

Pierre dit "Tito" MAULANDI

Je ne me souviens plus comment j'avais trouvé ces deux feuillets évoquant des souvenirs datant des débuts du CEAM à Mont-de-Marsan dans les années d'après-guerre.

Probablement en farfouillant dans des cartons d'archives quelque part sur la base.

Le problème était que ces lignes n'étaient pas signées et pendant longtemps je me suis demandé qui pouvait bien en être l'auteur. Comme seuls indices, son surnom "Tito" et le fait qu'il sortait apparemment d'un séjour à l'hôpital avant d'arriver à Mont-de-Marsan.

Ce n'est que récemment que les hasards des recherches m'ont permis de retrouver son nom. Pierre Maulandi dont le surnom Tito venait du lien entre la terminaison de son nom de famille et de celui d'une grande marque de lampes à pétrole de l'époque "Tito Landi".

Né en 1920, c'est en 1939 à la veille de la seconde guerre mondiale que Tito s'engage dans l'Armée de l'Air. Breveté pilote à Istres, il rejoint l'Escadrille La Fayette où il vole sur Curtiss P-40 puis sur P-47 "Thunderbolt".

La guerre est finie en métropole mais une autre déjà a commencé en Extrême-Orient. En 1946, Tito combat en Indochine avec le groupe de chasse « Ardennes ». Le 26 août 1946 victime d'une panne au décollage sur le terrain de Saigon, il se crashe dans un Supermarine Spitfire Mark IX en flammes.

Grièvement brûlé aux mains et au visage et souffrant atrocement, il doit rester onze mois à l'hôpital...

C'est ici que commence le récit de son arrivée au CEAM en 1947:

Souvenirs de mont de marsan - Période de Mars 1947 à Décembre 1948

Le CEAM était commandé par Kostia Rozanoff qui était venu me voir au Val de Grâce et qui m'avait encouragé à venir le rejoindre à Mont-de-Marsan sitôt ma guérison. Je me souviens qu'il m'avait dit " On ne peut pas aujourd'hui savoir si vous pourrez revoler mais on se démerdera toujours ".

Ma visite médicale fut bonne. J'ai pris le train et j'ai débarqué pour la correspondance en gare de Morcenx en même temps que "Gilqer".

Celle qui allait devenir plus tard mon épouse, l'aspirant "Sofflichidite Zinzin" est arrivée deux jours après.

On a de la peine à imaginer l'ambiance qui existait dans les formations de L'A.A .Il régnait à Mont-de-Marsan une atmosphère chaleureuse bien que l'accueil qui me fut réservé par le Colonel "Longuet" (qui succédait à Rozanoff) manquât, sur le champ, de chaleur.

Je me suis présenté, réglo et tout, et sa question fut (mode interrogatif) "Vous êtes Grenier ?"

Devant mon air idiot il précisa " Vous avez été nommé au titre de la loi Grenier ?" comme s'il s'agissait de quelque chose d'infamant. Heureusement il y avait Max Vinçotte à ses côtés qui

m'a dit "Salut Tito, soyez le bienvenu" et à partir de là l'atmosphère se fit plus sereine. Il faut dire que ce qui fut appelé "la commission de la hache" allait bientôt mettre de l'ordre dans les nominations d'officiers au titre FFI et que l'amalgame était facile.

Je dois à la vérité de dire que je n'ai jamais été interrogé par la suite et que j'ai été nommé dans le Corps des Officiers de l'Air à titre définitif jusqu'à ce que je démissionne.

1) Personnels:

Il y avait:

- 1) Une section bombardement commandée par le Cne Védrines, comprenant les Cne Villetorte, Lt Kerrien (radio), Lt Krauth (nav), Lt Pons (nav), Lt René Blanc, Aspirant Rouault dit le Galopin (nav) et qui travaillait sur l'expérimentation du système de navigation Decca.*
- 2) Une section chasse commandé par "Trémolet" dans laquelle figuraient le Lt Saique dit Jésus, le Cne Bourguignat et le Lt Tanguy.*
- 3) Le "Bureau d'études" commandé par Thierry dit le Tapir*

Au PC il y avait le lieutenant Chadenatet et un commandant dont je n'arrive pas à retrouver le nom mais son surnom était KIKI et il était terrible.

J'avais avec moi un officier mécano extraordinaire du nom de Tassa qui a disparu au retour d'AFN avec un Nord 2501.

- 4) Une section entraînement et servitudes avec les Lt Inquimberti, Lt Verqriette, Adt Humbert, Lt Cardie et des parachutistes Lt Chaix, Adjt-Chef Gerber dit Zitoun, Sgt Zinis*

Au programme: Expérimentation du "ramasse-couillon" inventé par Félix Brunet pour récupérer les gens en Indo-Chine (NB il n'y avait pas d'hélicoptères dans les forces Françaises).

Toujours en tête du progrès l'avion qui cause avec l'Aspirant Sbraire

- 5) Une section reconnaissance et photo: Cne Labadie, Cne Rousselot, Aspirant Deqonville Capitaine de Laborerie*

Plus tard une section engins spéciaux commandée par un délicieux vieux monsieur du nom de Sieries qui venait justement des FFI.

Assistante sociale Madame Bordier

Il y avait aussi une autre aspi FFA du nom de Colette Laurin. Un officier du nom d'Auguste Grancher qui était le cousin d'un écrivain dénommé Marcel E. Grancher célèbre pour ses pastiches de romans noirs américains. Ex Pas d'orchidées pour Miss Blandisch a donné Pas de bégonias pour Mme Dugommier.

Il avait la même verve truculente à la Lyonnaise et il s'occupait, avec bonheur, des stages de ski de Barèges au cours desquels nous découvrons qu'il y avait autre chose que la guerre et que la vie offrait des plaisirs accessibles.

2) Matériel:

- *Au Bombing: une dizaine de B26 Marauder (à ne pas confondre avec ce qui s'appellera plus tard B26 Invader.*
- *Chasse: une dizaine de P 39 Cobra, une douzaine de P 47 Thunderbolt, un Dewoitine 520 biplace*
- *Entraînement et servitudes: Deux Siebel, un ou deux Fieseler Storch, un Ju 52 et deux Stampe*

Nous disposions aussi de deux Mosquito 30 et de quatre ou cinq Mosquito 16 et d'une bonne douzaine de Junkers 88.

Inutile de dire que l'activité aérienne était importante et que, en ce qui me concerne je me suis enrichi d'expérience comme il ne m'avait jamais été possible de le faire.

La première expérimentation fut autant que je m'en souviens celle du Morane 472 sur lequel nous avons tous volé puis ce fut le Dassault 315 avec l'épisode de la rentrée intempestive du train dont la manette n'était pas protégée.

Nous sommes quelques-uns à avoir volé sur un réacteur allemand le Heinkel Volksjäger ce qui nous mettait largement en avance sur le reste de L'A.A.

Autant que je me souviens, seuls quelques officiers très supérieurs avaient volé sur Météor en Angleterre. Un peu plus tard avec la création du CTAR cela deviendra courant.

Les lâchés sur cet engin étaient spectaculaires en raison de la distance parcourue au décollage.

Tout s'est arrêté avec la mort de Schlienker.

Il faut rappeler que la piste était traversée à l'Ouest par une route et une voie ferrée et que les décollages étaient interrompus pour le train mais pas pour les (très rares) voitures automobiles ou hippomobiles

3) Episode du F80 Shooting Star US :

Nous avons appris qu'un F 80 en provenance d'un terrain proche de Munich et à destination de Manston (G. B.) 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 ce coucou et de le transporter sur le Base de Mont-de-Marsan et 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 U.S. 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 voute et il n'était plus question de continuer sous peine d'endommager gravement la machine. (Les cailloux de la voute étaient, quoique français, plus durs que l'U.S. 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 Lt 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 U.S. qui quand ils ont vu la remorque glisser latéralement cm par cm ont compris que même sans Coca Cola ces "fucking french" pouvaient efficaces.

Et cette machine est repartie pour Furstenfeldbruck quelques jours après.

Il y a eu aussi la visite d'un Squadron de réserve Anglais équipé de Spit qui ont passé deux ou trois jours avec nous et qui sont repartis en laissant un Spit faute de pilote. Le dit pilote a rejoint la Base avec un joli mal aux cheveux et un très bon souvenir de bras charmants autour de son battle-dress.

C'est la première fois et certainement la dernière que j'ai vu un dentier oublié dans le car qui avait servi de cendrier à des officiers respectueux du savoir vivre. On ne jette pas un clope par terre et encore moins par la fenêtre.

Il faut dire que dans un petit hôtel près de la gare tenu par deux vieilles dames un type tout nu est apparu en déclarant, très décontracté.

" Help ! Fire ! "

Cela a créé un certain émoi d'autant que les dames ne parlaient pas l'anglais et n'avaient probablement jamais vu de type tout nu ayant foutu le feu à son plumard.

On allait en ville à pied et nous rentrions à des heures indues par une petite porte toujours ouverte à côté de la piscine. La discipline était librement consentie parce que peu contraignante. On saluait son supérieur le matin un peu comme on dit bonjour à son patron et on n'en parlait plus.

Le boulot se faisait dans la bonne humeur...

C'est ici que malheureusement se termine son récit.

En 1949, il quitte le CEAM pour rejoindre le Centre d'Essais en Vol où il devient pilote d'essai sur Vampire et Ouragan, les premiers avions à réaction qui équipent alors l'Armée de l'Air.

Il rejoint la SNCASE en 1951, il y volera jusqu'en 1971, ayant totalisé près de 8 000 heures de vol sur 68 types d'avions et 13 d'hélicoptères et menant à bien notamment les essais en vol du Baroudeur et du Durandal. Deux appareils qui seront surclassés par le Mirage III.

Tito meurt à 88 ans le 17 août 2008 après une vie dédiée à l'aviation.

CL-12.05.2019



Tito Maulandi en vol sur Baroudeur