



Toutes les techniques sont expérimentées au C.E.A.M. et tous les types d'appareils. En haut, le commandant Chaix, chef de la section sécurité-sauvetage, fait une démonstration du siège éjectable.

Au-dessous, un élève, muni de la combinaison antifeu, sort très « frais » de l'incendie réel d'un vieux « zinc »

En bas de cette page, des vols d'essai : d'un groupe de «Fouga-Magister C.M. 170 » au-dessus des Pyrénées; d'un hélicoptère « Alouette II » au ras de la côte landaise; d'un « Nord 2501 », qui survole le pays de Marsan.

Et, continuant sur l'autre page : un « Broussard » dans un décor typiquement landais, et un groupe de jeunes élèves-pilotes formés directement sur avion à réaction, discutant autour d'un « Fouga-Magister ».



au nord de Mont -de-Marsan, s'étend, frangé sur tout son pourtour par les

DEUX kilomètres

grands pins tranquilles », la Base aérienne 118, «siège social» du Centre d'Expériences Aériennes Militaires On pourrait s'étonner de voir le cheflieu des Landes, éloigné des grands cen-

tres industriels aéronautiques, abriter une formation d'une telle importance. Il est facile de rétorquer que l'éloignement est chose négligeable avec des appa-

reils qui vont à Paris en 50 minutes et à Istres en 35 minutes. D'autre part, en faisant vibrer la corde sentimentale, Mont-de-Marsan, par son passé aérien, méritait bien un honneur que des conditions climatiques parfaites

lui ont valu. Au cours de l'entre-deux-guerres, Henri Farbos, pionnier de l'aviation landaise, décidait d'aménager un aérodrome à l'est de l'hippodrome, dont la partie centrale servait, depuis 1928, de piste aux membres de l'Aéro-Club des Landes. C'est d'ailleurs là que deux gloires de nos ailes, la regrettée Hélène Boucher et Andrée Dupeyron, ont passé leur brevet de pilote.

En 1934, le général Denain, ministre de l'air, inaugurait le nouvel aérodrome. Pendant l'occupation, la Luftwaffe agrandissait ce terrain. Elle construisait une piste de 80 mètres de largeur et de 1.800 mètres de longueur — dimensions très importantes pour l'époque - destinée aux bombardiers qui surveillaient les mouvements maritimes dans le golfe de

Gascogne. Dès la fin des hostilités, le ministère de l'air décidait d'utiliser cet aérodrome et de lui donner le Centre d'Expériences Aériennes Militaires reconstitué pour

pensionnaire > Ce centre, créé à Reims en 1933, puis transféré en 1939 à Orléans-Brécy à la suite des bombardements massifs de la capitale champenoise, enfin dissous au moment de l'armistice, renaissait en novembre 1945 à Mont-de-Marsan, sous le commandement du colonel Rozanoff, qui

Kostia-Wladimir Rozanoff avait une valeur professionnelle unanimement reconnue, un tempérament de cyclone, une volonté de roc, le sens de la grandeur et du panache; champion de la contrepèterie, pourfendeur de médiocrités, travailleur infatigable, homme d'action, personnalité d'exception, il va, pendant un an, alors que tout est à faire, multiplier les initiatives pour donner au Centre un aspect conforme à son destin. Parallèlement, les essais sur des « Heinkel », des . J.U. 88 > et des . Marauder > commencent. Pourtant, que de chemin parcouru depuis!...

## Une base « hors série »

AUJOURD'HUI, le C.E.A.M., avec sa piste portée à 3 kilomètres (la quatrième de France), son poste de commandement vaste et clair, sa tour de contrôle, sa gare particulière, ses bungalows, son stade, ses parkings sur lesquels stationnent des avions de tous types, dont les derniers nés » de l'industrie aéronauti-

Reportage de Georges DUBOS que française, est une base aérienne · hors série .

Ses 150 officiers, ses 2.000 spécialistes militaires (pilotes, navigateurs, parachutistes d'essais, radios, radaristes, mécaniciens), ses médecins spécialisés, ses installations techniques qui abritent des équipements ultra-modernes, ses services administratifs et sociaux, son aumônerie lui donnent une place originale et prépondérante dans l'armée de l'Air.

Sa raison d'être découle essentiellement de la complexité technique et de mise en œuvre des matériels aéronautiques nouveaux. L'état-major acheteur de ces matériels doit leur trouver une utilisation

parfaitement adaptée à ses besoins. Il est donc indispensable qu'il les connaisse de façon approfondie.

En raison de leur fragilité, de leur évolution rapide aussi, leur étude et leur expérimentation opérationnelle doivent être menées par un organisme unique, hautement spécialisé, riche d'un personnel possédant à la fois un solide bagage aéronautique et un esprit porté vers l'expérimentation. Cet organisme s'appelle le

L'expérimentation des matériels nouveaux ne concerne d'ailleurs pas exclusivement les avions et leurs équipements de bord, mais encore l'armement, les radars, les matériels de servitude, de sécurité, les équipements radio et électriques, les véhicules « rampants », tous de fabrication française, appelés à « servir » dans l'armée de l'air.

Prenons l'avion de transport militaire Nord 2501 . Il dispose de 800 équipements différents (mécaniques, hydrauliques, électriques, radio). Chacun donne lieu à un examen détaillé. Certes, le · Nord 2501 » n'a pas l'exclusivité de ces 800 équipements. Beaucoup sont montés sur d'autres appareils. Mais les fatigues qu'ils subissent sur chaque type d'avion ne sont pas les mêmes. Ils exigent, de ce fait, une expérimentation renouvelée.

Actuellement, le C.E.A.M. a cinq types d'avions à l'essai. Ce chiffre donne mesure exacte de l'ampleur et de la diversité du travail.

Car, conjointement à l'étude des équipements de bord, de la radio, de l'armement, des parachutes, du matériel de sauvetage et de sécurité d'incendie, études sur lesquelles nous reviendrons sans omettre celle des médecins penchés sur la fatigue du personnel navigant.

# Un double objectif

CES ETUDES ont un double objectif : préciser comment le matériel doit être utilisé par les unités pour en obtenir le meilleur rendement, c'est-à-dire fixer les normes et les consignes aux équipages : pilotes, navigateurs, radios, mécaniciens; donner les règles de son entretien technique après avoir vérifié le processus du vieillissement et de l'usure, grâce à des opérations périodiques de vérification et des procédés de reparations.

Pour la réalisation de ces études, le Centre reçoit les préséries et les têtes de séries des matériels commandés par l'armée de l'air. Le C.E.A.M. s'intéresse très vite à leur

vie, souvent dès leur conception dans les bureaux d'études des constructeurs.

## Les « officiers de marque »

EN EFFET, pour remplir sa mission, le matériel militaire doit satisfaire à certains impératifs démandés par l'utilisateur. Ils sont parfois en opposition avec les performances que l'on exige de lui ou avec les problèmes techniques du

Deux exemples simples : la visibilité à bord d'un avion est capitale. Mais elle n'est pas la même sur un chasseur et sur un appareil de transport ou un avionécole. Faire des cabines aux vues très dégagées est toujours incompatible avec la résistance de l'appareil et des matériaux utilisés. Le constructeur doit tenir compte de cet impératif de visibilité et aboutir à un compromis lorsqu'il dessine l'appareil, lorsqu'il le conçoit dans son bureau d'études.

Compromis entre les desiderata exprimés par l'officier du Centre d'Expériences, qui est son conseiller armée de l'air, et les calculs de résistance établis par ses

ingénieurs. Second exemple : il est indispensable de pouvoir réparer et changer le plus rapidement possible les organes qui sont en panne, ce qui nécessite leur parfaite accessibilité. Il ne faut pas, pour enlever une pompe de carburateur, se trouver dans l'obligation de « descendre » le réacteur de l'avion; pour enlever une lampe ou un clistron dans un radar, démonter tout l'étage haute-fréquence.

C'est le rôle des officiers du Centre d'Expériences d'intervenir le plus tôt possible pour que soient ménagées les portes de visibilité nécessaires, modifié le déplacement d'un organe essentiel afin de le rendre plus accessible ou plus facile à manipuler par l'équipage.

Ceci me conduit à parler des officiers de marque, « véritables cellules ouvrières du Centre ..

Lorsqu'un matériel aérien important (ayion, radar, etc.) est conçu et a fait l'objet d'une commande à un constructeur, l'état-major désigne des équipes d'officiers pour le suivre et le « marquer », d'où leur nom d'« équipes de marque » ou d'« officiers de marque ». Ces officiers reçoivent les instructions

du C.E.A.M. Ils surveillent le matériel, d'abord chez le constructeur, auquel ils demandent les aménagements et les modifications souhaitables. Puis ils le suivent fidèlement au Centre d'essai en vol de Brétigny, pendant lés essais techniques de qualité de vol et de performances. Enfin, dans la phase finale qui se déroule à Mont-de-Marsan, ils lui font subir les missions et le travail auxquels il est destiné.

Mais leur rôle ne se borne pas là, Ils instruisent, toujours au C.E.A.M., le personnel de la première unité recevant le nouveau matériel, dont, en règle générale, ils prennent par la suite le comman-

Travail ingrat, toujours périlleux, car il s'agit, pour le pilote, de contrôler les limites annoncées par le constructeur.

## Les pilotes d'essai

LE MÉTIER de pilote d'essai militaire nécessite des qualités de méthode, alliées à de solides connaissances professionnelles. Il est essentiel que ce personnel ait une idée claire de la mission qui sera demandée au matériel. Il faut aussi qu'il ait la foi, car il lutte sans cesse à la recherche de la sécurité et du rendement optimum.

flètent un âge, celui de l'homme volant qui peu à peu découvre l'air, cette dimension nouvelle. Je les revois, la semaine dernière, en

Pilotes d'essai, mots magiques! Ils re-

pleine activité.

Devant les grands hangars ouverts, les

monstres métalliques alignés comme pour une parade étincelaient au soleil. Autour d'eux, des hommes s'affairaient. Des squales » volants évoluaient dans le ciel; d'autres bolides atterrissaient, dans un sifflement assourdissant.

L'ensemble dégageait l'impression d'une ruche bourdonnante où chacun fait son travail et cherche à le faire bien; car la moindre négligence peut être fatale.

Auréolés de prestige, les pilotes d'essai symbolisent l'aviation moderne, cette aviation qui est un des signes de la vitalité d'une nation.

Mais ces garçons, qui ont horreur de passer pour des héros ou des phénomènes, sont en réalité très éloignés de l'idée communément admise qui les représente comme des casse-cou.

Rien n'est plus faux.

Leur profession est exigeante comme un sacerdoce. Il faut savoir discipliner son corps, son esprit, éviter les baisses de régime de l'organisme et les pertes de vitesse du moral, pour la servir : « L'application et l'expérience acquises par une série de coups durs encaissés protègent

des coups durs à venir », disait Rozanoff. Application, concentration, équilibre, maîtrise : règles absolues pour les « supersoniques » du C.E.A.M., sur la santé et la « forme » desquels veille, tel un « père de famille », le médecin-commandant Nouals.

Ajoutons-y l'amour passionné du vol. Mais peut-on faire de l'aviation sans pas-

sion! Se consacrant à l'essai de l'avion, ce merveilleux outil, ils ouvrent la route vers un nouveau progrès. C'est leur unique ambition.

Il y a quatre ans, à la fin du mois de mars 1953, le commandant Loubet, l'adjudant-chef Buge et le capitaine Fleury faisaient, à quelques jours d'intervalle, retentir les premiers « bang-bang » aux oreilles montoises. Six mois après, le passage du mur du son ne faisait même plus tressaillir les habitants de la capitale landaise, tant la double explosion était devenue familière aux tympans les plus délicats. Cette « habitude » apporte le témoignage de la vertigineuse rapidité des progrès de l'aviation et ce qui est sensationnel en mars devient courant en septembre!

Pour mener à bien sa mission, le C.E.A.M. dispose d'un commandement assisté d'un état-major et d'unités chargées de l'exécution des travaux expérimentaux. La principale se trouve à Montde-Marsan; d'autres stationnent sur des bases annexes, soit en métropole (Brétigny), soit en Afrique du Nord (Alger, Colomb-Béchar).

Le colonel Jacques Vouzellaud commande le Centre depuis septembre 1954. Ce brillant officier, sorti de Sup-Aéro, breveté d'état-major, ancien chef de cabinet adjoint du général Fay, chef d'état-major général de l'armée de l'air, a fait guerre 1939-1940 avec la 31e escadre de bombardement. En 1945, dans les rangs du détachement du général Alessandri, il participait aux opérations contre les Nippons en Indochine, en Chine, puis

Il est assisté d'un commandant en second, un de ses camarades de combat contre les « Japs », le lieutenant-colonel Dugit-Gros.

L'état-major comprend un bureau d'études, organisme spécial chargé de di-riger les différentes études expérimentales du C.E.A.M., commandé par un polytechnicien, ancien déporté des camps de la mort, le lieutenant-colonel Soula. Les commandements de services généraux, techniques, administratifs, sont assurés par le lieutenant-colonel Hégly, qui a combattu avec la R.A.F., commandeur de la Légion d'honneur, Distinguished Flying Cross, et le commandant Laurent.

### Le Groupement des moyens expérimentaux

NOUS AVONS CITE plus haut cette unité. Sous le nom de Groupement des moyens expérimentaux, elle est chargée de l'exécution des expérimentations Mont-de-Marsan. Le lieutenant-colonel Grigaut, officier de la Légion d'honneur, titulaire de la médaille de l'Aéronautique, assume sa marche. Il a comme commandant en second le commandant Lanos et dispose de trois officiers supérieurs adjoints

Un pilote chef des opérations : le commandant Delin, qui dirige les vols et est un ancien de « Normandie-Niemen », dont la poitrine s'orne (entre autres) de la rosette d'officier de la Légion d'honneur et de deux décorations soviétiques : Hordre de la Guerre pour la Patrie et la médaille de la Victoire:

Un mécanicien adjoint technique : le commandant Treille;

Un mécanicien chargé plus particulièrement des expérimentations à caractère mécanique : le commandant Borrel. Des sections effectuent le travail d'ex-

périmentations. Elles sont réparties, pour les sections de vol en : chasse, reconnaissance, bom-

bardement, transport, avions école, hélicoptères, avions de servitude et leur support technique, groupe de maintenance; Pour les sections spécialisées, en sec-

tion de télécommunications, radar, équipements généraux, sécurité-sauvetage, armement, centre médico-physiologique. Enfin, l'atelier - magasin que com-

mande le commandant Barroyer, chevalier de la Légion d'honneur, médaille de l'Aéronautique, croix des Services militaires volontaires, est un vaste entrepôt de tous les matériels de l'armée de

Voilà donc le C.E.A.M. présenté dans son cadre et son organisation. Maintenant, une visite à la plupart des sections du Groupe des moyens expérimentaux s'impose, car elles représentent, en fait, toutes les activités aériennes de

l'armée de l'air et toutes ses techniques.

### Ces oiseaux racés que l'on nomme « Mystère ». « Vautour », « Fouga-Magister »

COMMENÇONS donc par la chasse. « Nous avons expérimenté les Mystère II », les « Mystère IV A » et le « Mystère IV B2 », nous dit le commandant Pierre Boillot, que je vous présente avec une brièveté... éloquente : 13 victoire « de la commandant Pierre Boillot, que je vous présente avec une brièveté... éloquente : 13 victoire « de la commandant Pierre Boillot, que je vous présente de la commandant presente de la co toires aériennes homologuées, commandeur de la Légion d'honneur, croix de guerre avec 13 citations.

Ce « Mystère IV B2 », dans le souci

d'améliorer la vitesse ascensionnelle moyenne du . Mystère IV A ., a été muni d'un réacteur plus puissant. Le constructeur a également aminci l'aile et augmenté sa flèche. Il a ainsi réalisé un chasseur supersonique en vol horizontal capable, nous l'avons constaté, d'excel-lentes performances, notamment en alti-tude. Ici s'arrête pour le moment la lignée des monoplaces monoréacteurs que l'on qualifie de « lourds » (« Mystère II » ; 7.500 kg.; « Mystère IV A » : 7.800 kg.; « Mystère IV B2 » : 8.500 kg.). »

# SECURITÉ





