

**Vous avez les papiers de
l'hélicoptère ?...**

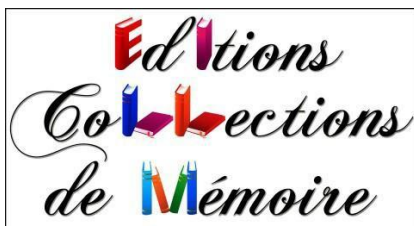
EXTRAIR

EXTRAIT

Vous avez les papiers de l'hélicoptère ?...

Alain ALLIBERT

EXTRAIRAI



EXTRAIT

Naissance d'une vocation

- Vous avez les papiers de l'hélicoptère?...

Je n'en croyais pas mes oreilles... j'étais posé en pleine forêt amazonienne, à plus de 100 km de toute trace de civilisation et en particulier de toute administration comme la gendarmerie... et là, enfoncé dans la boue jusqu'aux chevilles, en train d'expliquer à deux ouvriers brésiliens comment confectionner les filets servant à transporter les fûts de gasoil vers le camp principal... entouré seulement d'une forêt aussi profonde qu'inhospitalière, il se trouvait encore un fonctionnaire de gendarmerie pour venir me demander mes papiers...

J'étais parti de Cayenne le matin même à la première heure. Vu le nombre de fûts de gasoil que j'allais avoir à transporter, je savais en avoir pour toute la journée et j'étais certain que mon retour vers Cayenne se ferait en partie de nuit.

J'avais laissé mon aide-mécano au camp principal avec la pompe à kérosène afin de refaire le plein de mon hélico quand j'en aurai besoin. Pour confectionner les filets, j'avais emmené deux brésiliens du camp principal jusqu'au bord de la *degrad*¹ où étaient entreposés les centaines de fûts que je devais héliporter vers le camp principal. J'étais en train de leur expliquer comment confectionner et accrocher les charges sous l'hélico quand le bruit caractéristique d'un autre hélicoptère Ecureuil - le même que le mien - me fit lever les yeux. On ne croise pas

¹ Rampe d'accès aménagée le long d'une rivière et qui permet de tirer une pirogue ou un radeau sur la berge – permet bien sûr de faire flotter et de rouler des fûts de gasoil sur la berge pour les entreposer.

souvent un collègue en pleine forêt amazonienne. J'identifiais rapidement un des hélicos d'une des compagnies concurrentes et je fus surpris de le voir se poser à une centaine de mètres de moi !!!

Je commençais à me demander par quelle erreur de nos services commerciaux respectifs nous nous trouvions à deux sur un même client, au même endroit et à la même heure.

A peine son rotor arrêté, je compris en voyant descendre et venir vers moi les représentants de notre chère administration que c'était le début d'emmerdes pour moi. Comme disait le regretté Coluche :

"Les flics sont là pour nous protéger et pourtant plus il y en a, et moins on se sent en sécurité".

J'éprouvais un malin plaisir à les voir se dandiner dans la boue pour essayer de ne pas trop se salir les pieds, mais en forêt - et en particulier sur les sites d'orpaillage - la boue fait partie du décor (voir photo page 219). Il y avait un représentant de la DRIRE, un garde forestier de l'ONF et bien entendu l'éternel gendarme qui ne sait dire bonjour qu'en vous demandant :

- Gendarmerie nationale, vous avez les papiers de l'hélicoptère ?

J'étais tellement surpris que je ne sus pas quoi lui répondre. En plus nous ne prenions jamais les papiers de nos hélicoptères avec nous pour ne pas les perdre ou les salir. C'était en accord avec la BGTA (**B**rigade de **G**endarmerie des **T**ransports **A**ériens) de Cayenne qui connaissaient nos appareils et savaient qu'ils pouvaient venir les inspecter ainsi que nos documents quand ils le voulaient. Ils avaient surtout fini par admettre la logique de notre demande. Mais là je me retrouvais face à un gendarme qui me paraissait aussi embêté que moi de devoir me contrôler (je devais être le 1^{er} hélico de sa carrière). Il me la joua autoritaire pour se donner une contenance dans cette situation insolite. Je répondis :

- Non, les papiers sont à Rochambeau comme c'est entendu avec les gendarmes de l'aéroport...

- Ah mais vous savez que vous êtes en infraction car vous êtes tenu de pouvoir présenter ces papiers lors de tout contrôle...

- je sais... mais ce n'est pas tous les jours que l'on est contrôlé en pleine forêt... et puis comme je vous l'ai dit c'est en accord avec la gendarmerie de l'aéroport de Rochambeau...

- Ce n'est pas une raison...

Et là, comme tout bon gendarme qui a réussi à vous culpabiliser et à vous faire sentir que sa clémence va dépendre de vos réponses à ses questions, il commença son interrogatoire en estimant que j'allais me plier en quatre pour y répondre.

Je préfère passer sur le ridicule de ses questions et sur la niaiserie des réponses que je lui fis... mais comme on dit : "à questions idiotes, réponses idiotes".

Il faut dire que j'avais déjà eu plusieurs fois affaire à la police et aux gendarmes qui se disent "de l'air" au cours de ma carrière aéronautique.

Celle-ci avait débuté bien des années plus tôt grâce à cette série télévisée qui a, je pense, déclenché plein de vocations aéronautiques dans le milieu des années soixante : LES CHEVALIERS DU CIEL.

Ah !... Tanguy, Laverdure, le Mirage III, l'aventure au quotidien, la griserie de la liberté totale offerte par le vol...et puis Johnny Hallyday chantant les chevaliers du ciel de sa voix grave et tonique... il n'en fallait pas plus au gamin de onze ans que j'étais pour faire naître en moi une passion qui ne s'est depuis, plus jamais éteinte.

Et pourtant, autant ce métier m'a apporté mes plus grandes joies, autant il m'a aussi apporté mes plus grandes emmerdes...

En fait mes parents m'ont un jour raconté que mon premier contact avec l'aéronautique s'était fait sur le manège d'une fête foraine vers l'âge de sept ans. J'avais fait un caprice pour aller sur un manège où des avions montaient et descendaient en tirant et en poussant sur un volant. A la honte de mon père j'ai fait les trois minutes de la durée du tour de manège sans quitter le sol. J'étais le seul gamin qui n'avait pas décollé, ce qui fit conclure ma mère par :

- Et bien on n'en fera déjà pas un aviateur...

Mais en cette année 1967, date de la 1ère parution à la télé des chevaliers du ciel, la passion de l'aéronautique s'imposa naturellement à moi : je serai pilote ! et comme tout garçon de cet âge, à la fois agité par le besoin de batailles, de rêves et d'aventures : je serai pilote de chasse.

Tous ceux qui ont connu jeune cette passion se souviendront des livres de Clostermann (le grand cirque), de Bader vainqueur du ciel, de Saint EX et autres. Des maquettes en plastique accrochées au plafond et des posters d'avions aux murs de leur chambre.

J'avais un oncle qui était mécano sur avions de chasse dans l'armée de l'air. Il proposa à ma mère de m'envoyer une semaine chez lui à Reims pour me montrer de vrais avions... ce furent deux journées inoubliables... deux journées où tout le personnel de l'escadre - et en particulier les pilotes - s'amusèrent avec ce jeune homme de quatorze ans dévoré par la même passion qu'eux... si j'avais eu des doutes sur mon avenir ces deux journées les balayèrent.

Il y a une anecdote dont je me souviens à propos de mon oncle : il ne sait pas que c'est indirectement grâce à lui que je n'ai jamais fumé.

Un soir en rentrant de la base aérienne il me demanda si je fumais !!!... La question me surpris et je bafouillais. J'avais déjà commencé à fumer en cachette avec mes copains pour montrer que j'étais un homme... mais là sa

question me prit au dépourvu. Je n'eus pas besoin de lui répondre car il enchaîna en me disant qu'il ne fallait pas commencer car la fumée des cigarettes brûlait les poumons. Comme les pilotes de chasse respiraient de l'oxygène je ne serai pas admis à la visite médicale si je fumais. Je n'ai plus jamais touché une cigarette à partir de ce jour-là.

Merci tonton de ce pieux mensonge qui, sans le vouloir, m'a évité un des vices les plus inutiles et des plus mortels de ma génération.

J'ai également plein d'autres souvenirs aéronautiques. Le salon du Bourget en 1971, mon baptême de l'air en Caravelle organisé par Air-Inter à l'aéroport de Grenoble St-Geoire, mon inscription à l'aéroclub de Grenoble le Versoud où je découvrais le prix de ma passion.

Je m'inscrivais au Brevet d'Initiation Aéronautique. Il permettait d'obtenir une bourse d'heures de vol. Motivé comme je l'étais, j'allais un soir par semaine à des cours théoriques. Je passais mes week-ends sur le terrain du Versoud à sortir et à pousser les planeurs. Je découvris un autre aspect négatif de l'aéronautique : il y avait les passionnés aéronautiques purs et les passionnés aéronautiques riches. Combien de fois ai-je dû laisser passer mon tour ou bien patienter jusqu'à la semaine suivante pour faire mon vol en double commande parce que le Docteur machin ou bien Maître truc n'avaient pas le temps d'attendre... et puis eux, on ne les voyait jamais sortir ou rentrer les planeurs ni leur tenir l'aile au décollage. Mais bon, ces petites épreuves qui écorchaient mon orgueil m'ont aussi permis d'affermir ma détermination... et en décidant de suivre une carrière militaire pour être pilote je ne savais pas encore que volonté et détermination seraient primordiales pour réussir.

Pour des questions financières j'avais choisi le vol à voile pour apprendre à piloter. Néanmoins les cinq

premières heures de vol avaient lieu sur avion afin d'apprendre plus rapidement les bases du pilotage.

Le grand jour est arrivé : j'effectue mon 1^{er} vol de pilote ! je vais enfin passer de la théorie à la pratique. Nous faisons le tour de l'appareil avec mon moniteur pour en vérifier l'état. Je fais connaissance avec mon premier avion. Oh, ce n'est pas une bête de guerre. Il s'agit d'un Rallye 100CV.

J'écoute mon moniteur m'expliquer les points clés à vérifier avant de partir en vol. Je soulève le capot moteur : pas de fuite apparente. Je fais manœuvrer les gouvernes pour vérifier l'absence de points durs, l'état des pneumatiques, des surfaces... et nous prenons place à bord. Je découvre les instruments : compte-tours moteur, indicateurs de température et de pression d'huile, la jauge à carburant, le badin, la bille... je pose mes pieds sur les palonniers et je prends le manche. Je manœuvre à nouveau l'ensemble : tout fonctionne... enfin c'est le moniteur qui le dit car moi je suis incapable de voir ce qui est normal ou non.

- Avant de mettre le contact tu vérifies que le frein de parking est bien serré et qu'il n'y a personne devant...

C'est fait. J'enclenche la pompe à carburant et je tourne la clé des magnétos, démarrage... L'hélice tourne par à-coups, le moteur tousse un peu puis tourne enfin normalement. Vérification de la pression d'huile. Tout est OK. Mon moniteur roule l'avion jusqu'à la piste... nous nous alignons. La bande de piste s'étend devant nous.

- Suis-moi aux commandes.

Il pousse la manette des gaz... l'avion bouge, accélère... je ressens les secousses des irrégularités de la piste qui s'accroissent puis le mouvement du manche en arrière... les cahots du roulage cessent instantanément: nous sommes en l'air.

Une grande émotion m'envahit en voyant le paysage

s'élargir et le sol s'éloigner de plus en plus. J'ai envie de laisser ce moment magique s'éterniser mais le moniteur intervient :

- A toi les commandes. Tu essaies de le tenir bien droit et de maintenir ta vitesse en montant doucement.

Je suis surpris de l'effort de concentration que je dois fournir pour arriver uniquement à faire voler l'avion tout droit.

- on va essayer ensemble les commandes en *tangage*², *roulis*³ et *lacet*⁴...

Il me montre les effets des commandes sur ces trois axes.

- Décontracte-toi. Ne tiens pas le manche aussi serré, ça ne sert à rien...

Facile à dire. Dès que je rétablis un élément les autres se sauvent.

Le côté magique et agréable du vol s'est complètement évaporé.

- Bon ! On va essayer un virage ensemble !... le plus important c'est de toujours avoir la bille au milieu.

L'avion s'incline. Comme c'est le moniteur qui tient les commandes - moi je ne fais que suivre ses mouvements - je remarque que la bille reste parfaitement au milieu. L'appareil se redresse. Nous volons droit.

- A toi maintenant.

Je pousse le manche sur la droite en me rappelant qu'il faut également pousser sur le palonnier droit...

² Quand on tire ou on pousse sur le manche c'est autour de cet axe que l'avion monte et descend.

³ Quand on pousse le manche à droite ou à gauche c'est autour de cet axe que l'avion s'incline d'un côté ou de l'autre.

⁴ Quand on pousse à droite ou à gauche sur le palonnier, c'est autour de cet axe que le nez de l'avion part à droite ou à gauche.

de nouveau l'avion s'incline...

- Ta bille au milieu !..

Combien de fois n'entendrais-je ces mots durant ma carrière d'élève pilote... et même après !... C'est l'apprentissage du vol. Il faut que cela devienne un réflexe. Pour me rassurer mon moniteur me dit:

- Ne t'inquiète pas ça viendra. C'est comme le vélo : un jour tu découvres que tu tiens en équilibre. Et bien un jour tu tourneras la bille au milieu sans y réfléchir.

En attendant ce moment, je me concentre sur la tenue de mes éléments.

- Allez on rentre. Pour un premier vol ça ira.

Pendant le vol de retour vers le terrain le moniteur m'explique le fonctionnement des instruments de bord. Nous sommes axés en descente vers la piste. Doucement l'avion se pose, contrôlé par le moniteur, évidemment.

Je suis étourdi par ce premier vol qui a certainement duré... quarante minutes ? Je suis aussi vidé que si j'avais fait deux heures de sport !

Au cours des six ou sept vols suivants j'accumulerai cinq heures de vol. Le moniteur me fera faire et refaire les mêmes exercices pour que j'obtienne un début de maîtrise des commandes. Nous finirons par des exercices de décrochage et d'amorce de vrilles lors du dernier vol.

Le décrochage est la conséquence d'une perte de portance due à une faible vitesse. Ce phénomène se caractérise par une brusque abattée du nez de l'avion vers le sol. Si l'avion est à faible hauteur et si le pilote ne réagit pas cela conduit presque obligatoirement au crash. C'est pour cela que nous faisons ce genre d'exercice pour en connaître les symptômes et surtout les remèdes. La première phase de mon apprentissage est finie. Je possède les rudiments du pilotage pour continuer ma progression sur planeur.

Le vol à voile est une école de patience. Suivant les

conditions météo il faut savoir accepter de passer toute une journée sur le terrain sans voler. A raison de quelques vols par mois ma progression de début fut assez lente.

Mon instructeur n'était peut-être pas trop pressé non plus de lâcher un jeune homme de dix-sept ans tout seul dans les airs. Je ne pouvais venir à l'aéroclub que le samedi ou le dimanche. A peine arrivé, je courrais mettre mon nom sur la planche des vols ce qui déterminait notre place pour prendre une leçon de pilotage.

Dans ce début des années 1970 le principal planeur école était le WA 30 Bijave. C'était le planeur école standard des clubs français de vol à voile. Malheureusement, ce planeur fut interdit durant quelques années, suite à une série d'accidents mortels mettant en cause le plan d'aile central qui avait la fâcheuse tendance de se briser en vol. Les aéroclubs durent donc ressortir leurs vieux C-800.

Conçu en 1942, ce planeur possédait des caractéristiques de vols très modestes. Des ailes hautes haubanées, des aérofreins uniquement sur la partie supérieure de l'aile, une *finesse*⁵ de 22. Le moniteur et l'élève étaient placés côte à côte, légèrement décalés, ce qui lui permettait d'être plus attentif aux actions de son élève.

Après avoir enfilé nos parachutes nous prenons place à bord. Le moniteur me présente les différentes commandes : le manche, les aérofreins, les palonniers, les commandes d'ouverture de la verrière et de largage du câble de remorquage. Bien que je ne sois plus tout à fait un néophyte de la chose aéronautique, je trouve qu'il y a tout de même une quantité incroyable de paramètres à gérer. L'avion qui va nous remorquer est un Morane 317... un ancêtre lui aussi.

⁵ La finesse est le rapport arithmétique de la distance parcourue par l'aéronef par rapport à l'altitude perdue. En étant à 1000 mètres de hauteur, une finesse de 22 permet de parcourir 22.000 mètres (22km). Les planeurs modernes ont des finesses pouvant atteindre 60.

Il ressemble aux appareils de chasse de la 1^{ère} guerre mondiale. Guynemer ou Fonck ont certainement du en piloter de semblables... Il se positionne devant nous et un équipier accroche le câble. Il se précipite ensuite en bout d'aile et la soulève. L'avion avance, le câble se tend et nous commençons à rouler... la vitesse augmente... je ressens les vibrations sèches des irrégularités du sol, puis plus rien : nous sommes en l'air ! Pour ce 1^{er} vol c'est évidemment le moniteur qui tient les commandes. Il m'explique :

- Pendant tout le remorquage tu dois conserver le remorqueur juste au-dessus de ton tableau de bord. Et puis tu suis exactement toutes ses manœuvres.

Mes yeux sont rivés sur notre avion remorqueur. Je jette de brefs regards sur les instruments. J'ai du mal à les identifier ainsi que les paramètres qu'ils sont sensés m'indiquer... tout va trop vite pour moi. Je ressens ce plaisir intense qu'apporte le vol en même temps que la fragilité de l'équilibre dans lequel nous évoluons. Le sifflement de l'air qui glisse sur le fuselage est uniquement troublé par le bruit du moteur de notre remorqueur en arrière-plan. Nous volons sans aucune liaison radio. Il nous faut donc suivre des circuits à des altitudes imposées pour ne pas nous mettre en conflit avec d'autres appareils. Le moniteur me propose de le suivre aux commandes. Avec lui tout a l'air facile et agréable... Le remorqueur se met à battre des ailes...

- Tire sur la commande de largage, vite...

Le Morane 317 s'incline à droite et pique vers le terrain avec le câble toujours accroché derrière lui. Le bruit du moteur s'estompe. Nous flottons dans le léger sifflement du vent sur le fuselage : C'est magique !

Après quelques secondes de vol en ligne droite, nous virons déjà en direction du terrain. Le moniteur me rappelle les éléments du circuit de tour de piste : les

repères au sol et les altitudes. Il sort les aérofreins à moitié. Nous sommes déjà en descente finale face à la piste. Au dernier moment il cabre légèrement le planeur... sortie complète des aérofreins et atterrissage en douceur. Le planeur s'immobilise et l'aile retombe délicatement sur le sol.

L'équipe de piste se précipite sur nous. Le planeur est rapidement replacé en début de piste. Le remorqueur est déjà là, prêt pour un nouveau décollage. Ce jour-là je ferai trois tours de piste pour m'entraîner à décoller et à atterrir.

Et puis le 10 juin 1972 le jour à la fois tant attendu et tant redouté arrive. Après un vol en double commande le moniteur me déclare :

- Le Nord 1300 est sorti. Tu refais ce qu'on vient de faire ensemble. Tu largues en vent arrière et tu te reposes tout de suite.

Mon lâché... mon premier vol tout seul... cela faisait un moment que j'attendais cela. Je me demande tout à coup si je suis vraiment prêt. Depuis quelques temps, avec le moniteur à côté, les vols me paraissaient faciles. Je réalise d'un seul coup qu'il n'y aura plus personne pour reprendre mes erreurs. Les copains sont autour de moi pour me féliciter et m'encourager. On m'aide à enfilez mon parachute, à m'attacher dans le planeur. Le Nord 1300 dans lequel je vais partir est un monoplace. C'est à dire que lorsqu'on est lâché on part tout seul dans un planeur dans lequel on n'a jamais volé. J'aimerais avoir leur certitude que tout va bien se passer. Tant que cet instant n'était qu'un fantasme programmé dans un futur plus ou moins proche, je m'imaginai prendre mon envol tel un aigle... aujourd'hui j'ai plutôt l'impression d'être un moineau qu'on envoie à l'abattoir. Heureusement je n'ai pas trop le temps de réfléchir. Le remorqueur est déjà devant moi... je vérifie que tout est en ordre: aérofreins rentrés, piste dégagée, le câble de remorquage est tendu devant moi, pouce en l'air pour indiquer que je suis prêt à

décoller, l'assistant de piste soulève mon aile... et je suis déjà en vol. Tout se passera comme dans mes vols précédents.

Ce sera ensuite les épreuves de gain d'altitude et de durée. Ma passion se confirme de plus en plus. Le planeur et le terrain du Versoud me paraissent déjà bien étroits. Je rêve de piloter des avions de chasse. Pour cela il faut que je rentre dans l'armée de l'air.

Aussi bizarre que cela puisse paraître mon principal obstacle pour rentrer dans l'armée fût ma mère. Elle m'adorait, comprenait ma passion en intervenant auprès de mon père pour dégager les crédits nécessaires à ma passion mais en restait à l'éternel : "tu passes d'abord ton bac et ensuite tu feras ce que tu veux..."

Il faut dire qu'en cette année 1973 le niveau demandé par l'armée de l'air pour être pilote était la première admissible en terminale. Je ne voyais donc aucune raison pour devoir attendre un an de plus. J'arrivais à lui arracher au moins le droit d'aller passer les tests d'admission durant les vacances de Pâques de mon année de terminale.

L'adjudant qui m'avait reçu et inscrit m'avait bien prévenu de la difficulté des tests : beaucoup de volontaires et peu d'élus...

J'arrivais donc au centre d'examen de la base aérienne du Bourget avec un pincement d'appréhension au ventre. Dès le lundi matin commencèrent les tests psychotechniques, les épreuves de connaissances et les entretiens de motivation qui durèrent trois jours. Nous étions plus de cent candidats et nous étions tous persuadés d'avoir lamentablement échoué. Le mercredi soir le bruit courait qu'une petite dizaine de candidats étaient sélectionnés pour passer les épreuves sportives et médicales... le jeudi matin une liste de quatorze noms était affichée... que je du relire à plusieurs reprises pour me persuader que je ne rêvais pas : j'étais admis à me présenter aux épreuves sportives de l'après-midi.

Ce fut une simple formalité car le niveau physique demandé était très basique : nager 50 mètres, grimper deux cordes de 5 mètres avec les bras et les jambes et courir 1000 mètres en moins de 3 minutes pour avoir une note de 20/20. Aucune inquiétude donc. Je passais la visite médicale du personnel navigant le vendredi : apte pour la chasse.

Je n'eus même pas le temps d'exploser de joie car déjà deux officiers me demandaient à quelle date je désirais intégrer l'armée de l'air. Une promotion tous les deux mois, il restait encore quelques places dans la promotion qui débutait en mai ou alors il me fallait choisir entre juillet ou septembre... tout se bousculait dans ma tête, la joie, la crainte, l'envie... il fallait me décider... pas en mai pour pouvoir passer mon bac et faire plaisir à ma mère - ce que les deux officiers interprétèrent comme la maturité d'un jeune homme travailleur, volontaire et désireux d'obtenir son bac. Pas en septembre : trop long à attendre... ce serait donc dans la promotion de juillet.

Ainsi donc j'avais réussi : j'allais être pilote dans l'armée de l'air. Malgré tous les avertissements, toutes les mises en garde et toutes les statistiques qui prouvaient que j'avais très peu de chances d'être sélectionné, j'avais réussi. Sur plus de cent candidats nous étions douze à avoir réussi... et j'étais parmi ces douze !

Dans ma tête il ne faisait aucun doute qu'après une telle sélection, les écoles de pilotage de l'armée de l'air n'étaient qu'une formalité. J'étais déjà pilote.

Fort de cette certitude je passais un troisième trimestre de terminale en touriste. Tous mes copains bâchaient plus ou moins cette épreuve du bac qui ne me concernait plus : j'étais pilote dans l'armée de l'air. Mes notes qui n'avaient jamais été bien terribles devinrent catastrophiques... mais quelle importance puisque j'étais pilote dans l'armée de l'air. A ma prof de math qui sembla s'intéresser à ma brusque petite chute dans mes résultats (de 7/20 j'étais

tombé à 4/20) je répondis que son enseignement était inintéressant - j'avais lu ça dans le bouquin d'un autre pilote, la réflexion m'avait plu et comme lui, je me taillais un franc succès auprès de mes copains de classe. Si j'avais été un peu plus malin et clairvoyant j'aurais lu la suite immédiate de son livre et découvert - comme j'allais le découvrir quelques semaines plus tard - que d'être admis à rentrer dans les écoles de pilotage de l'armée de l'air ne signifiait pas du tout en sortir breveté pilote.

Ces derniers moments de lycée furent également l'occasion de rencontrer une charmante petite blonde. Nous étions dans deux lycées différents et j'étais aussi assidu à me rendre à ses rendez-vous qu'à mes cours de pilotage. La tête et le cœur pris entre mon premier émoi amoureux et ma passion pour l'aviation ne me laissaient pas beaucoup de place pour les études.

Vint le jour de mon départ. Je quittais mon amoureux avec tristesse. Nous nous fîmes les grandes promesses que se font tous les amoureux dont les routes se séparent. Quant à ma mère, elle voyait partir son fils unique et préféré. Moi, égoïstement, je n'avais que la crainte de rater le train qui me conduisait à Lyon pour signer mon engagement. Je n'ai aucun souvenir de ses yeux mouillés qu'elle m'avoua des années plus tard.

MES ANNEES MILITAIRES

En école

A Lyon m'attendait un véhicule. Il y avait déjà deux autres personnes que je reconnaissais : nous avions passé les tests d'admission ensemble. La montée au Mont Verdun (base aérienne de Lyon) ne fut perturbée que par les commentaires des deux chauffeurs de notre véhicule qui entendaient nous faire comprendre ce qu'ils pensaient des "rampouilles" qui s'engageaient dans l'armée. Il faut dire qu'à l'époque, quelques années après mai 1968, l'armée, la police et tout ce qui touchait de plus ou moins près à une quelconque autorité n'avaient pas les faveurs des français et encore moins des jeunes.

La journée qui suivit fut remplie de formalités, de questions, de réunions explicatives. A un moment donné j'ai bien du signer un document attestant que je m'étais engagé comme élève pilote, mais ça non plus je n'en ai aucun souvenir.

Nous nous sommes ensuite retrouvés à la gare de Lyon en direction de la base aérienne de Clermont-Ferrand Aulnat.

Nous étions dix-huit et nous formions la promotion 74/4 (photo page 35).

74 pour l'année 1974 et 4 pour la quatrième promotion de l'année.

En ce 13 juillet Il n'y avait personne dans les bâtiments de l'école. Cela nous donnait une impression de vide et de tristesse. Tous les cadres et les élèves pilotes étaient partis défilé à Paris. C'est une autre tradition militaire que je

découvrais : le défilé du 14 juillet.

Par contre dans la nuit du 14 au 15 juillet leur retour signifia la fin de notre ennui et de notre tranquillité.

Aux cris de "Où sont les bizuts ?", nous vîmes déferler sur nous une horde de gens qui passaient leur temps à nous crier dessus et à exiger de nous des épreuves ou des corvées.

Etant privés de sorties pendant les trois mois de la durée de nos classes, la première semaine fut partagée le jour par les cours d'instructions militaires et la nuit par les épreuves du bizutage. C'est dans ces moments-là que l'on remarque les dispositions de certaines personnes à martyriser ou à prendre plaisir à torturer leur prochain. J'ai très vite compris qu'il fallait que je me promène avec une paire de rangers et du cirage afin de montrer que j'étais déjà bizuté... comme en plus c'était ma propre paire de rangers que je passais mon temps à cirer, je devais avoir la paire de pompes la plus propre de la base.

Durant les trois premiers mois de notre incorporation nous apprenons la discipline militaire. Beaucoup de sport, beaucoup d'engueulades et pas du tout d'avions. Nos instructeurs militaires semblent prendre un certain plaisir à nous brimer. Tout est prétexte à punition.

- Ceux qui ne sont pas contents peuvent partir...

Je comprendrai plus tard que ce "dressage" a pour but de nous endurcir et surtout de nous donner ce qui fait la force principale des armées : la discipline.

Les punitions sont souvent collectives. Nos instructeurs passent leur temps à exiger que les coupables soient dénoncés. Il s'agit bien évidemment de renforcer notre esprit de groupe. Gare à celui qui dénoncerait un petit camarade. Il serait automatiquement rejeté du groupe et certainement de l'école. Tout ceci n'empêche pas les disputes entre nous, mais face à un élément extérieur nous ne faisons plus qu'un : la promo 74/4.

Nous nous entraînons physiquement au passage du brevet para. Avant d'être élève pilote il convient d'être breveté parachutiste à Pau. La réputation des paras - les bérets rouges - n'est plus à faire.

La première semaine à Pau est consacrée aux épreuves physiques du brevet para. L'épreuve la plus dure est le "8000 porté". Il s'agit de parcourir huit kilomètres en moins de cinquante minutes, en tenue de combat et rangés avec un sac d'une quinzaine de kilos sur le dos. Nous avons tous réussi cette épreuve grâce à l'esprit de corps qui régnait entre nous. Les moins performants physiquement sont encouragés par les premiers arrivés. Nos instructeurs militaires savaient ce qu'ils voulaient obtenir de nous : une bonne condition physique mais surtout une solidarité plus forte que nos individualités.

La deuxième semaine nous effectuons six sauts en parachute. Il est de coutume que chaque unité qui va percevoir ses parachutes se déplace en rang, en ordre et en chantant. Bien sur les chants guerriers et virils sont de rigueur. Nous avons préparé en cachette un chant larmoyant qui se voulait comique. A notre première interprétation l'adjudant des paras qui s'occupe de nous manque de s'étouffer. Notre petite chanson n'est pas vraiment dans l'état d'esprit "para". Bien que nous soyons tous engagés volontaires c'est avant tout l'amour de l'aviation qui nous a poussés dans l'armée. Nous avons plus une mentalité d'étudiants en aéronautique que de guerriers militaires. Pour nous punir de notre mauvais esprit, nous effectuons plusieurs tours de stade en courant. Le lendemain matin nous sommes tenus d'assister au passage des légionnaires du 2^{ème} REP (**R**égiment **E**tranger de **P**arachutistes) afin de mieux nous faire comprendre ce qu'est "l'esprit para". Il faut reconnaître que même sans être militariste bête et borné, ces gens-là inspirent le respect. Ils défilent devant nous sur la cadence lente de la légion. Ni le temps ni les circonstances n'ont l'air d'avoir

de prise sur eux.

Nos quinze jours de stage parachutiste à Pau prennent fin.

Notre brevet de parachutiste nous est décerné ainsi qu'une permission. Je peux enfin revenir chez moi après trois mois d'absence.

Je retrouve aussi la charmante petite blonde que j'avais quittée. Ca y est je suis amoureux. Je le sens bien à la tristesse que j'éprouve quand je dois la quitter à nouveau pour rejoindre l'école de pilotage. Après cette première longue séparation nous nous sentons plus forts pour nous promettre de nous revoir.

A mon arrivée à l'école les nouveaux étaient là. A nous de crier et de bizuter cette nouvelle fournée d'élèves pilotes. Ainsi la tradition se perpétuait. Je choisissais mon bizut et lui expliquais l'utilité d'une paire de rangers et d'une boîte de cirage. Nos carrières se séparèrent quelques mois plus tard car il fut affecté à la base aérienne de Cognac, l'autre école d'élèves pilotes. Nos routes devaient se recroiser par hasard bien des années plus tard.

Je travaillais alors pour Héli Inter Caraïbes où je remplaçais le pilote en poste à St Martin. Le jour de mon arrivée j'allais faire un tour sur le ponton des bateaux de l'hôtel du Privilège à l'anse Martin. Je croisais un type qui me pointa du doigt et me dit :

- Tu étais de la 74/4...

- ?... heu...oui...

- j'étais de la 74/5 et j'étais ton bizut.

Vingt-cinq ans après nous être perdu de vue, nous voilà parti à évoquer nos souvenirs, nos carrières et nos destinées comme il est de coutume de le faire lorsque deux aviateurs se retrouvent. Lui avait définitivement quitté l'aviation ainsi que l'armée pour naviguer d'île en île avec son voilier.

Avec l'arrivée de cette nouvelle promotion une

première page était tournée...d'autres allaient suivre. Une première sélection fut opérée au cours des quatre mois suivants. Nous volions sur Cap 10 (photo page 35) et je faisais parti de la première promotion à subir une sélection en vol afin de déterminer ceux qui avaient le plus de chances de finir leur progression. Nous ne restions qu'une douzaine à poursuivre notre apprentissage... encore 30% de déchets... la tristesse de voir ceux qui nous quittaient et voyaient leur rêve s'évanouir... ma joie d'être parmi ceux qui continuaient.

L'année 1975 fut celle du Fouga Magister (photo page 36). Une grande partie de notre promotion était restée à Clermont-Ferrand Aulnat. C'est là qu'étaient dégrossis et formés au pilotage de base sur CM 170 Fouga Magister les futurs pilotes de l'armée de l'air. Une épée de Damoclès pendait en permanence au-dessus de nos têtes : nous étions élèves pilotes le matin et peut être plus rien le soir. Un simple test raté, une fiche rouge lors d'un vol, deux notes insuffisantes qui se suivaient et c'était le conseil de discipline.

C'était alors une deuxième et unique chance si l'appréciation générale était bonne, ou bien le déclassement pur et simple vers une autre spécialité : navigateur (pour les plus chanceux), contrôleur aérien, commando (nous étions tout de même militaire) ou retour à la vie civile.

Pendant deux mois nous reprenons les cours théoriques de mécanique du vol, de réglementation aérienne, de météo ou de navigation. Nous commençons les amphiscabine car nous devons connaître par cœur l'emplacement de chaque bouton, de chaque interrupteur et de chaque cadran.

Le CM 170 Fouga Magister est la première étape vers des avions plus élaborés. Petit biréacteur école qui servait à l'époque à la prestigieuse patrouille de France il est un avant-goût aux avions d'arme de l'époque : le Mirage III

ou le Jaguar. Contrairement aux quelques avions à hélices que j'ai déjà piloté, la cabine située tout à l'avant donne vraiment l'impression d'être assis sur une fusée.

Nos deux mois de cours au sol terminés nous commençons les vols. Ce premier contact avec un avion militaire à réaction est différent de tout ce que j'ai connu jusque-là. Nous sommes habillés de nos combinaisons de vol, avec des gants en cuir, un casque et un masque qui recouvrent complètement notre tête. Il faut trouver ses sensations à travers ce harnachement.

Les premiers vols d'accoutumance sont une découverte complète. Tout va vite, très vite. Lorsque je me retrouve pour la première fois en finale face à la piste d'atterrissage j'ai l'impression qu'elle me saute dessus tellement la vitesse est importante... rien à voir avec un planeur ou un petit avion à hélice comme j'ai connu jusqu'à présent.

Nous effectuons des *touch and go*⁶ pour gagner du temps entre chaque tour de piste. La consommation en carburant est impressionnante. A peine les roues au sol il faut déjà rentrer une partie des volets, repousser la manette des gaz au régime de décollage et tenir l'axe de la piste avec les palonniers... Au bout de quelques séances j'ai acquis les automatismes nécessaires.

Nos instructeurs n'arrêtent pas de nous répéter qu'en vol nous perdons plus de 50% de nos capacités et que c'est pour cela que nous devons connaître absolument par cœur toutes nos procédures de secours : notre vie en dépend. C'est la litanie des procédures que nous apprenons et répétons comme nous apprenions autrefois nos tables de multiplication.

Commencent alors les séances de panne... et sur un avion élaboré comme celui-ci nos instructeurs n'ont que

⁶ Toucher et partir en anglais. En entraînement cette manœuvre sert à effectuer un maximum de posés et de décollages en un minimum de temps sans revenir à chaque fois au début de la piste pour reprendre son tour.

l'embarras du choix pour nous faire des misères... panne d'un moteur au décollage, déroulement intempestif de *trim*⁷, panne de sortie du train d'atterrissage, panne d'aérofreins, tout ce que nous avons appris en salle de cour et répété des dizaines de fois doit ressortir dans le bon ordre et au bon moment.

Jusque **PA 16**⁸ mon moniteur principal m'inculque les bases du pilotage. **PA 17**⁹ c'est le test lâché. Imaginez un gamin qui n'a pas vingt ans et qui se retrouve seul dans un bolide propulsé par deux réacteurs. En cumulant mes heures d'avions, de planeurs et mes dix-sept heures de Fouga Magister je dois péniblement dépasser cinquante heures de vol.

Je retrouve ce jour-là les mêmes envies et les mêmes doutes que lors de mon premier vol solo en planeur. Je ne suis pas très confiant en ma soi-disant expérience du vol. Les histoires d'élèves pilotes qui se sont tués en vol solo peuplent nos discussions, surtout depuis le début des tests de lâché.

De toute façon il n'y a pas de place au doute. Nous affichons tous une attitude de vainqueur pour bien montrer notre force... je n'ai jamais parlé de mes doutes à mes camarades, ça aurait pu être interprété comme de la peur

⁷Signifiant compenser ou équilibrer en anglais. Système permettant d'aider le pilote à équilibrer l'avion en vol. Sur CM170 Fouga Magister ce sont de petits moteurs électriques qui assurent cette fonction. La panne la plus dangereuse nécessitant une action immédiate est le déroulement de trim non contrôlé par le pilote et pouvant rendre l'avion impilotable. Il faut alors couper l'alimentation électrique du moteur du trim pour l'arrêter. L'emplacement du fusible sur les panneaux de contrôle est à connaître par cœur.

⁸**Pilotage Accoutumance n°16.** Chaque vol d'instruction porte un nom pour déterminer le genre de vol ('P' pour **P**ilotage ou **P**erfectionnement, 'A' pour **A**ccoutumance, 'V' pour **V**oltige...) ainsi qu'un numéro pour connaître le nombre de séances déjà effectuées par l'élève.

⁹**PA17 (Pilotage Accoutumance 17)** est le vol test de lâché en solo

ou de l'incertitude. Nous sommes de jeunes coqs que l'on a programmé à être forts... alors nous nous montrons forts.

Mon test est accordé et deux jours plus tard je refais quelques tours de piste avec mon moniteur principal avant de partir seul. Quelle sensation de puissance je garde de ce vol. C'est moi qui décide. Je n'ai plus à me poser en permanence la question pour savoir si le moniteur estime que j'ai fait les bonnes actions au bon moment.

Au fur et à mesure des heures de vol qui s'accumulent sur mon carnet ma confiance se développe. Une grande partie de nos moniteurs sont d'anciens pilotes de chasse. Souvent lors de vols d'instruction ils nous reprennent les commandes pour un combat aérien entre moniteurs. C'est un jeu très grisant. Le but est d'arriver à se placer dans le sillage de l'autre avion. Les appareils de combat sont armés de canons qui tirent vers l'avant dans l'axe de l'avion. Il faut donc arriver à se placer dans le sillage de son adversaire en étant plus fin, plus rapide, plus manœuvrant que l'autre.

Un jour de vol solo en pilotage de perfectionnement voltige je me retrouve à côté d'un copain lui aussi en solo. La tentation est trop forte... sans nous être consulté nous essayons l'un et l'autre de nous placer dans le sillage de l'autre. Si nos avions étaient armés cela voudrait dire que l'on a gagné. Notre jeu est interrompu par un message radio qui nous demande notre position. Pour surveiller les élèves pilotes en solo il y a toujours un vol avec moniteur dans la même zone de travail. Nous a-t-il vu ? Ce qui signifierait de gros problèmes pour nous deux. A-t-il fait semblant de ne pas nous voir afin de nous rappeler à l'ordre sans vouloir nous créer d'ennuis. Nous regagnions tous les deux nos axes de travail respectifs pour finir notre séance de voltige. Après l'atterrissage le moniteur vient nous voir pour nous demander de lui rappeler les altitudes minimales de vol en solo. Il nous a certainement très bien

vu et fait semblant de croire notre histoire. C'est un jeune moniteur à peine plus âgé que nous et je suppose que deux ou trois ans plus tôt c'est lui qui devait s'amuser comme nous l'avons fait. Cependant il se doit de nous rappeler à l'ordre pour que nous gardions en tête la nécessité de la discipline en vol. Les heures s'accumulent, mon expérience aussi. Nos instructeurs sont de plus en plus exigeants avec nous. Toujours cette épée de Damoclès placée au-dessus de nos têtes...

Je termine sixième de ma promotion et comme il n'y a que quatre places de pilote de chasse à Tours je suis donc dirigé vers Avord pour être pilote de transport.

Cette année que j'avais passée sur Fouga Magister avait été très dure moralement. Plusieurs camarades avaient été virés, moi-même j'avais échappé de peu au déclassement et maintenant mon but était d'être pilote - chasse ou transport m'importait moins.

Néanmoins les six mois que je passais au GE 319 d'Avord - école de pilotage des pilotes de transport - à calculer des taux de virage, de descente, à apprendre des procédures plus ennuyeuses les unes que les autres commençaient à me faire douter de ma passion. Ce n'était pas le métier de pilote comme je me l'imaginai que j'apprenais, mais un boulot de fonctionnaire coincé et procédurier. Chaque vol était une épreuve. Nous devions pouvoir piloter très précisément et calculer tout aussi précisément des temps de cheminement, des taux de descente et autres trajectoires. Avec mon binôme (l'autre élève pilote avec qui je partageais les vols et la chambre), nous passions nos soirées à apprendre nos procédures et à nous familiariser avec toutes les méthodes de calcul.

Les écoles de l'armée de l'air n'ont que très peu de points communs avec le film TOP GUN où les pilotes à l'instruction semblent voler comme il leur plait, avec comme occupation principale les boîtes de nuit et des enseignantes très attractives... il faut dire que nos

instructeurs à nous n'avaient que très peu de points communs avec Kelly Mac Gillis... surtout physiquement.

Avec mon binôme (photo page 38) nous avons comme moniteur un adjudant qui avait déjà fait une carrière dans un escadron de transport sur C160 Transal. Il était à la fois sympa et exigeant. Après quelques vols de tenue machine et de pilotage de perfectionnement sur MD 312 (photo page 37), vient le jour tant attendu du test lâché à PA 9 (Pilotage Accoutumance n°9).

Comme il est de coutume nous passons notre test avec un moniteur extérieur à notre escadron. Je suis le premier à passer le test. Mon binôme est derrière, en place navigateur. Il observe mes faits et gestes. De temps en temps je me tourne discrètement vers lui pour avoir son avis. Le pouce en l'air ou un clignement de paupière me confirme ce que je ressens : tout se passe bien. Normalement un test de lâché se passe en quatre ou cinq décollages et atterrissages. A mon troisième atterrissage le moniteur se tourne vers moi et d'un ton désabusé me dit :

- Bon d'accord, j'ai compris ! Inutile d'aller plus loin... échangez votre place avec votre copain...

Je suis abasourdi. Je ne vois vraiment pas à quel moment j'ai pu lui faire peur ou commettre une faute... Pendant que mon binôme est en train à son tour de passer son test, je commence à préparer ma défense. Je repense à tous les bruits qui courent sur le nombre trop important d'élèves pilotes. Je trouve lamentable que l'armée de l'air en soit réduite à faire passer des tests truqués pour virer ses élèves pilotes. Nous venons de nous poser à nouveau pour la troisième fois. Mon binôme demande l'autorisation à la tour de contrôle de s'aligner pour un quatrième décollage lorsque notre testeur déclare :

- J'en ai assez vu avec vous deux. Demandez l'autorisation de rejoindre le parking... votre test est terminé !

EXTRAIT

EXTRAIT