

Souvenirs de jeunesse au CEAM de Mont-de-Marsan

Pierre Meunier est né le 28 juillet 1927 à Saint-Germain-en-Laye. Le 2 novembre 1947 il est appelé pour faire son service militaire : d'abord ses classes au Centre d'Instruction Militaire Technique N° 231 à Romilly-sur-Seine avant d'être affecté¹ au tout récent Centre d'Expériences Aériennes Militaires de Mont-de-Marsan le 2 mars 1948. Il y restera jusqu'à sa libération au mois de décembre suivant.

Là il sert au sein de l'atelier mécanique où il travaille essentiellement sur les hélices et les trains d'atterrissage des différents appareils en piste : Mosquito, Spitfire, Ju 52 et 88, P-47, B-26 et surtout Heinkel 162² l'appareil à réaction allemand dont 2 exemplaires sont en cours d'expérimentation³. Pendant quelques semaines il loge à la caserne Bosquet avant de rejoindre les cabanes en bois sur la base.

Pour l'encadrer, il a avec lui le sergent Charron⁴ (originaire des Mureaux) et un adjudant de Grenade-sur-l'Adour (dont il ne se souvient plus du nom mais qui, à la recherche de promotion est probablement parti pour l'Indochine). Le chef de hangar c'est l'adjudant-chef Volleau qui lui est de Tartas, tout à côté et l'officier mécanicien, le Lieutenant Broca.

Au-dessus de tout ce monde, il y a quelques pilotes, des officiers qui ne se mélangent pas avec les appelés et puis le lieutenant-colonel Longuet qui commande le CEAM depuis que Rozanoff est parti pour rejoindre Dassault.

Longuet, il ne le voit qu'aux couleurs le matin. Il est beaucoup dans son bureau et Pierre ne l'a jamais vu piloter. Pourtant il a un appareil perso, un Nord 1001 « Nordalpha » dans lequel notre appelé ira faire quelques tours de piste pour des essais de train.



Le Nord 1001 "Nordalpha" du lieutenant-colonel Longuet

¹ Il pensait plutôt être affecté au Maroc

² Le P-39 Airacobra était déjà à la casse

³ Un des appareils vole de temps en temps l'autre sert pour l'expertise et les pièces détachées.

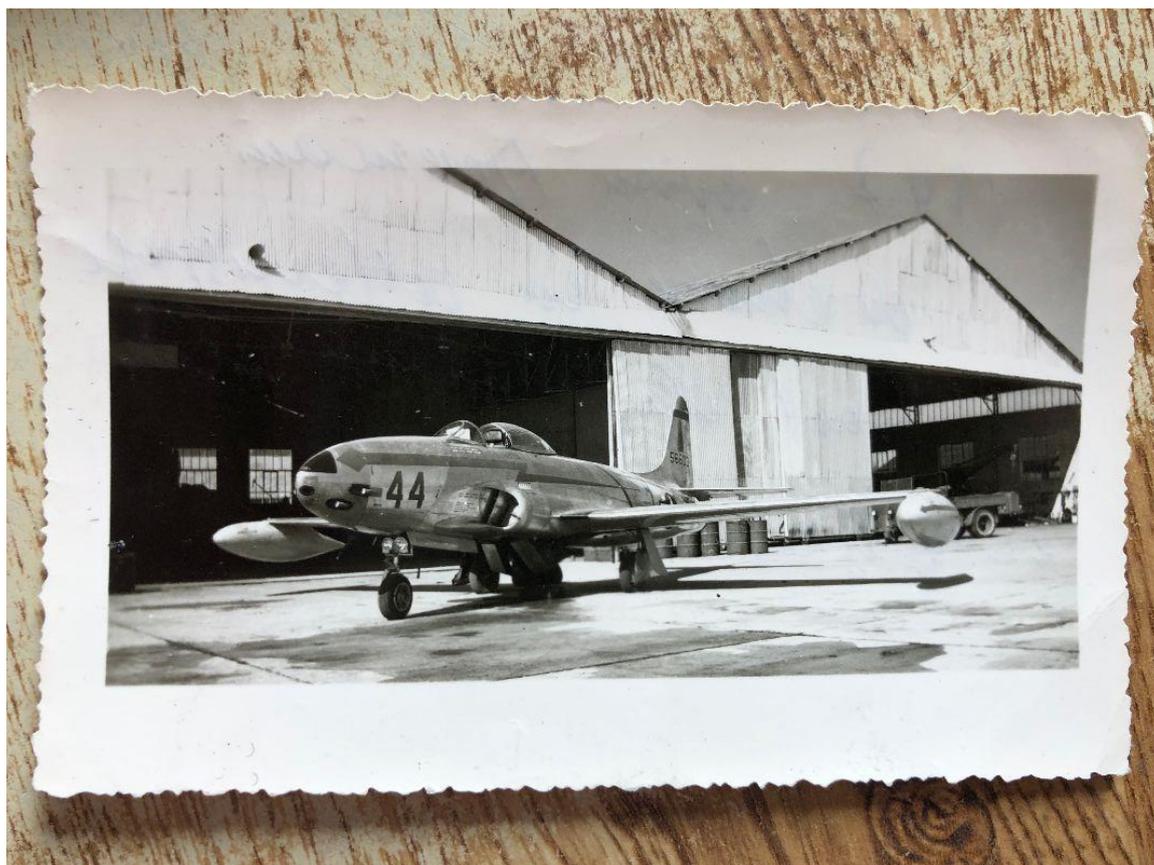
⁴ Ou Charon

Leur travail au quotidien est simple⁵ mais s'effectue le plus souvent en l'absence de moyens réels et dans des conditions de sécurité inimaginables aujourd'hui. On part changer ou équilibrer les hélices sur le terrain avec pas grand-chose, un peu d'inconscience et beaucoup de bonne volonté.

Pierre Meunier a aujourd'hui 93 ans, bon pied bon œil et surtout une bonne mémoire pour au moins ce que j'ai pu en deviner d'après nos conversations au téléphone.

70 ans après les événements, quelques anecdotes sont restées gravées dans sa mémoire :

- Le F-80 « Shooting Star » un chasseur américain sorti de piste sur le terrain de Biarritz et qu'une expédition a ramené en pièces détachées par la route jusqu'à la base de Mont-de-Marsan où il a été remonté avant de pouvoir repartir. (En annexe un autre témoignage de cet épisode)



Le F-80 "Shooting Star" américain sur la base de Mont-de-Marsan

- Un incident - dont les conséquences auraient pu être graves - avec un AAC1 Toucan⁶ (la copie du Junkers 52 allemand) dont les ailes sont montées sur vérins pour lever du sol les deux roues du train principal mais dont la roulette de queue est restée libre. La tête des vérins n'est pas vraiment adaptée au réceptacle sous les ailes. Mais bon, ça tient...
Pas de chance, lors de son accélération avant coupure moteur, le souffle de l'hélice d'un Spitfire de retour à son emplacement parking fait pivoter l'arrière du Toucan. Le vérin transperce l'aile et son réservoir. L'essence coule à flots sur le Tarmac...
Plus de peur que de mal mais cet incident vaudra quelques jours d'arrêts de rigueur au sergent Charron et la commande d'une aile neuve chez Amiot à Colombes...

⁵ Un des boulots de Pierre est de passer au polish (mais sans guère de résultat) le plexiglas devenu opaque du cockpit du He 162

⁶ A priori sur le N° 272 immatriculé F-ZIEZ le 14/09/1948

Mais l'événement qui va le marquer profondément c'est le crash dont il a été le témoin, celui du Capitaine Georges Schlienger sur le Heinkel 162 N°1 le 23 juillet 1948. Aujourd'hui encore il en parle avec beaucoup d'émotion.

Ce même appareil sur lequel le sergent Charron travaille au quotidien et que, malgré l'interdiction réglementaire, il a pris en photo quelques jours auparavant sur le parking devant le hangar.



Le Heinkel 162 N° 1 sur le parking de la base de Mont-de-Marsan - Devant on aperçoit la silhouette d'un Mosquito.

Début juillet 1948, Denise la fiancée de Pierre (dont la famille est originaire de la Glorieuse) vient passer une quinzaine de jours à Mont-de-Marsan à l'occasion des fêtes de la Madeleine.



Pierre et Denise

Le matin du 14 juillet Pierre défile avec d'autres militaires dans les rues de Mont-de-Marsan – Pour tout dire, Il est un peu amer parce que sa fiancée n'est pas venue le voir....

L'après-midi il a quartier libre. Ils se retrouvent mais l'ambiance n'y est pas... Malgré tout ils sont ensemble et Pierre ne participe donc pas au meeting organisé sur la base où un vol du He 162 est au programme.



14 juillet 1948 à Mont-de-Marsan-Vue aérienne du terrain et passage en rase-mottes du Heinkel 162



Le 23 juillet, par contre il sait par copinage que le Heinkel 162 doit voler pour une présentation en vol devant l'État-major. Il connaît son heure prévue de décollage et compte bien pouvoir enfin montrer à sa fiancée l'avion sur lequel il travaille.

Il quitte la base en vélo, échange quelques mots avec Maria qui habite une petite maison le long de la route du Houga, puis passe devant la ferme de Maurice avant d'arriver au carrefour de la D30 (route du Houga) et de la route de la Glorieuse où il retrouve sa Dulcinée.

Ensemble, ils entendent d'abord le sifflement strident du réacteur puis ils voient ensuite l'ex avion allemand qui a toutes les peines du monde à pouvoir décoller en bout de piste et à s'élever au-dessus des pins.

Puis, après à peine une minute en l'air ils le voient s'écraser quelque part au Nord de leur position pas très loin de la route de Bougue, leur semble-t-il.

Un panache de fumée noire monte alors vers le ciel. Il est 11h30.

Pierre Meunier fera partie du Piquet d'Honneur qui portera le cercueil du pilote, le capitaine Georges Schlienger au travers des rues de Mont de Marsan jusqu'au cimetière du Centre. Pierre croit se souvenir que c'était le jeudi 29 juillet.

Les pièces calcinées du Heinkel 162 seront ramenées dans leur petit atelier sur la base.

Sans avoir vraiment les moyens pour le faire, tous essaieront d'y trouver la cause ayant provoqué le manque de poussée du turbo réacteur BMW 903. Les experts parleront d'un problème de commande électrique de l'ogive de la tuyère d'échappement...

Une semaine plus tard le CEAM mettait fin à l'expérimentation du Heinkel 162 et les appareils restants allaient connaître d'autres destins entre Rochefort et Salon de Provence.

Sollicité pour rempiler et pour partir en Indochine, Pierre déclina l'offre pour retourner à Saint-Germain-en-Laye où il vit désormais seul avec ses souvenirs depuis la mort de Denise en 2011.



L'épisode du Shooting Star - Le témoignage de Pierre dit "Tito" Maulandi - Pilote au CEAM

« Nous avons appris qu'un F-80⁷ en provenance d'un terrain proche de Munich et à destination de Manston (GB) s'était posé en catastrophe sur le terrain de Biarritz qui ne comportait pas à l'époque de piste en dur.

Inutile de préciser que les roues haute pression avaient creusé des sillons conséquents et qu'il n'était pas question de redécoller depuis ce site.

Il fut donc décidé, en accord avec un détachement US, de démonter le coucou et de le transporter sur la base de Mont-de-Marsan, de le remonter et si possible de redécoller.

La mission assez surréaliste fut confiée à une équipe de mécanos de choc sous le commandement de Rousselot. La traversée de Bayonne par deux remorques supportant le fuselage et les ailes de cette machine resta gravée dans la mémoire des témoins ainsi que le passage à niveau de Labenne.

Les US, habitués à des moyens infiniment plus performants, avaient depuis le départ abandonné l'espoir de voir cette mécanique de nouveau en l'air dans des délais raisonnables. Fort heureusement il y avait peu ou pas de circulation automobile. Cette odyssée serait impensable aujourd'hui.

Elle faillit quand même se terminer sous le tunnel qui passait sous la voie de chemin de fer juste avant Mont-de-Marsan. Il était étroit et à la suite d'un coup de volant hasardeux une partie de l'avion est entrée en contact avec la voûte. Il n'était plus question de continuer sous peine d'endommager gravement la machine (les cailloux de la voute étaient, quoi que français, plus durs que l'US métal).

La consternation régnait, d'autant plus amère que les autorités exigeaient la restitution de la route à une circulation faible mais quand même potentielle.

Est apparu alors le Lieutenant Broca (qui devait être chef du garage ou quelque chose de semblable) qui a envoyé chercher des crics de carrier qui sont des engins rustiques actionnés avec une énorme manivelle.

Imaginez un peu ce qui se passerait de nos jours si des militaires répandaient sous les roues de la remorque une bonne quantité d'huiles usagées. Il y aurait très probablement une question à la Chambre posée par des écologistes et des sanctions.

C'est pourtant ce qui se fit dans la bonne humeur sous l'œil incrédule des US qui, quand ils ont vu la remorque glisser latéralement centimètre par centimètre ont compris que même sans Coca Cola ces « Fucking French » pouvaient être efficaces.

Et cette machine est repartie pour Furstenfeldbrück quelques jours après...

Ch. Levaufré-05.2020

Crédits photos : Pierre Meunier-Sgt Charron-Espace Patrimonial Rozanoff

⁷ L'appareil appartenait au 36th Fighter Group / 23rd Fighter Squadron (Info Cédric Bernard)