

Tout débute à Dax, à l'ES.ALAT

Souvenirs et anecdotes de Gérard Politis

1- L'ALAT

Le 1^{er} juin 1959, je me présente en "tenue bourgeoise" à l'ES.ALAT à Dax, dans les Landes. J'y fais la connaissance de cinq compagnons issus comme moi d'autres armées, l'un de la Marine et les autres de l'armée de l'Air. Nous devons tous les six effectuer notre entraînement ensemble et sommes réunis pour un fichu bout de temps. Las ! L'un d'entre nous, le "marin", ne va pas nous suivre, éliminé pour raisons médicales du stage pilote. Nous le retrouverons durant notre entraînement comme instructeur radio. Car, destinés aux opérations de maintien de l'ordre en Algérie qui à ce moment là battent leur plein, les postes de radio de campagne H.F. qui équipent nos appareils et permettent la communication avec les troupes au sol ne doivent présenter aucun secret pour nous. Non plus d'ailleurs que les postes montés en série sur les avions pour correspondre avec les tours de contrôle et autres P.C. opérationnels.

En moins de temps qu'il n'en faut pour le dire, nous nous retrouvons en kaki avec, sur la tête, ce béret bleu qui nous distingue des autres corps et auquel nous allons sérieusement nous attacher. Retraités et en civil, nous y tiendrons toujours autant car, dans nos réunions d'Anciens, ce sera le seul lien visible de notre appartenance à l'ALAT. Juste retour des choses, justice immanente et tout ce que vous voudrez. Car qu'est-ce que j'avais pu critiquer les "biffins" avant ce jour ! "Tiens, un biffin !", "Encore en biffin", "C'est du travail de biffin" !!! Petite guerre de clocher pas bien méchante et commune à toutes les armées ! Eh bien ! Je dois avouer que les biffins ne sont pas si mal que ça. Au demeurant, je ne suis pas concerné. Les biffins ne sont-ils pas, en fait, les fantassins et non les artilleurs (j'ai déjà l'esprit de corps) ? Car nous sommes Artilleurs. Maintenant, nous allons pouvoir brocarder les "Gonfleurs d'hélices" en tenue bleu marine !



Le séminaire de Dax (photo Emile Reich).

2- L'ES.ALAT à Dax

Je ne dirai pas que l'Ecole de Dax est somptueuse, mais dans ma déjà relativement longue carrière, j'ai connu pire, Ô combien ! Le casernement (aujourd'hui, on dit l'hôtel) est un ancien séminaire (dont le nom est resté) très agréable au milieu duquel est entretenu un beau jardin ayant un patio en

son centre dont le jet d'eau rafraîchit agréablement les lieux durant les longues chaleurs de l'été. Ce jardin est encadré d'arcades comme un cloître sur lesquelles donnent des bureaux, le bar des sous-officiers et le mess. Accolés à ce patio, se trouvent la chapelle et la salle de cinéma où des films commerciaux sont présentés régulièrement à l'intention des "célibataires" logeant sur place. Les autres rentrent chez eux après le travail, mais peuvent venir en famille assister aux séances s'il le désirent. Des films à caractère didactique sont aussi projetés dans le cadre des cours. Cette salle sert aussi de temps en temps d'amphithéâtre pour l'instruction. De l'autre côté du patio, se trouve la grande salle de la bibliothèque. C'est là que le Colonel commandant l'Ecole remet les Ailes à la fin du stage au cours d'une petite cérémonie.

La salle à manger est vaste et fraîche et l'on y mange fort bien. Il est vrai que nous sommes dans les Landes. *No comment...* Je dois avouer que si je dois excepter l'Ecole des Pupilles (nous étions au lendemain de la guerre), j'ai généralement toujours très bien mangé dans l'Armée, que ce fut la Marine, l'armée de l'Air ou l'armée de Terre. Dans cette salle à manger, je suis un jour hélé par un stagiaire gendarme du stage hélicoptère. Il s'agit d'un ancien de l'Ecole des Pupilles de la Marine qui me reconnaît. Nous étions dans la même compagnie à Bertheaume! Le séminaire comporte trois étages, les chambres des officiers et sous-officiers stagiaires à un étage, les cadres à un autre. Ces chambres, très bien entretenues, sont des chambres de deux personnes. Un lavabo permet les ablutions élémentaires, dents, rasages. Plusieurs douches se trouvent sur les paliers. Le parquet est ciré, la propreté règne partout et cela n'a rien à voir avec les trop célèbres casernes de Courteline !

Dans un premier temps, nous sommes destinés à suivre un stage d'information d'Artillerie à Châlons-sur-Marne (aujourd'hui Châlons-en-Champagne). En attendant le début de ce stage, et possédant les connaissances aéronautiques suffisantes, comme il faut bien nous employer quelque part, je suis affecté avec un autre de mes camarades à la tour de contrôle. Durant un quart d'heure environ, vingt à vingt-cinq avions avec moniteurs ou en solo partent en même temps. Nous sommes relativement tranquilles ensuite de quarante à quarante-cinq minutes durant lesquelles nous n'avons affaire qu'aux décollages des avions de service (liaisons, essais), puis, les premiers partis le matin reviennent, changent d'élève et repartent tandis que les derniers partis continuent de rentrer, changent d'équipage à leur tour et repartent pour une heure. Et ainsi de suite chaque quarante-cinq minutes. Petite accalmie le midi (relative aussi, celle-là) et la noria recommence après le repas. Il faut avoir des yeux partout et la responsabilité est grande si l'on considère que nous avons en charge chaque appareil depuis son appel radio sur le parking avant qu'il ne roule pour rejoindre la piste pour les départs, et à partir de son entrée dans le circuit de piste et jusqu'à l'arrêt complet de son moteur sur le parking pour les retours. Notre travail (comme le travail de chaque tour de contrôle), consiste à espacer chaque avion dans le tour de piste afin d'éviter les "abordages" (collisions) et faire en sorte que deux avions ne se trouvent pas en même temps sur la piste, l'un au décollage et l'autre à l'atterrissage par exemple. J'ai vu le cas se produire entre un Stampe au décollage dont la vue vers le haut était gênée par son aile supérieure et un avion classique à l'atterrissage dont la vue vers le bas était gênée, elle, par le plan inférieur. Heureusement l'avion à l'atterrissage a vu *in extremis* l'autre avion et a pu remettre à temps les gaz. Mais d'autres cas se sont terminés plus dramatiquement. Nous avons une situation privilégiée pour voir ce qui peut parfois échapper aux pilotes (ou parfois aux élèves). L'utilisation d'un langage codé est indispensable pour éviter les confusions à la radio. C'est pourquoi on entend souvent les militaires prononcer les mots "affirmatif" pour "oui" ou "entendu" et "négatif" pour "non" ou "refusé". L'habitude est telle qu'à la longue cela devient une seconde nature, presque un langage maternel !

Ce travail est bien plus passionnant qu'un travail de bureau ou même de Link-Trainer (brevet que j'eus par la suite par équivalence avec celui de l'Armée de l'Air avec le numéro 15 pour l'ALAT).

3- Châlons-sur-Marne

L'ALOA - Aviation Légère d'Observation d'Artillerie - a été créée originellement pour régler les tirs de l'artillerie, dans le droit fil des compagnies d'aérostiers qui effectuaient le même travail en ballon captif. Leur base principale, soit dit en passant se situait à Royalieu près de Compiègne, là

même où peu d'années auparavant j'avais fait l'instruction aux jeunes recrues de l'armée de l'Air. L'ALAT qui lui a succédé est restée d'obédience artillerie. Elle l'est encore de nos jours (aujourd'hui, elle est devenue une Arme à part entière). Les personnels sont recrutés parmi les personnels d'active de toutes les armes. Ceux-ci continuent d'appartenir à leur arme durant toute leur carrière au sein de l'ALAT, y compris bien entendu les Artilleurs. Mais tout le personnel arrivant de l'extérieur (recrutement civil ou provenant d'autres armées comme c'était notre cas) est versé systématiquement dans l'Artillerie. Pour les puristes, les écussons de revers de veste et de bras ainsi que les gilets d'armes sont rouges.



Prise de contact avec un automoteur de 105 (photo Gérard Politis).

Les engagés vont au Centre d'Instruction des Spécialistes de l'ALAT (CIS.ALAT) de Nancy faire leurs classes (c'est le Royalieu de l'ALAT) puis sont ensuite dirigés vers les différentes écoles de Spécialisation de l'ALAT, Dax pour les pilotes. Donc, nous qui arrivons d'autres armées, sommes incorporés d'office dans l'Artillerie. Et un Artilleur, ça doit avoir vu des canons au moins une fois dans sa vie ! C'est pourquoi nous partons faire un stage à Châlons-sur-Marne où se trouvait l'Ecole d'Application de l'Artillerie. Aujourd'hui, elle a déménagé pour d'autres lieux. Nous sommes pris en subsistance par le Peloton Avions de l'Ecole et avons là notre premier contact avec les pilotes brevetés dont la plupart ont fait un ou plusieurs séjours en Algérie. Nous obtenons donc des informations de première main. Le "marin" de notre petit détachement doit profiter de notre séjour pour passer les examens militaires permettant de passer sergent-chef - ou plutôt maréchal-des-logis chef, car l'origine de l'Artillerie est la Cavalerie; il va falloir s'y faire - et adjudant. Entre parenthèses, ce camarade "marin" finira Commandant. Nous autres, de l'armée de l'Air possédons déjà cet examen sous un autre nom. Le nom changera, mais l'examen de l'armée de Terre nous sera attribué par équivalence. Nous ne sommes là, en somme, qu'à titre d'information.

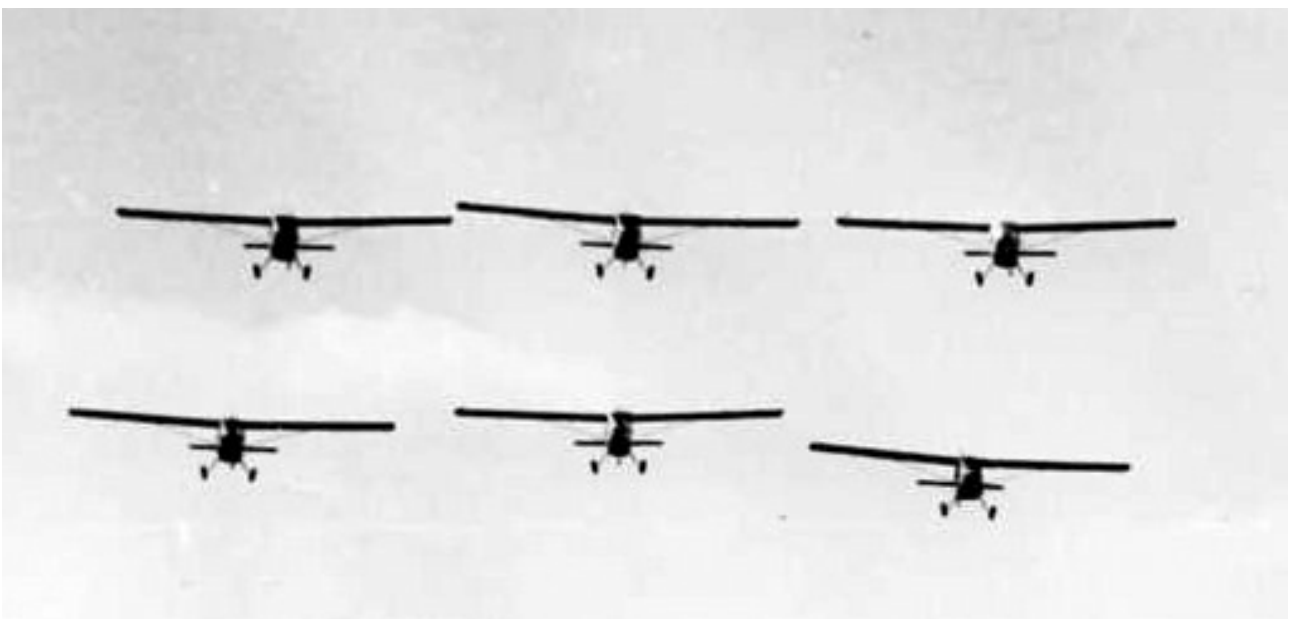
Notre principale activité consiste à participer à des marches et à des écoles à feu au camp de Mailly. Nous sommes mélangés aux recrues de l'Artillerie. Nous faisons ainsi connaissance avec les 105 automoteurs, des obusiers sur châssis de chars. Et nous nous pavanons en ville et jusqu'au champ de tir à la tourelle de l'engin, en qualité de chefs de char. Expérience aussi amusante que...

broyante. Nous effectuons également avec les recrues des marches de quinze kilomètres avec les sacs à dos, et les parcours du combattant. Je dois reconnaître que ces deux activités ne sont ni amusantes ni broyantes car nous gardons notre souffle. Il est remarquable de noter comme le moral peut différer selon qu'on est recrue (de fatigue, nous l'étions assurément !) et qu'on est là contre son gré, ou que l'on est là, je dirai presque en dilettante, sachant que rien d'important ne peut de toute façon découler du déroulement de notre stage... Par surcroît, nous sommes sérieusement motivés et, ma foi, s'il faut en passer par là avant de revoler, après tout, pourquoi pas...

Durant ce stage, nous pouvons faire venir nos épouses. Des pensions de famille tout à fait abordables pour nos payes de sergents nous accueillent en ville et la vie à Châlons est bien agréable. La ville et ses environs incitent à pas mal de visites touristiques. Comme nous sommes libres en dehors des heures de travail, nous nous adonnons tout à loisir au tourisme. Nous visitons notamment cette curiosité qu'est la cathédrale de l'Épine. C'est un bastion gothique presque en pleins champs à un carrefour de routes, n'ayant comme voisinage immédiat qu'un ou deux petits villages s'étirant le long de la route nationale. Une église aurait eu sa place en ce lieu. Mais une telle cathédrale, c'est pour le moins bizarre...

4- Le stage

Notre séjour à Châlons terminé, nous sommes reconnus Artilleurs à part entière. Nous retournons à Dax et regagnons notre tour de contrôle dans l'attente impatiente du jour J. Et celui-ci arrive enfin. Le matériel sur lequel nous allons voler diffère sensiblement des T-6 dont il n'a ni le poids, ni la relative complexité. ULM avant l'heure, c'est un avion de trois-cent-cinquante kilos tout en toile, le Piper-Super-Cub L-18C. Mon premier moniteur est lui-aussi un transfuge de l'Armée de l'Air dont il arbore fièrement le macaron de pilote sous ses Ailes de l'ALAT sur son uniforme kaki. C'est un très brave homme d'adjudant-chef qui me rappelle un peu Marcel Doret physiquement. Il pèse cent vingt kilos! Tant qu'il est derrière moi dans l'avion, tout se passe bien. Le pilotage du Piper n'est quand même pas trop difficile après plus du cent heures de T-6, surtout si bien lesté. J'ai déjà volé sur plus lourd. Mais plus léger !!! Le jour du lâcher, imaginez un cerf-volant biplace délesté tout d'un coup de cent-vingt kilos en place arrière ! Tout change. Pas seulement le poids mais aussi le centrage. Et cela est important! Ce n'est plus le même avion. Le décollage ne pose pas vraiment de problème majeur. Bien au contraire. Il s'en trouve même hautement facilité. Mais l'atterrissage ! On a presque besoin d'une mitrailleuse pour m'aider à redescendre ! Mais de mémoire d'aviateur, on n'a encore jamais vu un avion rester en l'air. Il finit toujours par se poser et c'est ce qui se passe. Mais j'ai beaucoup de mal. J'ai peur un instant de ne jamais y arriver!



Vol en formation à Dax (photo Claude Proisy).

Je ne garde pas longtemps ce moniteur atteint par l'âge de la retraite. Il part comme chef pilote à l'aéro-club d'Aïn-Témouchent, en Algérie. Il est vite remplacé par un sergent-chef que j'aurai jusqu'à la fin de mon stage. Grâce lui soient rendues ici, car s'il est intransigeant, il réussira à faire de ses élèves de pas trop mauvais pilotes et je l'en remercie.

Je n'éprouve aucune difficulté quant aux cours théoriques que j'ai déjà vu presque trois fois : à Aulnat, au Canada (en anglais, mais c'étaient les mêmes cours) et au stage de moniteur Link-Trainier. Un petit plus cependant, très important sur avions légers: la technique du vol en montagne. C'est l'étude spécifique de l'aérologie en région montagneuse, ainsi que les différentes astuces pour pénétrer au sein des montagnes et descendre au fond des vallées, ce qui n'est pas une évidence, surtout lorsque le vent souffle fort ! Il m'arrivera, en Algérie, de m'y reprendre à quatre fois pour plonger au coeur d'un djebel, en démarrant chaque tentative à des altitudes chaque fois plus élevées. Assurant la relève d'un autre avion et sachant la chose possible (puisque ayant l'autre appareil en vue) l'avion, emporté par le maelström d'un violent courant rabattant, s'enfoncera à chaque fois que je tenterai de franchir la paroi.

Je n'ai aucune intention de faire ici un cours sur l'aérologie. Mais il est intéressant de savoir qu'en montagne, le vent (qui n'est que de l'air en mouvement) ne pénètre pas la muraille rocheuse. C'est une évidence. Donc au contact de la paroi, il monte, propulsé parfois violemment, d'où courant ascendant. Pris dedans, un avion léger ne risque que de monter au-dessus des crêtes. Ce n'est pas trop grave. Il suffit de réduire le moteur et de plonger. Souvent, on monte quand même... De l'autre côté, passé le sommet, l'air redescend, parfois très vite, provoquant un rabattant (une "dégueulante" en jargon aéronautique). Le pilote pris là-dedans vit parfois l'enfer. Si la vitesse du courant rabattant est supérieure à la vitesse ascensionnelle de l'appareil, il risque d'être plaqué au sol comme un fêtu de paille sans pouvoir rien faire. Il y a évidemment une technique pour aborder la montagne. Et c'est ce que nous devons apprendre. D'abord en théorie, puis en pratique à la fin du stage. Nous y reviendrons. Ceci pour les courants dynamiques. Mais il y a aussi les courants thermiques. L'air se réchauffe au contact de certaines parties du sol. Pas de toutes, ça serait trop facile ! Cela varie en fonction de la couleur du sol, de sa composition (eau, voies ferrées chauffées par le soleil), etc. Allégé et dilaté, l'air forme alors une bulle d'air chaud qui monte : courant ascendant. Parvenue à une altitude plus froide elle se refroidit et redescend, d'où rabattant. Si la dynamique se voit bien, grâce aux fumées ou à la direction des nuages (dont on voit le déplacement de l'ombre sur le sol), à l'inclinaison des arbres, il faut un œil exercé pour deviner le thermique en observant le sol. En effet, un sol clair réfracte la chaleur alors qu'un sol sombre l'absorbe, créant ainsi des courants. Le mélange de ces combinaisons engendre le thermodynamique. La bulle d'air chaud qui monte crée un courant d'air au sol qui va encore engendrer des courants... Tout ceci peut paraître rébarbatif (ça l'est en réalité). Mais c'est très important à connaître pour la sécurité du vol en montagne. De plus, ces courants bien utilisés permettent de voler sur une pente de montagne sans presque consommer de carburant. L'inverse est aussi vrai. Il peut arriver qu'un avion tombe en panne sèche après trois heures de vol alors que son autonomie normale est de quatre ou cinq heures... Cela est rare en plaine. Mais nous travaillerons en montagne et selon que nous évoluerons sur un flanc au vent ou sous le vent la différence d'autonomie sera énorme. Lorsqu'on a bien assimilé tout cela, on peut se lancer dans le vol à voile.

Au début, après le lâcher qui intervient dès qu'on sait décoller et poser l'avion, le travail est extrêmement fastidieux. Il consiste en tenue machine pure. Nous devons, pendant une heure, changer sans cesse d'assiette, passant de la montée au palier, du palier à la descente, de la descente à la montée, etc. Tout cela en adaptant le régime moteur *ad hoc* de manière à ce que le régime de montée soit affiché en montée avec la vitesse correspondante, de même pour chaque changement d'assiette. Il faut avouer que c'est là un travail très contraignant et nous finissons parfois par tout mélanger et ne plus rien savoir faire. D'autant qu'il faut maintenir le cap et que sur un avion à hélice, c'est très difficile. Sur un avion à réaction, ce n'est pas du tout la même chose. Il n'y a pas de couple gyroscopique ni de souffle hélicoïdal, à ma connaissance. En effet, l'hélice qui tourne dans un certain sens se comporte comme un gyroscope. Et essayez de faire changer l'orientation d'un gyroscope de la taille d'une hélice qui tourne à deux mille cinq cents tours à la minute ! Une

expérience très simple consiste à faire ce petit exercice avec une roue de vélo que l'on tient à deux mains par le moyeu. Une main de chaque côté, on fait tourner la roue le plus vite possible. Essayez dans ces conditions de faire bouger la roue dans n'importe quel sens (haut, bas, droite ou gauche) et vous aurez de sérieuses surprises ! Vous verrez comme c'est amusant. Eh bien, avec une hélice, c'est exactement la même chose, à ceci près que le diamètre de ce gyroscope est de beaucoup supérieur à celui de la roue de bicyclette et qu'il tourne infiniment plus vite ! Ensuite, on enchaîne les évolutions montée-descente-palier en compliquant l'exercice par des virages. On passe d'un virage en montée à gauche à une descente en virage à droite, par exemple. Là aussi, l'hélice se rappelle à notre bon souvenir. Et différemment selon que l'on tourne à droite ou à gauche et que l'on met des gaz ou qu'on réduise le moteur... Bref, je ne veux pas entrer dans trop de détails techniques, mon propos n'étant pas de faire ici un cours de mécanique du vol, mais ce n'est pas vraiment amusant. On finit par saturer sérieusement. On perd pied et on ne peut plus rien assimiler. On se dit que ça y est, que c'est encore fichu. Alors il faut s'accrocher et cela passe comme c'est venu. En principe, cela ne revient plus.

Puis on passe à d'autres exercices déjà plus attrayants. Les vols en solo sont très fréquents. Il s'agit en premier lieu des entraînements à l'atterrissage. Trois ou quatre petits terrains satellites disséminés au milieu des pins dans lesquels ils font de profondes saignées nous accueillent pour travailler les atterrissages et décollages sans trop congestionner le terrain mère. Je connais le travail des contrôleurs pour l'avoir pratiqué et comprends parfaitement qu'ils préfèrent nous voir travailler ailleurs que chez eux ! Nous faisons une heure ou deux de tours de piste (décollage, circuit de piste, présentation, atterrissage, roulage jusqu'à l'entrée de piste, redécollage et ainsi de suite) ce qui remplit bien la demi-journée ! Et à Dax, qui est notre Académie, il faut faire du travail académique. Nous devons déterminer le point du circuit de piste appelé "étape de base" (branche du circuit de piste se situant entre la branche vent arrière, parallèle à la piste, et l'approche finale, dans l'axe de celle-ci) où nous réduirons les gaz. Nous ne devons pas y retoucher avant d'avoir touché la piste là où nous avons décidé de la toucher. On appelle ça la précision à l'atterrissage. Ça ne vient pas à la première heure de vol !!! Viennent ensuite les exercices de panne. Nous nous présentons vertical terrain à deux mille cents pieds perpendiculairement à la piste. Là, le moniteur coupe les gaz. Lorsque l'on dit "couper le moteur", il faut comprendre "réduire les gaz à fond". Il est bien évident que, pour des raisons de sécurité, on ne coupe jamais le moteur en vol, surtout en exercice. Nous devons prendre immédiatement la pente correcte de descente, application directe des exercices d'évolutions que nous venons de voir. En gardant cette pente constante, il faut toucher le sol à l'endroit exactement désigné par le moniteur, en principe les numéros figurant à l'entrée de piste.



Un Piper à l'atterrissage à Dax (photo Emile Reich).

La seule possibilité que nous avons de nous rallonger ou de nous raccourcir pour poser les roues au bon endroit est de jouer sur les évolutions que nous faisons plus ou moins larges ou serrées. Il arrive aussi que le moniteur coupe le moteur en circuit de piste ou en exercice dans la nature sans prévenir (après avoir repéré toutefois un terrain de secours acceptable auparavant, bien entendu). Il faut alors choisir un terrain à toute vitesse (de préférence le même que celui que le moniteur a choisi) et s'y poser en sécurité. Nous n'avons guère de temps pour réfléchir. En fait, l'instructeur remet les gaz à quelques mètres du sol, lorsqu'il est sûr d'avoir le terrain sans problème. Mais il arrive que l'on poursuive l'atterrissage jusqu'au bout. On redécalle alors sitôt les roues posées. Tout cela nous habitue à nous poser en toute sécurité dans la campagne en cas de panne ou d'incident, dégradation de la météo, par exemple. Ensuite, nous nous entraînons à la navigation à vue car le stage comporte un examen de navigation de trois cent cinquante kilomètres avec cinq atterrissages et pointage sur cinq terrains différents (même exercice que pour l'examen civil). Ces exercices de navigation se font carte sur les genoux. Et lorsque cela ne va pas (il arrive qu'on s'assoupisse, avec la chaleur et un trop bon repas), le moniteur défait son manche de double commande et nous en assène un bon coup sur le casque pour nous réveiller. Le résultat est instantané !... Mais par la grâce des courants thermiques au-dessus des pins qui sont une énorme chaudière, nous nous endormons rarement, secoués méchamment que nous sommes comme de légers cerfs-volants. La progression va bon train. Il faut dire que nous n'avons pas de temps à perdre. La condition *sine qua non* de notre admission en école de pilotage est de faire acte de volontariat pour l'Algérie à l'issue du stage. Nous sommes engagés volontaires et il est normal que nous partions à la place d'appelés, de rappelés ou de maintenus qui préfèrent rester en métropole. D'élèves-pilotes débutants, nous devenons vite des élèves-pilotes confirmés. Mais attention, un dicton de chez nous ne dit-il pas :

"A cent heures de vol, on croit tout savoir.

A cinq cents heures, on sait tout.

A mille heures, on s'aperçoit qu'on ne saura jamais rien" ?

(Ceci est valable pour la conduite automobile. On remplace simplement les heures de vol par les kilomètres).



La piste de Saillagouse (photo Gérard Politis).

5- Saillagouse

L'épreuve de navigation en solo terminée, nous effectuons un stage en montagne qui se déroule à Saillagouse dans les Pyrénées-Orientales. Ce stage, très relaxe, est plutôt un stage de décontraction, une espèce de récompense de fin de stage, tant pour nous, d'ailleurs que pour nos instructeurs. Nous y apprenons pas mal de choses essentielles, comme de nous faufiler dans des gorges en choisissant

la bonne pente. Car si sur un versant, ça monte grâce au vent, ça descend sur l'autre... à cause du vent. D'où la nécessité d'avoir bien retenu les cours d'aérogologie suivis à Dax. Rien ne valant l'expérience, et celle-ci ne s'acquérant que sur le terrain en conditions réelles, nous avons à Saillagouse un terrain de choix pour nous familiariser avec les mystères des évolutions entre les parois rocheuses, avec des moniteurs hautement qualifiés. Nous aurons beaucoup de travail en montagne, en Algérie. Nous nous y préparons donc.

Le terrain n'étant qu'une petite bande de terre roulée sur laquelle on a posé des plaques métalliques perforées de "PSP". Ce sont elles qui équiperont la plupart des terrains de campagne sur lesquels nous serons appelés à nous poser plus tard (abord des postes, terrains de secours, détachements provisoires, etc.). Ces plaques qui sont une bénédiction pour le Génie qui peut installer en un rien de temps un terrain de fortune sur pratiquement n'importe quel sol n'en est pas toujours une pour les pilotes d'avions légers. En effet, ces plaques métalliques chauffent fortement au soleil. L'air chaud monte, nous l'avons vu et l'avion à l'atterrissage monte avec lui. Pour ne pas monter, il faut donc, réflexe naturel, pousser sur le manche. Cela a pour conséquence d'augmenter la vitesse. Et nous dépassons la vitesse d'atterrissage qui est très faible (de l'ordre de cinquante km/h sur Piper). L'avion plane ainsi jusqu'au bout de la piste et c'est le cercle vicieux. Deux solutions pour s'en sortir : l'atterrissage dit "de piste" consistant en une présentation à vitesse supérieure à la vitesse d'atterrissage avec moteur et sur les deux roues principales, ou bien l'atterrissage de précaution, vitesse au-dessous de la vitesse d'atterrissage et soutenue au moteur. On coupe au moment de toucher et l'avion se plaque au sol. A nous de ne pas être trop haut !... Quelques tentes sont posées en bordure de piste pour la maintenance des appareils et pour leur parking. Nous sommes logés à l'hôtel, en ville; et la journée de travail terminée, des camionnettes nous y ramènent et nous nous retrouvons tous ensemble autour d'une table copieusement garnie.



Pause lors du stage montagne à Saillagouse (photo Gérard Politis).

Le lendemain, nous repartons vers de nouvelles aventures. Nous survolons de nouveau ces magnifiques Pyrénées aux pics aigus. Le moniteur nous montre deux ou trois fois comment nous poser sur une petite colline qui fait juste la longueur nécessaire à l'atterrissage d'un Piper. Nous appelons cette colline l'hippopotame (animal dont elle épouse grossièrement la forme). Le sommet de cette colline est incliné. Nous nous posons donc face à la montée pour être plus rapidement freinés et redécollons face à la descente, évidemment, afin de prendre le plus rapidement de la vitesse et éventuellement plonger dans le vide pour accélérer. C'est pratiquement le seul cas de figure où nous ne nous soucions pas de la direction du vent au décollage. Puis il arrive que l'exercice fini, nous rejoignons un autre appareil dans un champ où nous nous sommes donné rendez-vous. En guise d'apéritif, nous partageons à quatre, parfois cinq lorsque le propriétaire du

champ est présent (il faut bien dédommager ce brave homme) une bouteille de Porto achetée en détaxe à Llivia. C'est un petit village pittoresque resté espagnol après le traité des Pyrénées et enclavé dans les Pyrénées-Orientales, tout près de Saillagouse. Et nous redécollons pour la base d'où nous repartons pour de nouveaux exercices, je devrais dire de nouvelles promenades, après nous être restaurés.



Le brevet de pilote, "les Ailes".

Toute bonne chose ayant une fin, nous rentrons à Dax généralement en voiture. Il se trouve toujours l'un d'entre nous pour avoir la sienne. Au fur et à mesure que nous progressons, le travail est de plus en plus passionnant. Nos Ailes nous étant pratiquement acquises, nous sommes beaucoup plus décontractés, nos moniteurs aussi. L'instructeur nous fait quelques démonstrations de mise sur le dos avec un Stampe l'avion de mes débuts (c'est à l'époque le seul avion de l'ALAT capable de faire de la voltige). Ceci a pour but de nous apprendre à sortir de cette position si par accident nous nous y retrouvons un jour.

A entendre les anciens, les turbulences sont telles dans le ciel d'Algérie que cela pourrait bien nous arriver plus tôt que nous ne le pensons. Alors, autant apprendre tout de suite à s'en sortir. Personnellement, je ne me suis jamais trouvé dans cette position. Et pourtant, Dieu sait si je me suis fait souvent méchamment secouer, à ne plus pouvoir contrôler la machine ! Je crois que le risque de se retrouver sur le dos est plus grand en se mettant dans des conditions de visibilité défavorable, comme par exemple entrer dans un nuage et perdre ainsi toute référence extérieure sans avoir appris auparavant le vol sans visibilité.

J'ai un camarade de l'Armée de l'Air à qui cela est arrivé. C'était sur Stampe, qui était à l'époque l'avion de début universel. Il était parti effectuer un vol en solo. Par accident ou par amusement, je ne sais trop, il est entré dans un nuage. Avec nos cockpits à l'air libre, cela faisait très Aéropostale bon cru en vol sur l'Espagne. Seulement, à l'Aéropostale, ils étaient entraînés à ce genre de vol qui était pratiquement leur lot quotidien. Lui, non. Même avec peu d'instruments on peut faire du vol sans visibilité. Cela s'appelle du panneau partiel. Et cela s'apprend. Sinon, dans le noir, ce n'est plus la raison qui commande mais l'oreille interne qui gère l'équilibre du corps et qui transmet au cerveau des renseignements erronés.

Essayez de vous bander les yeux et de suivre une ligne droite! Vous êtes bien à plat, en palier. Mais les turbulences sont telles (et croyez-moi, dans certains nuages, il y en a) vous ballottent à droite, à gauche, en cabré et en piqué tant et si bien que vous perdez, sans référence extérieure, toute notion de l'équilibre. Alors vous effectuez des corrections, complètement fausses qui vous enfoncent encore plus dans votre erreur. Et c'est ainsi que le camarade en question s'est retrouvé, en sortie de nuages, sur le dos, en virage, et en léger piqué. Suivant l'altitude à laquelle on se trouve, il n'en faut pas plus pour se tuer.

Tout le problème du vol sans visibilité est de faire confiance non plus à ses sensations mais à ce que l'on voit sur le tableau de bord (horizon artificiel, variomètre, etc.). Ce n'est pas difficile du tout, mais c'est comme tout, cela s'apprend. Nous y reviendrons d'ailleurs plus tard.

6- Panne au décollage

Depuis longtemps nous les attendions et enfin elles sont là: les transformations arrivent. Cela annonce la fin du stage. Nous allons apprendre à piloter d'autres machines, au moins deux, les principaux avions d'armes que nous rencontrerons dans nos affectations futures. Il s'agit du L-19 (un Cessna, véritable Cadillac de l'air sur laquelle nous adorons voler), et du Nord-3400, avion un peu plus sophistiqué, à hélice à pas variable, qui a la fâcheuse réputation de perdre son hélice au

décollage!!! Cela ne m'est jamais arrivé et j'ai aimé piloter cet avion. Mais j'ai connu des pilotes qui se sont retrouvés sans hélice en plein décollage. Leur moteur s'est mis alors à vibrer, les attaches à céder, et ils se sont retrouvés avec les pieds dans le vide, l'avion complètement déséquilibré. Seule, leur science du pilotage les a sortis de ce mauvais pas... L'inconvénient majeur de cet avion, mis à part le fait que je viens d'évoquer, est qu'il fait tellement de bruit avec son moteur à quatre cylindres (le L-19 en a six) et son hélice à pas variable, qu'en mission d'observation... nous n'observerons jamais rien. On nous entendra venir de trop loin!



Cessna L-19E de l'ES.ALAT (photo Arthur Smet).

Ces transformations consistent essentiellement en tours de piste et en quelques décrochages. Ces tours de piste sont faits évidemment sur les petits terrains satellites dont j'ai déjà parlé, saignées au milieu des pins. C'est au cours d'un de ces entraînements heureusement avec moniteur, que j'eus quelques désagréments qui eussent pu se terminer en catastrophe sans son sang-froid et son savoir-faire. Nous venons de nous poser à Castets (il y a petit terrain près de cette ville). En fait, ce terrain se trouve sur la route de Laluque à Rion-des-Landes. Tout s'est parfaitement déroulé.

Je fais mon demi-tour sur place pour remonter la bande et retourner au point de manœuvre avant le décollage. Car il n'est pas question de remettre les gaz directement sur un aussi petit terrain. Nous ne prenons pas de risque. Ils seraient inutiles. La consigne formelle est de revenir au point de départ pour décoller. J'immobilise l'appareil avant de m'aligner sur la piste afin de faire les actions vitales précédant le décollage (la check-list). J'abaisse les volets pour un décollage court et j'enclenche la pompe électrique. Cette pompe permet de pallier, par un gavage forcé du circuit d'essence, une défaillance mécanique toujours possible. Un désamorçage peut se produire à la suite d'un incident mécanique ou aérologique, comme une violente turbulence ou toute autre source de G intempestive. Tout étant en ordre après avoir passé "en l'air" un message radio de décollage, je m'aligne et décolle.

Tout se passe bien jusqu'à mille pieds, hauteur à laquelle on rentre les volets, éventuellement le train (le nôtre est fixe), et je coupe la pompe électrique. Alors, soudainement, un grand silence succède au vacarme du décollage et l'hélice s'immobilise. Je rends la main aussitôt par réflexe comme on me l'a seriné depuis Lyon-Bron (l'aéro-club civil de mes débuts, sur Stampe) afin

d'adopter la vitesse d'approche adéquate et conserve le cap droit devant moi. Dans ces cas de panne à faible hauteur et à faible vitesse interdisant toute évolution (panne au décollage entre autres), tout virage et retour en arrière est formellement proscrit. En effet, la faible vitesse et la proximité du sol feraient que la manoeuvre se terminerait immanquablement par un accident. Le moniteur me demande de bien serrer et de bloquer mon harnais de sécurité, de remettre en route la pompe de gavage d'essence et de donner un coup de démarreur. En place arrière, il ne dispose que de la double commande et de quelques instruments de contrôle de vol mais c'est tout. Aucun contact. Rien. Ce n'est pas un avion école mais un avion d'arme. La double commande n'est là que pour permettre à l'observateur assis à l'arrière de ramener l'avion dans l'éventualité où le pilote ne puisse le faire. Cela s'est produit quelquefois...

Après quelques rapides manoeuvres infructueuses, il me rappelle les consignes de sécurité que j'ai apprises par coeur, à savoir fermer le robinet d'essence, couper les magnétos. Il reprend les commandes (il est quand même responsable de la mission et plus expérimenté que moi) et commence à effectuer "l'arrondi" sur les pins. L'arrondi, c'est la manoeuvre d'atterrissage qui consiste à refuser le sol à l'appareil en le cabrant doucement, puis de plus en plus afin de lui faire perdre sa vitesse tout en augmentant sa portance. L'avion s'enfonce alors doucement et touche des roues. C'est l'atterrissage. L'appareil se pose en perte de portance.

Et c'est au moment ultime, alors que nous frôlons les premières aiguilles de pins et commençons à nous enfoncer que le moteur repart, alors que ses circuits essence et électriques sont coupés. Aussitôt le moniteur rend la main pour laisser l'avion reprendre sa vitesse de sustentation et le remet doucement en pente de montée après que j'eus rebranché simultanément tous les contacts et circuits. Puis il me rend les commandes et nous rentrons à Dax. Inutile d'insister avec une machine défaillante.

Cela s'est passé bien entendu infiniment plus rapidement qu'on ne peut le décrire. Mais c'est extraordinaire comme l'esprit va vite dans ces moments cruciaux ! Je me souviens de toutes petites anicroches (j'ai eu la chance de n'en jamais connaître de grosses. Quant aux petites, elles se sont toujours très bien terminées. Merci) où j'ai eu des décisions déterminantes à prendre. On les prend calmement, en réfléchissant. Il m'est même arrivé de revoir tout un cours avec ses croquis, ses abaques, ses courbes de poussée, ses polaires, etc., et de comparer tout cela tranquillement pour décider de la décision à prendre. Je comparais les diverses actions que je pouvais effectuer. Si je fais ceci, me disais-je, l'avantage est tel, mais il y a tel inconvénient. Par contre, si je fais cela, il risque de se passer telle chose. Il m'aurait peut-être fallu une demi-heure pour revoir tout ça au sol en salle de cours. Mais là, dans le feu de l'action, tout se passait en une fraction de seconde, en *flash*. Le temps n'existe pas pour la pensée.

Pour la petite histoire, il faut savoir que, bien entendu, les mécaniciens ont désossé l'appareil, cherché et recherché en vain la panne. Ils n'ont jamais rien trouvé. L'avion n'avait rien ; mais alors, strictement rien ! Il a revolé ensuite sans le moindre incident. Je suppose qu'il s'est agi en fait des phénomènes de vapor lock (*une bulle de gaz due à l'évaporation de l'essence qui se produit parfois par forte chaleur. Cela désamorçe alors le circuit d'alimentation. Les moteurs des véhicules automobiles ne sont pas épargnés*) et d'auto-allumage. Ce dernier risque est assez fréquent sur ce genre d'appareil. La mécanique est terriblement sollicitée en tour de piste. Il y a toujours un peu de calamine dans les cylindres qui chauffent très fort... La calamine n'est autre que le résidu de la combustion du mélange gazeux. Et cette calamine chauffe tellement qu'elle fait office de bougie. Il reste toujours un peu d'essence dans les tuyaux après que l'on a fermé le robinet. Cette essence s'enflamme au contact de la calamine chaude et le moteur repart. J'ai vu cela quelquefois au sol. C'est pourquoi, entre parenthèses, il est extrêmement dangereux de toucher de quelque manière que ce soit à l'hélice d'un avion qui vient de voler et dont le moteur est encore chaud.

Après cela, qui peut ne pas croire au destin ? Pas un pilote, en tous cas. Pas moi...

Et le stage se termine. Dans quelques instants nous serons officiellement pilotes. Les dix rescapés du stage sont réunis, en tenue de sortie, dans la bibliothèque de l'Ecole et le Colonel nous accroche nos Ailes sur la poitrine. Alors là, le roi n'est pas notre cousin et nous bombons fièrement le torse en sortant de la pièce. Nous voici pilotes à part entière.

Nous savons piloter un avion, il ne nous reste plus qu'à apprendre maintenant à nous en servir.
Une surprise, et de taille, attend les quatre premiers du stage (je suis modestement le troisième).
Nous sommes désignés pour convoier un Nord-3400 de Paris (des Mureaux, exactement) jusqu'à Sidi-Bel-Abbès ! Il y a dix avions à convoier, et nous nous partageons le travail avec une section de convoiage de la CRALAT de Satory. Je suis fou de joie. Commencer ainsi sa carrière est une véritable aubaine ! Nous passons nos derniers instants à l'Ecole en formalités diverses comme par exemple les séances de photo pour l'établissement de notre passeport.

Gérard Politis

Texte mis en forme par Christian Malcros pour le site www.alat.fr

