

## Jean FOURNIAL

Jean Fournial est né le 18 octobre 1930 à Pau mais en 1938 ses parents déménagent rue George Mandel en plein centre de Bordeaux. De 1940 à 1944, les alertes aériennes se succèdent, allemandes d'abord puis alliées ensuite. À la maison, une petite valise est toujours prête pour rejoindre rapidement l'abri le plus proche.

Dès l'adolescence Jean s'intéresse déjà à l'aviation, il construit des maquettes (surtout des planeurs) au sein d'un club d'aéromodélisme intégré à l'aéro-club de Bordeaux. Pour un concours en 1949, il mène de bout en bout un projet de construction d'un planeur de 2 mètres d'envergure qui trône aujourd'hui sur le mur en haut de l'escalier de sa maison à Mont de Marsan.

Cet amour pour le vol à voile ne va jamais quitter Jean, il va posséder plusieurs appareils et aujourd'hui encore il continue de voler à l'aéro-club d'Aire sur l'Adour. Jean Fournial, c'est l'histoire de plus de 70 ans d'aéronautique. Une histoire pas ordinaire de « glorieux ancien » dont voici le résumé.

Sur le terrain de Landes de Bussac comme ailleurs, dès la guerre finie, on ressort les planeurs cachés aux yeux de l'occupant et on recommence à voler. À partir de 1946, titulaire d'une bourse d'état pour la préparation au brevet de pilote, tous les dimanches il rejoint en vélo le terrain de Cabanac-Villagrains pour prendre ses leçons sur Mauboussin 180 puis sur Stampe, sur lequel il obtient ses deux brevets (1<sup>er</sup> et 2<sup>eme</sup> degrés) en 1948.



*Premières leçons de pilotage à l'arrière du Mauboussin*

Lors de son lâché, il doit se poser sur le terrain de Cazaux. Comme il y a un fort vent de travers, au lieu de la piste principale, il choisit d'atterrir sur une bande en herbe sur le côté. Il est alors surpris de voir arriver vers lui un véhicule de secours d'où il finit par comprendre les cris qu'un chauffeur lui adresse d'une distance respectueuse à renfort de grands gestes, il s'est posé sur une partie du terrain minée par les allemands et qui n'a pas encore été traitée.

Plusieurs fois encore tout au long de sa carrière de pilote, Jean aura de la chance. Jamais de panne sérieuse, jamais d'atterrissage d'urgence, jamais d'éjection ou de sortie en parachute... Il postule d'abord pour l'aéronavale qui le refuse car il n'est pas fils d'amiral et finit par rejoindre l'Armée de l'Air en 1949 par le biais d'une école de radio située à Nîmes. Les formations s'enchaînent rapidement, d'abord les classes à Aulnat dans la banlieue de Clermont-Ferrand, puis à Saint-Yan pour le pilotage de base sur Stampe avant de rejoindre Waco (James Connally Air Force Base) dans le Texas pour sa spécialisation sur chasseur.

Dans ces années d'après-guerre tous les pilotes de chasse ou de bombardement sont formés aux États-Unis puisqu'au titre du plan Marshall leurs appareils (P-47, B-26...) équipent l'Armée de l'Air d'une France dont l'industrie aéronautique peine encore à renaître.

D'abord la formation en double sur T6 comme sous-officier intégré au sein d'une promo de l'école de l'Air pendant 6 à 8 mois au titre du « Basic training » puis « l'Advanced Training » sur P-51 Mustang sur une base de l'Alabama (Craig Field à coté de Selma) où il obtient ses ailes de pilote au sein de la promo 52 A. Son moniteur de l'époque avait conseillé à Jean de choisir l'avion à hélice puisque selon lui « du réacteur il allait en bouffer tout le reste de sa vie ». Il n'avait pas tort et Jean le remercie encore aujourd'hui de lui avoir permis de goûter au Mustang alors que le T-33 lui tendait les bras...

Jean est bien classé et choisit l'Allemagne pour sa future affectation. Mais il lui faut d'abord passer par Mont de Marsan où le Centre de Transformation sur Avion à Réaction vient de s'installer. La France vient en effet de s'équiper d'un avion à réaction anglais, le De Havilland Vampire Mark 1, qui n'a que 30 minutes d'autonomie en vol...

On vole tous les jours et au bout de quelques semaines, Jean peut enfin rejoindre la 4eme Escadre de chasse sur Vampire Mark V à Friedrichshafen. Il est affecté au 3eme Escadron « Flandres » qui comprend deux escadrilles « les Diables Rouges » et « les Petits Poucets », Jean vole dans cette dernière.



*Les Diables Rouges et les Petits Poucets posent devant le Vampire à Friedrichshafen*

Le quotidien s'organise autour de nombreux entraînements au combat aérien et surtout au tir dont Boillot, le commandant d'Escadron ancien as de guerre est un adepte convaincu et que les pilotes perfectionnent chaque année lors d'une campagne de tir à Cazaux.

En 1954, la 4eme Escadre quitte Friedrichshafen pour s'installer à Bremgarten. Jean passe sa qualification de chef de patrouille et apprend sa mutation pour l'Indochine. Dien Bien Phu vient de tomber quand Il arrive à Bien Hoa à 50 kms au nord-est de Saigon où comme chef de patrouille il est instructeur sur Bearcat pour les pilotes sud vietnamiens formés en France.

En prévision de son retour en métropole en 1955, il postule pour le Centre d'Essais en Vol qu'il aimerait bien intégrer. Convoqué à Brétigny, son interlocuteur lui apprend que Boillot son ancien chef en Allemagne est désormais le patron de la section Chasse du CEAM qui vient de renaître 10 ans auparavant à Mont de Marsan. Quelques coups de fil entre copains et Jean découvre ce grand aéro-club de l'époque. La règle fixée au départ par Rozanoff est simple et vaut toujours, on vole un max car il faut être lâché sur tous les appareils disponibles. Au milieu des années 50, il y en a au moins une quinzaine et comme Jean on peut être chasseur sur SMB2 le matin et commandant de bord sur Nord 2501 l'après-midi... Parfois on fait même jusqu'à 3 tours par jour.



*Dassault Super Mystère B2 au CEAM*

Jean travaille sur l'expérimentation du Mystère IV à empennage monobloc puis intégralement sur celle du SMB2. Les tests doivent permettre la rédaction d'un guide d'emploi de l'appareil dont il faut découvrir toutes les capacités, il n'y a pas de limitation et même les erreurs sont analysées et exploitées de manière positive.

*Jean, aux commandes d'un simulateur rustique*



Dans le cadre de la préparation à la première explosion d'une bombe atomique française (Gerboise Bleue, le 13 février 1960), Jean est détaché au Centre Saharien d'Expérimentations Militaires dans la région de Reggane. Il n'existe pas encore de cartographie de cette zone désertique, Jean accompagné d'un mécano et d'un navigateur quadrille la région à bord d'un Flamant pour créer ses propres cartes.

Le matin du tir (7h04) tous ont le dos tourné au lieu de l'explosion mais la lueur est tellement intense qu'elle réussit à transpercer les lunettes spéciales et les mains sensées protéger les yeux. Le lendemain Jean survolera le point 0 à Hamoudia, totalement vitrifié !

L'innovation de l'époque c'était de faire passer un Vampire télécommandé au travers du nuage atomique pour en effectuer les prélèvements. Un genre de Drone avant l'heure. Les jeunes pilotes affectés sur place manquant d'expérience sur cet appareil notamment en vol de nuit, on demande à Jean de bien vouloir, dans un avion d'accompagnement, donner un coup de main pour la formation du pilote au sol.

De retour en métropole, en décembre de l'année suivante, on lui demande d'aller récupérer une partie de l'équipe de Reggane pour la rapatrier à Mont de Marsan en prévision des fêtes de fin d'année. Au moment du départ, à 4 heures du matin, le mécano annonce que le chauffage du Nord 2501 est en panne. Pas d'autre avion disponible mais difficile d'annuler le vol quelques jours avant Noël. Qu'à cela ne tienne, Jean réveille le permanent du magasin et réquisitionne 50 couvertures...

*Mirage III C en XP au CEAM*



En 1961, c'est la révolution sur le tarmac de Mont de Marsan comme partout dans l'Armée de l'Air, le Mirage III C vient d'arriver avec son aile Delta dont tout le monde (et surtout l'état-major) s'interroge sur les capacités et performances réelles. Livré à 11h00 du matin avec une documentation très limitée, Jean effectue son premier vol à bord à 14h00 l'après-midi même et franchit Mach 2 dès le lendemain. L'arrivée de ce nouvel appareil dont tout est à découvrir permettra à Jean de rester affecté au CEAM toute la durée de l'XP.

Israël ayant acheté plusieurs exemplaires de ce nouvel avion de chasse, ses pilotes ont été formés en France en toute discrétion. C'est aussi en toute discrétion que, le 26 avril 1962, Jean se retrouve au sein d'une patrouille de 4 appareils pour assurer leur livraison sur une base militaire dans la banlieue de Tel Aviv.

En 1963, histoire de remettre son compteur d'affectation à zéro, il fait un passage par Boufarik en Algérie où il assure la formation des pilotes sur Skyraider.

Revenu au CEAM, il continue à voler sur les nouveaux modèles du Mirage III et participe régulièrement à des échanges avec la Royal Air Force avant de quitter définitivement l'Armée de l'Air en juin 1964 avec le grade de capitaine.



*En Angleterre, sur English  
Electric Lightning*

Sa carrière dans l'aviation militaire est terminée mais une nouvelle vie aéronautique s'ouvre à lui. Il passe trois ans comme pilote largueur au centre de parachutisme de Bergerac avant d'être recruté comme pilote professionnel par UTA qui cherche à monter une filiale Africaine à Ouagadougou. Il vole dans différentes compagnies secondaires Air Volta, Air Ivoire, Air Tchad avant de rejoindre la maison mère Air Afrique.

Commandant de bord sur DC3, DC4, Caravelle, DC8 et finalement Airbus A300 jusqu'à sa retraite définitive en 1988, après 22 déménagements il s'installe définitivement à Mont de Marsan où il vit toujours.

Jean Fournial est titulaire de la Légion d'Honneur et de la médaille de l'aéronautique. Il totalise un peu plus de 20 000 heures de vol sur une centaine d'appareils différents.

Chapeau bas, Jean !

CL 03/02/2018