

COMMENT JE DEVINS PILOTE D'ESSAIS

On ne présente pas Jean-Marie Saget, tout au moins à des Piégards ! Rappelons seulement quelques faits marquants de sa carrière de pilote d'essais chez Dassault :

- 21 mai 1958 : 1^{er} vol du Dassault Étendard IV M, chasseur embarqué monoplace ;*
- 22 juin 1966 ; 1^{er} vol du Dassault Mirage III V 02, intercepteur mach 2 à décollage vertical ;*
- 27 septembre 1968 : 1^{er} vol du Dassault Milan, chasseur d'appui tactique (Mirage III) à moustaches ;*
- 20 mars 1969 : 1^{er} vol du Dassault Mirage F1 02, intercepteur polyvalent ;*
- 8 mai 1971 : 1^{er} vol du Dassault Mirage G-8 01, premier biréacteur de combat à géométrie variable, bisonique ;*
- 13 juillet 1973 : sur le même appareil, atteint mach 2,34, plus grande vitesse jamais atteinte en France ;*
- 26 octobre 1973 : 1^{er} vol du Dassault-Dornier Alpha-jet, biplace d'entraînement franco-allemand ;*
- 9 mars 1979 : 1^{er} vol du Dassault-Breguet Super-Mirage 4000, biréacteur pour missions multiples.*

J.-M. SAGET (49)

1954. Base de Dijon-Longvic. La « 2 » a touché ses *Ouragan* depuis le mois de juillet précédent, mais les vols sont assez rares, car les escadrons ont beaucoup grossi et les rechanges sont encore insuffisants.

L'hiver 53-54 est rude. Les pilotes doivent parfois casser la glace sur l'extrados des avions au petit matin. Les longues journées de QGO sont l'occasion pour les adjudants-chefs pilotes des escadrilles de transmettre la tradition orale de la chasse : les bonnes histoires, toujours les mêmes, que l'on raconte aux jeunes arrivés et même aux anciens qui les entendent pour la Nième fois avec plaisir, tant le talent du conteur est grand. À ce propos, qui aujourd'hui a entendu parler des facéties du régiment de Châteauroux dans l'entre-

deux guerres, telle la visite du sultan du Maroc ?

Au II/2 « Côte d'Or », l'adjudant-chef Mazoyer, chef pilote de la SPA 57, la « Mouette », excelle dans le genre. Il nous conte les exploits de nos anciens (il y a plus de deux ans...) et de nos grands anciens (plus de cinq ans...). Il évoque le temps des *P-47*, avec un convoi resté célèbre d'un *squadron* entre l'Allemagne et la France qui se termine par des atterrissages en campagne, un saut en parachute, et quelques avions qui rejoignent leur destination en ordre dispersé, puis les *Vampire*, les premiers avions à réaction de la chasse française, arrivés à la « 2 » en 1949. Cinq ans, dans la chasse, c'est parler du Moyen Âge quand on sort d'école et qu'on a vingt ans. Il est vrai

aussi qu'en ces années-là les choses bougent très vite, les matériels se succèdent à une cadence qu'on n' imagine plus aujourd'hui : le *Vampire* ne restera en service à Dijon que de 1949 à 1953, l'*Ouragan* lui succède, remplacé par le *Mystère IV* dès 1955, puis le *Mirage III* en 1961. Les pilotes sont rarement affectés plus de deux ans dans le même escadron, à part quelques piliers qui justement assurent la continuité de la tradition.

Bref, parmi ses bonnes histoires, l'adjudant-chef Mazoyer évoque fréquemment les débuts des *Vampire*, où, sans doute en raison de la nouveauté des avions à réaction, outre de nombreux meetings, des courses étaient organisées. Il y avait en particulier une course au pylône organisée entre les escadrons de la

RÉCITS

« 2 » sur un triangle de cinquante kilomètres, à basse altitude, qui avait donné lieu à une belle joute, mais aussi la course Cannes-Paris, avec atterrissage à Villacoublay, au cours de laquelle, raconte Mazoyer, « le capitaine Sarrabayrouse avait tellement poussé la manette qu'à la coupure du réacteur celui-ci s'est arrêté avec un grand bruit et n'a jamais pu redémarrer » (fluage des aubes, sans doute !). Et nos jeunes imaginations de s'enthousiasmer pour ce temps où on savait rire...

Or donc, après la mauvaise saison vient le printemps, puis les mois d'été favorables aux permissions. Votre serviteur, jeune « moniteur de chasse », préfère laisser ses anciens aller à la plage et ainsi avoir quelques chances supplémentaires de se mettre en l'air.

Un beau matin, au sortir du week-end du 15 août 1954, notre commandant d'escadron, le capitaine Grouiller, entre en salle d'ops et me demande :

— Tiens, Saget, ça vous intéresserait de faire la course Paris-Cannes ?

Je bondis sur cette occasion de voler et de participer à une mission particulièrement intéressante.

Sans attendre, je me lance dans la contemplation de la planche des performances de l'*Ouragan* affichée en salle d'ops. C'est modeste, mais beaucoup mieux que le computeur *Vampire* qui donnait seulement les performances de 5 000 en 5 000 pieds pour trois régimes réacteur. Ici, nous disposons de l'ensemble des vitesses propres et consommations en fonction du régime et de l'altitude. Reste à déterminer les paramètres de la course...

Il s'agit de la coupe Saint-Exupéry, qui est remise en jeu à chaque épreuve. Le règlement prévoit un décollage de la toute nouvelle base de Creil et un atterrissage à Nice, le temps étant décompté du lâcher des freins au passage travers du Palm-Beach, à Cannes. Pétrole minimum à l'arrivée : 300 litres. Disqualification

du pilote qui ferait remettre les gaz à un avion de ligne, faute de carburant. Équipement standard des avions, avec le plein de munitions.

Six *Ouragan* sont en lice, deux de chacune des escadres équipées de ce type d'avion — pour la première fois, des avions français — la « 12 » de Cambrai, la « 2 » de Dijon et la « 4 » de Friedrichshafen.

Mon coéquipier sera le sergent-chef Cassagnes, actuellement en permission et qui rentrera une semaine avant la course. Il m'incombe donc de préparer seul notre affaire pour que tout soit prêt lorsqu'il arrivera.

Premier temps : choisir les avions. La méthode utilisée est assez grossière, mais il en faut bien une : nous mettons en vol des patrouilles de quatre. Les avions prennent la formation *line abreast* à 5 000 pieds - 200 nœuds. Au top du leader, les quatre pilotes affichent pleins gaz et on détermine ainsi le plus véloce. Le 2-FN du lieutenant Allard, commandant de la *Spa 65* « Chimère », est le moins fougueux. En revanche, le 2-FC du lieutenant Champagnon, qui commande la *Spa 57* « la Mouette » se révèle le meilleur malgré une température tuyère plus élevée et serait mieux adapté en cas de vent debout obligeant à économiser le pétrole sans trop monter.

J'interroge monsieur Racine, le chef de la station météo de Longvic, sur le moyen d'obtenir des renseignements précis sur les vents en altitude : la source de nos informations est la station de Lyon, qui lance un ballon suivi par radar chaque jour, à 0 h TU et 12 h TU. Or, les résultats du *Rawind* de 12 h TU seront connus trop tard pour le briefing météo avant la course. Seule solution : faire avancer d'une heure le *Rawind* de 12 h TU ce jour-là. Je fais un saut à Lyon-Bron en *Pingouin (Nord 1002)* avec le sergent-chef Jacquelin, le boute-en-train de l'escadron, ravi de participer au jeu. Le chef de station, M. Grimaud, accepte aimablement de décaler d'une heure son ballon de 12 h TU le dimanche 29 août. Il suffira de lui téléphoner pour avoir communication

des résultats, étant entendu que ceux-ci ne seront diffusés officiellement qu'à l'heure normale... Le sergent-chef Jacquelin se chargera de la liaison.

Parallèlement, je prépare une carte-itinéraire au 1/500 000 graduée en kilomètres, et, plus tard, en pétrole restant prévu (débitmètre).

J'ai la bonne surprise de constater que sous le trait, travers Dijon, se trouve *Vougeot rouge*, l'une des stations de goniométrie du secteur de Vougeot (1). Dès lors, il suffit de s'entendre avec l'officier chargé du secteur qui, au lieu de fixer l'avion par exemple à 32 milles nautiques dans le 300 de Dijon, renseignement peu commode à exploiter et, partant, peu précis, par une information du style : km 260, 3 km à gauche (de la route)... le tout évidemment sur une fréquence VHF particulière connue des seuls pilotes de la « 2 ».

Les « gyrosyns » sont soigneusement vérifiés au cap de la course à l'aide du compas de référence.

Je commence les essais en vol le dimanche 22 août. Ils consistent à parcourir une distance équivalente à Paris-Cannes, en essayant de voler le moins haut possible car l'*Ouragan* bute en palier sur mach 0,78, donc, en l'absence de gradient de vent, la vitesse-sol augmente avec la température de l'air, c'est-à-dire quand l'altitude décroît. Il faut aussi déterminer une loi de montée qui permette de parcourir plus de distance que la loi de montée opérationnelle — calculée pour donner l'énergie totale maximum — le tout sans trop sacrifier sur la consommation du pétrole — *idem* pour la descente. Faute de temps, j'intuite une loi de montée à badin nettement supérieur au badin habituel (2).

Le sergent-chef Cassagnes, dès son retour de permission, commence à s'entraîner avec moi : nous lâchons

(1) À cette époque, la chasse travaille encore au gonio tant pour la navigation que pour les percées.

(2) Des calculs effectués après la course, il résulte que j'aurais pu gagner encore en forçant le badin de départ puis en montant à vitesse propre constante.

les freins en même temps et effectuons le même parcours, qui emprunte la route de la course entre Dijon et la vallée de la Durance, avec les mêmes paramètres. La descente finale se termine par un passage sur Is-sur-Tille, à 28 km de la base, soit la distance de Cannes à Nice ; cabré réacteur réduit vers 12 000 pieds et atterrissage à Longvic sans remettre de gomme, afin de préparer un éventuel atterrissage réacteur éteint à Nice si la consommation s'avérait plus élevée que prévu (et pas question de réduire, bien sûr !).

Nous découvrons à cette occasion qu'il reste encore 100 litres de pétrole lorsque le jaugeur de nourriture indique zéro.

Après 730 km de course, les avions ne sont jamais séparés de plus de 2 à 3 secondes, tellement les performances sont proches (3).

L'orientation de la piste de Creil - 07/25 - est à 90° du cap de la course. Toute seconde de prise de vitesse dans l'axe serait donc une seconde perdue. Nous nous entraînons à virer à la limite au décollage pendant que le train s'escamote puis l'accélération se fait au ras du sol. Le second d'escadre aperçoit un jour depuis la fenêtre du PC un avion qui disparaît derrière la ligne d'arbres, à 90° de la piste. Croyant à un accident, il saute dans sa *Mercedes* et fonce à la tour :

— Où est-il ? Où est-il ?

— Mais non, mon commandant, ce n'est que l'entraînement pour la course...

Je me fais bien entendu remonter les bretelles. Il faut dire que ce genre de décollage ne fait pas partie des procédures... même à la « 2 ».

Le mercredi 25, nous descendons à Orange avec quatre avions pour reconnaître l'arrivée de la course, car dans cette zone nous

n'aurons que le vol à vue comme moyen de navigation. Nous découvrons à cette occasion le lac de retenue de Castillon, près de Castellane, qui n'est pas encore porté sur nos cartes. Si nous passons à la verticale du lac, il suffira de continuer tout droit vers Cannes qui, du fait du relief, ne se découvre que très tard. Un rond sur la carte.

Nous remontons à Dijon le lendemain en faisant un nouvel essai « course ». Atterrissage avec 150 litres au jaugeur.

Je me suis fait un ami du monteur Hispano responsable de nos réacteurs. Il accepte de tourner à fond la vis de réglage du régime maxi. Mon *Nene* tourne ainsi pleins gaz à 12 800 tours/min au lieu des 12 500 habituels. De plus, les mécanos polissent les avions afin de gagner quelques kilos sur la traînée. Ainsi parés, après deux derniers vols de mise au point le vendredi, nous partons pour Creil, où nous retrouvons les autres concurrents : le capitaine Prévost et le lieutenant Mulleman, deux anciens de la « 12 » ; le capitaine Salvan et le sous-lieutenant Thubœuf de la « 4 ». Le sergent-chef Jacquelin nous accompagne avec un *Pingouin*.

Dimanche 29 août. Le jour de la course arrive enfin. Il fait beau et chaud. Après le déjeuner, alors que nous en sommes au café dans le salon du mess nouvellement installé - la 10^e escadre n'est pas encore en place - j'entends les pilotes de la « 12 » dire que « Monsieur Dassault a un contrat en poche pour celui qui arrivera le premier ». Je ne me sens pas directement concerné car, si les pilotes de la « 4 » ne paraissent pas être des concurrents bien dangereux puisqu'ils n'ont reçu leurs *Ouragan* que depuis quelques mois, il en va tout autrement des gens de la « 12 », qui sont *a priori* les mieux armés : ils ont été les premiers équipés de ce matériel et ont participé à l'expérimentation à Mont-de-Marsan. De plus, les deux pilotes sont des chefs de patrouille très confirmés. Je me replonge dans ma préparation mentale.

Briefing : météo claire sur tout le parcours. Une « goutte froide » donne un vent arrière de 15 nœuds à 25 000 pieds sur Lyon, vent faible au-dessous. L'officier chargé du briefing de circulation aérienne nous transmet les consignes de montée : 4 000 pieds/min au départ pour passer au-dessus des arrivées des avions de ligne sur Paris (Le Bourget et Orly). Aucun commentaire de la part des pilotes mais il est évident que personne n'est prêt à changer ses plans pour si peu.

Le tirage au sort de l'ordre de départ nous attribue les n^{os} 4 et 5. Le capitaine Salvan décollera le premier à 15 h 30, puis, de 3 en 3 minutes, le lieutenant Mulleman, le capitaine Prévost, moi-même, le sergent-chef Cassagnes et enfin le sous-lieutenant Thubœuf. La chance est avec nous, car nos concurrents les plus sérieux ne pourront observer notre décollage.

Nous sommes déjà auprès des avions quand Jacquelin nous apporte les résultats du dernier *Rawind* de Lyon : la goutte froide a disparu.

Cassagnes et moi resterons donc à 20 000 pieds, selon notre schéma calculé sans vent.

Arrive l'heure de décollage. Le capitaine Salvan est en l'air, prend du badin dans l'axe et vire gentiment après le bout de piste. Le lieutenant Mulleman et le capitaine Prévost attendent aussi le bout de piste avant de prendre assez sec le cap de la course. Dix secondes dans la poche pour la « 2 ».

Je mets en route le plus tard possible sur l'aire d'alerte de la 25. Le colonel Tuffal, directeur des essais en vol de Dassault, et le colonel Longuet, chef du service formations, nantis d'un gros chrono, sont en bord de piste et donnent le top de lâcher des freins en abaissant le bras. Je pars avec 20 litres consommés, au risque de précéder le moment où nos colonels donnent le signal. Virage dès que je suis en l'air, au ras de la tour de contrôle. Cassagnes réussira même à virer avant la tour. Les colonels, paraît-il, s'exclament : « Ah ! c'est Dijon ! »

(3) Ce serait sans doute très différent avec des avions supersoniques, dont la traînée n'augmente pas si brutalement.

RÉCITS

Prise de vitesse jusqu'à 420 nœuds. Il fait chaud, c'est long, la montée est normale, mais le débitmètre a déjà beaucoup tourné lorsque j'atteins 20 000 pieds. Il faut dire que mes 12 800 tours/min augmentent la poussée, mais aussi la consommation ! J'établis soigneusement mon cap, l'avion s'installe à mach 0,765, au bord du buffeting de mach limite, et je réduis à 12 500 tours/mn.

Contact parfait avec *Vougeot* sur la fréquence particulière. Je suis exactement sur la route. J'abandonne le guidage travers Lyon, toujours sur le trait. Arrivant à la Durance, je m'aperçois que le débitmètre, inférieur à la prévision en début de croisière, est maintenant trop élevé. J'affiche 12 800 tours/min et conseille à Cassagnes, qui me suit à trois minutes, de descendre pour gagner un peu de vitesse.

Le lac de Castellane apparaît, pile dans l'axe. J'amorce ma descente quasiment au mach limite, sans réduire, eu égard au pétrole restant. J'entre très tôt dans une couche de brume qui limite sérieusement la visibilité vers l'avant. J'aperçois tardivement la baie de Cannes et le cap de la Croisette, un peu à droite de ma route idéale. Je survole le terrain de Cannes toujours en piqué et bientôt j'entends le top travers. Je passe au sud du Palm Beach au cap sur Nice, un peu haut à mon sens, mais la course est finie : je réduis, je cabre et me pose à Nice sans remettre de gomme.

Au parking nous attendent quelques mécaniciens. Notre patron, le capitaine Grouiller, m'annonce peu après que j'ai gagné en 48 minutes 8 secondes 2/5, à 908 km/h de moyenne. J'en suis surpris – et heureux bien sûr. Les compléments de plein montreront qu'il restait... 300 litres dans les réservoirs du *2-FC*. Il

est des jours où l'on comprend que le Bon Dieu a pris les choses en main.

Le sergent-chef Cassagnes est à une minute derrière. Il s'est égaré dans la brume à la descente, ce qui l'a contraint à un virage en épingle à cheveux avant de franchir la ligne d'arrivée, après avoir eu des difficultés pour entrer en contact radio avec *Vougeot*.



J.-M. Saget (à droite) avec la coupe Saint-Exupéry devant l'Ouragan 2-FC. (Collection privée.)

Le capitaine Prévost est second, à 50 secondes.

J'échange rapidement ma combinaison de vol contre ma tenue 2 et nous partons vers le Palm Beach au milieu d'une circulation très dense. Malgré les gendarmes motocyclistes qui ouvrent la voie, il nous faut presque aussi longtemps que pour voler de Paris à Cannes.

Un banquet réunit toutes les personnalités locales autour du secrétaire d'État à l'Air, Monsieur Diomède Catroux, le chef d'état-major de l'Armée de l'air, et un parterre de généraux. Ambiance très yacht-club. M. Catroux regrette que les pilotes ne soient pas en tenue de vol. Je pense à ma vieille combinaison de toile brune type AA 1935 largement déchirée sur la jambe gauche, suite à des accrochages répétés en pénétrant dans le cockpit un peu étroit de l'*Ouragan*, mais à laquelle je suis très

attaché... M. Catroux me dit fort aimablement :

— Venez me voir quand vous passez à Paris.

— Merci, monsieur le Ministre...

On me remet la coupe Saint-Exupéry, un énorme vase de cristal très victorien que, quelques jours plus tard, à Dijon, je devrai assécher devant l'escadron en fête après qu'il aura été rempli de vin blanc-cassis.

Au dîner, je suis assis en bout de table. Nous attaquons le dessert quand un vieux monsieur, élégamment vêtu d'un smoking à veste blanche, s'approche de moi :

— Alors, c'est vous qui avez gagné la course.

Je me lève et me retourne vers mon interlocuteur :

— Oui, monsieur.

— Eh bien, on se reverra.

Et il s'en va.

J'interroge mon vis-à-vis :

— Qui est ce monsieur ?

— Comment ! mais c'est monsieur Marcel Dassault, notre député !

C'est ma première rencontre avec le grand homme et, en effet, nous sommes amenés à nous revoir : le 1^{er} mai 1955, je deviens pilote d'essais (stagiaire) aux Avions Marcel Dassault, accueilli par mes prestigieux grands anciens : Paul Boudier, Gérard Muselli, Roland Glavany, Daniel Rastel, Georges Brian et Henri Suisse. Ils guideront mes pas dans ce nouveau métier dont j'ignore tout et qui occupera presque trente-quatre années de ma vie.

Mais jamais je n'oublierai les trois merveilleuses années dans la chasse, qui plus est à la « 2 ».