

Paul « Pelle » Dardenne



Réalisation : Michel Mandl

La première partie de la biographie a été écrite par Paul au cours de l'année 2012. Le récit s'arrête au moment où Pelle et Nell Dardenne passent de la Libye au Kenya en 1970. Nous nous sommes permis de le poursuivre sur base des renseignements fournis par la famille et les amis que nous tenons à remercier vivement pour leur collaboration.

Du Meteor à l'Airbus 340, en passant par tous les « wide-body » de l'époque

La carrière militaire ou « Il est temps que je devienne plus mature »

« L'idée que ma vie ait pu être monotone et sédentaire, me donnait la nausée. J'espérais qu'elle soit fertile en événements. Elle le fut au-delà de toutes mes espérances.

Ayant terminé les humanités scientifiques avec un bagage intellectuel tellement léger qu'il ne nécessite pas de porteur et contre l'avis de mon père, je m'engage à la Force Aérienne en 1954..., la 131^e promotion.

Mes débuts ne sont ni prestigieux, ni encourageants.

Alors que je vois la terre d'en haut pour la première fois, l'instructeur met le SV-4B Stampe sur le dos et à cause des G négatifs je quitte mon siège d'un bon 10 cm... et je me retrouve à l'air libre ! In-con-for-table !



Le SV-4B Stampe et Vertongen. (Coll. SBAP)

Le vol suivant me confirme dans ma première impression. Je me suis planté. Ce n'est pas un boulot pour moi.

Lorsque j'essaye de garder le cap, la vitesse et l'altitude, ce qui requiert toute mon attention, mon moniteur hurle parce que je n'ai aucun « look out ».

Faudrait savoir ce que l'on veut ! Soit je me concentre sur mes instruments, soit je regarde dehors... Combiner les deux me semble insurmontable.

Le jour le plus beau de ma vie arrive enfin. Je suis lâché solo. Aucun autre vol aux commandes ne me procurera plus une telle euphorie.

Les épreuves se succèdent. Lorsque commence la navigation, on nous conseille de confirmer notre position en survolant les gares de chemin de fer dont le nom du village est très visible sur la toiture du bâtiment.

Un élève se pose dans une prairie car il n'a pas trouvé la gare de « GOEDEREN » sur la carte. Il sera rayé par la suite, probablement pour qu'il améliore sa connaissance du flamand, car « GOEDEREN » veut évidemment dire marchandises...

Contre toutes attentes, je ne fais pas partie des 81 rayés, mais des 68 élèves qui partent à Kamina pour voler l'Harvard.

Notre arrivée à Kamina par une chaleur étouffante est marquée par un incident.

L'un des élèves déclare qu'il préférerait être rayé plutôt que de vivre dans un bled durant dix mois. Le jour suivant, le Major Wathieu nous passe en revue. Il interpelle l'intéressé et lui dit : tu veux être rayé ? Tu l'es !!! Il reprendra le même DC-6 destination Bruxelles.

Voilà de quoi calmer certains esprits belliqueux.

Vol en formation et vol sans visibilité sont deux priorités au programme des festivités. Et 20 élèves retournent en Belgique. Nous ne sommes plus que 48 et la tension monte, ou devrais-je dire panique ?



Vue aérienne de la base de Kamina.

Problème de sécurité...

La zone d'acrobatie est clairement définie. Il y a un point de repère au sol que nous devons survoler à l'aller et au retour. Celui qui termine son entraînement doit passer ce repère cinq minutes avant et 1.000 pieds plus bas que celui qui arrive s'entraîner à son tour.

Lequel de « Moes » (Pierre Vermoesen) ou de moi est trop tôt ou trop tard au-dessus du repère, nous ne le saurons jamais. Quoiqu'il en soit, nous nous sommes retrouvés face à face et avons évité la collision à deux ou trois mètres près. La soirée fut mémorable et la plus belle cuite de mon existence aussi.



Départ de mission.

Lorsque nous visitons en vélo les villages avoisinants, les indigènes semblent épanouis. Ils chantent, dansent et rient à gorges déployées.

Je crois qu'ils leur arrivent même d'aider leurs femmes aux travaux des champs...

Par contre, certains colons belges sont répugnants. Ces minus traitent les « boys » de macaques et croient que « Bwana » veut dire seigneur. C'est positivement révoltant et écoeurant.



Formation de Harvard T6.

Après un vol avec un élève, le Capitaine Henry Hubert Huybergen dit HHH ou H3, met l'avion hors service en écrivant : « Fait des bonds à l'atterrissage ». Le chef mécano, sur un ton sarcastique, demande au Major Wathieu comment il peut régler ce problème... H3 reçoit quatre jours d'arrêt. Wathieu n'apprécie pas ce genre d'humour !

En solo et au moment du décollage, je perds 50% de la puissance, manettes à fond. Un contrepoids de l'hélice s'est brisé et l'hélice continue à tourner par habitude. Avec une piste de quatre kilomètres, j'aurais pu me poser dix fois. Au contraire, je décolle et me farcis un circuit au ras des arbres. Je ne suis vraiment pas doué. À l'avenir, il faudra que j'améliore mes réactions.

Depuis notre entrée à la Force Aérienne, nous sommes quatre inséparables : Jean-Marie Systemans, Pierre Dumoulin (le meilleur de la promotion), Xavier Janssens (qui fera une

carrière éblouissante) et moi-même. Mais voler n'est pas sans risque et un an plus tard, les deux premiers se tuent, l'un en F-84F, l'autre en Hunter 4.



Les rescapés de Kamina...

Finalement, je fais partie des 43 survivants qui arrivent à Coxyde pour voler sur jets. Nous sommes la dernière promotion à voler sur Meteor (la Chasse) et la première à voler sur T-33 puis F-84F (chasseur-bombardier).

Je choisis le Meteor. Un rêve devient réalité.

Je totalise 240 heures de vol, mais mes performances aux cours au sol et en vol sont loin d'être impressionnantes.



Le Meteor F.4 EF 31 en formation au-dessus de la base de Coxyde. (Coll. SBAP)

La chance veut que mon moniteur soit l'un des meilleurs ; il s'agit de « Mimile » Chatelain.

Le Meteor est un merveilleux avion d'entraînement, mais sur un moteur, il n'est pas facile à contrôler. Par moment, je transpire à grosses gouttes.

Heureusement, Coxyde en été est un endroit très agréable et la bière bon marché.

Au fil des entraînements (Acro, dog fight, formation serrée, navigation, etc...), vingt élèves sont jugés inaptes. À la suite de cette sélection, l'atmosphère entre moniteurs et élèves s'est fortement détendue.

Je passe l'examen final en acro avec Bill Ongena. Je suis le programme imposé et s'il n'y a pas de quoi se monter le bourrichon, je suis plutôt satisfait. Bill reprend les commandes, coupe un moteur et me fait une démo d'une précision écœurante, de quoi me faire réaliser que pour arriver à la cheville de ces « grosses pointures » le chemin sera long et probablement inaccessible.

Enfin, en octobre 1956, nous sommes 21 à recevoir ces ailes tant convoitées. Je vais pouvoir assouvir ma passion. Avec quelques moniteurs, nous célébrons pendant trois jours. La joie et le soulagement sont indescriptibles. Grâce à mes différents instructeurs, « I made it ! ».



*Fin d'OTU-Operational Training Unit à Coxyde. Paul est debout au centre, à gauche du Major Techy.
(Ph. X. Janssens)*

Quelques mois plus tard, je suis muté à la 26^e Escadrille de chasse à Bierset (Liège) sur Meteor 8. Le C.O. (Commanding Officer) est le commandant Alain Blume.

Lorsque je me présente à lui, il a les pieds sur son bureau et lit un album de Tintin... « Le sceptre d'Ottokar ». Il passe mon CV en revue, puis me conseille non seulement de m'intégrer, mais de me mettre rapidement au niveau des autres pilotes car, dit-il : « Cette escadrille est la meilleure. Et le meilleur... c'est moi ! », et il l'est...

L'ambiance dans cette base est incroyable. Le patron est le Colonel Collignon, « shot down » le 6 juin 1944 en Normandie et libéré deux jours plus tard. Le numéro deux, Raymond Lallemand, fameux pilote de la RAF de 40-45 et le numéro trois, Alain Blume.

Nous sommes en pleine guerre froide avec l'Est. Aussi, dog fights, vols à très basse altitude et acro en formation serrée ont la priorité ainsi que l'entraînement au tir Air-Air sur cible tirée

par un autre Meteor. Nous devons être prêts pour la période de tir à Sylt dans le Nord de l'Allemagne.



Formations de Meteor. (Coll. SBAP) Le Perron Liégeois au meeting à Bierset en 1958. (T. Grisard)

Je profite d'un vol sans leader pour survoler la maison de mes parents. Ne voulant pas avoir d'ennuis avec mon père, je reste à plus de 1.000 pieds. Il regrette que je ne sois pas passé plus bas... Plus tard, ils auront l'occasion de me voir en vista vision.

Ma mère me recommande la prudence. D'après elle, je vole beaucoup trop vite et je me penche beaucoup trop dans les virages !!!

C'est à cette époque que je fais plus ample connaissance avec une jolie Liégeoise, du nom de Nell. Après une soirée dansante, elle se propose de me reconduire à la base. Elle me tend les clés de sa voiture. Je n'ai jamais conduit de ma vie, n'ayant pas les moyens de m'en acheter une. Elle insiste. Pour Nell, il est impensable qu'un pilote de jet ne sache conduire. Résultat... plus de voiture. Sinistre total ! Pas une égratignure pour Nell et sept semaines d'hôpital pour moi.

Cette gamine qui n'a pas encore 18 ans, s'est occupée de tout durant mes douze heures de coma. Impressionnant ! En 2010, nous avons célébré nos 50 ans de mariage.

Départ pour Sylt par un temps infect : maximum 500 pieds de plafond et un peu de pluie. Je m'accroche à l'aile de mon leader comme un désespéré. Je suis à l'extrême droite et n'aperçois plus les trois autres avions de la formation alors que nous sommes quinze. Comment le C.O. Blume a pu naviguer à cette altitude avec quatorze avions dans son aile restera un mystère pour bon nombre d'entre nous.

En tant que nouveaux, nous devons faire deux vols ciné, avant de commencer à tirer des obus de 20 mm. Aux innocents les mains pleines ! Je score 47% lors de mon premier tir. Je pense que c'est à ce moment que le CO Blume m'a remarqué.



À Sylt...



En compagnie d'une beauté locale et Tony Muls. (T. Grisard)



L'ambiance qui règne au sein de l'escadrille est idyllique. Nous sommes lâchés sur Hunter 4 et Hunter 6. Tous les soirs, sortie à Liège et environs avec Thierry Grisard, mon meilleur ami jusqu'à ce jour.

Le meilleur conseil que le C.O. m'ait jamais donné : « Durant ta carrière, n'oublie jamais les mécanos. On parle rarement d'eux. Personne n'est indispensable, mais eux le sont ».



Hunter de la 26^e Escadrille à Bierset-Liège. (Coll. SBAP)

(En novembre 2000, le Colonel Aviateur Alain Blume a publié un ouvrage constitué de récits autobiographiques. Il raconte notamment un combat aérien entre quatre Hunter VI et quatre Sabre F-86 canadiens. Font partie de la formation outre le CO, Thierry (Chéry) Grisard, Pelle et Pierre (Mousse) Vermoesen. Ce récit figure en annexe A.)

L'année suivante est une année faste... ou devrais-je dire « néfaste ».

Après chaque mission, il est prévu de faire un peu de « dog fight... ». Nous sommes à la Chasse... ! À 20.000 pieds à l'Ouest de Liège, mon numéro deux se met en vrille. Après que l'avion ait fait deux tours, l'ailier panique et s'éjecte. L'avion sort de vrille et après avoir fait de nombreux et très larges virages, percute une maison. Bilan : sept morts.

Domage aux tiers égal rapport de police pour les deux intéressés !

Quelques semaines plus tard, je suis l'officier en charge des vols. Les météorologistes me suggèrent de rappeler tous les avions car un orage se dirige vers la base.

Les deux dernières paires ne sont plus qu'à quelques minutes de la base. La première se pose suivie par Alain Blume, leader de la seconde. Mais où est donc son numéro deux ? Alors que de grosses gouttes commencent à tomber, ce dernier se pose aux 2/3 de la piste !! Il traverse la route qui borde l'aérodrome et termine sur le ventre. Dégâts aux tiers ? À nouveau, Dardenne et le pilote concerné doivent s'expliquer... devant les deux mêmes policiers.



La 26 à Sylt en Hunter 6. Pelle est accroupi au centre. (T.Grisard)

Un mois plus tard étant le « chase pilot » d'un jeune arrivé récemment à l'escadrille, nous nous retrouvons en finale, volets et train sortis, très loin et trop bas.

Lorsque je réalise que mon moteur s'est éteint, j'aurais dû m'éjecter, mais le Hunter plane si bien que j'espère parvenir à survoler la carrière de sable qui se trouve sur ma trajectoire.

Au moment où la paroi de la carrière est devant moi, je tire gentiment sur le stick. L'avion se cabre et la queue de l'avion percute le bord de la carrière. Sur ma lancée, je traverse un arbre, y laisse la roue de nez et termine ce cross-country un rien mouvementé 300 m plus loin.

Après avoir vu où l'avion a touché, j'ai eu une peur rétrospective. Le brave vieux qui était assis en-dessous de l'arbre a eu encore plus peur que moi ! Les deux mêmes policiers viennent m'interroger... « Encore vous mon lieutenant ? ». « Oui messieurs, vous m'en voyez désolé ! ».

Je redoutais la monotonie, mais je n'en demandais pas tant !

Il ne faut pas s'étonner si après quelques années, ma figure ressemble à une carte aux 100.000 millièmes...



Lors de la dissolution de la 26^e Escadrille à Bierset. (Pelle est accroupi, le 2e à gauche). (T.Grisard)¹

En 1959, je me retrouve à Florennes - à la 3^e Escadrille - sur F-84F.



F-84F de la 3^e Escadrille. (Coll. SBAP)

Par rapport au Hunter... un veau. Les États-Unis ont envahi l'Europe avec leurs fonds de tiroir.

¹ Nous reconnaissons quelques fameux pilotes : Jean Feyten, Alain Blume (CO), Thierry Grisard, Bob Saussez, Pelle, Roger Köller, Pierre Vermoesen et Jos Lelotte.



La 3^e, un fameux squadron... (Pelle est accroupi, le 2e à gauche...!).²

Heureusement, en janvier 1961, grâce à Blume, je suis muté en Corse à Solenzara, comme instructeur de tir air-air. L'île de beauté est à mes yeux la plus belle île au monde. À cette époque, la Corse n'attire pas beaucoup de touristes, à part des Marseillais avec qui nous nous lierons d'amitié.

Nell devient vite populaire. Une étrangère, « une pinsoute » comme disent les Corses, qui force avec sa 2CV un barrage de police afin de secourir deux couples d'amis corses entourés par les flammes, cela mérite le respect. Ce feu de forêt détruira 2.000 ha de pins.

Nous sommes les voisins de la famille Manca. Ils sont propriétaires de l'hôtel « Mon rêve » à Tarco, le long de la plage. Des gens remarquables. Ils sont Corses avant d'être Français. L'île leur appartient. Les visiteurs sont les bienvenus à condition qu'ils respectent l'environnement et s'adaptent à leur façon de vivre.

Nous nous éclairons à la lampe à pétrole et lavons notre linge à la rivière... mais nous sommes au paradis. Le casanis (pastis) coule à flot et les Corses nous ont adoptés.

J'ai l'habitude de saluer nos amis en passant plus bas que la terrasse de l'hôtel à la plus grande joie des quelques touristes qui prennent leur repas, puis je continue mon virage afin de donner une poussée d'adrénaline aux baigneurs. Jusqu'au jour où je me retrouve nez à nez avec le mat d'un voilier. Je l'évite de justesse, mais le jet de mes réacteurs renverse le voilier et ses quatre occupants sont expédiés à l'eau. Je m'empresse de rentrer à l'hôtel. C'est incroyable... Ce couple et leurs deux enfants sont ravis de faire ma connaissance et ne parlent plus que de cette amusante expérience, alors que j'offre tournée sur tournée à toute l'assemblée. Ce n'est pas payer fort cher une telle incartade.

² De gauche à droite, debout : Marcel Terrasson, Robby de Bruin, Wilfried Meert, Gus Janssens, Pierre Vermoesen, Chris Sauvage, Charles Rihon, Renard, Marcel Deknop.
Accroupis : Baudouin, Pelle, Roger Galloo, Paul De Clerck, Raf Van Damme, Dhynes (CO), Albert Ramaeckers et Michel Barthélemy.



Un Meteor du flight de remorquage en Corse. (Coll. SBAP)

Par contre, si je n'arrête pas de faire le con, je serai bientôt candidat pour l'Oscar réservé aux imbéciles. Le Meteor n'avait que cinq fréquences radio et aucun instrument de navigation. Sur un vol Florennes-Istres (Marseille), le temps est infect. À 30.000 pieds, je traverse orage après orage et ma radio est morte.

Après 1.20 h de vol, je commence à descendre en espérant rencontrer une éclaircie. À 5.000 pieds et toujours dans la crasse, je devrais m'éjecter. Car comme chacun sait, en cherchant le sol alors que la visibilité est nulle, on le retrouve généralement au moment de l'impact.

Je me traite de tous les noms d'oiseaux, mais à vitesse réduite, je continue à descendre. Plus bête que moi on meurt. ! Quand soudain, des arbres !!! Je tire 5 g et sort des nuages à 100 mètres au-dessus d'une forêt !!!

Durant tout ce vol, j'ai agi comme un vulgaire débutant et ne dois ma survie qu'à la chance.

En 1963, je suis de retour à Florennes, mais à la 2^e Escadrille.

Jo Marettte devient notre C.O. C'est un pilote hors classe. Il a de l'autorité, mais n'en abuse pas. Toute l'escadrille est derrière lui.

Il m'autorise à former une patrouille acrobatique. Pour lui, nous ne sommes pas seulement des bombardiers, mais aussi des chasseurs, malgré un handicap,... le F-84F !



F-84F en configuration « Strike » avec trois bidons. (Coll. SBAP)

Chaque escadrille doit avoir quatre pilotes Meteor pour tirer les cibles air-air. Nous sommes trois à avoir volé l'avion, mais J-P Quodbach me harcèle. Il veut être lâché sur Meteor et bêtement j'accepte.

Nous décollons de Coxyde et chemin faisant, nous sommes attaqués par tout ce qui vole. S'en suit une mêlée générale. Nous nous retrouvons près de Liège et je n'ai plus que 60 gallons de carburant et JP, 80. Nous approchons de Florennes sur les chaussettes. Je prends un peu d'altitude, car au compteur, j'ai zéro ! JP m'annonce 20...

Je profite de mon excès d'altitude pour prendre de la vitesse et durant le break, les deux moteurs s'arrêtent. Je parviens à atterrir mais empêche JP de passer sur le « taxiway » et ses moteurs s'arrêtent également. Les explications données au commandant de la base sont des plus nébuleuses mais semblent suffire. Il serait grand temps que je devienne plus mature !

En tant que « flight commander », je dois entraîner les nouveaux pilotes à devenir opérationnels. L'un d'eux s'appelle le Duc, (Ducat) et un autre est Mich Mandl (futur chef d'État-major de la Force Aérienne). Mes méthodes ne sont probablement pas très orthodoxes. Mais dès le premier vol, dog fight et acro en formation serrée sont au programme. J'ai beaucoup de chance, car je suis tombé sur les meilleurs.



Pelle, un leader né... Photos prises par JP Quodbach en RF-84.³

En prévision du départ du C.O., je prépare certains pilotes afin de présenter une patrouille acrobatique de neuf avions. Lors d'un vol avec le Duc, on se fait attaquer par deux avions de l'escadrille. En quelques minutes nous sommes derrière eux, car ils viennent de décoller et sont donc plus lourds. Je suis derrière le leader et il m'en fait voir de toutes les couleurs. Au moment où il passe sur le dos, je réalise que nous sommes beaucoup trop bas et que ça ne passera pas. Je dégage et m'en sors en prenant une vallée en enfilade. Le temps de reprendre mes esprits et mes repères, je vois l'avion qui explose à côté du village de Crupet. Vision d'horreur ! À vingt mètres près, l'avion pulvérise une dizaine de maison. Il n'y aura heureusement aucune autre victime. Avec le Duc, nous faisons la une des journaux. Malgré que je ne sois pas rendu responsable de cet accident, je me serais bien passé de cette publicité.

³ A gauche Guy Oger, à droite J-M Dupont et dans la box, Charles de Fabribeckers.

En Corse, on a dit que c'était moi qui ai péri dans l'accident. Aussitôt une famille corse offre une partie de son terrain et le père Manca est disposé à construire un mas pour que Nell puisse vivre près de chez eux.

Deux femmes promettent de porter le deuil deux ans supplémentaires à ma mémoire. C'est symbolique, bien sûr, mais c'est unique dans la région car après tout, nous ne sommes que des étrangers... des pinsouts !

J'ai également droit à un éloge funèbre. Il m'est dédié par Eugène, le cantonnier : « À force de faire le con, cela devait lui arriver ».

C'est avec beaucoup d'émotion et de reconnaissance que Nell et moi irons remercier mes amis.

Quelques mois plus tard, nous nous attendons à un Taceval (*Évaluation Tactique*). Durant ces manœuvres où nous simulons le déclenchement d'une guerre, l'avenir des grands patrons est en jeu. Il s'agit des colonels Roger Taymans et Paul Dewulf ainsi que des majors René Soufnonguel et Jo Murette.

Je suis à Solenzara en charge de la moitié de l'escadrille pour une période de tir air-air. Grâce à la collaboration des mécanos, nous passons le week-end à l'étranger. Avec une section de quatre avions, je suis à Athènes. À notre retour, nous remercions les mécanos en les invitant à un drink afin de déguster les différents alcools que nous avons ramenés.

C'est à ce moment que le Taceval est déclenché à Florennes. Nous sommes dimanche en fin d'après-midi. Sans que j'ai eu à intervenir, les mécanos ont désarmé les avions, monter les bidons et fait les pleins de carburant.



Retour précipité de Corse pour participer au Taceval... (Coll. SBAP)

En moins de vingt minutes, les huit avions sont en l'air avec un jeune leader... Gus Janssens. Cet exploit contribuera incontestablement à décrocher la plus haute distinction : le « rate one » pour la 2^e Escadrille.

Seul un C.O. qui inspire tous les membres de son escadrille peut atteindre un tel objectif.



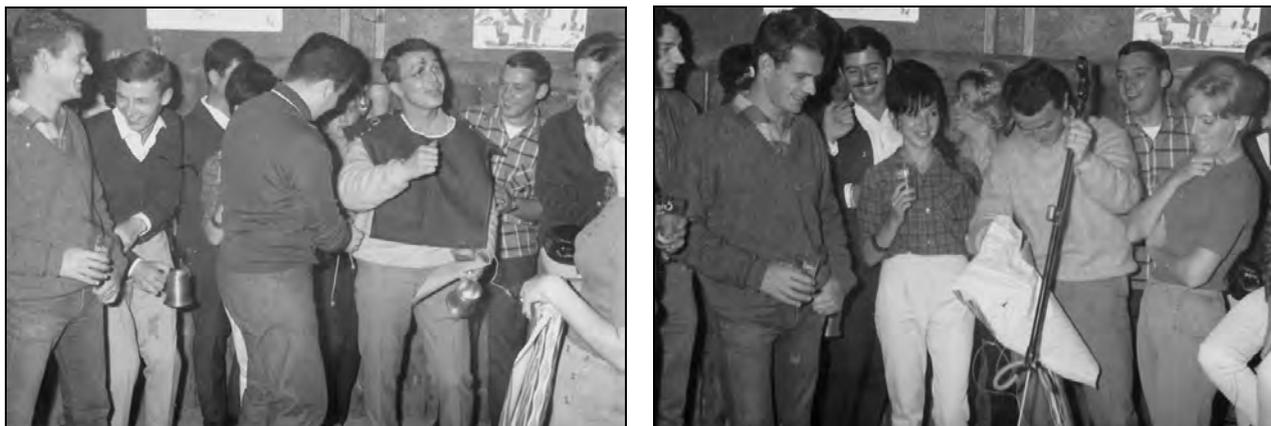
Démo au sol... « Going in for a loop ! », lors du départ du CO Marette. Remise d'un petit cadeau au CO.

Ainsi se termine les douze plus belles et excitantes années de ma carrière. Il est temps que je me prépare à rejoindre une compagnie aérienne et assouvir mon désir de faire le tour du monde en 30 ans.



Le dernier vol comme leader de la formation, le 31 septembre 1966. (Ph. MM)⁴

⁴ Font partie de la formation : dans l'aile droite Ducat et Oger, dans l'aile gauche Dupont et Mandl. Dans la « box » : Melchior, Nicolai, Radoux et de Fabribeckers comme dernier charognard.



Décision du Sqd : Pelle est nommé commandant et reçoit les attributs du chasseur marin. (Ph. MM)

La carrière civile

En octobre 1966, je suis engagé à la Linair. C'est une petite compagnie belge qui dessert les camps pétroliers de la Libye à partir de Benghazi et Tripoli. Je suis co-pilote DC-3. Avec les commandants Jack Siroux et Max Popp, c'est un plaisir. Avec d'autres, c'est l'enfer. La transition de l'Air Force à l'aviation civile est rendue moins pénible par le fait que le Sahara est fascinant et qu'atterrir dans la mer de sable ou durant une tempête de sable sont de véritables défis.

Max me fait découvrir les innombrables possibilités de cet avion de légende et grâce à lui, le n'aurai pas trop de difficultés à passer le test de commandant.



DC-3 de la Linair. (S. Dardenne)

Lors d'une escale à Tripoli, nous passons la soirée chez Jack. Il m'a proposé de prendre un bain. Je dois préciser qu'afin de se protéger des tempêtes de sable, les fenêtres sont toujours fermées hermétiquement. Alors que je me prélassais dans mon bain, le chauffe-eau fonctionnant au gaz a consommé tout l'oxygène de la salle de bain. Au moment précis où je perds connaissance, Nell veut entrer pour me demander une cigarette. Ne recevant aucune réponse, elle enfonce la porte et parvient à me ranimer après 30 minutes de bouche à bouche. C'est la deuxième fois que je risque de passer l'arme à gauche. Une fois de plus Nell est à mes côtés.

La « guerre des six jours » commence le 6 juin 1967. D'après la radio du Caire, Nasser entre en vainqueur à Tel Aviv. En fait, ce sont les Israéliens qui se baignent dans le Canal de Suez. L'armée libyenne qui s'est mise en route pour avoir sa part du gâteau fait demi-tour et rend les Anglais et les Américains responsables de la débâcle. L'OPEP arrête l'exportation de pétrole ce qui nous oblige à évacuer tous les étrangers qui travaillent pour les compagnies de pétrole. J'accepte la mission à condition que ma famille puisse m'accompagner sur tous les vols. Beaucoup de propriétés appartenant aux Juifs libyens brûlent et Nell est la seule femme à ne pas avoir suivi l'exode des épouses. C'est ainsi que Nell donne 85 heures de cours particuliers à notre fille Karine à bord du DC-3.

Dans le bureau des opérations de l'aéroport, un pilote suédois a inscrit : « Visitez Israël et ses pyramides ». Il y a un inconscient parmi nous. Je m'empresse de quitter le bureau...
28 jours après l'embargo sur le pétrole, la Libye est obligée de reprendre ses exportations.

Au mois d'octobre, nous réalisons un rêve : visiter le Caire. Cette visite qui sera suivie de nombreuses autres restera inoubliable. Nous sommes les deux seuls touristes. N'être que deux pour assister au « sons et lumières » sur le plateau de Gizeh est une expérience unique.

Je reprends mes activités cette fois au départ de Tripoli sur DC-3 et F-27. Je continue ainsi à accumuler les heures de vol ce qui va me permettre d'être engagé par la compagnie East African Airways à Nairobi au Kenya.

Pendant mes derniers mois à la Linair, j'aurai Jean Derycker comme co-pilote. Par la suite, nous aurons souvent l'occasion de voler pour les mêmes compagnies. L'amitié qui lie les pilotes est unique. 43 ans plus tard, nous sommes toujours aussi proches.

Si je suis reconnaissant à ceux qui ont guidé mes premiers pas dans l'aviation civile, c'est cependant sans aucun regret que nous quittons la Libye et ses habitants inhospitaliers ».

Suite de la biographie (par Michel Mandl)

Pelle, s'envole donc pour le Kenya et va y opérer sur trois types d'avions différents : Twin Otter, Fokker F-27 et DC-3. Très rapidement, il gravit les différents échelons de formation pour terminer comme instructeur sur ces trois appareils.



Le Twin Otter.



Le Fokker F-27.

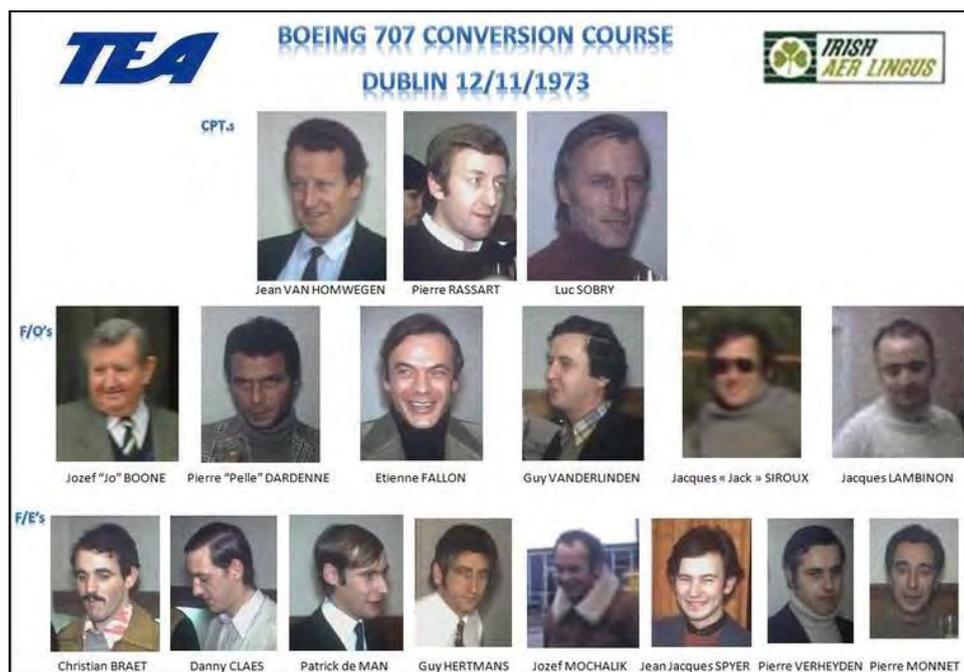


Le DC-3.

Au cours de ce séjour au Kenya, Paul recevra la mission de convoier comme leader de la formation, trois appareils Noratlas 262 de Nairobi au Canada, vols dont il s'acquittera avec brio.

Ce n'est pas de gaité de cœur que les responsables de la compagnie voient Pelle leur annoncer qu'il a la possibilité, après avoir obtenu une licence du « Transport Public » en Suisse avec équivalence de la licence belge, d'aller voler sur jet en Belgique.

Pelle a effectivement l'occasion de passer sur B-707 à la TEA, la compagnie de Georges Guttelman qui a vu le jour en 1971. Il y retrouve quelques anciens de l'Air Force (Jo Boone, Étienne Fallon), un ami d'enfance comme chef pilote, Eddy Lejeune et des plus jeunes notamment Jean-Jacques Speyer comme flight-engineer. La conversion est assurée par Air Lingus à Dublin, fin 1973. Pelle et Nell rentrent donc au pays en 1974.



Au milieu, Jo Boone, Pelle, E. Fallon, Guy Vanderlinden et Jacques Siroux. (Coll. G. Vanderlinden)



B-707 de la TEA.



*À ses côtés, Jo Boone, les hôtesse et le « flight engineer », JJ Speyer.
(Ph. JJ. Speyer)*

Il passera deux années à la TEA avant de s'exiler cette fois en Orient pour la compagnie Singapore Airlines et y voler outre le B-707, les « wide-bodies » DC-10 et B-747.



B-747 de Singapore Airlines. (Ph. G. Vanderlinden)



B-707 et Mc Donald Douglas DC-10.

En 1981, Pelle quitte Singapore⁵ et entre à la Saudia Arabian Airlines pour y voler sur Lockheed Tristar et Airbus A300-600R.



Lockheed Tristar à la Saudia. (Ph. G. Vanderlinden)

L'Airbus A300 lui permet d'entrer en contact avec le centre de formation à Toulouse et d'y être engagé pour les cinq dernières années de sa carrière. Comme chef instructeur, Pelle aura

⁵ On raconte que le directeur des opérations a pris un jour « off » après que Pelle soit venu lui annoncer qu'il quittait la compagnie...

une énorme responsabilité dans la formation des nombreux équipages de la quasi entière flotte des avions Airbus : A300-600R, A310, A320, A321, A330 et A340.



L'Airbus A300-600. (Ph. G. Vanderlinden)



L'A340.

La retraite

En 1995, Pelle et Nell se retirent en Espagne à Moraira dans la province de Valence, pour y jouir d'une retraite bien méritée... Pour Pelle, une carrière « *fertile en événements... au-delà de toutes mes espérances* », comme il l'a précisé en début de récit.

À Moraira, Pelle fait la connaissance d'une association britannique d'aviateurs, la « RAF Aircerw association Costa Blanca branch ». Il y rencontre des passionnés d'aviation qui comme lui ont sillonné le monde à bord des avions les plus divers. Son tempérament généreux d'organisateur l'amène ainsi à s'investir pleinement dans les diverses activités de cette sympathique organisation. L'actuel président, Mr Brian Weskett, membre d'honneur des Vieilles Tiges, a tenu à lui rendre hommage. Son propos figure dans la rubrique « Témoignages ».

.Le 29 décembre 2013, Paul est enlevé inopinément aux siens à Benidorme, après une courte maladie. Il avait 79 ans.

L'enterrement a eu lieu à Javea le 2 janvier 2014 en présence de la famille et de nombreux amis notamment de la « RAF Aircrew association » dont Pelle comme précisé, était un membre fort apprécié.



Oraison funèbre (*prononcée par Michel Mandl*)

Dear Nell, dear family, dear friends,

Our friend Paul has taken off for his last flight, as we use to say in our aeronautical world. Those who know him well, and most of us here present do, will tell you that “Pelle” as he was called by his friends, was a most attaching person. How could I otherwise explain our friendship that lasted for about 50 years?

I arrive at Florennes air base as a young pilot in May 1966. Pelle leaves the Air Force six months later after having spent 12 years as an officer pilot on combat aircraft. Those six months I was in his vicinity, and I would like immediately to add and in the vicinity of Nell because they were a great couple, have deeply impressed and marked me. It explains why today I feel much honored to bring him a well-deserved and last tribute.

Pelle has a lot of good friends in the Air Force who could tell you about his flying career as fighter pilot better than I do. All agree, and I have received the last days a lot a mails in this sense, that Pelle was a very gifted pilot. He flew successively and successfully on Meteor, Hunter and F-84F.

In 1960, he went with Nell for three years to Corsica as towing pilot and gunnery instructor. A memorable stay for both of them. In 1963, he was posted to the 2nd Sqd in Florennes where we met three years later, as already explained. In a few months’ time, Pelle succeeded bringing us as young pilot at a reasonable operational level on F-84F.

At the end of the week, every Friday, he tried to have 9 aircraft serviceable for an aerobatic flight. Those involved will never forget. The squadron spirit he created is undoubtedly something we tried to transmit on our turn to our successors.

In the year 2000, as Chief of Staff of the Belgian Air Force, I had to close down 2nd Sqd, the squadron I spent more than ten years. Pelle and Nell were present. The words I pronounced that day were inspired by Pelle’s attitude: “We do not take ourselves seriously but what we do, we try to do it seriously”.

After his military years, Pelle went to Libya flying on DC-3. Having accumulated a lot desert flying hours, Pelle moved to Kenya with Nell to fly in the East African Airways airline. He became rapidly chief pilot on three different aircraft. From there, he came back to Belgium to fly Boeing 707 at TEA. After that he had successively a contract with Singapore Airline and Saudi Airline. He ended his flying career in Toulouse, as chief instructor on Airbus with Aerospatiale. Wherever he went, his skills were unanimously appreciated.

I would like to add that I consider myself and I know it is also the case of a lot of persons present here but also for those who could not join us today, I feel very privileged to have met Pelle and Nell and to be able to consider myself amongst their friends.

I would like to end by using the words written by a certain William Blake some 200 years ago at a time aircraft were not yet thought off.... I think they are appropriate.

I'm standing there on the beach

A sailboat is leaving in the morning breeze, departing to the ocean.

She is a beauty, she is live.

I'm watching here till she disappears on the horizon.

*Somebody next to me asks: "She is gone! Where is she going?"
Out of my sight. That's all.*

*Her mast is still as high.
Her hull is still capable of carrying people to their destination.
Her disappearing out of my sight is in me,
Not in here.*

Just when someone next to me says:" she is gone"!,

*Others seeing here pointing over the horizon, coming to them,
Expresses with great joy: "There she is".*

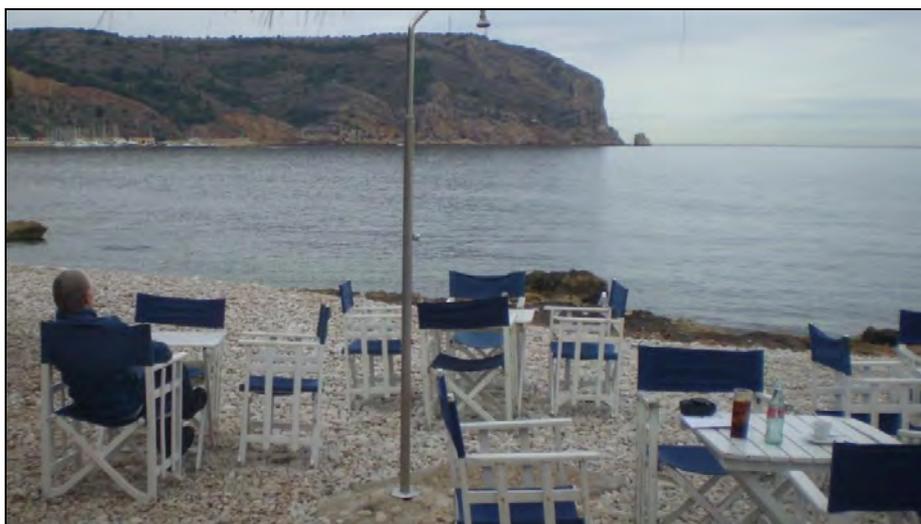


Photo prise à Javea avant la cérémonie d'hommage.

Finally I would like to say some words of thank to Nell and to the family for the way Pelle has been taken care during his last days and moments. It has been very difficult but you succeeded in giving him the rest, the serenity to leave in dignity. For that we are most grateful to you. Many thanks.

Anecdotes et témoignages

Brian Weskett, président de la RAF Aircrew association Costa Blanca branch,

I first met Paul, "the bloody foreigner" as he was affectionally known when he joined our association in February 1997.

Paul was a character of immense energy and commitment and he quickly established himself as a popular and active member of the Branch. He was always prepared to help and contribute to all the activities. Soon after joining the Branch he volunteered to serve on the Social Committee organizing lunches and functions. I well remember shortly after I was appointed Chairman, the then Social Secretary resigned and returned to the UK with family problems; I needed a replacement quickly and I immediately thought of Paul. I explained the situation to him and briefed him on what the job would entail. He immediately showed interest and obvious enthusiasm but he was worried that his English was not good enough. I terminated the interview by saying "you've got one month to learn – get out"! He saw the funny side of my comment and broke into a typical deep laugh. He assumed this appointment over 13 years

ago and was the organizer, point of contact and director of operations for an enormous number of Branch functions. Unfortunately ill health finally persuaded him to retire, but no sooner had he informed the Committee of his pending retirement, he passed away.



Pelle avec ses amis du RAF Aircrew association.

Paul displayed the highest of personal standards and expectations. He led the Social Committee by personal example and his team showed the greatest respect for his leadership and guidance. He generated a strong team spirit that in turn provided the Membership with the highest of quality functions. He was an excellent role model and he earned the respect of all the Branch Members. Much of the continued success of the Branch is due to the way Paul made Members want to attend and be part of functions run by the Social Committee. We owe a great debt of gratitude to Paul's hard and diligent voluntary work and it's right and proper that Paul's contributions to the Branch should be recognized. He will be sadly missed.

Mail de Xavier Janssens, colonel Aviateur et membre VTB, après l'enterrement

« Ce ne pouvait être mieux et ton hommage est vrai et magnifique. Je suis heureux que Nell fut si bien entourée. Son départ fait mal car c'est aussi à nos 20 ans que Pelle nous fait penser, mais que de merveilleux souvenirs ils nous laissent et il nous laisse avec notre brillante et un peu folle 131^e Prom, Meteor, Hunter et F-84F.



Pierre Dumoulin, Pelle et Xavier Janssens.

Je me souviens de notre conversion à Kleine-Brogel, au débriefing d'une première mission solo « High Level », axe de grimpe Nord-Est. Pelle revient de mission et explique que pendant la grimpe il s'est assoupi. Enfin au « level out », il se réveille et que voit-il sous lui ? Des icebergs ! Il a tout de même bien aimé le F... et lui en a fait voir de toutes les couleurs. »

Le petit mot de Pelle aux anciens de la 2^e Escadrille

Quelques mois avant son décès, Pelle adresse le mot suivant aux anciens de la 2^e dont l'escadrille est dissoute en 2000. Ceux-ci se réunissent chaque année au mois de février à la base de Florennes. C'est l'occasion de chaleureuses et sympathiques retrouvailles.

J'apprécierai si tu pourrais faire savoir aux anciens, comme bien, grâce à eux, j'ai passé les trois dernières années de ma carrière militaire, dans un esprit de camaraderie For du Common. Je tiens tout spécialement à remercier nos mécanos, grâce auxquels, je n'ai pas eu le moindre problème au F34F, mais également pour m'avoir sorti de la Tierde lorsque, en volant probablement trop bas, j'ai coupé en deux un bidon de 400 G en coupant un câble électrique qui traînait dans le coin et alimentait la ville de Sedan. Devant Techy il transformait mon bidon, en bombe hafal. La 2^e était la meilleure - et la seule Rate 1 en TACEVAL. surtout grâce à eux.
Boris & Alagoz. Pelle

Dans ce petit mot, il est question de « remerciements aux mécanos » notamment à la suite d'un vol à **trop** basse altitude...

Nous avons retrouvé un témoin de l'incident... **Eugène Chevalier**. Voici son récit.

« Cela devait être en 65. Pelle avait le "lead" et on décolle après 17 h pour une « Nav. Belgique ». Les avions étaient en configuration strike : le bidon 450 (*Gallons*) gauche enlevé et remplacé par deux 260 en position externe. Après le décollage, le Pelle file sur Givet. Nous passons Sedan (Nav. Bel !) et là il enfile la vallée de la Meuse au raz du deck (il était très bas !). Je reste un peu en retrait sur les collines ouest alors que nous descendons plein sud à 400 kts. Un peu avant Commercy (Nav. Bel !), le Pelle « pull up » brusquement et m'appelle en « close » en battant des ailes et là horreur et putréfaction, son (*bidon*) 450 a vraiment une sale gueule ; il a dû toucher une ligne à haute tension. Nous faisons demi-tour et il se pose avant moi ayant perdu pas mal de fuel. Lorsque j'arrive à mon tour au parking de l'escadrille, le bidon abîmé a déjà disparu. La mécanique lui en a trouvé un autre qui traînait dans un coin. Les chefs n'en n'ont jamais rien su... C'était le bon temps ! GG. »

Réaction du Colonel Piet Claes, membre VTB

Beste Mich, Oprechte dank om me te laten deelnemen aan het afscheid van mijn goede vriend Pelle Dardenne, die me steeds is bijgebleven met zijn uitroep "notre éclaes national". Ik heb hem steeds bewonderd voor de deugden, die u zo passend in uw speech hebt verwoord! Moge hij een happy landing maken.

Témoignage de Jacques Siroux, commandant de bord et membre VTB

« Cher Michel, Merci ! Très beau speech ! Les mots exacts pour notre ami Pelle... Sa photo m'a donné à nouveau les larmes aux yeux... J'ai eu mal ! J'ai attendu jusqu'aujourd'hui pour téléphoner à Nell. Nous avons parlé assez longuement nous remémorant la vie et les endroits où nous avons vécu ensemble et dont tu parles dans ton discours. (Linair en Libye, TEA à Bruxelles, SIA à Singapour). Toute une vie bien remplie de faits aéronautiques enrichissants et une réussite parfaite ! Quel pilote ! Ci-après, quelques photos.



Serge et Carine, Jacques Siroux, Nell et Pelle.



Pelle et quelques ami(e)s dont Jo Murette à gauche.

Je me souviens de quelques « petits mots » de Pelle...

En DC-3 en Libye en 1968 :

« Je préfère crever la gueule ouverte dans le désert plutôt que de ne pas trouver ce p... de campement ! ». Nous l'avons finalement trouvé après quelques « square search ».

« Avec ces gros pneus, l'atterrissage n'est pas facile... on REBONDIT !!! ». Pelle ouvrait alors la porte du cockpit et hurlait « Oxygène !!! On monte !!! »...

Témoignage de Guy Vanderlinden, pilote TEA, Saudia et Singapore Airlines, membre VTB

“Het was met grote emotie dat wij het overlijden van “De Pelle” hebben vernomen. Helaas moeten we vast stellen, hoe vergankelijk wij zijn. Het was een eer voor mij hem als vriend gekend te hebben. Het was een heerlijke tijd met ons alle, met inbegrip van Basile Bastin.

Ik heb één verhaaltje over “Pelle”,

Tijdens de TEA periode was er een vlucht naar Palma, of Malaga. De aangewezen operating captain kwam niet opdagen, de enige beschikbare captain was “De Pelle”. Werd dan ook hoogdringend opgeroepen, maar Pelle was alleen thuis met zijn (toen jonge) zoon Serge. Geen probleem, Pelle arriveerde in Jeans met Serge en deed de vlucht met Serge op de “observer seat”, bijgestaan door de hostessen. Een eerder hilarische situatie. Denk niet dat dit nog mogelijk zou zijn in de huidige dagen.

Met vriendelijke groeten”

Témoignage de Marco Boulanger, pilote Luxair et membre VTB

« La première fois que je l'ai rencontré, fin décembre 1974, c'était sur un vol en B-707 à la TEA de Malaga à Bruxelles. Le Captain était un autre grand Monsieur, Michel Jacob de Beuken, lui aussi parti trop tôt.

Pelle avait un « parlé » extraordinaire. On ne pouvait que l'apprécier.

Mes frères l'avaient croisé au cours de leur tracé respectif et en parlaient toujours avec respect et amitié.

Je l'ai encore rencontré quelques fois avec notre ami Basile Bastin (USAF54F, 26e et 42e) avec qui il était très lié. C'était vraiment quelqu'un de bien. Les voici tous réunis au paradis des aviateurs, le seul qui existe.

À bientôt. »

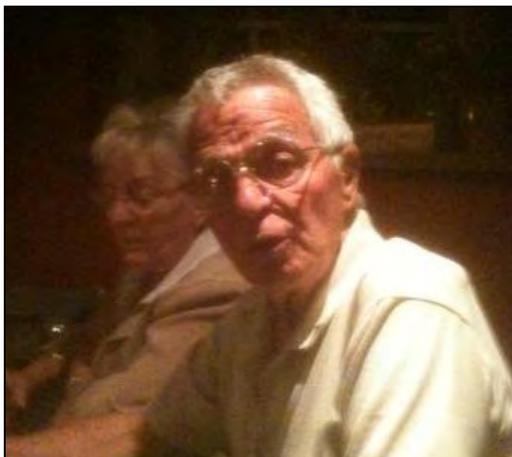
Témoignage de Claude Gillieaux, commandant de bord et membre VTB

« Je peux en dire que j'aurai eu le privilège et la joie d'être son copilote en B-707 avant de devenir captain B-737. C'était un fabuleux pilote et un incroyable boute-en-train qui faisait de chaque vol une partie de plaisir dans un professionnalisme sans faille. Les soirées aux bistrotts ou chez lui étaient extraordinaires : tout le monde était écroulé de rire en l'écoutant. Il rayonnait dans toutes les directions une joie de vivre qui aurait guéri n'importe quel neurasthénique. »

Témoignage de Jean-Jacques Speyer, ingénieur Airbus et membre VTB

« Je suis sous le choc de son décès, ayant été prévenu qu'il était sur le départ mais j'avais ces derniers jours un très mauvais pressentiment! Le Pelle - "Mr 100.000 volts" - était doté d'un sacré spirit et j'ai eu l'honneur de le côtoyer en vol et en équipage à la fois à la TEA et à Airbus. Tout le monde avait de lui un souvenir impérissable, déjà à en témoigner mes interlocuteurs quand j'allais chez Singapore Airlines comme à la Saudia. Sans parler des Anciens de la BAF dont vous êtes d'éminents représentants... Ma dernière rencontre avec lui date du Meeting VTB de Spa d'il y a deux ans et nous y étions ensemble, avec vous...

Il était flamboyant, gardait solidement en main et haut en couleurs la solide torche de la Belgian Air Force... Que d'anecdotes d'aviateurs nous furent contées au fil des années...! »



Spa, août 2010. (Ph. JJ. Speyer)

Témoignage de Marc Legros⁶

Mon cher Michel, Merci de ces photos émouvantes. Tu vois, je ne le connaissais pas ce grand aviateur Paul Dardenne, mais j'aurais eu, je pense, beaucoup de plaisir à le côtoyer.

Que ce visage est rempli d'énergie, de droiture, de force, de détermination. Avec un tel ami, je partirais sans peur comme Nungesser et Coli, vers une traversée de l'Atlantique. Il doit être fier d'avoir eu des amis comme toi. De toute façon, il savait que vous seriez tous fidèles jusqu'à ce que la mort vous sépare.

« Il est désormais ce bel oiseau blanc, au moteur lorraine, qui lui permettra de franchir sans encombre son nouveau ciel, son nouvel espace, ou la pesanteur ou la tristesse, n'existent plus, ou l'illusion qui nous a testée depuis notre naissance, nous laisse enfin apercevoir la pure blancheur, la pure vérité. Il a vu la trouée dans les lourds nuages de l'existence ; il a suivi les rayons, su trouver le soleil, le vrai, celui qui n'éblouit pas.

⁶ Petit-fils de la famille Legros qui a hébergé l'Aviation militaire belge dans leurs ateliers à Calais en 14-18.

Ton ciel, celui que tu aimais tant, est désormais ta maison, ton mess, et tu retrouves tous tes copains, morts aux combats ou par accident, tous les grands pilotes, qui ont tant fait pour l'aviation, le baron rouge est devenu baron blanc, et l'oiseau blanc s'envole de nouveau, de ses eaux froides de St-Pierre et Miquelon (*Au sud de Terre Neuve*). »

Comme il va pouvoir désormais, discuter avec tous ces grands héros. Qu'il vole désormais en paix, dans la lumière des cieux. »

Mot de remerciements de Rudy Blatter (Canada), le beau-fils de Pelle

“Dear Michel,

Thank you for following up again on Paul’s story and extending it to include another chapter of his illustrious life. It reads well and is a great testimony to all of his key achievements – makes for very interesting reading. Chapeau! [...]

I thank you again for your determined commitment to keep Paul’s legacy alive and ensure that his achievements and contributions are well documented.

Best personal regards from a frigid Canada,
Rudy”

Album photos

À Florennes...



En charge des vols à la 2^e Escadrille en 1963.



Pilote en alerte. À remarquer la plaquette :St By



1963 : le C.O. Hubert quitte la 2e. On reconnaît de G à Dr, ..., Bob Gennart, le C.O., Raymond Nicolai, Pelle, Cartiau, Guy Oger, Charles Radoux...



1963 : une pinte à l'escadrille... toujours les mêmes qui doivent travailler...



On se prépare au vol en 1964.



Un moment de détente... la manille !



En campagne de tir en Corse en 1965.



Pelle, Bob Ducat, Jack Lesoil et Toto Laporte.



Les débriefings se poursuivent au bistro... chez Rosette ! Ici en compagnie du C.O. Jo Murette.



Cela discute ferme avec le C.O. et l'ami Nico...



L'entraînement à la mission « strike » (over the shoulder...) se poursuit jusque tard dans la nuit.



Juin 1966 : départ du C.O. Marette. Formation à neuf..., présentation du team.



De G à Dr, Jean-Marie Dupont, Jean Buzin, le C.O., Pelle, Jean Feyten, Jack Lesoil et G. Mullenders.

En Libye... (Ph. Jean De Rycker)



Cockpit du DC-3.

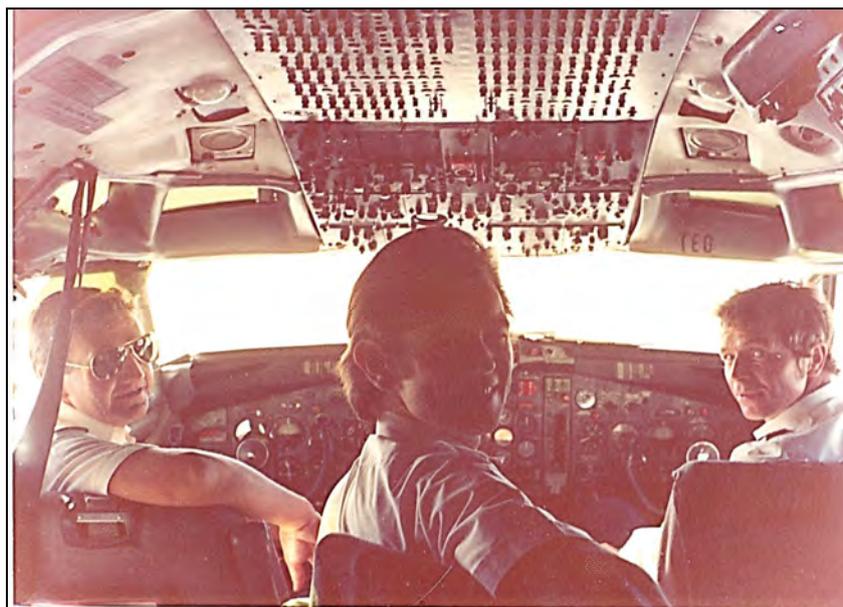


Moment de détente avec la famille.

Quelques jours en Belgique...



Carnaval chez les Ducat en 1971.



À la TEA, en 1974 avec Jo Boone à gauche et Jean-Jacques Speyer. (Ph. JJ. Speyer)



Vingt ans après en novembre 1984 : hommage rendu à René Dumont, un ancien de la 2^e qui se tue en F-84F le 23 novembre 1964. Outre les frères Dumont en imper, de G à Dr, Guy Famenne, J-M Dupont, Pelle, Gus Janssens, Toto Laporte et Gilbert Mullenders.



Nell, Thierry Grisard et Pelle.



Pelle en conversation avec Pol Declerck et Jean-Marie Dupont.



Dans les années 80, à la Saudia. (Ph. Vanderlinden)⁷



24 novembre 1990 : avec Jean-Jacques Speyer lors d'une soirée Airbus à Toulouse. (Ph. JJ. Speyer)



29 avril 1993 : lors d'un vol à Singapour, rencontre avec Guy Vanderlinden, Jacques Siroux et Étienne Fallon. (Ph. G. Vanderlinden)

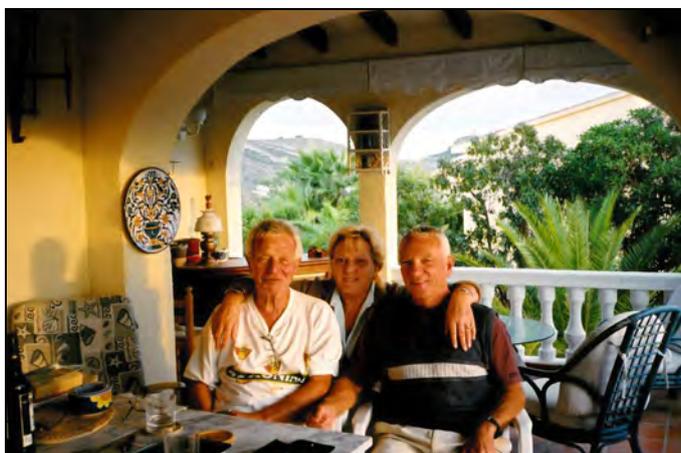
⁷ Guy Vanderlinden, Pelle, Jean Derycker, Étienne Fallon, Louis Van den Bossche.

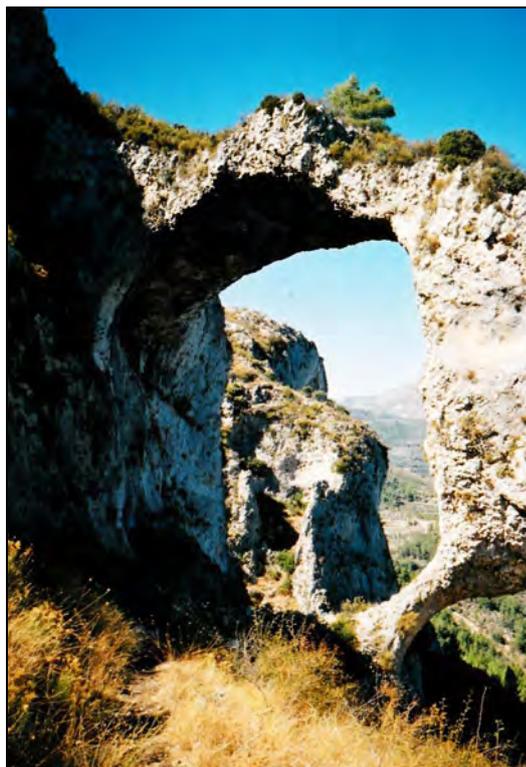
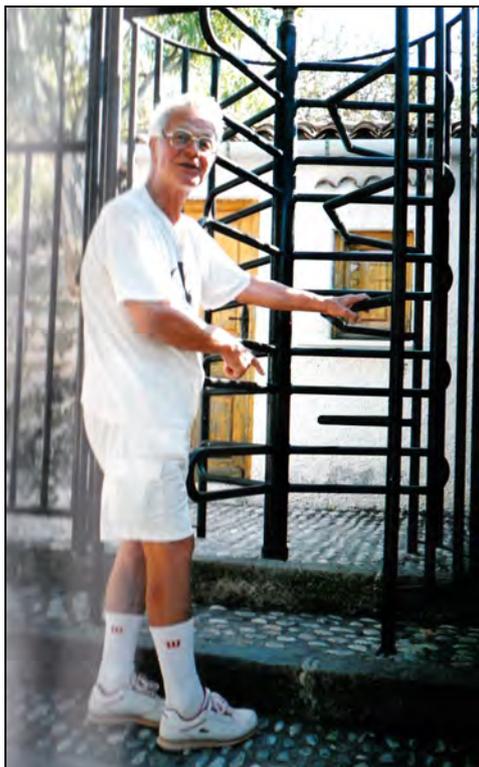


De joyeuses retrouvailles... à Hamoir.



Les Mandl en visite à Moraira. Vue sur le « piñon » de Calpe.





De mémorables promenades...



De mémorables soirées...



En Belgique à Beauraing, l'été 2013.



Chez les Borenstein, leurs grands amis.



Un couple merveilleux.



Son coin favori...

Annexe A : « Combat aérien à la 26 » par Alain Blume



Nous sommes en mission de chasse libre, nous pouvons arpenter le ciel à notre gré, sans aucun contrôle. Aussi il s'agit de débusquer son gibier seul : pas de radar pour nous indiquer les autres avions; tout se fait à vue.

La montée s'est effectuée dans une grande trouée. Arrivés en altitude, nous avons disposé le piège classique : une paire dans la zone des traînées de condensation (Chéry et moi), visible à des dizaines de kilomètres; l'autre paire au-dessus, vers les 45.000 pieds, ne faisant pas de traînée et cachée dans la fulguration du soleil. Tout attaquant s'en prendra à la paire basse...pour se faire tomber dessus par la paire haute qui reste quasi invisible.

Et voici notre proie. Quatre traînées montent gaillardement vers nous. Attendons un peu qu'elles atteignent notre hauteur. Maintenant, c'est parfait. Complaisamment, je vire en dehors du soleil. Pel, de son perchoir, m'annonce qu'il s'agit de Sabre canadiens.

Les Canadiens se séparent. Le leader, suivi de son n° 2, vire pour se placer derrière Chéry et moi. Les deux autres continuent en ligne droite dans le soleil, toujours en grimpée : ils couvriront leur leader pendant son attaque. Le mouvement est décidé et précis; du travail de professionnels.

J'accroche mon virage; mais pas trop; ils doivent pouvoir me rattraper. Pour garder une bonne vitesse de manœuvre, je suis obligé de descendre car nous sommes en pleine plage transsonique et la résistance à l'avancement s'accroît rapidement. Mes deux assaillants se rapprochent. Du coin de l'œil, je vois Pel et Mousse dégringoler en fer de lance sur les deux autres Canadiens. Ces derniers, trop absorbés, se font proprement coiffer.

Les Canadiens ont le réflexe prompt et sans hésiter, ils passent sur le dos, tandis que leur leader m'abandonne et, coupant les coins, menace déjà Pel et Mousse qui ont eu le tort de suivre leurs victimes. A mon tour je bascule vers le bas. Chéry, par un entrechat souple passe à l'extérieur du demi-tonneau et me suit dans un piqué raide. Nous passons Mach I. Etouffés par les nuages, les ondes de choc doivent faire dire aux terriens que le temps est à l'orage...

Nous sommes presque à portée de tir quand nos deux Sabre dégagent brutalement en virage serré. Avec la vitesse acquise, nous parvenons à suivre, mais le virage est encore trop lâche que pour pouvoir appliquer la déflexion voulue. Rageusement, je cintre la courbe. Au moment où le graticule lèche le fuselage du Sabre, sa silhouette devient floue, s'estompe par à-coups et disparaît. Nous sommes en plein nuage. Instinctivement, je passe aux instruments et, pour ne pas surprendre Chéry par un rétablissement trop brutal, je continue le virage. Chéry colle à mes chausses; je peux redresser en vol rectiligne et cabrer pour sortir des nuages.

A la sortie, nous nous retrouvons derrière nos Canadiens. Cette fois ils vont se faire voir. Mais non. Ils repartent dans les nuages. Un moment de suspens, et idiotement, je les suis. Il est vrai que la densité des nuages n'est pas uniforme et que, parfois, on y voit à un bon millier de mètres.

La voix de Mousse claque dans les écouteurs : "Rouge 3, à dix heures :". Bref aperçu de Pel : "Vu. Virage à gauche". Puis Pel se fait réentendre en français : "Les salauds. Ils vont dans les nuages !".

Nous ne sommes pas mieux lotis. Je n'aperçois les Sabre que par intermittence : toujours au mauvais endroit ou hors de portée. Au fur et à mesure que nous descendons, la brume s'épaissit.

Appel étranglé de Chéry : "Atten...". Le ventre grisaille d'un Sabre remplit mon pare-brise. Qu'est-ce qu'il fout, cet imbécile ? Nom de Dieu : il va me rentrer dedans. Cambré dans mon siège en un inutile réflexe de protection, je reste paralysé par la vision, nette dans tous les détails, de ce fuselage qui s'enfonce. Le Sabre dérape dans son virage; son aile effleure mon empennage arrière. Tonnerre. Il redresse et sa trajectoire modifiée le porte vers Chéry, qui pousse à mort sur



son stick. Mais on ne dévie pas la masse d'un avion comme cela...éclair fugitif : Sabre gris et Hunter noir écartelés en sautoir sur fond de blanc-linceul....ça ne passera pas. Je ferme les yeux. Ouf : Le Sabre a disparu ; Chéry redresse sèchement pour ne pas me perdre de vue

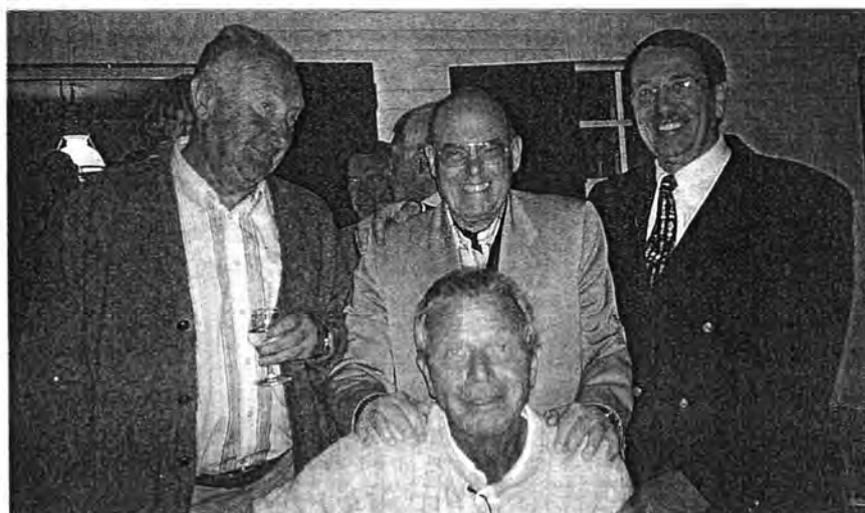
Ces triples buses de Pel et Mousse suivent aussi leurs Sabre. Ils nous arrivent dessus de face. La manœuvre d'évitement de Chéry l'a écarté de moi. Heureusement : Pel et Mousse, soudés en un bloc compact, défilent entre nous. Si près que nous sommes ballottés comme des barquettes dans le remous d'un transatlantique. Un vrai combat de fantômes dans le brouillard. Inconvénient majeur : les fantômes ne sont pas construits d'ectoplasme et pèsent sept tonnes. Il y a vraiment très peu d'avenir dans ce bout d'espace.

Nous sommes maintenant à 20.000 pieds, dans le cirage, visibilité 50 mètres. Cela ressemble à l'intérieur d'une balle de ping-pong. Du blanc partout, ni plancher, ni plafond. Il faut absolument en sortir.

Automatiquement, je discipline les aiguilles, poursuivi par l'angoisse de ces six autres zincs qui tournoient aux alentours. Ça va mieux, mon avion reprend de la vitesse. A .85 Mach, je cabre pour monter pour monter, pour sortir de là. Pour revoir le ciel et la lumière... pour voir sans être vu. Entre-temps, j'ai ordonné aux autres de faire la même chose. Ordre superflu, ils avaient compris.

Nous émergeons de la crasse vers les 36.000 pieds pour voir Pel et Mousse secouer les dernières filasses de coton qui s'accrochent à leurs ailes. Ils ne sont qu'à un petit kilomètre. Dès que nous sommes revenus au grand jour Chéry a repris sa position de couverture: à 200 mètres de moi, face au soleil; il aperçoit les Sabre le premier. Mais je ne vire pas vers eux. Ils ne bronchent pas plus que nous; bien qu'avec nos traînées, nous devons être parfaitement visibles. Tous les huit, nous nous écartons de ce coin de coin de ciel que nous venons de profaner par nos stupidités. Nous nous en allons sur pointe des pieds, comme des enfants évacuent en douceur le salon où ils viennent de casser la potiche préférée de Maman.

Le retour se fait en silence; les avions eux-mêmes semblent subjugués. Le break d'atterrissage est le plus sage que nous ayons fait depuis un bon moment. Au debriefing, peu de paroles et pas de geste. Plus tard, beaucoup plus tard, nous en reparlerons de ce vol.... avec fierté. Elle ne servira qu'à cacher le soulagement indécent que nous ressentons : soulagement d'en être sortis à si bon compte, par chance



Plus de 35 années après!! Mes ailiers favoris: Accroupi: Pel Debout: (de G. à Dr.)Chéry, moi-même, Mousse.