

18. Je t'aime bien, finalement. . . Je ne veux pas que tu te tues connement. . .

CF LIONEL DELORT

Dans un récit qui allie nostalgie et humour, l'auteur, ancien commandant de la flottille 25 F dans le Pacifique, évoque son initiation au pilotage à Lanvéoc.



A Crozon finalement, on n'est pas à l'abri d'avoir une belle journée d'hiver. Quand je n'étais pas planté pour indiscipline ou résultats tout juste passables, j'allais éprouver ma motivation à devenir pilote en battant la semelle à l'escadrille 50S. Alors que d'autres allaient « régater » en rade ou se laissaient emporter par un TGV pour rejoindre une Versaillaise, ou une Parisienne, nous - les « fanas aéro » sacrifions à un rite bizarre qui consistait à monter à la BAN de Lanvéoc en espérant pouvoir faire un vol. Nos Morane jaunes ne supportaient

qu'assez mal les météos maussades. . . ça tombe bien, on n'avait pas le niveau ! Les instructeurs de l'escadrille étaient de service, à tour de rôle le week-end. Ils tentaient de nous apprendre le savoir et les gestes de l'aéronautique. Officiellement, l'Initiation au Pilotage d'Aéronefs Motorisés (sic), l'IPAM était une activité quasi facultative. Chaque aspirant présumé apte-pilote (sans lunettes, quoi !) devait avoir « cloqué » 10 heures de vol en deux ans de scolarité. Pour beaucoup qui étaient rentrés « à Navale » pour les bateaux et la mer, c'était une corvée, une épreuve de plus dans un cursus qui en comptait quand même pas mal. D'autant que les instructeurs n'étaient pas là pour nous convaincre de devenir pilotes. Ils étaient plutôt là pour démontrer aux moins enthousiastes la complexité du vol, et aux moins bons les vertus du choix d'une autre spécialité. Ils enrageaient de « balader » ces jeunes gens sans même pouvoir incliner un peu plus leurs ailes que des trente

degrés confortables. Bien souvent, les dix heures requises par le commandement se négociaient à la moitié, le tiers... parfois une ou deux pour éviter de nettoyer le cockpit d'un déjeuner déjà bien trop transformé par l'estomac.

Mais pour les fanas-aéro, c'était différent. Nous entrions dans la secte des volontaires. Et alors là ! A nous de nous plier à d'autres règles que celles qui prévalaient en bas, à l'Ecole... ces mêmes instructeurs deviendraient en fin de scolarité des sélectionneurs, leurs avis seraient déterminants comme les notes qu'ils accumulaient sur nous.

Ils avaient généralement un abord plus revêché. Il faut comprendre : la plupart volaient auparavant sur avions ou hélicoptères d'armes. Le Morane Rallye ne faisait pas le poids avec ses 770 kg (maxi) et à peine plus de 100cv les gaz à fond ! Même si c'était mieux qu'une affectation-corvée au PEH¹ sur le porte-avions ou aux « opérations » d'une base, (« c'est un avion au moins... »), les missions ne rendaient pas la même dose d'adrénaline, ni de reconnaissance. Aucun n'était officier de carrière, mais soit officier sous contrat soit officier marinier pilote (race alors en voie d'extinction...). Ils avaient été commandés en flottille par des sacrés cons ou de sacrés mecs. Les moyens, bof, on ne s'en rappelait même pas, à quoi bon en parler, ils n'avaient fait que passer et l'Aéro ne leur avait jamais appartenu... Les monits nous observaient et nous testaient pour savoir à quelle catégorie nous finirions par appartenir.

C'était un week-end de février, je m'étais inscrit le lundi précédent en dépit de deux conditions absolument rédhibitoires à toute activité aéronautique librement consentie. La première, objective, était une fois encore les prévisions météo épouvantables – bof, comme d'hab' en fait, tentons le coup ! La deuxième était nettement plus personnelle : sur les deux instructeurs de service, le maître-principal M. était inscrit sur la feuille des vols provisoire. Je le craignais, lui ! Une chance sur deux... tentons le coup. En aéronautique comme en beaucoup de choses... mais en aéronautique surtout : tenter la chance deux fois pour un même vol, c'est une connerie !

M. ressemblait physiquement au Raspoutine de Corto Maltese et avait fait peindre un Triskel au centre de la cocarde hameçonnée de « son avion ». Il s'était « approprié » le Rallye numéro 69 – hasard sans doute – qui devenait ainsi le fer de lance de la Breizh Air Force. On lui passait cet écart aux règlements en vigueur édictés par le service central de l'aéronautique navale (avec un accent circonflexe sur le A de navale). Il avait été CP et Hibou sur F8 Crusader. Il n'y avait rien à dire de plus. Il ne ressemblait peut-être pas à l'image fantasmée du pilote de chasse (avec un accent circonflexe, oui, ça y est vous avez compris, sur le A de chasse)... mais c'était écrit en brocante de patches sur sa combinaison de vol fatiguée : 20 ans de porte-avions !

En vol, il gueulait tout le temps... S'il disait « ah ! là tu vois là, c'est pas mal ! », cela valait toutes les récompenses. Aussi préférait-il n'utiliser que très rarement cette formule. Vendredi soir, édition de la feuille des vols du WE. Au long de la semaine, la météo a découragé même les plus motivés. Et puis, mêmes les fanas-aéro ont le droit de laisser un TGV les emmener... une Versaillaise, une Parisienne... Voilà, je suis tout seul. Seul avec... le maître principal M. ! J'aurai peut-être de la chance, il fera moche et on restera par terre. J'ai un peu honte de penser cela... Mais même à Crozon finalement, on n'est jamais à l'abri d'avoir une belle journée d'hiver.

Le lendemain, je monte - pas fier - au terrain. Le soleil se fout de ma gueule. Sur le parking, la vieille Land Rover de M. est déjà là et il fume en combard sur le perron, les zips de ses bottes de vol encore défaits. Son sale cabot m'aboie dessus depuis la benne.

- Ah P* !² tu pouvais pas regarder la météo ! 8 heures du mat' un samedi matin, B*³, et pour UN élève... P*, merci !
- Bonjour maître principal..
- Et la météo B* !

1. pont d'envol hangar

2. Femme de mauvaise vie

3. Maison close

- Ben... il fait beau, là... maître-principal !
- C'était pas prévu ! Depuis quand fait-on des trucs pas prévus dans la Marine !
- Oui mais bon... je me suis dit là c'est volable donc je monte et...
- Eh ! Volable ? C'est moi qui décide si c'est volable !
- Bon, je repars alors ?
- Va te changer... je fais pisser mon clebs et j'arrive !

Alors je me grouille d'aller enfilez une des vieilles combinaisons orange de « deuxième catégorie » (mot pudique pour dire passablement d'occase) et d'aller faire du café, car c'est aux élèves de le faire systématiquement. On n'est pas au carré ici, aucun matelot ne te servira dans une tasse en porcelaine. Tu te verseras ton vilain café « el Gringo » dans des mugs hors d'âge, le fond bien culotté de marc trop sommairement rincé. M. se pointe et attrape du sucre pour son café et son maudit clébard. « Allez on briefe ». Je m'appête à briefer la mission prévue : mania et tours de piste. Il m'arrête.

- P*, on n'est que deux à voler. On a toute la journée devant nous... sûr qu'on va pas rester verticale terrain ! On taille plein nord, les abers et je t'amène à Ouessant, t'as pas l'air en forme, ça te fera du bien de sortir un peu !
- Mais j'ai pas préparé la nav'...
- Trace vite fait, on va à l'avion dans vingt minutes.

Une carte, un crayon gras... trois ou quatre traits vite faits... « Magne ! pas le temps de faire un truc chiadé ! On a quatre heures de pétrole dans les plumes, ça pèsera trois plombs de nav' grand max, c'est large ! Allez, P* ... toi, t'es un mou ». Je ne suis pas prêt mais on part, en fait, je suis vraiment colère. Je me suis préparé pour un vol et... j'en fais un autre, je n'aime pas ! Bien sûr, je ne dis rien, j'ai pas envie d'avoir l'air con et d'entendre une vanne du style « dans l'aéro, faut être prêêêêt en toute circonstaanaances ! »... « Canari Whisky, autorisé décollage » - voix métallisée de jeune femme, la fréquence « tour ». Actions vitales - check - prise de cap - Sortie point Echo Sierra. « Regarde Dehors » - « REGARDE DEHORS ! P* ! Elle vient de te dire qu'il y a un Lynx qui déboule à Echo Sierra 500 ft au-dessous, s'il tient son alti aussi bien que toi, avec un peu de chance c'est la boule de feu ! »

Mouais ! Conforme ! Il est bien en mode chiant. Comme d'habitude en fait, ça devrait presque être rassurant... : « REGARDE DEHORS » « Allez, prise de cap, top chrono... fixe un point devant sur l'horizon et va dessus... un gosse sait faire ça en vélo... oublie pas la dérive... du bon côté c'est mieux... voilàààà ! »

Dans un Morane on est assis côte à côte, les épaules se touchent. M. voit tout, je veux dire toutes les petites conneries que tu peux faire. Il voit quand ta main hésite et se ravise sur une commande. Il voit où tes yeux se posent... il voit avant toi ce que tu dois voir, et ce que tu aurais déjà dû faire. En école de début, le moniteur te montre une fois... tu dois restituer. il te corrige une fois.. Après le monit est comme un cadre rigide dans lequel tu vas taper quand tu merdes. Et M... c'est un cadre tout petit, si bien que tu as l'impression de taper souvent. Peu nombreux parmi nous sont ceux qui volent de manière innée, ceux qui pigent tout de suite, ceux qui ont un talent spécial. La plupart des élèves pilotes doivent bosser, répéter... c'est un job de besogneux.

Je tape beaucoup dans le cadre, ça gueule à côté de moi. Je me dis « comment puis-je encore aimer ça ? »... On passe avec Brest. Approche... on passe travers Landi, ça gueule beaucoup moins tout d'un coup... Le « vieux » M. scrute son ancien bercail « Je te prends les commandes... prends la radio et demande un passage verticale 1000 pieds à Landi... me fais pas honte, ne pourrais pas mon indicatif ! »

La barbe hirsute et les lunettes de soleil... ça aide à cacher ses émotions. Je suis sûr qu'il est un peu triste en regardant les chasseurs alignés sur le tarmac et les hangars de la 12F... Il ne parle plus en me rendant les commandes. On arrive enfin au-dessus de la mer...

« On descend à quelques centaines de pied, Cival?... » « Ouais mais pas trop bas, jeune

homme. . . sinon on ne voit pas bien le paysage. . . » Le ton a changé, je me détends (je vole mieux d'ailleurs, enfin, je le crois). . . Je n'arrive pas à y croire : M. me décrit chaque détail, chaque trait de côte, puis arrivent les Abers et il continue à faire le guide touristique en ponctuant parfois « Actions vitales ! Regarde dehors, check pétrole, on continue. . . »

Pour aller sur Ouessant, il faut faire une courte traversée de quelques minutes. C'est la première fois que je vais me poser sur une île, je ne réalise que maintenant en mettant plein gaz pour monter : toute la mer d'Iroise s'étale devant nous, M. fait toujours le guide.

« Tu vois, Lionel, dans l'aéro, on vole pour bosser. . . en « airclûbe », on vole pour s'amuser, pas nous. . . Il faut que t'arrives à piger ça ! Mais ça n'empêche pas. . . quand c'est beau, 'faut profiter ! Tiens regarde !. . . Bon descends, on arrive, je préviens Ouessant qu'on est en vue pour un complet ». Il s'est tout radouci l'ancien ! Un beau posé et ce sera « carton plein ». « Tu arrives trop bas. . . vous faites tous ça P* ! TROP BAS, Gaz B* ! « Vitesse » « le PLAN » « Ah P* ! applique-toi ! ». . . « Tu fais ch. . . : remise de gaz ! ». . . Je suis vexé, la trajectoire n'était pas belle, mais j'avais encore le temps de rattraper (« easy, même »). Cette remise de gaz et ce tour de piste supplémentaire, c'est une punition. Quel con ce type, un coup sympa, et deux minutes après il t'allume. . .

On va dire que je m'applique – en fait je suis juste un peu plus concentré, ce n'est pas si dur de poser un avion quand il fait beau. Voilà, nous sommes moteur coupé sur l'étroit parking de l'aérodrome d'Ouessant. M. serre la paluche à un mec, un pote sûrement, ils discutent en se marrant. . . je m'en fous. Je descends lentement de l'avion et commence à poser les flammes sur les pitots : je ne sais pas quand on va repartir. Toujours vexé, et en plus il faut encore rentrer.

« Kessesseta ? Tu fais la gueule ? . . . Regarde où tu es. . . Profite ! » Il me parle comme à un ado, M. . . ! J'ai 22 ans. . . Je ne dis rien. . . il me fixe, son visage se rembrunit : « Tu sais pourquoi je t'ai fait faire un tour ? – Non – Parce que tu sais parfaitement poser cet avion, et toi tu arrives en vrac : t'as pas le droit ! T'entends ? T'as pas le droit de faire mal un truc que tu sais faire, juste parce que tu t'en branles, ou que t'as pas envie de te casser le cul ou que tu le fais au feeling ! T'as pas le droit. . . Y en aura bien assez des moments où tu ne sauras pas faire à l'avance. . . là, tu le sortiras le feeling et encore ! En attendant, fais ce que tu sais faire comme c'est écrit - à chaque fois ! » Il avait fini et, me tournant le dos, je l'ai entendu dire : « je t'aime bien, finalement. . . j'veux pas que tu te tues connement ! »





Crusader de la 12F

