

Chapitre 6

L'École de l'air

Arrivé en gare de Salon-de-Provence après une longue nuit debout dans le train, je pris place avec quelques camarades dans un camion militaire qui nous conduisit à l'école. À peine construite en 1939, elle avait été bombardée par les Allemands pendant la guerre et nous emménagions dans un bâtiment à moitié éventré. Lavabos descellés dont l'eau coulait par terre, toilettes presque inutilisables, chauffage inexistant : le confort était spartiate. Répartis par chambrées, stimulés par le goût de l'aventure qui commence, nous avons déposé nos paquetages sans accorder trop d'importance au décor.

Le bizutage fut rude : marches de nuit avec un parcours en pétale qui donnait l'impression de rentrer à la base avant de repartir pour un tour, tri de toutes les affaires de la promotion entassées en boule dans une salle, arrachage de tous les boutons de la tenue avec obligation de les recoudre dans la nuit pour la revue du matin – la tâche demandait une organisation collective –

et je passe sur quelques humiliations ordonnées par des petits chefs sadiques rapidement recadrés par les anciens. Pénible, le bizutage avait néanmoins l'avantage de forger rapidement un esprit de corps au sein de la promotion.

Les rationnements ont duré jusqu'en 1947, le temps pour l'agriculture et l'agroalimentaire de se remettre sur pied. Nous mangions mal et trompions notre faim en complétant nos maigres repas avec des tranches de mauvais pain tartinées de moutarde. En tant que personnel navigant, nous avions aussi droit à des rations complémentaires délivrées à l'état brut dans nos chambrées. Je me souviens des boîtes de thon de cinq kilos que nous mangions à la cuillère et du café en grains que nous écrasions au marteau. Pour chauffer l'eau du café, nous utilisions une gamelle plongée dans un autre récipient métallique, en reliant les deux à une prise de courant. Les fusibles ne résistèrent évidemment pas et nous les avons remplacés par du fil de cuivre.

Comme à Ginette et Avranches, ma mère m'adressait des colis de nourriture accueillis comme une bénédiction. Ses colis étaient particulièrement robustes, entourés de tissu et bien ficelés, si bien que le jour où le train postal dérailla, le seul paquet dont l'adresse restait visible fut le mien ! La Poste récupéra tous les vivres des colis éventrés, les fourra dans un sac et m'adressa le tout ! Je revois encore le vaguemestre m'apporter ce sac à Salon-de-Provence. Son contenu a fait le régal de la brigade pendant une semaine.

Nous faisons beaucoup de sport, pour mon grand plaisir. Depuis Avranches jusqu'à Salon en passant par Versailles, j'ai toujours pratiqué plusieurs heures de sport

par semaine, en touche-à-tout : foot, basket, athlétisme, rugby, tennis... J'ai participé avec l'École de l'air au tournoi de football des grandes écoles. Nous nous sommes inclinés en finale face à l'X, mais la soirée de clôture au Moulin-Rouge valait le déplacement.

Nous trépignions d'impatience de piloter mais la formation initiale fut théorique. Nous rongions notre frein en suivant des cours divers, aérodynamique, mécanique, mathématiques, et nous nous rendions en amphi munis de nos couvertures tant il y faisait froid. Des professeurs de fac intervenaient et des personnes de passage donnaient des conférences. Quand je vois ce que les futurs pilotes ingurgitent aujourd'hui comme connaissances, notre formation à côté était faite de bric et de broc.

Les cours techniques (navigation, météo, bombardement, radio) nous intéressaient davantage, et le côté rudimentaire des équipements utilisés pendant la guerre nous surprenait. Nous comprenions mieux pourquoi les bombardiers tapaient parfois à côté.

La navigation débouchait sur un examen pour l'obtention d'un brevet de navigateur. De nuit, secoués comme un prunier dans la queue d'un Junkers 52 – avion préhistorique – il nous fallait faire un relevé d'étoile à l'aide d'un sextant à bulle. Impossible. Avec mon binôme, nous faisons le travail à l'envers : nous avons le résultat et en déduisons la hauteur de l'étoile par calcul. Quand on pense que les aviateurs naviguaient avec ça... Le lendemain de ce genre d'épopée nocturne, nous roupillions tous en cours.

Pour étancher notre soif d'adrénaline pendant les deux premières années, on nous envoya en stage commando. Nos moniteurs qui sortaient de la guerre n'avaient peur de rien et tiraient à balles réelles pendant que nous rampions sous des barbelés, ou jetaient des grenades dans la rivière alors que nous la traversons sur une poutre.

Tous les ans, nous partions à Ancelle pour un stage de ski très physique, équipés de skis en bois qu'il fallait farter tous les soirs et que l'on accrochait avec de longues lanières à nos chaussures. Ces dernières, assez rigides, nous tenaient bien le pied grâce à un double laçage en cuir. Nous grimpons tous les jours, skis sur l'épaule, à pied ou sur des peaux de phoque, avant de nous lancer dans la descente. Je découvris la montagne à l'occasion de mon premier stage et un copain qui avait déjà skié me dit : « C'est facile, tu chausses tes skis, tu te mets dans la pente et tu vas tout droit. » Heureusement, les skis cassaient plus souvent que les chevilles.

Notre promotion entreprit la construction d'une piscine pour se rafraîchir lors des chaudes journées du Midi. Munis de pelles, nous avons creusé la fosse puis coulé le béton de la carcasse. Ce chantier, comme le bizutage et les stages, a soudé un peu plus la promotion. Pour l'inauguration, toutes les bouteilles de l'apéritif étaient au fond de l'eau.

Au chapitre des punitions, la moins lourde était de crapahuter dans les environs en tenue de campagne avec casque et fusil, sous l'œil d'un aspirant. Les arrêts simples nous privaient de sortie et les arrêts de rigueur nous envoyaient dans une pièce au sous-sol. Comme nous

n'avions pas envie de nous évader, la pièce n'était pas fermée mais on s'y sentait vite oublié. Les copains descendaient jouer au bridge avec le fautif et un bricoleur installa dans le couloir un système de planche qui actionnait un contact lorsqu'on marchait dessus. En cas d'inspection, une lumière s'allumait et les joueurs de bridge disparaissaient sous les lits. La légende dit même qu'un élève des promotions suivantes y a invité sa copine pendant ses sept jours d'arrêt.

La troisième et dernière année de l'École de l'air nous apporta ce que nous attendions tous : notre premier vol, effectué sur un Morane 315. Les curieux peuvent voir un exemplaire de cet avion tout en toile au musée de l'Air. Accompagné par un binôme expérimenté, nous nous lancions à tour de rôle sur un terrain en dehors de Salon. Une bande blanche à l'entrée de la piste indiquait la direction du vent, et le starter, fonction que nous occupions à tour de rôle, muni de drapeaux rouge ou vert, donnait l'autorisation de décoller ou d'atterrir. Mon casque en cuir sur la tête, mes lunettes bien plaquées, j'ai poussé les gaz, tiré légèrement sur mon manche et j'étais parti.

Après quelques heures de double commande, le premier vol en solo arriva, pour de grandes et belles sensations : quelques frissons, l'aboutissement d'un rêve, ce jour-là est unique.

Un manche, un palonnier, un compas et un horizon, l'équipement était sommaire mais suffisant pour cet avion dont le principal défaut était d'avoir un cockpit ouvert. En hiver, avec le mistral, nous étions franchement engourdis sous nos grosses combinaisons.

Pour les cours de reconnaissance, où nous devions par exemple établir le plan aérien d'une gare, il nous fallait ôter nos gants pour dessiner sur un bout de papier. Avec le froid et les vibrations, le résultat n'était pas brillant ; certains préféraient se procurer les cartes de la commune concernée pour les recopier.

Les séances de voltige eurent lieu à bord d'un Morane 230, doté d'un moteur plus puissant, et nos moniteurs ne se privaient pas de nous mettre dans les positions les plus invraisemblables. Il fallait avoir le cœur bien accroché, condition essentielle pour être sélectionné comme pilote de chasse.

La poursuite de l'entraînement pour l'obtention du brevet se passait sur un avion beaucoup plus moderne : le T-6 Harvard, qui sera utilisé pendant la guerre d'Algérie.

En troisième année, nous logions en ville et nous nous rendions sur la base par nos propres moyens. Ayant fait l'acquisition d'une petite moto, je doublais souvent, en faisant le petit fou, le capitaine responsable des vols. Il me menaçait de me mettre aux arrêts pour m'éviter d'être accidenté avant le brevet.

Nous passâmes enfin les épreuves de ce brevet dont nous attendîmes avec impatience les résultats : la moitié seulement des pilotes était sélectionnée pour l'École de chasse. J'eus la chance d'en faire partie et je reçus mon macaron de pilote avec d'autant plus de joie.

La fin de l'École de l'air fut couronnée par une croisière de formation en Afrique du Nord, sur trois Dakota DC-3, bimoteur à hélice pour parachutistes construit en 1939. Il volait encore il y a peu, après

soixante-dix ans de service. Increvable, cet avion mythique était aussi notoirement inconfortable.

Nous avons fait tout le tour de l'Afrique, ou plus exactement des colonies françaises d'Afrique, au cours d'un voyage extraordinaire de trois semaines. À Bamako, j'ai traversé le fleuve Niger en pirogue pour être reçu comme un roi par le chef tribal d'un petit village de l'autre rive. J'avais changé de monde. Mes camarades et moi faisons des cures d'ananas, qui ne coûtaient rien et restaient introuvables en France. À Brazzaville, nous fûmes logés dans une prison en construction, ce qui ne nous plaisait guère, mais la réception fastueuse chez le gouverneur fit passer la pilule. À Pointe-Noire, au mess, des régimes de bananes pendaient au-dessus des tables : des grosses, des petites, des vertes, des rouges, des jaunes. Étourdis par cette soudaine profusion, nous en avons mangé jusqu'à l'indigestion. Nous avons même acheté des sacs de riz et du cacao pour notre retour en France, avant de réaliser que nous ne savions pas utiliser du cacao brut.

Nous avons fait une douzaine d'escales : Alger, Bamako, Douala, Brazzaville, Libreville, Pointe-Noire, Bouaké, Casablanca, Atar, Rabat et j'en oublie sûrement. En pleine époque coloniale, nous étions traités comme des pachas par des cohortes de domestiques noirs. Ils lavaient et repassaient nos chemises et nous assistaient jusque pour nos douches, sous des tonneaux de deux cents litres, et tout juste ne nous frottaient-ils pas le dos.

Lors d'une étape, notre DC-3 connut une panne moteur et nous avons atterri d'urgence sur un terrain de l'armée de Terre à proximité. Toutes nos valises étaient

au bord de la porte pour un éventuel largage. « Vous avez eu de la chance, l'autre piste est bourrée de termitières », nous a dit l'officier qui nous accueillit. Le terrain n'étant pas équipé de radio, le pilote avait choisi une piste au hasard. L'avion réparé, nous avons repris notre périple. Le changement de culture et de paysage était radical, à une époque où peu de gens voyageaient et où la télévision n'offrait pas une fenêtre sur le monde comme aujourd'hui. J'étais émerveillé.

Chapitre 7

L'École de chasse

« Si tu es modeste, sois chasseur, tu seras le seul », disait le dicton. Nous nous considérions en effet comme l'élite, victorieuse d'un long processus de sélection intellectuelle et physique. Nous n'étions pas seulement aviateurs, nous étions les meilleurs, et je ne trahis pas un secret en avouant que nous avions tous un peu la grosse tête. Aujourd'hui, ce prestige se dispute entre les pilotes de reconnaissance et les pilotes de chasse. « Chasseurs intelligents », disent les premiers, ce qui fait bien rire les seconds.

En 1949, à l'École de chasse située à Meknès dans un Maroc encore sous protectorat français, l'ambiance était encore plus détendue qu'à Salon. Pour nos moniteurs, pilotes de chasse chevronnés, seul voler comptait. Tout le reste passait à la trappe et les rares cours au sol se déroulaient sur l'avion, qui était dans un premier temps un biplace au démarrage capricieux en raison de son démarreur à inertie lancé à la manivelle.

Un beau jour, nous sommes – enfin – passés sur monoplace, aux commandes d'un Spitfire. N'ayant évidemment pas de simulateur, nous nous contentions d'explications sur le fonctionnement de l'avion puis nous plongeons dans le grand bain. Le « Spit » était l'avion mythique de la Royal Air Force pendant la bataille d'Angleterre, fiable, rapide, maniable, mais un peu vicieux à sa prise en main. La puissance colossale du moteur générait un important effet de couple : l'avion virait d'un côté quand on mettait la gomme, et de l'autre en la réduisant. Il fallait sans cesse ajuster l'équilibre de l'appareil en conséquence, soit en jouant sur les palonniers, soit en réglant ses molettes de direction. Cet effet rend le pilotage des avions à hélice bien plus délicat que celui des avions à réaction. Le Spit avait aussi comme caractéristique d'avoir un train étroit qui le rendait instable dans les virages au sol.

Pour la journée rituelle du premier vol en solo des nouveaux, tout le monde était sur les terrasses pour observer le spectacle. Les trajectoires douteuses, accélérations intempestives et sorties de piste amusaient la galerie. La première sortie est en effet impressionnante pour un pilote ; vous savez conduire une voiture, et on vous confie une formule 1.

La maîtrise du Spit acquise, après un mois et demi d'entraînement, nous étions tous capables de piloter n'importe quel engin, sans forcément tirer le maximum de l'appareil car cela demande de la pratique, mais au moins de le piloter sans crainte. Plus tard, en rendant visite à des copains sur d'autres bases, nous échangeons d'ailleurs nos avions pour un petit tour d'essai.

Le groupe suivant était constitué de Cobras, avions américains tricycles, soit deux roues et une roulette de nez plutôt qu'une roulette de queue. Pour circuler au sol, la visibilité était bien meilleure. Le moteur était situé à l'arrière et nous étions assis sur l'arbre de transmission du mouvement à l'hélice, si bien que le pilote vibrait en communion avec son appareil.

Nous nous perfectionnions un peu plus chaque semaine : vol serré, vol rasant, poursuite, combat tournoyant, tir sur cible... Un collimateur nous aidait à mitrailler dans la direction voulue mais il fallait surtout gérer la bonne distance. Trop loin, il n'y a pas d'impact, trop près, l'avion risque de passer au travers de la cible. C'est arrivé. Dans le cas du bombardement, il nous fallait anticiper la courbe de la bombe selon l'angle de l'avion, sa vitesse et le vent. La précision exigeait deux choses : de l'entraînement et de la chance.

Mes camarades et moi avions tous une excellente vue, car le premier qui voit l'autre dans un combat aérien a un avantage considérable pour se mettre en position de suivre et abattre l'adversaire. En poursuite, justement, j'ai connu mon premier « voile noir » au cours d'un virage serré, résultat d'une trop forte accélération qui chasse le sang vers les pieds et coupe l'irrigation du cerveau. De retour à la base, le moniteur m'admonesta :

- Pourquoi n'avez-vous pas suivi ?
- J'ai eu le voile noir.
- Petit c..., on l'avait tous !

J'apprenais une leçon : lorsqu'on est attaqué, il faut faire le break, c'est-à-dire la manœuvre la plus serrée

possible, et finir la manœuvre dans le noir si nécessaire. Pas question de se relâcher comme je l'avais fait.

Loin de la métropole, sans pression, nous étions assez libres, sans hygiène de vie particulière. En arrivant de France, le petit rosé du mess à midi sous la chaleur marocaine rendait tout le monde bon pour la sieste ; nos moniteurs, pas vraiment à cheval sur la sécurité, n'étaient pas les derniers à picoler le soir venu. Nous réalisions nos heures de vol la journée et avions la belle vie le reste du temps. Je jouais au bridge, au tennis, et sortais en ville avec les copains.

Meknès était une ville européenne, juxtée à une ville arabe, où l'on se promenait en chemisette à Noël. Mes camarades et moi étions très souvent invités chez les colons soucieux de nous présenter leurs filles. Un lieutenant de vingt-deux ou vingt-trois ans, indépendant financièrement, semblait être une prise de choix. Surnommée « le tombeau de la chasse », Meknès vit nombre d'entre nous enterrer nos vies de garçon sous le charme de ses Meknassies. Je ne fis pas exception.