

L'équipe de rédaction : C.Auzépy-10 rue Sully-78180 MONTIGNY -
Site anfas : www.anfas.fr

christian.auzey@wanadoo.fr

Le mot du président.

Notre association a eu le grand honneur de compter M. Jean SARRAIL parmi ces membres.

Il est décédé le 8 juillet 2012 dans sa villa d'Istres.

Sous la plume du Gal Pierre PLANES, nous lui rendons hommage.

Que chaque membre de l'ANFAS ait une pensée pour ce grand aviateur.

JEAN SARRAIL

Pilote d'essais, une grande figure de l'aviation française.

Jean Sarrail est né à Toulouse et, dès ses 6 mois, a habité Prades (Pyrénées Orientales), chef-lieu d'arrondissement situé sur la route menant de Perpignan à Mont-Louis, pour les scientifiques ou Font-Romeu, pour les sportifs.

Il y mène la vie classique des adolescents de toujours : études en pension, activités sportives – à 17 ans, il est demi d'ouverture et buteur de l'A.S.Pradénne. A 16 ans, un ami de son père, président de l'aéroclub du Roussillon, lui donne son baptême de l'air.

C'est une révélation, le ciel s'ouvre à lui. Il a sans doute trouvé ce qu'il cherchait plus ou moins consciemment : il sera pilote.

Il n'a pas 18 ans quand il devient pilote de tourisme dans le cadre de l'aviation populaire. Puis c'est l'armée de l'air : il obtient le si convoité macaron de pilote le 3 mars 1939, et sort premier du centre d'instruction de chasse de Montpellier.

En 1939, on sait à quoi s'en tenir quand on a choisi ce métier. L'Europe va s'embraser. Pour les aviateurs, cela va être dur, très dur : courage, audace, sang froid ne devront pas faire défaut.

Jeune pilote, Jean SARRAIL n'aura pas le temps d'être engagé. Le front français s'est effondré, mais dans la fulgurante bataille de France : « le commencement » (6 semaines du 10 mai au 23 juin 1940) notre aviation va infliger à la Luftwaffe des pertes comparables à celles qu'elle va subir pendant les trois mois de la bataille d'Angleterre : « La fin du commencement » selon nos camarades de la R.A.F. Peu de français savent que nos aviateurs, « que l'on n'a pas vus », ont ainsi donné aux britanniques le répit indispensable pour encaisser le deuxième choc.

Hélas pour la France, il n'y avait ni la Manche, ni les steppes infinies pour freiner l'élan des Panzers.

De nombreux avions vont traverser la Méditerranée en ce mois de juin 1940. Jean SARRAIL se retrouve en Afrique du Nord. Ses qualités de pilote et de pédagogue, lui valent d'être désigné comme moniteur. Il va ainsi pouvoir prendre en main de nombreux avions et

acquérir de l'expérience.

Au terme de sa carrière, il aura piloté plus de 200 appareils de tous types (avions, hydravions, hélicoptères) dont 75 prototypes, en un peu plus de 7000 heures de vol.

Après le débarquement des Anglo-américains en Afrique du Nord, c'est la reprise du combat contre l'ennemi commun au sein du groupe de chasse 1/3, équipé de SPITFIRES.

Campagne de Tunisie, protections de convois. Ce sont des missions ingrates, dangereuses, au dessus de la mer où la moindre panne moteur peut être fatale, avec des retours de nuit dans le mauvais temps vers des terrains difficiles à trouver. De nombreux pilotes disparaîtront.

Le 18 novembre 1943, au large d'Ajaccio, son moteur en feu, Jean saute en parachute et va barboter dans l'eau glacée pendant deux heures au milieu d'un champ de mines avant d'être repêché par un chasseur de sous-marins.

Ce bain forcé met fin à une série noire :

- atterrissage sur le ventre,

- éclatement de pneu, capotage : il faudra creuser pour le dégager du « SPIT », qui risque de prendre feu à tout instant.

Ce n'est que le début d'une série d'accidents et pépins en tous genres. Peu de pilotes ont connu autant de coups durs : sang froid, métier, chance aussi, mais elle se mérite, lui permettront de s'en sortir, parfois avec de graves blessures.

Pendant la libération de la Corse, les SPITS du 1/3 interceptent des avions de transport venant de décoller de Bastia, protégés par des FOCKE WULF 190. JUNKERS 52 et ARADOS (hydravions) sont armés de mitrailleuses en tourelle. En dépit de la riposte des chasseurs allemands, Jean SARRAIL abat en flammes un JU 52 et un ARADO et, à cours de munitions, en laisse filer deux autres traînant un lourd panache de fumée. Laissons à notre héros l'épilogue de cette action.

« De retour à AJACCIO, mon SPIT MK 5, touché de nombreux impacts de balles, fut exposé près de la route bordant le terrain. Une jeune visiteuse l'admira, devint ma femme à Prades et, le 2 mars 1952, donna naissance à Henri, à la clinique de la route de Catllar. »

De cette union sont nés aussi Marie-Sabine, Robert et Anne-Laure.

Puis c'est l'Italie, la France, l'Allemagne. La LUFTWAFFE a, depuis longtemps, perdu la maîtrise de l'air. Les avions alliés font surtout de l'attaque au sol, se heurtant à une flak, dense, efficace, très dangereuse.

La guerre finie en Europe, c'est l'Indochine. En août 1946, le lieutenant SARRAIL compte 213 missions de guerre en 298h50 de vol. A plusieurs reprises, il a été retiré des opérations pour former des pilotes. Chaque fois, il s'est démené pour revenir au combat.

Il a connu beaucoup d'aventures et d'émotions, mais le plat de résistance est à venir. Le courage, l'audace, le flegme, confortés par la guerre, Jean SARRAIL va en avoir bien besoin

maintenant.

Il est détaché de l'armée de l'air au Centre d'Essais en Vol.

Le CEV, organisme d'Etat, a pour charge de s'assurer que les aéronaves et leurs éléments constitutifs sont conformes à des spécifications bien précises, remplissent les conditions de navigabilité, répondent en qualité de vol, performances, aux clauses des marchés passés par l'Etat. Pour cela sont réalisés évaluations, contrôles, essais au sol et en vol.

Les équipages choisis pour les essais, notamment les pilotes, sont majoritairement issus de l'armée qui leur a donné une expérience sans égale.

Ils sont formés à l'EPNER (Ecole du Personnel Navigant d'Essais et de Réception) de renommée mondiale. Cette école forme de nombreux stagiaires étrangers. Elle est la seule au monde à dispenser un enseignement sur avions militaires et sur avions civils.

Plus tard, Jean SARRAIL aura la charge, à l'EPNER, de former des pilotes à la rigoureuse discipline des essais en vol.

Le capitaine SARRAIL obtient le brevet de pilote d'essais n° 114 en janvier 1949.

L'aviation est née dans notre pays et la France s'est toujours tenue à la pointe du progrès aéronautique. Malheureusement, de 1940 à 1945, notre industrie a été pillée, détruite, les bureaux d'études étouffés ou contraints à travailler à un rythme réduit dans la clandestinité, isolés des progrès considérables générés par la guerre.

A la Libération tout est à rebâtir. La volonté farouche des ingénieurs, des industriels, la foi des compagnons sont encouragées par la clairvoyance de gouvernants qui veulent aussi que notre pays reprenne son rang.

Très vite, il y a pléthore d'avions : avions allemands récupérés, prototypes qui sortent en grand nombre. L'imagination ne manque pas ; réalisés souvent à la hâte, ces appareils présentent des défauts ou des lacunes que les pilotes doivent découvrir à leurs risques et périls. Ce sont de véritables « pièges ».

C'est à cette époque que le développement des réacteurs permet d'atteindre des vitesses qui se rapprochent de celle du son. L'avion se comporte alors de façon bizarre, vibre, est secoué, les commandes de vol sont affectées. C'est une zone dangereuse, qu'il faut explorer : c'est le fameux mur du son qui a été la grande épopée des années d'après guerre.

Le 10 mai 1950, le capitaine SARRAIL atteint la vitesse de Mach 0,845... C'est le nombre de Mach le plus élevé atteint jusqu'à au centre d'essais en vol.

La France réussira à combler son retard, dépassera les anglais, rejoindra les américains.

De nos jours, les moyens de calcul et de simulation lèvent bien des incertitudes, le risque est minimisé. Les avions de combat possèdent des sièges éjectables très sûrs.

Rien de tout cela dans les années d'après guerre. De nombreux drames vont marquer les essais en vol.

Jean SARRAIL a eu sa part de pépins sur des avions de toutes origines, monomoteurs, multimoteurs, réacteurs...

- Au cours de son premier vol sur MESSERSCHMITT 262 : un réacteur tombe en panne, les volets de courbure ne fonctionnent pas. L'avion ne revolera plus.

- Sur un prototype : le NC 1071 (biréacteur pour la marine), un essai de survitesse est prescrit, sans moyens de freinage aérodynamique (aérofreins) : en clair, il s'agit d'aller voir ce qui se passe au voisinage de la vitesse du son. C'est de la folie. L'appareil se met à vibrer terriblement. Non sans mal, Jean SARRAIL maîtrise la machine et rentre de justesse. L'avion

sérieusement déformé sera abandonné.

- 27 novembre 1951 : Six mois d'interruption d'activité après un crash sur le LEDUC 010 en pleine Crau. Nous allons y revenir.

- 11 mai 1960 : Crash sur le prototype du Mirage IIIB à la suite d'une défaillance du réacteur. A l'impact très violent, le train d'atterrissage se brise et l'avion en feu glisse sur 1400 mètres pour s'arrêter devant la tour de contrôle où stationnent les pompiers.

- Atterrissage avec un Etendard IV difficile à contrôler dont le réacteur est tombé en panne.

- 29 juillet 1961 : son Mirage IIIA, en feu, devient incontrôlable : commandes bloquées, il s'éjecte, mais le mistral (100 km/h), le déporte en mer. L'amerrissage en pleine tempête est brutal ; le parachute qu'il ne parvient pas à dégraffer le traîne comme un hors bord : à chaque vague une claque retentissante et une tasse. C'est de l'aquaplaning involontaire ! Finalement le parachute s'aplatit. Le pilote va pouvoir se hisser dans son canot gonflable, sonné, transi de froid. Un pétrolier le repère et le sauve : il est gravement blessé.

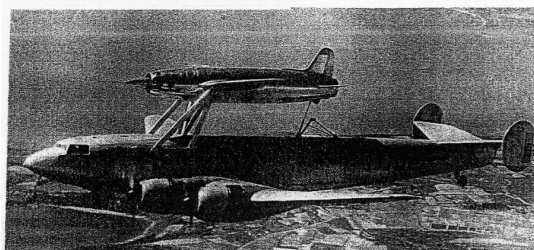
Depuis, les vols d'essais n'ont plus lieu par fort vent et un hélicoptère de sauvetage est toujours en alerte.

Jean SARRAIL est un des pilotes qui ont le plus marqué les essais en vol des années 50 à 70. Son nom reste cependant lié au projet le plus novateur, le plus audacieux, le plus extraordinaire. Un projet d'une conception révolutionnaire, une plongée vers le futur que l'on évoque encore aujourd'hui avec étonnement et admiration.

Les avions LEDUC : la tuyère thermopropulsive.

En 1937, l'ingénieur René LEDUC obtient un marché d'état pour développer une tuyère thermopropulsive que l'on appellera par la suite statoréacteur. Il a commencé les premiers essais en 1935. C'est un moteur sans pièce mobile dont le principe consiste à réchauffer, à l'aide de brûleurs, l'air absorbé à l'avant qui est éjecté à l'arrière, en donnant une poussée qui croît avec la vitesse. Les essais sont retardés par la guerre et ce n'est que le 21 avril 1949 que Jean GONORD allume pour la première fois la tuyère du LEDUC 010.

En fait le LEDUC 010 n'est pas un avion, c'est un propulseur piloté, muni d'ailes. Le pilote est installé dans la partie avant de ce moteur, dans une cabine exiguë, à la visibilité réduite, verrouillé comme dans une capsule spatiale. Les brûleurs dont il dose manuellement le débit sont juste dans son dos.



En 1951, le Leduc 01 sur son avion porteur, le Languedoc.

Sans vitesse, pas de poussée ; le LEDUC 010 est emporté sur le dos d'un quadrimoteur qui le largue en vol. Le pilote peut alors allumer la tuyère ; les performances sont stupéfiantes. Le carburant consommé, la tuyère s'éteint ; il faut poser l'appareil en vol plané... c'est sans doute la phase la plus délicate du vol.

Deux avions LEDUC, le 010 et le 022, sont exposés au musée de l'air. Leurs lignes futuristes étonnent toujours. On ne

peut qu'admirer les trois hommes qui ont osé piloter ces machines.

Pour réaliser ce programme très en avance, René LEDUC doit développer des solutions nouvelles dans les diverses disciplines de l'aéronautique : cabine pressurisée, éjectable (brevet utilisé aux USA.) ; ailes taillées dans la masse ; servo commandes hydrauliques. Plus de 40 brevets seront déposés.

En 1951, Jean SARRAIL qui se voit confier l'évaluation des prototypes les plus avancés est chargé d'effectuer, pour le compte de l'Etat, des vols d'information sur LEDUC.

Après 4 vols d'initiation sur le dos de l'avion porteur, son premier largage a lieu le 21 mai 1951.

Les phases de lancement et de largage sont des opérations extrêmement délicates, elles précèdent le vol propulsé et le vol plané qui ne sont pas de tout repos.

La tuyère allumée, c'est bien l'enfer que le pilote a dans son dos : il doit ajuster manuellement en permanence le débit de carburant, dans les grondements et les vibrations.

Le carburant épuisé, le LEDUC devient un planeur qu'il faut ramener au terrain sans voir grand chose, sans guidage radar. Un avion d'accompagnement donne des indications précieuses au pilote du LEDUC.

A son 3^{ème} largage, le 27 novembre 1951, au moment d'amorcer la montée, la propulsion s'arrête. Jean SARRAIL est trop loin pour atteindre le terrain d'Istres. Gêné par le soleil, il va toucher brutalement le sol et reprendre conscience dans la cabine immobile détachée à 30 mètres du fuselage. Il sera évacué vers l'hôpital Michel Levy à Marseille, pour 6 mois d'inactivité, non sans s'être arrêté pour prévenir Mme SARRAIL qui attend Robert, leur n°3.

Quelques mois plus tard, Yvan LITTOLFF est victime d'un accident semblable. Privé d'un de ses deux pilotes, René LEDUC demandera à Jean de rejoindre sa société.

Les essais se poursuivent avec les "LEDUC 016, 021 puis 022 qu'un réacteur incorporé rend autonome. Le 022 effectuera 140 vols, à des altitudes comprises entre 12000 et 15000 mètres ; il doit subir un chantier d'amélioration pour atteindre Mach 2. Un prototype opérationnel doit suivre quand, crédits coupés, le programme doit être abandonné.

Nous sommes en février 1958. La situation sur le plan national est dramatique. L'avenir est sacrifié. Quelle frustration, quelle désespérance pour René LEDUC et son équipe et tout particulièrement pour Jean SARRAIL qui s'est impliqué dans cette dangereuse aventure pendant 7 ans en réalisant 136 largages sur les LEDUC 010, 016, 021 et 70 vols sur le 022 ! Des vols où chaque seconde pesait très lourd. Des vols qui ont représenté les essais les plus innovants et les plus dangereux conduits après la guerre.

Les travaux de René LEDUC ont donné à la France la maîtrise mondiale de la propulsion par statoréacteur.

Les missiles de la force de dissuasion sont propulsés par statoréacteur : ils atteignent Mach 3. Ce propulseur est adapté pour le vol au-delà de Mach 3.

De cette épopée, la plus brillante de notre aviation, Jean SARRAIL garde une profonde nostalgie. C'est de son bureau, orné de photos d'une saisissante beauté qu'il a témoigné sur 7 ans d'essais des LEDUC 010, 016, 021 puis 022 dans un ouvrage intitulé : « **Rencontre avec le passé** ».

Vient enfin le dernier vol. Après l'atterrissage, Jean replie ses ailes, au grand soulagement de madame SARRAIL qui a éprouvé,

sans en paraître, les terribles angoisses d'une femme de pilote.

Notre ami retrouve enfin le temps pour sa famille, le temps de s'adonner à ses loisirs favoris : bateau et ski, de se retremper à Prades dans l'atmosphère de ses jeunes années.

Mais le destin va frapper cruellement Jean et Pierre-Lina au plus profond de leur cœur de père et de mère. Leur fils Henri, pilote lui aussi, va disparaître au cours d'une mission humanitaire de nuit en Afrique.

Pilote de guerre, pilote d'essais, Jean SARRAIL est une figure emblématique de l'aviation française. Sa notoriété dépasse largement nos frontières. Il fait partie de cette race d'hommes qui a osé aller aux limites de l'extrême.

Dans ce monde de passionnés qui est celui des pilotes, où la rivalité s'exprime sans concession, il ne compte que des amis : c'est rare.

Il a été admis, à l'unanimité, membre d'honneur de l'Académie Nationale de l'Air et de l'Espace.

Présenté par André TURCAT, il a eu la surprise de voir toute la salle se lever pour l'applaudir : cela ne s'était jamais vu.

Le plus grand honneur que peut recevoir un homme est l'hommage unanime de ses pairs : Jean SARRAIL a reçu cette insigne marque de considération.

Jean SARRAIL était commandeur de la Légion d'Honneur, Grand officier de l'Ordre National du Mérite, Médaillé de l'aéronautique.

Gal Pierre PLANES.



Jean SARRAIL et le Leduc 022.

Un peu d'histoires anciennes : mutation, sécurité routière et CIM en 1974.

Une mutation en plein été, en principe, c'est la norme : les enfants peuvent changer d'école à la nouvelle rentrée. Comme nous sommes tous mutés aux mêmes dates, nous pouvons même parfois échanger nos maisons ou appartements entre mutés.

(La « rumeur, armée de l'air » raconte que c'est à Mme Giscard d'Estaing que nous devons ce mouvement brownien dans les armées à la période estivale. Lors d'une rencontre avec des épouses de militaires de la région parisienne, alors que le président Giscard était chef des Armées, celles-ci lui ont fait part de ces mutations à des dates hétéroclites, étalées sur toute l'année, en fonction des besoins des chefs. Mme la Première Dame fut une porte-parole efficace.)

La mutation que je garde en mémoire fut mon transfert de l'escadron de bombardement 2/93

« Cévennes » à Orange pour le CIFAS 328, centre d'instruction des FAS à Mérignac. La date : été 1973 avec une épouse, 3 enfants et une arrivée dans un escadron de vieux soldats. Pas de « schiste galons » (un ADC mettant les galons et occupant le bureau du commandant, histoire de vous épousseter les méninges lors de la première visite avant de payer le champagne pour votre arrivée!!!). Je connaissais presque tous les cadres, au moins de tête sinon de nom. Mais j'ai quand même eu droit à un accueil chaleureux. Jugez-en vous même :

- d'abord, le commandant m'expédie à l'escadron Nord 2501 SNB au lieu de l'escadron Mirage IV,

- puis j'écope d'un tour d'encadrement du CIM (centre d'instruction militaire) en février : c'était le tour du CIFAS donc le mien : je n'étais pas encore arrivé quand je fus désigné....,

- et, cerise sur la gâteau, une semaine de « service sécurité routière », fin août, sur la route reliant Pau à Langon. Le ministre de la défense de l'époque voulait des équipes de militaires sur les routes au moment des rushs des vacances.

Après avoir rapidement installé femme et enfants dans notre nouvelle demeure, je pars donc avec une équipe de sous-officiers et hommes du rang à mon poste : Captieux, village bien connu de toute l'armée de l'air pour son champ de tir et ses ...bordels, héritage de la base américaine. Mon PC est à la gendarmerie : il n'y a pas de chambre libre et je dors par terre. Je sens aussi que mes galons de capitaine ne sont pas les bienvenus dans leur domaine. Mon équipe de « sécurité routière » s'installe , sous les ordres d'un sergent-chef efficace, dans une tente à la sortie nord du bled. Et j'ai vécu – eux aussi – une semaine relax : pas d'accident, malgré les vitesses very, very excessives. Parfois des vacanciers s'arrêtaient pour demander ce que l'armée de l'air faisait sur la route : on expliquait que notre ministre.... et on s'offrait réciproquement un verre.

Au cours de cette semaine, j'ai déjeuné plusieurs fois dans un restaurant ouvriers situé en plein centre de Captieux. J'échappais ainsi à l'auberge landaise que m'avait conseillée le chef de la gendarmerie et où j'avais l'impression d'être en phase de gavage....Dans ce restaurant, l'ambiance était chaleureuse, le service rapide et sans doute le sourire de la serveuse agréable. Mais il y avait toutes les 10 minutes, un putain de zinc de l'armée de l'air qui nous passait à la verticale : c'était un MIRAGE IV, en exercice de bombardement ladd sur le champ de tir. Je connaissais par cœur ses éléments de vol : altitude 1200 feet, vitesse 520 kt (260 m/s), cap 186. Le vacarme, intense à son passage, était accepté – difficile de faire autrement - : simplement, au fur et à mesure que le bruit s'intensifiait, les conversations diminuaient, s'éteignaient progressivement et reprenaient tout naturellement lorsque la « bête » s'éloignait.

Par la suite, au cours de mes nombreux vols dans la zone de Captieux, j'ai souvent pensé à ce restaurant et à ses pensionnaires. En 1977, j'ai été muté au COFAS et j'ai pu en parler au chef d'Etat Major des FAS (il était du sud-ouest...). Il m'a demandé de lui proposer un nouveau circuit de bombardement évitant la verticale de Captieux. Ce nouveau circuit fut rapidement mis en service. Je ne suis jamais retourné déjeuner dans ce restaurant. Mais à

chaque fois que je me retrouvais en mission de bombardement dans la zone, j'avais une rapide pensée pour cette semaine de liberté offerte par mon ministre et surtout pour mon restaurant devenu silencieux.

A l'escadron des Nord 2501 SNB, l'ambiance était professionnelle et décontractée. La formation des jeunes navigateurs s'est avérée très sympa : le boulot se faisait à 175 kt au lieu de 450 et je pouvais de temps en temps aller discuter avec les pilotes. Puis, quelques vols longues distances : Copenhague, Munich, ont valorisé ce détour du Mirage IV.

En février, je deviens donc commandant du CIM (centre d'instruction militaire) sur la base de Mérignac : c'est mon tour !!!. Sacrée expérience du commandement parmi 220 jeunes de 19 à 25 ans. Avec moi, pour l'encadrement, un lieutenant navigateur sur Vautour et deux aspirants du contingent, pleins de bonne volonté et aux bagages intellectuels pointus, un adjudant-chef – qui sait se faire obéir - et des jeunes sergents : une bonne équipe.

Deux mois pour former ces jeunes – la classe qui est appelée sous les drapeaux en février est la plus faible de l'année sur le plan scolaire – afin qu'ils soient aptes à « défendre la France à ses frontières ». Sacrée tâche !!!

Première difficulté : sur ces 220 jeunes, la moitié exactement est « affecté ministériel » c'est-à-dire pistonnée par un député ou autre personnage politique. Ces pistonnés ne pouvaient être affectés sur une autre base sans leur accord écrit. J'appris assez vite que notre base n'ayant pas de service de garde, tous les militaires du rang pouvaient donc repartir chez eux chaque week-end. Je transmettais l'information au colonel de la base qui créa dans la foulée un service de garde au fin fond de la base et les « affecté ministériel » disparurent doucement de Mérignac.

Deuxième difficulté : Que peuvent faire 220 jeunes qui n'ont pas l'autorisation de sortir en ville le soir ni le week-end pendant 4 semaines. J'étais très mal à l'aise de cet état de fait. J'ai donc organisé des marches de nuit dont une magnifique le long de l'océan : les jeunes en redemandaient. J'ai également interdit à l'encadrement de faire des contre-appels après l'extinction des lumières.

Un soir, le commandant de la base est passé nous voir. Dans la conversation, il m'a proposé de laisser sortir la classe 74/2 le week-end suivant. J'étais d'accord et je n'avais qu'à préparer les jeunes appelés pour que cela se passe bien : pas de casse en ville et tout le monde au bercail à 18 h pour la soupe. Nous avons recommencé le week-end suivant au grand désespoir de mon adjudant-chef qui n'appréciait pas trop cette liberté non prévue par les règlements.

A l'issue d'une année à l'escadron des Nord 2501 SNB, j'ai demandé un entretien au commandant du CIFAS. Il a accepté de me réintégrer sur MIRAGE IV et m'a nommé responsable de l'instruction sol.

Ouf, merci patron. A 52 000 pieds-Mach 2 ou à 1000 pieds-520 kt, le métier est plus intense et me convenait à merveille.

Jacques Pensec,
président ANFAS