

C'est la rentrée...et avec elle, nous nous retrouvons pour notre sortie annuelle et pour nos conférences d'automne.

Tous ceux qui ont pu participer à notre sortie à Toulouse - visite d'Aérosopia et d'un artisan à Martres-Tolosane - , ont pu passer une excellente journée, partagée entre « l'art aéronautique » et « l'art de la céramique ».

Nous aurons, le 29 octobre, une très intéressante conférence, qui nous fera traverser l'Atlantique à bord d'un avion de collection, un « Swift » de 1946, dont le propriétaire, Frédéric Grandmougin, nous contera la belle aventure, dans la tradition des pionniers de l'aviation...

Et nous finirons 2015 avec une autre conférence... qui vous sera dévoilée d'ici fin octobre.

En espérant vous revoir bientôt,

Le Bureau



Frédéric Grandmougin, arrivant à l'aéroport de Pau-Pyrénées, le 7 juin 2015, après sa traversée de l'Atlantique Nord, sur son « Swift » de 1946.

Il présentera ce voyage le 29 octobre...



## Pau Wright Aviation

Aéroport de Pau-Pyrénées  
64230 Uzein

+33 5 59 98 47 19

e-mail : [pwa.uzein@laposte.net](mailto:pwa.uzein@laposte.net)

site Internet : [www.espace-pau-aviation.fr](http://www.espace-pau-aviation.fr)

## Sortie du 15 septembre à Toulouse

Cette année, nous avons choisi de proposer une sortie permettant d'apprécier à la fois « l'art aéronautique » et « l'art de la céramique »... Notre journée commencée par la visite du tout nouveau musée aéronautique de Toulouse, Aeroscopia, s'est en effet poursuivie par un arrêt à Martres-Tolosane, où nous avons pu visiter la faïencerie Jodra.

Les cinquante personnes qui avaient pu se rendre disponibles pour cette escapade ont été particulièrement intéressés par ce programme alliant culture aéronautique et artistique, avec, pour « trait d'union », un repas sympathique pris à Martres-Tolosane.



Le nouveau musée Aeroscopia, issu d'une longue gestation, est déjà particulièrement intéressant. On y retrouve une excellente information historique sur les débuts et le développement de l'aéronautique à Toulouse (notamment avec Latécoère, puis Dewoitine). Une fresque murale et de jolies maquettes illustrent cette période allant de 1917 aux années 1950.



Concorde N°1



Caravelle

Les productions toulousaines sont naturellement mises à l'honneur, avec Caravelle, Concorde N°1 et Airbus A 300 B.

Le prototype de l'A 400M vient de faire son apparition sur le tarmac...

Les accords passés avec plusieurs associations aéronautiques, dont « Ailes anciennes » ont permis de présenter dans le musée de jolies pièces de l'histoire de l'aviation, notamment militaire. La vaste collection d'Ailes anciennes permet d'envisager de renouveler les avions exposés et de créer ainsi une diversité attrayante.

Lors de notre passage, on notait, parmi d'autres, un Mig 15, un Fouga Magister, un Mirage III, un Starfighter, un Crusader, un MS Paris II, un jaguar ou un Noralpha, tous en bel état. Un Messerschmitt 109 (ex « Buchon » espagnol) de la collection EADS/Airbus offrait un excellent élément de comparaison avec les chasseurs modernes.

Il faut aller voir ce musée, dont la visite peut être couplée avec celle d'Airbus.



A 400 M « Atlas »



Concorde et...Caravelle



Mig 15



Crusader



MS Paris II



Nord 1101 Noralpha



Après le repas, la visite de la faïencerie Jodra fut appréciée de tous: un excellent accueil, une description minutieuse des phases de fabrication, depuis l'élaboration des formes jusqu'à la peinture et la cuisson, en passant par l'émaillage par trempage.

Une activité entièrement manuelle, qui assure une production de grande qualité artistique.

La maison Jodra peut, éventuellement, réaliser des motifs particuliers sur demande.



**Faïencerie Jodra**  
Atelier d'art - Martres-Tolosane

[info@faïencerie-jodra.com](mailto:info@faïencerie-jodra.com)



## « Séville, ou le jour où nous avons perdu six Mystère IVA en six minutes »

Par le colonel (er) Jean-Joseph Brie (EA 62)

*Confucius a dit : « Some days, it's better to stay in bed. »  
Friday, 27 may 1966, was one of those days !*

*Je dédie ce récit au capitaine Paul, chef de la patrouille, et à ses équipiers, tous unis dans la même galère.*

*Je le dédie également à Bruno, à Pierrot, et à Jean-Pierre qui, depuis de nombreuses années, me tannent pour que je l'écrive.*

*Je l'ai réservé en primeur à mes camarades, à l'occasion du 35e anniversaire de notre promotion.*

*Dessins : GBA (2eS) Bruno LE MOINE*

*Promotion EA 62*

J'aperçois alors une piste, parallèle à la côte. Je me mets en virage vers elle en vol plané en conservant 250 nœuds. En approchant, je réalise avec le reflet du soleil qu'il s'agit d'un canal. Pas de chance ! Très près, la plage semble sécurisante. Mais je n'y tenterai pas un « acontucou ». Je me souviens des conseils des anciens et des consignes à Cazaux : la plage tue. Formellement interdit.

Je suis à 7000 pieds. L'éjection est inéluctable. Je règle l'avion en palier, face à la mer. Je redresse la tête et je ramène les jambes en arrière. Coudes rentrés, je lève les deux bras pour saisir le rideau au-dessus de ma tête. Je tire d'un coup sec vers l'avant. Panique; rien ne se passe ! (Il faut une seconde pour que la verrière parte; je n'ai pas réalisé qu'une seconde, parfois, c'est très long). Au moment où je baisse la tête pour regarder sous le rideau, une grosse explosion, un appel d'air, la cabine est envahie par une fumée bleutée, et un gigantesque coup de pied dans les fesses me catapulte vers le haut, me faisant peser 20 fois mon poids sur le siège.

Mon avion devient de plus en plus petit, comme au cinéma. Vite ! Me séparer du siège pour autoriser l'ouverture du parachute. Bien que la séquence soit automatique, il vaut mieux aider les événements ! Ça tourne dans tous les sens, puis c'est la chute. Tout va très vite. Une grande force me tire dans les épaules; le parachute doit être ouvert...

Je vois passer mon siège, mais je n'y vois que d'un œil. Je suis borgne! J'essaie de lever la tête pour observer la coupole. Je ne peux pas. Et pour cause ; les suspentes sont torsadées et je me mets à pivoter très vite sur moi-même. Enfin stabilisé, je m'aperçois que mon casque avait tourné et m'occultait la visibilité d'un côté. Je le remets en place et je vois à nouveau normalement; je dégrafe mon masque qui commence à m'étouffer. Un regard vers la coupole. Elle est magnifique. Je suis vivant ! L'hystérie me gagne alors et je me mets à hurler et à chanter. Puis l'euphorie cède la place à une profonde déprime.

Et les autres. Ont-ils pu rejoindre un terrain ? Et s'ils ont sauté, ont-ils eu de la chance? J'ai l'air malin, au bout de mon parachute ! Et si je me casse en bas, qui va me retrouver ?



Je fais un rapide tour d'horizon. Aucune habitation, si ce n'est une petite maison blanche, assez éloignée. Je note qu'il faudra que je marche vers l'est pour l'atteindre. En proie à ces réflexions peu optimistes, je réalise que le vent me pousse vers la côte. La déprime cède la place à la panique. Je ne veux pas tomber en mer ! Personne ne sait où nous sommes et je ne tiens pas à finir ma vie sur un canot de sauvetage ! Je me mets à tractionner comme un fou sur les élévateurs afin d'annuler mon déplacement. Je tire tellement fort que je parviens à rattraper les suspentes et à atteindre le bord d'attaque de la voile du parachute, que je garde fermement à hauteur de mon visage. Un parachutiste d'essais dira plus tard qu'il n'est pas possible pour un homme normalement constitué de tractionner jusqu'à la voile, et quand bien même cela arriverait, le parachute se mettrait en torche. Je me félicite de constater que les parachutistes n'ont jamais eu peur.

Le sol se rapproche très vite, et lorsque j'ai acquis la certitude que même un mistral à décorner tous les taureaux de Camargue ne me ferait plus dériver vers la mer, je relâche. Des collines, ma petite maison blanche au loin, et au-dessous, très près, un champ, avec quelques arbres et des vaches noires. Mon regard est alors attiré par un poteau de ligne à haute tension, puis un deuxième. Je ne vois pas les câbles. Je lève les bras pour tractionner afin de m'en écarter, mais ceux-ci tétanisés par l'effort précédent ne parviennent pas à dépasser l'horizontale.

Ma trajectoire converge vers un arbre et une vache. Je suis incapable de prendre la bonne traction pour l'atterrissage. Le sol arrive très vite ; je tombe sur les fesses à deux pas d'un bovin ébahi ; le choc, bien qu'amorti par le paquetage de survie que j'avais oublié de dégrafer en passant 1500 pieds, est violent pour mon fondement.

Je me relève. Rien de cassé ! Je suis vivant ! C'est à nouveau l'hystérie. Je chante, je crie, je salue les ruminants en ponctuant mes marques de respect d'un tonitruant *Olé !* Revenu très vite à la réalité, je pose mon casque et je commence à étaler la voile du parachute afin qu'on puisse me repérer; si tant est qu'il y ait des recherches.

Il est 15h40. Le vol a duré 1 heure et 50 minutes portant à 69 heures mon expérience sur le *Mystère IV* et à 300 heures celle de pilote. Sur mon carnet de vol, à la date du 27 mai 1966, dans la colonne « atterrissage » n'apparaît pas le chiffre 1. Il est tout simplement écrit : « *Olé* ».

Au cours des 35 dernières minutes, l'avion a consommé la précieuse réserve qu'il aurait dû avoir au parking. Et moi j'ai fait de l'huile !

Mais ce n'est pas fini !

Pendant que je suis affairé à étaler la voile, j'entends souffler à côté de moi. Relevant la tête, je vois le bovidé, revenu de sa surprise, gratter le sol. Il ne me faut pas une heure pour réaliser, à l'analyse de sa morphologie, qu'il ne s'agit pas d'une vache mais d'un taureau. Les autres compères commencent à s'approcher et à charger. Je prends les jambes à mon cou et, est-ce l'effet produit par mon gilet de sauvetage orange « fluo », ça suit derrière, et vite ! Pas loin de là, je trouve un fossé assez profond sans eau. Peu m'importe, je plonge, et Dieu merci, mes *aficionados* restent alignés sur la berge et m'observent, avec, il ne faut pas craindre de le dire, des yeux vides de sympathie.

Je ne me suis pas chronométré, mais je suis sûr que j'ai battu mon propre record sur 1000 m départ arrêté, enregistré au concours d'entrée à l'École de l'air. Mais inutile d'en parler aux parachutistes d'essais ; ils auraient évidemment un doute.

Je décide de laisser sur place, casque, paquetage parachute, et de partir à la recherche de la maison que j'avais repérée. Je marche un bon moment et de colline en colline ; je gamberge dur. Est-ce que je ne rêve pas ?... Et les autres ?... L'impact de cette mésaventure ?...





Et le compte rendu de perte en sept exemplaires : « J'ai l'honneur de vous rendre compte de la perte de mon *Mystère IV*, de mon chronomètre et de mon couteau de survie ! ». Cela ressemble à un gag. Enfin, on verra bien.

Bientôt, j'aperçois au loin une maison blanche. Enfin de la vie ? Déception, ce n'est qu'une grange, avec de la paille pas très fraîche. Il doit y avoir quelques lunes qu'elle n'a pas été habitée. Je continue mon parcours évasion lorsque, d'un point haut, j'aperçois au loin une autre maison. C'est une *hacienda*, avec des fleurs et des barreaux aux fenêtres. Mais les volets sont fermés et il n'y a pas à l'âme qui vive. Un chemin; je décide de le suivre ; il doit bien mener quelque part, vers la civilisation ?

Mon espoir est de courte durée. Après une marche plutôt longue, je ne peux plus avancer. Le chemin s'enfonce dans un radier plein d'eau. Preuve qu'il ne doit pas être utilisé si souvent.

C'est alors que j'entends des voix. De l'autre côté, deux hommes à cheval rassemblent des troupeaux de taureaux. On imaginera aisément leur surprise lorsque je les appelle, puis leur stupéfaction à la vue du martien, tout

de vert vêtu, avec son pantalon anti-g et sa *maewest* « fluo » ! Ne parlant pas un mot d'espagnol, je m'époumone en utilisant toutes les langues que je connais, pour me rapprocher de celle de Cervantès :

– *Io, piloto frances - Avione boum-boum. Mi andare a Sevilla ! Por favor !*

C'est la panique dans les rangs. Mes cavaliers éperonnent leur monture et disparaissent. Puis, le plus jeune revient, traverse le radier, me prend en groupe et me fait chevaucher derrière lui. Il me parle, je ne comprends rien, et je réponds : « *Si ! Si ! Gracias !* ». Je me cramponne à lui ; la bête est avantageuse et chaque mouvement de roulis me fait craindre le pire. Nous « roulons » ainsi jusqu'à une route. Mon hôte me dépose et me dit en me montrant l'ouest, puis l'est :

– *por aqui Huelva, 30 kilometros, y por aqui Sevilla, 70 kilometros.*

À l'entrée du chemin, une pancarte indique le nom de la propriété : « Al Dolmen », qui, m'apprendra-t-on plus tard, est très réputée pour ses élevages de taureaux. Une voiture arrive. C'est une 4L. À ma vue, le chauffeur ne me donne pas l'impression de vouloir s'arrêter. Je lui barre la route. Toujours dans mon meilleur espéranto, j'essaie de lui faire comprendre qui je suis, ce qui m'est arrivé et que j'ai hâte d'aller à Séville, pour donner de mes nouvelles et avoir celles des autres.

Comme il ne semble pas comprendre, il répond « *Si, si* », et nous roulons, à 30 km/h. Et chaque fois que je lui dis :

– *Pronto, pronto, io soy muy pressado,*

il répond (décidément ce n'est pas mon jour...) :

– *Si, en rodaje.*

J'ai élargi ainsi l'éventail de mon savoir en devinant que la voiture était en rodage.

En traversant une agglomération, je demande à mon Fangio de m'arrêter pour téléphoner à l'aéroport de Séville. Il me facilite la tâche en m'introduisant chez l'habitant. Mais impossible d'avoir la communication. Je suis pressé. J'abandonne.

Deux heures plus tard, j'arrive enfin. Il doit être aux alentours de 19h30. L'équipage du MD 312 est là avec l'échelon technique. La surprise, une demi-joie et toutes les interrogations du monde se lisent sur leurs visages.

Pierrot me tombe dans les bras en sanglotant et me dit qu'il a fumé un paquet de cigarettes depuis son arrivée. Après l'heure prévue de notre atterrissage, le commandant de bord, inquiet, avait cherché à savoir ce que nous étions devenus. Il avait su par Séville que nous avions eu des problèmes, avait appelé Madrid et Cazaux pour savoir si nous nous étions déroutés ou si nous avions fait demi-tour. Puis les autorités sur place lui avaient appris que nous avions annoncé notre détresse et certainement épuisé notre autonomie. Nous devons être quelque part, mais où ?

Par la suite, mon leader (le n° 3) avait donné de ses nouvelles depuis Huelva. Il était sain et sauf. Il a raconté que nous nous sommes retrouvés à bout de carburant. Il a éteint en premier. Il a repéré la ville, s'en est rapproché en se laissant planer et, à basse altitude, lorsqu'il a acquis la certitude que son avion ne présentait plus de risques pour les populations, il a sauté et a atterri dans un champ de cacahuètes. Il ne savait pas ce qui était arrivé aux autres. Il a été recueilli par les habitants et amené chez le consul

où on lui a servi de bonne omelette et un cigare.

Depuis, nos camarades, à l'aéroport, étaient sans nouvelles du reste de la patrouille.

Aussi, me saute-t-on dessus, avec, on l'imagine, un flot de questions, mais sans me rassurer.

Je raconte le début de notre épopée lorsque des officiers espagnols, pas souriants du tout, m'embarquent dans un bureau et commencent à m'interroger. Notre terrain de mésentente est un anglais approximatif, ce qui ne facilite pas les choses. Au mur, une carte du sud de l'Espagne. De temps à autre, notre entretien est interrompu par le téléphone. Les deux officiers parlent entre eux, pointent une punaise sur la carte. Je devine à chaque fois que l'on a retrouvé quelque chose, mais on ne veut pas me dire s'il s'agit d'un avion ou d'un pilote.

À la tombée de la nuit, un hélicoptère de l'US Air Force dépose le chef de patrouille, accompagné de Tonton. Le pilote lui avait appris que j'étais à l'aéroport, son n° 3 à Huelva, qu'on avait repéré Pépé (on ne lui avait pas dit dans quel état), et qu'on n'avait pas de nouvelles du n° 5.

Il repartait pour chercher « les autres »...





On rassure le capitaine Paul sur mon état de santé. Je suis toujours en interrogatoire et personne ne me dit qu'il est là avec Tonton.

À la nuit tombée, l'hélicoptère revient. Le capitaine Olivier descend, puis le sergent-chef Michel et Pépé (avec sa valise !), tous deux les chaussures et le pantalon anti-g crottés.

C'est alors qu'on me fait sortir et que je retrouve toute l'équipe au complet. La guerre des nerfs est finie. À ma vue, et à la vue de ses quatre autres équipiers, surtout de Pépé et de Michel, Paul craque :

– Vous êtes tous vivants, alors peu importe ce qui peut m'arriver maintenant !

Émotion, pleurs, embrassades, et chacun raconte pendant que les chefs restent entre eux et avec les autorités espagnoles.

Nous apprenons par Tonton que peu de temps après moi, le n° 5 puis le n° 6 ont annoncé leur extinction et ont sauté. Puis ce fut son tour. Après avoir tiré le rideau, rien ne s'est passé. Deux secondes plus tard, il a fait une nouvelle tentative. Cette fois, le rideau à avancé de quelques centimètres de plus, et il est alors parti, lui aussi, au moment où il ne s'y attendait pas. Il a vu son avion continuer sa route et se planter dans les marécages, sans feu, ni fumée. En faisant son tour d'horizon, il a aperçu son leader, pas très loin, au bout de son parachute. Ils se sont vus et se sont fait des signes. Son atterrissage a eu lieu dans un champ de cacahuètes près de la route qui mène à un village, à environ 200 m de là. De nombreux curieux sont venus l'accueillir. Il comprend qu'on lui demande si l'avion qui vient de tomber est dangereux ; il rassure. On l'accompagne au village d'où il veut téléphoner, mais il se heurte très vite aux problèmes linguistiques que j'ai connus, et décide, en désespoir de cause, de laisser tomber. Peu avant d'arriver au sol, il avait vu une fumée s'élever au loin et avait pensé à l'avion de son leader. Il essaie de faire comprendre qu'il souhaiterait s'y rendre. Un paysan le met en groupe sur son cheval.

Quant à Pépé, il raconte que juste après son éjection, il a vu un avion qui tournait au-dessus de lui, et comme il n'y avait pas de pilote à bord, il en a déduit que c'était le sien. Il l'a vu s'écraser, sans feu ni fumée. Lui est tombé dans un bois, entre deux arbres. Il a marché environ trois kilomètres puis a rencontré un paysan et a continué à pied avec lui jusqu'au poste de la *Guardia civil* de Villablanca, deux kilomètres plus loin.

Lorsque l'hélicoptère vient l'y chercher, assez tard, il demande au pilote s'il peut l'amener sur le point d'impact de son avion, qu'il a eu le temps de repérer pendant sa descente. Il retrouve le *Mystère IV*, tombé à plat et cassé en deux au niveau du compartiment valise. Le bagage lui tend les bras, et il le récupère. Nous nous empressons de l'ouvrir. La bouteille d'après-rasage est intacte ; seul le boîtier du rasoir électrique est légèrement fêlé.

Quant au leader, après avoir entendu l'annonce des quatre premières extinctions et ordonné les éjections, en rappelant les consignes de sécurité, il a dirigé les deux avions vers une zone marécageuse. Alors qu'il observait le bon déroulement de l'éjection de Tonton et l'ouverture de son parachute, son moteur s'est éteint et il a sauté à son tour.

C'est à ce moment que, brusquement dans le silence, pendu au bout de son parachute et enfin face à lui-même, il a prit la pleine mesure du film qui venait de se dérouler. Il nous avoue que de sombres pensées sont alors venues le hanter. Il a été rappelé à la réalité en apercevant et en entendant son fidèle n°2 qui descendait en patrouille sur lui. Les interrogatoires individuels, les conversations téléphoniques et les échanges de messages se poursuivent tard dans la soirée.

Vers une heure du matin, on nous amène à notre hôtel, en nous prévenant qu'il y aurait probablement des journalistes pour nous attendre. Effectivement, il y en a partout. Nous sommes assaillis de questions, et comme convenu entre nous, nous nous abritons derrière le « *no comprendo !* », réponse unique aux multiples harcèlements dans toutes les langues, y compris le français. Ça ne leur plaît pas.

A suivre...



