevaux armé de mitrailleuses et à train rentrant. C'est un avion très maniable et qui passe très bien toutes les figures d'acrobatie. Son seul défaut est d'avoir l'empattement du train d'atterrissage un peu étroit, ce qui fait qu'il part facilement en « *cheval de bois* » au décollage et à l'atterrissage. Le cheval de bois se produit lorsque les gouvernes de direction ne sont pas encore ou plus

assez efficaces pour contrôler l'axe de roulement et que l'avion s'engage en travers de la piste en dérapant sur une roue. En général la jambe de train casse et on finit sur le ventre avec l'hélice tordue.

Pour nous aider, on peut bloquer la roulette de queue pour garder l'axe de la piste au début du décollage et à l'atterrissage. Gare à celui qui oublie de le faire, c'est l'élimination garantie pour appareil endommagé. Comme le disent les Américains : *no excuses* ! Pas de quartiers, pas de pitié. C'est la même chose si on accroche un bout d'aile en roulant au sol, si on a un doute, il vaut mieux couper le moteur, sortir et vérifier de visu. Ce stage sera principalement consacré au tir à la mitrailleuse sur des cibles au sol et sur des cibles remorquées par un avion qu'on appelle : « *biroute* » en jargon chasseur. Il y aura aussi perfectionnement de l'acrobatie et du vol en formation, en basse et haute altitude.

En effet, le 10 janvier 1944, nous décollons de Craig Field et partons pour dix jours à Eglin Field en Floride, terrain situé en bord de mer. Pendant ce temps, je vais tirer près de 4 000 balles sur ces différentes cibles et je terminerai dans les meilleurs scores en étant classé : « *Expert Aerial Gunner* » (tireur aérien d'élite) avec diplôme et droit de porter l'insigne distinctif sur mon uniforme. C'est là que nous perdrons notre premier camarade. En tirant sur cible au sol, il a redressé trop tard et a embouti la planète. C'est là aussi que je ferai connaissance du grand champion de boxe de l'époque : Joë Louis. Comme c'était un géant et que j'étais le plus petit, il a tenu à ce que l'on nous prenne en photo sans doute pour le contraste, il avait des mains qui faisaient deux fois les miennes.

Le 20 janvier, nous sommes revenus à Craig Field et avons entamé les vols de navigation d'une durée minimum de deux heures, y compris la nuit. Sur les lignes droites reliant les villes (c'est-à-dire sur les routes aériennes) étaient disposés tous les 10 miles, un phare à éclats qui représentaient une lettre dans le code morse. Ces phares étaient disposés dans un ordre bien précis, correspondant à la première lettre des mots d'une phrase facile à retenir. Si les phares ne doivent plus exister depuis longtemps, je me souviens encore de la phrase et donc de l'ordre de ces phares : « *When Undertaking Very Hard Roads Keep Direction By Good Methods* », ce qui fait : W - U - V - H - R - K - D - B - G - M. Dès que vous identifiez la lettre émise par un phare, vous savez exactement où vous êtes, ceux-ci étant portés sur la carte aéronautique qui vous sert pour votre navigation. La traduction (pour la forme) est : *lorsque vous entreprendrez des routes très difficiles, gardez votre orientation avec de bonnes méthodes*.

Nous continuons aussi des tirs fictifs sur cible, les mitrailleuses étant remplacées par une caméra qui reproduit le viseur que nous avons dans l'avion. Comme avant de partir pour Eglin, nous allons presque tous les jours tirer à la carabine sur des pigeons d'argile de façon à bien avoir dans l'œil la correction pour le tir aérien. Puis vient le dernier contrôle et le 8 février 1944, on nous remet solennellement le brevet de pilote militaire américain, les fameuses « Ailes » en argent qui vont orner fièrement notre poitrine. Naturellement, nous avons en même temps une homologation pour le brevet de pilote militaire français. J'aurai le N° 96 USA et N° 30233 France.

Mais ma grande joie est assombrie par un mauvais coup de mes supérieurs français. En même temps que les Ailes, mes camarades EAR sont nommés aspirants. Quand mon nom arrive, je ne suis nommé que sergent. Pourtant, reçu à mon examen d'EAR à Casablanca, mon chef de détachement français a dû me barrer. Pourquoi ? Mon nom ? Ma taille ? Ou pour faire passer un protégé que je connais et qui n'a même pas fait le peloton à Casa. Je suis d'autant plus désappointé, que j'ai toujours été bien noté, aussi bien pour les vols que pour la discipline



▲▼ *North American AT-6 à Craig Field*



par les officiers américains. Ce n'est pas d'eux que vient ce coup bas, puisque chez eux, tout pilote breveté est officier (*Flight Officer*). Pour eux, un sergent fait partie de la troupe et je vais donc rétrograder par rapport au confort accordé aux *cadets*, fini les nappes blanches et les serveurs. J'avoue que j'en ai gros sur le cœur et je suis obligé de me concentrer sur le plaisir de voler pour oublier cette mésaventure. Je vois ceux qui sont nommés aspirants se pavaner dans leur nouvelle tenue d'officier américains et surtout l'un d'eux me confie que sa solde en dollars a quadruplé alors que pour moi, rien n'a changé, ou si peu.

Nous avons droit à deux semaines de permission, un camarade me décide d'aller du côté de New-Orleans (Nouvelle-Orléans) pour avoir enfin le plaisir d'entendre des Américains parler français. Je pars donc le 12 février 1944 et déjà dans le train nous tombons sur des gens qui nous parlent avec un accent prononcé de braves paysans du centre de la France. Cela nous fait chaud au cœur et nous nous réjouissons d'arriver. Nous logeons dans un hôtel modeste et nous ferons tous les jours des excursions aux alentours de La Fayette, Bâton Rouge, etc. C'est là que, invité chez une famille américano-française, nous pouvons parler en français à des jeunes filles de notre âge. Dans une conversation, l'une d'elle me dit :

— *Oh mais monsieur, il y a longtemps que je ne joue plus à la catin.*

Ayant l'air un peu surpris, elle me fait comprendre que ce mot : catin, signifie dans son patois poupée, et non pas dans mon sens à moi : femme de mauvaise vie. Comment un mot si gentil a pu être déformé au cours de deux siècles à peine ? Mystère !

Nous ne manquons pas naturellement de faire la traversée du Mississippi sur les fameux bateaux à roues, entrés dans la légende du *Blues* dont cette ville est la patrie. Nous nous promenons dans la partie dite française qui s'appelle le « *Vieux Carré* » et qui jadis fut la capitale de la Louisiane française. Je revois des balcons en fer forgé, des rues étroites et, en guise de Français, seuls les Noirs occupent cet endroit pour touristes où foisonnent les clubs animés à cette époque (je le sais maintenant) par des musiciens tels que Louis Armstrong, Duke Ellington ou Fats Waller. Mais l'interdiction de fréquenter les milieux noirs, nous empêche de goûter de visu au vrai jazz qui fut si populaire ensuite.

Premier vol sur *warbird*

Nous rentrerons à Craig Field le 28 février 1944 avec plein de souvenirs dans la tête mais plus rien dans le porte-monnaie. Ce n'est pas grave, car nous sommes nourris et logés. Le plus gênant sera que, pendant quelque temps, je ne pourrais plus me payer le cinéma permanent installé sur la base même. En effet, j'y allais presque quotidiennement ayant trouvé que c'était le meilleur moyen d'apprendre l'anglais. Au début, je ne comprenais pas grand chose, mais déjà maintenant j'avais dans l'oreille des phrases toutes faites que je pouvais ressortir sans essayer de traduire. En somme, j'étais le précurseur de la méthode globale enseignée actuellement dans les écoles primaires.

Le 1^{er} mars nous reprenons nos vols sur AT-6, mais cette fois en vue de notre transformation sur monoplace de chasse. Déjà ceux qui ont choisi ou ont été obligés de choisir le pilotage des bombardiers multimoteurs, sont partis sur la base de Saint-Louis dans l'état du Missouri. Il me faut ici ne pas être modeste, car seuls les meilleurs pilotes ont pu choisir la chasse. J'ai la chance au moins d'en faire partie et nous ne sommes pas nombreux. Sur 100 élèves à l'arrivée, nous ne sommes plus que 22 sélectionnés pour piloter ce merveilleux vrai chasseur : le Curtiss



▲ Gilles Collin - Jean Jacques Deschepper - Claude Szkolnik - Jacques Bertin - André Heurtaux - Raymond Fauville - Joseph Raquin - René Freund - Henri Bertin - Damien Gimenez

▼ Curtiss P-40 Warhawk à Craig Field



P-40 *Warhawk*. Ce monoplace est équipé d'un moteur Allison de 1 350 chevaux, refroidi par liquide (glycol) qui lui donne une vitesse de croisière de 360 km/h, maximum 550 km/h, et il est armé de six mitrailleuses d'ailes de 12,7 mm. À signaler que *Warhawk* veut dire : *Faucon de Guerre* et P-40 : *Pursuit 40*, soit chasseur 40.

Après quatre vols sur AT-6 avec un moniteur qui ne nous fait pas de cadeau, le 6 mars, on ose me confier ce magnifique avion monoplace, avec complète liberté de prise en main pendant trois heures, sous condition d'effectuer au moins deux atterrissages. Le cœur bat un peu au premier décollage, mais la joie d'avoir atteint le but fixé est si intense qu'elle dépasse tout ce que j'avais pu imaginer dans mes plus beaux rêves. Le lendemain, je suis à nouveau contrôlé sur AT-6 et le 8 mars, je peux revoler sur P-40 pour 1 heure 30, et l'après-midi encore un nouveau contrôle de PSV sur AT-6. Le 9 mars, j'ai deux vols prévus, un le matin où je dois monter à 25 000 pieds (7 600 m) et effectuer toutes les figures d'acrobatie au complet avec le masque à oxygène. C'est au cours de ce vol que je me suis fait vraiment peur. En effectuant une figure, l'appareil part involontairement en vrille. Pas grave, je connais. Toc ! Un coup de palonnier, Toc ! Un coup de manche, zut ! L'avion continue de tourner en feuille morte et je vois l'aiguille de mon altimètre dérouler l'altitude à une vitesse folle. Pas de panique ! Au cours de l'instruction heureusement, il nous avait bien été précisé que cela pouvait nous arriver et qu'à ce moment là, il s'agissait d'une vrille à l'envers sur le dos. Le seul moyen de redresser était de lâcher les commandes et de lui-même, l'avion se remettait en vrille normale que l'on connaissait. En effet, après encore quelque tours d'allure bizarre, j'ai reconnu la vrille normale que j'ai pu contrôler rapidement. C'est avec froid dans le dos que je constatais que mon altimètre ne marquait plus que 8 000 pieds. Cette mésaventure m'avait fait perdre 17 000 pieds ! Heureusement que j'avais respecté la consigne de voler à 25 000 pieds. J'avoue qu'après ce vol, cela a calmé mes ardeurs acrobatiques de me mettre dans n'importe quelle position.

Je repars à nouveau l'après-midi pour un quatrième vol et je vais me présenter au décollage. Je constate alors, que la température du liquide glycol de refroidissement s'élève un peu trop car je suis obligé de stationner en attendant que les avions en approche finale (des AT-6) se posent. Voyant cela, je demande la priorité décollage à laquelle nous avons droit. La tour de contrôle fait remettre les gaz à tous les avions en approche et on me donne l'autorisation de m'aligner et de décoller. Je m'aligne donc au milieu de la piste d'envol, je mets plein gaz, l'avion prend de la vitesse, je peux lever la queue et j'attends que la vitesse de décollage soit atteinte pour arracher l'avion. Tout à coup, le ciel s'assombrit et levant instinctivement les yeux, je vois le ventre d'un AT 6 avec son train sorti passer au ras de mon habitacle et se poser devant moi. Il n'est pas question de freiner, j'ai le réflexe de donner un grand coup de palonnier pour éviter la collision et ce pauvre P-40 part en cheval de bois, je traverse la piste et me retrouve dans l'herbe, ça y est, c'est l'accident ! Mon train d'atterrissage se plie, l'hélice gratte le sol avec un bruit infernal, l'avion se met presque à la verticale sur le nez, j'ai l'impression que je vais tomber sur le dos, et puis non, je me retrouve sur le ventre en sens inverse complètement abasourdi. Quelques secondes de flottement, puis l'entraînement reprend ses droits : contact coupé, percussion de l'extincteur, déjà une petite fumée sort du moteur. Je mets du temps à réaliser qu'il faut que j'ouvre la verrière et qu'il faut que je me détache si je veux sortir. Je suis à peine sur les ailes, au ras du sol, que je me retrouve allongé dans une ambulance qui fonce pleine vitesse vers l'infirmerie. J'ai à peine le temps de réaliser, que je me retrouve à poil, on me fait une prise de sang et, allongé sur une table d'opération, plusieurs médecins

Instructeurs en			P. 47	
		chaix	lieutenant	le 14.5.44 - Norfolk.
1	Baills	Robert	"	
2	Dusquet	Robert	"	
3	Hoche	Jean	"	
4	Lacassie	Roger	"	
5	Lebouche	Michel	Aspirant	
6	Méchineau	Louis	lieutenant.	
7	Rasust	Jacques	Sgt.	le 17.6.44 - Norfolk.
8	Allain	Jacques	Sgt. cl.	
9	Bertin	Henri	Sgt	
10	Bertin	Georges	"	
11	Billot	Jean	LT	
12	Chamet	Pierre	S/Lt	
13	Collin	Rafman	Sgt. cl.	
14	Fauville	René	"	
15	Frensch	Daniely	Sgt. ch.	
16	Guiney	André	Sgt	
17	Hemstap	Paul	"	
18	Micaloff	Lion	Sgt. ch.	
19	Perrier	Joseph	Sgt	
20	Rasquin	Claude	"	
21	Szkolnik	Jacques	Sgt. cl.	
22	Tourne	Maurice	Sgt	
23	Vincent	Henri	S/Lt	le 21.7.44 - Norfolk.
24	Ballereau	Robert	Sgt	
25	Barbou	Pierre	S/Lt	
26	Chanoine	M.	"	
27	Contray de Pradel	Bernard	"	
28	Duchatellier	Jean	"	
29	Dubarry de la Halle	Jean	"	

m'examinent. Le verdict tombe : je n'ai absolument rien mais je dois m'allonger sur un lit pour éviter le choc en retour qui peut se produire. C'est là que je commence à réaliser ce qu'il vient de m'arriver et en effet le gros choc arrive. Ce n'est pas celui d'avoir échappé à un accident qui aurait pu être mortel, mais celui de réaliser que je viens de briser ma carrière de pilote. Il ne fait pas de doute pour moi que c'est l'élimination, pour avoir cassé un avion et qui plus est, un Curtiss P-40 qui est partout en opération sur les divers fronts de la guerre. L'avenir est sombre et je vais me retrouver comme mitrailleur sur bombardier. J'en pleurerai presque de rage. J'ai pourtant eu l'autorisation de décoller, mais je reconnais que j'aurais du aussi voir qu'il y avait un avion en approche finale. J'entends déjà résonner le fameux « *no excuses* » qui ne permet aucune discussion.

Voici le chef moniteur américain qui vient m'annoncer la sentence. Tiens, il a l'air de sourire. Il m'annonce que ma responsabilité est dégagee pour cet accident. Au contraire, j'ai eu un bon réflexe qui a peut-être permis qu'il n'y ait rien de grave. Les ordres donnés par la tour de contrôle ayant été enregistré sur bande, sont formels, j'ai bien eu l'autorisation de décoller. Dès demain 10 mars, je vais passer un contrôle avec le super-chef moniteur de la base, le capitaine Houcq, pour le pilotage et avec un autre pour le PSV. J'ai serré les dents pour réussir ces deux contrôles et dans la journée même, on me confiait à nouveau un Curtiss P-40. Le lendemain, je pouvais partir pour un vol de navigation de près de quatre heures. Ce fut mon dernier vol sur cet avion et notre entraînement en école était fini !

Operation Training Unit à Norfolk

Le 12 mars 1944, nous sommes dirigés sur la Floride, affectés à la 3rd Air Force, basée sur le terrain de Dale Mabry Field à Tallahassee (Floride). Nous devons être transformés sur avion de combat. Mais rien ne semble décidé à notre arrivée. Serons-nous affectés dans un groupe américain ? Formerons-nous une escadrille purement française ? Le bruit court que le général De Gaulle a des démêlés avec le gouvernement américain et que tout va s'arrêter là. Pour l'instant, nous attendons de longues semaines et comme sergent je suis logé dans un grand baraquement pas très confortable qui est un dortoir de trente lits environ, les repas sont pris à une cantine avec les simples soldats américains de toutes spécialités et il y en a qui ne sont pas gratinés. Fini le confort douillet des « *cadets* ». Merci lieutenant Chanet, mon chef de détachement qui m'a si bien gâté ! Déjà quatre semaines de passées avant d'apprendre que le premier détachement allait commencer son entraînement sur P-47 *Thunderbolt*. Quelle inaction en pleine guerre ! En comptant large, nous n'allons pas commencer notre entraînement avant plus d'un mois, car il faudra attendre qu'ils aient fini pour nous laisser la place. Heureusement les Américains ouvrent une école spécialement pour nous à Norfolk (Virginie) et nous quittons la Floride le 24 avril 1944.

Nous arrivons deux jours plus tard sur le terrain de Norfolk et en effet cette fois c'est vrai, une vingtaine de P-47 sont sagement alignés sur le parking. Quelques jours pour notre installation, puis le rituel briefing. Nous sommes en OTU (*Operational Training Unit*), nous faisons partie de la 1st Air Force, escadrille de Chasse 443. Le responsable américain de notre entraînement est le captain Griffin. Nous découvrons notre chef français qui est le lieutenant de Salaberry (titulaire de cinq victoires en 39/40 avec le GC 1/3). Nous suivons les cours techniques concernant ce nouvel avion et nous avons droit naturellement à de nombreuses séances de



▲ Claude Szkolnik, pilote de chasse devant un P-47

▼ Le 2^{ème} Détachement en école de Chasse à Norfolk en mai 1944, devant un P-47



cockpit. Il faut faire la check-list les yeux fermés réellement (*blind check*), on doit passer des heures dans l'avion pour s'habituer à cet environnement de nombreux cadrans. Enfin le 4 mai, je vole sur BT-13, avec un moniteur pendant une heure pour bien repérer les alentours du terrain et aussi pour une reprise en main des vols car il y a presque deux mois que je n'ai pas volé. Et le 8 mai 1944 je fais mon premier vol sur ce formidable avion : le *Thunderbolt*, monoplace de chasse. Ce monoplace, monomoteur de 2 000 chevaux, moteur Pratt et Whitney en double étoile de 18 cylindres, peut peser plus de 8 tonnes en pleine charge. Il est équipé de huit mitrailleuses lourdes de 12,7 mm et a il été prévu pour le combat à haute altitude de 25 à 30 000 pieds. C'est ce qui lui donnait une allure un peu lourde avec son turbo compresseur sous le fuselage qui rétablissait la puissance à ces altitudes et en faisait le seul chasseur au monde à pouvoir y combattre.

Les quatre premiers vols furent de la prise en main, puis on entra dans le vif du sujet : vols en formation de quatre ou huit avions, navigation, vols à haute altitude, combats tournoyants, voyage en rase-mottes en dessous de 200 pieds (60 mètres), tirs sur biroute remorquée, acrobatie en formation et même en formation de nuit pour finir. L'entraînement au sol était complet aussi bien au link trainer pour le PSV que pour l'entraînement au tir de combat. Cela présageait déjà l'ère du simulateur de vol. Pensez donc, en 1944, nous étions installés dans une carlingue fixe, avec les instruments et les commandes fonctionnant. La visualisation se faisait sur un écran devant nous et un film défilait en corrélation avec nos mouvements de commandes et notre visée dans le collimateur, en surimpression il pouvait figurer un avion ennemi qu'il fallait essayer d'abattre. Même le son du moteur était reproduit, ainsi que le bruit des mitrailleuses. Naturellement, lorsque la visée était juste, l'avion ennemi disparaissait et les coups étaient décomptés par je ne sais pas quel moyen. Je me rends compte maintenant que c'était la pointe du progrès. Certes, tout n'était pas parfaitement reproduit, mais nos moniteurs américains et nous aussi d'ailleurs, nous nous y amusions comme des petits fous ! Un matin, le jour de la saint Claude, le 6 juin 1944, mon moniteur américain est tout heureux de m'annoncer que les Alliés viennent de débarquer en Normandie. Voilà enfin un petit bout de notre France libérée et cela nous donne du cœur au ventre pour continuer notre entraînement aux USA. Voilà c'est fini, je suis prêt à en découdre avec les Allemands.

J'essaye de me souvenir de mes sorties en ville, mais cela ne m'a pas beaucoup marqué. Je me souviens seulement d'une grande plage où se trouvait un immense parc d'attraction avec *scenic railways* dont les plongées à pic étaient de la rigolade à côté de nos combats tournoyant avec notre *Thunderbolt* qui se traduit en français par « la foudre ».

Le 27 juin, nous, les 18 chasseurs restant sur 100, sommes dirigés sur le terrain de Bolling Field à Washington, la capitale, en vue de notre rapatriement en Afrique du Nord. Heureuse coïncidence pour moi, car le commandement du CFPNA se trouve justement à Washington. Je veux savoir pourquoi je n'ai pas été nommé aspirant. Dès que je le peux, je demande audience à l'état major français et je suis reçu par le colonel de Ponton d'Amécourt. Celui-ci me donne raison et me promet de faire le nécessaire pour que je sois nommé le plus vite possible. Il tiendra parole d'ailleurs, car je serai nommé dès que mes papiers nous accompagnant arriveront avec nous à Alger, en date du 16 août 1944 pour prendre rang le 24 juillet 1944. Cela je ne le saurais qu'en décembre 1944, grâce aux aspirants arrivés à cette date tout surpris de me voir porter encore le grade de sergent alors qu'ils avaient vu ma nomination six mois plus tôt (deux semaines après cette visite à Washington). On avait omis de prévenir le principal intéressé ! Ceci est une autre histoire.

Le général De Gaulle

Nous attendons donc notre retour en AFN dans cette base qui est plutôt un dépôt, car on nous laisse une paix royale. J'en profite pour visiter un peu Washington et c'est ainsi que nous pouvons voir la Maison Blanche au travers d'une grille, il est vrai d'assez loin mais cependant pas cachée du tout. Je visite aussi le Capitole, majestueux, le mémorial de Lincoln, etc. Je me paye même le luxe d'aller manger dans un restaurant tenu par des Français et ayant grande réputation, il s'appelait *L'Escargot*. Nous buvons du vin français qui, paraît-il, vient de la cave du *Normandie* qui a brûlé accosté à un quai du port de New-York il n'y a pas bien longtemps. Le terrain est en bordure de l'embouchure du Potomac et nous avons juste un grand pont à traverser pour nous retrouver en ville. On voit beaucoup d'avions de transport se poser et décoller, surtout des bimoteurs Douglas C-47 et des quadrimoteurs DC 4.

Un jour une nouvelle formidable arrive : le général De Gaulle vient à Washington pour rencontrer le président Roosevelt. J'ai la chance de me trouver là pour voir cet homme providentiel. En plus il va me serrer la main à sa descente d'avion. En effet, ce 6 juillet 1944, il n'y a que nous comme soldats français à Washington et l'ambassade nous désigne pour lui faire une haie d'honneur au bas de la passerelle. Sans doute au courant de notre présence, il nous gratifie d'un large sourire et après avoir salué notre drapeau, il nous dit : « *Bonjour mes enfants* » et nous serre la main à chacun. C'est un moment solennel qui va rester gravé dans ma mémoire toute ma vie. Approcher le seul responsable français qui a osé envers et contre tous (y compris les Américains) faire respecter notre honneur, tenir tête à Roosevelt et à ses mauvais conseillers qui espéraient occuper la France à la suite des Allemands. Pourtant le peuple américain, y compris l'armée, a toujours eu une attitude bienveillante envers nous. Je sais maintenant (depuis 1946) que c'est grâce à notre statut d'Armée d'Afrique et non à celui de Français Libres, que tout avait été stoppé en mars-avril 1944, juste lorsque De Gaulle prenne le pas sur le général Giraud que nos alliés espéraient mener par le bout du nez.

Il y a eu à ce moment une épreuve de force, entre Roosevelt et De Gaulle, impensable, due à l'ignorance totale des Américains de la sensibilité française, et de leur volonté de domination mondiale méritée, en partie il est vrai, par l'effort de guerre immense qu'ils accomplissaient et le sacrifice des soldats américains qui donnaient leurs vies pour nous libérer de la domination nazie. Quand je pense à cet officier américain qui était si heureux de nous annoncer qu'ils avaient débarqué en Normandie le 6 juin 1944, et que ce jour-là notre général De Gaulle n'avait même pas été tenu au courant ! Cela laisse rêveur sur les intentions du président américain à notre égard. Quelle chance que mon pays, par un pur hasard géographique, se soit trouvé à l'ouest du rideau de fer, sinon nous aurions été vendus aux Russes comme ces pauvres Polonais (mes ancêtres) qui sont encore sous domination 45 ans après. C'est cela l'amitié franco-américaine et pourtant je les aime bien ces sacrés « *Ricains* » car ils m'ont tout donné !

Je revois encore cette haute stature s'éloignant parmi les officiels, porteur de tous nos espoirs de Français Libres et pour lequel je savais que très bientôt j'allais pouvoir combattre et l'aider dans son entreprise à la hauteur de mes modestes moyens.

Après cette envolée, je dois me reposer sur terre et revenir à Bolling Field, où nous piaffons tous d'en découdre maintenant que nous sommes prêts ; l'attente est longue. Etant encore là le 14 juillet, nous sommes cordialement invités à l'ambassade de France à l'occasion de notre fête nationale. Le seul plaisir est que la plupart des invités parlent français, mais on se sent un peu à l'écart de toute cette haute société qui doit avoir l'habitude de ces réunions.

La traversée du retour

En bateau

Le 15 juillet au matin, branle bas de combat ! On nous transporte dans un camp où nous serons au secret complet, aucune communication avec l'extérieur. C'est pour la proche traversée de l'Atlantique de façon à ce que l'ennemi ne soit pas au courant de la date de notre départ, toujours pour limiter les risques de nous faire torpiller par leurs sous-marins qui font beaucoup de dégâts. Nous sommes mélangés avec toute la troupe américaine qui elle aussi est sur le départ. Ce camp immense s'appelle Saint Patrick mais il m'est impossible de le situer. Il est au sud de Washington c'est tout ce que je sais. Le confort, encore là, n'est pas brillant et nous sommes si nombreux que l'on mange à la gamelle comme le simple soldat. Par contre, il y a de la bière à profusion et un *PX* (magasin) magnifiquement achalandé en tout, denrées et habillement. Les Américains se lancent dans des parties de dés effrénées. On voit les paquets de dollars et la fébrilité des joueurs augmenter en même temps et quelquefois cela se termine par des bagarres d'où il vaut mieux discrètement s'écarter. Malgré cela, ils sont tous sympathiques, car nous savons que nous allons bientôt faire la guerre ensemble.

Un soir, alors que nous allions dormir, rassemblement de tout le monde pour nous embarquer dans des camions et nous voilà partis encore vers le sud et nous embarquons à bord d'un bateau qui semble plutôt un cargo qu'un transport de troupe comme à notre départ de Casablanca. Il y a beaucoup de monde sur les quais, avant de monter à bord on passe devant plusieurs tables alignées où on nous distribue des Bibles, quelques friandises et un petit paquet bizarre où l'on trouve encore tout le nécessaire pour se protéger des maladies vénériennes avec de nombreuses explications quant à leur utilisation.

On nous assigne notre quartier pour la traversée. Au fur et à mesure que nous descendons les ponts, on s'aperçoit que bientôt on va être à fond de cale et dans un recoin tout petit on découvre des lits à trois étages construits sommairement en bois. Comme nous sommes à peine vingt, au moins nous sommes ensemble entre Français, mais encore une fois quel inconfort, mais après tout c'est la guerre. Par contre, il fait très chaud et l'odeur d'huile moteur chaude est très prononcée, ce qui me fait dire qu'on ne doit pas être loin de la salle des machines. Mes camarades, qui eux ont eu la chance d'être nommés à Craig Field au grade d'aspirant, sont logés en cabine à l'entrepont. Ils sont désolés pour nous mais ne peuvent rien y faire, c'est le lot de la troupe. De plus, nous avons interdiction d'aller sur le pont pour le moment et c'est assez dur à supporter.

Nous nous endormons quand même et surprise, nous avons dû appareiller au petit matin, car le bateau bouge pas mal et je commence à avoir le mal de mer, en me réveillant. Il me tarde de monter sur le pont pour respirer l'air du large pour me remettre. En arrivant là haut, je m'aperçois que nous faisons partie d'une armada de bateaux, il y en a à perte de vue. C'est un convoi très important et bien protégé par de nombreux bateaux de guerre. Notre position est sur le flanc gauche du convoi dont on ne peut même pas voir le flanc droit tellement ce convoi est large. Mais on a un double avantage de se sentir sécurisé par la présence des bateaux de guerre et d'éviter une collision avec d'autres bateaux. Cependant, il n'est pas interdit de penser qu'en cas de torpillage, nous serions alors les premiers touchés. Nous avançons à la vitesse du bateau le moins rapide du convoi ce qui nous fait penser que pour rejoindre Casablanca on va mettre au moins deux semaines.

Vers le huitième jour, nous essayons une tempête déchaînée où ce bateau prend des positions inquiétantes de cabré et de piqué pour ensuite rouler sur le côté à la limite de passer sur le dos ! Nous sommes bloqués dans notre réduit exigü, en proie à un mal de mer incontrôlable dû aux odeurs et au manque d'air, mais aussi, il faut l'avouer, à une trouille monstre causée par les craquements du bateau qui nous semble se casser en morceaux et les bruits stridents de l'arbre d'hélice qui tourne dans le vide (quand celle-ci se trouve hors de l'eau dans les piqués plongeants). On ne sait même pas si c'est le jour ou la nuit car on reste ainsi bloqués dans la cale plus de deux jours tout comme si l'on était à bord d'un sous-marin. Quel mauvais souvenir ! Lorsque enfin la mer a fini sa grosse colère, nous apprécions doublement de pouvoir à nouveau respirer l'air frais sur le pont. Un bruit court que le convoi a été attaqué sur la droite mais on ne peut savoir si un des bateaux a été coulé. Top secret ! Merci les Allemands d'avoir choisi l'autre côté !

Vers le dix-huitième jour, on nous prévient que nous serons bientôt à Casablanca. En effet on commence à voir les côtes à l'horizon. On commence donc à rassembler un peu nos affaires et à nous dire que nous sommes enfin arrivé. Nous ne comprenons pas tout de suite pourquoi on ne se rapproche pas plus des côtes, jusqu'à ce que l'on s'aperçoive qu'une dizaine de bateaux quittent le convoi et mettent le cap sur Casablanca. Bon ! Cela après tout nous paraît normal, nous allons certainement sur Alger où se trouve le commandement de l'Aviation et surtout le général De Gaulle qui a constitué (maintenant que le général Giraud a pu être écarté), le Comité français de Libération Nationale.

Dans la soirée, nous passons le détroit de Gibraltar et nous nous endormons en nous disant que demain sûrement nous débarquerons à Alger. Toute la journée, nous voyons à notre droite, les côtes d'Afrique du Nord que nous longeons et surtout la présence quasi permanente d'avions amis du *Coastal Command* spécialement prévus pour la protection des convois comme le nôtre. Au petit matin, le bruit court que l'on approche d'Alger et vite on monte sur le pont pour être prêts. Là encore une partie du convoi se dirige vers le sud en cinglant sur Alger, mais le reste, dont nous faisons partie, continue imperturbablement son cap à l'est, et au bout d'une heure, il faut bien se faire à l'idée que nous n'irons pas à Alger. Notre petit groupe de Français commence à se poser des questions. Mais où allons-nous alors ? Voyons voir, il reste encore Tunis et en effet, nous gardons le même cap, ce qui doit nous mener dans ce port. En fin d'après-midi, sans doute au nord de Tunis, une autre partie des bateaux se détache et nous continuons toujours vers l'est ! La nuit arrive et on ne change toujours pas de cap. Donc ce n'est pas l'Italie non plus. Alors toutes les possibilités nous viennent à l'esprit. La Grèce, le Moyen-Orient ou l'Egypte ? Certains vont jusqu'à échafauder que l'on va aller sur les fronts d'Asie en passant par le canal de Suez. C'est d'ailleurs une hypothèse des soldats américains que nous questionnons et qui sont aussi anxieux que nous. Ce soir là, nous rejoignons nos couchettes (ce nom ne va pas pour ce galetas), bien songeurs sur notre avenir. Que s'est-il passé encore pendant notre traversée ? Des difficultés entre De Gaulle et Roosevelt ? Un besoin urgent de pilote sur un autre front ? Nous nous endormons avec toutes ces questions sans réponses dans nos têtes.

On se réveille de bonne heure le matin.

Tiens ! On dirait que le bateau ne bouge plus ! Vite allons sur le pont. Là un soleil éclatant nous accueille, avec une certaine luminosité qui n'appartient qu'à... Naples ! Oui, c'est bien Naples ! Nous sommes déjà à quai et le port est plein à craquer de bateaux. Chacun a son gros ballon accroché à un câble ce qui fait de tout le port une forêt de ballons à environ trente mètres au-dessus du plan d'eau. Ainsi les avions ennemis ne peuvent venir les mitrailler sans risquer d'accrocher un câble car il y en a à toutes les hauteurs.

Nous sommes le 9 août 1944, notre traversée aura duré dix-neuf jours ! Notre chef de détachement français doit se démener comme un diable. On nous demande de quitter le bord tout de suite et comme notre arrivée n'était prévue par personne, il doit nous trouver un logement pour la nuit. On se regroupe sur un bout de quai à un endroit où on ne gênera pas le va-et-vient des camions qui s'affairent au débarquement des marchandises du bateau. Il nous faut attendre des heures avant que notre lieutenant revienne. Enfin arrive avec un camion GMC français et surtout connaissant l'endroit où nous allons coucher. Nous montons sur les hauteurs de Naples et nous arrivons dans une grande bâtisse délabrée mais avec pas mal de pièces où nous pourrions installer les lits de camp que l'intendance française a bien voulu nous prêter.

Tout le monde est logé à la même enseigne et couche à la dure, y compris nos officiers. Pour les repas on nous apportera par camions, les rations pour vingt personnes que l'on mangera dans des gamelles, en contemplant le panorama magnifique de Naples qui s'étale en dessous de nous. Le soir, fatigués par notre première journée depuis dix-neuf jours sur le « plancher des vaches » nous nous endormons en ayant encore l'impression que notre lit se balance au gré de la houle. En plein dans notre premier sommeil, nous sommes réveillés en sursaut par les sirènes dont les mugissements montent de la ville en dessous. Cela n'a pas été long à nous mettre dans l'ambiance de la guerre. Subitement, la DCA de la ville et surtout des environs se met à tirer sans discontinuer. Nous sortons tous pour admirer ce spectacle magnifique qui ressemble pour nous à un feu d'artifice. Malheureusement, les éclats d'obus venant du ciel commencent à siffler à nos oreilles et à joncher notre terrasse. Nous sommes obligés de rentrer pour nous mettre à l'abri et continuer à regarder par les fenêtres. Puis tout s'arrête et le silence de la nuit reprend ses droits et nous repartons nous coucher. Le lendemain, on saura que les avions allemands n'ont pas réussi à atteindre le port et qu'il n'y a pas eu beaucoup de dégâts.

Triste nouvelle

Maintenant il faut trouver un bateau qui nous amène à Alger et ce ne sera pas tout de suite. Pendant que nous allons faire du tourisme dans Naples, notre chef est obligé de se démener pour nous rapatrier sur Alger car en fait, c'est là que les Américains auraient dû nous amener. Mais la vingtaine de Français que nous étions comptait si peu dans leurs préoccupations qu'il fallait déjà être heureux qu'ils nous aient amenés jusque là.

En faisant donc le touriste, nous rencontrons des soldats français de l'armée de Terre qui sont au repos dans les faubourgs de la ville. Quelle joie de discuter à nouveau en français ! Je me dis que peut-être mon frère Jean est lui aussi au repos. Je sais, depuis mon départ de Casablanca, qu'il est au 2^{ème} Tabor Marocain. Je pense d'autant plus à lui, que nous sommes le 10 août 1944 et qu'aujourd'hui c'est son anniversaire, il aura 26 ans.

En pensant à cela, je rencontre un sous-officier qui porte sur son calot un 2. Je lui demande si par hasard il ne serait pas du 2^{ème} Tabor Marocain. C'est vraiment une coïncidence, il est bien de ce Tabor et ils sont au repos à Naples depuis plusieurs jours. Mon cœur bondit de joie, je vais pouvoir revoir mon frère ! Je lui demande alors s'il connaît le lieutenant Szkolnik. Il me répond sans sourciller :

— *Mais il a été tué pendant la bataille de Cassino et je le connaissais bien !*

Le pauvre ne pouvait jamais penser qu'il s'adressait à son frère et c'est en voyant ma réaction qu'il a compris qu'il avait fait une gaffe :

— *Vous êtes de la famille ?*

— *Oui, je suis son frère ! Et je suis arrivé des États-Unis hier.*

J'avoue que je sens les jambes se dérober sous moi et que la forte émotion me fait presque me trouver mal. Voyant cela, il me propose de m'emmener à son cantonnement qui n'est pas loin, pour me remonter et surtout pour avoir plus de renseignements sur les circonstances de sa mort. Je me retrouve au mess des sous-officiers du 2^{ème} Tabor devant un grand verre de whisky et ils préviennent les officiers de la présence du frère du lieutenant Szkolnik. Aussitôt ils arrivent et me racontent la mort de mon pauvre frère.

Il a été tué le 23 mai 1944 pendant l'offensive générale dans le secteur Anzio-Cassino. Le poste de commandement du Tabor s'était installé sous un arbre dans les monts Aurunci non loin de Campodimele, à 60 km d'ici ! Avec un autre lieutenant et paraît-il un commandant en visite, ils étaient en train de faire le point sur l'attaque, en liaison par le téléphone de campagne avec le PC (poste de commandement), lorsqu'un obus allemand a par malheur touché la cime de l'arbre. Il a explosé en arrosant de ses éclats meurtriers tous ceux qui étaient en dessous et ces trois officiers, dont mon frère, sont mort sur le coup. Je serre les dents pour cacher mes larmes et en moi-même je fais le serment à mon frère que je le vengerai, sachant que je vais bientôt combattre.

Je reviens à notre cantonnement le cœur bien gros, quand je raconte à mes camarades que je viens d'apprendre la mort de mon frère tué à 60 km d'ici et comment je l'ai appris, ils n'en reviennent pas que le destin m'ait fait traverser tout l'Atlantique pour venir justement débarquer ici alors que ce n'était pas prévu.

Le 13 août, à force de faire du bateau-stop, on a trouvé un bateau qui fait la traversée sur Alger. Qui plus est, c'est un bateau français : le *Ville-d'Oran* mais qui navigue sous pavillon anglais ayant été réquisitionné comme transport de troupe. En moins d'une journée, nous arriverons à Alger où, encore une fois de plus, nous n'étions pas attendus. Nous allons être logés dans les hauts d'Alger à la caserne d'Hydra.

On ne nous donne même pas de lits de camp et nous sommes obligés de dormir sur nos bagages pour ne pas être à même le plancher. D'ailleurs, c'est le 15 août et tout a l'air fermé pour ce jour férié. Notre officier ira porter nos dossiers à l'état-major et nous attendons les ordres. On apprend par la radio que les Alliés, Français y compris, viennent de débarquer en Provence et qu'ils ont réussi. Je comprends mieux la fébrile activité du port de Naples. C'était sans doute déjà la préparation de ce débarquement qui se réalisait sous nos yeux.

Si je consulte mes documents, c'est le 16 août que ma nomination au grade d'aspirant a été faite par le commissaire à l'Air Grenier, donc dès mon arrivée à Alger; quand on a eu mon dossier. Comme je l'ai déjà dit, cela ne m'a pas été transmis et je ne le saurais par hasard que cinq mois plus tard.

Au Groupe 2/5 *La Fayette*

L'arrivée au Groupe



Les Cigognes



Les Sioux

Cinq jours se passent et nous obtenons nos affectations dans les escadrilles de chasse. Je suis nommé, avec deux autres, au fameux Groupe *La Fayette*. Nous avons droit à une permission, mais on nous fait savoir qu'on a besoin de nous tout de suite. Cela n'était pas la peine de nous le demander, aucun d'entre nous n'aurait voulu prendre une permission tellement nous avions hâte de combattre.

Cependant, il faudra encore que l'on perde du temps pour que l'aviation française vérifie que l'on est bien apte à être pilote de chasse. Pour cela, on nous met un bimoteur *Goéland* à notre disposition et nous partons au Maroc, à l'école de chasse de Meknès, pour être contrôlés par un moniteur français. Nous coucherons donc à Meknès le 21 août 1944 et dès le lendemain matin, on vole en double sur leur avion de transformation : le Douglas SBD *Dauntless*. Après un vol de courte durée, le moniteur n'insiste pas devant toute la séance d'acrobatie qu'on lui a montré et il nous félicite devant un pot de notre excellente démonstration.

Aussitôt après, nous reprenons le *Goéland* qui doit nous véhiculer jusqu'à notre Groupe qui est basée en Corse. Dans la journée, nous ferons Meknès, Alger, Bône, Ajaccio où nous dormirons. Le lendemain matin, le *Goéland* nous déposera à Alto-Follelli (sur la côte est) qui est le terrain où est stationnée le Groupe où nous avons été affectés. Il repartira tout de suite, car il est très demandé comme avion de liaison à Alger.

Nous voilà, bagages à la main en quête de notre chef de Groupe pour nous présenter. Nous ne trouvons qu'une tente où se trouve un aspirant non navigant, pas d'avions sur le parking et une impression d'abandon complet. On a encore dû se tromper ! Heureusement, cet aspirant qui est du service des opérations, nous dit que le chef de Groupe est en mission sur la France et qu'ils ne vont pas tarder à rentrer. En effet, une demi-heure se passe et le bruit caractéristique du *Thunderbolt* se précise, cela devient même assourdissant lorsque le ciel est rempli de toutes les escadrilles rentrant de mission. Ils passent d'abord en formation de quatre dans l'alignement de la piste et en piqué, puis le premier monte en chandelle vers le vent arrière en virage serré continu qui l'amènera rapidement à l'entrée de piste train sorti pour se poser assez long, le second fait la même manœuvre avec un décalage ainsi que les deux autres et les quatre avions se retrouvent en bout

de piste, car il n'y a pas de chemin de roulement pour dégager tout de suite la piste d'atterrissage. Cette manœuvre s'appelle le « *peel-off* » et permet, s'il le faut, de poser douze avions en quelques minutes. Le seul ennui est que si un avion ne peut pas freiner, il emboutira ceux déjà posés qui attendent au bout de piste. Le terrain a été aplani par des bulldozers et la piste est une surface en grilles trouées de 1 200 mètres de long sur 30 mètres de large. Tout autour, c'est de la terre qui avec la sécheresse se transforme en une poussière dense au moindre souffle d'air, c'est pourquoi là bas, les avions qui attendent de pouvoir dégager, moteurs tournant au ralenti, soulèvent un nuage de poussière qui nous permet à peine de les distinguer.

Puis ils viennent tous se ranger sur un parking en grille, non loin de la tente de l'aspirant des opérations où nous nous tenons. Je les regarde sortir de leur avion avec envie, respect et admiration. Ils viennent de risquer leur vie dans une mission de guerre et en plus sur la France ! Impossible de distinguer les grades avec les combinaisons de vol. Mais ils sont tous joyeux, sans doute du devoir accompli, et se dirigent par groupes, en discussion très animée, vers la tente qui sert de salle d'opération où ils vont faire le *debriefing* (compte-rendu) de la mission. L'aspirant nous présente et nous faisons connaissance du commandant de Rivals, chef des deux escadrilles du *La Fayette* : les *Sioux* (SPA 124) et les *Cigognes* (SPA 167). Ce 23 août, nous sommes quatre nouveaux pilotes : Perrier, d'Aulan, Gimenez et moi-même à être autorisés à écouter les exploits de nos anciens dont le jeune aspirant, chef des OPS (opérations), notera tous les détails.

Dès que le *debriefing* est terminé, tout le monde saute dans les Jeeps ou les command cars pour rejoindre le cantonnement. Celui-ci est assez loin du terrain, installé près de la rivière Alto et il consiste en un groupement de tentes bien camouflées. Le mess, aussi bien des officiers que des sous-officiers, est construit en planches et surplombe la rivière. Ils se sont installés là, à la suite d'un bombardement du terrain, le mois précédent. Je fais connaissance avec tous les pilotes devant un pot et c'est vraiment une ambiance de camaraderie sans distinction de grade.

Nous apprenons que nous sommes affectés aux *Cigognes*, sauf le sous-lieutenant d'Aulan qui ira aux *Sioux*. Le chef d'escadrille, le capitaine Gouachon, nous intronise « *Canard* » dans le rite prévu, tandis que d'Aulan sera intronisé « *Sauvage* » par son chef le capitaine de l'Espinay. C'est lui qui, dans sa mission d'aujourd'hui, a été sérieusement touché par la DCA, il est rentré de justesse et il arrose cela copieusement. Nous allons ensuite au mess des sous-officiers où on arrose encore notre arrivée, mais d'une manière plus intime, et le soir le lit tanguera un peu.

Le 25 août, une mission commandée par le commandant de Rivals revient avec un pilote en moins. Un pilote des *Cigognes* s'est fait descendre par la flak dans la vallée du Rhône, près de Montélimar. Son avion en flamme, il a sauté en parachute, mais les Allemands non contents de lui tirer dessus à sa descente, l'ont massacré sauvagement à son arrivée au sol, il s'agit du sous-lieutenant Guillemard dont j'avais fait la connaissance la veille. Un pilote des *Sioux*, le capitaine de Montravel, touché lui aussi, a pu rejoindre heureusement Saint-Raphaël où il s'est posé en catastrophe. Cela promet ! Il va vraiment y avoir de la bagarre !

Deux jours se passent avant de pouvoir revoler sur *Thunderbolt*. Les missions sont très nombreuses et le chef d'escadrille n'a pas le temps de nous consacrer au vol d'entraînement. Mais lorsque ce jour arrive, c'est notre fête. Le lieutenant Gouachon nous emmène à l'est, entre la Corse et l'Italie, et là c'est la grande séance de combat tournoyant où toutes les figures de l'acrobatie sont exécutées pour garder le contact avec son leader. Ce ne seront que des piqués vertigineux à vous couper le souffle, suivis de chandelles à la verticale, de passages sur le dos, de virages serrés et plus d'une fois j'aurais le voile noir (perte momentanée de la vue) dans les accélérations dues aux ressources brutales pour ne pas perdre de vue l'avion leader. À la descente de l'avion, mon chef

vient me dire que c'est très bien et qu'il y avait longtemps qu'il ne s'était pas régalé ainsi dans une séance d'acrobatie si époustouflante. J'aurais pu lui dire que moi aussi, mais cela n'aurait pas été vrai, car en somme c'était un contrôle, et tout le monde sait que dans ces circonstances on est très tendu.

Ce même 29 août, le sous-lieutenant d'Aulan, arrivé avec nous d'Alger, est parti lui aussi pour un vol d'entraînement, mais avec un pilote des *Sioux*, le lieutenant Cruchant. Ils ont dû faire le même cirque que nous. Mais dans une dernière figure le chef de patrouille, donc le lieutenant Cruchant, passant sur le dos pour un retournement et sans doute pris d'un malaise n'a pas pu redresser et a piqué dans la mer sous les yeux horrifiés de son équipier qui volait à l'escadrille pour la première fois. Quand je pense au pot d'arrivée d'il y a quelques jours où j'ai certainement trinqué avec lui, cela me démontre déjà que la vie est un cadeau de tous les jours qu'il faut savoir goûter à sa juste valeur.

Ce stupide accident ternit un peu la grande joie et la fierté d'être maintenant admis comme pilote de chasse à part entière. En effet, le lendemain, j'ai le plaisir de voir mon nom inscrit sur le tableau des vols où je vois que je serai justement l'équipier du capitaine Gouachon dans la patrouille de quatre avions des *Cigognes*. Mais où je suis moins fier, c'est qu'il est noté que nous décollerons avec des bombes sous les ailes. Oui, mes beaux rêves de combats aériens s'envolent, à partir de maintenant je vais être aussi un bombardier et le terme me désignant sera : chasseur-bombardier. Le plus drôle est que je n'ai pas été entraîné au bombardement en piqué. Il était prévu que nous ferions la chasse à haute altitude étant donné les qualités de vol du *Thunderbolt* au-dessus de 25 000 pieds (7 700 m). Mais à cette époque, la chasse allemande n'étant plus omniprésente, notre rôle se résumait au bombardement en piqué suivi d'un « *straffing* » (mitrillage au sol). Il faut reconnaître que si cela n'avait pas la classe d'un combat aérien, cette méthode allait infliger à l'ennemi des dégâts considérables et surtout leur donner la peur au ventre dès qu'ils reconnaissent le grondement des moteurs de toute une escadrille venant les mitrailler où qu'ils soient.

Premières missions de guerre

Etant donc novice, le soir au repas, j'ouvre toutes grandes mes deux oreilles en écoutant les récits de mes camarades racontant avec force gestes leurs exploits de la journée. J'en profite d'ailleurs pour glaner, ça et là, quelques conseils précieux. Pour moi c'est un peu l'angoisse, non pas du danger, mais de l'inconnu qui m'attend. C'est pourtant l'aboutissement de toutes ces années d'attente et d'exaltation. Serais-je à la hauteur ? Je ne dois pas en douter, tout mon entraînement a été conduit pour m'amener à ce jour précis : la veille de ma première mission de guerre !

Et si je disparaissais ? Voilà un an et demi que mes parents ne savent guère ce que je fais, et surtout, ils ne se doutent pas que je suis au combat. Je décide alors de tenir un journal. Ainsi, s'il m'arrivait de ne pas revenir d'une mission, ils le trouveraient dans mes affaires que par tradition on leur enverrait. Je veux surtout qu'ils sachent que je suis décidé à venger la mort de mon frère aîné et qu'ils voient que j'en ai eu les moyens. Ce petit journal, je l'ai sous les yeux et cela va faire la trame du récit de quelques unes de mes missions significatives et donc naturellement de la première.

30 août 1944, c'est une mission de bombardement en piqué, sur le P-47 N° 33 (9 VR). Nous nous rendons au terrain en début d'après-midi, avec tout l'harnachement de vol : casque, lunettes, masque à oxygène, combinaison de vol sous laquelle on doit garder l'uniforme (dans le cas où

G r o u p e d e C h a s s e
I I / 5 " L a f a y e t t e "
A m b é r i e u e n B u g e y 1 9 4 4



R e p u b l i c A v i a t i o n
P 4 7 - D
T h u n d e r b o l t



Republic Aviation P-47D Thunderbolt de l'escadrille 167 du Groupe 2/5 La Fayette (Maquette 72)

l'on serait prisonnier), les poches doivent être vidées de tous papiers personnels pouvant être utilisés par le service de renseignement ennemi, seule la plaque (*Tag*) pendue à notre cou peut nous identifier, elle est d'ailleurs indestructible par le feu et porte, en plus de notre nom, la date de naissance, la classe de recrutement, le numéro matricule, les vaccinations, le groupe sanguin, et la religion. Ce sont les seuls renseignements que l'on peut donner. En cas d'inhumation, cette plaque serait clouée sur la croix.

Nous entrons dans la tente des opérations qui nous avait accueillie à notre arrivée quelques jours plus tôt. Là nous aurons un briefing concernant notre mission. Il s'agit de couper la retraite vers l'Italie aux troupes allemandes qui sont restées à l'est du point de débarquement en Provence et qui sont poussées au derrière par la progression des Alliés vers les Alpes du Sud. Ils prennent le col de Tende vers Cunéo. L'objectif est un pont qui traverse une vallée encaissée entre Cunéo et Breil. On nous montre les photos prises par les avions de reconnaissance et il faut bien s'imprégner de cet objectif. Dès ce bombardement exécuté, nous devons aller mitrailler (*straffer*) les convois allemands qui remontent la vallée du Po vers l'Autriche. À première vue cela ne sera pas facile de redresser notre piqué dans cette vallée profonde et il faudra bien dégager dans son axe si on ne veut pas se payer la montagne qui l'entoure et surtout il faut vite se regrouper pour éviter d'être isolé si la chasse allemande nous tombe dessus.

Pour exécuter cette mission, nous aurons deux bombes de 250 kg et le plein des huit mitrailleuses lourdes. En plus, l'objectif étant lointain, nous aurons un *belly tank* (réservoir ventral largable) de 500 litres environ. Cette essence sera consommée en premier jusqu'à épuisement et attention au désamorçage de la pompe quand on passera sur réservoir avion. Ce changement se fera sur ordre du chef de patrouille et dès que tous les équipiers auront tous annoncé qu'ils sont bien sur alimentation par les réservoirs de l'avion, sur un autre ordre nous larguerons ces réservoirs qui iront s'abîmer en mer, il est interdit de les garder pour le piqué pour raisons d'aérodynamique et d'autre part, le moindre impact de la flack (DCA) risque de les faire exploser et nous avec.

Ma patrouille de quatre avions est commandée justement par le capitaine Gouachon dont je suis l'équipier, le second leader est le lieutenant Ducru dont l'équipier est le sergent Gimenez, arrivé en même temps que moi et pour qui aussi c'est la première mission. La patrouille étant *Red Flight*, je suis *Red 2*.

Nous traversons la Méditerranée et avant de passer les côtes entre Gênes et Nice, nous larguons les *belly tank* comme prévu. Nous remontons dans les Alpes et arrivons sur l'objectif. Armement des bombes (poignée à tirer sur la droite du tableau de bord), allumage du collimateur (un rond et une croix s'affiche sur sa vitre à 45 °) et dispositif de bombardement en piqué (en échelon refusé). Moi je n'ai rien vu mais le chef de patrouille donne le top, bascule sur le dos et part en piqué à la verticale. Je dois compter, un, deux, trois, avant d'effectuer la même manœuvre pour respecter l'espacement. Je suis maintenant en plein piqué moi aussi et je le vois juste en dessous à la verticale et en même temps je découvre l'objectif : une route toute blanche qui traverse la vallée. L'avion en dessous est dégagé, je compte encore trois, tout en affinant ma visée du mieux que je peux, j'appuie sur le bouton en haut du manche à balai (ce qui largue mes deux bombes) et je dégage dans l'axe de la vallée. Sans doute, un peu émotionné, je tire un peu trop fort sur le manche et me voilà dans le noir (voile noir) je relâche un peu la pression arrière du manche, j'aperçois mon chef de patrouille qui tourne en rond et que je rejoins le plus vite possible. J'en profite pour regarder en-dessous et vois des bombes exploser sur la route encadrant bien le pont. Où sont tombées les miennes ? Je n'ai rien vu mais j'espère très fort que j'ai touché la route car une bombe de 250 kg fait un sacré cratère.

Dès que les douze avions sont regroupés, nous nous séparons en patrouille de quatre et nous prenons le dispositif de combat pour aller mitrailler les routes de la vallée du Po comme prévu. Une patrouille haute restera en protection et ne mitraillera pas, les deux autres volent en dessous à hauteur différente et je suis dans la plus basse. Nous arrivons sur la vallée, mais elle est protégée par une couche de nuages bas tout blancs dans le soleil. Le mitraillage ne sera pas pour cette fois, car l'ordre nous est donné de rentrer au bercail donc mettre le cap sur la Corse. Mon chef de patrouille quitte la formation pour se poser en France à Saint-Raphaël. Le veinard ! Il doit prendre des nouvelles du sergent Dupuy qui s'y est posé hier en catastrophe, sans doute touché par la flak. Je vais donc m'accrocher à la patrouille du lieutenant Ducru et collerai à mon ami Gimenez qui est son équipier. Nous arriverons ainsi à Follelli-Alto où, tout émotionné par cette mission, je fais un atterrissage un peu dur, mais il est tellement solide ce bon vieux *Thunderbolt* qu'il pardonne et j'arriverai au parking avec un avion entier. Là, le mécanicien, affecté à ce seul avion, a des gestes de nounou pour m'aider à m'extirper de mon siège, il a pourtant dû regarder ce mauvais atterrissage. J'ose lire dans son regard un certain respect pour avoir fait cette mission de guerre. Non ! Je ne crois pas me faire d'idées puisqu'ils me l'ont avoué après coup. Temps de vol : 1 heure 55.

Nous passons par la tente des opérations où nous laisserons nos parachutes et nos *mae-vest*. Puis ce sera le *debriefing* de la mission. J'écoute de toutes mes oreilles pour savoir si j'ai fait du bon travail mais simplement le résultat a, paraît-il, été atteint puisque la route a été coupée comme l'a rapporté l'avion de reconnaissance qui est passé après notre bombardement.

Le soir au bar de l'escadrille, la soirée sera chaude mais d'une franche camaraderie. Nous sommes plusieurs à avoir effectué notre première mission et il nous incombe d'arroser cela dignement. Les anciens nous bizutent un peu et nous devons chanter toutes les chansons d'escadrille (notamment le *Chœur des Vierges* dans l'ordre prescrit) que tous reprennent avec nous.

Pourtant, cette mission tranquille me donne l'impression de n'avoir rien fait de spécial. C'était presque de l'entraînement, il n'y a pas eu de flak, pas d'avions ennemis. Je m'attendais à tellement de choses que je suis presque déçu. Plus tard, au cours d'autres missions, je peux vous dire que je n'aurais plus l'occasion d'être déçu !

En territoire ennemi

Le lendemain soir, j'ai à nouveau le plaisir de voir mon nom inscrit au tableau des vols pour une mission (cette fois sur la France), le 2 septembre 1944.

C'est le même rituel de départ, briefing, décollage, regroupement le plus rapidement possible et cette fois, cap sur Marseille. Malheureusement, au moment de passer l'alimentation du moteur sur le *belly tank*, je n'arrive pas à l'amorcer. Après plusieurs essais infructueux, et comme la mission est longue, mon chef de patrouille me donne l'ordre de rentrer seul à Alto. Déception !

Sans doute pour compenser, le 4 septembre, le lieutenant Ducru m'emmène pour un autre vol d'entraînement de 30 minutes, ce qui me permettra de me défouler avec une bonne séance d'acrobatie et de combats tournoyants au milieu des gros cumulus au-dessus de l'île d'Elbe.

Il y aura plusieurs missions sur le nord de l'Italie dont je ne serais pas et il faudra me contenter des récits de mes camarades autour du bar de l'escadrille. Puis, quelques jours plus tard, le bruit court que nous allons quitter la Corse et nous installer en France ! Nous sommes tous joyeux de pouvoir enfin fouler le sol de notre pays en partie délivré de la botte nazie.

Le jour fixé, le 7 septembre 1944, l'escadrille fait mouvement sur le terrain d'Ambérieu au nord de Lyon. Après les nombreuses pertes de la fin septembre, il manque pas mal d'avions et tout le monde ne pourra pas y aller en *Thunderbolt*. Étant dans les derniers rentrés, je suis d'office désigné pour rejoindre Ambérieu en passager à bord d'un C-47 (Douglas DC 3) américain qui joue un peu le rôle de la voiture-balai dans les courses actuelles. En tous cas, j'avais imaginé mon retour en France d'une manière plus glorieuse et c'est avec un peu d'amertume, après avoir été bien secoué à en être malade, que nous nous posons d'abord à Marseille-Marignane par un mistral à tout casser. D'ailleurs, cet autobus volant a bien du mal à rouler au sol car le vent doit dépasser les 100 km/h. C'est une coïncidence tout de même qu'étant parti de Marseille le 25 septembre 1942, je m'y retrouve deux ans après, le 7 septembre 1944. Il s'en est passé des choses pendant ces deux ans !

Après avoir été ravitaillé en essence, nous redécollons pour Ambérieu où nous arriverons en fin d'après-midi. Heureusement, un échelon précurseur a trouvé à nous loger dans des baraquements que les Allemands ont dû quitter la veille en pleine retraite. On voit encore les traces de la bataille sur le terrain dont les hangars ne sont plus que des poutrelles tordues et jonchées de véhicules allemands incendiés (j'y trouverais un passeport allemand, que j'ai encore). Il nous est recommandé de faire très attention, seule la route menant du terrain à la ville a été déminée mais pas les bas côtés. Je serai surpris par une explosion assourdissante qui aura coûté la vie d'un Américain. Le pauvre voulant éviter un véhicule s'est rangé un peu trop loin sur le côté de la route et a malheureusement mis le pied sur une mine. C'est le premier cadavre que je vois et cela me fait froid dans le dos. Il y a aussi, paraît-il, des îlots de soldats allemands dans la forêt avoisinante et il faut absolument rester groupés sur le terrain d'aviation.

Nous sommes une dizaine de pilotes du Groupe à attendre impatiemment l'arrivée de nos *Thunderbolt*. Mais le soir arrive et nous apprenons que, par suite du mauvais temps, ils avaient dû se poser à Salon-de-Provence. Ils ne seront donc là que demain et c'est un peu esseulés que nous allons dormir pas trop tranquilles dans nos nouveaux cantonnements. Je prends possession d'une chambre qui devait être un petit bureau où devait trôner un officier allemand quelques jours auparavant. On installe nos lits de camp et je me retrouve avec le sergent-chef Bruel dans cette chambre que nous décorons avec toutes les « *Pin-up* » que nous avons pu trouver.

Dès le lendemain matin, nous nous précipitons au terrain, pour voir arriver nos avions. Ils se présentent vers 10 heures et comme il n'y a pas de tour encore installée, nous ne pouvons pas discuter avec eux. C'est dommage, car on aurait pu leur signaler que la piste en herbe nous semblait un peu détrempée et leur éviter de se poser presque vent arrière. Cela n'a pas raté, il y a de la casse et certains restent enlisés dans la boue. Les mécanos vont avoir du pain sur la planche pour remettre en état de vol le peu d'avions qui nous restent.

C'est avec force détails qu'ils nous racontent leur première nuit en France. Ils ont pu descendre en ville à Salon et goûter au plaisir de discuter avec les civils, bien contents de savoir que des pilotes français se battaient pour libérer totalement le pays. Il fallait que ça se sache, car jusqu'à présent, ils n'avaient pas vu de cocardes tricolores les survoler.

Puis le 11 septembre arrive. Tout aviateur sait que cette date est traditionnellement commémorée pour le souvenir de la mort de Guynemer descendu en combat aérien en 1918 avec lecture de sa dernière citation :

« *Héros légendaire, tombé en plein ciel de gloire...* »

C'est le commandant Arnaud, chef de l'Escadre, qui rend les honneurs. Le pauvre ne sait pas que son équipier, le sergent Poidevin, qui s'est posé sur le ventre, sera fait prisonnier.

La cérémonie ayant eu lieu le matin, je décolle l'après-midi pour ma deuxième mission. Cette fois-ci nous pouvons poursuivre les Allemands jusqu'à Fribourg de l'autre côté du Rhin, c'est-à-dire chez eux ! Cela sera uniquement du *straffing* (mitrillage au sol) sur tout ce qui bouge : camions, voitures militaires, locomotives et wagons. Pour ces derniers, il faut prendre des risques car nous savons que chaque train comporte plusieurs plates-formes de flak et que seul l'effet de surprise nous permet d'éviter un peu les dégâts.

Notre itinéraire de destruction sera Belfort, Mulhouse, Colmar, Fribourg et retour. Dès que le chef de patrouille a repéré un objectif, nous piquons par patrouille de quatre avions et cela fait 32 mitrailleuses lourdes de 12,7 en action. Nous ferons un vrai massacre, nous détruirons cinq locomotives, quatre wagons et une centaine de camions (ce sera le motif de ma première citation à l'ordre de l'aviation de Chasse, avec attribution de la Croix de Guerre). Je dois avouer que c'est une sensation étrange de supériorité de pouvoir, avec l'index de la main gauche, appuyer sur la gâchette se trouvant sur le manche et déclencher ainsi la foudre et la mort ! A ce moment là, il n'y avait pas de sentiment à faire et surtout pour moi, j'avais à venger la mort de mon frère Jean. Quand l'objectif était dans le rond rouge du collimateur, on ne se posait pas de questions. Le retour se fera en rase-mottes en territoire ennemi, pour éviter la flak, et sur la France libérée, pour faire voir les cocardes françaises. La mission aura tout de même duré 2 heures 25.

Pauvres *Canards*

Toute la deuxième quinzaine de septembre, ce fut un déluge de trombes d'eau. La pluie ne cessant pas, les missions furent pratiquement interrompues pour deux raisons. La première : le terrain n'était pas équipé pour le PSV et la deuxième : il s'était transformé en borbier. Nous ne pouvions plus décoller avec les bombes et malgré toute sa puissance, ce brave *Thunderbolt* renâclait à s'arracher même avec le petit coup de pouce de l'injection d'eau à pleine puissance, ce qui nous faisait gagner quelques centaines de chevaux. Dès que le soleil apparaissait, on essayait de décoller pour quelques vols d'entraînement, mais même là, c'était scabreux. Aussi, il fut décidé que nous ferions les missions au départ de Lyon-Bron et pendant ce temps, le génie américain nous ferait une belle piste d'envol en grilles. Déjà on se régala à la pensée de pouvoir fréquenter les boîtes de nuit de Lyon d'une manière quasi permanente. À nous la vraie vie de Chasseur ! Il nous a fallu déchanter car il n'était pas question de coucher en ville ni dans ses environs. Lyon était devenue la plaque tournante de toute l'aviation alliée, bombardement, reconnaissance et chasse confondue. Nous avions à peine la place de garer nos avions et d'après le commandement, il n'y avait rien pour nous loger nulle part. Cela nous obligera, pendant les travaux, à faire de nombreux trajets en Jeep, command car ou camion GMC, Ambérieu-Lyon-Ambérieu pour exécuter nos missions. Le 3 octobre 1944, une patrouille des *Sioux* en mission sur l'Allemagne rencontre une flak intense. Le lieutenant Receveau se fait descendre mais arrive à poser son avion sur le ventre. Il sera fait prisonnier.

Le 8 octobre, je décolle d'Ambérieu de bonne heure à 7 heures 30 pour une mission de *straffing* en Alsace. Nous avons ordre de nous poser à Lyon au retour. Cela sera ma troisième mission. Nous sommes seulement quatre *Canards*, et je suis l'équipier du leader rouge, le lieutenant Bernard. Le second leader est le sergent-chef Assenza (dit *Chichoune*), son équipier est le sergent Raoust. Déjà, nous ne décollerons qu'à trois avions car Raoust a des ennuis de magnéto et reviendra au parking. Nous sommes la patrouille basse donc celle qui va mitrailler en premier. La patrouille haute des *Sauvages* (*Sioux*) reste en couverture.

Les objectifs nous sont donnés par radio, essentiellement des trains aux alentours de Mulhouse. Nous tombons sur le premier au sud de la ville. Nous réussissons à faire exploser la locomotive, en voilà un de stoppé. Puis nous en découvrons un autre, cette fois-ci assez au nord. Le lieutenant Bernard réussit du premier coup et fait son dégagement au moment où la locomotive explose, moi j'en rajoute encore pour être sûr de la stopper et je dégage aussi. Je vois le lieutenant Bernard (sa 113^{ème} mission de guerre) qui s'engage dans un tonneau en montant, sans doute pour marquer sa réussite, ce qui se fait assez souvent. Voyant cela, je fais comme lui, et nous voilà tous les deux presque sur le dos, mais il reste sur la tranche et va percuter dans un petit bois. Je redresse mon tonneau tant bien que mal et passe dans l'explosion de l'avion, les cheveux dressés sur la tête tant j'ai cru que j'allais aussi y passer. Je fais un tour au-dessus des débris fumants et repère bien l'endroit (pour le rapport). J'aperçois Assenza qui tourne aussi au-dessus et je le rejoins rapidement. Nous ne sommes plus que deux pauvres *Canards*. Etant à court d'essence, Assenza signale qu'il va se poser à Luxeuil pour ravitailler et je le suis. Nous resterons environ une heure et nous décollerons cette fois-ci pour Lyon-Bron. Assenza n'a rien vu et moi je ne comprends pas ce qui est arrivé. Peut-être a-t-il pris un débris de la locomotive quand elle a explosé, il me semble en effet qu'il est passé bien bas. Ou alors un malaise ? Je ne saurai jamais ! Cependant cet accident a une suite (que je raconterai plus tard) qu'il m'était impossible d'imaginer. Malgré toute ma hargne à vouloir me battre, j'ai été assez désorienté pendant quelques temps, seule la camaraderie d'escadrille m'a permis de reprendre le dessus.

En rentrant à Ambérieu, je dois rendre compte au chef de Groupe et faire un rapport circonstancié, décrivant exactement ce qui s'est passé et surtout le repérage du point de chute qui se trouve encore en zone ennemie.

Ce même après-midi du 8 octobre, une patrouille *Sioux* et *Cigognes* opère sur l'Alsace. C'est la patrouille *Sioux* qui fait la protection en « *Top Cover* ». Pour la première fois, la chasse allemande apparaît. Ce sont des Messerschmitt 109 qui nous sont largement supérieurs à cette altitude. Pourtant ils n'engagent pas le combat et se contentent d'une seule passe de tir et dégagent aussitôt. Un équipier, le lieutenant d'Aulan, en a un dans le collimateur et ne peut pas résister de le tirer, il le descendra d'ailleurs car il piquera jusqu'au sol dans un panache de fumée. Mais cette manœuvre imprévue l'a fait s'éloigner de sa patrouille que le leader lui demande de rejoindre immédiatement. Il n'en aura pas le temps car les autres Me 109 profitant de son isolement lui tombent dessus et ne lui laissent pas une chance de s'en sortir. Il sera abattu en flamme et s'écrasera non loin de Belfort. C'était sa troisième mission. Il était arrivé en Corse avec moi, dans le *Goéland* qui nous amenait de Meknès et nous avions sympathisé pendant le vol.

De cela, nous avons tous tiré l'enseignement, qu'il ne faut jamais rester isolé et surtout ne jamais engager un combat tout seul. Remarquez, on le savait déjà puisque le *Thunderbolt* peu maniable en dessous de 15 000 pieds ne pouvait pas être considéré comme un vrai chasseur. La seule défense en cas d'attaque était de se mettre en cercle à la queue leu-leu, les 12 ou 16 avions du *flight*. Cette manœuvre appelée « *Luftberry* » nous rendait invulnérable pour la bonne raison que toute attaque ennemie se trouvait automatiquement dans le collimateur d'un ou deux avions du manège. Cela aussi nous a incité à tenir les patrouilles un peu plus serrées et surveiller encore plus attentivement le ciel et son rétroviseur. On prenait trop l'habitude de l'inexistence de la chasse allemande et ce fut un rappel salutaire.

Le 12 octobre, quatre nouveaux pilotes : Chanoine, Duchatelier, Guillaume et Monthus sont affectés au Groupe 2/5 *La Fayette*. Ils viennent du stage des USA qui nous suivait, c'est-à-dire du troisième détachement CFPNA. Ils sont tous sous-lieutenants et sont étonnés de me voir por-



▲ P-47 Thundebolt de l'escadrille 167 du La Fayette (Les Cigognes)

▼ Le secrétaire Périer, Claude Szkolnik et Ozenne exhibent un canon de flak de 20 mm



ter les galons de sergent. Ils ont vu passer ma nomination au grade d'aspirant depuis au moins quatre mois. J'ose à peine les croire et je demande à être reçu par le commandant de Groupe, le commandant de Rivals-Mazère. Il me félicite tout d'abord, mais tant qu'il n'aura pas le papier officiel, je suis toujours sergent. Ayant passé un coup de fil à l'Escadre de Chasse, il ne me donne pas beaucoup d'espoir. On lui dit que le Commissariat à l'Air est en train de déménager d'Alger à Paris et que ma nomination doit traîner dans une des nombreuses caisses des archives entre Alger et Paris. Donc pas question pour le moment de franchir la barrière. Cela permet à mes camarades sous-officiers de me mettre copieusement mais gentiment en boîte et surtout de se faire payer à boire très souvent.

Une fois de plus, tout se ligue pour que je ne sois pas officier, c'est vraiment le seul cas où il est impossible d'avoir une confirmation rapide. Je n'en fais pas un malheur mais je ronge mon frein. La demande étant faite par la voie hiérarchique, je n'ai qu'une chose à faire : attendre !

Le bulldozer

Les départs d'Ambérieu tôt le matin, les voyages en camion GMC, les attentes sur le terrain de Lyon-Bron sous une tente ou dans l'avion, les retours après la mission se faisant tard le soir, et de plus si on ajoute le froid déjà piquant, tout cela fait que nous sommes complètement exténués. Le commandement s'en rend compte par le moral qui baisse. Ils arrivent à réquisitionner un petit hôtel qui servira de point de chute et de repos tout près de Bron. Nous nous passons les chambres tour à tour lorsque nous avons des missions.

Un jour le 28 octobre, le sergent Dupuy se tue bêtement avec son Colt alors qu'il était dans sa chambre. Il faut dire que portant en permanence ce revolver à la ceinture, on avait trop tendance à le prendre pour un joujou. En tous cas, grâce à ces chambres on a pu faire des bringues mémorables en ville et je peux dire qu'on a mis de l'ambiance dans les boîtes de nuit. Ce qui faisait drôle, c'est que se réveillant le matin dans une chambre confortable, on n'avait pas l'impression (ni les civils que nous croisions non plus) qu'une heure plus tard on serait sur l'Allemagne.

Suivent plusieurs missions, où je suis équipier du lieutenant Ducru. Il s'agit de *straffing* dans la vallée du Rhin et nous remontons même jusqu'à Strasbourg qui n'était pas encore libérée. Il nous arrive une fois de survoler la Suisse par erreur ce qui déclenche aussitôt un tir de DCA nourri. Cela serait tout de même bête de se faire descendre par les Suisses !

Puis, je deviens équipier de lieutenant Gouel. Les Allemands sont en train de passer le Rhin et il faut à tout prix détruire les ponts et ne pas les laisser en reconstruire. Inutile de dire que ces objectifs sont protégés par la flak de tous calibres, des obus de 20 mm et surtout de 88 que l'on arrive à entendre quand ils vous serrent de trop près, avec un petit nuage noir pas très catholique. Ce matin du 4 novembre 1944, étant revenus à Ambérieu sur un terrain tout neuf, je pars pour ma neuvième mission, toujours équipier du lieutenant Gouel, ayant comme deuxième leader le sergent Raoust avec le sergent Gimenez comme équipier.

Ce même jour, le général De Gaulle doit venir remettre des décorations. Il arrivera vers 11 heures du matin. Comme nous décollons à 8 heures 30, nous rentrerons de mission à ce moment là et nous comptons bien lui faire un « *Ramdam* » à tout casser, si on revient naturellement. Chaque avion porte ses deux bombes de 250 kg, et cette fois sur les grilles, cela décolle tout seul, bravo ! Le génie qui a dû travailler dur pour faire aussi vite.

Le lieutenant Gouel amène ses douze avions sur l'objectif qui est un pont du Rhin au nord de Bâle sans que la flack ne nous dérange trop, parce qu'il a longé presque en permanence le nord de la frontière suisse. En plus de cela, quelques petits nuages nous permettent de réaliser la surprise. Dès que le lieutenant Gouel finit son piqué, toute la terre se met à trembler et c'est le feu d'artifice continu de boules rouges qui montent du sol en vous passant au ras des moustaches. Comme il n'est pas question de dévier dans mon piqué, j'ai l'impression que je vais m'en prendre une en pleine poire ! Pour la petite histoire, la boule rouge n'est qu'un obus traçant et entre chacun, nous savons que la séquence est un percutant, un explosif et un incendiaire, quel chapelet ! Je ferais mieux de réciter le mien !

Enfin j'arrive à bonne portée et largue mes deux bombes qui tombent l'une en plein milieu du pont et l'autre dans l'eau, mais qui fera du dégât quand même. Maintenant je sais voir où elles tombent. J'ai du mal à retrouver le lieutenant Gouel qui est caché derrière un nuage. Je m'accroche à la patrouille des *Sioux* dont le leader est l'adjudant Honorat (dit *Le Marquis*, en fait, il l'est vraiment) et nous prenons le cap du bercail à une altitude moyenne.

Alors que nous allons repasser la « *Bomb Line* » (ligne du front), nous sommes tout à coup encadrés par une flak intense et les nuages noirs sont vraiment très rapprochés. Nous avons beau multiplier les « *evasive actions* » (manœuvres d'évitement) en volant de la manière la plus désordonnée possible : piqués, virages, montées, rien n'y fait, cela semble durer une éternité. Ce ne sont pas des novices qui tirent car ils visent bien ! Un petit nuage noir juste derrière dont j'entends l'explosion et on dirait que quelqu'un vient de me jeter une poignée de cailloux sur la carlingue. C'est que les éclats de cet obus de 88 ont réussi à me toucher par l'arrière et j'ai peur que la queue en ait pris un coup. Coup d'œil dans le rétroviseur, je suis rassuré, elle est toujours là, même s'il y a un tas de trous, rien n'est anormal et toutes les commandes de vol fonctionnent parfaitement. Les ailes sont aussi grêlées. Décidément, j'ai bien failli me faire avoir. Puis subitement tout se calme, nous repassons nos lignes et mettons le cap sur Ambérieu où la cérémonie présidée par le général De Gaulle doit être en train de se mettre en place. Je vais être doublement fier d'arriver avec un avion qui gardera les traces du combat. Le lieutenant Gouel, que j'ai rejoint, m'annonce que lui aussi a été très endommagé pendant le bombardement en piqué, mais son avion reste gouvernable.

Patatras ! La radio nous annonce une très mauvaise météo sur Ambérieu et nous demande de nous poser à Dôle en attendant que cela s'améliore. C'est comme si on vous privait de dessert, nous ne verrons pas notre général De Gaulle. On se pose donc à Dôle au milieu de tous les *squadrons* américains. Moteur arrêté, j'ai hâte de vérifier les dégâts. Oui, il y a pas mal de trous, mais je considère que mon bon vieux *Thunderbolt* est encore utilisable. Par contre, celui de lieutenant Gouel ne pourra pas repartir car il a pris un obus en plein dans l'aile. Cela fait un beau chou-fleur et franchement on se demande comment cet avion peut encaisser de pareils coups, c'est un vrai bulldozer ! C'est d'ailleurs un nom qui lui restera, surtout justifié par les atterrissages forcés où il était capable de sectionner un arbre dans sa course sur le ventre, d'où le pilote sortait absolument indemne.

J'arrive à persuader mon chef que mon avion peut continuer sur Ambérieu, mais comme il doit absolument rentrer (l'escadrille manque de chefs de patrouille) il réquisitionnera l'avion du sergent Friot qui n'a pas été touché. Nous rentrerons tous les deux à la tombée de la nuit, après avoir copieusement déjeuné au mess d'une escadrille américaine où j'ai retrouvé un instant l'ambiance de l'Amérique si agréable. Après une séance de rase-mottes sur les villages français, je fais le plus bel atterrissage de ma vie sur ces nouvelles grilles qui nous préservent de ce terrain trop boueux

La Guerre vue d'en-haut

Le 11 novembre 1944, je me retrouve à bord d'un Douglas C-47, direction Naples avec escale à Marseille. J'ai été désigné pour aller prendre livraison d'avions neufs en Italie. Nous coucherons à l'hôtel à Naples. Et le lendemain de très bonne heure, nous allons à Bari où se trouve l'usine de montage des P-47. Comme nous devons faire un vol d'essai prolongé, j'en profite pour essayer de survoler l'endroit où mon frère a été tué. La région de Pico est couverte et je me contente de survoler le Vésuve avec son panache de fumée et me paye un beau rase-mottes en plein sur le cratère. C'est magnifique vu d'en haut et je reconnais même Pompéï entre le Vésuve et la mer. Nous avons rendez-vous à Naples-Pomigliano si le vol a été satisfaisant. Nous passons une deuxième nuit à Naples et nous avons droit à des places gratuites pour un concert de musique classique à l'opéra, c'est mon premier et j'écoute religieusement pendant chaque morceau. Je ne peux m'empêcher de penser à mon frère Jean, comme j'aimerais qu'il soit là près de moi !

Nous décollons avec deux avions neufs de très bonne heure le 13 novembre, nous survolons la Sardaigne, la Corse et Nice pour nous poser à Istres où nous mangeons. La météo n'est pas fameuse et comme nous ne pouvons rejoindre Ambérieu aujourd'hui, notre chef décide de nous faire plaisir et d'aller se poser à Marseille-Marignane pour se faire une petite bringue en ville. Nous décollons, mais tout est tellement bouché que nous sommes obligés de revenir à Istres où nous nous coucherons tous bien sagement.

Le lendemain, le temps est toujours mauvais et nous décollons quand même en volant sous les nuages parfois à moins de 500 pieds (150 m) en suivant tout le cours du Rhône, seul moyen de rejoindre Lyon ou Ambérieu. Heureusement, la trouée de Donzère n'est pas bouchée et on a pu passer. Nous survolons Lyon au ras des toits et on suit la route sur Ambérieu que l'on commence à connaître par cœur. Après avoir essayé de décrocher les tuiles de nos baraques sans résultat, nous nous posons sur nos grilles toutes brillantes sous la pluie, gare aux coups de freins, ça dérape ! Arrivé au parking, voilà deux avions de plus pour l'escadrille, avec les nouvelles verrières en forme de goutte d'eau commandées électriquement, et pas mal d'améliorations diverses notamment concernant les supports des bombes.

Le 17 novembre, le sergent Monthus, touché une première fois pendant son bombardement en piqué, se fait allumer une deuxième fois pendant un *straffing* dans la région de Dannemarie (entre Belfort et Mulhouse) ce qui arrête son moteur et l'oblige à se poser sur le ventre non sans avoir coupé auparavant sa provision de bois pour l'hiver. Quel char d'assaut ! Naturellement lui aussi sera fait prisonnier (prisonnier à l'oflag de Colditz, le sergent Monthus sera libéré par l'avance américaine le 16 avril 1945, il retrouvera son Groupe une semaine après.).

Le 20 novembre, je pars pour ma onzième mission. Je suis l'équipier du lieutenant Ducru avec Assenza et Casabone. Nous décollons pour un mitraillage libre sur la trouée de Belfort où les Allemands sont en train de décrocher. Nous repérons d'abord plusieurs camions et avant qu'ils n'aient eu le temps de s'abriter, un passage et nous les laissons derrière nous, tout fumants. Ensuite c'est le tour d'un train qui nous tire avec du 20 mm, puis une péniche sur le canal, encore d'autres camions d'où sortent en vitesse les soldats, mais que sans pitié nous continuons à mitrailler. Puis la grosse flak se met en branle et les gros flocons noirs commencent à fleurir. Cela devient tellement dangereux, que Guillaume, de la patrouille des *Sioux*, est touché et se pose immédiatement le long de la voie ferrée que nous venons juste de mitrailler. Déjà du sol, il est mitraillé et son avion explose. On espère tous qu'il aura eu le temps de sortir de la carlingue, il n'y a aucun doute que s'il s'en tire, il sera prisonnier, il y a trop de monde qui l'attend (le sous-lieutenant Guillaume

pose en catastrophe son P-47D (codé 23) sur le ventre à 2 kilomètres au nord-est de Colmar, le choc est tellement dur qu'il reprendra conscience allongé sur une table entouré d'Allemands. Il est envoyé à Colditz avec Monthus. Il retrouvera son Groupe le 2 mai 1945 à Colmar !). Nous rentrons maintenant et du côté de Montbéliard nous passons la ligne où l'on voit les chars alliés avancer de front à toute allure vers un village où l'on voit les Allemands retranchés qui les attendent. Cela paraît simple la guerre vue d'en haut, mais pour tout l'or du monde je ne voudrais être dans l'infanterie ou dans un de ces chars. Nous nous poserons à Ambérieu par un fort vent de travers, ce qui rend les atterrissages difficiles. Enfin, personne n'a rien cassé mais c'est un peu tristes que nous pensons à notre ami Guillaume. On espère surtout que les Allemands ne vont pas lui faire payer la terreur que nous venons de semer.

Cinq jours plus tard, j'effectue ma douzième mission en tant qu'équipier du lieutenant Delachenal, avec les sergents Friot et Ozenne, nous accompagnons une patrouille des *Cigognes* menée par le capitaine Gouachon. L'objectif est la gare de triage de Mulheim de l'autre côté du Rhin. Cette mission d'urgence vient de nous être confiée par « *Boxcar* », la radio de l'état-major allié. Nous savons tous ce qui nous attend au point de vue flak, cela va être notre fête car ces objectifs sont puissamment défendus. Nous avons nos bombes de 250 kg ainsi que la patrouille des *Sioux* qui est en couverture. Au premier abord la gare est couverte par quelques nuages. Tant mieux ! J'arme mes bombes, échelon refusé, piqué du leader, après trois secondes, je le suis. À un moment donné nous traversons un nuage en plein piqué, une petite trouée, encore un nuage et tout à coup la gare de triage s'offre à mes yeux. Déjà les bombes de la première patrouille explosent en dessous avec de grandes gerbes noires. Je fais ma visée, je largue mes bombes, manche au ventre (et peur au ventre). Je me retourne pour voir le résultat. Magnifique ! Une grande flamme rouge nous indique que notre patrouille a eu la chance de toucher un wagon-citerne d'essence qu'ils n'ont pas eu le temps de mettre à l'abri. C'est sans doute pourquoi la radio « *Boxcar* » nous a envoyé si vite.

Mais partout c'est un rideau de Flak de 20 mm, un champ de petits flocons blancs avec du noir au milieu, on dirait un champ de marguerites, mais voilà le capitaine Gouachon qui descend sans discontinuer. Il nous annonce par radio qu'il a été touché et qu'il doit se poser sur le ventre. Nous le suivons pendant tout son atterrissage car nous sommes sortis de la flak. Dès que l'avion est arrêté on le voit courir vers un bosquet. On se permet même de tourner au-dessus pour arrêter les Allemands s'ils arrivaient de l'autre côté et lui donner le temps de se cacher. Tout s'est bien passé et nous repartons vers Ambérieu. Après l'atterrissage, le sergent Vernier, des *Sioux*, découvrira qu'il a été touché lui aussi, avec un grand trou sous le fuselage à la place du *belly tank*.

Encore quelques missions au début décembre 1944 dont une où nous avons dû larguer nos bombes au-dessus des nuages. Alors que nous avons fait demi-tour, un avion des *Sioux* semble continuer tout droit en Allemagne sans donner signe de vie à la radio. Son chef de patrouille s'approchant de lui, il lui fait comprendre par gestes que ses ailerons sont bloqués. Il arrive à prendre péniblement le cap inverse pour revenir en France et quand il est sûr qu'il est en pays ami, son chef lui donne l'ordre de sauter. Il a quelques hésitations à obtempérer mais doit réaliser que malgré la solidité de son avion, il sera incapable d'éviter un obstacle qui se présenterait au dernier moment. Nous étions tous autour à assister au spectacle et on a eu un peu peur car après avoir ouvert sa verrière il a un peu tardé à s'éjecter. Nous savons tous comment il doit faire, s'accroupir sur le siège et donner un grand coup de pied sur le manche à balai. Enfin, le voilà sorti et son parachute s'est bien ouvert. On voit l'avion s'écraser dans une énorme explosion et heureusement dans un endroit inhabité. Pour Duguet, il finira dans un bois avec quelques égratignures sans gravité, mais cela fait encore un avion de moins pour le Groupe.

Triste mission

Cela va faire bientôt deux mois que j'ai demandé la confirmation de ma nomination au grade d'aspirant et toujours pas de réponse. Le 12 décembre, le commandant du Groupe me désigne comme représentant de l'escadrille auprès de la famille du sergent Dupuy qui s'était tué par accident avec son revolver alors que nous étions à Lyon, le 28 octobre. Ses parents habitant Paris, l'Escadre met une ambulance à leur disposition pour transporter le corps. Me voilà donc sur la route de Paris avec un chauffeur et un cercueil à la place des brancards. Mais mon pauvre ami Dupuy, tu commences à sentir vraiment mauvais et malgré les vitres ouvertes et le froid du dehors, c'est difficile à supporter. Enfin nous arrivons chez les parents et c'est avec soulagement que nous leur confions le corps. Ensuite, j'assisterais à la cérémonie funèbre.

Me voilà libre avec une ambulance et un chauffeur à ma disposition. J'avais l'autorisation de l'utiliser pour mes démarches au ministère de l'Air, boulevard Victor, et dans l'heure qui suit, je me présente au Service du personnel militaire, avec le seul renseignement verbal de ma nomination au mois de juillet dernier. Heureusement, le capitaine chef de ce service est très aimable et fait rechercher dans les archives venant d'Alger qui sont à peine déballées. Il ne trouve rien me concernant au mois de juillet et je commence à craindre avec ma chance que la liste se soit égarée. Mais voyant mon désappointement, il fait rechercher dans les listes du début août et miracle, aussi content que moi, il trouve mon nom dans une liste du 16 août. L'explication est simple : j'ai été nommé le 24 juillet à Washington (j'étais en mer) et Alger n'a fait qu'entériner cette nomination ne croyant pas utile de me le dire puisque j'étais censé avoir été mis au courant par Washington. Cela aurait pu durer longtemps ! Vite, je me fais faire une copie certifiée conforme par le chef du 2^{ème} Bureau du ministère de l'Air et je quitte ce service, la joie au cœur d'avoir vaincu le mauvais sort.

J'ai le temps d'aller embrasser une tante qui habite rue Washington, dans le 8^{ème}. Je sens qu'elle est tellement heureuse de me voir, que je donne quartier libre à mon chauffeur et lui demande de me prendre le lendemain matin de bonne heure. C'est la sœur de ma pauvre mère qui a toujours été si gentille avec moi. Nous allons fêter cela avec son fils, médecin et grand résistant. Je fais connaissance avec le luxe inouï d'un grand restaurant (un peu marché noir tout de même) où depuis longtemps je n'avais pas fait un si bon vrai repas français. Nous rentrons rue Washington assez tard et il n'y a pour ainsi dire presque pas de circulation automobile mis à part quelques véhicules militaires, Jeeps, command cars ou camions GMC.

En m'endormant le soir, je réfléchis qu'en faisant un léger détour pour rentrer à Ambérieu, je peux passer voir la famille que j'avais quitté au pont de Moulins en 1940 et qui avaient rejoint Chaumont avec la Matford presque neuve de mon père. Donc, le lendemain je débarquais à Vaudrémont (15 km de Chaumont) et retrouvais tout le monde en bonne santé. Une sœur de Mamie avec un air malicieux me prit par la main et m'emmena à la grange pleine de foin. Elle ne voulait pas me dire pourquoi mais après avoir écarté quelques bottes, je découvrais la Matford toute poussiéreuse mais en bon état extérieur. Le chauffeur de l'ambulance étant mécanicien au garage auto de l'escadrille, après avoir bien vérifié et installé sa batterie de rechange, l'a mise en route du premier coup. Incroyable, après quatre ans d'arrêt !

Et me voilà parti sur Ambérieu, l'ambulance me suivant par sécurité. Nous y arrivons le soir et je me présente au capitaine, mon ordre de nomination à la main et ma voiture devant son bureau. Il ne fait aucune difficulté à ce que je la garde et m'emmène au bar de l'escadrille où je dois arroser dignement ces deux événements. Il n'y a pas plus heureux que moi à ce moment là. Je toucherai

le rappel de six mois de différence de solde qui suffira tout juste à éponger mes dépenses de bar aussi bien chez les sous-officiers que chez les officiers. Le chef du garage auto a pris la voiture en charge pour une complète révision et a même eu la gentillesse de faire peindre sur le pare-brise une magnifique cigogne surmontée de l'inscription : *Escadrille La Fayette*. Il y a des jours comme cela où tout va bien !

Convoyage de Tiznit à Luxeuil

Le 25 décembre, on me donne mon cadeau de Noël. Je suis une nouvelle fois désigné pour aller prendre livraison d'un avion neuf. Cette fois-ci, c'est à Casablanca. C'est le lieutenant Delachenal qui est mon chef de mission et il me dit que j'aurais trois jours de permission pour aller voir mes parents à Tiznit que je n'ai pas vu depuis près de deux ans.

Le lieutenant Delachenal, le sergent Friot et moi décollons à bord d'un Douglas C-47 pour faire Lyon-Marseille-Oran et arrivée à Casablanca ce 25 décembre 1944. Je n'ai aucun souvenir de cette soirée de Noël à Casa. Sans doute on a dû sortir quelque part ? Les jours suivant nous avons pris livraison des avions et là nous pouvions prendre nos trois jours de permission. Comment puis-je rejoindre Tiznit en si peu de temps ! Il n'y a pas d'avion pour Agadir et là encore il me restera au moins 80 km à faire et comment ? Ayant été très souvent l'équipier du lieutenant Delachenal dans de dures missions, je me risque à lui demander de me laisser le *Thunderbolt* pour y aller. Après pas mal de réticence et beaucoup d'hésitations, j'obtiens son autorisation. Deux conditions : ordre formel de me poser à Agadir et d'y laisser l'avion et d'être présent avec mon avion à Casa le 31 décembre au plus tard à 10 heures du matin.

C'est merveilleux un avion pour moi tout seul, en train de faire du tourisme. C'est justement mon anniversaire, j'ai 23 ans aujourd'hui. Quel cadeau ! Pour ne pas me tromper, je longerai la côte jusqu'à Agadir. Je survole Mogador où j'avais si mal dormi à mon arrivée de France en 1942, puis voilà Agadir, je vais tout de même aller survoler Tiznit pour essayer de prévenir mon père que je n'ai pas pu joindre par téléphone. J'ai déjà ma petite idée et je vais voir comment est cette bande en terre. Ça y est ! J'ai Tiznit sous mes ailes et je fais deux passages sur la piste pour bien l'examiner. Pour moi elle est possible. C'est une bande de terre qui semble bien aplanie, la longueur me semble un peu juste, mais aux Etats-Unis on nous a appris à nous poser sur des terrains plus courts. Ensuite c'est le plaisir, je me dois de faire à mon père la démonstration de toute une séance d'acrobatie complète. Et nous voilà partis « *attachez vos ceintures, ça va commencer* ». Je me crois en vrai meeting aérien comme lorsque j'y assistais avec Doret ou Fronval à Nancy ou à Metz avant la guerre. La différence, c'est que cette fois-ci je suis acteur et non plus spectateur. J'enchaîne chandelle, renversement, tonneaux, looping, immelman. Je leur fais un « *ramdam* » en dessous pas possible ! Au fur et à mesure, je vois des gens se rassembler devant les remparts du bordj qui donnent directement sur le terrain. Et je m'en donne à cœur joie en finissant par un rase-mottes à leur couper le souffle. C'est généralement comme cela que l'on se tue.

Il faut prendre une décision, c'est fait, je me pose, tant pis ! Je fais mon *peel-off* : passage en rase-mottes en début de piste, une grande chandelle en virant de 360 degrés pour perdre la vitesse, sortie du train, sortie des volets, hélice plein petit pas, mélange auto-riche, verrière ouverte, me voilà en courte finale au minimum de vitesse. Je pose ce *Thunderbolt* dans un trois points formidable (roues principales et roulette arrière ensembles) et l'avion roule, roule, roule, je commence à freiner doucement, il faut que je m'arrête avant le bout ! Et puis, ouf, c'était un dos d'âne qui me cachait le reste de la piste où j'ai largement le temps de m'arrêter. Et bien j'ai eu chaud. Il

faut être joueur pour risquer un coup pareil ! Au moindre pépin, cela pouvait aller des arrêts de rigueur au conseil de guerre si j'avais « *cassé du bois* ».

Maintenant c'est le dessert. Je roule au sol tranquillement et un monde fou rassemblé et maintenu par un cordon de soldats. Je stoppe le plus près possible, près de la manche à air qui m'a été bien utile pour bien me poser vent plein de face. Frein de parking, contact coupé, grand silence. Je me dégrafe et m'extirpe de ma cabine pour descendre de l'avion en cherchant mon père au milieu de tous ces galons qui sont au premier rang. Je l'aperçois enfin mais la première personne qui vient vers moi est un colonel sans doute le commandant de la place. Il me félicite de ma démonstration après qu'au garde-à-vous je lui ai décliné mon grade et mon nom comme l'exige la discipline militaire. J'avoue que j'en rajoute un peu ayant l'impression de me trouver dans un film tellement cela est irréel. Il appelle mon père qui semble un peu intimidé et qui me serre dans ses bras, il est aussi ému que moi et nous pensons sans doute tous les deux à mon frère Jean qui vient de donner sa vie à la France. J'ai le temps de lui dire : « *Tu vois papa j'ai réussi, je suis pilote de chasse et officier* ». Ceci en souvenir de sa lettre lors de mon engagement en décembre 1939. Je suis sûr qu'il est fier de son fils et que je viens de lui donner une très grande joie. Beaucoup de monde vient me serrer la main avant que Mamie, mon frère Guy et ma sœur Nadine viennent m'embrasser.

Après avoir obtenu qu'une sentinelle garde l'avion jour et nuit, je me dirige avec mes parents vers leur logement de fonction. Mon père est le médecin-capitaine et Tiznit est son territoire. C'est une maison en terre séchée avec le toit en terrasse comme toutes celle qui sont à l'intérieur de l'enceinte du fort. J'ai interrompu une distribution de jouets aux enfants et la petite fête va pouvoir reprendre. Je ne peux leur parler qu'à demi-mots des missions sur l'Allemagne pour qu'ils ne se fassent pas trop de soucis. S'ils savaient les pauvres que chaque mission est un jeu avec la mort, que l'on prend avec le sourire. Cela fait vraiment plaisir de passer une soirée en famille, mais lorsque je leur annonce que je dois être le 31 à 10 heures à Casablanca, ils sont un peu déçus de ne pouvoir me garder plus longtemps. Le commandant de la place me demande de faire visiter l'avion et je retourne sur la piste pour surveiller cette visite du cockpit. Ils sont tous extasiés de la complexité du tableau de bord. J'essaye tant bien que mal d'en expliquer l'usage et surtout j'insiste sur le travail de destruction que cet avion peut faire en Allemagne.

Le lendemain matin je me lève aux aurores et je décollerais sous les regards de toute la famille. Encore un petit passage, un seul car j'ai tout juste l'essence pour rejoindre Casablanca et cette fois en ligne droite sans faire de tourisme. Je suis présent à côté des deux autres avions, le plein effectué, à 9 heures du matin. J'ai tenu parole mais je n'ose pas encore dire à mon chef de patrouille que je me suis posé à Tiznit au lieu d'Agadir. D'ailleurs je ne sais même plus si je lui ai dit la vérité car je savais qu'il n'avait pas les moyens de contrôler. Cela a encore rajouté du piquant à l'escapade qui reste pour moi le plus beau et le plus émouvant de tous mes souvenirs d'aviation. Nous décollerons à l'heure prévue en direction d'Oran où nous ravitaillons avant de nous poser à Alger, mais sur le terrain de La Réghaïa. Sans doute le lieutenant Delachenal y a des amis, il veut les saluer. C'est le terrain d'opération d'une escadrille du « *Coastal Command* » (protection des convois en mer) équipée de Bell *Airacobra* P-39.

Ce sont de drôles d'avions, monomoteurs, monoplaces mais dont le moteur est placé dans la carlingue derrière le pilote. C'est un moteur de Curtiss P-40 en somme, refroidi lui aussi au glycol, et l'hélice étant toujours devant, l'arbre d'hélice passe par l'intermédiaire de différentiels, sous les pieds du pilote. Cela lui permet d'être équipé d'un canon de 37 mm dans le moyeu d'hélice qui doit faire pas mal de dégâts. Il a en plus deux mitrailleuses de 12,7 mm dans l'axe plus quatre de 7,5 mm dans les ailes.



▲ ▼ *En famille, avec le P-47 à Tiznit*



Nous sommes chaleureusement accueillis par les pilotes qui logent tous sous la tente. Je me souviens seulement du patron qui était Sarraïl. Le soir du réveillon nous partons avec eux en voiture sur Alger. Nous sommes invités par des camarades qui vivent en famille avec femmes et enfants. Je ne saurais dire où nous avons passé la soirée, mais c'est au petit jour que nous avons rejoint nos tentes à La Réghaïa. La seule chose dont je me souviens est le charivari de toutes les sirènes des nombreux bateaux du port d'Alger, qui accueillent bruyamment l'aube de cette nouvelle année 1945.

Le 1^{er} janvier nous décollons tous les trois pour, d'un petit saut, nous poser à Maison-Blanche aérodrome principal d'Alger. Après avoir ravitaillé, nous décollons pour rejoindre la France avec escale à Bône et ensuite Salon-de-Provence que nous atteignons en longeant la Sardaigne et la Corse, monomoteur oblige ! Nous nous posons à Salon à la nuit tombante et sous une pluie battante. On nous fera poser sur un tout petit terrain proche de la RN 113 qui s'appelle Le Vallon. Nous coucherons encore sous la tente et toute la nuit nous entendons la pluie tomber, c'est tout juste si on n'a pas les pieds dans l'eau. Au réveil, le temps est toujours aussi mauvais et on va encore une fois rejoindre Ambérieu en louvoyant sous la couche de nuages dans la vallée du Rhône, je connais la manœuvre, mais je ne suis pas plus rassuré pour cela. Vous allez comprendre lorsque je vous aurais raconté ce qui s'est passé dans la trouée de Taza au Maroc : dans les mêmes conditions météo, un chef de patrouille a mené ses équipiers sous la couche au départ de Casablanca pour rejoindre Oran. Tout se passa bien jusqu'au col de Taza qu'il trouva bouché. Il ordonna le demi-tour trop tard et ses trois équipiers sont allés percuter la planète « *comme un seul homme* ». Seul le chef a pu se poser à Meknès avec un gros poids sur la conscience qui a dû l'empêcher de dormir pas mal de temps.

Cette fois-ci encore, la trouée de Donzère étant dégagée, nous arriverons à Ambérieu sans encombre, mais sous une tempête de neige et un froid polaire. Pendant notre absence, le Groupe a fait mouvement vers Luxeuil et il ne reste plus qu'une partie de l'échelon roulant et heureusement quelques mécanos avions. La voiture de mon père est encore là et je la confie à un mécano pour la convoier sur Luxeuil. Nous passons la nuit dans nos baraquements et je ramasse mes affaires pour essayer de les mettre dans la petite soute à bagage qui est dans le fuselage derrière le pilote. Le 3 janvier 1945, après de grosses difficultés pour la mise en route à cause du froid et cela malgré les réchauffeurs mis en place plusieurs heures avant, nous roulons avec nos trois avions neufs pour rejoindre Luxeuil. Les deux avions décollent sans moi car au point fixe, je perds des tours moteurs à l'essai des magnétos. Je reviens au parking et cela fait tout drôle d'être seul sur ce terrain qui grouillait d'activité avant que l'escadrille ne s'en aille. Heureusement, il y a toujours ces quelques mécanos qui ont vite fait de me changer quelques bougies et je repars sur Luxeuil dans l'heure qui suit. En me posant, je constate qu'il y a une multitude d'avions de divers types, mais tous chasseurs et tous français. Il y a des *Spitfire*, des *Lightning*, etc. Je suis accueilli avec soulagement par le chef de Groupe car un avion de plus cela compte en ce moment.

Je descends en ville où on m'a gardé une petite chambre dans un hôtel Thermal réquisitionné. Comme je n'étais pas là, j'ai vraiment la dernière qui restait et ce n'est pas terrible, mais c'est tout de même mieux que sous la tente où l'on se gèle tant, pour l'instant le chauffage central n'a pas l'air de marcher. Ma voiture arrivera le soir et gentiment on me l'amène à l'hôtel. Je suis le seul pilote, avec le capitaine de Montravel, à avoir une voiture personnelle. Je n'en tire pas une fierté mal placée, mais je dois avouer que le cercle de mes amis s'en est agrandi. De toutes façons, j'ai toujours considéré qu'elle appartenait d'abord à l'escadrille et encore maintenant je ne suis pas de ceux qui considèrent que leur voiture est comme un stylo et qu'on ne le prête pas.



Le vol de Tiznit à Luxeuil par Casablanca, Oran, Alger, Bône, Salon-de-Provence et Ambérieu

Le mess des officiers n'est pas loin des Thermes, c'est un petit bar restaurant qui a, lui aussi, été réquisitionné. Nous avons, je crois, un cuisinier civil et deux serveuses mignonnes dont l'une est une chasse-gardée, pas touche ! Mon petit journal personnel s'est arrêté là pour une raison que j'ignore, ainsi, je ne pourrai plus raconter dans le détail telle ou telle mission mais simplement les grandes lignes dont l'armature sera le relevé exact et succinct que j'ai sous les yeux. À ce moment, je n'ai effectué que quinze missions. Ce petit nombre est dû au manque d'avions disponibles auquel s'ajoutent les nombreux jours de mauvais temps qui nous ont empêchés de décoller. Je suis aussi allé chercher deux fois des avions neufs à Naples et à Casablanca et j'ai fait le croque-mort avec une ambulance sur Paris. Je constate qu'il se passera encore un mois avant que je ne reparte, dû, je me souviens, à une tempête de neige qui a enseveli toute la région et le terrain sous deux mètres de neige avec un froid sibérien.

Les trois mois qui vont suivre seront d'une grande activité puisque pendant ce laps de temps, je vais effectuer plus de 45 missions, dont 24 pour le seul mois d'avril.

Bravo les gars !

Ma seizième mission a lieu le 6 février 1945. C'est la dernière mission « *Rémédy* ». C'est le nom de code de la radio des troupes françaises au sol qui pouvaient demander notre aide en cas d'accrochage sérieux avec les Allemands. Sur simple appel, ils avaient à leur disposition 12 ou 16 avions qui étaient capable d'anéantir tout îlot de résistance ennemi. Pour nous c'était un plaisir de se sentir vraiment utile à ces courageux fantassins en prise directe avec la bataille et cela nous dédouanait un peu vis à vis d'eux de notre manière de faire une guerre propre dans tous les sens du terme avec même des gants (pas blancs, mais presque). Ajouter à cela que dans nos passages pour mitrailler, nous arrivions en général dans leur dos et on distinguait leur têtes tournées vers nous et nous suivant dans notre attaque vers les Allemands. Quelquefois et même souvent, la récompense était le « *Bravo les gars !* » de l'officier au sol qui tenait le micro pour nous remercier de les avoir tiré d'une mauvaise situation et qui tournait après à leur avantage.

Cette fois là, il nous était demandé d'arrêter les Allemands qui, en déroute, franchissaient le Rhin sur des « *portières* » (pont de bateau installés en quelques heures) à la hauteur de Blotzheim, tout près de Bâle. Nous trouvons le pont et en plein jour, et en effet, un convoi est en train de traverser. Nous nous préparons à faire du dégât mais au dernier moment, le chef de patrouille aperçoit des croix rouges et nous donne l'ordre de ne pas tirer et nous dégageons. Oui c'est sûr, il y avait de vraies ambulances, mais j'ai vu aussi de vrais camions pleins de soldats qui avaient une bâche avec la croix rouge sur le toit, sans doute pour passer le Rhin en toute tranquillité : la preuve !

Comme tout chasseur ayant perdu son gibier, nous allons rôder de l'autre côté au nord de la forêt de la Hardt pour voir si on ne pouvait pas se mettre quelque chose sous la dent. Quelques rares véhicules militaires sont immédiatement incendiés et bizarrement, il y a plusieurs chariots de paille tirés par des chevaux. Est-ce le moyen qu'ils ont trouvé pour nous berner ? terreur pour terreur, nous y faisons une passe et, oh surprise, l'un des chariots explose, c'était bien cela ! Ils transportaient de l'essence ou des munitions. Nous sommes tellement sur leur dos qu'ils n'osent plus s'aventurer sur les routes découvertes en plein jour, et c'était un bon camouflage !

C'est la dernière patrouille où j'ai noté les noms : le chef était le lieutenant Bouton dont j'étais l'équipier, le second leader était le sergent Duguet avec comme équipier Malleville. Ce dernier était arrivé au Groupe le 30 décembre avec le sous-lieutenant Roumet venant des États-Unis

et faisaient partie du quatrième détachement CFPNA. À cette date, j'étais en déplacement sur Casablanca et je n'ai pas assisté à leur intronisation qui je crois a été sur le modèle classique des changements de galons. Le commandant de Groupe se déguisant en serveur ainsi que son adjoint, et le plus jeune officier jouant au commandant de Groupe un peu farfelu. Cela donne des situations où le nouvel arrivant se demande vraiment si tous les pilotes de chasse n'ont pas un petit grain de folie. Cela donne des scènes du genre de la « *caméra cachée* » qui passent sur nos petits écrans où tout finit par un grand éclat de rire et pour nous, par de nombreux pots accompagnés de chansons. Jamais depuis, je n'ai retrouvé cette chaude ambiance qui faisait de nous une équipe soudée jusqu'à la mort s'il le fallait.

J'effectue maintenant toutes les missions en territoire allemand, ce qui nous enlève le souci que nous avions en permanence de blesser ou même de tuer un compatriote se trouvant par malchance sur un objectif visé. Je pense particulièrement aux chauffeurs de locomotives lorsque nous les faisons exploser en Alsace, qui devaient être français la plupart du temps.

Maintenant que je suis officier, j'ai droit à la corvée « *d'officier de jour* » qui vous oblige à rester au bureau la journée entière et effectuer plusieurs rondes de nuit autour de nos avions pour vérifier que les sentinelles ne s'endorment pas. Une Jeep avec chauffeur vient me chercher à l'hôtel au milieu de la nuit et m'y ramène l'inspection finie. Je ne peux m'empêcher de penser au temps où simple 2^{ème} classe à Limoges, je crevais de peur dans le noir avec un fusil pas chargé. Ici, il ne faut pas jouer au petit malin avec ces sentinelles, car une rafale de mitraillette est vite partie et c'est le gros danger de cette ronde.

Une équipe de cinéma aux armées américaine, vient passer une semaine pour faire un film sur les groupes français stationnés à Luxeuil. Le commandant de Groupe me désigne comme officier de liaison pour leur faciliter la tâche et pour leur en mettre plein la vue, il me demande de les conduire avec ma voiture partout où ils le désirent. C'est qu'elle est belle la voiture de mon père avec son moteur Ford V8, « *made in USA* » ! Ils m'ont filmé sous toutes les coutures dans l'avion, harnaché en pilote, avec la plaque dédiée à l'escadrille *La Fayette* américaine de 1918 apposée sur une place de Luxeuil, avec la Matford. Malgré leur promesse de m'envoyer de nombreuses photos, je n'ai jamais rien vu et tout cela est enfoui à jamais dans les archives américaines.

Un jour arrive au Groupe la sœur (ou la femme ?) du lieutenant Bernard qui avait percuté devant moi lors d'une mission en Alsace. Maintenant que Colmar est libérée, elle demande si elle peut aller se recueillir à l'endroit où il s'est tué et savoir si son corps a été retrouvé. Le capitaine de Montravel accepte. Ayant été son équipier et disposant d'une voiture confortable, je suis tout désigné pour l'accompagner, ainsi que le lieutenant Gouel qui sera le chef de cette mission un peu spéciale. Étant donné que cela n'est pas si loin du front, nous serons munis de tous les laissez-passer nécessaires fournis par l'Escadre.

Nous partons tous les trois de bonne heure pour nous rendre au nord de Mulhouse, non loin de Rouffac où j'avais situé notre mitraillage. Nous n'avons pas mis longtemps à trouver l'endroit et, sur la demande de cette femme, je racontais pendant le voyage les circonstances exactes de la mort du lieutenant Bernard. Nous avons eu du mal à retrouver des témoins et surtout savoir si on avait retrouvé son corps et, dans ce cas, où il était inhumé. Enfin la chance nous sourit, nous trouvons un vieux fermier qui a assisté à la chute de l'avion et qui peut nous dire où se trouve le corps. Il a la gentillesse de nous faire entrer dans sa ferme et nous raconte sa version cette fois vue du sol. Il confirme qu'il est presque passé sur le dos après avoir fait exploser la locomotive et qu'il a percuté ensuite. Il ajoute qu'il ne comprend pas qu'il soit tombé puisqu'il n'a pas entendu de DCA et ajoute cette phrase terrible :

— *C'est peut-être l'avion qui le suivait qui lui a tiré dessus car j'ai entendu les mitrailleuses continuer après qu'il soit passé.*

Oui c'est vrai, j'étais en train de *straffer* à mon tour cette même loco. Mais l'accusation était faite ! L'avais-je bien vu dégager avant de tirer ? Un doute se crée en moi et me prend à la gorge. Comment se fait-il que, avant qu'il ne commence sa phrase, je savais exactement ce qu'il allait dire ! C'était irréel et cette femme a subitement plongé son regard dans le mien, plein de doute et d'accusation. Le pauvre fermier ne savait pas que c'était moi l'avion qui suivait, mais cette femme si ! Le choc a été si rude pour moi que j'ai dû m'accrocher pour ne pas tomber dans les pommes. Il n'était pas question de me disculper devant cette femme, elle n'était plus, elle-même, en état d'écouter, toute à l'image de cet équipier qui tirait sur son frère (ou son mari ?) et qu'elle avait devant elle. Seul le lieutenant Gouel lui a expliqué que si une de mes balles avait pu l'atteindre ce ne pouvait être que par ricochet pendant que je mitraillais la locomotive. En effet, cela nous était tous arrivés en *straffing* de voir les traçantes du suivant monter vers nous. Cet incident m'ayant coupé les jambes, j'ai demandé au lieutenant Gouel de conduire ma voiture jusqu'au retour qui m'a plongé dans les pensées les plus sombres.

La Guerre se termine

En arrivant au Groupe, je confie mon désarroi au capitaine de Montravel et je crois même que je lui dis que je ne veux plus voler. Il me rassure en me donnant toutes les éventualités qui pourraient expliquer la mort du lieutenant Bernard : un débris de l'explosion de la loco, un ricochet de mes balles, une faute de pilotage, un malaise, etc.

« Admettons même que vous ayez tiré directement dessus, ce qui je ne crois pas, me dit-il, ce sont les risques de la guerre que nous avons tous accepté. Alors demain, je vous inscris pour deux missions ainsi que les jours suivants, c'est le meilleur moyen de vaincre ses démons intérieurs. »

En regardant la liste de mes missions, je constate en effet que j'ai fait deux missions les 15 et 16 mars 1945, plus de 8 heures de vol de guerre. Il faut croire que cela m'a guéri, car le doute m'a quitté pour toujours et j'ai pu extirpé de mon cerveau ce sentiment de culpabilité que j'avais eu tout le temps du retour en voiture sur Luxeuil en ramenant cette femme. Je dois dire un grand merci à ce chef si psychologue et si humain, d'avoir su trouver les mots pour panser cette blessure profonde, mais je me dis qu'il doit rester en moi une cicatrice qui ne s'effacera jamais.

(Aujourd'hui en février 1989, je viens d'apprendre la mort de mon ami Gouel décédé le 28 décembre 1988 en Normandie. L'ayant revu plusieurs fois aux rencontres des « Anciens de l'Escadrille La Fayette », j'ai évoqué ce souvenir et il m'a juré que jamais il n'avait voulu en parler, que c'était une chose qui m'appartenait. Si tu me vois là haut mon cher Léon Gouel, tu te souviens combien cela m'avait marqué de penser un instant que j'avais peut-être tué un camarade. C'est la première fois que je me confie sur un écrit, c'est la preuve que c'était encore vraiment gravé.)

Les belles journées du printemps nous permettent de faire de nombreuses missions, assez loin en Allemagne, de Karlsruhe à Stuttgart. Nous battons le record des sorties, mais si l'aviation ennemie a déserté le ciel, par contre la flak est de plus en plus intense et précise. Le 23 mars, le sergent Hoche, des *Sioux*, se fait descendre de l'autre côté du Rhin et avec une chance incroyable arrive d'abord à ne pas se faire prendre, et en plus, a le culot de traverser le Rhin de nuit sur les poutrelles d'un pont détruit. Le lendemain, il se présente à l'escadrille tout auréolé de sa réussite et naturellement fêté comme il se doit.



▲ *Le sergent Claude Szkolnik à côté d'un hangar de l'aérodrome d'Ambérieu en septembre 1944*

▼ *Claude Szkolnik, jeune aspirant, à la fin de la Guerre*



Nous avons une telle supériorité aérienne que le 26 mars 1945, nous nous relayons toute une après-midi au-dessus de leur terrain de Stuttgart et que nous empêchons tout avion de décoller pour protéger un bombardement de B-26 *Maraudeur* français. Dès qu'un de leur chasseur s'apprête à décoller, il y a immédiatement quatre *Thunderbolt* qui lui tombent dessus. Je suis sûr qu'ils doivent enrager en dessous !

— *Chacun son tour, Messieurs les Allemands ! C'est nous les plus forts comme on dit maintenant !*

Maintenant nos incursions nous amènent jusqu'en Bavière puisque nous suivons pas à pas l'avance des troupes françaises qui ne cessent de progresser. Un jour, le 9 avril, au retour d'une mission, nous nous posons à Colmar, en Alsace, qui sera notre base de départ pour être plus près du Front. Le terrain a été à moitié déminé et il faut être prudent, comme à notre arrivée à Ambérieu, si on ne veut pas se faire déchiquter par une mine. Tous les casernements sont détruits et nous logerons en ville, rue de Turkeim, dans une maison que les Allemands viennent de quitter. Alors que nous dormons profondément, nous sommes réveillés vers 2 heures du matin par une grosse explosion que nous n'arrivons pas à définir. Cela s'est produit vers le terrain. Alors que nous faisons toutes les suppositions, une autre explosion se produit, puis une autre ensuite et comme cela pendant deux heures. Un gros malin a eu l'idée de chronométrer 10 minutes le temps entre deux explosions et s'amuse à nous donner le top de la suivante sans se tromper. C'est de l'artillerie super lourde genre « *Grosse Bertha* ». Ils doivent nous tirer de l'autre côté du Rhin planqués dans des souterrains creusés dans le massif de la Forêt Noire. On espère tous, qu'ils ne sont pas en train de nous détruire nos avions et il nous tarde que cela s'arrête pour aller aux nouvelles. Toutefois la caserne Walter, où logeait tout le personnel de l'escadre fut touchée et il y eut un mort et plusieurs blessés. En fait il n'y aura que très peu de dégâts et aucun avion ne sera touché. Le lendemain nous irons rôder sur toute la Forêt Noire pour localiser cette artillerie à longue portée mais ils sont trop bien planqués pour que l'on puisse repérer quoique ce soit. On s'attend le soir à subir encore ces tirs, mais curieusement, il n'y en aura plus du tout.

Dans nos missions, on sentait la déroute de l'armée allemande, mais ils continuaient de se battre avec l'énergie du désespoir et pour nous, une flak toujours omniprésente et dangereuse. Nos dernières missions nous amenaient sur la rive nord du lac de Constance et la dernière se situa à Brégenz à la frontière commune entre l'Allemagne, l'Autriche et la Suisse. Nous n'aurons donc pas vu cette nouvelle arme terrifiante que Hitler promettait et dont tout de même on tenait compte dans chaque briefing avant un départ de mission. A la fin nous avons su qu'il s'agissait d'un avion à réaction, le Messerschmitt 262 qui a été engagé vraiment à la fin et qui n'était pas encore très au point.

Une de mes dernières missions a été effectuée sur le château de Sigmaringen où le Maréchal Pétain a eu le culot de constituer un gouvernement provisoire avec Laval depuis septembre 1944. Maintenant, la Première Armée française est arrivée au pied du château et demande notre aide pour déloger tous ces traîtres qui ne doutent vraiment de rien. Ce 21 avril 1945 donc, nous strafons les nids de mitrailleuses du château qui les prenaient sous leur feu et nous nous payons le luxe de faire plusieurs passages sur les ouvertures fenêtres ou portes en espérant tuer un de ces « *collabos jusqu'au boutiste* ». Le Maréchal a du réussir à s'échapper puisque quelques jours plus tard, le 27 avril, il se présentera de lui-même à la frontière Suisse pour se constituer prisonnier. Au début du mois de mai, plus aucune mission n'est lancée et nous attendons tous la capitulation des Allemands qui n'interviendra que le 8 mai 1945 comme tout le monde le sait. Je me souviens bien de ce jour ! Alors que partout c'était une explosion de joie immense, pour moi, je savais que

je venais de tourner une page et que tout ce que j'avais fait pour être pilote de Chasse devenait inutile. Je devenais à partir de ce jour seulement un « *pilote* » prêt à intervenir si... ! Jamais plus je ne côtoierai le danger, qui était le lot de chaque vol, fini de jouer au *Superman*, il faut rentrer dans le rang maintenant.

Je ne ferai même pas partie de la patrouille qui ira défiler au-dessus des Champs-Élysées pour fêter la victoire des Alliés. Cela déjà me prive d'une joie que j'avais pourtant méritée. À la fin du mois de mai, l'ambiance n'est plus la même. On fait sentir qu'il y a des officiers d'active et des officiers de réserve dont je suis malheureusement. Les notes de service interdisant ceci ou cela commencent à pleuvoir. Heureusement que ma voiture est là pour nous permettre de faire quelques bonnes bringues dans les alentours. C'est au départ de l'une d'elles qu'à un carrefour en ville, je me fais complètement emboutir sur la gauche par un camion militaire GMC qui ne sait pas ce qu'est la priorité. Heureusement, il n'y a qu'un blessé léger, mais les deux portières sont enfoncées et le châssis en a pris un coup. J'arrive à trouver un carrossier qui me redresse le châssis, mais qui ne peut rien faire pour les deux portes. Comme on ne peut même pas les remettre en place, j'installe une grosse corde et je roule ainsi dans tout Colmar en attendant de trouver une solution. Cela me permet le gros gag de faire entrer les invités par le bon côté de la voiture qui présente encore très bien, alors que celui sans portières est bien collé contre le mur, et invisible de l'extérieur. Ouvrant la portière de la manière la plus « *buck* » (polie) possible, il faut voir la tête des filles quand elles s'aperçoivent que cette voiture se transforme comme un décor en trompe l'œil avec le vide à leur droite !

Heureusement un mécano du garage auto de l'escadrille me trouve la solution pour les portes de rechange. Il suffit d'aller en Allemagne en expédition et rechercher la même voiture. Ils y sont déjà allés plusieurs fois et m'affirment en avoir vu qui étaient abandonnées dans la rue. J'arrive à obtenir une Jeep et l'adjudant mécano m'accompagne pour cette mission de récupération. Nous passons par Strasbourg et traversons le pont de Kehl et nous voilà en Allemagne. Coup de chance, nous trouvons la voiture dans une rue avec le capot enfoncé et les quatre pneus crevés, mais les portières gauches intactes. Nous les démontons et les chargeons dans la Jeep. Le mécano me dit que si je veux un poste-radio, les Allemands ont eu l'ordre de les déposer en Mairie et qu'il y en a des centaines dans une arrière-salle. Nous frappons donc à la porte d'une mairie et nous nous présentons avec un papier de réquisition « *bidon* ». Nous sommes reçus par un employé tout tremblant qui a l'air presque soulagé quand on lui dit qu'on veut seulement un poste radio. Il nous fait signer un papier où j'écris « *bon pour dix coups de pieds au cul* » et je le vois classer ce papier très soigneusement en retenant un fou rire près d'éclater. Ces Allemands pleins de morgue et dominateurs sont devenus des agneaux respectueux de leurs vainqueurs et admettant leur défaite. Rentrés à Colmar le carrossier m'installe ces portes et en une semaine il me rend une voiture éclatante repeinte à neuf. Cela me permet de faire du tourisme dans tous les environs, le plus beau site étant le château du Haut Königsburg dominant la plaine d'Alsace qui a dû être fréquenté par les hauts dignitaires nazis de l'armée allemande qui se cachent en ce moment dans des trous de souris pour ne pas être pris.

Après la Victoire

Moniteur à La Rochelle

La première semaine de juin 1945, je suis envoyé en villégiature sur les bords du lac de Constance à Unter Uhldingen, dans un hôtel luxueux mis à la disposition des troupes de la Chasse. Nous menons la vraie vie de vacanciers au milieu d'une population allemande qui ne paraît pas si hostile que l'on pouvait s'y attendre. Nous avons un bateau à notre disposition pour faire de belles balades sur le lac, mais avec interdiction de dépasser le milieu où se trouve la frontière suisse.

Il y a des représentants de toutes les troupes françaises au repos, d'ailleurs le quartier général de la 1^{ère} Armée française est installé non loin de là lui aussi sur le bord du lac à Lindau. Le général de Lattre de Tassigny, chef de l'Armée *Rhin et Danube* dont nous faisons partie nous aussi, ne manque pas une occasion d'en mettre plein la vue aux Allemands avec des parades militaires impressionnantes. C'est ici qu'étant en train d'écouter une fanfare de la Légion étrangère, je me suis fait rembarasser par un de leurs officiers. Je devais, paraît-il, observer le garde-à-vous pendant que l'on jouait l'hymne de la Légion étrangère et je leur faisais injure de ne pas respecter cette musique autant que la *Marseillaise*. Je connaissais, comme tout le monde, le fameux *Tiens voilà du boudin...* mais je ne savais pas qu'il avait cette importance depuis *Camerone*, le fameux combat de la Légion étrangère au Mexique en 1863 (dont ils commémorent l'anniversaire chaque année le 30 avril).

À mon retour à Colmar, j'ai la mauvaise surprise d'apprendre ma mutation à La Rochelle à compter du 20 juin. Je suis envoyé là-bas comme moniteur. Moi qui espérais faire un peu d'occupation, c'est fichu. Ce sont d'autres pilotes (d'active eux) qui vont manger le gâteau qu'on a mis au four pendant ces missions où nous risquions vraiment notre peau. J'en ai gros sur le cœur et je n'ai pas peur de le dire au commandant du Groupe qui cherche à me consoler en me disant que je vais me rendre utile à l'aviation en instruisant des futurs pilotes de chasse.

Avec la nomination d'aspirant tant différée, c'est le deuxième coup en vache que me fait l'armée, cela ne m'incite pas à y faire carrière et je décide déjà de me « tirer » dès que possible de cette armée si ingrate qui était pourtant mon « idéal » en 1939.

Je quitte Colmar avec mon inséparable voiture et j'en profite pour faire un petit détour par Paris où je passe quelques jours rue Washington chez ma tante. Puis me voilà sur la route de La Rochelle où j'arrive vers le 1^{er} juillet 1945.

Je me présente au terrain de Laleu où est installée une école de pilotage qui n'est même pas encore ouverte. Il est vrai que les Allemands s'y sont maintenus jusqu'à la fin, dans ce que l'on a appelé « *La poche de la Rochelle* », ceci pour préserver l'importante base fortifiée des sous-marins qui opéraient dans tout l'océan Atlantique.

Je cherche des yeux sur la piste le type d'avion sur lequel on va faire le moniteur, je me doute que cela va être le North American AT-6 ou peut-être, plus sophistiqué, un P-40 et pourquoi pas un *Thunderbolt* ? Je ne vois rien de tout cela, par contre là-bas, je vois une dizaine de petits biplans genre *Luciole* de mes débuts à Limoges en 1940, avec des cocardes anglaises. Non ! Tout de même, ils ne vont pas me faire cela ! Après renseignement, ce sont bien les avions de l'école, des *Tiger-Moth* anglais que je n'avais jamais vu de ma vie.

Ils sont anglais parce que ce sont des Anglais qui vont diriger l'école en ce qui concernera la formation des moniteurs. Les pilotes anglais vont nous apprendre à piloter leurs avions à la manière d'un moniteur et ils se prennent très au sérieux avec leur minable coucou !

C'est un comble, ils se permettent même de nous noter pour la reprise en main, disent-ils, sur avion de début. Nous sommes une dizaine de moniteurs désignés venant tous de la chasse aussi bien de *Spitfire* que des *Thunderbolt*, il y en a un qui vient du *bombing*, je me souviens du nom de Ravenel. Nous sommes démoralisés !

En plus, notre encadrement français n'est constitué que d'officiers qui, restés en France, n'ont pas participé aux opérations de guerre. Sans doute ce n'est pas de leur faute, mais fini l'ambiance chasse. Devinez qui je retrouve comme capitaine ? Celui qui à l'Armistice de 1940 commandait à Cahors lorsque j'avais décidé de rejoindre l'Afrique du Nord par l'Espagne. Oui, il s'agit du capitaine Poreaux. Il fait une drôle de mine lorsqu'il me voit et découvre mes états de services. Il fait tout de suite amende honorable et me dit que c'était moi qui avais eu raison. Je me souviens qu'il a passé l'éponge en temps voulu et je me dis qu'il a fait comme la plupart des officiers de carrière, il a obéi à la hiérarchie représentée en dernier lieu par le Maréchal Pétain. Quand je pense que ce sont ces mêmes officiers de carrière qui viennent de m'éjecter de l'escadrille, cela me donne l'envie de quitter tout de suite l'armée.

Maintenant, il faut voler avec ces « *foutus* » anglais. Eux aussi, à part leur major, n'ont pas été au « casse-pipe » et en plus, ils sont Anglais avec l'esprit tordu qu'on leur connaît. Nous devons, c'est vrai, nous réadapter à passer l'acrobatie sur des avions aussi légers et qui, en plus, ne sont pas équipés de radio. Il faut parler dans un « bigophone » (un tuyau reliant les deux pilotes), c'est la joie !

Nous sommes logés en ville dans un hôtel, ainsi que tout l'état-major de l'école. Nous avons notre quartier général le soir dans une boîte tout près des fameuses tours du port. Il faut avouer que nous noyons notre écœurement dans un peu trop d'alcool et qu'il nous arrive en rentrant à l'hôtel de faire pas mal de tapage, tellement qu'une fois, on se fait asperger dans une rue étroite par des « bourgeois » réveillés et mécontents. L'un de nous, plus visé que les autres, se venge sur une vitrine qui vole en morceaux et lui coupe net les artères du poignet. Heureusement, le toubib fait partie de l'expédition et fait le garrot nécessaire et nous voilà dans le salon de l'hôtel, à deux heures du matin, en train de soigner notre ami et de prévenir l'hôpital. Malheureusement, le colonel commandant l'école a dû être réveillé par notre tapage nocturne et il descend par le grand escalier en pyjama et robe de chambre et, voyant notre état, il nous convoque pour le lendemain dans son bureau où nous écoperons tous de quelques jours d'arrêts de rigueur. Cela consistera à rester confinés dans notre chambre d'hôtel quelques soirs, ce qui n'est pas trop grave.

L'entraînement de moniteur prend fin et nous avons fini par sympathiser avec ces Anglais qui sont encore plus bringueurs que nous. Eux logent dans une belle villa où ils se prennent sur place des cuites carabinées entre eux dont on ne peut pas comprendre, nous français, le plaisir qu'ils peuvent y trouver.

Voilà nos premiers élèves qui arrivent, ce sont pour la plupart des gradés qui étaient pilotes et qui n'ont pas pu voler pendant l'occupation. Ils ont du mal à s'adapter au PSV (pilotage sans visibilité) car nous n'avons pas encore de link-trainer et certains ont une trouille noire de s'aventurer dans les nuages. C'est comme toujours, il vaut mieux avoir des élèves qui n'ont jamais volé : car ceux-ci ont un pilotage qui date d'avant-guerre. Il faut les voir, crispés en séances d'acrobatie et surtout dans les vrilles qu'ils croyaient mortelles. Je suis un peu déçu par les deux premiers élèves qui ont dix ans au moins de plus que moi.

Nous sommes maintenant en plein été et nous profitons de la mer et des plages. Nous sommes quatre aspirants venant des groupes de chasse qui sont inséparables et on se surnomme « *Les quatre Aspis de la Rochelle* » (rappel des *Quatre Sergents de la Rochelle*). Il y a : Petitpoisson, Kerlovéou, Rolland et moi. Nous ne manquons pas une occasion de nous faire remarquer par des paris stupides sous les yeux effarés de la population et surtout, nous buvons un peu trop sec pour noyer notre chagrin d'avoir été éjectés tous les quatre de nos escadrilles.

J'apprends un jour que le Groupe *La Fayette* allait être envoyée en Indochine à la fin de l'année. Je me dis que pour sortir de ce guêpier de moniteur sur ces petits coucous minables, le seul moyen est de me porter volontaire pour de nouveau faire la guerre en Extrême-Orient.

Je fais donc une demande de mutation dans les règles pour être affecté à l'Escadre de Chasse N°4 dont fait partie le Groupe 2/5 *La Fayette*.

Je fais cette demande le 8 août 1945, elle va suivre la voie hiérarchique et me reviendra au bout d'un certain temps « *refusé* ».

C'est un comble ! On refuse un volontaire pour faire la guerre en Indochine ! Alors là, l'armée m'écœure tout à fait. Ma décision est prise, je me ferai démobiliser le plus tôt possible.

Je n'arrive pas à comprendre les motifs de ce refus. Je dois le dire ici, ayant enfin réussi à quitter cette armée de « *c...* ». En février 1946, on n'a rien fait de mieux que de m'envoyer sur le centre démobilisateur de Paris, en me confiant tout mon dossier personnel sous pli cacheté.

C'est dans le train qui m'amènera de La Rochelle à Paris que je découvrirai le « *pot aux roses* » concernant ce refus de mutation inexpliqué. Je me suis payé le luxe de parcourir mon dossier et même d'en garder par devers moi les pièces qui prouvaient les injustices et la méchanceté de certains de mes supérieurs tout au long de mon parcours militaire, sauf, il faut le dire, de mes chefs d'escadrille des *Cigognes*, les lieutenants Delachenal et Ducru qui m'ont noté de la manière la plus flatteuse pour mes missions de guerre qui sont après tout le seul vrai critère d'un militaire, qui plus est pilote de Chasse.

J'en ai profité aussi pour savoir pourquoi ma nomination d'aspirant avait été bloquée et là aussi j'ai gardé les appréciations des deux officiers qui ont vraiment voulu me barrer l'accès au grade d'officier. Pour l'instant, je vais raconter d'abord comment a été refusée ma demande de mutation pour l'Indochine, il me suffit de recouper pour voir l'ineptie de l'armée.

La voie hiérarchique passe en premier par le commandant Risse, commandant la Brigade d'instruction en vol, voici son avis :

« *L'aspirant Szkolnik a été affecté d'office à la Base école de Laleu, venant d'une unité de Chasse. Ce pilote n'est pas volontaire pour le travail très particulier de moniteur et jusqu'ici, a été noté de façon assez moyenne au cours de sa reprise en main sur avion de début anglais. Bien que le principe de mutation en cours de stage paraisse mauvais, je pense que conserver des éléments non volontaires risque d'influer sur leur rendement ultérieur et celui de l'école. En conséquence et compte-tenu des aptitudes très moyennes de ce pilote, je transmets sa demande avec avis favorable. L'aspirant Szkolnik est par ailleurs volontaire pour l'Extrême-Orient.* »

Le 9 août 1945 » signé A. Risse.

Ce premier avis appelle deux remarques : la première est que ce commandant vient de reprendre son uniforme depuis quelques mois seulement, étant resté planqué en France (ce n'est pas de sa faute peut-être mais ... il y aurait trop de choses à dire). Je sais qu'il a fait parti du secrétariat de la jeunesse du temps de Vichy, puisque c'est lui qui m'a accordé les stages de vol à voile en 1941-1942. Il doit certainement oublier que je ne peux pas être un pilote moyen puisque les

Américains m'ont lâché sur avion de chasse Curtiss P-40 et P-47 *Thunderbolt*. Avec tous les contrôles nécessaires pour arriver à ce stade, c'est un peu gros qu'un pilote d'avant 1939 puisse se permettre de porter appréciation sur mon pilotage, et qui plus est, sur un avion d'aéro-club !

Il faut noter, d'autre part, comment il arrive à suggérer que je suis un « *pilote moyen* » sans le dire, c'est très fort de sa part en répétant deux fois le terme « *moyen* » et le tour est joué. Cela va permettre au fur et à mesure que ma demande avance dans la voie hiérarchique de devenir vraiment un « *pilote moyen* » et comble de l'absurdité, arrivé au commandant de la 4^{ème} Escadre de Chasse (le commandant Hugo et par ordre le commandant Perdrizet) qui se couvre de ridicule avec l'appréciation suivante :

« *Avis défavorable - l'aspirant Szkolnik, pilote moyen, n'a pas sa place dans une unité de Chasse équipée d'avions modernes.* »

Oui c'est ici qu'il faut rire ! Je vous en laisse tout le loisir !

J'ai sous les yeux l'original que j'ai subtilisé de mon dossier et il faut avouer que cela vaut son pesant d'or et montre le peu de sérieux de la notation dans l'armée

Vous me pardonneriez d'avoir voulu régler un compte, mais il le fallait. Ceci dit, je dois à cette injustice toute ma carrière future de pilote de ligne. Sans elle, je me serais trouvé en Indochine au moment où Air France a fait son recrutement. Cet épisode viendra plus tard.

Nous sommes donc début août 1945 et je fais mon métier de moniteur, je dois avouer sans grand enthousiasme mais le plus sérieusement possible. Petit à petit, le fait de transmettre ses connaissances et de voir les progrès de mes élèves me permet de mieux supporter la vie militaire. Ces premiers vrais élèves sont de jeunes officiers de l'aéronavale qui sont vraiment motivés.

Je suis en plus le responsable de l'affectation des logements des sous-officiers qui logent dans des villas de la plage de Châtelailon, au sud de la ville. Pour cela, je peux puiser la main-d'œuvre dans les camps de prisonniers allemands qui ne demandent pas mieux que de sortir du camp infect où on les maintient. Certains, même, peuvent être utilisés comme « *hommes* » de ménage nourris et logés. Cela fait drôle de voir des Allemands parqués dans la boue derrière un grillage et pleurant pour avoir des cigarettes. Pour moi, ils sont redevenus des hommes et c'est sûrement avec un sentiment de pitié que je les regarde.

Mon père vient d'être démobilisé au Maroc et a réussi à se faire rapatrier en France par avion avec toute la famille, y compris ma belle-sœur et ses deux enfants. Comme les avions civils sont inexistant, ils sont transportés par l'armée avec des bombardiers B-26 *Maraudeur* transformés pour l'occasion. Ils ont mis un plancher dans la soute à bombe, ce qui permet de transporter à chaque fois plusieurs familles prioritaires coincées comme des sardines à la place des bombes. J'espère que le bouton d'ouverture des trappes a bien été rendu inopérant ! Oui, ils sont prioritaires par le fait que mon frère Jean est « *Mort pour la France* ».

Je ramène la voiture de mon père à Périgueux qui est tout heureux de la récupérer dans un état disons « *convenable* ». Le pauvre s'il l'avait vue à un certain moment ! De toute façon, elle aurait pu être réquisitionnée soit par les Allemands, soit par les FFI (Forces françaises de l'intérieur) à la Libération. Elle est là ! Ce n'est déjà pas si mal. J'ai le plaisir de retrouver tout le monde en bonne santé. Mon père a l'air un peu fatigué par l'inconfort du voyage, c'est ce que je crois à ce moment-là. Ils vont rentrer à Vigneulles, dans la Meuse, où mon père va essayer de reprendre sa place de médecin et de récupérer son ancienne clientèle.

Je rentre à La Rochelle par le train, fini la facilité de la voiture personnelle ! Je dois utiliser maintenant les moyens de transport fournis par la Base et passer obligatoirement mes week-ends en

ville. Cependant, les voyages en chemin de fer sont gratuits en 1^{ère} classe et je monte souvent à Paris, avec même des ordres de mission « *bidons* » (rempli par moi) du secrétariat. J'ai trouvé des imprimés nécessaires et je ne m'en prive pas, la France me dois bien cela ! J'arrive avec ce moyen à passer même le week-end à Strasbourg ou Colmar.

Adieu à l'Armée

Au mois de décembre, j'obtiens une permission pour passer Noël à Vigneules. Pendant cette permission, je reçois une lettre d'Air France sans que je l'ai contacté d'aucune façon, cette lettre m'est adressée ici, juste au moment où je m'y trouve. Par hasard, mais coup de chance fabuleux. Mon nom a dû être sélectionné dans la liste des pilotes réservistes venant des escadrilles. Certainement pas par l'école, sinon j'aurais été encore refusé comme pilote « *moyen* » sur avion de début. Air France me fait une offre d'engagement sous condition que je puisse me libérer de l'armée. Après ce qu'ils viennent de me faire, je n'ai aucune hésitation. Passant par Paris, ma permission terminée, je me présente à Air France au 2, rue Marbeuf et aussitôt ma candidature est retenue en date du 4 janvier 1946.

Pour être engagé, il me faut passer deux visites médicales, l'une devant les services officiels des Ports Aériens qui correspond à celle de l'armée de l'Air, donc pas de problème. L'autre, passée devant les médecins d'Air France est beaucoup plus sévère. Je suis obligé tout de même d'en attendre le résultat avant de démissionner de l'armée. On ne sait jamais. Je passe cette visite médicale courant janvier et je téléphone à Paris tous les jours pour en connaître le résultat

Il va y avoir urgence, car le stage au Bourget du CPPN (Centre de perfectionnement du personnel navigant) débute le 15 février. Pour arranger les choses, depuis le 31 décembre 1945 on ne peut plus être réserviste dans l'armée. Pour me garder comme moniteur, on m'avait fait signer un contrat qui me permettait de servir en situation d'activité pendant une période de trois mois renouvelables par tacite reconduction. Théoriquement, je dois attendre le 31 mars pour pouvoir me libérer. Cela serait trop tard et je commence à avoir peur. Heureusement le commandant de la division d'instruction a changé et c'est un capitaine qui connaît bien les rouages administratifs, il me donne la solution : faire une demande officielle pour dénoncer ce contrat avec l'armée dès que j'aurai les résultats de cette fameuse visite.

J'obtiens seulement la réponse d'Air France, le 29 janvier et par téléphone. Aussitôt, je fais ma demande de résiliation par la voie hiérarchique qui grâce à ce capitaine ne traînera pas plus d'une semaine. En effet, étant mon chef direct, il donne son avis le jour même, signe pour le colonel commandant d'École qui n'est pas là et me donne tout mon dossier avec une lettre de recommandation pour un ami au ministère de l'Air à Paris.

Pour faire plus vrai, ayant cette demande sous les yeux, je ne résiste pas au plaisir de transcrire exactement ses annotations :

« L'aspirant Szkolnik dénonce de toute façon son contrat et sera libéré au plus tard le 31 mars 1946. L'annulation immédiate, donc légèrement anticipée de son contrat ne lèsera pas les intérêts de l'armée de l'Air et constituerait pour lui un avantage très appréciable (et qu'il mérite). Demande transmise avec avis favorable. » Signé capitaine Guittonneau.

Puis la décision du commandant supérieur des écoles :

« Sera démobilisés à la date du 10 février 1946. » Le 6 février 1946, signé colonel David.

Il ne me reste plus qu'à me rendre directement au centre de démobilisation qui se trouve dans une caserne de Paris et je suis rayé des contrôles le 12 février 1946. Ouf ! Cela était juste. J'habite rue Washington chez ma tante où je reçois la lettre d'engagement d'Air France datée du 9 février. Je donne toutes ces dates pour faire voir quelle « *course en sac* » j'ai dû mener pour arriver à me présenter au stage d'Air France en temps voulu.

Voilà... Ma carrière militaire est terminée. Je serais resté sous les drapeaux exactement 3 ans, 6 mois et 26 jours.

- J'aurais effectué 61 missions de guerre contre l'ennemi
- J'aurais effectué 123 heures de vol de guerre
- J'aurais la Croix de Guerre 39/45 avec deux citations dont une palme.
- Je serai fait chevalier de la Légion d'honneur le 22 décembre 1970.

Maintenant, va commencer une autre bagarre où tout ne sera pas rose pour moi, mais puisque je vous écris cela en mars 1989, retraité pilote de ligne depuis plus de 16 ans, c'est que finalement, je m'en suis bien tiré.

Quelque soient mes griefs contre cette armée, je n'oublie pas que grâce à elle j'ai une formation de pilote, principalement aux États-Unis, qui me permet aujourd'hui de suivre à Air France un stage de pilote de ligne et de pouvoir concrétiser mes rêves d'adolescent : ressembler à mon idole Mermoz si bien « *chanté* » par l'écrivain Joseph Kessel qui sait si bien raconter les exploits de ce pionnier de La Ligne.

Pilote civil

Stage à Air France

Le 12 février 1946, muni de ma lettre d'engagement à Air France, je me présente à l'aéroport du Bourget où se trouve le Centre de Perfectionnement du Personnel Navigant d'Air France (CPPN). Ce sont quatre baraques disposées autour d'un terre-plein où flotte fièrement le drapeau d'Air France qui représente le fameux hippocampe ailé. Je suis reçu par le commandant Bastien qui me dirige aussitôt sur un bâtiment qui sera notre salle de classe. Il y a déjà un stage qui a débuté : le stage « A », je serai donc du stage « B ».

Je fais connaissance de nos instructeurs qui sont des navigateurs ou des chefs mécaniciens toujours en activité de vol. Ce seront Roux, Comet et Saldo. Vraiment des grosses têtes et je m'aperçois qu'il faut absolument s'accrocher en maths et revoir toute la trigonométrie plane et surtout sphérique. Il va falloir jongler avec les sinus, cosinus, tangente, etc. Et savoir parfaitement travailler avec les tables de logarithmes et notamment la table de Friocourt (que j'ai toujours) aussi grosse qu'un roman que l'on devra parfaitement maîtriser.

Cela ne me déplaît pas de me remettre aux maths et j'avoue même y trouver du plaisir puisque la finalité est de faire de la navigation astronomique à l'aide d'un sextant. Naturellement, on va avoir droit au cours de cosmographie et la projection Mercator ou Conique n'aura plus de secrets pour nous, ainsi que l'utilisation du plateau calculateur DR4 allemand, qui permet pratiquement tous les calculs concernant le vol et la navigation.

Quant à voler, personne n'en parle. Il n'y a pas d'avions pour l'instant affectés au Centre. Tout est théorique et comme nous prenons cela à doses massives, cela coince un peu quelquefois. Nous avons chaque semaine une interrogation écrite qui me semble assez ardue. La vie parisienne n'étant pas faite pour prendre les choses si au sérieux, j'avoue n'avoir pas brillé sur au moins une ou deux « *interros* », ce qui ne me met pas en tête du peloton.

D'ailleurs, ce stage « B » débuté à une dizaine de stagiaires, voit arriver tous les jours d'autres pilotes qui ont eu vent de cette filière pour devenir pilote de ligne. En plus, les intellectuels qui sont restés inactifs pendant l'occupation, reprennent du poil de la bête et enfourchent le nouveau cheval de bataille à la mode « *les tests psychotechniques* ». Cela plaît à la direction d'Air France et nous sommes livrés en tant que « *cobayes* » pour tester leurs méthodes. J'avoue qu'après des cours assez ardu, se faire plusieurs séances de batteries de tests souvent débiles, ne m'enchant guère et qu'il m'est arrivé de ne pas les prendre au sérieux, et de faire n'importe quoi. De toute façon, il nous a bien été dit que ces résultats ne seraient pas pris en compte.

Un jour, du mois de mars 1946, un bimoteur *Goéland* est mis enfin à la disposition du Centre. Il servira d'abord à l'entraînement du stage « A ». Mais pour nous faire une fleur, on nous fait voler autour du Bourget pendant une demi-heure mais seulement en passager derrière le pilote qui sera notre instructeur. Voulant nous faire une démonstration d'atterrissage vent de travers, ce dernier se couvre de ridicule et casse presque du bois en sortant de la piste en grille.

Il faut dire qu'à cette époque, Orly n'existe pas encore et que le seul aéroport de Paris est Le Bourget avec une seule piste souvent mal orientée par rapport au vent. Les avions de ligne de l'époque sont en majorité des avions allemands de transport Junker 52 et des *Goéland*, des Bloch 161 et même des Dewoitine trimoteur 338.

Il n'y a pas encore pour l'instant de Douglas DC 3 à Air France et encore moins de quadrimoteur Douglas DC 4. Heureusement, pour la France, il y a une chaîne de montage de Junker 52 à Clermont-Ferrand qui fournit, pour le moment, l'essentiel des avions de transport français.

Un certain jour, c'est M. Roux qui nous fait le cours, il se met à s'insurger contre le trop grand nombre de stagiaires que son cours a atteint. On ne peut même plus déplier les cartes pour faire des exercices, dit-il, et il va falloir faire un peu de vide en éliminant les traînants. Dans le contrat de stagiaire signé avec Air France, il y a cette phrase :

— *Les stagiaires qui ne sont pas susceptibles de suivre les cours avec fruit pourront être éliminés à tout moment.* Nous précise-t-il !

Après cet incident avec M. Roux, une semaine plus tard, plusieurs d'entre nous sont convoqués par le chef-pilote, M. Forget, et à chaque arrivée venant du bureau, ils nous apprennent qu'ils viennent d'être éliminés du stage. C'est fini pour eux. Tout le monde tend le dos, dans la crainte de l'appel de son nom. Hoche, un ex pilote du *La Fayette*, convoqué lui aussi, a fait un tel « *ramdam* » que M. Forget lui donne encore une chance. Il y a maintenant une demi-heure que plus de noms ont été appelés et je commence comme tous les autres à respirer.

Patatras ! Je suis appelé à mon tour par M. Forget. En instant, tous mes rêves s'effondrent. C'est bien cela, je suis viré du stage sans avertissement. J'essaie de connaître au moins la raison grave qui peut motiver une telle décision. Ce n'est pas le pilotage puisque je n'ai pas encore volé. Bon ! Les tests écrits n'ont peut-être pas été parfois à la hauteur ? Il aurait fallu un zéro pour mériter une telle sanction. Il m'est répondu que ces tests ne sont pas en cause. Alors quoi ? Et bien incroyable mais vrai, les tests psychotechniques ont décrété que je n'avais pas le profil d'un pilote de ligne ! C'est sur cet argument que le sinistre Sieur Forget fonde son argumentation pour briser une carrière. J'ai beau lui dire qu'à la fin des tests, j'avais bâclé les exercices parce que je les trouvais débiles, rien n'a pu fléchir sa décision, mes états de service pendant la guerre, etc. Je dois admettre que je suis vidé. Il me dit de passer le brevet supérieur de navigation et que si j'étais reçu, il me reprendrait sans problème car cela prouverait qu'il avait eu tort. Quelle injustice !

Je me retrouve sans rien à la date du 1^{er} mai 1946 et ayant donné ma démission de l'armée et n'ayant encore aucun brevet civil pour travailler.

Heureusement, la prochaine session d'examen est dans un mois et demi et, en bâchant comme un forcené, je dois y arriver. Si je ne fais pas cela, c'est fini pour moi. Je me mets à ruminer en pensant qu'ayant été le dernier appelé par M. Forget, s'il n'avait pas donné sa chance à mon ami Hoche (qui se tuera plus tard au décollage d'Orly avec un Boeing), j'aurais peut-être eu la chance de continuer le stage.

Heureusement, depuis un mois, j'habite une petite villa en bordure du bois de Vincennes avec un camarade de stage qui n'a pas été viré. Il s'agit de mon ami Kerlovéou qui était du même détachement USA, qui était aussi moniteur avec moi à La Rochelle et à qui j'avais refilé le tuyau pour Air France. Cette villa nous a été prêtée par Mme Dumoulin, employée par mon cousin, le docteur Campana, le fils de ma tante chez qui j'étais rue Washington.

Grâce à lui, je ne serais pas coupé du stage. Pendant cette période précédant ces examens (qui sont des examens d'État) je pourrai travailler sur les cours qu'il aura pris dans la journée et très souvent la nuit entière. J'ai presque un avantage sur lui, c'est que mon attention et mon temps sont exclusivement concentrés sur le but à atteindre, pas de perte de temps dans le métro, les repas, etc. J'ai trois examens bien précis avec programme détaillé à préparer :

- Le brevet de transport public (TP)
- Le brevet élémentaire de navigateur aérien (BE)
- Le brevet supérieur de navigation aérien (BS)

Heureusement, beaucoup de matières sont identiques dans les trois examens, mais aussi il faut absolument passer ces épreuves les unes à la suite des autres, ce qui va nécessiter plus de deux semaines ininterrompues d'examens écrits ou oraux. Dur ! La fatalité a voulu que j'ai craqué au dernier oral du dernier examen qui était celui du brevet supérieur. Non pas que j'ai mal répondu, mais tout bêtement parce que l'examineur devant qui nous devions passer, boulevard Suchet (M. Thomas), nous a demandé de repasser le lendemain et que je n'y suis pas retourné, croyant avoir échoué.

Le résultat est magnifique : je suis reçu au TP, au BE, quant au BS, ils ne retrouvent pas trace de l'examen oral devant M. Thomas (radio-électricité) sinon je suis aussi reçu au BS.

Je suis obligé de reconnaître que je n'ai pas passé le dernier oral, et donc adieu Air France ! Et c'est là que la galère va commencer !

Il me faut attendre quelques semaines avant qu'on me délivre les livrets correspondant aux brevets et licences de pilote et navigateur, il faut en effet fournir de nombreux papiers y compris un extrait de casier judiciaire. Je commence à m'accorder ces quelques semaines de répit chez mes parents à Vigneulles où se trouve actuellement ma belle-sœur Jacqueline et ses deux enfants, mes neveux et nièces.

Elle a invité une de ses amies, ainsi que son frère, et on goûte tous ensemble à la quiétude de la paix retrouvée. De cette période, il arrivera que cette amie deviendra ma femme (la première !) car ma belle-sœur est ce que l'on appelle une marieuse ! Je n'en dirai pas plus, ayant décidé de consacrer ces souvenirs uniquement à ceux concernant l'aéronautique.

Naufrage à Air Azur Transport

Ayant donc le brevet de pilote et celui de navigateur, je peux être employé comme pilote civile rétribué. Mais, ainsi que je l'ai dit, quelles démarches pour obtenir du ministère de l'Aviation Civile, juste naissant, ces livrets TP et BE. Ensuite, il faut passer la visite médicale à nouveau, car la licence n'est valable que six mois. À chaque fois, il faut présenter un certificat de visite du CEMPN (Centre d'examen médical du personnel navigant) déclarant que vous êtes «*Apte*». Cette visite se passe devant une commission de médecins militaires spécialisés qui ne vous font pas de cadeaux. Muni de ce document, il faut faire valider sa licence près d'un bureau des Ports Aériens en fournissant la preuve que vous avez volé un certain nombre d'heures dans les six mois précédents, que vous avez effectué un minimum de vol en pilotage sans visibilité (PSV ou vol aux instruments) et que vous avez aussi effectué un certain nombre d'atterrissages, ou percées aux instruments. Exactement cinq heures de vol aux instruments et deux arrivées en qualité de pilote commandant de bord.

Cette dernière condition, avec les longues périodes de chômage qui se sont succédées, ont souvent bien failli m'obliger à abandonner le métier de pilote. En effet, si ces conditions ne sont pas remplies, il faut repasser toutes les épreuves pratiques en vol pour la qualification de vol aux instruments, avec un examinateur habilité. Cela sous-entend d'avoir un avion à sa disposition qu'il faut louer au prix fort et que, par définition, on a plus le moyen de se payer, avec le risque que l'examineur puisse vous déclarer inapte auquel cas il faut changer de métier !

Je reviens à Paris fin septembre 1946 et je me mets à la recherche d'une place de pilote de transport public. Il y a un nombre incroyable d'entreprises qui décident de se lancer dans l'aventure de l'aviation et, après les avoir répertoriées, j'adresse à chacune, une demande d'emploi en bonne et due forme. Toutes me répondent le rituel : « *Nous prenons bonne note de votre demande, et ne manquerons pas, etc.* ».

Je dois me présenter à Issy-les-Moulineaux où se monte une compagnie d'avion-taxi, qui s'appelle l'Escadrille Mercure. Je suis reçu par le chef-pilote et nous voilà partis pour un vol de contrôle sur un avion de tourisme de quatre places construit par les Allemands par Messerschmitt et rebaptisé en français Nord 1000. Je me souviens encore de ce décollage au ras des toits du ministère de l'Air, boulevard Victor, et l'atterrissage encore plus scabreux où il fallait passer entre deux immeubles. L'essai est bon, mais je n'ai pas encore reçu mes papiers et il me faudra attendre pour cela jusqu'à décembre 1946 et à ce moment-là, la place sera prise.

En même temps, j'ai des contacts avec un industriel qui veut fonder une compagnie d'aviation à vocation de transport de journaux de nuit.

L'idée est séduisante et avec un ami, monsieur Germain (qui terminera en 1980 chef des opérations de l'UTA), nous essayons de mettre cela sur pied avec comme idée d'acheter aux Anglais un petit avion-cargo dont tout l'arrière s'ouvre pour faciliter le chargement du fret.

Il s'agit du Miles *Aérován* qui malheureusement aura du retard dans sa construction ce qui permettra au doux rêveur qui avait conçu ce projet de l'abandonner avec d'autant plus de facilité. Cela devient catastrophique pour moi et je cherche encore maintenant comment j'ai réussi à survivre pendant des mois sans travail rémunéré ?

Je me démène comme un beau diable en contactant le plus de monde possible et enfin, le 21 mars 1947, je reçois une lettre de Tourcoing dans le Nord.

Grâce à un camarade de mon stage USA, Fauville, une compagnie de taxi aérien basée à Lille-Lesquin me propose de travailler comme pilote à partir du premier avril 1947.

Heureusement, j'ai reçu mon brevet et ma licence de navigateur le 18 mars. Je file donc tout joyeux à Tourcoing où je me présente à un monsieur charmant qui a acheté un avion *Goéland* et embauche mon ami Fauville qui a eu la bonne idée de me proposer pour la place de copilote.

Ce monsieur, qui s'appelle M. Gout, est plein d'idées et c'est un fonceur, il est plein d'ardeur et son idée est bonne. Malheureusement pour lui, il a tout de suite un concurrent sur le même aéroport de Lille et il n'y a pas place pour deux. M. Gout a nommé son entreprise Air Azur Transport et l'autre s'appelle Air Tansport et a deux *Goéland*.

Il nous fait d'abord, avec mon ami Fauville, prendre en main cet avion bimoteur que nous voyons pour la première fois. Quelques tours de piste suffiront car ce n'est pas plus difficile que de se lâcher sur un monoplace de chasse. Le seul ennui est qu'il n'est pas prévu l'embauche d'un radio navigant. Il y a bien une installation radio à bord, mais nous n'arriverons jamais à nous caler sur une fréquence phonie utilisable et on peut donc considérer que nous volons en permanence sans aucun contact radio.

Comme il n'y a pas encore de tour de contrôle sur la plupart des aéroports, cela n'est pas trop grave. En effet, l'autorisation d'atterrir ou de décoller est donnée d'une tour avec un projecteur puissant (à visée) qui donne le « *feu vert* », *rouge* dans le cas contraire. Cela se fait également avec fusées.

Mais ce simple oubli va nous coûter un avenir qui aurait pu être brillant. Les débuts ne couvrent pas les frais car nous n'avons pas de clients à transporter.

Plusieurs dimanches, notre patron, jouant les grands seigneurs, décide avec ce qui est après tout son avion, d'aller faire une virée au Touquet-Paris-Plage et va même jusqu'à nous payer un bon gueuleton et c'est ainsi que nous donnons des baptêmes de l'air et il voit la couleur de sa première rentrée d'argent. Nous aussi d'ailleurs, car le mécano qui vole avec nous s'est aperçu qu'en quittant l'avion, chaque passager lui glisse discrètement un petit billet en lui serrant la main.

Le soir, cet argent nous permet de nous payer le restaurant. Il ira même jusqu'à mettre sur le dernier siège un discret carton à chaussures où il y a négligemment écrit : « *Pour l'équipage* » et chaque passager met son petit pourboire. Ceci est absolument vrai, il n'y a qu'à demander aux hôtes combien de fois elles se sont retrouvées avec un billet dans la main quand il était encore d'usage que le passager serre la main de « *son hôtesse* » en quittant l'avion.

Puis un jour des demandes d'avions taxis parisiens arrivent et nous voilà au-dessus de l'Angleterre sans radio, allant même nous poser jusqu'à Manchester en finissant en rase-motte le long de la voie ferrée, la visibilité se détériorant au fur et à mesure que l'on approchait.

Comme c'est moi qui fais le navigateur, il faut que je suive à vue sur la carte et croyez-moi ce n'est pas facile ! J'imagine maintenant le nombre incroyable de lignes à haute tension que nous avons dû frôler et il fallait vraiment que le petit Jésus soit dans l'avion pour nous ramener à destination. Comme nous n'avons pas de radio nous battons des ailes en arrivant au-dessus de la tour, ce qui signifie radio en panne, et nous recevons le feu vert nous autorisant à nous poser.

Il est encore très courant de se poser de cette manière et si on nous cherche des ennuis, il suffit de montrer notre belle installation radio du bord et de dire que juste à l'instant elle vient de tomber en panne, ce qui est très courant aussi.

Un certain jour, nous devons nous poser à Londres-Croydon mais la purée de pois recouvre toute la ville et nous allons faire demi-tour lorsque dans un trou on aperçoit une piste dégagée. Bien contents de pouvoir poser nos passagers non loin de Londres, nous nous posons et nous n'avons pas vu le feu vert de la tour. Tant pis !

Dès que nous sommes posés, une Jeep « *Follow me* » (suivez-moi) nous amène à un parking. Un militaire armé interdit aux passagers de sortir de l'avion et demande à Fauville de les suivre au bureau des opérations. Il menaçait de confisquer l'avion et de nous mettre tous en tôle, passagers compris, car nous venons de nous poser sur un terrain militaire « *top secret* » où se font les essais des nouveaux avions militaires à réaction.

Il s'agit d'un terrain de Farnborough où ont volé les premiers avions *Meteor*. Étant resté avec les passagers, j'ai juste aperçu assez loin mon premier avion à réaction et maintenant que c'est presque tombé dans le domaine public et ce n'est pas vraiment la peine d'en faire un « *fromage* » ! Il n'empêche qu'ils nous font redécoller avec nos passagers dès que Londres a été un peu plus dégagé, pour nous poser à Croydon.

Quelque temps plus tard, notre patron arrive à décrocher un contrat de fret régulier de Lille à Tunis. Il s'agit de transporter des rouleaux de tissus fabriqués dans la région que l'on fixe sur les sièges et cela devient intéressant comme vol. Nous ferons Lille, Toussus, Marignane, Ajaccio et Tunis. En nous posant à Marignane, cela commence à tiquer que nous ne soyons toujours pas équipés en radio pour communiquer avec la tour, mais on nous laisse partir. Nous promettons qu'au prochain voyage nous aurons la phonie en état de marche, car nous allons l'exiger du patron nous-même. Nous nous posons à Ajaccio et, après le plein effectué, nous décollons vers Tunis. Il fait un temps splendide. D'après ma navigation nous devons atteindre les côtes de Tunisie largement avant la tombée de la nuit. Nous passons Cagliari au sud de la Sardaigne avec déjà un peu de retard ce qui

me fait dire que le vent en altitude a tourné plein sud. Je recalcule à nouveau une heure estimée de passage de la côte de Tunisie et nous continuons notre vol tranquillement en constatant toutefois que la nuit tombe un peu plus vite que l'on avait prévu. Cela n'est pas grave, comme il fait très beau temps, nous verrons bien les lumières d'abord celles de Bizerte et ensuite celles de Tunis. Il y a déjà plus de quinze minutes que nous aurions dû passer la ville de Bizerte et nous sommes toujours en mer. Nous n'avons aucun moyen radio pour nous diriger et je suis obligé d'envisager que nous avons été déportés vers l'est comme il arrive avec un fort vent d'ouest. Il faut dire aussi que nous n'avons jamais fait compenser le compas magnétique et qu'après tout le cap que nous tenons depuis Cagliari est peut-être erroné. Tout cela nous fait prendre la décision de mettre le cap plein ouest pour rejoindre la côte.

La décision était bonne, car il nous a fallu plus de vingt minutes de vol pour apercevoir enfin les lumières. Cependant, cela ne correspond à aucune agglomération sur ma carte et je demande à Fauville de garder encore ce cap à l'ouest car le village que nous croyons survoler n'est qu'un grand rassemblement de pêcheurs au lamparo qui attirent le poisson avec de fortes lampes à acétylène. Enfin, au bout d'un moment, nous voyons au loin des lumières qui ressemblent à celles d'une ville. Nous mettons le cap légèrement au nord, ce qui me chagrine un peu.

Pour moi ce n'est pas Tunis, mais Fauville est formel. Il reconnaît toutes les principales artères, car il a été basé à Tunis plus de deux ans. Nous faisons un rase-motte sur la ville pour être sûrs et il me montre la longue avenue éclairée qui mène à l'aéroport d'El-Aouina et en effet il me montre la piste avec ses deux alignements de lumière de chaque côté.

Je le vois qui se met en vent arrière, nous sortons un peu de volets, puis il tourne en approche finale, me demande de sortir le train d'atterrissage, les volets et les hélices au petit pas pour remise éventuelle des gaz. Nous allumons les phares d'atterrissage, il se concentre sur la tenue de la vitesse au badin car nous n'avons pas encore posé cet avion de nuit.

Moi je regarde intensément devant et, que vois-je ? Entre les deux alignements balisant les côtés de la piste, une rangée de palmiers. Fauville est tellement attentionné à tenir sa vitesse qu'il n'a encore rien vu et sans lui demander son avis, je pousse les deux manettes de gaz et dans un grand bruit, nous heurtons un des palmiers avec le train, mais il a compris en même temps et avait déjà tiré sur le manche avec moi.

Il me semble que l'avion flotte un instant à la limite de s'écraser, puis la remise des gaz se fait sentir et nous avons l'impression de voler à nouveau.

Alors pour moi se produit un effet incontrôlable de la peur rétrospective que ressent chaque parcelle de mon corps. Je sens tous mes cheveux comme dressés sur ma tête et je ruisselle des pieds à la tête mais d'une sueur glacée. En plus, je claques des dents sans pouvoir me contrôler. Oui ! Je viens d'avoir une frousse bleue et me demande comment nous sommes encore en vie.

Vous vous rendez compte du choc mental que cela peut produire de sauver sa peau, mais maintenant dans ma tête les neurones sont en train d'analyser cette anomalie. C'est eux qui doivent reproduire ce choc en retour. Il nous faut à tous les deux encore quelques minutes pour reprendre nos esprits et surtout réaliser que l'avion vole très bien. Nous faisons rapidement le point. Nous ne savons plus très bien quelle ville nous venons de survoler.

Si c'était Bizerte, ayant passé plusieurs fois sur la piste à basse altitude quelqu'un aurait eu la présence d'esprit d'en allumer au moins le balisage de nuit.

Bon ! Nos réservoirs sont presque vides et on ne peut plus se permettre d'essayer de prendre le cap sur Tunis au risque de tomber en panne sèche.

Le train d'atterrissage doit être pas mal endommagé vu le choc brutal que nous avons ressenti. Nous survolons ce qui nous semble être un boulevard de front de mer. Pour être sûr de ne pas percuter un obstacle, nous décidons de nous poser en mer, le plus près possible des lumières du bord de mer. Fauville fait un grand tour pour venir se présenter face à la ligne éclairée et essayer de s'en approcher le plus possible.

Nous en sommes encore assez loin et il se met en légère descente, mais tout à coup, sans que ni l'un ni l'autre nous nous y attendions, nous percutons l'eau dans un grand fracas et nous sommes projetés le nez sur le pare-brise, moi, j'ai le nez en sang et lui en plus a reçu sur l'arrière du crâne un élément du poste radio qui s'est détaché dans le choc sur l'eau. On se croyait vraiment plus haut et maintenant nous voyons ces lumières très, très loin.

Jamais nous n'arriverons à les atteindre à la nage. Fauville a très bien posé cet avion car il flotte complètement, les ailes semblent servir de flotteurs. Nous n'avons aucun équipement de secours, même pas de gilet de sauvetage, pas de fusée de détresse, pas de canot pneumatique, rien !

Comment avons-nous pu être aussi imprévoyants ? Il y a de l'eau à moitié cabine et nos cigarettes ainsi que nos allumettes sont mouillées. Heureusement, nous sommes le 8 juillet 1947 et il ne fait pas froid. Nous sortons tous les deux par la petite porte donnant directement sur l'aile droite et pour l'instant, on aurait presque les pieds au sec en restant sur l'aile. Pensant que l'avion ne va pas tarder à couler, je me précipite à l'eau, mais mon ami se moque de moi et m'aide à remonter sur l'aile pour réfléchir à la situation.

Je m'aperçois que je me suis ouvert la fesse sur une tôle du capot moteur qui m'attendait sous l'eau. On essaie de se remonter le moral, mais nous savons, lui et moi, que nous n'avons pas beaucoup de chance d'en sortir vivant. Cependant, dans le calme de la magnifique nuit étoilée, nous prêtons l'oreille et il nous semble entendre un ressac de vagues à l'opposé des lointaines lumières. Nous écoutons attentivement et nous confirmons tous les deux qu'il y a une côte et que c'est de ce côté que nous irons si l'avion venait à couler. Nous n'avons rien que nos bras pour nous sauver. Il est clair qu'en cas de défaillance de l'un ou de l'autre, il est impossible de se porter secours, sinon les deux se noieront à coup sûr.

Nous nous jurons d'avoir le courage de respecter le serment de laisser couler l'autre pour qu'au moins un de nous deux s'en sorte.

Déjà le nez de l'avion commence à plonger doucement, ce qui fait que sur les ailes, nous avons de l'eau à mi-jambes, c'est vraiment très lent mais continu. Nous ne pouvons plus rester sur les ailes et nous grimpons difficilement sur le toit de la cabine de pilotage. Là, on se sent bien car on est complètement au sec. Comme nous étions du même stage aux USA, nous nous remémorons notre entraînement. Quel dommage que nous n'ayons pas eu les conseils américains pour faire ce voyage, car nous aurions eu une radio VHF au moins et surtout l'équipement de survie en mer qui sera décrété obligatoire à la suite de notre accident.

Le nez du fuselage s'enfonçant de plus en plus, nous nous rapprochons de la queue pour essayer de rester au sec et nous finissons chacun sur le plan fixe horizontal arrière en ayant le plan fixe vertical (ou s'articule la gouverne de direction) qui nous sépare.

C'est à ce moment que, oh ! Miracle, nous entendons le teuf-teuf régulier d'un moteur marin et qui semblent se rapprocher. Nous sommes sauvés, on nous recherche, nous allons être récupérés par un bateau. Déjà nous voyons dans la nuit les lumières vertes et rouges du balisage du canot. Nous n'avons rien pour signaler notre présence, même pas une allumette ! Alors nous hurlons « au secours » à en perdre haleine. Il passe à mon avis à peine à 100 mètres de nous, mais le bruit

du moteur couvre nos cris, car le bateau passe imperturbable et continue son chemin. Ils n'ont pas de projecteur, mais surtout faute grave, ils n'arrêtent jamais leur moteur pour écouter des appels éventuels.

Il faut bien, à un moment donné, se rendre à l'évidence, notre chance est passée et nous sommes de nouveau livrés à la nuit et à cet avion qui ne va pas tarder à sombrer, car même sur la queue nous commençons à avoir les pieds dans l'eau. Comment un bateau de secours a-t-il pu agir aussi légèrement ?

Nous allons mourir parce que celui qui fait les recherches avec ce canot n'a pas fait son travail correctement ! Nous nous réconfortons mutuellement et nous nous jurons à nouveau d'avoir le courage de laisser couler celui qui arrivera le premier au bout de sa fatigue. Puis lentement l'avion plonge dans la mer et nous voilà tous les deux livrés à la grâce de Dieu. Nous avons eu le temps de bien repérer la direction vers laquelle nous devons nager et nous voilà pataugeant plutôt que nageant vers ce bruit de ressac qui nous rassure.

Nous sommes côte à côte dans la nuit parlant le moins possible pour ne pas boire la tasse, mais surtout sachant bien que nous devons nager, absolument, impérativement nager si nous voulons avoir une chance de survivre. Déjà au bout d'une heure, nous sommes tous les deux pris de crampes dans les bras et les jambes mais nous ne devons sous aucun prétexte nous arrêter ce qui signifierait la fin de notre vie. Nous nageons ainsi jusqu'au petit jour à la limite de l'épuisement total, je ne pourrai jamais dire si cela a duré quatre, cinq ou six heures. Nous dirigeant seulement par le bruit du ressac des vagues, j'imagine aisément que nous avons dû rallonger énormément notre route vers la survie. Mais ensemble nous avons eu pieds et nous avons explosé de joie de ne plus avoir à nager pour pouvoir respirer. Nous avons effectivement les pieds sur du sable fin et la tête hors de l'eau, mais nous ne pouvons plus avancer, nos muscles sont tétanisés. Nous mettons un temps fou pour arriver à sortir au moins le corps de l'eau et dès que l'on s'est senti en sécurité, nous nous sommes abattus comme des souches le nez dans le sable d'un sommeil de plomb. Combien de temps avons-nous dormi ainsi ? Je ne sais pas ! Ce que je sais, c'est que dès que le soleil a été un peu haut, une horde de mouches énormes, je crois même des taons, s'est abattue sur nous en nous piquant cruellement sur tout le corps. Le seul moyen que nous ayons trouvé pour nous protéger était de nous enfouir dans le sable en nous gardant que la bouche et le nez dehors pour respirer et nous voilà repartis pour dormir à nouveau.

Au bout d'un certain temps nous sommes réveillés par des avions qui survolent l'endroit où l'avion a coulé, ils ont dû repérer l'épave et nous croient peut-être dedans. De toute façon, camouflés comme nous le sommes par le sable, on a aucune chance d'être repérés. Vite, je me sors de là et trace sur toute la largeur de la plage les trois lettres SOS, j'essaye d'attirer l'attention en faisant des grands gestes et en agitant le seul vêtement qui me reste, ma chemise.

Décidément ils sont peu doués pour les recherches, car ils mettent un temps fou à me repérer et à nous envoyer une barque pour nous récupérer. Dès que l'on est à bord, nous sommes assaillis de questions par un officier de l'Aéronavale et nous essayons de répondre tant bien que mal, mais nous tombons de sommeil et nous nous endormons à tout bout de champ.

Il nous amène à l'hôpital militaire de Bizerte et dès que nous sommes dans un lit, nous replongeons dans un sommeil profond.

Lorsque nous nous réveillerons, nous ne pouvons plus bouger, ne serait-ce que le petit doigt. Tous les muscles sont extrêmement douloureux et il nous faudra bien une journée avant de pouvoir marcher.

Un enquêteur vient nous questionner sur ce qui s'est passé et nous mettons tout sur le compte de la radio qui est tombée en panne et ne nous a pas permis de nous repérer. Cet enquêteur est une figure de légende. Il s'agit de Monsieur Bellonte qui a le premier traversé l'Atlantique de Paris à New York en 1930 avec Dieudonné Costes.

C'est un homme charmant qui est surtout heureux de nous voir vivants après une aventure pareille. Heureusement, nos licences sont en règle et ils ne vont pas chercher plus loin. Le palmier que nous avons heurté dans la nuit ne viendra pas se plaindre et personne ne saura jamais (à part vous) l'immense méprise qui nous a fait prendre un boulevard pour une piste d'atterrissage.

Nous demandons pourquoi nous ayant entendu tourner au-dessus du terrain de Bizerte, personne n'a eu l'idée d'actionner l'interrupteur électrique allumant le balisage et aussi pourquoi le canot qui nous a recherché dans la nuit n'a jamais arrêté son moteur pour écouter un appel au secours éventuel.

Ces deux questions gênantes restent sans réponses, nous n'insistons pas de peur qu'ils fouillent un peu trop leur enquête et découvrent certaines choses qui ne seront pas en notre faveur (pas de radio, pas d'équipements de survie, un compas magnétique pas vérifié, etc.). Comme cela, tout le monde est content et on nous rapatrie sur la France où nous attend notre patron avec encore plus de projets qu'avant, car l'assurance lui rembourse l'avion « *cash* ». Il nous félicite de nous en être tirés et il a déjà des contacts pour acheter le même avion à une société d'avions-taxis qui s'était montée à Niort, la STARO. Il nous envoie nous reposer une semaine. C'est en regardant les dates que je découvre que je m'étais marié dix jours avant l'accident le 28 juin 1947. Donc mon cher Jean-Claude, tu serais né de toute façon ! C'est maintenant, en écrivant, que je découvre cette évidence.

Nous allons chercher ce nouvel avion à Niort le 11 août 1947 et nous reprenons nos vols surtout en avion-taxi.

Nous transportons des artistes qui se produisent dans les casinos de Dinard, Aix-les-Bains, Vichy, etc. Le seul nom dont je me souviens est Jacques Pills (*Pills et Tabet*). Je vole ainsi tout le mois d'août où je fais plus de 50 heures. Puis, je laisse l'avion à mon ami Fauville qui fait pas mal de vols sur Ajaccio. C'est au cours de l'un de ses vols que, pour une raison inconnue, il se pose encore une fois en pleine mer, cette fois-ci avec des passagers.

Mais ayant un bateau en vue, il se pose à côté et sauve tous ses passagers.

N'étant pas loin de Marseille, d'où il est parti, le bateau fait demi-tour et ramène ces passagers au port, ce qui vaudra un blâme au commandant du bateau pour n'avoir pas continué sur sa destination. Voilà donc encore un avion qui coulé, à peine deux mois après l'autre et cette fois-ci, je ne crois pas que notre patron va s'en sortir aussi bien. Je le regrette pour lui, car vraiment il aurait mérité plus de chance et nous ne lui avons apporté que des ennuis. Cela signifie aussi pour nous, qu'il va falloir trouver un autre travail car sans avion, la société Air Azur Transport a coulé avec son deuxième avion. Il n'y aura même pas de quoi nous payer notre mois et je me retrouve à Paris, marié sans un sou en poche, chômeur mais heureusement logé rue Washington chez ma tante.

La SOCOTRA

Je me débats comme un beau diable auprès de toutes les compagnies privées qui ont leur siège à Paris, sans grands résultats. Venant de la chasse, on ne me considère pas assez qualifié pour piloter des avions multimoteurs, malgré mon expérience récente sur le *Goéland*.

Enfin un jour, j'ai l'adresse d'une compagnie importante qui a son siège boulevard Suchet à Paris. Nous sommes le 4 septembre 1947 et c'est ma dernière chance.

J'attends toute la matinée pour être reçu par le directeur qui est encore colonel d'aviation en disponibilité. Il s'agit de la SOCOTRA (Société Coopérative de Transport Aérien), qui a déjà des lignes sur l'Indochine et sur l'Afrique noire et dont la base principale est à Marseille-Marignane. D'après ce que je sais, ils ont des Junkers 52 et des quadrimoteurs *Halifax*. Je n'ai guère de chance d'être engagé avec toujours cette étiquette de « *chasseur* » qui me colle à la peau. Il n'est pas loin de midi et je n'ai pas encore pu être reçu, je me dis qu'il me faudra revenir cet après-midi car c'est ma dernière chance.

Puis subitement, je suis appelé par une secrétaire pour être introduit dans le bureau du directeur. Je me souviens qu'il m'a dit :

— *Vite, au fait, je n'ai que cinq minutes à vous accorder !*

Je lui tends mes deux licences de pilote et de navigateur qui sont en règle et je le supplie de m'embaucher, même comme balayeur. En effet, sans un sou en poche, je suis au bout du rouleau, je lui dis que je suis marié et que nous attendons un enfant. Sans doute, j'ai été convaincant car il me propose de me prendre au titre de commissaire de bord-agent commercial. Je serais à bord des avions pour établir les billets, mais surtout pour exiger de celui qui charge l'avion, le montant du chèque correspondant au nombre de passagers qu'il aura embarqué. Il me dit qu'en effet, leur agent à Alger, Monsieur Roux, leur doit une somme fabuleuse sur les billets qu'il a pourtant déjà encaissés.

Étant donné que je vais voler et surtout avoir un salaire, j'accepte tout de suite et il me demande de venir signer mon contrat dans l'après-midi. D'autre part, il m'envoie à Marseille-Marignane où se trouve la direction opérationnelle et c'est là que j'exercerai mon travail. Il me fait donner une avance de 15 000 francs. Il ajoute en plus que, dès qu'il pourra, il me fera passer pilote, mais que pour le moment, il n'en n'est pas question. Je reviens signer mon contrat dans l'après-midi et aussitôt, nous prenons le train pour Marseille.

Je me présente le lendemain à l'aéroport de Marignane à M. Muratelle qui est le directeur de la SOCOTRA à Marseille. Il est pilote mais pour l'instant, il n'est pas encore entièrement libéré de l'armée. Il commence par me dire que mon travail principal sera d'être secrétaire dans son bureau, où il m'installe immédiatement. Tout le monde loge dans un hôtel de Pas-des-Lanciers (en face de la gare) où je ferais connaissance le soir, du reste du personnel de la SOCOTRA, navigant et non navigant. Eux sont en frais de déplacement donc logés par la société. Pour moi, ce n'est pas pareil, et il va falloir vite me trouver un logement, sinon je ne couvre pas les frais.

Quelques jours après cette arrivée, je pars en passager à bord d'un Ju 52 de la compagnie, destination Alger. J'ai ordre de ramener le chèque correspondant au nombre de passagers embarqués. Le marchand de billets d'Alger n'est pas content de me voir, mais il est bien obligé de s'exécuter. Je suis très content de pouvoir faire une partie du vol dans le poste de pilotage où j'ouvre tout grand mes yeux, volant pour la première fois sur ce trimoteur allemand. Il faut, pour l'instant, me contenter de regarder en me disant que cela vaut mieux que de balayer les hangars et surtout, cela me permet de garder le contact avec l'aviation de ligne, seul moyen de pouvoir un jour piloter à nouveau.

Les équipages que je fréquente de cette manière ne peuvent rien faire pour moi. Se trouvant même déjà heureux d'avoir pu trouver ce travail de pilote de ligne au sortir de l'armée sans avoir eu de période de chômage, comme cela m'est arrivé.

Il est vrai qu'ils viennent pour la plupart des escadrilles de bombardement « lourd » anglaises et ont tous une expérience des vols sur multimoteurs que je n'ai pas.

Au retour de ces vols, je dois rester au bureau pour assurer le travail de secrétariat et travailler souvent assez tard, le patron, M. Muratelle, trouvant toujours quelque chose d'urgent à terminer. Je ronge mon frein et surtout je garde un profil bas pour garder cette place qui est vitale pour moi. Ce Muratelle n'est pas un homme des plus sympathiques. Étant le Directeur de SOCOTRA-Marseille, il se prend pour quelqu'un d'important en jouant le rôle de patron. Il a de grands coups de gueule et tout le monde tremble devant lui, y compris les navigants.

Pourtant, étant en somme le chef-pilote, il n'a pas ses licences civiles et il ne peut pour l'instant assumer la charge de commandant de bord d'un avion civil. Quand il contrôle un pilote, il se fait enregistrer comme passager vis-à-vis des assurances. C'est ainsi qu'un jour, se souvenant que j'ai toutes mes licences civiles en règle, il me propose un marché :

- Dites-moi Szkolnik, si je me souviens bien, vos licences sont validées ? Et bien je vous propose un marché, nous allons voler tous les deux, je serai le pilote et vous serez le commandant de bord ! Seul votre nom figurera sur le carnet de bord et comme vous le savez, moi je volerai avec un billet de passager en attendant d'avoir mes licences.

Pour moi, je vois s'entrouvrir les portes du paradis. Vraiment la chance est avec moi, car je n'espérais pas que cela se produirait si vite. Tout de suite, il tempère ma joie en me précisant bien que mon contrat ne changera pas pour cela, je resterai « *Commissaire de bord navigant et secrétaire technique* ».

Dans les annales de l'aviation civile, je dois être le seul dans ce cas, d'autant plus que ma paye ne changera pas, mais mon patron touchera lui, les primes kilométriques correspondantes aux vols effectués ensemble et que jamais il ne me proposera une quelconque indemnisation. Il faut vraiment qu'il ait une certaine mentalité pour oser procéder de la sorte avec moi, car il sait bien que cela m'arrange et que j'accepte presque avec joie de pouvoir voler.

J'inaugure cette manière de voler le 16 septembre 1947 et je volerai ainsi sur la Méditerranée et sur Paris jusqu'au mois de décembre. Je déchanté au fur et à mesure que les mois passent, car ce cher monsieur ne veut rien m'apprendre, c'est à peine s'il me laisse tenir le manche de temps en temps et seulement en croisière.

Vers mi-décembre arrive un nouveau pilote embauché par Paris qui s'appelle Cabanès. Tout de suite nous sympathisons et je lui raconte mon histoire incroyable. Comme c'est un gascon, il s'enflamme tout de suite et prend fait et cause pour moi. Il a un accrochage très dur avec Muratelle et réussit à obtenir de pouvoir m'entraîner lorsqu'il volera. Il a dû menacer pour obtenir cette faveur et a fait comprendre à ce triste sire que ce qu'il faisait était ni plus ni moins que de l'esclavage. Il y avait aussi les autres pilotes qui étaient de son avis, mais n'avaient jamais rien fait par pur égoïsme ou simplement par indifférence à mon sort. Pour eux, je ne devais pas faire partie de la « *confrérie* » des pilotes, donc pourquoi lever le petit doigt ou faire un geste.

Donc un pilote que je ne connaissais pourtant pas, a eu la bonté de me sortir des griffes de ce monsieur sans scrupules, car il faut bien avouer qu'il ne faut pas beaucoup en avoir pour se permettre d'agir ainsi avec moi. Si encore il avait daigné quelquefois faire l'instructeur, je lui aurais pardonné !

Je vole donc en double avec Cabanès dès le début décembre 1947. Malheureusement, il part en vacances et je reviens à mon bureau. Le 4 janvier 1948, naît Jean-Claude, mon premier garçon. Dès son retour de vacances, Cabanès reprend des vols avec moi. Je suis très heureux qu'il veuille

bien accepter d'être le parrain de mon fils, seul remerciement que je suis en mesure de lui apporter pour ce qu'il fait pour moi. Un jour, il me dit que pour lui je peux voler seul.

Il va le dire à Muratelle qui fait naturellement la sourde oreille et me rive à mon bureau encore quelque temps. Puis un jour à la suite d'une altercation avec un pilote (Cazilhac) il décide brusquement de me lâcher pour lui montrer qu'il n'est pas indispensable.

Sans aucun contrôle préalable, je me retrouve aux commandes d'un avion plein de passagers sur le parking de Marignane, l'agent de l'escale Air Marine, Monsieur Hamond, ouvre de grands yeux de voir un secrétaire (c'est ainsi qu'il me connaissait) à la place de pilote. Il est tout surpris. J'ai la date sur mon carnet de vol, c'est le 24 février 1948 sur le Ju 52 F-BCHV sur le trajet Alger-Marseille, je viens juste d'avoir 1 000 heures de vol ! Quelle joie d'être le commandant de bord et surtout quelle fierté après tout ce que je viens d'endurer !

Ma ténacité a payé et je dois surtout une fière chandelle à mon ami Cabanès, car maintenant c'est vraiment ce que l'on appelle un ami. Je vole presque tous les jours sur Alger (8 à 9 heures de vols par jour), Bône ou Philippeville.

Un seul inconvénient, malgré la parole donnée, je n'arrive pas à obtenir un contrat où il est marqué que je suis pilote, (en fait je ne l'aurais que le 14 avril, 50 jours après) et beaucoup plus grave la SOCOTRA ne paye plus ses salariés que par de maigres avances de caisse qu'il faut pleurer.

Pour arranger les choses, un *Halifax* de la Compagnie s'écrase en se posant à Alger alors qu'il faisait route sur l'Indochine avec toute sa cargaison dont un chargement d'or destiné à la banque de Saïgon. Mi-avril tout s'arrête et la SOCOTRA est déclarée en faillite.

Les avions qui étaient en rotation sur l'Afrique Noire ont toutes les peines pour rentrer car les essenciers Shell et BP ne veulent plus faire crédit et il est arrivé que certains équipages payent l'essence de leur poche pour pouvoir rentrer chez eux.

Heureusement pour moi, j'ai fait un remplacement sur un Ju 52 de la Compagnie Alpes et Provence pendant quatre jours qui m'a été payé « *cash* » et cela me permet de survivre. Je fais mon dernier vol à SOCOTRA le 16 avril 1948 en réussissant à toucher ma dernière avance de caisse.

Les avions sont bloqués sur un parking avec des scellés et ne doivent plus voler. Une fois de plus, me voilà au chômage et comme pour Air Azur, mes salaires ne me sont pas payés. Cela me fait des vacances et je reste à la maison à bricoler en attendant que les ennuis juridico-financiers de la SOCOTRA soient résolus. C'est justement à ce moment que je reçois enfin mon contrat de travail en tant que pilote. Je l'ai sous les yeux, il est daté du 14 avril à Paris, mais il part du 24 février, le jour où j'ai été lâché effectivement.

J'habite le Plan des Pennes-Mirabeau, un petit hameau à la sortie de Pas-des-Lanciers et heureusement le loyer est très modeste. Il se trouve que le chauffeur de la camionnette de la SOCOTRA est le fils du cafetier du village et que cette voiture a encore le droit de rouler.

Grâce à lui, je peux aller souvent à Marignane prendre la température et essayer de pleurer un peu d'argent. Il faut dire qu'avant d'être pilote, il fallait que j'aille au bureau à bicyclette, car seuls les navigants avaient le droit de monter dans la voiture qui les amenait au terrain lorsqu'ils devaient voler.

Pour l'instant M. Muratelle a disparu et nous sommes livrés à nous-mêmes, sans savoir ce qui se passe exactement à la direction de la SOCOTRA de Paris.

Je ne vais plus au terrain et je me fais beaucoup de soucis pour l'avenir.

Pilote à Alpes et Provence

Mon ami Cabanès

Il y a bien mon ami Cabanès qui profite de son inaction pour envisager de fonder une compagnie de transports aériens et prend de nouveaux contacts pour obtenir des fonds. Il s'adresse aux gros armateurs du port de Marseille : Frayssinet, Fabre, la Compagnie de Navigation Mixte et à beaucoup d'autres.

Les réponses ne sont pas négatives et son idée prend corps. Il obtient des locaux sur l'aéroport dans un grand hangar non loin de Sud Aviation. Il fait mettre fièrement le sigle de sa compagnie, qu'il vient d'inventer : TAT pour Transports Aériens Transcontinentaux.

Il me promet, s'il réussit, de me donner une place importante dans sa hiérarchie et surtout que je serai un des premiers pilotes embauchés. En plus même mon frère Guy, qui était dans les parages et venait de sortir de l'École d'officiers de Coëtquidan, se voit proposer une place importante à la direction administrative et commerciale.

Il faut dire que Cabanès, parrain de mon fils aîné, est très souvent à la maison et que nous partageons un peu la misère où nous a laissée la faillite de la SOCOTRA.

Son idée commence à prendre corps vraiment, lorsqu'il trouvera, aux « *Surplus* » américains, deux avions Curtiss *Commando* livrables dans un délai assez court.

En effet, quelques temps plus tard, je vois devant les hangars de la TAT un magnifique avion bimoteur bien plus grand qu'un DC 3, encore sous peinture de camouflage militaire. Il me tarde d'aller voir mon ami. Je passe dans son atelier où déjà pas mal d'ouvriers sont affairés.

Je vais dans son bureau et il me dit qu'il est en épreuve de force avec ses actionnaires et que cela coince, Cabanès ayant pourtant apporté tout sur un plateau à des gens qui ne savent même pas ce qu'est un avion. Ces actionnaires veulent la majorité pour un être les patrons et réclament 51 % des actions pour 49 % à M. Cabanès. Il me dit qu'il ne veut pas céder et que les discussions sont serrées, mais que cela n'entrave pas la mise en route de la Compagnie. Il me confirme que, dès que tout sera réglé, il fera appel à moi comme pilote.

Un jour j'apprendrai même qu'il a reçu la licence d'exploitation à son nom. Mais rien ne fait plier ses futurs partenaires. Cela traîne encore quelques mois après lesquels ceux-ci s'étant retirés, la Compagnie se met en sommeil en attendant que Cabanès puisse trouver d'éventuels repreneurs.

J'ouvre une parenthèse :

J'ai retrouvé en 1951 Cabanès sur le terrain d'Alger faisant voler le Ju 52 de M. Legros à Air Fret (me remplaçant, en somme) et acceptant de voler à deux puisqu'il avait aussi le brevet de mécanicien navigant. Il allait sur Fort-Lamy et Bangui, chargé en fret. Il était avec Legros. L'ayant invité à manger, il a refusé et vu leur chargement, il devait continuer rapidement (en plus ils avaient une passagère à bord). Ils ont décollé en plein orage sous la pluie. Le lendemain matin j'apprendrai en arrivant au terrain qu'ils ont explosé en vol dans un orage à peine 30 minutes après que je les ai vu décoller. Cela m'a profondément bouleversé. Adieu mon ami !

Encore en Ju 52

Après ce triste événement, je reviens à ma position de pilote chômeur en attente, ce qui est mon lot de tous les jours.

C'est à ce moment que ce fameux chauffeur arrive à la maison tout excité et me raconte qu'il vient de me trouver un travail comme pilote. Oui, incroyable ! Je dois m'habiller vite et partir avec lui. Traînant dans l'aérogare (qui est à cette époque une baraque en bois) il a entendu qu'Alpes et Provence recherche un pilote pour faire plusieurs voyages sur Alger avec un Ju 52. Il a fait dire qu'il en connaissait un et qu'il savait même où il habitait. Lorsqu'il a dit mon nom on lui a dit d'aller me chercher tout de suite étant donné que j'avais, par bonheur, volé pour eux au début mars et donc ils me faisait entière confiance. Je me retrouve une heure plus tard au-dessus de la Méditerranée aux commandes d'un avion plein de passagers et faisant route sur Alger. Sans aucun contrat signé, simplement sur parole est bien content !

Il faut avouer que cela n'est pas banal d'avoir bénéficié de toutes ces chances accumulées. Avec du recul, je me dis qu'après tout, je l'avais bien mérité ! C'est ainsi que je vais travailler tout le mois de mai 1948 comme pilote de remplacement et seulement sur Marseille-Alger-Marseille. Sur le seul Ju 52 qui reste à Alpes et Provence, le F-BCAF, et je suis le seul à le faire voler. Les autres pilotes sont en train d'être transformés sur Douglas DC 3 et ne veulent plus voler sur cet avion en tôle ondulée !

C'est ma chance et après un mois, j'espère bien me faire engager officiellement ce qui sera fait à la mi-mai. Le 27 mai, je vole en double sur DC 3 avec le chef-pilote, M. Delorme, mais je continue toujours à faire voler ce brave Ju 52 avec qui je ferai mon dernier vol le 5 juin. Cet avion a été mon porte-bonheur et je l'aimais bien. Il a vraiment été en 1946 et 1947 l'avion qui a permis à la Ligne de prendre son essor.

Je serai lâché DC 3 comme commandant de Bord le 10 juin. J'ai un nouveau contrat qui m'accorde un traitement fixe de 20 000 anciens francs par mois, une indemnité kilométrique de deux francs du kilomètre, avec minimum de 7 000 km et 1 000 francs de frais de déplacement par jour. (SOCOTRA c'était 16 000 francs de fixe, 1,80 franc au km pour le DC 3, 2 francs pour le Ju 52 et seulement 600 francs de frais de déplacement). Cela traduit en franc 1989 ferait 340 francs par mois (le SMIC est en 1989 environ 5 400 francs). Pauvre Franc, où en es-tu rendu !

Payé au kilomètre, c'était vraiment nous extorquer car ce qui nous était payé, était les kilomètres séparant les deux aérodromes, sans tenir compte des heures passées en l'air. Il a fallu des années pour obtenir d'être payé à l'heure de vol effectuée et encore plus, pour compter les heures depuis le départ du parking, jusqu'à l'arrêt de l'avion. C'est ce qui se fait maintenant en appelant ces heures « *heures Block to Block* » (cales à cales).

Nous voilà partis sur la Méditerranée, d'un bord à l'autre, y compris la Corse.

Le Junkers Ju 52

Ce Ju 52, je m'aperçois que je n'en ai pas parlé. C'est un trimoteur conçu et fabriqué par les Allemands, qui a été leur avion de transport de troupe de base pendant toute la guerre. Ses trois moteurs increvables le propulsaient à une vitesse d'environ 200 km/h (moteur BMW de 525 chevaux). Imaginez, par un fort mistral qui peut atteindre quelquefois 180 km/h, que la vitesse par rapport

au sol est égale à zéro, donc dans ces cas-là, l'avion faisait du surplace, heureux encore qu'il ne fasse pas marche arrière. En compulsant mon carnet de vol, je vois un vol d'une durée de 5 heures 40 entre Alger et Marseille et bien souvent plus de 5 heures.

Combien de fois, arrivés à la verticale du phare du Planier en baie de Marseille, il nous est arrivé étant en vue de Marignane, de douter de pouvoir s'y poser si le vent ne faiblissait pas.

Le graissage des culbuteurs de ces moteurs en étoile se faisait à chaque escale par le mécano, s'il avait le malheur d'être un peu trop généreux sur le moteur central, nous étions sûrs que dès le décollage notre pare-brise serait recouvert de paquets de graisse, ce qui le rendait opaque.

Qu'à cela ne tienne, étant donné la vitesse, on pouvait se permettre d'ouvrir la verrière et d'essuyer avec un chiffon ce qui rendait seulement l'opacité plus régulière mais n'améliorait pas la visibilité.

Le train d'atterrissage est fixe avec une roulette de queue. La particularité de cet avion était les freins, actionnés par les manettes de gaz tirées en arrière. Manette moteur gauche en arrière, donnait freinage de la roue gauche, manette droite : roue droite et manette moteur central en arrière : freinage des deux roues à la fois. Ces freins étaient actionnés par de l'air d'une bouteille d'air comprimé qui n'était rechargeable qu'en escale, donc qu'on devait économiser au maximum.

Mais jamais je n'ai eu autant de plaisir à rouler au sol qu'avec cet avion. On se mettait debout entre les deux sièges, verrière ouverte, la tête en dehors, les manettes de gaz à hauteur du bas-ventre, le visage fouetté par le vent de l'hélice du moteur central. On roulait ainsi au sol, en actionnant ces manettes tantôt en avant pour mettre des gaz, tantôt en arrière pour freiner, cela me faisait penser tout à fait à un chauffeur de tramway. Il fallait se méfier car déjà peu efficaces, ces freins avaient la fâcheuse habitude d'avoir une panne de vessie. Oui, les mâchoires de frein sur les roues étaient actionnées par un genre de vessie en caoutchouc qui parfois éclatait et vous étiez sûr d'aller embrasser les décors.

Au début, les passagers s'asseyaient sur des banquettes situées de part et d'autre contre les parois du fuselage sans ceintures. Puis, gros progrès, on a utilisé des sièges de camping en toile (tubauto) qu'on fixait sur le plancher assez sommairement, toujours sans ceintures, mais au moins les passagers étaient dans le sens de la marche. Les soutes à bagages se chargeaient par l'intérieur de la cabine des passagers en ouvrant des trappes du plancher. Ce qui nous a permis à tous de nous casser la figure si on oubliait, un peu pressé, de regarder par terre lorsqu'une des soutes était restée ouverte en attente de bagages.

Que dire d'autre sur cet avion ? Oui, ses volets qui étaient fixés d'un bout à l'autre de l'aile, le revêtement de l'avion en tôle ondulée, le manche à balai qui était un gros volant en bois, le flettner de profondeur sur le côté droit du pilote qui devait faire au moins 1,50 m de diamètre.

Le plus gros travail en vol du mécanicien navigant était de synchroniser, à l'oreille, les trois moteurs équipés d'hélice à pas fixe. Pour l'essence, il fallait lire un index situé sur l'aile (directement au-dessus des réservoirs) pour avoir approximativement la quantité disponible.

Que dire encore de plus ? Ce F-BCAF d'Alpes et Provence avait la particularité d'avoir gardé le train équipé de grandes roues allemandes hautes d'un mètre qui lui donnait une allure déjà désuète par rapport à ceux équipés de roues françaises, celles du LeO 45, et indiquait les Ju 52 AAC1 *Toucan* construits en France pour le compte des Allemands.

Grâce à cette chaîne française, l'aviation civile a pu démarrer dès 1945, les Américains en effet se sont fait tirer l'oreille jusqu'à 1948 pour laisser acheter aux « *Surplus* » le fameux DC 3, bimoteur de transport de troupe qui nous faisait entrer directement dans l'air de l'aviation moderne.

Le Douglas DC 3

Oui, ce *Dakota* ou DC 3 (Douglas Corporation n°3) représentait une avancée technique immense et répandit le transport aérien dans le monde entier car il fut construit à plus de 13 000 exemplaires sous le nom de C-47 *Skytrain*, avec ses deux moteurs Pratt et Whitney *Twin Wasp* de 1200 chevaux chacun le propulsant à 300 km/h environ, ce qui nous permet de gagner une heure pour la traversée de la Méditerranée sur Alger.

Le train était rentrant, les hélices à pas variable et dégivrées, les ailes aussi, mais par un dégivrage pneumatique (pas toujours efficace) par contre, un réchauffage carburateur très simple mais qui nous garantissait contre ce givrage à l'entrée du carburateur qui avait causé tant d'arrêt moteur par le passé.

Nous pouvions régler d'ailleurs le mélange air-essence grâce à une manette « *mixture* » sur le piédestal entre les deux sièges pilotes, ce piédestal comportant aussi les manettes de gaz et d'hélices. Ces dernières nous permettaient d'afficher les tours moteurs désirés (2 700 t/m au décollage, 2 050 en croisière).

Mais la chose plus révolutionnaire par rapport au Ju 52 était la possibilité, en cas de panne du moteur, de mettre son hélice en drapeau, c'est-à-dire les trois pales d'hélice dans le lit du vent ce qui permettait de stopper entièrement le moteur incriminé.

Il faut savoir que si le moteur est arrêté, il continue à tourner avec les hélices en « *moulinet* » et cela représente une traînée (résistance à l'avancement) correspondant à un disque plein du diamètre de l'hélice.

Les freins, cette fois-ci plus efficaces, étaient actionnés par les pédales du palonnier et commandés hydrauliquement, comme cela le restera d'ailleurs sur tous les avions futurs. Le poste de pilotage est capitonné ainsi que la cabine passager, ce qui diminue pas mal le bruit des moteurs.

Trafic de Blondes

Le 24 juin, le chef-pilote me prend en contrôle par surprise sur un vol spécial. Nous avons été affrétés par un trafiquant de cigarettes blondes pour aller charger un avion complet de ses cigarettes à Tanger, plaque tournante de tous les trafics à cette époque.

Le trafiquant que l'on va chercher à Nice est avec nous à bord. Comme nous sommes trop chargés, nous devons faire escale à Valence en Espagne, pour éviter une escale en France. Comble du cynisme, l'avion est plombé par la douane et lorsque nous arriverons à Nice, c'est aussi en camion plombé que le chargement quittera l'aéroport.

Ainsi pendant tout le voyage, nous avions derrière nous des milliers de paquets de cigarettes américaines et leur propriétaire qui volait avec nous dans le poste d'équipage, ne pouvait se permettre de nous en offrir seulement une seule.

Ce qu'il y a d'incroyable, c'est que tout le monde savait qu'il s'agissait d'un trafic organisé par les truands de Marseille.

Au temps heureux où ils n'avaient pas encore organisé celui de la drogue, tout le monde aussi connaissait la manière de procéder, mais un transport sous douane, plombé, était une chose tout à fait légale.

Reprenons l'opération : Notre camion plombé qui quitte donc l'aéroport de Nice sous l'attention bienveillante des douaniers. Il se dirige vers le port où il sera chargé sur un bateau de plaisance dont le nom est déjà porté sur tous les documents douaniers.

Dans une soute de ce bateau qui sera plombé par la douane du port, on charge tous les colis de cigarettes que nous avons amené. La destination du bateau notée est celle d'un pays étranger, la seule chose demandée par la douane est de ne pas déplomber avant d'avoir atteint la limite des eaux territoriales, limite qui est fixée à 12 miles (environ 22 km). Le bateau quitte le port, en général en début de soirée, en toute légalité et dès que les 22 km sont dépassés, cap à l'ouest direction les calanques de Cassis où les complices les attendent (en général les calanques d'En Vau desservies par un chemin).

Les cigarettes sont alors chargées sur une camionnette cette fois-ci pas plombée du tout, si ce n'est le plomb des armes des truands engagés pour transporter ce précieux chargement à Marseille où il sera revendu au marché noir, trois fois au moins le prix payé à Tanger.

Escale forcée à Mahon

Pour revenir à l'aviation, mon contrôle en vol ayant été satisfaisant, je suis à nouveau commandant de bord le lendemain et je refais mes deux traversées presque quotidiennes.

Deux semaines plus tard, le 6 juillet 1948, je décolle de Marignane pour Alger, temps splendide, 21 passagers à bord. J'ai comme mécanicien navigant un vieux de la veille : Monsieur Dronne, qui a été le mécanicien personnel de Maryse Bastié (femme qui, en plus de nombreux records internationaux, s'est permise de traverser seule l'Atlantique Sud en 1936).

Vous dire, moi jeune pilote, si ce monsieur avait toute ma confiance. Il faut ajouter aussi que le pilote, à cette époque, n'avait pas à connaître son avion au point de vue mécanique, c'était une partie où l'on se reposait entièrement sur son mécano qui n'aurait d'ailleurs pas aimé que l'on s'occupe de ses affaires.

Je retrouve sur mon carnet de vol que mon radio était M. Humbert (de Salon). Après un peu plus d'une heure de vol, je vois mon mécano (assis en place copilote) froncer les sourcils et plonger sur les jaugeurs d'essence. Il me dit :

— Je n'ai plus d'essence dans le réservoir droit, en attendant de vérifier, je passe sur réservoir auxiliaire.

Il pense alors qu'il s'agit d'une panne de l'indicateur. Voyant que le niveau baisse aussi très rapidement sur ce réservoir, avant d'analyser et en panique, il me passe tous les réservoirs sur intercommunication pour alimenter les deux moteurs. Le réservoir principal gauche se vide alors à grande vitesse.

Je ne vois qu'une chose, c'est que dans cinq minutes les deux moteurs vont s'arrêter, faute de carburant, et qu'on va se casser la figure en pleine mer.

Heureusement, je sais que l'on est tout près de l'île de Minorque, deuxième île des Baléares, je sais pour l'avoir survolé maintes fois qu'il y a un tout petit terrain d'aéro-club, près de la ville de Mahon située à la pointe est de l'île.

Toute mon attention se porte sur ce but : Atteindre ce terrain avant l'arrêt des moteurs en panne sèche ! Par malheur l'île est couverte en partie par une couche de strato-cumulus assez bas. Mon dieu ! Pourvu que le terrain soit dégagé !

Heureusement, après un large virage à gauche, j'aperçois la ville de Mahon, ainsi que son tout petit terrain, juste un grand champ pour poser les petits avions de tourisme.

Au fur et à mesure que je descends sans avoir pu repérer d'où vient le vent (pas question de tenter un tour de piste), je trouve ce grand pré de plus en plus court et il va falloir utiliser tout mon pilotage de pilote de chasse pour ne pas casser du bois ! Enfin les moteurs tournent toujours malgré les jauges qui sont maintenant à zéro.

Mais horreur ! Que vois-je au milieu du terrain ! Un beau troupeau de vaches qui sont tranquillement en train de paître. Ça ! C'est sûr que je vais m'en payer une et j'imagine déjà la boucherie, sans compter les dégâts possibles de la collision avec une masse de viande pareille ! Je vais bientôt toucher des roues en me posant juste à la bordure du champ et j'arrive d'un petit coup de palonnier à repérer un semblant de couloir au milieu des vaches. Dieu merci, les moteurs m'ont amené jusqu'au sol et je leur dis un grand bravo !

Comme j'ai fait un atterrissage queue haute, dès que la vitesse diminue, la roulette de queue touche le sol et là, surprise, les deux moteurs s'arrêtent en même temps et me voilà au milieu des vaches, avion arrêté. À ce moment une grande clameur vient de la cabine passagers accompagnée de nombreux bravo sans doute parce que j'ai en plus réussi un « *kiss landing* » (atterrissage où on ne sent pas lorsque l'on touche le sol), certainement pas pour la raison de leur avoir sauvé la peau car ils n'étaient pas au courant heureusement du danger qu'ils ont couru.

C'est après qu'ils soient sortis de l'avion qu'ils ont été mis au courant et là je me rappelle en avoir vu quelques-uns blêmir et faire moins les fanfarons. Nous les avons tous mobilisés pour pousser l'avion vers un baraquement qui servait de club et là, le mécano a enlevé les capots moteurs.

Déjà, on pouvait voir que tout l'arrière du moteur droit était d'une propreté suspecte (nettoyé à l'essence) puis la panne a été trouvée tout de suite : le tuyau alimentant en essence le moteur droit était carrément sectionné juste après la pompe à essence (côté moteur) ce qui fait qu'allègrement j'arrosais en pression tout le compartiment accessoires, magnétos y compris et comble du danger, je vaporisais l'essence sur tout le pot d'échappement !

Ce n'était pas mon jour de disparaître et le petit Jésus m'a tenu par la main pour m'amener jusque-là. Par contre, j'ai été obligé de reconnaître l'incompétence du vieux mécano qui a fait la manœuvre de passer sur intercommunication les réservoirs ce qui nous a empêché de situer sur quel moteur était la panne et surtout du risque énorme qu'il nous a fait prendre, alors qu'il était si facile de mettre en drapeau (arrêter) le moteur incriminé, puisque chaque moteur est alimenté par son propre réservoir.

Une fois le moteur arrêté, il pouvait alors passer sur intercommunication sans aucun risque et nous pouvions atteindre sans danger ou Palma de Majorque ou la côte espagnole ou même Alger et si nous avions été obligés.

C'est depuis ce jour-là que je me suis intéressé à la partie mécanique, que je n'ai plus jamais admis que cette partie reste le domaine réservé du mécano et que j'ai surtout compris le rôle du commandant de bord qui devait assurer la responsabilité entière de la conduite de son avion.

Cela doit paraître drôle actuellement, mais j'ai connu des mécanos jaloux qu'on se mêle de mécanique et qui m'ont carrément dit : « *Occupe-toi de ton manche et de la navigation, moi je m'occupe de mes moteurs !* ».

Enfin, après cette erreur monumentale, ce pauvre vieux mécano n'a plus jamais revolé et cela me faisait de la peine lorsque je le croisais dans le hangar en train de travailler au sol ou comme simple mécanicien.

Inutile de vous dire la fête que nous on fait les Espagnols de Mahon et ils ont tenu à inviter passagers et équipage à une fiesta digne de celles réservées à des miraculés tel que nous et surtout la fierté d'avoir pu accueillir sur leur petit terrain pour la première fois un avion de ligne qui pour l'époque était assez moderne. Le lendemain, un avion de la compagnie, ne voulant pas se risquer à se poser, nous a simplement « *droppé* » après deux passages en rase-motte, une pompe à essence neuve et son tuyau dans un colis fortement protégé par un petit parachute. Nous avons eu droit le lendemain à un article dans le journal local et je ne résiste pas à vous le reproduire (en espagnol) pour le plaisir et pour qu'il ne soit pas perdu à tout jamais.

Trafico Aéreo

La estrategia y necesidad del aeropuerto de Menorca han quedado de nuevo patentizadas en estos últimos tiempos por el repetido aterrizaje de los aviones franceses que cubren las líneas entre la metropol y África.

Su emplazamiento equidistante de ambos puntos evitó ayer una castasytrofe segura ya que al tierra a las 17.15 horas el bimotor « Dakota » F. BEFH de la Compania « Alpes et Provence » que de Marselia se dirigía a Argel no tenía un solo litro de combustible en sus depósitos.

Afortunadamente el aeródromo de San Luis fué otra vez el punto acogedor y la aeronave pudo aterrizar, salvando se así de una muerte segura numerosas personas.

La avería se produjo en la conduction de la gasolina a los motores, perdiéndose durante el vuelo el líquido indispensable. Providencial fué también que la más insignificante chiapa no causará el incendio del aparato.

En el aparato van 21 pasajeros, entre ellos dos señoritas y un niño y varios marroquíes. La tripulation la integran piloto, radiotelographista y mecánico. Mahon, 6 juillet 1948

Nos passagers, logés et nourris gratuitement au frais de la compagnie, la peur passée, se sont défoulés et ont considéré cette escale forcée comme des petites vacances gratuites. Certains se sont couchés très tard et, à leurs dires, ont eu droit à la faveur enflammée des Mahonnaises.

Bien entendu, ils ne nous ont pas tenu rigueur de cette escale forcée, où ils ont eu toute la journée le lendemain pour jouer aux touristes. En effet le 9 juillet nous avons décollé avec le minimum d'essence pour rejoindre Alger en 1 heure 15 de vol et tout s'est bien passé si on excepte que j'ai dû arracher l'avion à la limite du terrain et qu'en cas de panne au décollage je n'avais aucune chance de m'en sortir.

En Afrique Noire

Jusqu'au mois de décembre 1948, je vais voler près de 600 heures à ratisser la Méditerranée de long en large de Marseille à Oran, Alger, Philippeville, Bône, Tunis ou Ajaccio.

Cela commence à devenir de la routine et on aimerait bien sortir du cocon que l'on a tissé et voir un peu de pays. Mon vœu va être comblé le 8 décembre 1948.

Notre service commercial se lance et trouve des passagers (femmes de militaires) à transporter sur Bangui et Douala en AEF (Afrique équatoriale française).

J'ai la chance d'être désigné pour ce premier vol, destination Douala via Alger, Aoulef, Gao, Zinder, Fort-Lamy, Fort-Archambault, Bangui et Douala.

Il me faut trouver les cartes et préparer seul mon voyage, cela ressemble pour moi à une tentative de record ce saut dans l'inconnu. Comme c'est le premier vol, je vais avoir à bord le directeur

commercial (M. Rocca) et l'inspecteur du travail de Marseille (M. Sempé) à qui la compagnie a voulu faire une fleur.

Nous voilà donc partis à la découverte. Nous ferons Marseille-Gao, en 12 heures de vol avec les escales décrites plus haut. Jusqu'à Aoulef cela peut aller, car d'une part nous ne quitterons pas des yeux la piste transsaharienne qu'on arrive à bien distinguer au milieu des sables, c'est notre sécurité en cas de panne de moteur, et d'autre part il y a à Aoulef un radio-phare puissant qui nous amènera sur son terrain. Dès qu'on sera à sa portée c'est-à-dire environ 45 minutes de vol. Mais pendant près de deux heures de vol, nous volerons sans pouvoir nous recalcr par un moyen radio. C'est ce qu'on appelle exactement la navigation à l'estime.

En espérant que la compensation du compas magnétique a bien été effectuée sinon nous allons nous égarer dans la nature, les repères au sol étant rares. Dès que le radio peut entrer en contact avec la station radio d'Aoulef, c'est un grand soulagement car sa station est équipée d'un goniomètre et peut nous donner un QDM, en code « *Q* », cap magnétique pour aller vers la station. Tout cela se passe en morse que je connais mais que les radios pratiquent à vitesse élevée et là je ne les suis plus. Comme nous n'avons pas d'interphone, nous communiquons par des bouts de papier car la place du radio est située loin derrière le pilote et on ne peut pas l'entendre. En se posant à Aoulef sur une piste de sable, dès que nous ouvrons la porte, nous sommes surpris par la forte température, près de 45°, alors que nous avons décollé de Marseille dans la nuit et qu'il gelait presque !

Nous avons fait Alger-Aoulef en 4 heures 10 de vol. Dès que le ravitaillement en essence est fini, nous décollons pour Gao qui sera notre étape de nuit où nous essayons de nous reposer.

Là encore pour cette étape, les moyens de navigation radio sont absents et on doit suivre le plus possible cette piste transsaharienne qui serpente au-dessous du poste bien connu de Bidon 5. Poste-Cortier, réserve d'eau pour les naufragés du désert qui empruntent cette piste en sable qui doit les amener, via Agadès, jusqu'à Niamey ou Gao. Je connais tellement ce point par tous les récits des explorateurs dans les romans que je suis tout excité de le survoler.

Au fur et à mesure que nous approchons de Gao, le désert fait place à quelques maigres touffes de végétation plus fournies en approchant du fleuve Niger et puis voilà Gao, ville assez étendue tout de même avec ses maisons toutes en terrasses construites en pisé et donc de la même teinte que le paysage que nous survolons. Nous nous posons après 4 heures 45 de vol et enfin nous allons pouvoir manger et dormir. Enfin, nous le croyons !

Nous sommes reçus à l'hôtel (si on peut appeler cela un hôtel !) par une dame qui nous accueille avec ses enfants et qui se met en quatre pour nous être agréable mais voilà, malgré que nous soyons en décembre, il fait 50° dans ce qu'elle appelle les chambres, il y a plein de moustiques, il y a pourtant une douche artisanale constituée d'un bidon de 200 litres d'eau placé sur la terrasse de la chambre, mais l'eau chauffée par le soleil est à près de 50°, au restaurant la viande est immangeable, cela doit être du chameau et il nous est impossible de dormir dans la chambre tellement il fait chaud.

La seule chose géniale et que chaque lit a sa moustiquaire où l'on peut s'isoler des myriades de moustiques qui s'abattent sur vous dès la nuit tombée, aussi bien que des mouches, des grosses araignées comme le poing et aussi des scorpions plus dangereux encore. Grâce à cette moustiquaire et sous condition qu'on la passe bien sous le matelas, on peut se constituer une oasis de tranquillité pour dormir et même installer son lit dehors pour bénéficier d'un brin de fraîcheur au petit matin, ce que les gens du coin appellent « *la fraîche* ».

Mais pour manger, il faut bien se mettre à l'intérieur et les grands ventilateurs traditionnels sont astucieusement remplacés par « *le boy pank*a ». Il y a au plafond au-dessus des tables de grandes nattes tressées en alfa suspendu par un seul côté et pendantes à la verticale. Il suffit de leur donner un mouvement de va-et-vient pour créer un agréable souffle d'air qui rafraîchit un peu, pour créer ce mouvement un grand Noir actionne un dispositif sommaire qui ne lui permet pas de s'arrêter un seul instant et qui nous regarde manger avec ses yeux ronds et ses dents blanches, ce qui accentue son grand sourire et nous donne bonne conscience d'utiliser pareillement un moteur humain pour notre confort égoïste de « Blancs » peu acclimatés.

Ah ! Qu'il faisait bon de dormir ! Le jour se lève à peine, nous avons presque froid à poil sous nos moustiquaires à la belle étoile. Nous nous retrouvons avec nos passagers devant un café juste buvable. Nous décollons rapidement pour Zinder où nous nous posons dans une brume de sable diminuant la visibilité à moins de 300 mètres et ce n'est pas sans mal que nous arrivons à trouver la piste en terre et à garder la ligne d'approche finale grâce à de grandes flèches blanches, tracées sur le sol, ce qui nous aide bien.

C'est vraiment du travail artisanal, car nous n'avons aucune aide radio pour nous poser et cela demande une attention intense pour se trouver en bonne position pour poser l'avion sans le casser. Dès que le ravitaillement essence est fini, nous décollons pour Fort-Lamy que nous atteindrons en 2 heures 45 et là nous sommes en Afrique Équatoriale Française, ou AEF (auparavant à Gao nous étions en Afrique Occidentale Française, ou AOF).

Depuis Alger en somme, nous n'avons survolé que le territoire français et cela donne une certaine fierté de savoir que la France possède un si grand territoire. Fort-Lamy (qui est maintenant N'Djaména) est une base militaire importante et le terrain d'aviation est bien équipé avec un radio-phare puissant qui porte à plus de 100 kilomètres et il me semble que la piste d'atterrissage est goudronnée.

Nous couchons près de la base à Air-Hôtel installée au bord d'un grand fleuve boueux, le Chari, et qui nous propose un confort amélioré par rapport à Gao. Après le repas du soir, nous descendons en « ville » où se trouvent quelques bars où l'on a l'air de boire sec. Le whisky n'ayant pas encore fait son apparition, la boisson traditionnelle est le cognac-perrier appelé familièrement « *cognac-gaz* ». La chaleur aidant ainsi que la fatigue, c'est un lit sur balançoire que nous retrouverons lorsque nous nous coucherons.

Le matin aux aurores, nous continuons notre voyage vers Fort-Archambault (Sahr actuellement) où nous nous posons après seulement 2 heures 20 de vol. La végétation est luxuriante car l'eau ne manque pas avec le grand fleuve Chari, presque en crue, qui arrose tout cela.

C'est là que je verrai mon premier crocodile en liberté, en effet ils sont des centaines à se laisser dériver dans le courant du fleuve et il faut une grande attention pour les voir car seuls les deux yeux sortent de l'eau. Malgré la chaleur ce n'est pas là que j'irai me baigner !

Dès que le plein d'essence est fait, nous décollons pour Bangui et nous survolons maintenant la forêt tropicale qui ne laisse guère de place pour un éventuel atterrissage forcé. C'est justement là que le moteur droit se met à vibrer tellement que nous sommes obligés de le couper et de mettre l'hélice en drapeau. Nous n'avons donc plus qu'un seul moteur pour rejoindre Bangui que nous atteindrons après 2 heures 20 de vol.

L'avion est un peu chargé et nous continuons à voler sans aucune difficulté. Seul l'atterrissage demandera une grande attention car une remise de gaz sur un seul moteur est toujours scabreuse, sinon impossible ! Comme toujours dans ce cas, nous demandons que le service de sécurité et

incendie se tiennent prêts sur la piste que nous découvrons dans une trouée de verdure et sa couleur rouge de latérite lui donne un petit air de fête. C'est plutôt moi qui vais être à la fête, car je vais avoir tous les yeux tournés vers mon atterrissage et il faut que je fasse du bon travail.

Enfin nous voilà au sol après un atterro impeccable, je suis félicité par les autorités militaires de la base aérienne stationnée sur ce terrain. Ici, le DC 3 fait figure d'avion moderne car je ne vois que des Ju 52 sur le parking. Le mécanicien fait la vérification du moteur qui nous a lâché et trouve seulement deux bougies à changer. Il fait avec moi un bon point fixe pour vérification et comme cela marche, nous pourrons décoller sur Douala demain matin, terme prévu pour notre voyage.

Nous descendons à l'hôtel à Bangui et nous sommes surpris de voir que partout c'est de la terre rouge qui arrive à donner un ton ocre à tout le paysage et aussi à nos chemises blanches. La végétation est magnifique, d'un vert intense, et il y a énormément de piétons noirs sur le bord de la route. Les chambres sont peu confortables et nous logeons tous dans la même chambre.

L'hôtel est juste le long d'un fleuve très large l'Oubangui, gros affluent du fleuve Congo. De l'autre côté c'est le Congo Belge, la colonie la plus importante de la Belgique notre voisine aussi en Europe. On voit de nombreuses pirogues de toutes tailles évoluer en tous sens, chacune ayant au minimum six à dix Noirs qui payaient en chantant une de leurs chansons rythmées qui leur permet de garder une cadence parfaite et d'évoluer avec aisance sur le fleuve.

Au repas du soir, nous découvrons une profusion de fruits et légumes exotiques dont on se gave et qui sont délicieux. Il y a des bananes qui viennent d'être cueillis mûres sur le bananier et d'une taille démesurée, des ananas, des papayes (genre de melons), des avocats, des mangues, des oranges et des citrons dont la taille est double de ceux qu'on connaît. Ici aussi on marche au « *cognac-gaz* » et il faut faire attention car avec la chaleur cela descend facilement et je n'aime pas les lits à bascule et les petits matins nauséux.

Pour moi c'est un dépaysement complet. Il y a une profusion de couleurs, d'odeurs, de fleurs inconnues et surtout le fait de penser que l'on est en plein hiver en France et qu'ici il fait entre 45° et 50°, me donne le sentiment de changer de planète. Je sais maintenant que j'ai bien fait de persévérer dans ce métier et je suis en train d'en toucher la récompense. Je suis sûr que cette nuit-là, j'ai dû avoir mon sommeil peuplé de choses et de rêves merveilleux. Surtout il faut dormir car demain, je dois continuer mon vol sur Douala et revenir coucher ici.

Panne au décollage

Le jour se lève à peine lorsque nous sommes tous dans les voitures qui nous amènent à l'aéroport. Nous doublons une file continue à droite et à gauche de la route, de Noirs (hommes et femmes) allant travailler sans doute dans les diverses plantations de café ou d'ananas ou autre que nous avions survolées hier à notre arrivée. La plupart des femmes portent un tas de choses sur la tête, ce qui leur donne une fière allure, certaines même portent un enfant sur le dos écrasé par une toile de cotonnade avec des couleurs criantes. Tout cela dans un décor de verdure éclatante qui ressort encore plus, étant donné que tout le sol est de la latérite rouge et que la route n'est pas goudronnée.

Voilà l'aérodrome avec juste une baraque et notre avion qui a une fière allure tout brillant et qui scintille dans le soleil levant. De l'autre côté de la piste, c'est la base militaire et l'on aperçoit quatre ou cinq braves Ju 52 bien alignés qui servent et serviront encore longtemps d'avion de base pour le transport militaire.

Déjà les passagers sont arrivés et on pèse les bagages pour juste vérifier qu'il n'y a pas de sup-

plément au poids autorisé. De toute façon, n'ayant pas de devis de poids à remplir, nous vérifions seulement avec une addition rapide que nous ne dépassons pas trop le poids maxi au décollage. Chose qui nous fait plaisir, nous embarquons des passagers qui veulent aller à Douala. Le commandant de la base Aérienne est là, et il me présente son épouse qui doit partir avec nous. Il s'agit du colonel Noël qui est content de savoir qu'il confie sa femme un ancien chasseur du groupe *La Fayette* et qui plus est, a fait son stage aux USA.

Nous décollons donc vers Douala face au sud vers le grand fleuve Oubangui, il n'y a pas de vent et ce côté est plus dégagé.

Après un point fixe d'essai des moteurs satisfaisant, nous décollons, j'arrache cet avion et nous quittons le sol, train rentré dès que possible, nous prenons notre vitesse de montée. C'est à ce moment que le moteur droit se met à vibrer et à pétarader à tel point que je commande sa mise en drapeau immédiate. Nous sommes à peine à 200 pieds (60 mètres) et avec un avion aussi chargé et un seul moteur, la vitesse ascensionnelle tombe tout de suite. Heureusement devant nous il y a le fleuve Oubangui, large comme le Rhône ce qui me permet de monter péniblement à 700 pieds. Ce qui me chagrine le plus, c'est la vitesse au badin qui ne veut pas dépasser 100 nœuds pour avoir ce faible taux de montée. Devant moi, après le fleuve, se dresse la forêt tropicale qui ne me laisse aucune chance de me poser. Il me faut donc virer avant et pour ne pas décrocher (perte de vitesse) et garder cette vitesse, je dois perdre un peu d'altitude. Ce virage est difficile à négocier avec pourtant l'autre moteur que je garde à la pleine puissance (5 minutes maxi).

Je finis ce virage à peine à 650 pieds et m'aperçois que je ne pourrais même pas venir en étape vent arrière car je passerai au ras des arbres d'une petite colline qui s'y trouve. Ayant décollé avec un faible vent, je prends le risque de me poser dans le sens inverse où j'avais décollé, c'est-à-dire avec un vent arrière ce qui est encore plus difficile sur un seul moteur. On a à peine le temps de sortir le train et les volets que l'entrée de piste est là et qu'il me faut poser ce tas de ferraille sur cette bon Dieu de piste sinon ! Je me fais un atterrissage « *kiss landing* » (très doux) et lorsque la roulette de queue touche le sol, c'est un tel soulagement que mon cœur se met à battre la chamade et que j'arrête un instant cet avion sur la piste pour récupérer avant de rouler sur le taxiway vers le parking.

En arrivant, il y a un tas de monde qui a assisté le cœur serré à mon exhibition et parmi cela des pilotes connaisseurs qui se précipitent vers nous dès que nous avons stoppé notre unique moteur. Parmi eux se trouve le colonel Noël qui, ayant sa femme à bord, tient à me féliciter, me kidnappe littéralement pour m'amener chez lui dès qu'il a récupéré son épouse et me mettre dans la main un grand verre de *cognac-gaz* bien tassé en trinquant avec moi. Je n'avais pas tellement l'impression d'avoir fait quelque chose de spécial, mais j'imagine que, vu du sol, cela devait être plus impressionnant.

La manœuvre que j'ai exécutée n'est pas recommandée, car pour rejoindre la piste sur un seul moteur on est obligé de serrer un peu le virage ce qui me demande un pilotage précis et une tenue de vitesse rigoureuse. Lorsque je reviens près de l'avion qui a déjà été rentré dans le seul hangar côté civil, le moteur droit est décapoté et le mécanicien navigant Stora est en train d'inspecter le moteur. Cette fois, il n'y a pas de cylindre éclaté comme nous en avons l'habitude, mais il découvre que c'est plus grave. Il y a eu rupture du plateau de distribution et cela c'est irréparable. Il va falloir changer le moteur. Je me rends au service radio pour envoyer un message à Alpes et Provence. J'imagine la tête du patron, M. Freton, quand il aura ce message en main. Il lui faudra envoyer un avion spécialement pour transporter ce moteur neuf (enfin, révisé !), 23 heures de vol au frais de la société. Vraiment je suis navré que cela m'arrive car nous avons tous le souci

de rentabiliser les heures de vol qui sont notre gagne-pain.

Nous revenons à Bangui-ville et nous savons que nous allons y rester au moins deux semaines. Voilà une occasion de connaître cette Afrique Tropicale inconnue pour moi auparavant. Nous achetons les fameux casques coloniaux avec protection de liège et nous voilà déguisés en vrais explorateurs que nous avons tous découvert dans les films sur l'Afrique et que nous allons vivre maintenant au réel.

Tourisme à Bangui

Nous faisons mieux connaissance avec l'ambiance d'une ville coloniale et je peux juger que, par rapport aux États-Unis, il n'existe pas de ségrégation raciale. Il y a une élite noire qui fréquente les Européens, ce sont en général des fonctionnaires, et à côté de cela, il y a les paysans et manœuvres noirs qui ont l'air vraiment défavorisés.

N'ayant pas de besoin, ils semblent tout de même contents de leur sort et restent d'une gaieté à toute épreuve, ils chantent des chansons rythmées à tout moment dans leur travail et cela semble les aider.

Nous décidons un jour de traverser le fleuve Oubangui pour nous rendre au Congo Belge qui est de l'autre côté du fleuve. Pour cela, nous ne craignons pas d'utiliser ces pirogues taillées dans un tronc d'arbre qui nous font faire la traversée, chacune ayant au moins six payeurs Noirs au grand sourire et chantant en rythme pour les aider à lutter contre les courants assez forts de ce fleuve aussi large que le Rhône à Arles.

Nous débarquons donc au Congo Belge et le seul comité de réception est des Noirs, les mêmes qu'à Bangui, mais ceux-là sont totalement à poil, même les femmes qui portent seulement un genre de pagne cache sexe, non pas pour le cacher, mais paraît-il pour chasser les mouches qui, il faut le dire, sont des milliers à nous tourner autour.

Le lendemain nous visiterons une plantation d'ananas et aussi une plantation de café. On nous montrera le café en fruit qui est une petite boule contenant accolés deux noyaux qui sont les grains de café que nous connaissons tous. Mais ce qui nous surprend, c'est la manière de séparer les grains de leur écorce.

En effet ces fruits sont étalés sur une grande surface et lorsque nous nous en approchons, nous ne voyons qu'un sol grouillant de fourmis énormes rouges et noires qui sont paraît-il friandes de cette écorce ; en un rien de temps laissent seulement les deux grains de café, ensuite il n'y a plus qu'à les ramasser et les mettre en sac.

Nous travaillons presque tous les jours à l'aérodrome pour aider le mécano qui ne dispose que d'une main d'œuvre très peu qualifiée, il est seul à prendre la responsabilité de descendre ce moteur de manière à ne pas perdre de temps à remonter l'autre lorsqu'il arrivera.

Heureusement que dans ce hangar, se trouve un palan avec chaînes mais peu habitués à mettre les mains dans le cambouis, nous sommes seulement là pour remonter le moral à ce pauvre mécano qui ne serait pas content si on le laissait seul à se débrouiller. Même l'inspecteur du travail M. Sempé, bloqué comme nous, vient l'aider de sa présence. Nous avons une voiture à notre disposition et cela nous permet le travail fini de faire des balades magnifiques au cœur même de l'Afrique profonde. Il est incroyable de voir que dans leurs cases faites de boue et de bois, il règne une température supportable dans la pénombre que l'on arrive à trouver agréable par rapport au feu qui tombe du ciel.

Chez nous pour Noël

Huit jours se passent sans plus rien à faire et enfin l'avion qui nous apporte le moteur est annoncé. Il ne faudra pas plus de trois jours avant de faire un vol d'essai qui durera une heure. Nous ramenons avec nous le moteur en panne et nous voilà repartis sur Marseille avec escale à Fort-Lamy (3 heures 30 de vol), ensuite Fort Lamy-Gao (6 heures 30 dont une heure nuit), coucher à Gao. Lever trois heures avant l'aube pour Aoulef (2 heures de nuit et 2 heures 20 de jour), ensuite Aoulef- Alger (4 heures 05 de vol) mais, une heure avant d'arriver à Alger, patatras ! Le moteur droit se met à vibrer anormalement puis se calme et recommence ensuite. J'ai peur d'être obligé de demander sa mise en drapeau avant de passer l'Atlas et je n'aimerais pas survoler ces montagnes sur un seul moteur, on ne sait jamais ! Tant bien que mal, au milieu d'une météo exécrationnelle, nous apercevons Alger dans un trou et nous descendons pour perdre notre altitude car en effet à cause de l'Atlas, nous devons maintenir notre altitude jusqu'à la verticale du terrain. Le moteur commence à vibrer mais il peut toujours y aller, il ne nous fait plus peur !

Nous nous posons et nous espérons que cela ne sera pas trop grave car, je ne vous l'ai pas encore dit, nous sommes le 24 décembre, ce soir c'est Noël et si nous cravachons depuis que nous avons reçu ce moteur à Bangui, c'est pour passer ce Noël en famille.

Il fait un temps de cochon sur Alger et en nous posant, nous apprenons qu'un avion militaire a disparu entre Oran et Alger. Le mécano nous annonce qu'il ne s'agit que d'une prise d'air à l'admission et que cela ne sera pas trop long. Tout de même, après plus de 3 heures, nous décollons de nuit pour traverser la Méditerranée au milieu d'une pluie très forte et nous mettons le cap sur Marseille. Nous bataillons jusqu'aux Baléares avec un givrage sévère et secoué dans les orages au milieu des éclairs. Enfin, après 3 heures 30 de vol de nuit, nous arrivons en vue de Marseille qui est complètement dégagé, ouf ! Nous nous posons enfin.

Cette aventure aura tout de même duré 17 jours. Nous sommes le 25 décembre 1948, pour la messe de minuit, c'est loupé ! Il est 2 heures du matin !

Il faut se souvenir qu'à cette époque, il y a encore beaucoup de choses qui manquent en France, le café est encore rationné et les bananes sont rares. Pour le café, nous avons fait confectionner des petits sacs de 3 kg que nous avons planqués sous le plancher des passagers et bien arrimés. C'est en somme un peu de marché noir, car nous en avons plus de 150 kg que nous allions pouvoir proposer dans les épiceries de Marignane. Ce qu'il fallait, c'était surtout de ne pas se faire piquer par les douaniers qui nous l'auraient confisqué pour se le répartir entre eux !

Là nous les avons possédés, car le café vert n'ayant pas d'odeur, ils n'ont pas pu renifler comme les autres fois lorsque nous ramenions d'Algérie du café Nizière, mais grillé. Par contre, nous avons un chargement de régime de bananes, de mangues, d'ananas, et même d'avocats. Sous condition de leur en donner une grosse partie, ils en laissaient pour nous et je me souviens du régime (vert d'ailleurs) que j'avais pendu dans la chaufferie.

Voilà donc le récit de ma première expédition africaine !

Vers Fort-Lamy

Deux jours de repos seulement, et les 28, 29, 30 et 31 décembre à chacun de ces jours un vol sur Alger avec le même avion et retour de nuit sur Marseille y compris le 31, ce qui fait qu'à la moindre panne, je passais encore le deuxième réveillon hors de la maison.

En février je ferai deux vols africains, un jusqu'à Douala en huit jours, et un aller et retour sur Fort-Lamy en à peine quatre jours pour 36 heures de vol avec coucher à Gao, Fort-Lamy et Gao à nouveau, des journées de plus de 11 heures de vol au milieu de trois escales d'au moins une heure, ce qui représente avec la mise en place au départ et à l'arrivée 5 heures de présence en plus, soit au total des journées de 16 heures. Qui dit mieux !

Jusqu'au mois d'août, je ferai ainsi une dizaine de vols que nous prolongerons jusqu'à Pointe-Noire et Brazzaville, limite sud de la colonie française de l'Afrique Équatoriale. Cela nous valait, la première fois que nous passions l'équateur, une cérémonie de passage de la « *ligne* » dans les traditions (arrosage au champagne que nous avions toujours à bord).

Nous passions soit par la côte atlantique par Port-Gentil et Libreville et Douala, ou alors directement en longeant le grand fleuve Congo depuis Brazza jusqu'au travers de Coquilhatville (Congo-Belge) puis le fleuve Oubangui jusqu'à Bangui. Lorsque nous prenions la route des fleuves, nous étions assurés d'avoir à nous bagarrer avec les tornades du front intertropical (FIT) et combien de fois, baladés comme un fétu de paille dans des turbulences inimaginables, combien de fois, j'ai cru que les ailes allaient casser.

Quand pendant plus de 4 heures, vous survolez une forêt tropicale sans aucune clairière donc sans possibilité de se poser en catastrophe, vous n'êtes pas tellement rassuré. Heureusement que cet immense fleuve Congo est là pour vous garantir une issue de secours mais se poser dans l'eau présente le risque de se faire bouffer par les crocodiles qui pullulent.

D'ailleurs, je me souviens que nous avions trouvé qu'il était plus confortable et rassurant de passer le FIT sous la couche au risque aussi de se cogner sur des grêlons gros comme des œufs de pigeon et de rencontrer des vents rabattants qui vous plaquent carrément sur le dôme de la forêt. Comme nous n'étions pas les seuls à voler dans ce secteur, il y avait une convention entre tous les équipages français et étrangers de garder la rive droite du fleuve avec le cap au sud et inversement au cap nord et surtout de passer sa position sur une fréquence VHF convenue environ tous les quarts d'heure pour éviter les collisions.

Tous ces vols ont été plus ou moins émaillés de diverses pannes moteurs (en général rupture d'une soupape du cylindre n°1). Comme nous avions l'habitude, nous mettions le moteur en drapeau immédiatement, ce qui évite d'avoir à changer ce moteur car cette soupape n'avait ainsi pas le temps de percer le piston ou de décalotter le cylindre donc pas de limaille de fer dans l'huile. En général, cela se traduit par le changement de cylindre incriminé que nous avions toujours à bord comme rechange dans cette éventualité. Le mécano navigant était apte à faire ce travail dans n'importe quelle escale avec l'aide de l'équipage. C'était encore le temps où l'on faisait plus confiance aux hommes qu'à la machine. On est loin des mécanos (en gants blancs) que j'ai connu par la suite sur réacteurs.

Dans les derniers voyages, nous avions trouvé un itinéraire pour rejoindre Fort-Lamy en passant par Tunis et Sehba en Tripolitaine encore française à ce moment-là. Il nous faisait gagner près de 5 heures de vol et une escale.

Mais le vol Sehba-Fort Lamy était vraiment un risque majeur en cas de panne et sans aucun moyen de navigation pendant plus de trois heures de vol à survoler le désert complet du Fezzan et du Tibesti. En plus, l'autonomie du DC 3 était de 7 heures, il m'est une fois arrivé de friser la catastrophe car en tour de piste à Fort-Lamy le train d'atterrissage ne se verrouillait pas en position train sorti. Je trouve dans mon carnet de vol, ce vol avec une durée de 7 heures. J'ai dû pousser un ouf ! Lorsque le mécano, par une manipulation appropriée mais assez longue, m'a annoncé : « *train sorti et verrouillé* ».

C'est d'ailleurs au cours d'un de ces vols, Marignane, Tunis, Sehba (Fezzan français), Fort-Lamy qu'un équipage passant la nuit dans le petit « *fortin* » de Sehba a bien failli y laisser sa peau. En effet, au lever du jour pendant qu'il se rasait, le commandant de bord, M. Delorme, entendant de nombreux tirs autour du fortin, était loin de se douter qu'ils venaient d'être attaqués par une bande de Musulmans insoumis qui avaient même réussi à s'emparer du dépôt d'armes et de munitions ce qui fait que la centaine de soldats de la Légion Étrangère cantonnée dans le fort se trouvait assez en mauvaise posture, ainsi que l'équipage d'Alpes et Provence qui cette fois-là avait le privilège d'avoir une hôtesse de l'air (il est vrai que M. Delorme était le chef-pilote). Ils essayaient de contenir l'attaque avec les quelques armes qui étaient autorisées. Le minimum nécessaire car il faut avouer que les soirées de légionnaires sont fortement arrosées encore plus ce jour où la présence d'une femme au fortin était une chose exceptionnelle au milieu de ce désert. Heureusement, un détachement de celui-ci fortement armé, se trouvait en dehors pour l'entretien des pistes sahariennes et avait campé non loin du fortin. Le commandant ayant pu les alerter par radio, ceux-ci ont réussi à marche forcée, à revenir rapidement au fortin et à prendre les rebelles à revers et délivrer tout le monde. Il y a eu fatalement quelques blessés du côté des légionnaires et par chance, l'hôtesse de l'air était une ancienne infirmière-secouriste de l'armée de l'Air. Elle a donc pu rendre d'énormes services et s'étant dépensée à soigner de nombreux soldats elle a eu droit à une citation à l'ordre de la Nation pour son courage et le fait qu'elle se soit trouvée seule femme mêlée en plein désert à une chose aussi extraordinaire. Naturellement, il n'y a pas eu de quartier pour les rebelles et les légionnaires les ont pendus aux arganiers devant les « *Douars* » avec interdiction de dépendre. C'est ainsi que faisant escale de nuit quelques jours plus tard, j'ai pu voir ce spectacle terrible pour l'exemple, mais nécessaire pour éviter que cela ne se reproduise. Aujourd'hui cela vaudrait au commandant une radiation de l'armée. Comme les temps changent ! Heureusement d'ailleurs !

En ce qui concerne les vols, le commandant de bord était absolument libre de son itinéraire pour rejoindre Fort-Lamy, plaque tournante de toutes nos lignes sur l'Afrique Équatoriale jusqu'à Pointe-Noire. Chacun y allait de son petit raccourci et celui qui passait par la Tripolitaine (alors française suite à l'exploit de Leclerc en 1942 qui avait pris ce point stratégique aux Italiens) était le plus court des près de 5 heures par rapport à celui préconisé passant par Alger, Aoulef, Gao et Zinder. Mais alors quels risques, car très souvent il fallait voler pendant plus de trois heures sans aucune possibilité de moyens de navigation avec des cartes la plupart du temps erronées et fort peu de repères au sol, un seul compas magnétique et surtout des déclinaisons peu crédibles. Bien souvent, on avait l'impression d'être complètement « *paumé* » mais avec une bonne jugeote, un peu de flair et beaucoup de chance, on arrivait toujours à s'en sortir. L'attente était quelque peu angoissante et c'est quelquefois avec fierté qu'on était heureux de voir que notre navigation à l'estime, avait été assez bonne pour nous retrouver sur la route prévue. Il y avait un trajet qui battait tous les records, c'était celui de Tamanrasset à Zinder, quatre heures de vol en survolant presque uniquement les dunes du désert dont celui du Ténéré bien connu maintenant grâce à la course Paris-Dakar.

Nous couchions souvent à Pointe-Noire, extrême limite sud des colonies françaises d'Afrique où nous étions reçus royalement par les agents de la compagnie d'ailleurs gros négociants du coin qui étaient d'une gentillesse toute coloniale avec nous les premiers défricheurs du trafic de fret aérien de ce coin d'Afrique. Je me souviens de leurs noms : M. Carrousel et M. Volebert.

Avec eux, nous avons découvert un marché juteux de transport de viande entre Fort-Lamy et Brazzaville-Pointe Noire. Les bêtes étaient abattues la nuit avant notre décollage de Fort-Lamy et

étaient livrées à Brazzaville, Libreville et Port-Gentil. Le vol en altitude permettait de maintenir la viande au frais et les escales très rapides juste pour livrer cette viande dont les Européens étaient privés à cause de la maladie du sommeil qui décimait les troupeaux dans ces régions.

Il faut dire aussi que nous leur apportions des denrées qu'ils n'avaient pas vu depuis longtemps, tel des camemberts dont ils raffolaient ou des fruits de France : pommes, poires, cerises, etc. et surtout des pièces auto qu'ils pouvaient nous commander et qu'on leur apportait dans la semaine de Marseille, venant directement du concessionnaire et sans frais de transport. À ce sujet, le 29 juillet 1949, alors que nous venions de décoller d'Aoulef, le radio de bord me passe un message : *Nous ne pouvons pas aller à Gao car il n'y a plus assez d'essence pour nous ravitailler. Comme cela fait déjà plus d'une heure que nous sommes en l'air, je n'ai pas envie de faire demi-tour sur Aoulef et je demande à Niamey s'ils peuvent me ravitailler. Réponse négative aussi.* Il me vient une idée : je demande à mon radio de passer un message à toutes les stations : « *Nous avons du ravitaillement en vivres frais de France dont les camemberts de Normandie* ».

Mon idée a marché ! Tous les terrains nous contactent et nous disent : « *Venez on trouvera de l'essence* ». Il y a un poste qui s'appelle Tessalit et qui nous dit qu'ils sont seulement deux Européens et qu'ils seraient très heureux de nous recevoir. Je décide donc que ce sera Tessalit car il est situé assez près de notre route et il est noté comme terrain praticable pour le *Dakota*.

Il est de plus situé sur la piste transsaharienne et donc facile à trouver. Nous nous posons après près de deux heures de vol, et nous sommes dans une toute petite oasis où nous trouvons deux Européens qui vivent isolés depuis pas mal de temps, assurant la veille radio pour la sécurité et c'est le cas de le dire tombent des nues, comme nous venons de le faire pour eux. Non seulement, nous avons des camemberts et autres, mais bien que nous n'ayons pas de passagers, nous avons une hôtesse de l'air qui est d'ailleurs assez mignonne. Alors là, on ne peut plus les tenir car il y a aussi bien longtemps qu'ils n'ont pas pu voir une femme européenne.

On s'installe tant bien que mal dans leur baraque radio pour la nuit et on se prépare un bon petit gueuleton arrosé de champagne du bord qui est encore assez frais pour être à la bonne température après un séjour un peu court dans leur frigo qui curieusement fonctionne en brûlant du gaz d'une bouteille de butane. Pendant que le repas se prépare, ils nous déterrent quelques fûts de 200 litres et nous prenons le minimum pour rejoindre Gao le lendemain. Le seul ennui c'est qu'il faut utiliser une pompe à main et nous devons nous relayer assez souvent, car il fait encore plus de 40°. Après manger, nous allons visiter le village targui dans la petite palmeraie et ils nous feront même l'honneur de nous faire une petite fête avec des danses et des chants et il faut dire que sous le clair de lune, cela avait de la gueule.

Malheureusement, la nuit va être courte car le lendemain il faut que je rattrape mon horaire pour être à Fort-Lamy à l'heure prévue. Je décide de décoller avant le lever du jour. Comme le terrain n'est pas équipé, je leur demande de se mettre en bout de piste avec leur Jeep tous phares allumés et cela me suffira pour décoller.

Tout se passe bien et je me pose à Gao deux heures après au petit jour. Toujours pour respecter l'horaire, je fais le plein complet d'essence, qui heureusement était arrivée dans la nuit (ce dont on nous avait prévenu à Tessalit) et je décide de faire Gao-Fort Lamy sans escale à Zinder, les vents étant favorables. Je vois sur mon carnet de vol : durée de vol 7 heures, il me semble que j'ai utilisé le *Dakota* au maximum de ses possibilités ! Mais vu maintenant, je me mettrais un blâme pour ne pas avoir respecté les règles de sécurité qui veulent que l'on se pose sur un terrain avec au minimum, une demi-heure d'essence d'autonomie dans ses réservoirs plus l'essence du terrain de dégagement.

Cette fois-ci, nous repartons le lendemain pour Douala où nous coucherons et nous passerons au retour vers Marseille, sur Cotonou pour prendre des passagers que nous amènerons jusqu'en métropole.

Ainsi se passaient nos vols sur l'Afrique et je pourrais sans doute en raconter encore, mais il faut que j'en vienne à ce fameux 21 août 1949 où tout a basculé pour moi.

DC 3 en flammes

Après avoir goûté les premières vacances régulières de toute ma vie (vacances payées) du 4 au 19 août 1949, je suis inscrit pour un vol sur Pointe-Noire via Alger, El-Goléa (escale de ravitaillement en essence à cause d'un chargement complet en fret), Aoulef, Gao, Lamy, Bangui, Brazzaville, départ le 20 août de Marignane vers 21 heures avec le DC 3 F-BEFK, avec traversée de nuit de la Méditerranée. Il y a un fort vent de sud, ce vol me prendra 3 heures 30 au lieu des trois heures habituelles. D'après la météo, j'aurai ce vent de sud aussi sur tout le Sahara (le poids du fret me fait décider de l'escale El-Goléa).

Étant donné que le terrain d'El-Goléa n'est pas équipé pour un atterrissage de nuit, je décide d'attendre à Alger quelques heures, afin d'arriver à El-Goléa au lever du jour, ce qui nous fera décoller à 2 heures 35 du matin.

Nous en avons profité pour bien casser la croûte dans l'avion avec nos provisions de bord, car nous ne nous arrêterons pas avant Gao. Nous aurions pu demander de nous baliser El-Goléa avec des « *goose necks* » ce qui est réservé en général pour des cas d'urgence, (*goose neck* : un cou d'oie, imagine le dispositif utilisé à cette époque pour baliser les pistes de nuit. Il s'agit tout simplement d'un genre d'arrosoir, rempli de pétrole où l'on a mis dans le bec verseur une longue mèche et qui peut, ainsi allumé, tenir la flamme une nuit entière. Celles-ci sont disposées de chaque côté de la piste environ tous les 50 mètres et vus d'avion cela nous fait deux alignements entre lesquels nous posons sans trop de difficultés. Mais la facturation de cette manipulation est assez élevée, sans compter le travail que cela représente, et comme je l'ai déjà dit, nous sommes défenseurs des intérêts de la Compagnie).

Je dois préciser aussi que la Compagnie se souciait seulement de nous charger l'avion sans s'occuper du carburant que nous devions emporter, ceci étant notre responsabilité. À cette époque, il n'était pas exigé de devis de poids (pardon, on dit de masse maintenant) et surtout pas de réglementation sur les quantités minimum de carburant à emporter. Ce qui fait que nous faisons un calcul assez large pour notre sécurité et qu'en plus, le mécanicien navigant ne manquait jamais de rajouter sa petite goutte, au cas où ! Lorsque nous étions avec un chargement de fret, il n'était donc pas rare d'avoir 600 à 800 kg de surcharge dans la première partie de notre vol, mais dès que nous avions brûlé ce combustible en surcharge, nous étions bien contents d'avoir ce complément d'essence au plus à bord. Il ne fallait pas avoir de pépins moteurs dans cette première partie. Cela tout le monde le savait, y compris la Compagnie.

Pendant que nous attendions l'heure prévue du décollage d'Alger, un radio du Service de l'Aviation Civile en poste à Aoulef, M. Rivals, vient me trouver et me demande si je peux le déposer en passant à Aoulef. En effet, il a manqué l'avion du Service de l'Aviation Civile qui était prévu dans la relève des fonctionnaires de ce Service en poste dans tout le Sahara. Risquant une sanction grave, il insiste et je décide de l'emmener en passager « *service* » sans payer, mais comme nous venons de recevoir des ordres très stricts à ce sujet, je lui dis :

— *D'accord, mais s'il arrive quoi que ce soit, je ne vous ai jamais vu à bord.*

Il m'a remercié trop content de pouvoir assurer son service radio le lendemain sans qu'il y ait eu de coupure de service, donc pas de sanctions.

Et c'est ainsi que nous décollons d'Alger avec un passager clandestin à bord. Étant donné que mon radio, M. Damman, aura toute la nuit à veiller, je lui propose de le remplacer au moins jusqu'à El-Goléa. Mon mécanicien, M. Biscaylet, sachant que les nuits sont longues au Sahara, avait bricolé un genre de chaise longue entre les deux sièges pilote avec une toile qui nous permettait de nous reposer. Il faut savoir que, n'ayant pas de copilote, le mécano était parfaitement capable de tenir notre rôle en l'air, et même certains mécanos, dont justement M. Biscaylet, étaient capables de poser l'avion comme nous les y avions entraînés. On ne sait jamais si le pilote devenait subitement malade ou venait à décéder d'une crise cardiaque !

Donc après une montée à 8 000 pieds au-dessus du terrain, mesure de sécurité pour le passage de la montagne de l'Atlas, et après avoir pris le cap sur El-Goléa, mon mécano m'invite à inaugurer son installation de repos. Pendant ce temps, le radio (clandestin) Rivals invite mon radio à aller se reposer aussi. C'est ainsi que je somnole béatement, bercé par le ronronnement des moteurs que le mécano s'est appliqué à synchroniser au quart de poil. Franchement il a eu une bonne idée et j'apprécie ce petit repos car il est plus de trois heures du matin et n'ayant pas fait de sieste, la fatigue se fait sentir. Je demande de ne pas me laisser dormir plus de 10 minutes, après quoi il prendra ma place. C'est alors dans ma somnolence que je sens un petit frémissement de l'avion. Je ne fais qu'un bond et je me retrouve en place pilote le cœur battant la chamade. Le mécano très calme me dit :

— *Ce n'est rien toutes les indications des instruments moteur sont bonnes ».*

Cela ne fait rien, je ne suis pas tranquille ! J'ai tellement l'habitude que ces sacrés moteurs nous lâchent. Tiens une autre vibration qui a été décelée par le compte-tours moteur. Tout est encore normal aux instruments, mais nous sommes aux aguets. Le mécano figrole encore sa synchronisation d'hélices.

À peine une minute se passe que le moteur droit a une forte explosion. Je regarde le moteur incriminé qui vibre énormément et je commande la mise en drapeau immédiate et l'arrêt du moteur, cela n'empêche pas qu'il y a des flammes sortant du capot moteur et qu'une large tache d'huile se répand (côté gauche de cette nacelle moteur). Pourvu que cela ne prenne pas feu ! Je demande au mécano de continuer à surveiller même après l'arrêt de l'hélice.

Heureusement, il y a plus de flammes et si l'huile ne prend pas feu tout de suite, nous sommes sauvés. Je demande plus de puissance sur le moteur gauche car nous perdons de l'altitude et que nous n'avons pas encore entièrement passé les montagnes de l'Atlas, cette manœuvre nous a fait perdre près de 1 000 pieds (300 mètres) et notre variomètre (instrument nous indiquant le taux de descente ou perte d'altitude par minute) continue de nous donner une perte de 300 pieds par minute. Forcément avec la surcharge que nous avons !

Voilà exactement où il ne fallait pas tomber en panne, car nous n'avons pas encore assez consommé de carburant. Si on pouvait se débarrasser de cette essence inutile maintenant ! Je dis cela car ce qui paraissait utopique ce jour-là est réalisé sur presque tous les avions de ligne actuellement, on peut « *jetisonner* », c'est le terme employé pour larguer dans la nature trois ou quatre tonnes de carburant en quelques minutes (anciennement *vide-vite*). Ainsi nous allons perdre près de 1 500 pieds sans pouvoir faire quoi que ce soit. Larguer du fret ! C'est impossible vu l'importance et le poids des caisses à manipuler, sans compter sur le centrage arrière important que cela me

fera prendre, le seul point de largage possible étant la porte arrière qui n'est plus largable depuis qu'elle a été capitonnée pour le transport des passagers (j'avais déjà fait l'expérience entre Fort-Lamy et Bangui le 11 juillet précédent avec un transport de viande. Après une panne de moteur, on avait essayé de larguer des carcasses de viande en entrouvrant cette porte, cela avait été impossible car la vitesse de l'avion ne permettait pas, avec la pression de l'air, de l'ouvrir de plus de quelques centimètres. Larguer cette porte était cependant possible, mais alors avec le risque qu'elle aille cisailer l'empennage arrière, alors ? Seuls les C-47 de l'Armée américaine étaient équipés d'un panneau grandeur d'homme qu'on pouvait ouvrir de l'intérieur, comme les issues de secours actuelles, et le rentrer à l'intérieur).

À 6 500 pieds, qui est encore une attitude de sécurité pour la zone que nous survolons, l'avion tient l'altitude avec le moteur gauche au maximum de puissance en « *emergency* » (secours), mais la vitesse est faible et l'assiette est de plus en plus cabrée, cause surcharge. J'ai dû atteindre mon altitude de rétablissement ! Je me reprends à espérer et je demande au radio, qui avait tout de suite signalé notre panne à Alger, de demander à Laghouat un balisage de secours d'urgence en cas que le moteur gauche nous lâche.

C'est d'ailleurs ce qui se produit au bout d'un quart d'heure, la température cylindre augmente d'une manière inquiétante pour atteindre 290°, alors que le maximum autorisé est de 200°, nous mettons les volets de capot sur « *trail* » (dans le lit du vent) et rien n'y fait malgré la manette de « *mixture* » (mélange air/essence) passée d'« *auto-rich* » (mélange pour la puissance demandée au décollage) à « *emergency* » (mélange maxi/secours). La température d'huile passe dans le rouge et la pression d'huile chute en dessous des minima à 30 psi, je fais augmenter les tours moteur à 2 550 tours/minute et je demande une pression d'admission plus élevée, car nous descendons maintenant d'abord à 150 pieds/minutes, puis 200, puis 300. L'avion prend une position cabrée accentuée et mon badin tombe à 110 mph (badin : indicateur de vitesse et mph : miles par heure). Pour essayer de gagner un peu de portance (force de sustentation), je fais sortir 1/8^{ème} de volets hypersustentateurs. Leur position au décollage préconisée est de un quart. Rien n'y fait, mon vario augmente imperturbablement jusqu'à 500 pieds/minute maintenant. Le moteur gauche continue de tourner mais ne donne plus de puissance. Nous savons, le mécano et moi, que nous sommes arrivés au bout et qu'on va se casser la « *gueule* ». Encore bien content que le moteur gauche ne grille pas complètement et arrive à nous tenir un peu en l'air.

Devant, depuis un moment, nous apercevions au loin les lumières de Laghouat, ce qui nous rassurait un peu et tout notre espoir était de pouvoir les atteindre et qu'ils aient eu le temps de nous allumer une partie du balisage de piste avec les « *goose necks* » décrites plus haut. Nous atteignons maintenant 4 000 pieds à l'altimètre et subitement les lumières que nous apercevions disparaissent ! Nous n'avons pas eu besoin de parler avec le mécano. D'un seul regard nous avons compris tous les deux que c'était fini. Si nous ne voyons plus ces lumières, c'est que nous étions trop bas et qu'il y avait un obstacle entre elles et nous, c'est alors que nous avons allumé les phares d'atterrissage, altitude 3 500 pieds, et ensemble nous avons crié : « *Le sol !* ».

Un instant plus tard, dans un bruit sinistre, nous entendons la queue racler durement sur le sol et moi, dans un réflexe de pilote, je tire le manche à balai à fond en arrière ce qui fait que le contact de l'avion n'a pas été si rude qu'on pouvait s'y attendre et que si on avait la chance d'être sur une partie dégagée, cela ferait un atterrissage en campagne presque normal (cela a été l'appréciation du chef-pilote, lorsqu'il est venu faire l'enquête sur les lieux le lendemain).

Cependant, je sens l'avion qui rebondit sur un sol bosselé mais qui continue à racler sans se bloquer, dans un bruit de tôle froissée insupportable. Nous sommes aux premières loges si une falaise

ou un gros rocher se trouve sur notre alignement et je sais maintenant que ma fin est proche. La seule idée qui me vient à l'esprit : « *C'est dommage de terminer sa vie si tôt !* ». Pas question de revoir sa vie comme dans un film ainsi qu'il est si souvent dit dans les romans. Non ! C'est seulement bête que ça s'arrête là ! Tout d'un coup, je sens que l'avion fait une embardée sur la droite très brutale, au point que je me trouve avec la tête sur les genoux du mécano (personne n'était attaché) assis sur le siège copilote. Je suis dans l'attente de l'écrasement final et tout d'un coup c'est le silence, l'avion s'est arrêté sans doute, ou alors, je suis mort !

Il me faut un certain temps pour réaliser que nous nous en sommes sortis. Heureusement, le mécano a le bon réflexe de couper les contacts et d'ouvrir la trappe de secours située au plafond de la cabine de pilotage entre les deux sièges, avant même que j'en donne l'ordre. J'appelle derrière pour connaître l'état de mes deux radios. Seul le radio d'Alouef me répond que tout va bien. J'appelle mon radio, M. Damman, et avant de pouvoir obtenir sa réponse, tout s'enflamme autour de nous aussi bien à l'extérieur qu'à l'intérieur dans le poste avec une explosion dans un genre de chuintement *vlouff* ! Et une chaleur abominable.

Aussitôt, le mécano sort par la trappe de secours au-dessus de nos têtes, mais soit par la peur du spectacle au milieu des flammes ou légèrement « *groggy* », il reste le corps à moitié en dehors et les jambes pendantes dans le poste. Le croyant évanoui et pour dégager l'issue de secours, je le hisse au dehors et dans la foulée, je suis moi-même éjecté de la même manière par quelqu'un qui suit et qui semble pressé de sortir de ce brasier.

J'ai précipité mon mécano dans l'essence en feu et croyez-moi s'il était évanoui ou s'il avait un malaise cela l'a vite réveillé, car nous nous retrouvons à trois à la limite en dehors des flammes en criant à perdre haleine le nom de mon radio : « *Vite ! Vite ! Damman sors !* ».

Rien ! Il ne sort pas ! Je veux me précipiter dans les flammes pour essayer de le sortir, je suis heureusement retenu par les deux autres qui me demandent si je ne suis pas fou, que je vais y passer moi aussi. Et nous crions de plus en plus fort, comme si une intervention divine pouvait faire sortir mon ami de ce brasier.

C'est alors que nous entendons un cri inhumain qui reste à jamais gravé dans ma tête, notre ami est en train de mourir et nous ne pouvons rien faire pour le sauver. Mon Dieu ! Ayez pitié de lui ! Les explosions s'enchaînent avec projection de débris divers enflammés et projection aussi d'essence en feu. C'est apocalyptique ! Nous sommes obligés de nous plaquer au sol pour ne pas être blessés. La chaleur devient intenable et nous oblige à nous éloigner, au bord des larmes d'être impuissants à sauver notre ami Damman. Tout l'avion, sauf la queue, est dans les flammes et nous nous attendons à une grosse explosion finale, qui d'ailleurs ne se produira pas.

C'est alors que je vois mon passager clandestin courir à toutes jambes dans la nature. Nous arrivons à le rappeler. Il nous dit que pour ne pas nous créer des ennuis, étant donné qu'il est passager clandestin, il vaut mieux que l'on ne sache pas qu'il était à bord. D'ailleurs il me répète :

— *C'est vous-même qui me l'avez dit à Alger, Montez, mais je ne vous ai jamais vu à bord.*

— *Oui, en effet, je vous ai dit cela mais au point où on en est, ce n'est rien après les ennuis qui m'attendent.*

On réfléchit comment notre pauvre Damman a pu se faire piéger. Nous sommes tous les trois indemnes avec quelques poils ou cheveux grillés. Seul le mécano a une légère brûlure au coude et à la main droite qu'il a récoltée lorsque je l'ai balancé dans les flammes. Le radio, M. Rival, m'avoue qu'il est resté au poste radio pendant tout le « *crash* » et qu'il avait pourtant réveillé notre ami Damman qui dormait dans la cabine passager. S'est-il rendormi après ? C'est fort possible.

En tout cas, il n'était pas dans le poste quand nous nous sommes écrasés. A-t-il été bloqué derrière par la porte d'équipage qui s'est coincée par une déformation du fuselage ? Il semble qu'avant de prendre feu, l'avion était absolument intact et que cette porte étant assez fragile pouvait être ouverte d'un coup d'épaule facilement.

Non ! Il reste seulement les possibilités suivantes : M. Damman dormait encore derrière au moment de l'accident et n'a pas pensé à l'issue de secours du poste de pilotage lorsque tout s'est enflammé. Il est allé vers la porte passager arrière et essayé de l'ouvrir sans résultat car, et étant une partie intégrante du fuselage, elle a dû coincer et il n'a pas pensé au largage de secours dont je vous ai déjà parlé et qui fait sauter tous les gonds en manipulant deux leviers d'ailleurs peints en rouge. Ceci est bien excusable de sa part car jamais on a fait une séance d'entraînement d'évacuation rapide, chose qui est devenue obligatoire ensuite y compris un plan des sorties de secours pour chaque passager avec désignation des emplacements par une hôtesse, dès que les avions ont été équipés de haut-parleurs à destination des passagers.

Le radio, M. Rivals, nous a dit qu'il était dans le couloir du poste au moment où cela a pris feu et qui lui a semblé que ce couloir s'était rétréci à ce moment-là juste derrière lui. Comme en fait il n'y avait pas eu une vraie explosion mais seulement un embrasement instantané de tout l'avion, je pense encore maintenant que notre ami Damman pouvait encore passer, et croyez-moi, quand on a le feu aux fesses, on passera en force par un trou de souris. De plus, M. Rivals n'a été poussé par personne derrière lui, ce qui ce serait à coup sûr passé, si Damman avait été dans le poste équipage. Je penche pour l'hypothèse la plus probable qu'il s'est immédiatement dirigé vers la porte arrière dès qu'il a vu les flammes et que, soit qu'il n'ait pas pu physiquement et surtout mentalement traverser ces flammes pour rejoindre notre issue de secours ou alors qu'il n'y a pas pensé comme je le dis plus haut, c'est ainsi qu'il a été piégé. Le lendemain en effet, la commission d'enquête a retrouvé son corps calciné, près de la porte arrière des passagers. J'avoue que ma conscience en a été soulagée car je me serais senti coupable quelque part si on avait retrouvé son corps calciné dans le poste d'équipage.

Alors que nous sommes hébétés devant le drame de notre avion qui brûle dans la nuit avec notre camarade dedans, nous entendons, assez près, des aboiements de chien ainsi que des voix de gens qui parlent très fort en arabe.

Nous nous dirigeons vers eux dans l'espoir d'un réconfort et surtout, nous avons tous les trois la gorge complètement sèche aussi bien par l'émotion de ce qui vient de se passer, que par la chaleur du brasier. L'endroit paraît bien désertique sans végétation, arbre ou autres et pourtant déjà un groupe d'hommes vient vers nous dans la nuit, guidé par ce brasier qui doit être insolite pour eux. Un ou deux hommes seulement parlent français et nous essayons de leur expliquer ce qui vient de nous arriver. Ils n'ont pas à boire avec eux, mais nous disent qu'ils sont des nomades et que leurs tentes ne sont pas bien loin et qu'on pourra s'y désaltérer.

J'ai un peu de réticence à quitter l'avion mais l'un d'eux me dit, en me montrant sa carte, qu'il est le chef de « *fraction* » et que je peux lui faire confiance, personne n'approchera de l'avion car il va le garder. Comment d'ailleurs pourrait-on approcher de ce brasier !

Nous voilà donc partis vers ce campement et contrairement à ce qu'ils nous ont dit, il n'est pas tout près. Et pourtant il nous affirme que c'est d'abord le bruit infernal de notre « *crash* » qui les a alertés. Le jour commence à poindre et nous ne voyons toujours pas de tentes. Ils nous renseignent où nous sommes tombés et nous disent que l'on est à une trentaine de kilomètres de Djelfa ce qui fait qu'il nous restait seulement une soixantaine de kilomètres pour pouvoir atteindre Laghouat, ce qui demandait de tenir encore en l'air environ un quart d'heure de plus !

Mais surtout ce qui nous intéresse c'est que leur campement est à 200 mètres de la route qui relie Alger à Laghouat et qu'un car va passer dans la matinée. Donc nous allons pouvoir aller faire notre rapport à l'autorité française à Laghouat. Le point où nous sommes s'appelle les monts des Ouled-Nails et en effet c'est plein de collines autour. Mon Dieu quelle chance avons-nous eu de ne pas s'écraser contre l'une d'elles. Maintenant, le jour est bien levé et nous arrivons au milieu de plusieurs tentes très basses et immenses faites de tissus de laine sombres et rayés de rouge et de vert. Et là nous avons droit à l'hospitalité musulmane, c'est allongés sur des coussins profonds que nous dégusterons (entre hommes naturellement) un thé à la menthe bouillant qui est la boisson la plus désaltérante qui soit.

Dans ma tête, j'essaie de bien graver tout ce qui vient de se passer. Étant le commandant de bord et seul responsable, je sais d'avance qu'on va me reprocher la mort de mon radio et me demander des comptes pour la perte de l'avion, le passager clandestin, la surcharge ou je ne sais quoi. La direction de la Compagnie va aller chercher pour me mettre tout sur le dos. J'ai beau chercher, je crois avoir techniquement fait tout ce qui était en mon pouvoir et que la mort de mon camarade est le seul fait du destin. Je ne pouvais rien faire pour lui. Paix à son âme !

Maintenant, il faut se bouger pour essayer de rejoindre Laghouat et nous demandons qu'on nous montre le chemin pour rejoindre la route. Le soleil est déjà haut et même il commence à faire un peu chaud.

Je suis surpris de ne pas encore avoir entendu d'avions tourner autour de notre point de chute, les stations d'Alger et de Laghouat devraient se douter que notre silence radio correspond à une catastrophe. Nous nous dirigeons vers cette route et en fait il me semble que nous avons fait plus de deux kilomètres en nous traînant, car nous commençons à être complètement crevés.

Enfin, nous arrivons à cette route où l'arrêt du car est matérialisé par une petite construction qui nous permet de nous reposer à l'ombre de son mur. Je réalise que nous n'avons ni papiers ni argent, tout est resté dans l'avion. Pendant que nous nous reposons (le car ne passera que dans quelques heures), le coin commence à s'animer et il vient du monde de tous les horizons, aussi bien pour venir aux nouvelles que pour prendre place à bord du car pour aller à la ville qui n'est en fait qu'une oasis au milieu du sable. Il y a pas mal de chèvres avec eux, peut-être vont-ils les mettre sur le toit du car pour les vendre au marché. Je crois que je m'assoupis un moment et je suis réveillé en sursaut par un de nos guides. Il m'annonce qu'il y a une voiture au lointain qui arrive, mais dans le sens inverse c'est-à-dire à vers Djelfa.

Qu'importe, nous nous portons au bord de la route pour la stopper. Lorsqu'elle arrive, nous voyons que nous avons la chance qu'elle soit conduite par deux Européens. Ils nous disent être partis de Laghouat au lever du jour et qu'ils ont été intrigués depuis presque leur départ par un incendie avec des grandes flammes à gauche de la route, mais ils étaient loin d'imaginer qu'il s'agissait d'un avion qui venait de s'écraser.

Ce sont deux représentants des pneus Kléber-Colombes dont l'un est le directeur pour l'Algérie et l'autre, incroyable ! C'est le frère de Marin la Meslée, le valeureux pilote de chasse connu de tous les pilotes pour ses victoires pendant l'attaque des Allemands en mai 1940. D'ailleurs, je l'ai rencontré sur un terrain de chasse pendant la guerre début 1945, peu de temps avant qu'il ne se fasse descendre par la flack avec son P-47 *Thunderbolt*, le 9 février 1945 sur l'Alsace. Quand je lui ai dit que j'étais un pilote de chasse du Groupe *La Fayette* et que j'avais connu son frère, il s'est tout de suite mis à notre disposition et nous a même proposé de nous amener à Alger où ils se rendaient. Ne pouvant faire mon rapport à Laghouat, dans ce cas, je leur demandais de s'arrê-

ter à Djelfa où je trouverai une autorité qui me permettra de faire un compte-rendu téléphonique rapide, soit à Alger, soit à Laghouat.

En tout cas, ces autorités sont longues à se mettre à notre recherche depuis quatre heures que nous nous sommes écrasés, nous n'avons pas encore vu un seul avion qui serait en train d'essayer de nous retrouver. Si nous avions été blessés, il y aurait de grandes chances pour y rester, n'ayant pas eu droit à une intervention plus rapide.

Donc nous montons tous les trois à l'arrière de cette voiture et ils nous arrêteront à Djelfa d'où j'ai pu téléphoner. Ils ont eu la gentillesse de nous attendre et ensuite nous voilà en route pour Alger qui est à environ 300 kilomètres. Inutile de vous dire que nous nous écroulons tous les trois pendant que la voiture traverse une partie semi-désertique avant d'aborder vraiment la chaîne de l'Atlas. Nous nous réveillons alors que la voiture est arrêtée depuis un moment dans un jardin luxuriant de verdure, devant une très belle maison. Ce sont des amis de nos deux sauveteurs et il est déjà entendu que nous sommes invités à manger.

Nous sommes tout près de Médéa, exactement à Boghari, et tout est entouré de vignes admirablement soignées. Il est vrai que la nature reprenant ses droits, nous sommes subitement affamés et nous acceptons avec joie cette invitation. Ce sont des gens absolument charmants et ils sont admiratifs devant la chance inouïe que nous avons eu après une aventure pareille. Naturellement, nous devons arroser cela avec une pointe de tristesse au cœur en pensant à notre pauvre ami Damman. Mais l'alcool aidant, nous commençons un peu à nous décontracter surtout que notre hôte nous sert les merveilleuses bouteilles de sa propriété qui est du « *cru Médéa* » un vin qui rappelle un peu le Bordeaux, mais qui doit faire plus de 13°.

Voyant que nous ne tenons plus le coup, ils nous envoient nous reposer, le temps d'une petite sieste, avant de reprendre la route sur Alger. Nous partons donc vers 16 heures avec un arrêt au « *Ruisseaux des Singes* ». C'est une petite vallée colonisée par des centaines de singes en liberté. Ils sont habitués aux touristes et lorsque vous vous arrêtez, ils viennent sur votre capot pour réclamer les cacahuètes ou les friandises que vous êtes censés leur rapporter. Ils ne sont vraiment pas farouches et on peut même les caresser.

Ainsi nous arrivons à Alger en fin d'après-midi et nous nous faisons déposer à l'aéroport de Maison Blanche. Justement, un avion d'Alpes et Provence est annoncé. On nous dit que l'épouse de notre ami Damman est à bord.

Cela va être dur de la rencontrer, mais nous nous devons d'essayer de lui apporter notre réconfort, elle descend de l'avion et, avant qu'elle ne se jette en pleurant dans nos bras, son regard ne peut nous cacher ce qu'elle ressent exactement : « *Pourquoi mon mari est mort et que vous, vous êtes là ?* »

Nous lui racontons dans le détail ce qui s'est passé sans parler, naturellement, du cri de bête sauvage qu'il a poussé avant de mourir.

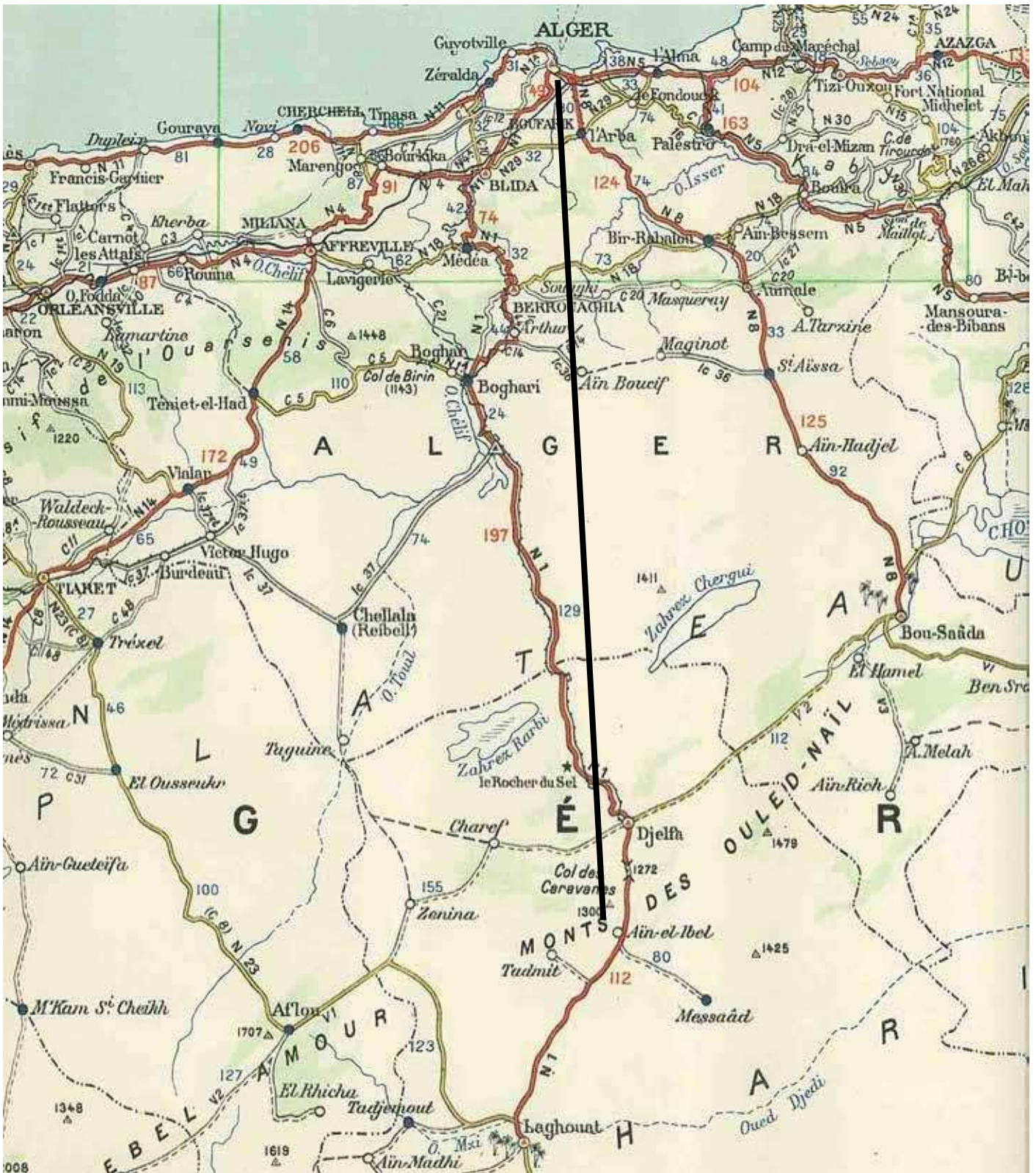
Les représentants de la Compagnie sont là et je suis félicité pour ma chance et mon sang-froid d'avoir sauvé tout de même les deux autres membres de mon équipage. Le chef-pilote, M. Delorme, me dira le lendemain que s'il avait dû choisir un emplacement pour poser l'avion de jour, c'est là qu'il se serait posé, juste sur un petit plateau bordé de chaque côté d'un précipice et que surtout les traces laissées au sol montraient un atterrissage sur le ventre parfait.

Comme on nous réclame un rapport, j'essaye de rédiger quelque chose de valable avec l'aide de mon mécano, M. Biscaylet. J'avoue en relisant maintenant que cela n'a pas été très brillant, mais pourtant, j'ai dit exactement ce qui s'est passé sans penser que quelqu'un de mal intentionné

pouvait trouver dedans matière à essayer de me descendre une nouvelle fois en flamme !

Je reviens à Marignane le lendemain où je retrouverai mon frère Guy qui attend d'être embauché dans la Compagnie d'aviation TAT que mon ami, M. Cabanès, vient de monter. La maison est vide, tout le monde est en vacances en Vendée.

Je m'endors le soir, épuisé mais surtout avec une peur au ventre irraisonnée de la proximité de toutes ces flammes, y compris celles qui me hanteront plusieurs nuits dans mes cauchemars.



Le trajet du DC 3 F-BEFK avant l'accident

Conséquences dramatiques

Quelques jours plus tard, je me rends au siège de la Compagnie au 10, rue Fortia à Marseille où je suis reçu très cordialement par le directeur, M. Freton, et le sous-directeur, M. Audoli. Ils me félicitent de m'en être tiré si bien et m'accordent quelques semaines de congés que j'ai bien méritées.

Alors que je suis au repos, j'apprends que la femme de Damman a des difficultés financières et qu'elle a besoin d'argent. J'estime que c'est mon rôle de m'en occuper et je descends à Marseille pour voir ce que peut faire la direction. Je dois ouvrir ici une parenthèse au sujet de notre couverture sociale. La seule que nous avons est la sécurité sociale créée seulement depuis à peine trois ans qui prévoit l'accident de travail mais qui ne versera pas grand-chose à la veuve.

Il n'y a pas encore d'assurance en place pour nous couvrir, étant donné que c'est encore un métier réputé dangereux. Les primes sont encore trop élevées pour nous assurer un versement de capital en cas de décès accidentel. Nos payes ne nous permettent pas de nous assurer de cette manière. Donc que reste-t-il ? Les patrons, en général, s'apitoient sur le sort de la veuve et de l'orphelin et consentent à faire un petit effort, donc c'est dans cet état d'esprit que je demande à être reçu par Monsieur Audoli. Je suis dans son bureau assis en face de lui et je lui pose la question sur ce qu'il compte faire pour la veuve de Monsieur Damman. Et là je tombe des nues !

J'entends textuellement monsieur Audoli me dire :

— *La seule chose que nous pouvons faire est de lui verser les 21/30^{ème} du mois d'août.* (Il est mort le 21 août).

Cela est tellement énorme que j'ai perdu tout mon sang-froid, je me suis mise en colère et je lui ai dit tout ce que j'avais sur le cœur en le traitant de tous les noms. J'ai même pris l'encrier qui était sur la table pour lui jeter à la figure et heureusement je l'ai reposé et je suis sortie en claquant la porte. Et bien figurez-vous qu'il n'a pas du tout apprécié et que tout le monde a entendu qu'il allait me « *foutre à la porte* ».

Heureusement, j'avais des amis à la direction qui m'ont prévenu tout de suite. Comme les papiers obligatoires de déclaration d'accident de travail avaient été remplis, je suis allé voir un ami médecin, le docteur Blumenfeld, qui m'a mis en arrêt de travail pour six mois après m'avoir fait de nombreuses radios de la tête, pensez donc, après un tel choc, personne ne viendrait me demander des comptes. Donc à la suite de l'arrêt de 15 jours déjà accordé, et avant que l'on m'envoie ma lettre de licenciement, il avait reçu l'avis de prolongation d'arrêt en accident du travail.

J'imagine la rage que Audoli a dû avoir au reçu de mon certificat !

C'est ainsi que je resterai sans travailler et pourtant étant encore pilote à Alpes et Provence, jusqu'au 15 décembre 1949. J'aurais facilement pu faire prolonger mon arrêt, mais j'aurais alors eu des problèmes d'heures de vol pour faire renouveler ma licence de pilote de transport public (celle de pilote de ligne n'existait pas encore).

Cela n'a pas manqué ! Dès l'expiration du délai d'arrêt, c'est-à-dire à compter du 15 décembre 1949, je recevais en recommandé ma lettre de licenciement à laquelle était joint un certificat de travail à la Compagnie du 1^{er} mai 1948 au 15 décembre 1949.

Je répondais immédiatement par lettre recommandée que je considérais ce renvoi comme abusif et que j'allais les attaquer au tribunal des Prud'hommes. Heureusement, je m'étais inscrit au SNOAM (Syndicat national des officiers de l'aviation marchande) qui m'a épaulé. Le président

de l'époque était M. Lafannechère, bien connu des premiers stagiaires d'Air France de 1946. Et surtout celui qui ne m'a jamais laissé tomber, M. Ballini qui représentait les compagnies privées, c'est-à-dire autres qu'Air France.

Dès le 28 décembre 1949, ils adressent en mon nom une lettre au directeur d'Alpes et Provence réclamant qu'on m'indique par écrit le motif du licenciement (ce qu'Alpes et Provence s'est bien gardé de faire, car ils ne peuvent invoquer une faute de professionnelle) et surtout le paiement de mes indemnités, soit un mois et demi de congés normal, plus six mois de préavis au terme du protocole d'accord avec les compagnies privées qui vient juste d'être signé à Paris, le 19 novembre 1949.

Le syndicat a chiffré ma demande avec les renseignements que je lui ai fournis à la somme de 410 740 francs de l'époque. Pour faire une comparaison, le minimum garanti est de 20 000 francs de fixe plus 7 000 kilomètres à 2 francs, ce qui fait 34 000 francs par mois garantis. Comme nous faisions à l'époque plus de 20 000 kilomètres par mois, on gagnait en général autour de 60 000 à 70 000 francs par mois.

N'ayant jamais eu de réponse d'Alpes et Provence à ma lettre et à celle du Syndicat, je prends contact avec un avocat à Martigues, Maître Vigne, et je ferai le nécessaire pour faire citer au tribunal M. Freton, mon directeur général, et je commence à monter mon dossier.

Nous nous apercevons que ce fameux protocole, qui a pourtant été signé entre le Syndicat national des Transporteurs Aériens (patronat) et le syndicat qui me défend et contresigné par le ministre des Travaux Publics, M. Christian Pineau, et le ministre du Travail, M. Segelle, et qui m'accorderait six mois de paiement de préavis a, dans son article 2, les deux lignes suivantes : « *Le présent protocole dont la date d'application est fixée au 25 août 1949 est conclu pour une durée indéterminée* ».

Or l'accident a eu lieu le 21 août 1949 et déjà ce sera un point de litige, surtout je n'ai pas pu avoir ce texte dans mon dossier avant la séance de conciliation qui était prévue bien avant le jugement. Ce dernier avatar m'a empêché d'obtenir ce qui pourtant est écrit noir sur blanc. Une astuce juridique dit qu'un « *chef nouveau de demande ne peut être porté à l'audience de jugement sans avoir été préalablement soumis à l'audience de conciliation* ».

Mon procès a donc eu lieu trop tôt, car au fur et à mesure que les mois suivirent, je rassemblais les textes officiels irréfutables qui m'auraient permis de doubler la somme demandée. J'aurais pu faire appel mais je ne voulais plus entendre les choses que l'avocat de la partie adverse s'était permis de dire sur mon compte à l'audience publique du 1^{er} mars 1950. D'autant plus que je n'ai pas eu la parole pour les réfuter, mon avocat m'ayant supplié de ne rien dire quoi que je puisse entendre de désagréable pour moi.

Si vous avez le courage, vous lirez les minutes du greffe de la Justice de Paix de Martigues et vous aurez une idée de la mentalité de la direction d'Alpes et Provence et de ce que j'ai pu ressentir en entendant tous ces faux jetons. Je ne peux pas cependant le retenir de rappeler ici :

« *Attendu que si ces diverses fautes, (soi-disant fautes citées avant !) de Szkolnik ne sont pas suffisamment graves pour justifier son licenciement sans préavis, elles expliquent néanmoins la volonté de la société Alpes et Provence de se séparer du requérant, que la défenderesse paraît bien avoir agi dans le seul but de garantir à la sécurité de ses passagers, de ses équipage et de ses appareils, en se séparant d'un pilote qui n'avait pas fait la preuve dans l'exercice de ces délicates fonctions, des qualités de sang-froid et de présence d'esprit indispensable dans une telle profession.* »

Quand je pense qu'ils m'ont tous félicité pour mon sang-froid et mon courage et que c'est seulement pour défendre la veuve de mon ami que j'ai récolté tous ces ennuis. Oui ! J'aurais dû avoir plus de sang froid dans le bureau lorsque je me suis mis en colère et au lieu de reposer l'encrier, bien viser, et lui envoyer au travers de la « gueule » c'est tout ce qu'une « ordure » pareille méritait ! Je ne sais par quelles influences ils ont presque réussi à persuader la veuve de mon ami Damman, que son mari était mort par ma faute et que celle-ci a cherché ensuite à m'éviter. Je crois que vous pouvez sentir ce que l'on ressent dans ces conditions comme injustice !

Heureusement tous mes camarades pilotes m'ont remonté le moral et voulaient entreprendre une action en ma faveur. J'ai toujours leurs lettres dans mon dossier tant celle de M. Robidet aux Iranian Airway, ou de M. Tantet, ou autres. Mais le travail de pilote à ce moment-là étant précaire, je n'ai pas voulu qu'ils fassent quoi que ce soit au risque de se faire vider. Heureusement aussi, les journalistes aéronautiques écrivant dans « Les Ailes », ont donné le mot de la fin sur mon accident. Il se trouve dans mon carnet de vol n°1 et je le transcris ici :

« À la fin du mois d'août, se produisait en Afrique du Nord, un accident dont, dans la métropole, on a peu ou pas parlé. Il comportait cependant des enseignements. Le DC 3 F-BEFK de la Compagnie Alpes-Provence, dû, à la suite d'une panne de moteur, se poser sur le ventre, près de Laghouat, en pleine nuit, alors qu'il effectuait le parcours Alger-Aoulef. Il comportait un équipage normal, pilote, radio, mécanicien, plus un passager : un opérateur radio de la station d'Aoulef. Le pilote Szkolnik paraît s'être très bien « défendu » puisque démuné de fusées, avec la seule aide de ses phares, il réussit à atterrir en campagne dans l'obscurité et que sur les quatre occupants, aucun ne fut tué dans l'accident proprement dit. Hélas ! Il y a eu tout de même une victime : le radio. Celui-ci pensant probablement que l'évacuation du pilote, du mécanicien et du passager allait prendre trop de temps, le passager étant lui-même devant le poste de pilotage, il estima préférable parce que plus rapide, d'évacuer l'avion par la porte arrière au lieu d'emprunter la sortie de secours de la place-pilote. C'est une mesure de sécurité élémentaire qu'aucun navigant ne devrait ignorer, nous dit-on, et que les anciens d'équipage de Marauder pour leur part, connaissent bien ».

Journal « Les ailes » N° 1236 du 8 octobre 1949.

Ceci clôture mon récit de cet accident dramatique.

Il faut noter que ce procès a eu lieu le 1^{er} mars 1950 et l'accident avait eu lieu le 21 août 1949. Question activité aéronautique, cela aurait été long de rester sans envoler pendant presque sept mois au risque même d'avoir des problèmes pour le renouvellement de ma licence. On doit prouver que l'on a effectué un certain nombre d'heures de vol dans les six derniers mois, dont une partie en vol IFR (*Instruments Flight Rules*, vol aux instruments), et un minimum de percées IFR aussi sur un terrain équipé d'au moins un ILS (*Instruments Landing System*, ceci est le système utilisé pour atterrir sans visibilité).

Ces quelques lignes pour maintenant mieux situer une continuité après cet accident du 21 août 1949. Ayant donc été en arrêt de travail pour « accident de travail » jusqu'au 15 décembre 1949, il me fallait bien prévoir quelque chose à partir de cette date, sachant que j'allais être licencié. Pendant ces quatre mois, je précise que je n'ai eu comme seule ressource que les maigres indemnités de la Sécurité Sociale. De ce fait, le mois de décembre a été dur pour les finances car Alpes et Provence ne m'a pas versé un centime depuis ma paye du mois d'août (et seulement les 21/30^{ème} du mois). En effet, comme on peut le voir dans les minutes du procès, ils prétendaient ne me devoir aucune indemnité de licenciement, pas même le paiement des congés payés restant à prendre.

Fortune des Airs

En Ju 52 à Air Fret Transimex

Il est bien évident que j'étais tous les jours à l'aéroport de Marignane et que je me tenais au courant de ce qui se passait dans les compagnies. Il y avait Aigle Azur, basée à Paris, Aéro Cargo à Lyon, les Avions Bleus à Perpignan et c'est tout. Tout cela sur DC 3. Il n'y avait aucune possibilité de travail comme pilote nulle part, je commençais à me faire du souci.

La seule compagnie privée travaillant à Marignane était une petite boîte volant sur la Corse, utilisant un vieux *Goéland* avec deux pilotes dont l'un était un ami, Boyau. Une autre devait bientôt se monter avec aussi un ancien radio que j'avais connu à la SOCOTRA en 1948 et qui avait même volé avec moi quelquefois, M. Legros. Il montait cette compagnie avec un pilote qui était aussi avec moi à SOCOTRA ainsi qu'à Alpes et Provence, M. Chauvin. En souriant, M. Legros qui était en fait le futur vrai patron, m'avait dit que si sa boîte démarrait bien, il aurait certainement besoin d'un pilote dans le futur et qu'il penserait à moi. Ceci se passait vers le mois de novembre 1949. En effet, il reçut ensuite du ministère de l'Air, l'autorisation d'exploitation de sa Société qu'il appela Air Fret Transimex (pour transit, importation, exportation). N'ayant pas de moyens financiers, il était tombé sur une combine incroyable pour avoir un avion. Les chaînes de montages installées par les Allemands à Clermont-Ferrand ayant continué à tourner pour fabriquer des trimoteurs Junkers 52, il se trouvait sur le marché un nombre important de ces avions qui restaient inutilisés. Il ne faut pas oublier que ce fut le premier avion qui fut utilisé par toutes les compagnies, y compris Air France, et dont j'ai fait voler d'ailleurs le dernier sur la ligne jusqu'en mai 1948 (à Alpes-Provence !).

Ensuite, il a équipé de nombreuses escadrilles de transport militaire. Je me souviens en avoir vu voler chez eux à Colomb-Béchar après 1954 ! Ceci pour dire que ces avions, au fur et à mesure que les compagnies se modernisaient, finissaient à l'AIA (Atelier Industriel de l'Air) de Clermont-Ferrand et qu'ils commençaient à encombrer. Donc l'État qui en était propriétaire ne savait plus quoi en faire. Il les proposait en location payable à l'heure de vol sans en assurer l'entretien qui restait à la charge de l'utilisateur. Ce fut la bonne aubaine pour Legros et c'est ainsi que courant décembre 1949, la compagnie Air Fret Transimex eut son premier avion sur l'aéroport de Marignane. Ils embauchèrent un mécano navigant qui s'appelait M. Quénaud, avec M. Chauvin comme pilote et M. Legros comme radio. Ils partirent à Clermont-Ferrand prendre livraison de ce Ju 52. Ils avaient pris comme associé un autre ami non navigant, M. Daurès, qui devait s'occuper de la partie commerciale. Je faisais donc des prières pour qu'ils m'embauchent le plus tôt possible en souhaitant qu'ils puissent louer un deuxième avion.

Quelle ne fut pas ma surprise le lendemain du Nouvel An, de voir arriver chez moi, à Saint-Victoret, M. Legros tout énervé. Il venait de se disputer avec son associé M. Chauvin qui l'avait laissé tomber et il avait prévu un vol le 4 janvier au matin qu'il ne voulait pas annuler.

Il me propose de le dépanner pour ce vol et, si Chauvin ne revient pas sur sa décision, de continuer à voler pour lui avec possibilité de devenir son associé dans la compagnie.

C'est ainsi que le 4 janvier 1950, je me retrouve aux commandes de ce bon vieux Ju 52 que je n'avais plus piloté depuis juin 1948.

Il s'agit de transporter du fret sur Alger et je décolle sans entraînement préalable, avec mon patron comme radio et M. Quénaud comme mécano. Je n'ai pas de contrat. Pas d'idée sur mon salaire et surtout pas d'assurance encore une fois. Une seule idée : « *voler* ». Nous dormirons à l'hôtel à Alger à trois dans une chambre pour diminuer les frais qui sont payés directement par M. Legros, ainsi que le restaurant le moins cher. Finis les beaux jours du pilote de ligne ! (qui d'ailleurs ne s'appelait à l'époque que pilote de transport public). Pas d'uniforme naturellement et lorsque l'avion est arrivé au parking, nous devons nous-mêmes le décharger et nous occuper des papiers, l'intervention des services de l'escale d'Air France ou d'Air Algérie étant un luxe que M. Legros ne peut pas payer.

Le lendemain, nous décollerons pour Oran où nous passerons la journée pour trouver du fret à transporter sur la France. Nous en trouvons enfin à destination de Perpignan et nous décollerons le 7 janvier pour rallier Marseille via Perpignan, trois jours pour faire 11 heures de vol à 210 km/h. Le principal pour moi est d'avoir volé et peut-être d'avoir trouvé du travail !

J'attendrai cinq jours avant que M. Legros ne fasse appel à moi et je me dis que ce n'est pas avec cela que je vais nourrir ma famille. Je refais ensuite un vol sur Alger et retour en deux jours, et là j'attendrai encore six jours pour faire le même vol. Ensuite, l'attente sera de onze jours avant de refaire Alger mais cette fois-ci encore avec Oran comme escale, avant de rejoindre Marseille le surlendemain.

Si je compte bien je n'aurais fait que quatre vols dans le mois avec 36 heures de vol ! Ma paye va être bien maigre et je n'ai rien d'autre en vue. Pourtant, les risques que je prends sont énormes car bien entendu, une fois de plus, pour rentabiliser le vol, je suis amené à prendre une surcharge tellement importante que la pauvre « *Julie* » (« *Julie* » égal Ju 52), renâcle pour prendre de l'altitude. Ayant demandé sur mon plan de vol une altitude de 4 000 pieds (1 200 mètres) que j'arrive à peine à les attendre en vue des Baléares après plus d'une heure et demi de montée. Ceci paraît vraiment dément de ma part, mais dans ma situation je n'avais pas d'autre choix devant l'insistance de M. Legros, mon radio !

Je n'ose pas penser ce qui serait advenu en cas de panne de moteur. Remarquez, on le savait très bien, c'était la « *patouille* » (*patouille* égal mer) garantie. Moi, au moins, j'en avais l'expérience. Malgré tous ces risques, ma première paye n'excédera pas 46 346 francs (comme les suivantes d'ailleurs), à titre indicatif Alpes et Provence m'a payé en 1949 en moyenne 65 000 francs par mois. Pour l'exactitude de mon récit, depuis mon arrêt en accident de travail, j'étais payé par la Sécurité Sociale de la manière suivante : la base est la moyenne des salaires perçus dans les trois mois précédents :

Juillet 1949 : 66 200 francs, juin : 53 860 francs, mai : 107 004 francs, total : $227\,064/3 = 75\,688$ francs.

Cette base étant fixée, on prend les deux tiers et ce sera donc la somme de 50 458 francs par mois qui me sera versée par la Sécurité Sociale. Je trouvais donc cette somme déjà maigre pendant mon arrêt de travail, alors maintenant en travaillant, je touche presque 4 000 francs de moins !

Je regarde ma meilleure paye mensuelle de 1949 à Alpes et Provence après retenues : 149 684 francs. Donc sur le plan matériel, c'est la Bérézina ! Je n'ai pas le choix et étant donné que je vole, tout cela est oublié.

Nous n'arrivons pas à trouver du fret à transporter. On nous propose des prix tellement dérisoires que, même en prenant encore plus de surcharge, nous perdrons de l'argent à partir du moment où nous serions en l'air.

Que faire ? Les compagnies ayant des TNA (Travailleurs Nord-Africains) à transporter entre l'Algérie et Marseille et cela leur payant largement un voyage à vide à l'aller, ces compagnies donc, pouvaient baisser les prix au maximum. Mais nous n'avions le droit que de transporter du fret. Donc : il nous fallait obtenir du ministère l'extension au transport de passagers et en attendant, trouver une solution. Nous avons essayé de faire des baptêmes de l'air sur Marignane, cela n'était pas assez rentable. On a essayé de faire des promenades aériennes sur les environs de Marseille, mais sauf le fait que cela faisait rentrer un peu d'argent liquide, c'était une opération blanche !

Alors nous nous sommes lancés dans des activités que représentait le nom de la société : importation, exportation. Nous avons commencé par le transport de légumes et notamment des poireaux. Le sol gelé en France interdisait la récolte des poireaux en terre et sur le marché ils étaient montés à des prix vertigineux. Nous avons vu qu'en Algérie il était resté très bon marché, l'astuce a donc été de les acheter au marché de gros d'Alger ou Oran ou Tunis, de les transporter et de les revendre sur le marché de gros à Marseille.

Cela nous obligeait à nous lever à trois heures du matin, à acheter nous-mêmes chez les commissionnaires en gros au meilleur prix, ensuite de les transporter nous-mêmes à l'avion, les charger nous-mêmes dans l'avion. Ensuite, je me déguisais en pilote et je transportais ce chargement (et quelle surcharge !) sur Marseille. Là, il fallait le confier à des commissionnaires en gros à Marseille (je me souviens du cours Julien aux aurores), récupérer l'argent et acheter aussitôt des fruits qu'on pourrait revendre à Alger en nous payant juste les frais du voyage.

C'était un vrai esclavage pour gagner trois fois rien et M. Legros y risquait en plus son argent qui avait servi à la première mise de fond. Un jour, nous avons fait cette opération avec des œufs. Ayant vu le prix intéressant à Marseille nous en avons acheté près de 6 000 à Alger et lorsque nous avons voulu les vendre à Marseille, le cours était tombé comme par enchantement. Raison : un bateau en avait débarqué des centaines de mille le matin même. Résultats, c'est tout juste si nous n'avons pas fait du porte-à-porte pour nous en débarrasser et chacun dans nos foyers avons eu des indigestions d'omelettes ou d'œufs au plat.

Quelquefois, M. Legros ne volait pas avec nous et je portais l'entière responsabilité des opérations d'achat et de vente. Nous embauchions alors des radios navigants de Sud Aviation tels que M. Vandier ou Dalmasso que je revois encore en ce moment (1990).

Puis vint le mois d'avril 1950. Nous avons découvert le transport d'artichauts entre la Corse et la France. Nous avons bien essayé d'acheter la marchandise pour faire double bénéfice sur le transport et sur la vente, mais les producteurs ayant déjà leurs circuits de vente, nous touchions à un monopole et nous étions déjà contents qu'ils puissent nous garantir des chargements presque réguliers tous les jours du mois d'avril.

Ce pauvre avion était chargé à bloc jusque dans les WC arrière. C'était le maximum du centrage arrière que le vol pouvait supporter. En effet, en vol, avec le maximum de flettner sur l'avant, il fallait encore pousser constamment sur le manche en avant sinon la « *Julie* » avait des velléités de monter au ciel. C'est d'ailleurs ce qui nous attendait si on continuait de jouer comme cela avec le feu !

Il m'est même arrivé à Bastia de ne pouvoir contrôler mon décollage pour cette raison et faire un beau « *cheval de bois* » (presque demi-tour) au décollage.

Une autre fois, avec Legros comme radio, et dans le mauvais temps, un moteur s'est mis à cafouiller aux environs de Toulon. Envisageant le pire, Legros m'a supplié de continuer sur Marignane en me faisant entrevoir la perte sèche que cela représentait si je dégageais sur Nice comme je

l'avais décidé. Et bien j'ai continué sur Marignane avec la peur au ventre, car je savais que si le moteur s'arrêtait nous ne pourrions pas passer les collines entourant Marseille. On est arrivé à Marignane certes, mais à dater de ce jour j'ai réalisé que si je continuais dans ces conditions, il était sûr que j'allais me tuer !

Quelque temps après nous avons eu du Ministère l'autorisation de transporter des passagers. Les seuls passagers que nous pouvions transporter étaient ceux qui bénéficiaient d'un tarif réduit donc ces fameux TNA. Et encore, certains rouspétaient de voyager dans ce tas de « *tôle ondulée* ». Mais cela faisait du bien aux finances car l'argent rentrait. Avec notre système on pouvait envisager un meilleur avenir.

Un certain jour et au dernier moment (alors que l'essence était déjà faite) on nous propose un chargement de fret assez lourd. La surcharge étant tellement importante, je demande à mon mécano de me faire vider un peu les réservoirs à une quantité bien fixée. Et nous voilà décollant vers Alger. Au bout d'une heure de vol environ, le moteur central se met à cafouiller avec des vibrations. Je décide immédiatement de faire demi-tour sur Marseille. Après les vibrations le moteur s'arrête carrément, le mécano m'annonce : « *baisse de pression d'essence* » « *merde ! plus d'essence !* ». Je ne sais pas quelles manipulations il fait, mais il me dit qu'il va pouvoir me le remettre en route, sans doute en alimentant ce moteur avec un autre réservoir. Il n'a pas fini de me dire cela qu'à son tour le moteur droit s'arrête lui aussi ! Voyant qu'il paniquait et n'arrivait pas à remettre en route ni l'un ni l'autre, j'ai compris que nous allions être obligés de nous poser en mer, d'ailleurs le troisième moteur s'est arrêté aussi. Nous voilà sans moteur et comme je suis sur une fréquence VHF, je lance un message de détresse en phonie :

— *Mayday ! Mayday ! Mayday ! Ici F-BDYE position 42° nord, panne trois moteurs, allons nous crasher en mer.*

Je répète le message plusieurs fois. Un avion d'Air France a entendu mon message et le retransmet à Marseille-Contrôle. En plus, il me dit qu'il vient d'essayer de me rejoindre car il n'est pas loin de ma position. Pendant ce temps, mon mécano a réussi enfin à me remettre le moteur central en route, puis le moteur gauche, puis le moteur droit. Heureusement que l'avion est un bon planeur car j'ai pu rétablir à peine à 200 mètres pendant que Quénaud essayait ses remises en route de moteur. À ce moment-là, l'avion d'Air France me dit qu'il me voit et qu'il ne va pas me quitter des yeux au cas où je me pose à l'eau. Les trois moteurs ont l'air de continuer à tourner, mais le mécano ne peut me donner aucune explication sur ces arrêts par panne d'essence.

Comme nous n'avons pas de jaugeurs sur la planche de bord et qu'il faut essayer de voir l'indication des flotteurs de réservoir qui sont au milieu des ailes (et faux la plupart du temps) nous nageons dans la plus parfaite incertitude et on s'attend à chaque instant à l'arrêt des moteurs ! C'est ainsi que le cœur serré on rejoint Marignane péniblement, toujours escorté par notre camarade d'Air France qui reprendra sa route seulement lorsque nous aurons passé l'Estaque.

Lorsque nous sommes posés, j'ai encore les jambes molles, tellement on a eu la trouille pendant un temps qui nous a paru un siècle. Après avoir vérifié les quantités avec la jauge en bois, il nous restait tout de même assez de carburant mais un des réservoirs était complètement vide. C'était donc bien mon mécano qui s'était « *mélangé les pinceaux* » et avait mal géré ses alimentations des moteurs et avait bien failli nous faire prendre un bon bain. Dans une compagnie normale, cela aurait fait beaucoup de vagues. Mais chez nous cela s'est terminé au bar où le mécano, ayant payé la tournée, s'est excusé pour sa faute.

Nous étions souvent obligés de traverser la Méditerranée sous le mauvais temps, pour éviter le givrage et nous volions à 300 mètres au-dessus des flots. C'est là qu'il m'est arrivé plusieurs fois

dans les éclairs et sous la grêle de voir un spectacle inouï. En effet, sur une largeur de plus de 100 mètres, la mer était aspirée par un orage et faisait une trombe d'eau montant dans le cumulo-nimbus d'orage en donnant un spectacle dantesque.

Fin mai 1950, avec un plein de passagers TNA, nous décollons vers Alger. Nous sommes encore dans le tour de piste de Marignane lorsqu'un des trois moteurs se met à vibrer fortement avec des claquements secs. Je fais arrêter le moteur, mais comme il n'y a pas de possibilité de mettre l'hélice en drapeau, le moteur continue de tourner et nous freine pas mal. Nous sommes encore en surcharge et j'ai du mal à faire voler cette « *trapanelle* » (en argot aviation : avion).

Enfin, comme nous sommes au-dessus du terrain, je demande à la tour de nous reposer tout de suite pour vérification d'un moteur en minimisant au maximum le danger. Ceci pour éviter que le Bureau Véritas vienne y mettre son nez. C'est le contrôle officiel qui décide si l'avion est en état de vol et autorise ou refuse toute exploitation d'un avion.

Nous nous reposons donc et le mécano, après vérification, constate que nous avons complètement éclaté un cylindre du moteur incriminé. Il faut donc envoyer nos passagers vers une autre compagnie, car il faut une journée pour réparer. M. Legros fait grise mine, mais je n'y suis pour rien. Notre mécano s'occupe donc de la réparation tout seul d'ailleurs et me prévient le lendemain qu'il a changé le cylindre. J'exige au minimum un vol d'essai. M. Legros fait encore grise mine. Oh ! Cela ne me plaît pas du tout, surtout que je ne suis pas satisfait de cet essai. Le moteur vibrote encore un peu et je dis qu'on ne peut pas partir sur Alger tant que cela sera comme ça !

M. Quénaud, notre mécano, passera encore toute la journée du lendemain sur le moteur. Je suis d'ailleurs là pour le « *point fixe* » avant de le déclarer OK, il faudra encore pas mal de mise au point moteur. Et c'est là que j'apprends que le cylindre de rechange vient d'un ferrailleur qui se trouve à Gignac et qu'il n'était pas tout à fait valable. C'est encore Legros qui s'est débrouillé et je ne suis pas content du tout !

Je veux discuter avec lui et nous nous disputons. Pour économiser un sou, il fait fi de la sécurité. Nous en arrivons à ce que je lui donne ma démission sur le champ. Je lui promets de lui faire le vol sur Alger qui était prévu et à compter du 1^{er} juin (nous sommes le 28 mai) et de ne plus compter sur moi. Il me fait comprendre que ce n'est pas chic de ma part, car lorsqu'il m'a embauché cela m'a bien aidé. Je suis obligé de le reconnaître, et nous nous mettons d'accord qu'il me laissera partir dès qu'il aura trouvé un autre pilote pour me remplacer.

Je prends un gros risque car je sais d'avance que je ne vais pas trouver une place de pilote facilement. Ce que je n'admets pas c'est la stupidité de M. Legros de prendre des décisions concernant le vol, alors que je suis le seul, en tant que commandant de bord, à pouvoir prendre une décision (il n'est que mon radio) et surtout sa cupidité qui lui ferait oublier complètement notre sécurité. Je continue donc à voler pour lui, le 1^{er} juin sur Alger puis un autre vol prévu le 4 juin me fait décoller de Marignane et je fais demi-tour après 5 minutes de vol, le moteur recommençant à vibrer. Enfin le 5 juin, je décolle encore pour Alger, permettant à Legros de rechercher mon futur remplaçant. Nous ne rentrerons à Marseille que le 8 et je vois sur mon carnet de vol que ce sera le dernier vol pour lui. En effet, un ami à moi que j'ai connu à Air France pendant le stage de 1946, M. Vergès, se propose mais à la condition que son mécanicien navigant soit embauché en même temps que lui. Donc « *exit* » le pauvre Quénaud qui se retrouve lui aussi sur le sable.

M. Legros refuse de me payer mes vols de juin. Je suis tellement content de pouvoir partir que je n'insisterai même pas !

Je ne manque pas de lui dire que s'il continue de cette manière il est sûr qu'il va se tuer ! Et fran-

chement je m'en souviens encore, c'est une sorte de délivrance pour moi de plus avoir à risquer ma vie bêtement.

Me revoilà une fois de plus au chômage, à écrire partout et à traîner sur l'aéroport de Marignane à la recherche d'un emploi.

L'Avro *Anson* du bar *Cintra*

Un jour, je rencontre Monsieur Quénaud qui a trouvé à s'occuper d'un avion particulier qui se trouve sur le terrain d'Aix-les-Milles, un petit bimoteur anglais Avro *Anson*. Cet avion appartient à un M. André, propriétaire du bar *Le Cintra* en bas de la Canebière. Il a un pilote dont il n'est pas content et qui surtout n'as pas de qualification de pilote de transport public. Nous descendons à Marseille à son bar est là, avec Quénaud, il nous propose de nous en occuper. Pour la paye, on verra !

Il nous demande de ramener son avion à Marignane où il veut qu'il soit basé maintenant. Avec Quénaud nous allons donc à Aix et nous sortons cet avion d'un hangar. Nous voyons ce type d'avion pour la première fois tous les deux et nous avons du mal à mettre les moteurs en route.

Ce n'est pas le tout, mais il va falloir le décoller maintenant !

Pas si fier que cela, sans connaître ses vitesses de décollage et d'approche, nous voilà alignés au bout d'un terrain en herbe et il va bien falloir décoller. Les moteurs ont l'air de tourner rond et nous voilà partis, nous sommes en l'air et miracle ! Cela vole.

En cinq minutes à peine nous sommes à Marignane où je pose cet avion sans grosses difficultés. Nous nous rangeons au parking non loin de ce vieux Ju 52 F-BDYE qui est tout décapoté, le mécano de Vergès lui faisant une sérieuse révision avant toute chose.

Dès qu'un nouvel avion se trouve sur un terrain, tout le monde est curieux et vient voir de quoi il s'agit. Cet Avro *Anson* F-BEDZ est joliment peint et je dis à tout le monde que je suis le pilote particulier du propriétaire de cet avion. Je ne sais même pas si je serai payé un jour mais c'est vrai, j'ai été embauché sur parole.

Pendant deux semaines, l'avion restera au sol sans nouvelles de son propriétaire. Un jour, pour le plaisir et sans autorisation, je décide de voler un peu autour du terrain (le 30 juin) cela m'a fait bien plaisir et j'ai presque l'impression que cet avion est à moi. Une semaine plus tard, le 9 juillet 1950, M. André me demande de me préparer pour aller passer la journée à Carpentras. En effet, ce dimanche il y aura une grande fête à l'aéro-club dont le président est un de ses amis. Nous nous envolons donc pour cette petite ville de Carpentras à une centaine de kilomètres au nord-est d'Avignon, avec à bord M. André et mon fidèle Quénaud. Nous mettons à peine 25 minutes pour nous y rendre. C'est un tout petit terrain en herbe à peine suffisant pour me poser. Dès notre arrivée, nous sommes accueillis comme le clou de la fête.

L'avion fait sensation car ce doit être le premier bimoteur qui se pose dans ce mouchoir de poche. On nous conduit aussitôt en ville où a lieu un grand banquet et nous sommes assis à la table des officiels. Nous en sommes au dessert quand M. André vient me demander de donner des baptêmes de l'air pour ses amis. Nous remontons au terrain et pendant une heure et demi je décollerai et me reposerai avec cet avion que je connais à peine.

Je me souviens qu'il y avait une pagaille monstre, tous les petits avions décollant ou se posant dans tous les sens. Le seul critère de direction étant la « *biroute* » (manche à air). C'est ainsi qu'au décollage j'ai failli emboutir un petit biplan qui a traversé mon axe de décollage sans vergogne

et surtout sans rendre compte. C'était encore un jour où le Dieu des pilotes gardait son œil sur moi. Merci !

Le soir, nous rentrerons sur Marignane avec cet avion qui ne marche pas si mal après tout.

Avec Quénaud, nous essayons de tirer un peu d'argent pour le travail que nous venons de faire, mais M. André ne nous donne pas un sou et ne nous promet rien. Ce n'est pas possible qu'un type ait le culot de faire travailler des gens sans les payer.

Comme je ne veux pas me faire avoir, je démonte le poste radio et je l'emmène chez moi. Je ne le rendrai que lorsque je serai payé. Décidément l'argent ne tombe pas souvent et cela va encore être un mois de vaches maigres.

Tour de France avec l'Escadrille Mercure

Heureusement, le lendemain je reçois une lettre de Paris pour me présenter au Bourget comme pilote à l'Escadrille Mercure. Compagnie d'avion-taxi où j'avais fait mon premier essai en octobre 1946 à Issy-les-Moulineaux, mais qui n'avait pas pu me prendre, vu la lenteur de l'Administration pour me délivrer les brevets et les licences nécessaires.

J'arrive donc au Bourget et je me présente au chef-pilote. Il se trouve que c'est un ami, M. Cazilhac, dit *La Mollusque*, surnom qu'ils avaient gardé du temps où il était pilote sur *Halifax* dans une escadrille de bombardement anglaise pendant la guerre. C'est justement ce fameux pilote qui, en s'engueulant avec Muratelle (chef-pilote de la SOCOTRA), m'avait permis de faire mon premier vol de ligne seul sur Ju 52 le 24 février 1948.

Je suis accepté d'office et le lendemain, je vole en double avec lui sur Beechcraft 18 S, bimoteur tout neuf et tout brillant qui leur sert pour répondre à la demande de transport comme le ferait un taxi, mais pour n'importe quelle destination.

Ce jour-là, nous travaillons pour un journal sportif : *But et Club*, cela pour le Tour de France cycliste de 1950. Le travail consiste à nous rendre à Metz où doit s'arrêter l'étape du jour. Dès l'arrivée, les motards avec leurs photographes foncent vers le terrain d'aviation. Nous devons être prêts pour le décollage, porte arrière ouverte et moteur en route. Dès que le motard arrive, le photographe nous jette son paquet de pellicule dans l'avion, ferme la porte et nous décollons aussitôt pour le Bourget avec le seul objectif d'amener ses pellicules le plus vite possible.

Au Bourget, les moteurs à peine arrêtés, un motard est là pour prendre ce précieux chargement et l'amener à son journal pour que celui-ci sorte le premier son édition sur Paris le soir même. Là au moins cela me plaît, fini la surcharge ! Si nous transportons un seul kilo c'est bien le maximum !

Le lendemain, nous ne volons pas car Metz était une étape repos pour les coureurs. J'en profite pour regarder un peu dans l'aéroport, je retrouve pas mal de copains soit d'Air France ou des compagnies privées qui sont basés au Bourget, tel que Air Transport (qui était à Lille auparavant), Aéro Cargo, ou même Boussac qui a un avion pour transporter ses chevaux de courses.

Mais surtout, je tombe sur Aigle Azur qui recherche des pilotes pour la saison d'été, des saisonniers en somme. Ils n'ont que des DC 3 et je les interroge puisque j'ai été pilote sur cet avion près de 1 200 heures à Alpes et Provence. Ils me proposent de m'embaucher tout de suite si je veux, mais de leur donner une réponse rapidement.

Intérim à Aigle Azur

Je suis vraiment gêné, car je me suis déjà engagé vis-à-vis de la société Escadrille Mercure et en plus le chef-pilote est un ami, mais il n'y a pas de comparaison entre les deux places. Aigle Azur est une très grosse boîte qui vole beaucoup en Indochine et qui a un réseau de ligne sur toute l'Afrique jusqu'à Dakar, sur toute l'Afrique du Nord, ainsi que l'Espagne, l'Italie et naturellement toute la France. Mon choix est fait ! Je vois donc M. Cazilhac et lui demande de me laisser partir. Il n'est pas très content naturellement, mais il a bien compris où était mon intérêt.

Je signe donc un contrat avec Aigle Azur, qui a son bureau sur les Champs-Élysées, juste au-dessus de l'ancien Lido. Ils me promettent verbalement de me garder pour l'hiver et si besoin est, de me faire travailler en Indochine. Je n'ai pas pu y aller avec mon escadrille pour les raisons que vous savez, je ne montre pas beaucoup d'empressement pour cette éventualité (je m'en mordrai les doigts plus tard).

Donc trois jours après mon vol pour l'Escadrille Mercure, je me retrouve en vol sur un DC 3 comme passager pour rejoindre Nice, qui sera ma base d'affectation. Je volerai ainsi en double pendant 10 jours sur Ajaccio, Tunis, Milan, Alger, Oran, Valencia, Genève, Bône, Bastia et Calvi (55 heures en 10 jours !).

La plupart du temps, mon pilote instructeur sera M. Bardot qui est en somme le chef du secteur de Nice. Et le 29 juillet sera mon dernier vol en double. Il m'en fait baver et je les en remercie car en somme n'ayant jamais fait de stage, je ne suis pas si fort que cela en vol aux instruments pour effectuer une percée sur un terrain. Il ne manque jamais de me tirer les rideaux de mon pare-brise et de me faire effectuer une percée sous capote, chaque fois que l'on doit se poser sur un terrain équipé des moyens radio ILS ou autres. Lorsqu'on arrive à 200 pieds (61 mètres) le rideau m'est retiré et je dois poser l'avion en digérant rapidement le passage du vol aux instruments au vol à vue, ce qui fait partie aussi de l'entraînement. En réalité, surtout à Paris, si on fait une percée réelle on est guidé par la luminosité des rampes d'allumage disposées 200 ou 300 mètres avant l'entrée de piste, que l'on voit bien avant de percer la couche de nuages.

Me voilà « lâché » à nouveau le 9 août 1950 sur le trajet : deviner ? Marseille-Alger !

Cela fait la troisième compagnie qui me lâche sur ce même trajet. Nous volons à trois, moi comme pilote, un mécano naviguant et un radio navigant. Les « rotations », comme ils l'appellent, durent de quatre à sept jours et nous tournons tout autour de la Méditerranée aussi bien l'Espagne, l'Algérie, la Tunisie, le Maroc, l'Italie, la Corse et toutes les villes de France, à Paris aussi bien Orly que le Bourget, sans oublier la Suisse avec Genève. Ma famille est à Marseille (Saint-Victoret) et il m'arrive de temps en temps d'avoir un ou deux jours de repos.

En fait, nous volons énormément, plus de 100 heures par mois. Ces heures étant comptabilisées du décollage à l'atterrissage, cela fait plus du double en heures de présence. Je ne m'en plains pas car j'ai la boulimie de voler. Surtout après mon aventure d'Alpes Provence qui m'a fait rester au sec près de six mois.

Les avions sont bien entretenus et je n'ai aucun ennui moteur. Les équipages avec qui je vole sont sympas et je sens qu'on me fait confiance.

Août, septembre et octobre se passent, j'ai peut-être une chance de rester pour l'hiver d'autant plus que le 22 octobre, je suis désigné pour un vol sur Dakar. Le mécano est M. Toutain qui habite presque sur le terrain de Marignane et le radio est M. Dubois. Je suis tout heureux de faire cette Ligne qui est celle où Mermoz, Guillaumet, Saint-Exupéry ont écrit leurs exploits en lettres d'or.

C'est en lisant les récits de Joseph Kessel qu'il l'a si bien décrite que je connais par cœur les escales où je dois passer : Madrid, Casablanca, Agadir, Villa-Cisneros, Port-Étienne et Dakar pour finir. Moi je m'arrêterai là en rêvant qu'eux, ils continuaient ensuite sur Natal en Amérique du Sud. Nous dormirons à Madrid, puis à Casablanca pour faire de jour le reste du trajet sur Dakar. Une nuit très courte à Dakar à l'hôtel sur l'aéroport et nous repartons au petit jour vers Paris avec une seule escale de nuit à Casablanca. Je finis le 26 octobre au soir et je rentre chez moi en passager sur Marseille. À mon arrivée, une lettre recommandée m'attend. Mon contrat avec Aigle Azur est terminé et il n'est pas prolongé !

Me revoilà une fois de plus au chômage ! Pourtant j'espérais rester après ce voyage sur Dakar qui n'est pas confié aux débutants. Je n'ai rien à dire, étant donné que je n'étais employé que pour la saison. D'abord je vais me reposer car je viens de faire près de 350 heures de vol en un peu plus de trois mois. Ce n'est rien ! Après on verra !

Après un mois de vacances à mes frais, je me décide à envoyer ma candidature de pilote à toutes les compagnies privées, une fois de plus. J'y inclus Aigle Azur où je dis alors que je suis volontaire pour être affecté en Indochine. Je suis obligé de renouveler ma demande, ne recevant aucune réponse. Enfin je reçois une lettre du Directeur Général, M. Klein sur le style :

« Votre candidature retient toujours notre attention, les effectifs sont complets, dès que nos disponibilités en Indochine nous permettront de faire appel à vos services, nous ne manquerons pas de vous contacter immédiatement ! »

C'est la manière polie de dire « Non ».

J'ai aussi reçu une réponse pour ma candidature à Air Maroc où pourtant un camarade de stage aux USA est chef-pilote. Il me répond gentiment que pour la période d'hiver ils ne volent pas assez et que ces pilotes n'accepteraient pas qu'il m'embauche maintenant.



Pilote à Air Algérie



Le colonel Alias

Il ne reste guère d'autres compagnies sauf Air Algérie, mais je sais d'avance que pour y entrer, le colonel Alias, ancien chef du GLAM, Groupe de transport ministériel, n'accepte que les anciens militaires de son groupe et surtout qu'ils ont une réputation de pilote très bien formés, après de nombreux stages de vol PSV à Brétigny. Ils font d'ailleurs régulièrement des vols sur l'Angleterre par tous les temps, ce qui fait la différence avec moi qui me considère comme un pilote n'ayant fait aucun stage sur la ligne et donc encore un pilote de « *beau temps* » comme on disait à cette époque.

En désespoir de cause, j'envoie tout de même ma candidature à Alger, le 28 mars 1951. Quelle surprise ! Une semaine plus tard, je reçois une réponse signée du colonel Alias qui me demande de me présenter à Alger dès que possible, pour l'examen de ma candidature de pilote. L'escale d'Air Algérie de Marignane doit me faire un billet gratuit pour Alger.

C'est ainsi que le 6 avril 1951, je me trouve dans le bureau des Opérations d'Air Algérie, attendant le cœur un peu serré d'être reçu par le directeur d'Exploitation, ce fameux colonel, qui ne l'est plus puisque civil, mais à qui tout le monde continue de lui donner son grade. Je suis reçu d'une manière toute amicale qui me surprend. Les premiers mots sont au sujet de mon accident d'Alpes et Provence. Il est très bien renseigné sur les circonstances qui l'ont causé, d'autant plus qu'à cette époque il était président du SNTA (Syndicat National des Transporteurs Aériens).

Ce syndicat avait été créé par les patrons des compagnies privées pour faire contrepoids à notre Syndicat de Pilotes qui commençait à devenir tout-puissant, le SNOAM (Syndicat National des Officiers de l'Aviation Marchande). Le qualificatif « *pilote de ligne* » n'existait pas encore et ce syndicat représentait aussi bien pilotes, que les mécaniciens ou les radios. Ce ne sera qu'en 1955, tout en restant groupés, qu'il y aura un syndicat de pilotes, le SNPL (Syndicat National des Pilotes de Ligne) et un syndicat de mécanicien, le SNOMAC (Syndicat National des Officiers Mécaniciens de l'Aviation Civile). Plus tard, il y aura aussi un syndicat pour les hôtes et les stewards, le SNPC (Syndicat National du Personnel Navigant Commercial). Les pauvres radios navigants ont par la suite été obligés de se reconverter à partir du moment où la radio en graphie (morse) a été remplacée par la communication en phonie directement par les pilotes.

Après ces explications, je reviens donc dans le bureau du colonel Alias. Il me dit cette chose incroyable à entendre après mon procès :

— *Je peux vous dire que vous vous êtes très bien défendu lors de votre accident et que vous ne pouviez rien faire étant donné les circonstances, votre surcharge est votre marge d'altitude par rapport au relief ne pouvaient pas vous permettre autre chose que ce qui vous êtes arrivé. Donc je puis vous dire que nous n'en tenons aucun compte. Si vous êtes libre, je vous engage immédiatement. Vous voyez M. Israël le chef-pilote à qui je donne les ordres pour votre entraînement en Ligne.*

Là-dessus, un large sourire et une franche poignée de main et même je m'en souviens, une tape amicale sur l'épaule. Mon cœur déborde de joie, non seulement d'être à nouveau en course, mais aussi qu'une personne aussi compétente me blanchisse de toutes les « *insanités* » que j'ai entendues lors de mon procès.

Car il faut bien le dire, la mort de mon radio m'a souvent empêché de dormir et il m'arrivait de m'accuser d'incapacité et de me sentir quelque part un peu responsable de sa mort.

Je me souviendrai longtemps de ce 6 avril 1951, jour de chance !

Je vois aussitôt le chef-pilote qui se renseigne exactement sur mes heures de vol et mes qualifications. Il me programme le lendemain pour une séance de link trainer car Air Algérie à son link trainer propre et là on ne peut pas tricher sur son aptitude. J'avoue qu'il faut que je serre les dents pour faire du bon travail en PSV (pilotage sans visibilité). Il ne faut pas oublier que cela va faire presque six mois que je n'ai pas mis les pieds dans un avion.

Comme vous le savez, je suis dans une petite maquette d'avion, enfermé dans le noir avec tous les instruments éclairés sur une planche de bord qui reproduit ceux d'un avion. Le moniteur, M. Coquot, a devant lui la réplique de ces mêmes instruments et en plus peut suivre mon parcours par rapport aux moyens radio qu'il a introduit, par l'intermédiaire d'un « *crabe* ». C'est une installation qui peut se déplacer sur une plaque de verre sous laquelle a été glissé le plan des installations d'un terrain d'aviation où se trouve au moins un radiophare, pour l'utilisation d'un radiocompas, et un ILS pour l'atterrissage sans visibilité. Cette installation est munie d'un marqueur, lequel laisse sur la vitre la marque de la route que vous suivez exactement et le moindre changement de cap est ainsi enregistré. Lorsque vous sortez de cet engin, le moniteur peut vous dire si vous ne tenez pas l'attitude, la vitesse ou le cap sans aucune possibilité de discussion. Je sais en plus, que le chef-pilote regarde comment je me débrouille et qu'à la sortie ce sera ma fête si je fais du mauvais travail.

Cela a dû marcher car nous allons ensuite aux opérations et me voilà programmé pour un test en vol dès le 9 avril, devinez vers quelle destination ? Et bien toujours sur cet Alger-Marseille et retour ! Cette fois-ci simplement c'est au départ d'Alger. Ce vol sur DC 3 a été concluant puisque en rentrant, le chef-pilote me programme avec lui, le reste de la semaine. Puis il me mettra en double avec les pilotes chevronnés tels que M. Gay, Dietz, Faure, Mériac et aussi Estaria que j'avais connu lorsqu'il était pilote à la SOCOTRA. D'ailleurs il faut que je raconte ce qui nous est arrivé avec lui sur un Marseille-Alger toujours !

La foudre

Ce fut une traversée par un temps exécrable d'orage, radio : Dumont, mécano : Louche.

Nous nous faisons tabasser dans les nuages avec la grêle qui martèle l'avion dans un bruit infernal. Nous sommes, en plus, en plein givrage, nous sommes obligés de faire fonctionner les dégivreurs pneumatiques des ailes, nous mettons aussi en route le dégivrage d'hélice qui, par un système approprié, répand du glycol sur le bord d'attaque des pales d'hélice.

Souvent cela ne marche pas car ces bords au lieu d'être lisses, sont tous rugueux, et la glace prend quand même. Cela déséquilibre tant ces hélices que le moteur tressaute comme s'il allait s'arracher. Le seul moyen que nous ayons trouvé est de réduire à fond puis de mettre plein gaz, ceci ajouté au glycol permet à la force centrifuge de débarrasser un court moment les pales d'hélice. C'est très impressionnant au milieu du tabassage et des nuages, car il faut maintenir l'assiette de

l'avion avec l'horizon artificiel, l'avion voulant cabrer ou piquer suivant les variations de puissance demandées au moteur, en plus du rugissement à mise plein gaz et des coups de marteau sur le fuselage lorsque les morceaux de glace se détachent des hélices, sans compter les feux de « *Saint-Elme* » qui illuminent tout l'avion dans une aura bleutée impressionnante

Ajouté à tout cela, le radio Dumont nous crie qu'il n'arrive pas à rentrer son antenne pendante (10 à 20 mètres de câble qui pendent sous l'avion). Le passe-câble (*jardillier*) étant sans doute lui aussi pris dans la glace. C'est un bon moyen pour attraper la foudre à coup sûr. Dans cette éventualité, les radios avaient pris l'habitude de ne pas fixer le plancher sous leurs pieds de façon à pouvoir cisailer ce câble d'antenne plus facilement. Il n'avait pas fini de nous le dire, que son antenne ramasse la foudre et aussitôt en plus de l'odeur d'ozone habituel, nous sentons une odeur de fumée. Vite, il soulève son plancher et demande un extincteur.

Il y a effectivement des flammes sous le plancher, elles sont alimentées par le gras du liquide hydraulique qui, à la longue, arrive à imprégner le fond du fuselage à cet endroit où passent la plupart des tuyaux alimentant en pression hydraulique les volets, le train d'atterrissage et même les freins. Comble de l'horreur les tuyaux d'alimentation d'essence passent là aussi !

Le pilote M. Estaria me dit :

— *Petit, tiens bien l'avion, ça va mal, je vais essayer de l'aider.*

Cela sent de plus en plus le « *cramé* » et j'entends les jurons et les coups d'extincteur. Je m'attends à chaque instant à une explosion. Je suis tout seul au poste dans la fumée au milieu de tout ce chambardement. Quelle trouille ! Mais il faut tenir et surtout espérer qu'ils vont réussir à éteindre ce feu !

Enfin il est maîtrisé et M. Estaria revient devant me rassurer. Il est encore tout pâle et avoue qu'il a vraiment eu peur. Pourtant c'est un ancien pilote de bombardement qui, tout comme moi, a de nombreuses missions sur l'Allemagne pendant la guerre. Si le plancher avait été fixé, nous aurions à coup sûr explosé. Une fois de plus, l'accident aurait eu lieu sans qu'on puisse en dire la raison ! Et comme toujours aussi, ce serait la faute de l'équipage. C'était la mode à cette époque où il faut dire que les accidents étaient nombreux. Je dois reconnaître que là encore, le Petit Jésus des pilotes a gardé un œil sur moi ! C'était le 24 avril 1951.

« **Lâché** » à Air Algérie

Je vais voler en double pendant un mois exactement et enfin, le 10 mai, je suis « *lâché* » en commandant de bord, devinez sur quelle ligne ? Encore sur Marseille-Alger. Coïncidence !

Pour l'histoire, la composition des équipages se faisait de la manière suivante à Air Algérie : le mécanicien navigant était affecté à son avion, ce qui lui permettait d'en assurer parfaitement le suivi, et le radio volait toujours avec le même pilote. Il me fallait donc choisir un radio qui veuille bien de moi.

Ce fut M. Armanet avec qui je devins naturellement ami. Jusqu'au jour où je lui ai parlé d'Aigle Azur qui, je le savais, recherchait des radios pour travailler en Indochine. Au cours d'une escale à Paris, il est allé se présenter et vu la paye qu'on lui offrait, il a tout de suite accepté et nous a laissé tomber. Étant donné les nombreuses embauches et certains départs, le système de formation d'un équipage fut malheureusement abandonné à mon grand regret car cela donnait une cohésion formidable et surtout une confiance sans faille, les uns avec les autres.



▲ *DC 3 d'Air Algérie*

▼ *Au Sahara : Robert Pointe (OMN), ?, Claude Skolnick (CDB) et Georges Bonnot (radionavigant)*



Jusqu'au mois de juin 1951, je vis seul à Fort-de-l'Eau, à l'hôtel de la Chésa, n'osant pas encore faire venir ma famille à Alger avant d'avoir passé les deux mois d'essai stipulé sur mon contrat d'embauche. Je deviens ami avec le propriétaire et j'y suis comme chez moi. Il a monté un petit cabaret qui donne sur la plage et il arrive à faire venir quelques artistes à la recherche de « cache-tous et même la Miss France de 1949 dont il devient amoureux fou.

C'est un Suisse qui semble avoir les moyens et il ne lésine pas pour la séduire, les bouteilles de champagne sont l'ordinaire de nos soirées. Pour ne pas trop faire jaser, ils m'invitent tous les deux à leur table et ainsi je deviens le confident dont on ne peut plus se passer. La Miss est splendide et, ce qui ne gâche rien, d'une extrême gentillesse. Elle chante presque tous les soirs et elle attire du monde dans cette petite boîte avec sa voix chaude et les chansons d'Édith Piaf.

Pour moi, j'ai l'impression de revivre après avoir tiré la langue pendant presque six mois. Je réussis à avoir seulement quatre jours de repos pendant le mois d'avril, je n'ai pas le droit de demander plus. M. Estaria me propose de me prêter sa villa pendant le mois de juin et c'est avec plaisir que j'accepte. C'est une villa située sur les hauteurs d'Alger, à deux pas de la basilique de Notre-Dame d'Afrique et de son balcon, on domine la Pointe Pescade et naturellement toute la baie d'Alger, c'est magnifique ! Il me demande de venir avec ma famille le 1^{er} juin.

Encore à Mahon

Donc j'embarque toute ma petite famille vers Alger et je m'arrange pour être leur commandant de bord. En traversant la Méditerranée, je demande à l'hôtesse de faire venir mes enfants devant pour qu'ils puissent voir les Baléares. Nous sommes sur pilote automatique et au moment où l'on commence à survoler Minorque, l'avion part en cabré brutal !

Je bondis sur le pilote automatique pour le déconnecter et je pousse le manche à fond en avant sans que l'avion réagisse, j'augmente la puissance des moteurs et rien n'y fait, seulement un peu plus de vitesse au badin mais juste assez pour que l'avion ne « *s'enfonce* » pas. Il n'est pas question que je ramène le manche en arrière car dans mon « *mental* » de pilote, je vais décrocher et tomber en perte de vitesse et ensuite, une chute qui peut aller jusqu'à la vrille et l'avion cassé en vol. L'avion vole dans cette position et a l'air de se maintenir quoi que je fasse aux commandes. C'est alors que j'aperçois là-bas sur la gauche, la petite ville de Mahon tout à l'est de Minorque. Je sens qu'avec un large virage et en descendant doucement, je peux atteindre ce petit terrain où je me suis déjà posé en urgence il y a près de trois ans (le 6 juillet 1948).

Ma décision est prise et c'est ainsi que je me trouve en finale, cette fois-ci, il n'y a pas de vaches, on sort le train, pleins volets et c'est alors que tout l'avion se met à vibrer et que je sens enfin des commandes normales.

Je me permets de faire un atterrissage très doux, nous arrivons au parking et c'est là que l'on commence à se poser des questions ?

Mais que s'est-il passé ? La seule certitude est que je vais avoir des ennuis car je ne trouve pas d'explications. Heureusement le mécano est un ancien du GLAM et il sera plus cru que moi jeune pilote qui vient d'arriver.

Lui aussi ne comprend pas et surtout il me dit qu'on peut remercier le Bon Dieu d'être sur le « *plancher des vaches* ». Nous passons un message à Alger et le lendemain, ils envoient un avion pour prendre les passagers et d'après eux (le colonel Alias est à bord), cela viendrait d'une sortie intempestive des volets. Pourtant le mécano est formel, lorsqu'il a sorti les volets en finale, il a

bien vu l'index de l'indicateur de position des volets partir de zéro. C'est ce qui va me sauver la mise, car le colonel Alias me demande simplement de faire un rapport et il n'est pas sûr de sa version. Simplement, on changera les vérins des volets par sécurité et nous repartirons sur Alger le 3 juin en couchant deux nuits à Mahon « *deuxième fois* ».

Dès l'arrivée, le chef-pilote, M. Israël, fera un vol d'essai où il ne décèlera rien d'anormal. Bizarre tout de même ! Moi j'ai une explication que personne ne veut entendre, pourtant j'arrive à intéresser M. Israël qui est tout de même un ingénieur qui sort de Sup'Aero, la grande école de toute l'aviation, mais il me dit que ma version sans être fantaisiste et tout à fait probable.

Pourtant ! Son explication de vol au second régime ne tient pas étant donné toute la puissance demandée aux moteurs. Pour moi, cela a sans doute commencé par un vol en deuxième régime, mais étant donné qu'en mettant le manche « *au tableau* » et la puissance rien ne s'est passé, c'est qu'autre chose s'est produit.

Je soutiens qu'après le cabrage exagéré de l'avion, il s'est trouvé un moment en piquant du nez où la gouverne de profondeur, s'est trouvée dans l'ombre aérodynamique des ailes et n'avait pas assez de flux d'air pour avoir une action sur l'assiette de l'avion (l'ombre en question est le tourbillon du flux d'air ayant été perturbé par le profil des ailes).

Personne n'a voulu croire à ma version, mais surtout je n'ai pas trop insisté, bien content que cet incident n'ait pas de conséquences sur mon embauche définitive qui ne doit avoir lieu que le 5 juin, quatre jours plus tard.

Installé à Aïn-Taya

Nous nous installons chez M. Estaria qui nous a laissé les clés, n'ayant pas voulu retarder ses vacances. Je ne suis pas souvent avec ma famille, volant presque tous les jours. C'est le moment des départs en vacances et les avions sont pleins. Ma famille repart, je reviens de nouveau loger à Fort-de-l'Eau et je me mets à la recherche d'un logement au cas où mon contrat me confirmerait dans mon emploi.

Au mois d'août, je demande à être reçu par le colonel Alias, en prétextant l'entrée en maternelle de mon aîné. Ma période d'essai se terminant le 10 novembre 1951, il serait trop tard pour l'inscrire à l'endroit où je trouverai à me loger. En fait, j'ai trouvé une magnifique villa avec un jardin immense situé à l'arrière d'Aïn-Taya, sur la côte à environ 15 kilomètres de l'aéroport de Maison-Blanche. Je dois donner une réponse rapidement au propriétaire, mais il faut que je sois sûr d'être engagé. Je me méfie tellement après ma déconvenue d'Aigle Azur que je veux une certitude d'être titulaire. Mon entrevue avec le colonel Alias est très paternaliste et il m'assure que je peux m'installer en Algérie, car il est certain qu'il me titularisera le 10 novembre.

Nous nous installons donc dès septembre et tous mes avatars de carrière sont maintenant derrière moi.

Je me jure que, quoiqu'il arrive, je resterai pilote à Air Algérie.

J'ai tenu parole puisque, contre vents et marées, j'y resterai jusqu'au 1^{er} janvier 1973, soit 21 ans et 9 mois.

Annexes

Vers Tallahassee

Ext. SO 72, C/F, Ala, 12 Mar 1944,
Cont'd.

RESTRICTED

12. LIEUTENANT CHANET, JEAN E. V. 1080, is rel'd from further atchd unasgd this sta; is trfd to 3d Air Force, Dale Mabry Fld, Tallahassee, Fla effective 13 Mar 1944 and on that date WP thereto.

T Off will furnish necessary T.

In accordance with AR 30-2215 and Fin Information Cir No. 5, Hq AAFETC M/F, Ala, 27 Jan 1944, the QMC will issue meal tickets for four (4) meals to one (1) man for one (1) day (one extra meal included). TDN. 1-5000 P 431-02, 03 A 212/40425.

The cost of T and subs will be reported as a charge against the French Govt under lend-lease. Charges will be listed on a standard shipping ticket. Original and two (2) copies of the Shipping Ticket will be forwarded to the Chief of Fin.

Auth: TWX EFTC 13E 937 AAFETC M/F, Ala, 10 Mar 1944.

13. Asgmt following French O to BOQ is terminated effective 13 Mar 1944.

LIEUTENANT CHANET, JEAN E. V. 1080

SOUS-LIEUTENANT COLLIN, GILLES, 213

By order of Colonel McDUFFIE:

OFFICIAL:

C.A.L. Salford
C.A.L. Salford,
2d Lt., Air Corps,
Adjutant.

C.A.L. Salford,
2d Lt., Air Corps,
Adjutant.

D I S T R I B U T I O N

15-ea Personnel concerned (345)
2-Foreign Branch, AFACT, Hq, AAF
5-AAFEFTC M/F, Ala (Attn: Air Crew Sec)
1-Adj Gen, Washington, D. C.
2-CG AAFTC, Ft Worth, Tex
3-CG AAF
23-Dale Mabry Fld, Fla
5-201 Files, Post Hq
5-Flt Surgeon
25-Rail T Off
1-Intelligence Off
1-Message Center

1-Sv Desk
1-Postal Off
4-Officers' Sec, Personnel Off
3-Comdt Students
1-Dir Tng
23-Sch Secretary
4-Post Operations
4-Stu Records
4-Lt Liaison
2-BOQ
7-Fin Off

Résultats de Craig Field

HEADQUARTERS
ARMY AIR FORCES PILOT SCHOOL (ADVANCED-SINGLE ENGINE)
Craig Field, Selma, Alabama

3 February 1944

C E R T I F I C A T E

This is to certify that on this date the following named French Trainees have successfully completed the course of instruction prescribed for Pilots at the AAFPS (A-SE), Craig Field, Selma, Alabama:

Lengelle, Jacques (Off)	-Juillot, Marcel J.
Villeterte, Andre J. (Off)	- Kerlevecou, Jean
-Collin, Gilles (Off)	- L'Edee, Michel
Baumard, Andre	Mazouer, Jean
- Bertin, Henri D.	- Mcallef, Paul
- Bertin, Jacques H.	Paravy, Alfred
Berry, Marcel H.	- Perrier, Leon J.
Boudet, Jean M.	Pichnon, Jean
Buge, Elie	- Raquin, Joseph
Capdeville, Jean	Roland, Gosselin P.
Demetz, Jean M.	- Rombi, Roger P.
Deschepper, Jean J.	- Saint Jean, Jean E.
- Desreumaux, Roger	- Sarabayrousse, Georges L.
- Fauville, Raymond	Szkolnik, Claude
- Freund, Rene M.	- Thuault, Raymond G.
Fritz, Gaston M.	- Tourne, Jacques
- Gimenez, Damien	- Vincent, Maurice
- Heurteaux, Andre P.	Zimmer, Romain


JOHN S. SNYDER,
Lt. Col., Air Corps,
Commanding.

De Selma à Tallahassee

RESTRICTED

HEADQUARTERS
ARMY AIR FORCES PILOT SCHOOL (ADVANCED - SINGLE ENGINE)
Craig Field, Selma, Alabama

22-7: fhs

12 Mar 1944

SPECIAL ORDERS)
NO.....72)

EXTRACT

11. Following French Army Personnel, Class 44-B, having completed the prescribed Flying Tng Comd course of instruction at AAFPS (Adv-SE), C/F, Selma, Ala and having completed P-40 Transition Tng at this sta, are rel'd from further atchd unassgd this sta 13 Mar 1944 and are trfd to 3d Air Force, Dale Mabry Fld, Tallahassee, Fla and WP thereto 13 Mar 1944.

French Rank	Corresponding Rank in U. S. Army	Name
Sous-Lieutenant	2d Lieutenant	Collin, Gilles, 213 (In Charge)
Aspirant	-	Deschepper, Jean, 338
Aspirant	-	Saint Jean, Jean, 294
Aspirant	-	Sarabayrousse, Georges, 344
Sergent	Sergeant	Bertin, Henri, 411
Sergent	Sergeant	Derroumaux, Roger, 366
Sergent	Sergeant	Fauville, Raymond, 377
Sergent	Sergeant	Gimenez, Damion, 350
Sergent	Sergeant	Heurtaux, Andre, 401
Sergent	Sergeant	Juillot, Marcel, 354
Sergent	Sergeant	Kerleveou, Jean, 169
Sergent	Sergcant	L'Epee, Michel, 388
Sergent	Sergcant	Micaleff, Paul, 407
Sergent	Sergeant	Perrier, Leon, 235
Sergent	Sergeant	Raquin, Joseph, 402
Sergent	Sergeant	Rombi, Roger, 185
Sergent	Sergeant	Szolnik, Claude, 348
Sergent	Sergeant	Thuault, Raymond, 288
Sergent	Sergeant	Tourne, Jacques, 367
Sergent	Sergeant	- Vincent, Maurice, 418
Sergent-Chef	-	- Bertin, Jacques, 417
Sergent-Chef	-	- Freund, Rene, 435

T Off will furnish necessary T.

In accordance with AR 30-2215 and Fin Information Cir No. 5 Hq AAFETC H/F, Ala, 27 Jan 1944, the OMC will issue meal tickets for eighty-eight (88) meals to twenty-two (22) French Personnel for one (1) day (one extra meal included for each man).

Personnel indicated on this order will report to CO, 3d Air Force, Dale Mabry Fld, Tallahassee, Fla not later than 5:00 PM 14 Mar 1944. TDN. 1-5000 P 431-02, 03 A 212/40425.

The cost of T and subs will be reported as a charge against the French Govt under lend-lease. Charges will be listed on a standard shipping ticket. Original and two (2) copies of the Shipping Ticket will be forwarded to the Chief of Fin.

Auth: TWX EFTD 9G-326 Hq AAFETC H/F, Ala; Messageform File 210.31 Hq AAFETC H/F, Ala 23 Feb 1944.

Notation au CFPNA

CENTRE DE FORMATION DU P.N. EN AMERIQUE

NOTES DE L'E.A.R.
+++++

ECOLE DE NORFOLK
Virginie (U.S.A.)

NOM: SZKOLNIK Prénoms : CLAUDE
Grade: Sergent E.A.R. Matricule: 348

Santé (1)	Caractère (1)	Intellig. (1)	Esprit init. (1)	Instruct. Générale(1)	Education (1)	Conduite (1)
Très bon	Fort	Exception.	Grand	Développ.	Excellente	Exemplaire
Bonne	Irrésolu	Supérieure	Normal	Solide	Très bonne	Très Bonne
Assez bon	Egal	Normale	Faible	Bonne	Bonne	Bonne
Médiocre	Suscepti	Limitée		Faible	Insuffisante	Criticable

Jugement (1)	Tenue (1)	Aptitudes Techniques	Aptitude au Commandement	Aptitudes aux fonc- tions d'Aspirant	Appréciations d'ensemble
Bon	Soignée	A satisfait	Assez timide,	Consciencieux, donnant	Caractère
Bon	Correct	aux	Ne présente pas	satisfaction dans son	assez suscept.
Encort.	Fantaisie	épreuves de	d'aptitudes	Service. N'a pas les	personnalité
	Néglig.	pilotage	spéciales au	qualités nécessaires	Manque de
		commandement.		pour faire un Aspirant	classe.

(1) RAYER LES MENTIONS INUTILES

-DESTINATAIRE-

Monsieur le Commandant des C.F.P.N.A.
WASHINGTON

Vu: A. de Ponton d'AMECOURT

A NORFOLK, le 28 JUIN 1944

Le Lt de Salaberry Norbert

Commandant le Centre de NORFOLK

Signé N de Salaberry

NOTA

Je me demande encore maintenant, ce que j'ai pu faire pour mériter des Notes si catastrophiques de la part de ce Lieutenant de Salaberry qui ne me connaissait que depuis le 27 Avril 1944 et qui était seulement le Chef du Détachement de Norfolk. Surtout comment ais-je pu être nommé le 24 juil moins d'un mois après. Ce sont les mystères de la notation dans l'armée et je me félicite de ne pas avoir fait ma carrière dans cette armée qui traite ainsi si cavalièrement celui qui engagé volontaire pour la guerre a tout fait pour arriver à combattre pour sa patrie et y est arrivé. J'espère que je pourrais (dans ce monde, ou dans l'autre) lui demander des explications.

Missions de Guerre

- EXTRAIT du REGISTRE -

JOURNAL des SERVICES AERIENS

(En Missions de Guerre 44/45)

Période du 30 AOÛT 1944 au 8 MAI 1945

PELITE d ' HEURES de VOL de : 1^{er} Aspirant SZKOLNIK

30. 8. 1944	- 1. 55	- Bombardement route Cuno à Breil - Mitrailage
11. 9. 1944	- 2. 25	- Strafing Colmar à Fribourg
8.10. 1944	- 2. 40	- Mitrailage Vallée du Rhin
11.10. 1944	- 2. 10	- Sweep région sud de Fribourg
14.10. 1944	- 2. 05	- Reconnaissance Armée région Fribourg
20.10. 1944	- 2. 30	- Bombardement Pont de bateaux sud Strasbourg
22.10. 1944	- 2. 15	- Bombardement Région Fribourg
28.10. 1944	- 1. 50	- Bombardement Batterie Cornimont
4.11. 1944	- 2. 00	- Bombardement Pont du Rhin Est de Bantzenheim
18.11. 1944	- 2. 15	- Bombardement Radar N/Est de Bâle - Mitrailage
20.11. 1944	- 2. 30	- Reconnaissance Armée Plaine d'Alsace
25.11. 1944	- 2. 10	- Bombardement Gare de Mulheim
3.12. 1944	- 2. 00	- Bombardement Dépôt de Munitions à Cernay
8.12. 1944	- 2. 30	- Objectif Couverture - Bombardement sur l'Allemagne
24.12. 1944	- 2. 45	- Bombardement Dépôt d'essence dans Bois près de Zell
6. 2. 1945	- 1. 10	- Bombardement à l'Ouest de Eltztzheim
9. 2. 1945	- 1. 25	- Bombardement Voie Ferrée Albern Walshah (Front.Suis.)
13. 2. 1945	- 1. 30	- Strafing Région Fribourg
9. 3. 1945	- 2. 00	- Reconnaissance Armée
13. 3. 1945	- 2. 00	- Reconnaissance Armée Est de la Forêt Noire
14. 3. 1945	- 2. 00	- Bombardement Gare de Schwetzingen
15. 3. 1945	- 2. 15	- Reconnaissance Armée Offenbourg
15. 3. 1945	- 1. 55	- Bombardement Autostrade Fezzheim-Durlach
16. 3. 1945	- 2. 00	- Bombardement Gare de Bretten
16. 3. 1945	- 2. 00	- Bombardement Voie ferrée S.Est de Rastatt
18. 3. 1945	- 2. 40	- Reconn. Armée - Bombardement Gare de Graben
18. 3. 1945	- 2. 30	- Reconn. Armée - Bombardement Voie Ferrée Est Speyer
19. 3. 1945	- 2. 15	- Bombardement Voie Ferrée entre Karlsruhe et Gratten
20. 3. 1945	- 2. 30	- Bombardement Usine au Sud de Durlach
20. 3. 1945	- 2. 30	- Bombardement Gare Offenbourg- Rec.Armées Landau, Edenkoben, Speyer, Bruchsal Durlach, Haguenau
21. 3. 1945	- 2. 00	- Bombardement Voie Ferrée Nord de Landau- Strafing
22. 3. 1945	- 2. 20	- Bombardement Voie Ferrée Bruchsal à Graben

à reporter..... 57. 40 - (42 Missions de guerre)

Missions de Guerre (suite)

.../...

24. 3. 1945	- 1. 45	- Bombardement Voie Ferrée Ouest de Stuttgart
25. 3. 1945	- 2. 10	- Bombardement Gare Nord de Stuttgart
26. 3. 1945	- 2. 40	- Couverture des Terrains de Stuttgart
31. 3. 1945	- 2. 15	- Bombardement Dépôt de Ludwigsbourg
2. 4. 1945	- 2. 10	- Bombardement Gare Nord de Stuttgart
2. 4. 1945	- 1. 10	- Bombardement Pont Route/Canal Ouest de Mentzingen
5. 4. 1945	- 1. 30	- Bombardement Village Wilferdingen- Straffing Stein
5. 4. 1945	- 1. 45	- Bombardement Forêt Noire
8. 4. 1945	- 2. 15	- Bombardement et Straffing Maktch
8. 4. 1945	- 2. 10	- Bombardement et Straffing Village Léonberg
10. 4. 1945	- 1. 35	- Bombardement et mitraillage Léonberg et Mofenberg
10. 4. 1945	- 1. 30	- Bombardement Village Sud de Rastadt
12. 4. 1945	- 1. 55	- Bombardement et mitraillage Région Stuttgart
12. 4. 1945	- 1. 50	- Bombardement de Nagold
14. 4. 1945	- 2. 05	- Bombardement de Besenfeld
16. 4. 1945	- 1. 40	- Bombardement de Freudenstadt
16. 4. 1945	- 1. 40	- Bombardement de Nagold
17. 4. 1945	- 1. 30	- Bombardement Batteries Sud d'Oberkirch
18. 4. 1945	- 1. 30	- Bombardement de Steinach
18. 4. 1945	- 1. 50	- Bombardement Nord de Londek et Straffing
19. 4. 1945	- 1. 05	- Bombardement et Straffing de Schapbach
19. 4. 1945	- 1. 45	- Bombardement de Mentzingen et Straffing
21. 4. 1945	- 1. 40	- Bombardement Train au Sud de Donaueschingen
21. 4. 1945	- 2. 10	- Bombardement Singmaringen
22. 4. 1945	- 1. 30	- Bombardement Lac de Constance
23. 4. 1945	- 2. 00	- Straffing de Constance à Lorach
24. 4. 1945	- 2. 30	- Escorte B 26 Nord de Munich
26. 4. 1945	- 2. 00	- Bombardement Ville de Mooshausen et Straffing

	47. 35	(28 Missions de Guerre)
Report:	67. 40	(32 " ")

TOTAL 115. 15 et 30 Missions de Guerre.

Extrait certifié conforme
Le Commandant de MONTEPLANET
Commandant de 42 Escadron de Chasse

Notation aux Groupe *La Fayette*

NOTATION en ESCADRILLE DE L'ASPIRANT Claude SZKOLNIK.

Groupe de Chasse 2/5 " La Fayette "
Escadrille des " Cigognes " SPA 167.

=====

Année 1944: (notes au 30 décembre 1944)

Jeune Aspirant qui fait tous ses efforts pour donner satisfaction. Esprit très militaire mais trop timide. A besoin de prendre de l'assurance.

Pilote fonceur et mordant, pourra très bien faire lorsqu'il aura acquis de la régularité et surtout de la confiance en lui.

Bon élément à pousser et à encourager.

Signé: Lt Ducru Cdt l'escadrilles des Cigognes

Année 1945: (notes au 5 juillet 1945)

Equipier confirmé ayant toujours fait preuve au cours de plus de 60 missions de guerre de beaucoup d'enthousiasme et d'allant.

Nature timide. Très bonne tenue militaire.

S'est laissé un peu aller depuis la fin des hostilités, mais aidé et encouragé pourra devenir un très bon élément.

Signé: Cne Delachenal Cdt l'escadrille des Cigognes

Citation à l'ordre de l'Aviation de Chasse

- REPUBLIQUE FRANCAISE -

MINISTERE DE LA DEFENSE NATIONALE
ET DES FORCES ARMEES

SECRETARIAT D'ETAT AUX FORCES
ARMEES "AIR"

- EXTRAIT DE L'ORDRE GENERAL N° 34 -

Le Général d'Armée Aérienne BOUSCAT, Inspecteur Général de l'Armée de l'AIR,
Commandant des Forces Aériennes engagées, cite à l'ordre de

.....

L'AVIATION DE CHASSE

l'Aspirant SZKOLNIK Claude

du Groupe de Chasse 2/5 " LA FAYETTE "

" Jeune pilote de chasse plein d'allant, Depuis le mois de Septembre 1944, a
" effectué plus de vingt missions de bombardement en piqué et de mitraillage sur
" les arrières ennemis, infligeant de lourdes pertes à l'adversaire, malgré une réac-
tion intense de la D.C.A.

" A, en particulier, participé à la destruction de 5 locomotives, 4 wagons, 100
" canons le 11 Septembre 1944 et le 15 Mars 1945, à incendier un important dépôt
d'essence et à détruire 2 locomotives et 30 wagons ".

.....

Cette citation comporte l'attribution de la CROIX DE GUERRE 1939 - 1945 avec ETOILE
de VERMEIL.

PARIS, le 17 Juillet 1945

signé: BOUSCAT.

COPIE CERTIFIEE CONFORME.

PARIS, le 7 Juillet 1954

Le Général de Brigade Aérienne

MARETTE

Chef du Service du Personnel de

l'Armée de l'AIR,

signé: MARETTE.

97 DEC 1954

COPIE CERTIFIEE CONFORME.

BLIDA, le

Le Capitaine PIERRE, Commandant le
Centre Mobilisateur AIR 1322



Citation à l'ordre de l'Aviation de Chasse

- REPUBLIQUE FRANCAISE -

MINISTERE DE LA DEFENSE NATIONALE
ET DES FORCES ARMEES

SECRETARIAT D'ETAT AUX FORCES
ARMEES " A I R "

- EXTRAIT DE LA DECISION N° 1.196 -

Le Général de GAULLE, Président du Gouvernement Provisoire de la République Française, Chef des Armées, cite à l'ordre de

L'ARMEE AERIEUNE

.....
.....
1^{er} Aspirant SZKOLNIK Claude

du GROUPE DE CHASSE 2/5 " LA PAYETTE "

" Jeune pilote de chasse ayant fait preuve de beaucoup d'allant au cours de missions de bombardement en piqué et mitraillage sur des objectifs fortement défendus par la D.C.A.
" Au cours de ses 36 dernières missions a obtenu des résultats remarquables, en particulier a contribué le 10 Avril 1945 à réduire une batterie de Flack au silence et à incendier 2 bâtiments et 1 camion et le 18 Avril 1945 à détruire 12 camions, 3 légères et de nombreux bâtiments ".
.....
.....

Cette citation comporte l'attribution de la CROIX DE GUERRE 1939 - 1945 avec PALME.

COPIE CERTIFIEE CONFORME

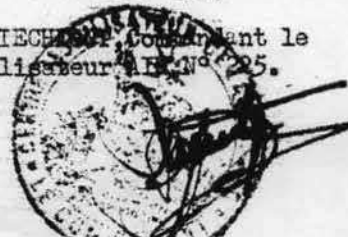
PARIS, le 27 Septembre 1945
Signé: de GAULLE.

PARIS, le 7 JUILLET 1954
Le Général de Brigade Aérienne
MARETTE
Chef du Service du Personnel de
l'Armée de l'AIR,
signé: MARETTE.

COPIE CERTIFIEE CONFORME.

BLIDA, le 4 DEC 1954

Le Capitaine PIECHON, Commandant le
Centre Mobilisateur n° 25.



Citation du Groupe *La Fayette* (1)

CITATION A L'ORDRE DE L'ARMÉE AÉRIENNE DU GROUPE DE CHASSE 2/5 "GROUPE LA FAYETTE"

(Par décision du 17 Juillet 1945)

Groupe de Chasse de grande classe, qui sous le commandement du Capitaine De Montravel continue à être digne de la glorieuse tradition dont il est dépositaire.

Dans un magnifique effort de ses pilotes et de tout son personnel au sol a participé avec brio au débarquement allié dans le sud de la France, puis à la poursuite victorieuse de l'ennemi en retraite? Par la précision et l'efficacité de ses tirs et de ses bombardements et au prix de pertes sévères, en détruisant un nombreux matériel, en harcelant sans cesse les voies de communications, en bombardant les dépôts et les installations ennemies, a puissamment contribué à la libération de l'Alsace et à l'offensive française en Allemagne.

Le 17 Juillet 1945

Signé: Général De Gaulle

Etat des pilotes le 2 janvier 1945 à Luxeuil

Quarante pilotes:

Etat-major : Capitaines De Montravel, De l'Espinay, Dunod.

Escadrille des "Sioux":

Officiers: Lieutenants De Montplanet, Meyer, Manfroy
Sous-lieutenants Chanoine, Honorat, Roumet, Tanguy
Douchet.

Sous-officiers: Farriol, Boutinon, Roy, Hoche, Marillonet, Bruel
Vernier, Malleville, Bosc.

Escadrille des "Cigognes":

Officiers: Lieutenants Ducru, Delachenal, Guillou, Gauthier, Bouton
Sous-lieutenants Gouel, Chotard, Duchatelier, Lejeune
Le Baud.

Aspirants Bardou, Szkolnik, Friot, Ozenne, Casabonne.
Sous-officiers: Perrier, Raoust, Gimenez, Béretta.

Pilotes tués durant la période du 25 août 44 au 8 mai 1945:

- En combat: Hallut (20 8 44)
Guillemard (25 8 44)
Bernard (8 10 44)
Suarez d'Aulan (8 10 44)
- Disparu en mer: Cruchant (29 8 44)
- Par accident aérien: Assenza (25 12 44 à Mémès)
Collonge (6 4 45)
- Par accident au sol: Dupuy (28 10 44)

Pilotes faits prisonniers:

Poidvin	(12 9 44)
Receveau	(5 10 44)
Guillaume	(20 11 44)
Gouachon	(26 11 44)
Monthus	(17 11 44)
Roumet	(23 4 45)

Citation du Groupe *La Fayette* (2)

- GROUPE de CHASSE 2/5 "LA FAYETTE" -

Message de félicitations adressé au groupe de chasse
2/5 "LA FAYETTE"

Le message ci-après qui parle de lui-même a été envoyé par le Général Commandant en chef du XIIème Tactical Air Command. Je le transmets avec l'expression de ma sincère appréciation pour vos splendides efforts :

"J'exprime mes congratulations et mes remerciements les plus chaleureux pour vous même, votre Etat-Major et chacun des Commandants de Groupe pour la magnifique tâche accomplie durant ces derniers jours, par chacun des membres du XIIème Tactical Air Command, le travail remarquable des pilotes, ainsi que celui du personnel d'entretien et d'administration qui ont tous oeuvré une cadence maximum, a été un important facteur dans le succès du débarquement et la rapide avance actuelle.

Les commandants en chef de l'Armée et de la Marine ont déjà exprimé leurs remerciements pour l'aide magnifique que vous leur avez apportée."

Signé "Colonel DARCY"

- - - - -

Le Général BOUSCAT, chef d'Etat-Major Général Air, cite à l'ordre de l'aviation de Chasse le groupe de Chasse 2/5 "LA FAYETTE"

"Unité d'élite, héritier d'un nom prestigieux le Groupe de Chasse "LA FAYETTE" a été le premier groupe réengagé dans la lutte pour la libération du pays.

Après avoir participé brillamment à la campagne de TUNISIE, a assuré la protection de nombreux convois alliés au large des côtes d'Afrique du Nord, ayant ainsi une grande part dans la réussite des premiers débarquements en ITALIE.

Engagé sur le front d'ITALIE depuis Mai 1944 sous le commandement du Commandant de RIVALS MAZERES, a exécuté de très nombreuses missions de chasse-bombardement. Spécialisé dans l'attaque des voies de communications de l'ennemi, a obtenu d'excellents résultats tant par la précision de ses bombardements que par l'efficacité de ses mitraillages malgré l'intensité de la D.C.A ennemie.

A été un des éléments importants de succès de l'offensive sur ROME et au delà.

- - - - -

A COMPIEGNE, le 22 JUIN 1948

Copie certifiée conforme par

Le Lt HARDOUIN Cdt le



Nomination dans la Légion d'Honneur

*Le Ministre d'Etat
Chargé de la Défense Nationale*

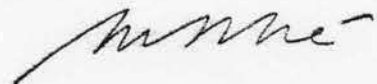
Paris, le 22 DEC. 1970

Monsieur,

Par décret du Président de la République pris sur ma proposition, qui doit être publié incessamment au Journal officiel, vous êtes nommé au grade de chevalier dans l'Ordre national de la Légion d'Honneur.

Il m'est agréable de vous en informer et de vous adresser toutes mes félicitations.

Je vous prie de croire, Monsieur, à l'expression de mes sentiments les plus distingués.



Michel DEBRÉ

Incident en *Caravelle*

UN INCIDENT Sur CARAVELLE QUI AURAIT PU DEVENIR UNE CATASTROPHE DONT (comme d'habitude) AUCUN ENQUÊTEUR N'AURAIT ELUCIDE LA VRAIE CAUSE, TELLEMENT ELLE EST INCROYABLE? ET POURTANT IL Y AVAIT UN DEFAUT D'UNE SIMPLICITÉ ELEMENTAIRE A CORRIGER, CE QUI A ÉTÉ FAIT LE JOUR SUIVANT ALORS QUE JE VOLE SUR CET AVION DEPUIS 3 ANS .

Nous sommes dans la nuit du 20 dec 1963 - Aéroport Hassi-Messaoud-Sahara, La Caravelle d'Air Agérie F-OBNI a été affrétée par la SN Répal pour la relève du personnel qui vient de passer trois semaines sur le site pétrolier de MD1, Je suis le Cdt de Bord,,c'est un vol de nuit,nous venons de Marseille Marignane, Il fait très nuit

sur tout le Sahara et pour tout arranger il y a un fort vent de sable sur Messaoud ce qui m'oblige à faire une percée au radio-compas car je ne vois pas du tout le balisage de nuit de la piste et tout le monde sait que c'est peu précis, comme percée .Et pourtant j'arrive cependant en approche finale et je débute ma descente dans l'axe de la piste, Enfin vers 500 pieds je devine les alignements du balisage et il me semble que je suis trop haut, Je demande à mon mécano "Réduction compète " des réacteurs jusqu'au ralenti " ce dernier n' accuse pas réception de mon ordre, comme il devrait le faire (c'est son premier vol seul) je ne veux pas être obligé de remettre les gaz, alors je réduis moi-même en prenant ces manettes par devant et en appuyant sans m'en rendre compte sur les manillons qui garantissent que l'on ne passe pas au delà du ralenti et c'est ainsi que j'ai étouffé mes deux réacteurs en approche finale, PLUS DE REACTEURS (donc plus d'alimentation électrique) il en résulte que l'on passe en "emergency" dernier secours, Plus d'instruments de vol, sauf un petit horizon artificiel, un badin, et un altimètre , alimentés directement sur batteries bien sûr plus de phares d'atterrissage , mais le plus grave :(plus de pression hydraulique) donc plus de volets d'atterrissage, heureusement le train est sorti, mais surtout plus de freinage. Par bonheur dans le noir complet je voyais toujours l'alignement de la piste, mais je ne suis pas sûr de mon début. Alors dès que je me suis senti assez proche du sol et entre les deux alignements lumineux des balises et malgré que nous n'ayons pas encore touché des roues, "j'ai tenté le "Tout pour le Tout" en déclenchant le parachute de queue. Cela m'a plaqué au sol un peu brutalement et surtout cela nous a freiné et nous a arrêté largement avant le bout de la piste. Mais alors quelle trouille retrospective!! Je n'ose (encore maintenant) penser à tout ce qui aurait pu nous arriver si je n' avais pu coller cet avion au sol dans la minute qui a suivi cet incident . Il faut savoir aussi que les commandes de vol sont actionnées par la pression hydraulique fournie par des pompes entraînées par les réacteurs en route. Sans cette pression l'avion n'est plus pilotable et nous irons percuter la planète. Je vous rassure grâce aux accus de pression et même une pompe manuelle l'avion peut encore être pilotable en dernier secours. Encore MERCI petit JESUS de m'avoir accordé ta protection., car mon jeune mécano aurait dû bondir sur les deux boutons de ré-allumage ce qui aurait remis les réacteurs en route immédiatement.. Maintenant il me faut vous expliquer pourquoi une telle aventure a pu m'arriver. La manette de puissance peut être actionnée depuis une pleine puissance complètement en avant, environ 120 degré, qui est la position de décollage. Entre ces deux positions cette manette peut être en puissance de montée , ou en position de ralenti pour la descente par exemple . Cette manette est tout simplement libre de son mouvement sauf. au ralenti et horizontale où un manillon situé sur le dessus la bloque dans un cran dans ces deux positions.. Mais il suffit d'appuyer sur ce genre de poussoir pour effacer le cran de ralenti et donc passer le réacteur sur arrêt. C'est ce qui m'est arrivé!. La modification a été faite sur tous les avions simplement en protégeant ces poussoirs par un anneau au dessus ' J'ose espérer que vous avez compris ,mes explications à ce sujet, pour imaginer mon geste en aveugle car toute mon attention visuelle était bien entendue ailleurs.. Si l'accident avait eu lieu ! quel est l'enquêteur qui aurait pu imaginer un, tel scénario ? Arrêtés sur la piste il nous a fallu remettre au moins un réacteur en route pour dégager et nous rendre au parking . Mais nos batteries trop utilisées pour assurer le dernier secours " Emergency " étaient trop faibles et nous a permis de faire une mise en route à la limite de la surchauffe devant la turbine (700 degrés) au risque de griller le réacteur. Je le dis pour ceux qui ne le savent pas, la turbine d'un réacteur malgré les métaux de haute technologie qui la compose est très fragile et la température de la flamme du kérosène qui la touche, doit être surveillée comme le lait sur le feu. Il y a des capteurs qui nous indiquent en permanence cette température (T 4) Si cette température devenait très élevée, cela pourrait aller jusqu'à fondre le métal et le réacteur est mort Toute l'attention des ingénieurs motoristes est d'amener devant cette turbine une température acceptable. Le jour où il pourra être trouvé un alliage ou céramique résistant aux hautes températures la puissance des réacteurs pourrait être triplée.

Total des heures de vol

L'année 1972 étant celle de ma fin de carrière de Pilote, il me faut comptabiliser mes heures de vol toutes faites en tant que commandant de bord, jamais co-pilote:

Sur réacteurs : Boeing 727 (tri-réacteurs) 602 h
Caravelle - SE 210, 5160 h
Convair 640 - (bi-turbopropulseur) 780 h
TOTAL sur REACTEUR, 6542 h

Sur avion à hélices
mulimoteurs :

Douglas D,C 4 (quadrimoteurs) 7632 h
Douglas D,C 3 (bi-moteurs) 5650 h
Nord Atlas 2501- 2502, (+ 2 Turboméca) 1294 h
Junker 52 (tri-moteurs allemand) 589 h
Caudron Goéland; 106 h
TOTAL MULTIMOTEURS, 15271 h
AJOUTER 304 h de vol de guerre (60 Missions de CHASSE) sur P-47 304 h
25 h sur Curtiss P-40 ' (pour entrainement à la CHASSE) 25 h
275 h en stage d'entrainement aux U,S,A (PT 17,BT 13, AT 6), 275 h
TOTAL MONOMOTEUR 604 h
TOTAL GENERAL DE MES HEURES DE VOL 22417 Heures ;
DONT 3997 Heures en VOL de NUIT

La suite de la carrière

Aeroformation

Airbus Industrie/Flightsafety



Claude Szkolnik
Flight Simulator Chief Instructor

Avenue Pierre Latécoère
31700 Blagnac FRANCE
Téléphone: (61) 49-22-65
Telex: AEROFOR 52625F

Chef-instructeur simulateur à Aeroformation

Histoire de l'aviation en Algérie

Déjà parus :

- **L'aviation légère en Algérie (1909-1939)** (Pierre Jarrige)
- **L'aviation légère en Algérie (1945-1962)** (Pierre Jarrige)
- **Le vol à voile en Algérie (1862-1962)** (Charles Rudel, Pierre Jarrige)
- **L'ALAT en AFN** (Alain Crosnier, Pierre Jarrige)

Déjà parus en publications numériques :

- **Bidon 5** (Georges Estienne - Réédition augmentée)
- **Paris-Dakar-Tombouctou-Alger** (Ludovic Arrachart - Réédition augmentée)
- **Mémoires d'Albert Chaillot** (Henri Chaillot, Pierre Jarrige)
- **L'Aviation Militaire en Algérie (1912-1918)** (Pierre Jarrige)
- **Ceux de 14-18** (Pierre Jarrige)
- **Les ERLA d'Algérie** (Pierre Jarrige)
- **Bulletin d'information des Réservistes de la 5^{ème} RA** (Réédition)
- **1^{er} PMAH 20^{ème} DI** (Daniel Rougeau, Claude Leroy, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Livre d'Or du Djebel-Oum-Settas** (Reproduction)
- **L'ALAT vue par les dessinateurs** (AA.ALAT-Languedoc-Roussillon, Pierre Jarrige)
- **Pilote à Touggourt** (Gustave Camliéri, Pierre Jarrige)
- **Maison-Blanche** (André Heinzelmann - Réédition augmentée)
- **Nanard fais nous un dessin !** (AA.ALAT-Est, Pierre Jarrige)
- **PMAH 19^{ème} DI** (Francis Beaulier, François de Pitray, Jean-Pierre Meyer, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Médecin en hélico** (Jean Massière, Pierre Jarrige)
- **À grands coups d'aile vers l'Afrique missionnaire** (Léon Bradfer, Henri Bradfer)
- **Les insignes de l'ALAT en AFN** (Christian Malcros)
- **Parachutisme prémilitaire à Mostaganem** (Bernard Faucher, Claude Marcellin, Jean-Claude Palisser, Pierre Jarrige)
- **Nord 3400 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Pilotes de la Promo 56Ebis** (Pierre Binet, Pierre Jarrige)
- **Max Holste MH 1521 Broussard dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Pilote de T-6** (Pierre Binet, Pierre Jarrige)
- **Sikorsky H-19 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Émile Contant, pilote de la Grande Guerre** (Simone Gassier, Pierre Jarrige)
- **Westland WS 55 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Biroutage à Arzew en Piper L-18** (Jean-Claude Maillot, Pierre Jarrige)
- **Piper L-21 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **PMAH 10^{ème} DP** (Jean Gervais, Amédée Arzel, Claude Mourlanne, Joseph Estoup, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Stampe SV4C dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Alouette II SA318C dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Piper PA22 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **André Costa** (Pierre Jarrige)
- **La soufflerie de l'AIA d'Alger** (Marc Rapin, ONERA)
- **La véritable histoire de l'hélicoptère** (Yves Le Bec)
- **Pilote à El-Oued** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote à Tébessa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote à El-Goléa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote de la SGAA** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote de l'Escadrille Mercure** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **NC 856 Norvige dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Hiller UH-12 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Nord 3202 dans l'ALAT** (Christian Malcros)

- **Observateur-Pilote de l'ALAT** (François Bard, Pierre Jarrige, AA.ALAT-Languedoc-Roussillon)
- **Bell 47G-1 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Mes vingt ans en Algérie** (Ulysse Pérodeau, Pierre Jarrige)
- **Cessna L-19 Bird Dog dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Joliot-Golf** (Yves Le Bec)
- **Djinn dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Meeting National - Alger 1951** (Reproduction)
- **Meeting National - Oran 1952** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1953** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1959** (Reproduction)
- **Meeting National - Constantine 1953 - Bône 1954** (Reproduction)
- **L'album du lieutenant Bleubéret** (Yves Le Bec)
- **Commandant de PCA** (Lieutenant-colonel Louis Andlauer, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste prémilitaire** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 1** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 2** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 3** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Piper L-18 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Gyrafrique** (Pierre Jarrige)
- **8 mois au 584^{ème} BT** (André Amadeuf, Pierre Jarrige)
- **Commando au 10^{ème} BCP** (Alain Garriguet, Pierre Jarrige)
- **Alouette II SE 3130 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Les premiers pas d'Ariane** (Yvon Chauchard, Pierre Jarrige)
- **De Pérignon à Tindouf** (Claude Millé, Pierre Jarrige)
- **Il était une fois l'aventure** (Pierre Charade, Pierre Jarrige)
- **Général Hartemann 1934-1944** (Général André Hartemann, Pierre Jarrige)
- **Une famille volante** (Jacques Frachon-Germain, Pierre Jarrige)
- **LANA** (Pierre Jarrige)
- **SRAT** (Pierre Jarrige)
- **CGT et SATT** (Pierre Jarrige)
- **Air Afrique** (Pierre Jarrige)
- **Aviateurs belges en Algérie** (Pierre Jarrige)
- **Latécoère en Méditerranée** (Pierre Jarrige)
- **Les carnets de Georges Lacoste** (Pierre Jarrige)
- **Vent debout** (Beppo de Massimi - Réédition augmentée par Air Aventures)
- **Le Breguet 14 F-POST** (Eugène Bellet)
- **Aéropostale en Méditerranée** (Pierre Jarrige)
- **Air France en Algérie (1933-1940)** (Pierre Jarrige)
- **Sous le signe de l'Hippocampe** (Pierre Laffargue, Pierre Jarrige)
- **SCLA - LAM - GT 2/15** (Pierre Jarrige)
- **Air France en Algérie (1946-1962)** (Pierre Jarrige)
- **Air Algérie** (Pierre Jarrige)
- **Aérotec** (Pierre Jarrige)
- **Aéro Africaine - Transsaharienne - CATA** (Pierre Jarrige)
- **Compagnies locales - Travail aérien - Aviation d'entreprise** (Pierre Jarrige)
- **Aviation d'État - Liaisons internationales** (Pierre Jarrige)
- **Gliding in Algeria** (Vintage Gliding Club, Bruce Stephenson, Pierre Jarrige)

Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
 Décembre 2021
 ISBN 979-10-97541-34-7
 Reproduction autorisée
 Publication gratuite - Vente interdite

