



New's... N° 60



EDITORIAL

Nous sommes le 28 janvier 2013 en pleine offensive au Mali.

Une journaliste en mal d'intérêt se permet d'écrire dans un journal « La revanche de l'Armée de Terre » Suit un article sans intérêt ou, sans avoir d'idée sur le sujet elle se permet d'entretenir une guerre des boutons chère aux marins et aux biffins. Mais au-delà des fadaises revenons au socle de cette intervention.

Comme nous le savons depuis longtemps il n'y a pas une armée plus importante que les autres, chacune a son rôle, la Marine en mer, l'Armée de Terre sur terre et l'Armée de l'Air pour dominer les autres.

Aussi je laisse le Ministre de la défense commenter la réalité

*"Lorsque toutes les nuits, en ce moment, y compris la nuit dernière, les forces aériennes françaises * ciblent et frappent des lieux de centres d'entraînement ou de regroupement de pick-up des groupes djihadistes, c'est de la guerre. C'est une vraie guerre contre les groupes terroristes, c'est une guerre qui aujourd'hui nous a permis de marquer des points contre ces groupes, et nous allons poursuivre", a insisté Jean-Yves Le Drian.*

** Le PA est au port et les Rafale marine font des ronds en Bretagne. Comprenne qui pourra !!!*

Le général Jean SAULNIER

L'association des anciens élèves de l'École de l'Air nous a annoncé le décès du Général Jean Saulnier. Cet officier a été patron de la 2ème Escadre de Chasse à Dijon, chef du Bureau de programme des matériels à l'EMAA, commandant de la Base Papin de Luxeuil, commandant de l'École de l'air, patron des Forces Aériennes Stratégiques puis chef de l'Etat-major particulier du président Mitterrand et enfin Chef d'Etat-Major des Armées.

J'ai eu de nombreuses fois l'occasion de le croiser et de le servir. Il a été un pilote de très grande qualité (modeste ce qui le distinguait de quelques autres de sa génération) et un chef d'une intelligence lumineuse. Il était très cultivé capable de disserter avec le même niveau de connaissance sur la pollinisation des abeilles et sur le dernier coup d'état dans le monde. Il était d'un abord froid, mais il était particulièrement chaleureux dans les échanges et connaissait personnellement les jeunes officiers que nous étions. Il était bavard, mais il possédait au plus haut point la langue française. Ainsi sur un document officiel ou un officier rédacteur parlant des menaces terroristes avait écrit « il s'agit des ennemis **de** l'intérieur » il avait corrigé ; « Des ennemis **à** l'intérieur » le « **A** » faisait toute la différence. Ce n'est qu'un détail diront des fâcheux mais...

Il ne s'attachait pas aux apparences, mais au plus profond des hommes. Enfin il était capable de défier le ministre de la défense, Monsieur Giraud, calmement avec des arguments toujours percutants, (ce qui avait le don d'irriter ce dernier) mais aujourd'hui je pense que c'était un jeu de grands seigneurs...

Fumeur invétéré, en réunion, toujours face à Monsieur Giraud, qui avait interdit de fumer et avait fait supprimer les cendriers, le général Saulnier fabriquait un réceptacle de cendres avec la dernière page d'une fiche et allumait tranquillement ses cigarettes... Nous l'admirions pour cette fronde, car nous savions que peu de généraux étaient déjà capables d'affronter les politiques sur des détails mais nous savions aussi qu'il les affrontait sur les choses fondamentales...

En clair, c'était un chef exceptionnel comme on en rencontre peu. Bon vent Mon Général.



Ce récit de [Jean Sarrail](#) sur le vampire m'a été transmis par Bernard Faber. C'est pour moi un immense plaisir de le porter sur notre journal. Sarrail, Boudier, Rozanoff... les avions Leduc, Trident, Griffon... les statos, les pulsos, le mur du son, ont fait rêver les jeunes de ma génération...

Vous trouverez ensuite un hommage rendu à ce pilote exceptionnel par le général Planes dans un article paru dans le journal de l'Association Nationale des Forces Stratégiques,

Jean SARRAIL, pilote d'essais aux 6 700 heures de vol sur plus de 200 types d'avions et entre les mains duquel est passée la majorité des prototypes français de pointe de 1948 à 1968. Sorti premier de l'École d'Istres, pilote de chasse (3 citations, 2 victoires, plus 3 probables), entré en 1946 au C.E.V., il est aujourd'hui à 61 ans, commandeur de la Légion d'Honneur, Grand Officier de l'Ordre National du Mérite. Au terme d'une carrière partagée entre l'Armée de l'Air, la société Leduc (dont il fut le pilote d'Etat, puis pilote d'essais de 1952 à 1958) et le C.E.V., il dressait lui-même l'impressionnant bilan de ses coups durs : «8 accidents»

n'ayant pas eu de conclusion brutale « et dix » ayant provoqué une arrivée brutale sur terre ou sur l'eau. Ceci comprend le feu en « Spitfire », une arrivée au sol à 15 m/s avec le Leduc 010 n°2, un évanouissement à 63 000 pieds en supersonique, etc. Son plus gros coup dur restera son combat héroïque pendant 45 minutes dans une mer avec creux de 2 mètres et des vents de 55 nœuds suite à l'utilisation du siège éjectable d'un « Mirage » en feu en juillet 1961... Sa plus belle victoire, celle de la ténacité et de l'obstination. Bel exemple pour les pilotes d'essais dont il assura pendant des années la formation. A un extraordinaire « métier », une exceptionnelle science du pilotage, un jugement sûr, il ajoute la fine sensibilité des hommes de cœur.

D'humbles objets quotidiens peuvent jouer un rôle important dans de très ambitieux programmes.

Pour preuve, la petite histoire que voici.

Le 10 Octobre 1949, le Vampire n° 723, à réacteur Goblin quitte Brétigny pour Marignane. Ce vol d'une heure dix ouvre la voie aux multiples navettes à réaction qui relient aujourd'hui les annexes à la maison mère. Les Anglais nous avaient cédé ce Vampire six mois plus tôt, non sans quelques hésitations; nous en faisons l'évaluation à Brétigny et la section avion l'utilisait pour mettre au point les méthodes d'essai à appliquer aux prototypes qui pointaient chez les constructeurs, SO 6000 Triton à la CASO, NC 1070 au centre, Ouragan chez Dassault. Les recherches se faisaient sur Messerschmitt 262 (le dernier avait été stoppé le 7-10-1948, le vol s'était terminé sur 1 réacteur, le droit éteint, suivi d'une panne de sortie de train – sorti en secours- puis d'une panne de volets d'intrados).

Le ciel du Midi, plus favorable aux essais à grande vitesse et moins fréquenté que les abords d'Orly vit donc arriver son premier réacteur et les essais se poursuivirent à Marignane. La cabine était très mal pressurisée, l'avion léger et les montées rapides étaient très éprouvants. Quelques incidents auraient pu se terminer en catastrophe. Maulandi et D'Oliviera qui, après avoir perdu connaissance en altitude et subis des évolutions désordonnées (bande HB [1]) reprirent miraculeusement connaissance in extrémis. La SNCASE [2] venait d'obtenir un contrat pour mettre au point, suivi d'une série, le Vampire à réacteur Nene, plus puissant que le Goblin d'origine.

Nous eûmes en essai le Vampire 51, ou Vampire à oreilles, ainsi dénommé à cause de deux belles protubérances sur le capot moteur, puis le Vampire 53 à courbure de capotage moteur modifiée. Il fut construit en série sous le nom de Vampire Mistral. Les essais de QDV [3] et perfos terminées, on en vint aux séances de tir qui avaient lieu en mer, à haute altitude ; le Vampire était armé de deux canons de 20 m/m. Mais au lieu des rafales attendues, chaque canon ne déclenchait qu'un seul obus. On vit alors arriver le Cdt Sautier et son équipe d'armuriers de Cazaux. Après d'intenses cogitations, ils attribuèrent ce défaut d'alimentation des canons au froid intense qui, en altitude, figeait l'huile et bloquait le réarmement de la culasse. Ils eurent alors une idée : en protégeant l'extrémité des canons, on devait parer à cet inconvénient – résultat probant, les rafales se succédèrent. Il fallait donc se munir de protections efficaces et rapidement utilisables pour poursuivre les essais. Un adjudant fut désigné pour acheter le nécessaire dans la petite pharmacie du village de Vitrolles.

La suite fut racontée par Mademoiselle Ulysse, la pharmacienne, compatriote Corse de ma femme, qui était invitée ce soir là chez nous par pure coïncidence.

Elle nous confia avoir été d'abord très étonnée par le comportement de ce militaire qui tenait régulièrement à faire passer tous les clients avant lui. Quand nous fûmes enfin seuls, dit-elle, il me demanda si j'avais des préservatifs, je compris sa réserve et, discrètement, en glissai deux sur le comptoir. Mais il en voulait beaucoup plus, j'allais lui en chercher deux boîtes de 20, il parut satisfait, j'étais étonnée car c'est un objet rarement demandé et à un seul exemplaire. Mais quand, au moment de payer il me demanda une facture, je fus prise de saisissement

- vous me connaissez, je ne suis pas particulièrement bégueule – et lui ai demandé ce qu'il comptait en faire.

Réponse : c'est pour une séance de tir. Je m'en doute, lui dis-je. Très embarrassé, il finit par m'expliquer que ces préservatifs détournés de leur fonction première, devaient servir à coiffer l'extrémité des canons pour leur éviter les basses températures, qu'un essai avait donné toute satisfaction et que son Cdt l'avait chargé de mission pour renouveler le stock. La facture bien évidemment devait servir de justificatif auprès des services de la DTI [4]. Nous aurions été très curieux de savoir sous quelle forme, la très efficace Madame Collard transmet cette étrange facture à notre très strict directeur Monsieur Bonte. Autres temps, autres mœurs. Les préservatifs se vendent aujourd'hui dans les lycées et la réserve de notre pudique adjudant prêterait plutôt à sourire.

Après cette expérimentation, les Vampires Mistral eurent leurs canons obstrués par un manchon en bakélite.

[1] Enregistreur de vol

[2] Société Nationale Construction Aéronautiques du Sud-est

[3] Qualité de Vol

[4] Direction Technique

JEAN SARRAIL

Pilote d'essais, une grande figure de l'aviation française.

Jean Sarrail est né à Toulouse et a habité très tôt Prades (Pyrénées Orientales), chef-lieu d'arrondissement situé sur la route menant de Perpignan à Mont-Louis, pour les scientifiques ou Font-Romeu, pour les sportifs.

Il y mène la vie classique des adolescents de toujours : études en pension, activités sportives – à 17 ans, il est demi d'ouverture et buteur de l'A.S. Pradénne. A 16 ans, un ami de son père, président de l'aéroclub du Roussillon, lui donne son baptême de l'air.

C'est une révélation, le ciel s'ouvre à lui. Il a sans doute trouvé ce qu'il cherchait plus ou moins consciemment : il sera pilote.

II n'a pas 18 ans quand il devient pilote de tourisme dans le cadre de l'aviation populaire. Puis c'est l'armée de l'air : il obtient le si convoité macaron de pilote le 3 mars 1939, et sort premier du centre d'instruction de chasse de Montpellier.

En 1939, on sait à quoi s'en tenir quand on a choisi ce métier. L'Europe va s'embraser. Pour les aviateurs, cela va être dur, très dur : courage, audace, sang froid ne devront pas faire défaut.

Jeune pilote, Jean SARRAIL n'aura pas le temps d'être engagé. Le front français s'est effondré, mais dans la fulgurante bataille de France : « le commencement » (6 semaines du 10 mai au 23 juin 1940) notre aviation va infliger à la Luftwaffe des pertes comparables à celles qu'elle va subir pendant les trois mois de la bataille d'Angleterre : « La fin du commencement » selon nos camarades de la R.A.F. Peu de français savent que nos aviateurs, « que l'on n'a pas vus », ont ainsi donné aux britanniques le répit indispensable pour encaisser le deuxième choc.

Hélas pour la France, il n'y avait ni la Manche, ni les steppes infinies pour freiner l'élan des Panzers.

De nombreux avions vont traverser la Méditerranée en ce mois de juin 1940. Jean SARRAIL se retrouve en Afrique du Nord. Ses qualités de pilote et de pédagogue, lui valent d'être désigné comme moniteur. Il va ainsi pouvoir prendre en main de nombreux avions et acquérir de l'expérience. Au terme de sa carrière, il aura piloté plus de 200 appareils de tous types (avions, hydravions, hélicoptères) dont 75 prototypes, en un peu plus de 7000 heures de vol.

Après le débarquement des Anglo-américains en Afrique du Nord, c'est la reprise du combat contre l'ennemi commun au sein du groupe de chasse 1/3, équipé de SPITFIRES.

Campagne de Tunisie, protections de convois. Ce sont des missions ingrates, dangereuses, au dessus de la mer où la moindre panne moteur peut être fatale, avec des retours de nuit dans le mauvais temps vers des terrains difficiles à trouver. De nombreux pilotes disparaîtront.

Le 18 novembre 1943, au large d'Ajaccio, son moteur en feu, Jean saute en parachute et va barboter dans l'eau glacée pendant deux heures au milieu d'un champ de mines avant d'être repêché par un chasseur de sous-marins.

Ce bain forcé met fin à une série noire :

- atterrissage sur le ventre,*
- éclatement de pneu, capotage : il faudra creuser pour le dégager du « SPIT », qui risque de prendre feu à tout instant.*

Ce n'est que le début d'une série d'accidents et pépins en tous genres. Peu de pilotes ont connu autant de coups durs : sang froid, métier, chance aussi, mais elle se mérite, lui permettront de s'en sortir, parfois avec de graves blessures.

Pendant la libération de la Corse, les SPITS du 1/3 interceptent des avions de transport venant de décoller de Bastia, protégés par des FOCKE WULF 190. JUNKERS 52 et ARADOS (hydravions) sont armés de mitrailleuses en tourelle. En dépit de la riposte des chasseurs allemands, Jean SARRAIL abat en flammes un JU 52 et un ARADO et, à cours de munitions, en laisse filer deux autres traînant un lourd panache de fumée. Laissons à notre héros l'épilogue de cette action.

« De retour à AJACCIO, mon SPIT MK 5, touché de nombreux impacts de balles, fut exposé près de la route bordant le terrain. Une jeune visiteuse l'admira, devint ma femme à Prades et, le 2 mars 1952, donna naissance à Henri, à la clinique de la route de Catllar. »

De cette union sont nés aussi Marie-Sabine, Robert et Anne-Laure.

Puis c'est l'Italie, la France, l'Allemagne. La LUFTWAFFE a, depuis longtemps, perdu la maîtrise de l'air. Les avions alliés font surtout de l'attaque au sol, se heurtant à une flak, dense, efficace, très dangereuse.

La guerre finie en Europe, c'est l'Indochine. En août 1946, le lieutenant SARRAIL compte 213 missions de guerre en 298h50 de vol. A plusieurs reprises, il a été retiré des opérations pour former des pilotes. Chaque fois, il s'est démené pour revenir au combat.

Il a connu beaucoup d'aventures et d'émotions, mais le plat de résistance est à venir. Le courage, l'audace, le flegme, confortés par la guerre, Jean SARRAIL va en avoir bien besoin maintenant.

Il est détaché de l'armée de l'air au Centre d'Essais en Vol.

Le CEV, organisme d'Etat, a pour charge de s'assurer que les aéronefs et leurs éléments constitutifs sont conformes à des spécifications bien précises, remplissent les conditions de navigabilité, répondent en qualité de vol, performances, aux clauses des marchés passés par l'Etat. Pour cela sont réalisés évaluations, contrôles, essais au sol et en vol.

Les équipages choisis pour les essais, notamment les pilotes, sont majoritairement issus de l'armée qui leur a donné une expérience sans égale.

Ils sont formés à l'EPNER (Ecole du Personnel Navigant d'Essais et de Réception) de renommée mondiale. Cette école forme de nombreux stagiaires étrangers. Elle est la seule au monde à dispenser un enseignement sur avions militaires et sur avions civils.

Plus tard, Jean SARRAIL aura la charge, à l'EPNER, de former des pilotes à la rigoureuse discipline des essais en vol.

Le capitaine SARRAIL obtient le brevet de pilote d'essais n° 114 en janvier 1949.

L'aviation est née dans notre pays et la France s'est toujours tenue à la pointe du progrès aéronautique. Malheureusement, de 1940 à 1945, notre industrie a été pillée, détruite, les bureaux d'études étouffés ou contraints à travailler à un rythme réduit dans la clandestinité, isolés des progrès considérables générés par la guerre.

A la Libération tout est à rebâtir. La volonté farouche des ingénieurs, des industriels, la foi des compagnons sont encouragées par la clairvoyance de gouvernants qui veulent aussi que notre pays reprenne son rang.

Très vite, il y a pléthore d'avions : avions allemands récupérés, prototypes qui sortent en grand nombre. L'imagination ne manque pas ; réalisés souvent à la hâte, ces appareils présentent des défauts ou des lacunes que les pilotes doivent découvrir à leurs risques et périls. Ce sont de véritables « pièges ».

C'est à cette époque que le développement des réacteurs permet d'atteindre des vitesses qui se rapprochent de celle du son. L'avion se comporte alors de façon bizarre, vibre, est secoué, les commandes de vol sont affectées. C'est une zone dangereuse, qu'il faut explorer : c'est le fameux mur du son qui a été la grande épopée des années d'après guerre.

Le 10 mai 1950, le capitaine SARRAIL atteint la vitesse de Mach 0,845.... C'est le nombre de Mach le plus élevé atteint jusque-là au centre d'essais en vol.

La France réussira à combler son retard, dépassera les anglais, rejoindra les américains.

De nos jours, les moyens de calcul et de simulation lèvent bien des incertitudes, le risque est minimisé. Les avions de combat possèdent des sièges éjectables très sûrs.

Rien de tout cela dans les années d'après guerre. De nombreux drames vont marquer les essais en vol.

Jean SARRAIL a eu sa part de pépins sur des avions de toutes origines, monomoteurs, multi moteurs, réacteurs....

- Au cours de son premier vol sur MESSERSCHMITT 262 : un réacteur tombe en panne, les volets de courbure ne fonctionnent pas. L'avion ne volera plus.

- Sur un prototype : le NC 1071 (biréacteur pour la marine), un essai de survitesse est prescrit, sans moyens de freinage aérodynamique (aérofreins) : en clair, il s'agit d'aller voir ce qui se passe au voisinage de la vitesse du son. C'est de la folie. L'appareil se met à vibrer terriblement. Non sans mal, Jean SARRAIL maîtrise la machine et rentre de justesse. L'avion sérieusement déformé sera abandonné.

- 27 novembre 1951 : Six mois d'interruption d'activité après un crash sur le LEDUC 010 en pleine Crau. Nous allons y revenir.

- 11 mai 1960 : Crash sur le prototype du Mirage IIIB à la suite d'une défaillance du réacteur. A l'impact très violent, le train d'atterrissage se brise et l'avion en feu glisse sur 1400 mètres pour s'arrêter devant la tour de contrôle où stationnent les pompiers.

- Atterrissage avec un Etendard IV difficile à contrôler dont le réacteur est tombé en panne.

- 29 juillet 1961 : Son Mirage III A en feu devient incontrôlable : commandes bloquées, il s'éjecte, mais le mistral (100 km/h), le déporte en mer. L'amerrissage en pleine tempête est brutal ; le parachute qu'il ne parvient pas à dégrafer le traîne comme un hors bord : à chaque vague une claque retentissante et une tasse. C'est de l'aquaplaning involontaire ! Finalement le parachute s'aplatit. Le pilote va pouvoir se hisser dans son canot gonflable, sonné, transi de froid. Un pétrolier le repère et le sauve : il est gravement blessé.

Depuis, les vols d'essais n'ont plus lieu par fort vent et un hélicoptère de sauvetage est toujours en alerte.

Jean SARRAIL est un des pilotes qui ont le plus marqué les essais en vol des années 50 à 70. Son nom reste cependant lié au projet le plus novateur, le plus audacieux, le plus extraordinaire. Un projet d'une conception révolutionnaire, une plongée vers le futur que l'on évoque encore aujourd'hui avec étonnement et admiration.

Les avions LEDUC : la tuyère thermopropulsive.

En 1937, l'ingénieur René LEDUC obtient un marché d'état pour développer une tuyère thermopropulsive que l'on appellera par la suite statoréacteur. Il a commencé les premiers essais en 1935. C'est un moteur sans pièce mobile dont le principe consiste à réchauffer, à l'aide de brûleurs, l'air absorbé à l'avant qui est éjecté à l'arrière, en donnant une poussée qui croît avec la vitesse. Les essais sont retardés par la guerre et ce n'est que le 21 avril 1949 que Jean GONORD allume pour la première fois la tuyère du LEDUC 010.

En fait le LEDUC 010 n'est pas un avion, c'est un propulseur piloté, muni d'ailerons. Le pilote est installé dans la partie avant de ce moteur, dans une cabine exiguë, à la visibilité réduite, verrouillé comme dans une capsule spatiale. Les brûleurs dont il dose manuellement le débit sont juste dans son dos.

En 1951, le Leduc 01 sur son avion porteur, le Languedoc.



Sans vitesse, pas de poussée ; le LEDUC 010 est emporté sur le dos d'un quadrimoteur Amagnac qui le largue en vol. Le pilote peut alors allumer la tuyère ; les performances sont stupéfiantes. Le carburant consommé, la tuyère s'éteint ; il faut poser l'appareil en vol plané... c'est sans doute la phase la plus délicate du vol.

Deux avions LEDUC, le 010 et le 022, sont exposés au musée de l'air. Leurs lignes futuristes étonnent toujours. On ne peut qu'admirer les trois hommes qui ont osé piloter ces machines.

Pour réaliser ce programme très en avance, René LEDUC doit développer des solutions nouvelles dans les diverses disciplines de l'aéronautique : cabine pressurisée, éjectable (brevet utilisé aux USA.) ; ailes taillées dans la masse ; servo commandes hydrauliques. Plus de 40 brevets seront déposés.

En 1951, Jean SARRAIL qui se voit confier l'évaluation des prototypes les plus avancés est chargé d'effectuer, pour le compte de l'Etat, des vols d'information sur LEDUC.

Après 4 vols d'initiation sur le dos de l'avion porteur, son premier largage a lieu le 21 mai 1951.

Les phases de lancement et de largage sont des opérations extrêmement délicates, elles précèdent le vol propulsé et le vol plané qui ne sont pas de tout repos.

La tuyère allumée, c'est bien l'enfer que le pilote a dans son dos : il doit ajuster manuellement en permanence le débit de carburant, dans les grondements et les vibrations.

Le carburant épuisé, le LEDUC devient un planeur qu'il faut ramener au terrain sans voir grand chose, sans guidage radar. Un avion d'accompagnement donne des indications précieuses au pilote du LEDUC.

A son 3^{ème} largage, le 27 novembre 1951, au moment d'amorcer la montée, la propulsion s'arrête. Jean SARRAIL est trop loin pour atteindre le terrain d'Istres. Gêné par le soleil, il va toucher brutalement le sol et reprendre conscience dans la cabine immobile détachée à 30 mètres du fuselage. Il sera évacué vers l'hôpital Michel Levy à Marseille, pour 6 mois d'inactivité, non sans s'être arrêté pour prévenir Mme SARRAIL qui attend Henri, leur n°3.

Quelques mois plus tard, Yvan LITTOLFF est victime d'un accident semblable. Privé d'un de ses deux pilotes, René LEDUC demandera à Jean de rejoindre sa société.

Les essais se poursuivent avec les "LEDUC 016, 021 puis 022 qu'un réacteur incorporé rend autonome.

Le 022 effectuera 140 vols, à des altitudes comprises entre 12000 et 15000 mètres ; il doit subir un chantier d'amélioration pour atteindre Mach 2. Un prototype opérationnel doit suivre quand, crédits coupés, le programme doit être abandonné.

Nous sommes en février 1958. La situation sur le plan national est dramatique. L'avenir est sacrifié. Quelle frustration, quelle désespérance pour René LEDUC et son équipe et tout particulièrement pour Jean SARRAIL qui s'est impliqué dans cette dangereuse aventure pendant 7 ans en réalisant 136 largages sur les LEDUC 010, 016, 021 et 70 vols sur le 022 ! Des vols où chaque seconde pesait très lourd. Des vols qui ont représenté les essais les plus innovants et les plus dangereux conduits après la guerre.

Les travaux de René LEDUC ont donné à la France la maîtrise mondiale de la propulsion par statoréacteur.

Les missiles de la force de dissuasion (ASMP) sont propulsés par statoréacteur : ils atteignent Mach 3. Ce propulseur est adapté pour le vol au-delà de Mach 3.

*De cette épopée, la plus brillante de notre aviation, Jean SARRAIL garde une profonde nostalgie. C'est de son bureau, orné de photos d'une saisissante beauté qu'il a témoigné sur 7 ans d'essais des LEDUC 010, 016, 021 puis 022 dans un ouvrage intitulé : « **Rencontre avec le passé** ».*

Vient enfin le dernier vol. Après l'atterrissage, Jean replie ses ailes, au grand soulagement de madame SARRAIL qui a éprouvé, sans en paraître, les terribles angoisses d'une femme de pilote.

Notre ami retrouve enfin le temps pour sa famille, le temps de s'adonner à ses loisirs favoris : bateau et ski, de se retremper à Prades dans l'atmosphère de ses jeunes années.

Mais le destin va frapper cruellement Jean et Pierre-Lina au plus profond de leur cœur de père et de mère. Leur fils Henri, pilote lui aussi, va disparaître au cours d'une mission humanitaire de nuit en Afrique.

Pilote de guerre, pilote d'essais, Jean SARRAIL est une figure emblématique de l'aviation française. Sa notoriété dépasse largement nos frontières. Il fait partie de cette race d'hommes qui a osé aller aux limites de l'extrême.

Dans ce monde de passionnés qui est celui des pilotes, où la rivalité s'exprime sans concession, il ne compte que des amis : c'est rare.

Il a été admis, à l'unanimité, membre d'honneur de l'Académie Nationale de l'Air et de l'Espace.

Présenté par André TURCAT, il a eu la surprise de voir toute la salle se lever pour l'applaudir : cela ne s'était jamais vu. Le plus grand honneur que peut recevoir un homme est l'hommage unanime de ses pairs : Jean SARRAIL a reçu cette insigne marque de considération.

Jean SARRAIL était commandeur de la Légion d'Honneur, Grand officier de l'Ordre National du Mérite, Médaillé de l'aéronautique.



Jean SARRAIL et le Leduc 022.



Nous poursuivons nos rappels sur les parrains des bases de l'Air, Jean Dagnaux (Metz Frescaty), les frères Mahé (Taverny)

On ne meurt que deux fois. La première quand, plus ou moins brutalement et plus ou moins entier, on quitte cette vallée de larmes. La seconde lorsque, faisant place peut-être à un numéro, on sort du cœur des vivants pour entrer dans l'oubli. Ne tuons pas nos morts.

Dagnaux, Jean. – Officier pilote, créateur de lignes aériennes. *28 novembre 1891, Montbéliard (Doubs) – 17 mai 1940, La Vallée-au-Blé (Aisne).* Mobilisé en 1914 dans l'artillerie, passe dans l'aviation comme observateur. Trois fois blessé, amputé de la jambe gauche en 1916, il termine la guerre comme lieutenant d'active et pilote. À partir de 1920, il conduit des vols de reconnaissance de lignes en Europe et en Afrique, dont un raid France-Madagascar en 1926/1927. Placé en disponibilité en 1928, il met sur pied la *Compagnie générale d'aviation Air Afrique*, qui deviendra la *Compagnie transafricaine d'aviation* puis, en 1934, la *Régie Air Afrique*. Jean Dagnaux en sera le directeur général jusqu'à la guerre. En 1939, il rejoint la 34^{ème} escadre de bombardement avec le grade de lieutenant-colonel. Il trouve la mort pendant la Bataille de France à bord d'un *Amiot-354* de cette unité, abattu par la Flak lors d'une mission sur Sedan. Président de l'association *Les Ailes Brisées* de 1929 à sa mort. Parrain de la base aérienne de Metz-Frescaty et de la promotion 1941 de l'École de l'Air.

Frères Mahé – Jean Mahé – Officier FAFL, compagnon de la Libération. *2 juin 1917, Nantes (Loire-Atlantique) – 2 décembre 1946, Belfort (Territoire-de-Belfort)*. Cyr37. Pilote de bombardement, rejoint les FAFL le 1^{er} juillet 1940, affecté au groupe *Bretagne*, prend part aux campagnes du Fezzan, de Tunisie, d'Italie, de France et d'Allemagne. Tué en SAC à bord d'un B-26 *Marauder*. Parrain de la promotion 1952 de l'École militaire de l'Air. Yves Mahé – Officier FAFL, compagnon de la Libération. *21 novembre 1919, Nantes (Loire-Atlantique) – 29 mars 1962, Marienbourg (Belgique)*. Engagé volontaire en 1939, passé en Angleterre en juin 1940. Affecté au groupe *Normandie* (nov. 42-mai 43), abattu, prisonnier jusqu'en avril 1945, malgré trois tentatives d'évasion. Commandant du Régiment *Normandie-Nièmen* (1951-53), second de la 10^{ème} escadre de chasse (1955-56), commandant de la 5^{ème} escadre (1956). Lieutenant-colonel, tué en SAC. – Claude Mahé - Troisième aviateur de la famille, lieutenant pilote de chasse, trouve la mort en 1952 sur *Vampire* en Allemagne. La base de Taverny s'est donné en 1988 le nom de Base aérienne *Frères Mahé*.



Parlons français – Piqûre de rappel n°17 par Lucien Robineau (51-Jeandet)

Pour transpercer les incultes de haut niveau sévissant ici et là, notamment sur les ondes.

La télévision... hélas !

Nominé,-ée. Barbarisme courant, principalement en période de récompenses artistiques. Puisqu'on semble y tenir, faisons donc un peu *d'American English*. Dans cette langue, on pratique facilement le substantif verbal, formé avec le radical du verbe et la terminaison -ee. Ainsi, quelqu'un à qui on se réfère, par exemple pour arbitrer un match, est une *referee*. Un personnage honoré d'une distinction est un *honoree*. Quelqu'un dont le nom est mentionné en vue de se voir éventuellement attribuer un poste, un titre de Miss ou une statuette de bronze doré est, outre-Atlantique, un *nominee* (mais le verbe, c'est *to nominate*). Chez nous, ces candidats doivent être, au choix : sélectionnés, cités, présentés, proposés ou pressentis, voire simplement nommés. Si on était très pédant, on pourrait tenter « nominataire », histoire de désigner la personne munie de telle espérance... En français, le verbe nommer n'existe pas et, par conséquent, son participe passé est imaginaire, en dehors des salles de rédaction et des studios.

Supplément gratuit

Voilà ! : préposition élevée au rang d'interjection, mot passe-partout définitif, bien utile dans les interviews pour finir une phrase ou mettre un terme à une discussion. Dans le premier cas, parce qu'on ne sait plus ce qu'on voulait dire. Dans le second, parce qu'on est à court d'arguments. Parfois remplacé par cette autre commodité : « Mais bon... », qui se prononce « Mébon-on-on... ».

J'ajouterai une phrase « exceptionnelle » de Laurent Delahousse le samedi 9 mars pendant le journal du 13 heures. Recevant un américain qui s'exprimait très bien en français, L. Delahousse lui pose cette question incroyable :

« Vous en êtes ou de votre français ? »

Reprenant les appréciations que nous mettions sur le cahier d'ordres après une mission ratée :

A poursuivre !!!



Amie, ami,

Le commandant de la base aérienne « de Seynes » nous invite avec nos conjoints à la cérémonie de remise de fanions des Escadrilles «Têtes de renard » et «Trident» au sein de l'Escadron de Chasse 02.005 «Ile de France»

Le Vendredi 24 mai 2013

Mise en place terminée : 10 h 45.

A l'issue de la cérémonie nous serons accueillis par le commandant de Base pour le déjeuner (participation : 15 €).

Les bulletins d'inscriptions ci-dessous sont à adresser **avant le vendredi 17 mai**, à :

***M. DIEU Jacques
Rés. « Les Baronnettes »
174, Avenue de l'Arc de Triomphe
84100 Orange***

Le Général d'armée aérienne **Jean-Claude LARTIGAU**
Président,



Noms & Prénoms :

Merci de mentionner d'éventuelles modifications de vos coordonnées :

Tél :

E. mail :

Amie, Ami,

L'assemblée générale 2012/2013 de notre association aura lieu

le samedi 15 juin 2013,
au restaurant du « Golf du Moulin » à Orange,
2247, route de Camaret
Tél. : 04 90 34 34 04

PROGRAMME

19 h 00 : Rendez-vous restaurant du «Golf du Moulin» pour l'assemblée générale.
Ordre du jour : rapport moral par le Président, rapport financier par le trésorier et questions diverses.

Apéritif

20 h 30 : Dîner animé par un illusionniste.

Le prix de cette soirée par personne est de 35 €.

Votre règlement, accompagné du coupon de réservation ci-dessous, est à transmettre pour le 07 juin 2013 à :

M. DIEU Jacques
Rés. « Les Baronnettes »
174, Avenue de l'Arc de Triomphe
84100 Orange

Le Général d'armée aérienne Jean-Claude LARTIGAU

Président de l'AP5

Signé : J.C. Lartigau,

NOMS – Prénoms :

Modification éventuelle de vos coordonnées :

Réervations : AG - Repas

Assemblée générale

OUI **NON**

Repas

OUI **NON**

Nombre : **x 35 € =**