



Le journal de P. W. A.

Numéro 37
Janvier 2016

L'année 2016 s'ouvre sur un environnement international bien imprévisible. Il nous faut toutefois espérer qu'elle sera porteuse de moins d'événements tragiques que l'année passée et nous permettra de mener à bien quelques projets.

Parmi ceux-ci, nous réfléchissons activement, avec nos partenaires, à ce que nous pouvons proposer sous la marque « Aeroadour », dans un contexte de sécurité particulièrement renforcé.

Notre programme de conférences va aussi se mettre en place. La première aura lieu le 12 avril à la Médiathèque de Pau et Bernard Vivier nous y présentera, dans le cadre du centenaire de 1914-1918, « l'Aviation en 1916 ». Une année particulièrement cruciale et un sujet qui devrait, compte tenu du succès des deux premiers épisodes, vous intéresser.

Et puis nous préparons une sortie au cours du premier semestre, qui vous sera bientôt proposée.

Le Bureau



Toulouse, Aéroscopia, le 15 septembre 2015



*Le président, Philippe Jean-Baptiste
et le Bureau de PWA
vous présentent leurs meilleurs vœux pour 2016*

PWA, Aéroport de Pau-Pyrénées, 64230 Uzein

Pau Wright Aviation

**Aéroport de Pau-Pyrénées
64230 Uzein**

+33 5 59 98 47 19

e-mail : pwa.uzein@laposte.net

site Internet : www.espace-pau-aviation.fr

Pau Wright Aviation

La disparition d'André Turcat

Alors que nous étions en train de finaliser ce numéro 37, nous avons appris la disparition d'André Turcat, à l'âge de 94 ans, le lundi 4 janvier 2016.

Un hommage s'imposait.

Son nom restera naturellement attaché au programme Concorde, dont il fut le premier pilote, tout en étant directeur des essais en vol d'Aérospatiale. Mais il n'était pas arrivé à ce poste sans une remarquable expérience de pilote, puis de pilote d'essai (breveté en 1951).

Cette carrière illustre lui avait donné l'occasion de s'installer aux commandes de nombreux prototypes de cette époque du renouveau de notre aéronautique. Passé chez Nord Aviation, il sera le pilote du remarquable « Griffon II », avec lequel il atteint mach 2,19 en battant, le 25 février 1959, le record du monde de vitesse sur 100 kilomètres en circuit fermé à la vitesse de 1 643 km/h.

Pau avant, il avait amené le « Griffon » à mach 2,19 !

Ceci lui vaudra d'être honoré du célèbre Harmon Trophy. Il avait alors 38 ans.



Concorde 1^{er} vol le 2 mars 1969. De gauche à droite: Michel Rétif, André Turcat, Henri Périer, Jacques Guignard

Plutôt que de vous parler du programme Concorde, sur lequel les livres abondent, nous avons choisi de vous présenter un extrait des mémoires d'André Turcat. Peut-être cela vous donnera-t-il envie de les acheter? Il est alors aux commandes d'un Nord 2508 (Noratlas avec réacteurs d'appoint en bout d'ailes). Adrénaline garantie...



Nord-Aviation 1500 « Griffon II » - Pilote: André Turcat

« C'est un paisible voyage que fait du Laos vers la France le *Noratlas* 2508 immatriculé F-BFRG "Roméo Golf". Un bon avion, en fait un prototype proche dérivé du classique *Noratlas* militaire de l'époque, équipé de moteurs plus puissants. Du beau temps tout au long ou presque, sans le tracassé de passagers qu'ont remplacés des caisses solidement arrimées.

Un équipage à quatre, quatre des essais en vol, habitués à la prudence de notre métier, solides et unis par ces liens de l'air inexplicables à ceux qui ne les ont pas vécus, ces isolements d'un équipage à l'époque, et plus encore dans les régions où les autres liens avec le sol étaient douteux. Ce sont des liens faits d'une vitale et réciproque confiance, de cent souvenirs communs, mêlés de joies et de deuils toujours vivants, faits d'une amitié souvent pudique dans son expression mais combien sûrs. Un seul pilote, - c'était dans les us de l'époque -, un mécanicien navigant ayant des notions de pilotage, un radio-navigateur (la transmission en morse était encore en usage) et un mécanicien de piste accompagnateur pour l'entretien au sol.

Au dernier moment s'est jointe à eux une jeune femme, épouse d'un médecin français en poste au Laos ; elle vient retrouver en France trois enfants, laissés depuis plus d'un an à la garde d'une grand-mère. Hôtesse de fortune, au regard d'une clarté merveilleuse, elle a été extraordinairement adoptée.

Qui se doute de l'aventure prochaine ? Mais tout se tisse lentement. On quitte New Delhi, deuxième escale du voyage, le 7 novembre 1959 au petit matin, pour une première enjambée jusqu'à Karachi. Cette brève étape n'est qu'un élan : après Karachi, le plein fait, le programme est de repartir aussitôt pour le long survol désertique vers Téhéran, où l'avion est attendu en fin de soirée pour une démonstration ... si le pilote est encore en bon état de vol !

Le terrain civil de Karachi, ce mois-là, est fermé chaque jour jusqu'à 16 h 30 pour des travaux sur la piste, mais le plan de vol a été obtenu pour le terrain militaire de Drighroad,

Tout irait donc bien si, à l'arrivée en vue de Karachi-Drighroad, le contrôle pakistanais des vols n'avait changé d'avis, premier point de l'aventure qui se noue, refoulant le "Roméo Golf" vers un terrain de dégagement 150 km plus au nord sur le cours de l'Indus, Nawabshah. La piste d'atterrissage en est d'ailleurs particulière et inusitée, tout en brique faute du moindre caillou pour du béton.

L'accueil y est sympathique, mais le ravitaillement en essence (et autres denrées !) ainsi que l'indispensable dédouanage impossibles. Il n'y a plus qu'à attendre la fin de l'après-midi - avec un bref regret pour le temps perdu - et l'ouverture de l'aérodrome civil de Karachi, L'avion y atterrit enfin à cinq heures du soir.

Les formalités tatillonnes d'un pays indépendant depuis peu et jaloux de montrer son autorité seront plus longues que les pleins, et le décollage ne sera possible que vers 18 h 30. Le vol doit durer 6 h 45, annonce le radio-navigateur, du fait des vents légèrement contraires. Or le Nord n'a que 7 h 30 d'autonomie totale, et il n'y a guère de terrain de dégagement que nous connaissions, du moins à l'arrivée.

Le pilote prend la décision qui s'avèrera lourde, de décoller. La partie est jouée.

- « *Karachi tower, this is Fox Roméo Golf, ready line up and take off Over?*
- - « *Roméo Golf, this is Karachi tower. You are clear to line up and take off, wind calm, After take off, turn left and join Mauripur beacon at two thousand feet, Report when reaching Mauripur. Over ?*

À pleine puissance de ses moteurs, et des petites turbines de bouts d'ailes ajoutées sur ce modèle dérivé, le *Noratlas* enlève aisément ses vingt-trois tonnes, rentre le train et les volets, et dans le calme d'une nuit étoilée part pour son destin.

Au-delà des lumières de la ville, les bouches de l'Indus et la côte apparaissent comme des lignes d'un bleu sombre, avec un peu de brume laiteuse sur la mer.



Au loin quelques hauteurs dénudées semblent transposer sur terre le relief de la lune, haute dans le ciel. Dans le poste d'équipage - version militaire où l'on peut éteindre toute lumière blanche et n'illuminer que la planche de bord par éclairage ultraviolet -, la douce fluorescence des cadrans compose une atmosphère intime entre la mécanique et les hommes. La nuit, comme toujours, semble apporter le silence, malgré le ronronnement habituel des Pratt. Pilote, mécanicien, radio, chacun travaille méthodiquement pour prendre les bons caps successifs de l'étape et le bon régime des moteurs, avant que le seul contact devienne celui des *tititata* en morse du radio, tandis que l'avion monte d'abord à 12 500 pieds. Le corridor E, route directe vers Téhéran, et nous couvrons nos visages des masques à oxygène pour une heure et demie : l'avion n'est pas pressurisé et il faut monter à 16 500 pieds, 5 400 m, pour franchir en sécurité la passe entre Pakistan et Iran.

Depuis une heure environ, la phonie ne porte plus, mais le contact avec Karachi est maintenu en morse. Le régime des moteurs a été soigneusement établi et réglé, d'après l'altitude et le vent donné par la météo, pour assurer le plus long trajet possible. Le temps passe calmement sous la lune.

De loin, voici les lumières de Zahedan, ville frontière de l'Iran, Les hauteurs sont donc franchies et nous revenons à 14.500 pieds pour ôter nos masques. Zahedan est atteinte à la verticale sur notre cap à l'heure précise prévue, 2 h 56 après le décollage, et un large tiers du trajet est passé. Bonne confiance donc dans la navigation et dans les vents annoncés, ce qui devrait permettre une bonne estime par la suite jusqu'au moment où le radiophare de Téhéran devrait nous guider, Mais il n'y aura plus aucun repère au sol d'ici notre terminus.

Nous passons maintenant en compte avec le contrôle aérien de Téhéran. Celui-ci ne répond pas, mais nous l'aurons certainement en nous rapprochant un peu plus : l'absence de liaison radio, quand elle ne se prolonge pas, n'est pas exceptionnelle alors en ces pays. Le ciel, où la lune décline, est toujours bien dégagé.



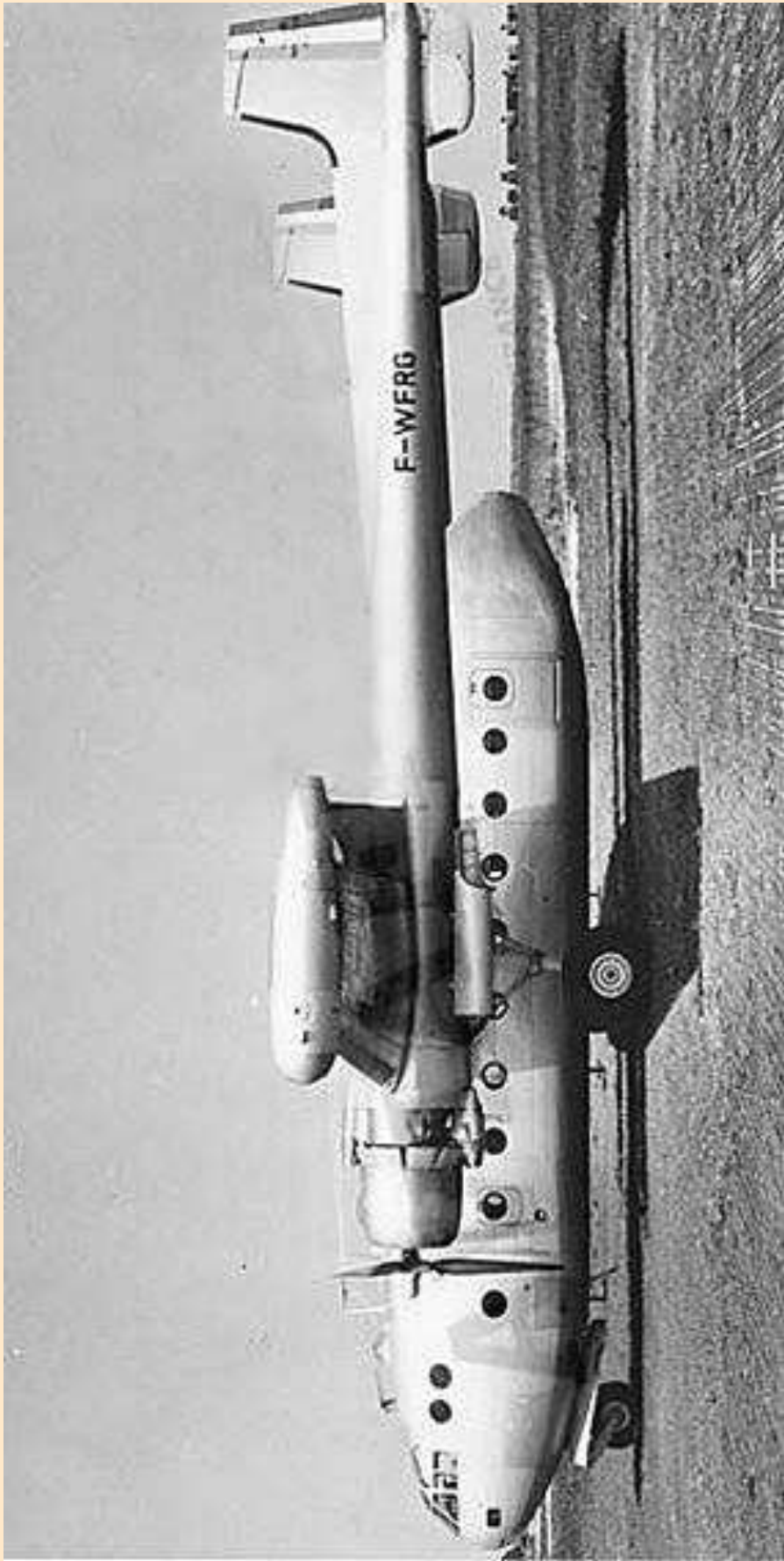
.../...Si l'on se reporte à une carte de l'Iran, dont nous survolons maintenant la plaine désertique, on remarquera la bordure de hautes montagnes qui la cernent, à l'Est du côté de l'Afghanistan, puis surtout au Nord, où une chaîne assez continue culminant à près de 5.000 m, l'Elbourz (à ne pas confondre avec l'Elbrouz du Caucase, qui s'élève jusqu'à 5.600 m), qui sépare Téhéran de la Caspienne, dont deux centaines de kilomètres de côte fournissent à l'Iran son or noir, le caviar.

Pendant ce temps, le radio cherche toujours à joindre le contrôle de Téhéran qui devrait maintenant répondre. En vain. Il ne nous répondra jamais, et Karachi est trop loin pour être repris en liaison. Du moins les radio-compas, qui permettent de relever les stations émettrices, devraient donner le travers de quelques émetteurs, malheureusement assez à gauche de notre route théorique et peu puissants, la nuit est-elle peu favorable, ce qui arrive ? Les relèvements obtenus, en tout cas, sont peu précis. L'estime est donc incertaine, et le radio-navigateur ne se sent pas très assuré. Il va réveiller le pilote pour que celui-ci tente déjà de prendre contact en phonie avec "Téhéran- Informations" et avec le goniomètre qui pourrait nous tirer vers Téhéran.

La lune se couche en ce moment. Aucun repère n'est visible. Cinq heures et demie de vol ont passé, Téhéran ne devrait plus être qu'à une heure, une heure et quart de vol, quelques 400 km. Il ne répond pas à l'appel du pilote ; c'est, ma foi, encore plausible ; il faut insister, patienter.

Une légère inquiétude se lève ; mais, au fond, Téhéran ne saurait être manqué dans cette nuit claire...





Le temps passe pourtant. Quelques nuages, deux mille mètres peut-être en dessous de nous, se dessinent imprécisément dans la nuit à vrai dire, le pilote se demande un instant si ce sont bien des nuages, ou quelques crêtes enneigées, et il appelle le radio en un bref conciliabule. Mais non, il n'y a pas sur notre route prévue de hauteurs suffisantes, et ce doit bien être des nuages.

Une heure encore s'est écoulée. Nous devrions être en vue maintenant, et pourtant l'obscurité n'est percée d'aucune lumière. La radio est toujours muette en graphie (l'opérateur de service doit s'être endormi), et il est étrange que la phonie non plus ne réponde pas. Quant aux radio-compas, s'ils indiquent bien Téhéran devant nous, c'est sans aucune stabilité ni indicatif décelable. La situation se fait plus sérieuse, d'autant qu'aucun autre terrain ne peut être atteint en une heure et demie de vol, ce qui nous reste d'essence. Le pilote demande au mécanicien de régler les moteurs au régime d'endurance maximum (plus faible que celui de trajet pris au début). Il faut trouver Téhéran.

Hélas, une demi-heure se passe encore à notre cap sans que rien ne nous apparaisse ni que personne ne nous réponde...

En fait, nous le comprendrons plus tard, tandis que Téhéran, par suite d'une erreur de transmission de message avec Karachi - c'est ainsi que les choses s'enchaînent contre nous - ne nous attend pas et ne cherche pas à nous entendre, les vents ont imprévisiblement changé depuis notre dernier repère au sol, bien lointain maintenant, de Zahedan. Plus forts d'ouest, ils nous ont entraînés bien à l'est de notre route. Ce qui veut dire que nous abordons maintenant la haute chaîne de l'Elbourz, cap sur la Caspienne.

Mais cela, nous l'ignorons. Et ces fameux radio-compas hésitants nous indiquent toujours Téhéran au nord ou nord-est alors que la ville est passée au sud-ouest Pourquoi ? L'orage magnétique est peu probable, qui aurait affolé le compas magnétique lui-même. La vérité n'est pas physique. D'autres sont en fait tombés dans le même piège que celui où nous nous engageons : de plus lointains mais puissants émetteurs russes, naufrageurs calés sur les

mêmes fréquences, tels de faux phares, les ont comme aspirés. Ils ne sont plus là pour raconter ce qu'ils ont dû vivre comme nous. Ils ont fini par percuter la montagne qui déjà nous encercle, ou tomber sous les balles de chasseurs russes sur leur territoire, comme je l'ai appris depuis aux États-Unis.

Nous ne pouvons l'imaginer un instant. Le pilote effectue des changements de cap de 90° à gauche et à droite, et les aiguilles des radio-compas suivent bien le mouvement, semblant confirmer leurs indications. Pourtant sept heures de vol se sont maintenant écoulées, et quelque inspiration dit au pilote qu'on ne peut plus les croire. Mais il ne nous restait qu'elles. Une seule chose devient alors évidente : nous sommes totalement égarés au-dessus d'un pays désert et il n'y a plus qu'une heure de vol au grand maximum au régime économique que nous avons déjà adopté. Encore ne savons-nous pas que ce désert invisible est celui des montagnes.

Le pilote décide, la mort dans l'âme, de rechercher une zone d'atterrissage forcé. De nuit, ce sera une opération bien risquée avec la seule aide des phares d'atterrissage ; il faut longuement reconnaître son terrain. Il est donc temps de descendre à la recherche.

À partir de la région de Téhéran, où nous devrions tout de même être à peu près (mais nous sommes sur les rives de la Caspienne, d'après la reconstitution de notre vol), le sud-ouest est une zone à peu près dégagée. Le pilote prend ce cap, le 235, et entame une descente prudente, en évitant quelques nuages vaguement distingués (était-ce des nuages ?). Tout est éteint dans le poste, et tous surveillent au-dehors. Seule demeure la lumière ultraviolette, invisible pinceau sur les cadrans dont la fluorescence semblerait bien tranquille à qui ignorerait notre inquiétude, à la jeune femme à notre bord par exemple, qui sommeille à demi dans le siège supplémentaire du poste où elle nous a rejoints.

À Téhéran cependant, l'escale d'Air France, enfin prévenue de l'heure de notre départ de Karachi, nous attend ; et sur son intervention, le contrôle aérien a fini par s'inquiéter : nous devrions être arrivés depuis une demi-heure et l'alerte est donnée.



On appelle "Roméo Golf" pour l'aider. Mais nous n'entendrons jamais rien, pas plus qu'on ne nous entendra lorsque nous lancerons nos ultimes messages sur les fréquences de détresse. Nous sommes cachés derrière les montagnes au milieu desquelles, aveugles, nous descendons. Quarante ans plus tard, en voyage d'historiens, passant par la route le col de Gatchar à près de 3.000 m, j'ai pu voir cette fois en pleine lumière le vrai chaudron où nous nous enfions sous le sommet de 4.540 mètres et mes compagnons à qui je le montrais en ont frémi comme moi. Car il faut bien maintenant que je prenne la parole.

Un instant trompé par une apparence de lueur vers le nord-ouest, - trompeuse plaque de neige sans doute - mais qui ne serait tenté ? -, je reprends bientôt mon cap 235, 10.000 pieds, 3.000 m en descente. Il reste 300 litres d'essence, quarante minutes de vol en régime éco. Dans quarante minutes, inéluctablement, nous serons au sol. Mais comment ?

2.000 m (et 2.500 m plus bas que les sommets). Le mécano et moi apercevons ensemble une lumière sur notre gauche : un repère. J'oblique vers elle. Mais tout à coup la voici qui se rapproche, défile en deux secondes sous notre aile, en même temps qu'en un éclair le sol et des rochers nous apparaissent. Nous en étions à quelques mètres.

Le temps d'un réflexe, j'ai repris de l'altitude et fait remettre au mécanicien toute la puissance des moteurs. Des litres précieux se consomment bien sûr, et il n'y aura même plus une demi-heure de vol. Mais il faut.

Sous la vague luminosité du ciel nocturne, je comprends maintenant la vérité terrible, les taches et les ombres; les montagnes nous cèdent de toutes parts, çà et là cachées par un nuage. Comment ne les avons-nous pas rencontrées déjà, dans cette descente presque aveugle ? Et nous sommes au fond. La lampe perdue d'un montagnard nous aura donné un sursis dans le piège.

À tout hasard, j'allume les phares d'atterrissage. Aussitôt sous leur pinceau, c'est un mur qui se dresse devant nous, abrupte falaise. Je réussis à l'éviter dans un virage cabré, à gauche et

seulement parce qu'un pilote est habitué à virer de ce côté pour mieux y voir les pistes. Et c'est de ce côté qu'il y a un passage ! De quelques mètres encore nous évitons une crête dont les plaques de neige passent en coup de vent sous nos ailes, et dans les phares je vois encore la rare végétation perçant la neige.

200 litres, annonce le mécano. Bien sûr, mais je ne peux tout de même pas réduire les moteurs et percuter le décor. Le plus tard sera le mieux. Chacun a compris, naturellement. Même notre passagère, la plus vulnérable, qui a mis les écouteurs aux oreilles. Il est de mon devoir de lui dire que cela va très mal. Elle s'en doutait bien, après avoir vu la muraille. Elle trouve la bravoure de répondre par un sourire de confiance. Mon regard ne s'est détourné qu'un instant. J'ai entrevu aussi mon ami le mécano : il avait un nouveau visage. Moi aussi sans doute.

Mais je n'ai pas le temps d'y penser, Car voici que l'hallucinante apparition recommence et recommence : une nouvelle muraille, le virage serré, à gauche encore, et un col juste franchi. Nous sommes remontés cependant, j'ai fait remettre les moteurs en croisière (le mot ferait sourire), et pour une fois sans pitié pour eux le mécano les mène durement. Mais comment aurions-nous le temps de sortir de ce chaudron ?

J'ai peur et il n'y a plus qu'une question en somme: dans combien de minutes ou de secondes allons-nous nous écraser ? Moi, du moins, je me bats, avec le mécano, Mais les trois autres, à qui je n'ai pas su éviter ce piège, qui n'ont plus qu'à attendre, brièvement sans doute ? Moi, déjà, j'ai peur ; ou plutôt c'est mon corps qui a peur : ma bouche, ma langue sont sèches, et j'ai de la peine à parler, Pourtant j'appelle sur la fréquence de détresse que tout avion doit veiller :

- « *May day, may day, may day* (c'est notre SOS), *to all aircraft this is Roméo Golf, do you read me?* »,

et je recommence, car il faudrait que l'on sache où et comment nous nous sommes perdus, ne serait-ce que pour celles qui nous attendent.

Nul ne répondra. Il n'y a plus qu'à éviter encore toutes ces crêtes devinées, et cependant prendre un cap fixe, user nos derniers litres pour tenter



de rejoindre quelque plaine, quelque vallée ; mais à vrai dire je n'en ai plus l'espoir; des sommets partout! Je choisis, presque sans calculer, le cap 160, inverse de notre route depuis Karachi. Mais nous ne saurions atteindre les plateaux dégagés que nous survolions certainement il y a longtemps, si longtemps.

Devant nous, assez loin peut-être, encore une ligne de crête continue, tout juste à l'altitude à laquelle nous sommes remontés. Je crois bien voir une lueur de ce côté. Mais c'est sans doute un nouveau piège, quelque plaque de neige. La lampe d'épuisement d'essence s'allume à droite ; le moteur n'a plus que dix minutes de fonctionnement ; le gauche suivra sous peu. J'essaie de faire un peu de calme en mon âme :

- « *Seigneur, pardonne-moi, je t'aime, fais-moi fort, fais-les fort* » quand il faudra bien, moteurs arrêtés, descendre.

Mais ne devrais-je pas, tout de suite, tenter d'échouer sur cette croupe ?

À Téhéran, bien sûr, on ne nous attend plus, et l'on a envoyé vers la France le message

« *Roméo Golf perdu* ».

Un nuage devant nous. Je vais le contourner, il peut cacher un sommet. Je passerai à gauche, ou à droite ?

À gauche plutôt, en appuyant un peu du côté de la lueur... Malgré l'écart du cap qu'il faudrait garder fixe,

Lampe d'épuisement moteur gauche allumée,

Mais nous la regardons à peine, car la montagne passe sous nos pieds, et que se sont tout à coup allumées aussi devant nos yeux tirés les mille lumières du salut, les maisons des hommes. Par quel miracle : TÉHÉRAN, Ils l'ont crié ensemble. Mais j'attendrai pour crier victoire moi aussi : arriverons-nous jusque-là ?

Je reste trois minutes encore en palier, avant que mes yeux n'aient vu vraiment la rangée de lumignons de la piste, n'aient retrouvé leur jugement des distances terrestres, n'aient été sûrs d' "avoir" la piste,

Alors, tout réduit, je descends, je dégringole sur l'aéroport, et sans risquer un réglementaire tour de piste qui obligerait à remettre du moteur,

j'enroule des « S » comme un léger avion d'aéroclub à l'entraînement. La tour de Téhéran n'en croit pas ses oreilles d'entendre l'appel de "Roméo Golf", ni le goniomètre qui l'a entendu venir de la montagne.

Sous leurs yeux incrédules aussi, le "Roméo Golf" s'est posé après une prise de terrain un peu acrobatique, et roule sagement. Son pilote s'attache à poursuivre une procédure radio réglementaire jusqu'au parc, jusqu'à l'arrêt des moteurs.

Alors, il n'y a plus de joie pudique, et nous tombons dans les bras les uns des autres. Nous avons quelque peine à nous croire là, mais pas du tout à simplement croire : nous avons été bien guidés. C'est un sentiment fort, que j'ai ressenti plusieurs fois dans ma vie, comme sans doute mes compagnons du "Roméo Golf", Mais on ne s'en rend naturellement compte qu'à posteriori.

J'ai fait jauger les réservoirs, Il restait à gauche 18 litres d'essence, un peu plus à droite, trois minutes de vol. Sur nos carnets, huit heures de vol de nuit »

André TURCAT

Pilote d'essai du Concorde



« 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

Le lendemain matin, en attendant qu'on vienne nous chercher pour nous conduire à l'aéroport, nous apercevons un kiosque sur la place, vers lequel nous nous dirigeons pour voir si à tout hasard un journal relatait l'événement. Au fur et à mesure que nous nous approchons, nous mesurons l'étendue du désastre. L'intégralité de la une de tout ce qui peut être publié en Espagne, de *ABC* à *Arriba*, en passant par *Ya* et *Informacione*, et j'en passe, est entièrement consacrée à notre épopée, avec au premier plan la photo d'Olivier à Huelva, celle de son avion à demi planté dans le sol, et nous, la veille, dans le hall de l'hôtel, sans oublier Pépé avec sa valise.

« *No traíamos bombas, han declarado los pilotos franceses, eufóricos y nerviosos* » (nous ne transportions pas de bombes ont déclaré les pilotes...).

Nous n'avions pourtant rien dit, mais on nous fait parler! De toutes tendances, la presse défraie la chronique et mobilise l'opinion. Il est vrai que l'Espagne est toujours traumatisée par la récente collision en vol et l'explosion au-dessus de Palomares d'un bombardier *B-52* de l'US Air Force et d'un *KC-135* qui ravitaillait en vol. Trois des quatre bombes nucléaires transportées étaient tombées sur le sol, la quatrième en mer. Malgré les déclarations rassurantes des experts américains sur l'inexistence de risque d'irradiation, les Espagnols avaient réussi à se faire indemniser les récoltes présentes, absentes, passées et à venir pendant plusieurs années. Fallait-il déplorer que nos avions n'aient pas été armés ou n'aient pas fait de

dégâts au sol ?

Plus que jamais, nous n'éprouvons pas le besoin de faire de publicité sur notre identité.

Nous sommes conduits à l'aéroport. Les interrogatoires continuent, et l'ambiance est toujours peu conviviale. Nous apprenons que cinq épaves ont été retrouvées ; nous ne réussissons pas à savoir lesquelles (la sixième serait en mer où l'on aurait vu un bidon flotter) et on nous refuse l'autorisation d'aller les voir.

Dans les moments de *spleen*, je me mets à penser à ceux qui me sont chers, aux copains, à ceux de l'escadron et aux autres. Comment auront-ils appris la nouvelle ? Et ma valise ? J'imagine qu'elle fera le bonheur de quelqu'un qui va pouvoir voyager dans un beau costume tout neuf, en bénéficiant du quart de place dans les trains français, prendre des photos avec un bel appareil et payer en devises françaises.

On nous informe qu'en fin de matinée, un *C-47 Dakota* venant de Villacoublay via Cazaux va amener une commission d'enquête désignée par le chef d'état-major de l'Armée de l'air. Cette information nous remet brutalement les pieds sur terre. Depuis la veille, je crois que nous n'avions pas très bien réalisé ce qui nous était arrivé. Après l'euphorie des retrouvailles, les dialogues de sourds avec les autorités locales et les hypothèses que nous n'avions pas manquées d'élaborer sur l'impact de cette affaire en métropole ainsi que sur les conséquences qui pourraient en résulter pour les uns



et les autres, nous tombons maintenant dans le dur concret.

Nous apprenons par les nouveaux venus que notre aventure a fait l'effet d'une bombe. Personne ne savait ce qui nous était arrivé. On avait su que, passé l'autonomie des avions, nous n'étions posés nulle part. On avait passé l'après-midi à nous chercher partout. Puis, on avait appris sur le tard que cinq épaves de *Mystère IV* avaient été retrouvées dans la région de Huelva, à plus de 100 km à l'ouest de Séville, sans dommages aux tiers. Pas de nouvelles des pilotes. Un message du chef de l'échelon technique était parti à 18h17 : « Sans nouvelles Riquet noir, attendons instructions ». Enfin, un premier message de l'ambassade de France à Madrid avait fait état de « Six pilotes éjectés ; quatre pilotes retrouvés indemnes à 19h30 », puis un deuxième « Six pilotes retrouvés indemnes à 20h00 ».

Le chef de la patrouille avait rédigé à l'attention du commandant de la base de Cazaux le message suivant : « Tous pilotes indemnes regroupés à Séville San Pablo ». Ce message avait quitté Séville à minuit. La commission d'enquête avait été désignée dans la nuit : le président, colonel commandant en second la base aérienne de Mont-de-Marsan, un commandant pilote du commandement des écoles de l'Armée de l'air de Villacoublay et trois capitaines, un pilote, un mécanicien et un médecin du personnel navigant, de la base aérienne de Mont-de-Marsan.

L'après-midi de ce samedi 28 mai, nous avons été examinés par le médecin et nous nous sommes individuellement soumis aux investigations de la commission. Bien sûr, nous avons passé sous silence notre « coup du lapin », car nous ne tenions pas à courir le risque d'être déclarés inaptes chasse. Je crois me souvenir que nous avions ce même visage que ceux que l'on croise dans les couloirs de l'oral d'un examen ou d'un concours.

Le soir, enfin entre nous, nous allons faire quelques pas dans les jardins de Séville, dont nous ne verrons pas grand-chose, et dîner dans un petit restaurant sympa. La solidarité aidant, Pierrot et les collègues de l'échelon technique nous avaient prêté de quoi ressembler à des civils et préserver notre anonymat.

Dans un coin de la salle, sur une petite estrade, une troupe de flamenco vient se produire, face un aréopage qui semble de belle qualité. Bien que nous faisant discrets sur le côté, nous sommes vite démasqués et nous avons la surprise de voir la troupe se tourner vers nous et nous offrir le spectacle. Nous avons même droit à la Diva.



Quelque part, ça fait enfin du bien de rencontrer des gens qui nous témoignent un peu de chaleur et ne nous considèrent pas comme des parias.

Le lendemain, re-commission. Dans l'après-midi, le *Dakota* nous ramène sur la base de Cazaux.

Sur le parking, le commandant de base, le commandant d'escadre et son second, le commandant d'escadron et le commandant de l'autre escadrille. Nous redoutons l'accueil. Nos pronostics s'effondrent lorsque nous entendons le commandant de base dire au chef de patrouille :

– Vous êtes partis à six et vous me ramenez six pilotes. Pour moi, c'est l'essentiel...,

Puis on nous raconte comment la chose a été vécue ici depuis notre décollage : le doute, l'incompréhension, les échanges téléphoniques, les messages, les attentes, le stress, les flashes des médias annonçant « Six *Mystère IV* partis de Cazaux pour Séville s'écrasent sur le sol espagnol. On est sans nouvelles des pilotes ».

Et bien sûr, on nous demande de raconter.

On nous informe que les médias tirent à boulets rouges et que nous sommes consignés sur la base afin de nous tenir à l'écart des journalistes. Les copains célibataires nous attendent dans leur chambre, et c'est ainsi qu'a commencé l'histoire :

– Jean-Joseph, raconte !

Je parviens à rassurer ma famille (on me dit que le tailleur de mon village a eu très peur) et mes amis, et j'apprends que ma petite amie a fait une crise d'urticaire monumentale...

Nous découvrons la presse de ces trois derniers jours. Elle n'est pas tendre et ne diffère de celle de nos voisins du sud, dans la présentation et la teneur, que par la langue. Tous les journaux du samedi nous ont réservé la une. Et l'événement du jour, à savoir la commémoration du 50^e anniversaire de la bataille de Verdun par le président de la République, a fait l'effet d'un pétard mouillé et est relégué à la page des faits divers. On se souvient que le refus du chef de l'État de transférer les cendres du Maréchal à

Douaumont n'a pas fait l'unanimité autour des anciens combattants ; ceux-ci n'ont répondu que tièdement son invitation.

On comprendra aussi plus aisément l'effet qu'aura produit une autre inclusion dans cette situation délicate. Nous apprendrons amèrement plus tard que ça n'a pas plu. Dans les jours qui suivent, le communiqué officiel qui pourrait calmer le jeu ne vient pas. La presse est débridée ; les journaux à sensation jouent la provocation et, de jour en jour, pratiquent de l'escalade. On ne ménage ni l'image de l'Armée de l'air, ni celle de ses chefs, pas plus que celle de ses pilotes :

– « Rentrés hier à Cazaux, les pilotes sont au secret... »

– « On a vu les pilotes faire la fête la veille de leur départ dans une boîte de nuit à Bordeaux. Le lendemain, ils étaient tellement ivres qu'il a fallu les aider à monter à bord de leurs avions et à s'attacher... »

– « Bien que le rapport officiel se fasse attendre, la perte des six *Mystère* ne semble plus mystérieuse... Dix-huit millions de francs volatilisés quelques secondes... »

– « Inexplicable, les appareils étaient équipés de tous les équipements électroniques... »

– « L'affaire des *Mystère* est un scandale ! Un effroyable laisser-aller à l'État-major de l'air. Les vols d'exercice étaient le prétexte à de joyeux week-ends. De Gaulle furieux : on a ridiculisé sa force de frappe !... »



– « Les six pilotes français qui ont abandonné leurs avions au-dessus de l'Espagne sont allés voir une corrida entre deux interrogatoires... »

– « Pompidou annonce que des sanctions vont être prises : les pilotes des *Mystère IV* étaient fautifs... »

– « Et Pisani voulait leur confier des *Boeing* !... »

– « À Séville, un colonel enquête sur le mystère de la chute des six *Mystère*. Les témoins espagnols racontent : "choqués par leur aventure, les pilotes arrivèrent à l'hôtel en chantant..." »

On taira certaines allégations, chaque jour plus acides et plus insupportables, faites à l'encontre de personnes nommément désignées. Mais on gardera pour la bonne bouche :

– « Enfin la vérité. Le mystère des six *Mystère*. Un raid français sur La Rota. Les Américains "descendent nos avions". »

On apprend dans cet article que notre mission était un raid contre la base de l'US Air Force de Moron, en représailles d'un survol impuni de l'usine atomique de Pierrelatte. Les Américains y expérimentent le « rayon de la mort » qui protège leurs bases, afin de l'utiliser au Viêt-Nam ; ils auraient déclaré : «...Cette affaire nous concerne au premier chef. Les avions français ne se dirigeaient pas vers San Pablo, mais directement sur La Rota. Une première fois, nous les avons repérés sur les radars, volant en formation de combat à une altitude de 850 mètres.

À quelques minutes de nos installations, nous leur avons demandé vainement de s'identifier. S'étant éloignés, ils revinrent quelques instants plus tard, à une altitude de 350 mètres. Deux autres sommations, la dernière à 10 secondes de La Rota, n'eurent pas plus de succès que la première. À ce moment-là, nous avons pris les mesures qui s'imposent. Et les pilotes d'expliquer : "Nous ne pouvions rien faire. Brusquement, tous nos instruments de contrôle se sont affolés, nos commandes ne répondaient plus, nos appareils se sont mis à

tomber comme une pierre"... ».

Nous avons le sentiment, devant ce déchaînement de prose acide, que l'on nous reproche d'être vivants, d'avoir joué avec désinvolture avec l'argent du contribuable et de nous être séparés de nos avions comme on le fait de simples mouchoirs en papier, sans nous soucier des populations laborieuses au-dessous. Il aurait certainement été plus intéressant que nous restions aux commandes jusqu'au bout. Ce serait tellement plus « commercial » de broder autour de ces héros qui n'ont pas hésité à sacrifier leur vie pour éviter... mais éviter quoi ? Les consignes de sécurité des vols existent; nous nous devons de les appliquer. L'atterrissage moteur coupé est interdit. Il est dans tous les cas voué à l'échec. Et, s'il est vrai que la perte de vies humaines au sol est dramatique et insupportable, s'il est vrai que la perte d'un avion est intolérable, il n'en demeure pas moins certain que la perte d'un pilote est un échec. Une dizaine de jours plus tard, un communiqué officiel mettait fin à toutes ces palabres, et nous sommes enfin autorisés à sortir.

Dans les jours qui suivent notre retour, on ne parle, bien sûr, sur la base et à l'escadron, que de cette affaire. Une commission d'enquête est envoyée à Séville pour étudier les enregistrements. On apprendra plus tard que – pas de chance – par des erreurs de manipulation, une partie avait été effacée (celle, bien sûr, concernant notre phase de détresse).

Nous vivons dans l'attente des conclusions et des sanctions; les pronostics sont ouverts. Nous passons devant une commission d'enquête des faits professionnels. Le général qui la préside (qui commandait l'Ecole de l'air lorsque j'y suis rentré) nous rassure, nous les trois « peintres ». Nous n'avons qu'une chose à faire et nous l'avons bien faite : tenir notre place et ne pas semer la panique au sein de la patrouille. On s'interroge sur ce qui pourrait arriver au leader. Toutes les hypothèses sont élaborées, de la plus optimiste à la plus pessimiste compte tenu du contexte du moment : points négatifs, mutation, relève du commandement d'escadrille, remise en cause du brevet chef de patrouille, voire radiation du personnel navigant (la plus grave sanction envers un pilote). Nous revivons la mission et sa préparation



préparation. Seule, la commission d'enquête a compétence pour analyser les causes d'un accident et proposer les mesures pour éviter son renouvellement.

Cependant, nombreux sont les conseillers et ceux qui, assis au calme dans un fauteuil, auraient certainement mieux réagi dans cette aventure.

Il est vrai que dans toute enquête, il est difficile de se mettre à la place des acteurs qui ont vécu au menu détail l'événement. Nous avons, hélas, bénéficié de la loi de l'embêtement maximum (d'aucuns diront que nous avons été victime d'un enchaînement d'impondérables), et le résultat est bien que nous avons été acculés à une situation irréversible.

Et puis un jour, le leader est appelé à Paris. On lui fait très vite comprendre que la décision se situe à un niveau qui dépasse tout le monde et il pressent que la sanction ira probablement au-delà d'une simple sanction professionnelle.

Quelques jours après, nous apprenons que « par décret du président de la République, le gouvernement portait mesure de mise en non-activité par retrait d'emploi... ».

Plus tard, un ardent défenseur écrira : « C'était confondre faute professionnelle et faute contre l'honneur ou la discipline. C'était traiter le coupable d'une erreur humaine comme un délinquant. C'était surtout, par une mise à pied avec les 2/5 de la solde, rejeter sans délai une famille dans la vie civile avec un pécule ridicule pour faire vivre cinq personnes. Sanction disproportionnée et scandaleuse ! ».

À tous les échelons, des sanctions très sévères sont prises. Quant à nous, les trois « peintres », seuls à nous en être tirés avec les honneurs de la guerre, en sommes-nous vraiment sortis indemnes ?

Avec quels yeux nous regarde-t-on désormais intra et extra-muros ? L'Armée de l'air est médusée. Nos ailes sont ternies et fragilisées. Pour le joyeux feuilleton des « Chevaliers du ciel », la route est tracée. Il faudra attendre de

nombreuses années pour que, par notre présence sur de nombreux théâtres d'opérations, l'opinion voie enfin en nous ce que nous n'avons jamais cessé d'être : des professionnels.

Cependant, à toute chose malheur est bon.

À la suite de cet accident, la création du Conseil permanent de la sécurité aérienne a été décidée ; on n'est jamais si bien jugé, défendu ou puni, que par ceux qui nous commandent.

Le SIRPA, qui fera désormais le tampon entre les médias et les armées, est dans l'œuf.

La solidarité s'organise autour de la famille du capitaine Paul. L'association des anciens élèves de l'École de l'air la prendra à sa charge jusqu'à ce qu'il trouve un travail dans le civil.

Dans toute la tourmente médiatique bien de chez nous, c'est hélas au-delà de nos frontières que nous vient un peu de réconfort.

Dans la presse anglo-saxonne, restée très réservée et objective, un chroniqueur du Sunday Mirror est même allé jusqu'à considérer que « le chef de la patrouille méritait d'être décoré pour son réel courage et son sens des valeurs, lui qui avait décidé que six vies humaines avaient plus d'importance que six avions à réaction ». Et pourtant l'Histoire nous a toujours appris que la perfide Albion n'a jamais fait de cadeaux aux compatriotes de Jeanne d'Arc !

Et un pilote espagnol, le général Serrano, avait écrit au capitaine Paul une lettre admirable de lucidité et pleine de chaleur humaine, dans laquelle, relatant notre aventure en professionnel, exactement comme s'il l'avait vécue au sein de notre patrouille, il prenait adroitement sa défense en soulignant les aléas du métier de pilote de chasse. Cette lettre ouverte avait paru dans un grand journal espagnol et avait été reprise par un hebdomadaire français.

Ainsi fut vécu le plus grand fait aérien médiatique de nos ailes. Que d'énergie perdue et de mal fait autour d'un événement certes autant spectaculaire que regrettable, mais somme toute banal ! Avec le recul et la sagesse que de nombreuses années de métier m'ont donnés face aux événements, je me suis souvent interrogé : ce qui, selon moi (et cela n'engage que moi), aurait pu n'être jugé et sanctionné professionnellement



que comme un excès de confiance devant une situation contrariante ou une obstination erronée à poursuivre la mission, justifiait-il que l'on sacrifiât une tête sur l'autel de l'honneur et que l'on portât un coup aussi dur ? La profession de pilote de chasse est une école de modestie et d'humilité. Qui, à plus forte raison s'il n'est pas du métier, peut dire comment il aurait réagi dans cette galère? Qui peut affirmer qu'il ne s'est jamais perdu?

Qui n'a pas été confronté au moins une fois à une situation pas possible, si toutefois il a eu la chance de pouvoir le raconter par la suite? Avec 4 500 heures de vol sur de nombreux types d'avions, pas moi en tout cas. Pendant très longtemps, au sortir de Cazaux, si l'on m'avait demandé quelle était l'instrument le plus important dans un avion, j'aurais répondu : **LE JAUGEUR !**

FIN ...!



