Parcours d'un Pilote de Chasse dans les années « 50 ».

A cette époque, l'armée de L'Air nous proposait un engagement de cinq ans, pour accéder à cette formation, ce que j'ai pu faire à compter du 1er novembre 1952.

Voici en résumé le départ de mon parcours :

- Passage par Aulnat, afin de percevoir notre paquetage et faire ses classes.
- Stage de dégrossissage, à Challes-les-Eaux pour y effectuer 25 heures de SV-4C *Stampe*.
- Puis retour à Aulnat, en attente du départ du prochain « Détachement », pour les USA, en effet, nos « amis américains » assuraient notre formation, moyennant finances, car les besoins en pilotes dans nos escadres étaient importants et avec Salon, Marrakech et Meknès, il n'était pas possible de les assurer, nous étions, au moment de la Guerre froide, 50 pilotes par Escadron !!!

Le dernier Détachement fût le plus important : environ 250 élèves-pilotes, nous tenions à cette appellation, notre voyage s'effectua par voie maritime à bord *Queen-Elisabeth*, un Transatlantique luxueux et dura six jours. Débarqués à New-York, nous y prîmes le train pour San-Antonio {Texas), ce trajet prit 3 jours pour tomber sous la coupe de l'US Air Force, encadrés par des formateurs qui n'y allaient pas avec des pincettes. Cette Préformation allait durer 3 mois avant de commencer les choses sérieuses.

C'est à Colombus {Mississipi) que cela a vraiment commencé, une vingtaine d'heures sur *Piper Cup*, afin de connaitre les procédures en vigueur dans cet Aéroclub, (les monits étaient des civils), puis nous sommes passés sur *T-6*, environ 150 heures, afin d'être confirmés sur cet appareil et dirigés vers une autre base, militaire celle-là, en l'occurrence Web, à côté de Big Spring au Texas. Là nous avons effectué 80 heures de *T-28 Trojan*, un merveilleux taxi, increvable, avec un habitacle très large, en regard de ceux que nous avions occupés auparavant. Puis nous allions connaitre ce fameux *T-Bird*, le *T-33*, un splendide jet, avec double commandes, bien sûr, pour 120 heures . Ma première impression, lors du premier vol, fut le silence de ce réacteur, c'était prodigieux presque comme un planeur !!!

Nous avons eu la chance d'avoir, comme moniteur, un jeune lieutenant qui revenait d'un séjour en Corée, en effet il avait choisi les 4 Français de notre escadron, ses collègues l'avaient un peu chambré, en lui disant qu'il était bien courageux !!! Notre réputation étant en jeu, nous avons mis les bouchées doubles et nos résultats furent plus qu'honorables, notre moniteur a été félicité !!!!

Nos Ailes d'Argent nous furent remises, lors d'une cérémonie grandiose, dont nos Amis Américains ont le secret, par contre pour notre Macaron, l'officier de liaison, un capitaine, nous laissa un petit carton, en nous disant : « servez-vous »….

Nous pensions, après avoir obtenu ce Brevet de « Pilote de Chasse », terminer notre formation par un stage de tir « Gunnery », mais nous en fûmes privés car nos politiques avaient refusé de signer un pacte : la CED (communauté Européenne de Défense) et nos Amis Américains nous ont réexpédiés en France, car ils étaient fâchés.

Notre retour s'effectua sur le paquebot transatlantique *Île de France* durant six jours, avec des occupations nombreuses, au cours de la journée, avec des soirées dansantes, également très agréables, si vous voyez ce que je veux dire, car certaines passagères souhaitaient parler français ! Ce ne furent que des flirts sans importance, mais qui laissent quelques souvenirs !!! Certains diront qu'ils font partie de notre « Jardin Secret ».

Ce complément, utile à notre formation, nous l'avons effectué à Meknès avec quelques vols en double sur *T- 33*, car contrairement à nos amis Américains il n'y avait pas de vol « solo », car ces derniers étaient faits sur le « Vampire », un taxi anglais qui allait nous réserver quelques surprises.

Le manche de ce jet au demeurant assez sûr, se terminait comme une queue de pelle, avec une poignée de frein comme sur nos guidons de vélo, et qui nous permettait de doser l'envoi d'air comprimé, vers les mâchoires de frein des deux roues principales, le palonnier nous permettant de choisir la roue à freiner au roulage, afin d'effectuer des « s » pour la sécurité, car la visibilité n'était assurée que de cette manière. Ce n'était pas un tricycle, comme nos *T-28 et T-33.*

Au début, ce fut assez laborieux, car le dosage n'était pas évident, puis les choses s'améliorèrent par la suite c'est ce qu'on nomme accoutumance !! Les *Britishs* avaient réalisé là, un premier jet « sympa », mais avec des commandes qui n'étaient pas placées aux endroits conventionnels, par exemple, la poignée de train était à droite, nous sommes devenus ambidextres !!!!!Nous avons surtout effectué des séances de tir air/sol avec les canons de 20mm dont était doté le *Vampire*, deux canons étaient utilisés, car si nous avions armé les quatre, la cellule n'aurait pas résisté. Cet avion avait été réalisé en utilisant beaucoup le contre-plaqué, à un point tel que lorsque nous le posions, on avait l'impression de ne pas avoir sorti le train (il était court sur pattes), nos fesses, si ça avait été le cas, en porteraient encore la trace.

Après ce séjour marocain, qui m'a semblé assez court, mais il a duré quand même six mois nous sommes passés à la période professionnelle, l'affectation en escadre et j'ai choisi la 11ème à Luxeuil les Bains, à 125 km de Nancy. L'accueil fut sympathique, je suis allé me présenter au Lt Col Tatraux, qui mettait tout de suite ses visiteurs à l'aise, avec son accent très parisien, me fit un tableau rapide de ce qui m'attendait en escadron. J'allais intégrer le 3/11 « Jura », commandé par le capitaine Francis Perrotte, qui revenait d'un séjour en Indochine. Mon arrivée ne pouvait pas être remarquée, car l'effectif, ainsi que je l'ai dit plus haut, était très important : environ 50, dont 90% de sous-officiers et 80% de sergents. Notre Armée de l'Air n'étant pas en mesure de nous promouvoir, sous-lieutenants, comme aux USA et dans bien d'autres pays de l'OTAN. Après avoir enregistré les différentes procédures du *F-84G*, on m'a brélé dans un de ces taxis, et j'ai effectué mon premier vol, seul, sans histoire. Pour les *F-84G « Thunderjet* » ou *F-84 F « Thunderstreak »,* il n'y avait pas de doubles commandes, il fallut attendre les *F-100F « Super-Sabre », Jaguar E* et *Rafale B* actuels, pour avoir ces doubles commandes.

Ma formation était normale, mais à cette époque, il y avait parfois des restrictions « pétrole », alors dans ces moments, le commandant d'Escadrille occupait les pilotes en formation en les envoyant faire du « Link-trainer », je suis devenu, par la force des choses très performant en VSV, je dois vous dire que ça m'a servi quelquefois. Mon Commandant d'Escadrille était René Lebras, un garçon bien, avec lequel j'ai entretenu des liens jusqu'à ce qu'il replie ses Ailes… Avec Pierre Barreau, nous étions souvent associés pour effectuer un vol de reconnaissance MTO, la patrouille légère Barreau-Graff, faisait toujours sourire !!!! Après le *F-84 G* nous avons touché les *F-84F*, en 1956, mais après la 1ère escadre de Saint-Dizier, ceci pour préciser que nous n'avons pas été sollicité lors de l'opération, baptisée « Mousquetaire » par nos amis anglais. Nous avons tout simplement assuré le maintien d'un certain effectif, sur la base anglaise de RAF Akrotiri, à Chypre, et c'est pourquoi j'ai eu l'opportunité d'effectuer des décollages avec Jato, 4 et 6 , depuis la Base Italienne de Brindisi, dont la piste était trop courte pour nos avions « pleins complets, plus armements » . Les berceaux qui recevaient les Jatos , étaient largués en mer, nous évitions la zone où il y avait des pêcheurs ! L'effectif en escadron s'était amenuisé en 1956, nous étions mis dans la course pour des séjours en Algérie, car nous parrainions une formation dans l'Algérois. Je n'ai pas effectué de séjour, car les gens mariés se portaient volontaires pour améliorer leur solde. En effet, une prime leur était versée, qui permettait

de doubler leurs revenus. A cette époque ça n'était pas négligeable et j'étais encore célibataire, nous respections leur souhait. En parlant d'effectif réduit, je pense que c'est ce qui m'a permis d'effectuer beaucoup d'heures de vol sur cet avion, et d'être entrainé pour passer Sous CP. Je suis arrivé en fin de contrat en Octobre 1957, mais je n'ai pas prolongé ma carrière dans l'Armée de l'Air, car marié depuis peu, mon épouse ne voulait pas s'éloigner de Nancy, car elle devait épauler ses parents, très dépendants et méritant qu'on s'occupe d'eux. J'avais rencontré une personne pétrie de qualités, que je ne souhaitais pas perdre. Nous avons cheminé côte à côte pendant soixante ans. A partir de 1956, beaucoup de pilotes quittèrent l'Armée, afin d'intégrer Air France, ou Air Inter, car le passage par l'ENAC était très facile, certains même ont quitté, pour se recycler dans tout autre domaine, assurances, job commerciaux etc…Pour stopper cette hémorragie, on nous proposa de passer sous-lieutenant ORSA, après un passage rapide à Evreux. J'ai refusé cette offre pour les raisons évoquées plus haut, mais j'ai demandé à mes supérieurs de donner un avis favorable à la demande que j'allais faire, pour l'obtention d'un contrat de Réserve Active. Je voulais très fortement, conserver un pied dans l'Armée de l'Air qui était devenue ma seconde Famille. J'ai été exhaussé, car ces différents contrats m'ont permis de voler pendant 20 ans, comme réserviste sur *Sipa 121, MS 733, T-6 , T-28 ,* et *Fouga-Magister*. Je suis probablement le seul dans notre Hexagone à avoir bénéficié d'une telle faveur, je dois cela au courant qui était passé entre Le regretté général Gimbert et moi, lorsque nous nous sommes connus à la « Onze », quand il était lieutenant. Il avait eu besoin de nous : FLEUR et moi, pour effectuer une mission, « Coupe Fouga » et nous avait fait cette demande lors d'une rencontre fortuite à Toul-Rosières pendant une Porte Ouverte. Nous avions eu la bonne surprise de nous voir accorder un contrat sans en avoir fait la demande. C'est ainsi que très régulièrement, nous allions voler sur Fouga à Toul Rosières.

Voici, en quelques pages le parcours d'une victime des affiches en couleur, Engagez- vous dans l'Armée de l'Air pour devenir Pilote de Chasse ? Et bientôt, Pilote de Drone !!!!!!!

Capitaine (ER) Michel Graff