



A la mémoire du [sergent pilote moniteur Buysens](#), tué accidentellement le 16 juin 1936, sur la piste du Paty, et du sergent Chavane, de la Promotion Puget, tombé en service aérien commandé à Etampes, le 4 août 1936.

## ISTRES, CREUSET DE L'ARMÉE DE L'AIR

par le sergent pilote R. de N.

(\*) A l'époque où le texte cité ci-dessus a été écrit, son auteur R. de N. voulait rester anonyme. Il n'est pas très difficile pourtant de reconnaître [René \(Marie Joseph Jean\) MOTAIS de NARBONNE](#), qui après son passage à Istres, a beaucoup écrit sur l'aviation. On trouvera d'ailleurs sur ce site la reproduction d'un de ses ouvrages, illustré intéressant et rare, écrit et publié en 1944 : « [Aviation France](#) » est un appel aux Jeunes à servir dans l'aviation française, pour aider à la reconstruire après la guerre

Le 14 juillet 1936, Paris applaudissait, passant en un ordre impeccable au-dessus des milliers de spectateurs qui admiraient, vibrants d'enthousiasme, ce spectacle grandiose et inhabituel, deux cents appareils frappés des cocardes qui apportaient à la ville en fête le salut des Ailes.

Aux postes de pilotage, dans les carlingues des Potez, des Bloch, des Amiot, des Mureaux, des Lioré, des Dewoitine, des Breguet, venus de toutes les formations de France pour constituer l'escadre magnifique, des officiers et sous-officiers du personnel navigant, vivaient, avec une profonde émotion, cette heure réconfortante.

Il ne s'agissait là, certes, que de parade mais leurs gestes précis maniaient les puissantes machines avec autant de scrupuleuse habileté qu'ils l'eussent fait, le cas échéant, au combat.

L'Ecole de l'Air, depuis octobre dernier, forme, à Versailles, les jeunes officiers de l'Armée de l'Air, mais c'est d'Istres que sortent les sous-officiers pilotes et mitrailleurs qui « arment » — pour employer la vieille expression maritime — dans la proportion de soixante-dix pour cent, nos appareils modernes.

Après une année d'école, les mitrailleurs vont étudier d'une façon plus spéciale à Cazaux les questions d'armement, de tir, de photo, de navigation, qui les intéressent tout particulièrement, mais lorsque après deux ans d'Istres le sous-officier arrive en escadrille, il est apte à assurer les fonctions de premier pilote sur n'importe quel appareil, actuellement en service, hormis les avions de chasse dont les pilotes, choisis

chaque année à Istres parmi les volontaires, font au bout de dix-huit mois d'instruction, un stage d'application à Etampes.

A son carnet de vol, s'inscrivent alors 240 heures durant lesquelles il aura « pris en main » bien des types d'appareils.

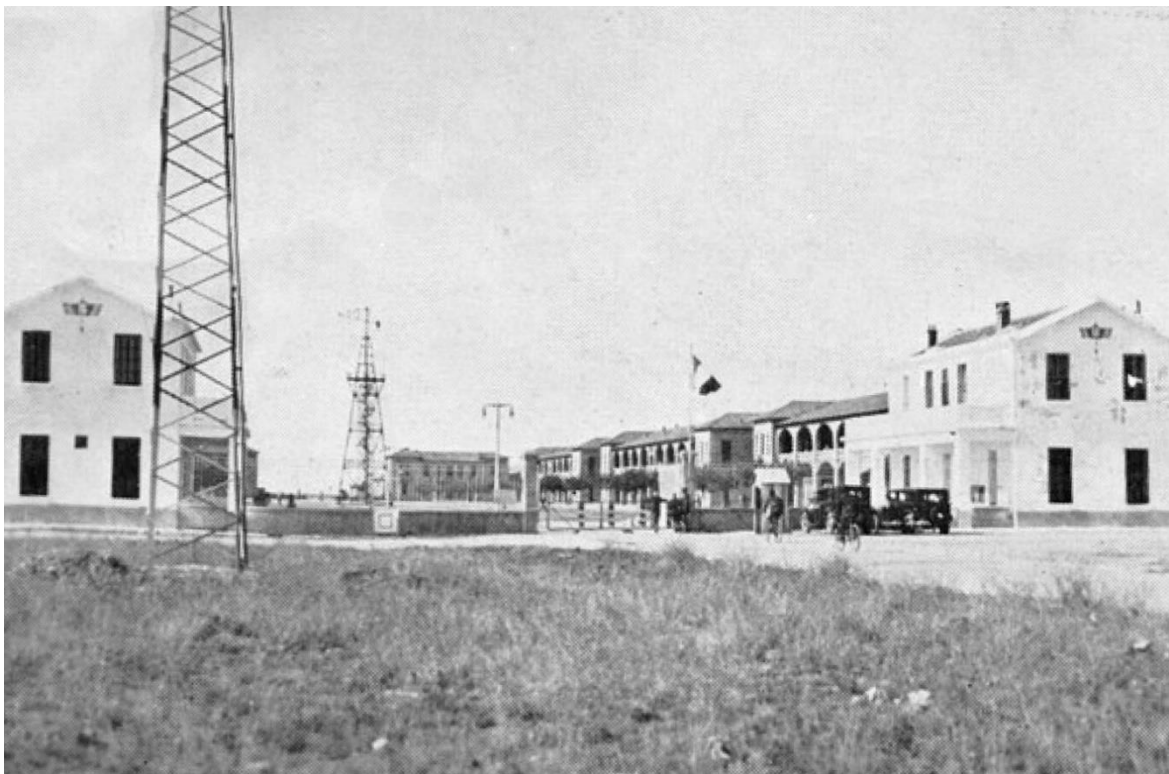
Ces deux années d'Istres qui font du néophyte inexpert un pilote, sinon confirmé, du moins sûr, sont certes, du point de vue aéronautique s'entend, parmi les plus belles qui se vivent.

Je vais essayer d'évoquer la vie d'une promotion, de son entrée à l'école au départ pour les escadrilles, du premier vol au brevet, de l'acrobatie à l'avion d'armes, de l'antique Lioré 20 au tout moderne Bloch 200.

### ***Prise de contact.***

Un matin d'octobre : onze heures cinquante.

Sitôt quitté Miramas, par l'omnibus qui longeant la rive sud de l'étang de Berre, rejoint Marseille, nous sommes dans l'atmosphère qui convient : des appareils survolent la gare dont les silhouettes encore inconnues, projettent sur les wagons, une seconde, leur ombre noire.



**L'entrée de la caserne Clément Ader d'Istres  
Au centre, la tour des parachutes - Au premier plan, à gauche, le poste radio.**

A droite de la voie, apparaissent les hangars bétonnés du groupe 4, celui du Paty, distant du camp de près de six kilomètres ; nous longeons quelques moments la Crau ; dans le lointain, on aperçoit les hangars métalliques et les toits rouges du centre Clément Ader, puis c'est l'arrêt en gare d'Istres.

Notre mine nous présente-t-elle assez ? Sans doute. Car un chauffeur de taxi — les taxis Istres - le Camp - Istres sont parmi les plus beaux et les plus récents que j'aie vus — nous propose aussitôt : « A l'aviation ? — Oui. »

En 5 minutes nous accomplissons pour la première fois les trois kilomètres qui séparent le camp de la ville. Nous devons par la suite, les franchir plus de quinze cents fois en car, taxi, auto, vélo, charrette ou même lorsque le sort est contraire et les « occasions » rares... à pied.

\*\*\*\*\*

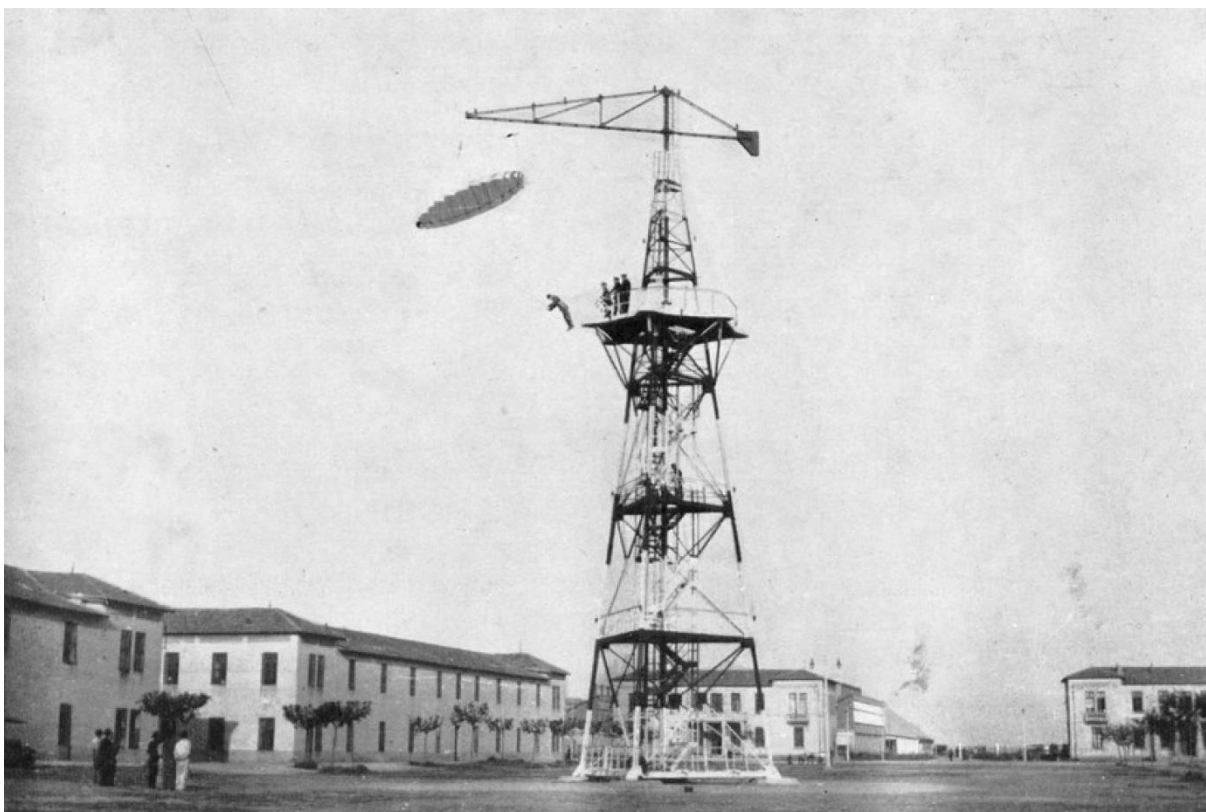
### ***Premier vol.***

Réception, installation, piqûre : douze jours se passent.

Un matin, enfin, nous allons en piste prendre contact avec l'escadrille de « Première Année » à laquelle échoit le rôle de nous inculquer les notions de pilotage, de nous perfectionner et de nous conduire jusqu'à la prochaine étape de notre nouvelle vie : le brevet.

Le capitaine qui nous accueille devant les avions rangés sur l'aire cimentée, expose, en quelques mots sentis, le but qu'il poursuivra : ne nous laisser partir au bout d'une année d'instruction vers le perfectionnement que « fins prêts ». A chaque élève, il indique alors sa « classe » et sitôt notre nom prononcé, nous fonçons vers le petit groupe de moniteurs rejoindre celui, qui, durant douze mois vivra avec nous, intensivement, les phases de notre formation, qui marquera de son empreinte toute notre carrière de pilote, et vers lequel, notre vie durant, iront notre admiration et notre profonde gratitude.

Après la première prise de contact au sol, avec les MS 138 qui seront nos premiers appareils de « double commande » ce sera, pour certains, le baptême de l'air, pour tous, la présentation des pistes, de ce « tour de Crau » que, durant deux ans, nous aurons à accomplir si souvent.



Au milieu de la cour d'honneur, la tour des parachutes...

A la place arrière du 138, j'étudie les instruments de bord qui, pour la première fois, vont fonctionner sous mes yeux : compte-tours, altimètres, Badin, manomètres et thermos d'essence et d'huile, à main gauche le contact dont il va falloir travailler tout particulièrement sur cet avion équipé d'un antique « rotatif » — le Rhône 80 CV » — qui a gagné la guerre.

Mal à l'aise encore dans mon harnachement-parachute, j'obéis scrupuleusement aux consignes que par l'aviophone me dicte l'adjudant T... qui vient de monter à la place avant : « Lâchez les commandes, ne touchez à rien, regardez vos instruments, pour aujourd'hui vous êtes « sac de sable ».

Je devais apprendre, par la suite, que dans le langage imagé des pistes le « sac de sable » est le passager.

Nous roulons à petits coups de « contact » vers le starter qui, près du rond, régleme envols et arrivées : un drapeau blanc agité horizontalement nous autorise à avancer vers lui, un rouge, immobile et vertical, commande l'arrêt sur place, le vert abaissé dans le sens du vent permet le décollage.



Le panorama de l'école jaillit sous les plans.

Au milieu de l'animation de la piste principale du Tubé, au départ des « première année », je suis un moment ahuri, voulant tout embrasser à la fois d'un regard, stupéfait de la diversité des appareils Morane 130, 230, 315, 138, Caudron C.59, Potez 25, Lioré 20, qui roulent, pivotent, décollent en un chassé-croisé incessant, dociles, comme en un ballet bien ordonné, aux ordres du starter. Mais nous voici dans le vent : le rythme du moteur s'élève ; à ma gauche, tout près du genou, la manette des gaz revient en arrière ; le manche à balai, devant moi, avance lentement vers le tableau de bord, tandis que le palonnier, par petits coups presque insensibles, maintient notre ligne d'envol parfaitement rectiligne.

Tandis qu'au-dessous de nous défilent les mas du Guirand, le panorama de l'école jaillit sous les plans, un virage à droite, deux étangs : au bord du plus petit, un coquet village provençal que les destins des Ailes ont sacré la « Ville la plus aéronautique de France » : Istres.

Nous piquons vers le Retour des Aires qui sera « notre » piste avant de revenir vers la piste de Barbat où nous allons tout d'abord effectuer en « rouleur » une « prise en main » du MS-138.

Au-dessous de nous, la célèbre piste des Grands Raids étend son rectangle noir : subitement le chant du moteur s'arrête, contact coupé ; nous semblons glisser dans l'air frais et translucide de cette matinée d'octobre, comme un rêve ; cette fois, tous les espoirs, les désirs fous de jeunesse sont réalisés : « Nous avons volé ». Il ne reste plus qu'à parachever cette première victoire : voler seul.

### ***Lâché et transformation.***

J'ai conté ailleurs les minutes émouvantes du « lâché », ce premier vol, seul à bord, qui laisse chez tout pilote un si profond et si intense souvenir ; après dix heures sur l'appareil de début — MS-138 — marquées de quelques aventures pittoresques, atterrissages sur le nez ou sur le plan, et de quelques « cassages de bois » nous sommes admis à passer en « transformation » sur l'avion rêvé, préféré de tous les pilotes d'Istres, le 230.



**L'avion rêvé, préféré de tous les pilotes d'Istres : le MS 230.**

Le Morane 230, appareil d'entraînement et d'acrobatie, excellent moniteur de pilotage est en même temps très souple et fort agréable à piloter : les 100 heures que nous compterons à son bord seront certes, les plus belles et les plus regrettées qui soient, d'autant plus que ce sera en même temps que notre avion de brevet, celui de haute école.

\*\*\*\*\*

### ***Brevet.***

Après 4 à 5 heures de double commande, le « lâché » 230 ; 4 heures de tour de piste, quelques 20 atterrissages, puis un moniteur nous enseigne spirales et prises de terrain en « S » avant de nous confier à la piste de perfectionnement où va se préparer le « brevet ».

Les épreuves des 8 horizontaux, des spirales officielles et des prises de terrain en « S » avec un « barographe » à bord sont effectuées au cours des dernières heures de perfectionnement et surveillées très scrupuleusement.

Enfin un matin de juillet, mon nom est affiché au tableau que tient notre moniteur des brevets, un groupe de cinq élèves dont je fais partie, sera demain, 16 juillet, mis à la disposition de la piste pour effectuer les voyages d'études.

Me tenant en particulière affection, notre cher adjudant G... a bien voulu ne confier à nul autre qu'à lui-même, le soin de me faire effectuer ce qu'il appelle le « tour d'horizon préliminaire », ce voyage d'études de tous les terrains de brevet effectué, en double, la veille des épreuves, afin de vérifier si l'élève est parfaitement au point et a consciencieusement pâli sur la carte de l'itinéraire, carte dont il doit avant l'envol remettre un exemplaire de son cru, enjolivé de nombreux détails techniques (altitudes et croquis des terrains, consignes de piste, zones interdites, etc...) et rehaussé de couleurs dont les intentions, sinon la fusion, sont pures.

Le « 230 » avec lequel, demain, je pourrai partir, seul à bord pour la première fois sur la campagne, tourne déjà au ralenti sur l'aire

du Tubé, j'arrime, tout joyeux, parachutes et coussins et vérifie mes instruments de bord, place ma carte : c'est qu'aujourd'hui la moindre faute pourrait indisposer le sévère moniteur et, qui sait, retarder l'heure tant attendue du brevet. Cette répétition générale sans souffleur et avec le « critique » si proche me « colle », il faut bien l'avouer, le « trac ».

Décollage correct : à 1.500 tours le Morane grimpe dans le tour de piste et je fonce sur mon premier repère, l'étang de Dézéaumes.

Devant moi, indifférent à la question pilotage, mon moniteur paraît s'intéresser passionnément au paysage : afin de marquer que je suis seul pilote aujourd'hui, il a, ostensiblement, placé ses deux mains gantées de cuir fauve, sur les bords de la carlingue ; coup de pied à droite, le palonnier est libre lui aussi, l'adjutant G... joue franc-jeu.

A gauche, la poudrerie de Baussenc : nous sommes à 900 mètres. Mais qu'est cela ? Une minute d'affolement : carte et paysage ne s'accordent plus. Hâtivement, je recherche au sol le repère immanquable : le Rhône, le voici, bon, mais Dieu qu'il est étroit ! Le manque d'habitude du vol à 1.000 mètres bouleverse toutes mes conceptions de topographie.

Enfin ne nous affolons pas : clac, brusquement le moteur passe à 500 tours, le moniteur se retourne et hurle interrogatif :

« Ces deux villes ? »

A droite, pointé vers le sol, son index terrible désigne deux villes, face à face sur le neuve : un coup d'œil à la carte.

« Tarascon et Beaucaire. »

Un sourire, ô combien bienveillant !

« Ça va ».

Ouf ! Mais alors je comprends : là à gauche, Arles, devant, le canal du Rhône à Sète qu'il faut couper « perpendiculairement », le chemin de fer qu'il faut longer jusqu'à Nîmes, je suis provisoirement sauvé.



Nîmes, dont le coup d'œil magnifique ne m'inspire nullement en ce moment.

Clac. Le moteur rabaisse encore sa chanson :

« Ce village à gauche, près du canal ?

— Bellegarde ».

Pas une hésitation, un hochement de tête approuve.

Maintenant je suis paré, ça ira.

Une route coupe la nôtre. Zélé, je réduis de moi-même et tout fier hurle :

« La route de Beaucaire à Nîmes ; devant Courbessac : à gauche, Nîmes.

— Bravo ! »

Cette fois, c'est nettement encourageant : à 500 tours, je descends en virant au-dessus de la piste en laissant à l'intérieur de mon orbe, la poudrière, zone interdite. Le vent est nord-est ; un passage à 150 mètres, tour de piste à gauche, prise de terrain directe, je réduis au-dessus de la ville, dont le coup d'œil magnifique ne m'inspire nullement en ce moment, passe à quelques 10 mètres, un palier et « hop ! » nous roulons sur le

terrain de Nîmes, d'où, après quelques minutes, nous décollons pour Pujaut.

Afin de vérifier mes études de la carte, deux virages circulaires à basse altitude et tandis que le paysage nous est encore caché par les collines :

« Allez-y, le cap sur Avignon. »  $76^\circ$ ,  $72^\circ$ ,  $67^\circ$  est-nord-est : cela doit être à peu près exact et je stabilise à  $65^\circ$ .

Devant moi, la rose des vents tourne vers la droite,  $81^\circ$ ,  $80^\circ$ ,

Heureuse inspiration, mon moniteur, de son éternel hochement de tête, approuve. Je ne me suis pas trompé de beaucoup : le cap rigoureux Nîmes-Avignon est le 70e degré.



**En brevet : Avignon vu de 1 200 mètres par un élève seul à bord.**

Nous survolons le Gard, passons Remoulins devant nous ; non loin de Villeneuve-lès-Avignon, le terrain de Pujaut. Nous irons ainsi sur tous les aérodromes de brevet : Orange-Plan-de-Dieu, en bordure de l'Eygues, Montélimar-Ancône, tout près du Rhône, puis, au retour, l'adjutant G... reprend les commandes et, de temps à autre, pour vérifier et soutenir mon attention, il interroge :

« La ville ? »

« Bollène, Bédarrides, Chateaurenard. »

A 1 200 mètres, nous sautons les Alpilles et voici les pistes, le Vallon, Miramas, le Paty, le Tubé.

A l'atterrissage, le moniteur placide comme à l'ordinaire, m'appelle.

« Rangez bien mes coussins ! »

et comme je romps, un peu déçu :

« Ah ! j'oubliais, vous partirez le premier, demain ».

Les deux triangles, la ligne droite, l'heure à 2 000, beaux souvenirs qui, au long de la carrière, se représentent souvent à nous, profondément gravés qu'ils sont sur la plaque sensible de notre mémoire.

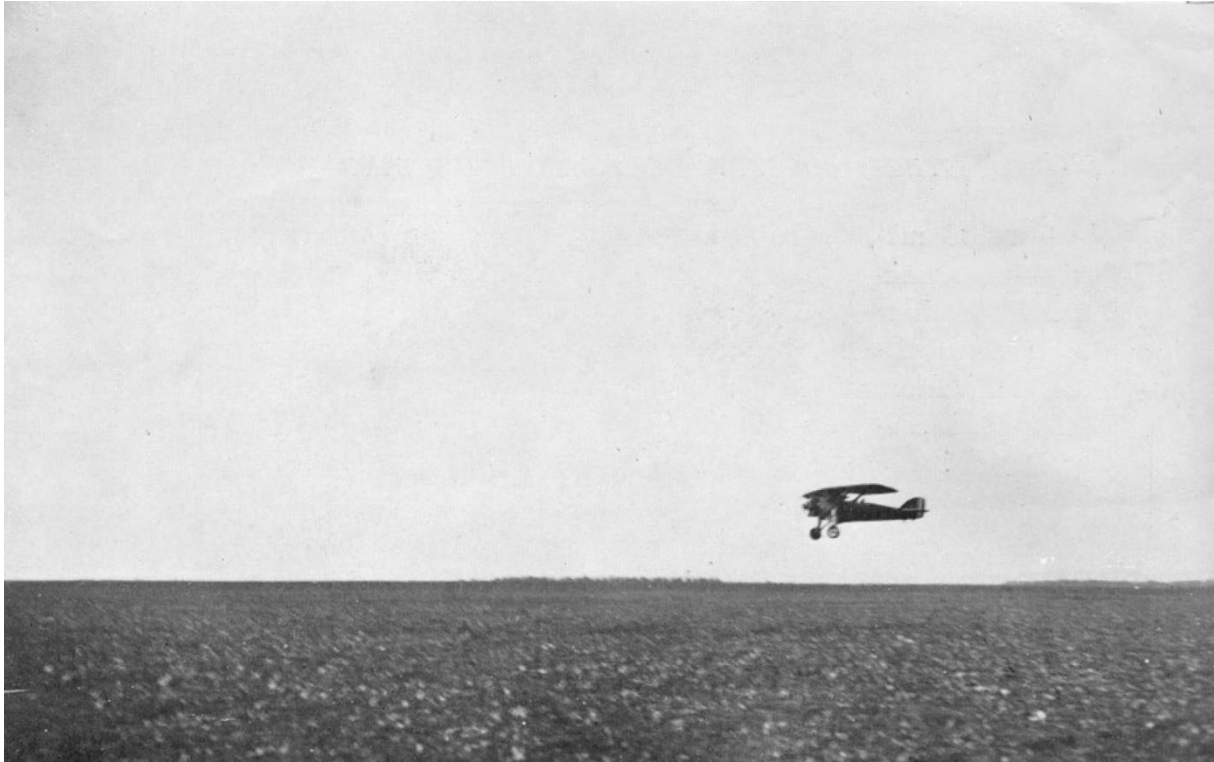
Au retour du brevet, nous complétons nos 90 heures de formation en exécutant, sur MS 230 encore, les vols de groupe qui mettent au point, finesse de pilotage et rapidité des réflexes.

L'été est maintenant tout à fait venu, sur la Crau ; le soleil est tel qu'il nécessite casques coloniaux et combinaisons légères. Enfin, le 31 août, pour un mois, les 60 élèves-pilotes de la première année s'éparpillent en vacances et lorsque, le 1<sup>er</sup> octobre, ils rentreront en deuxième année, ils seront devenus des pilotes-élèves, sérieux et convaincus de leur haute destinée....

\*\*\*\*\*

### ***En deuxième année.***

Le problème qui consiste à faire accomplir, en douze mois, 150 heures de vol à 60 jeunes pilotes sur Morane 230, Potez 25, Lioré 20 et Bloch 200, à leur faire exécuter tours de piste, vol de nuit, P.S.V. et haute école n'est pas si simple qu'il peut paraître.



Au crépuscule, un MS 230 de la 2<sup>ème</sup> année se pose à Barbat.

D'autant plus que deux promotions par an d'élèves brevetés de tourisme et une de boursiers de pilotage — au total 40 élèves de plus — doivent exécuter à peu près en même temps le même travail : l'escadrille de deuxième année accomplit en moyenne 12 000 heures de vol par an, sans accident de personnel : les avions volent matin et soir et lorsque les mécaniciens quittent le soir les hangars, appareils rentrés et pleins faits, il est bien souvent 18h 30... et l'été 19h 30... lorsqu'il n'y a pas vol de nuit !...

Pour eux, la semaine de 40 heures atteint quelques fois les 55 et ceci sans nulle paye supplémentaire, sans nulle autre joie que celle du « boulot » vite et proprement fait, ou parfois, d'un voyage-retour, en rentrant des pistes.

Il faut le dire bien haut, les mécanos qui, partout, sont les déshérités de l'aviation, méritent à Istres plus qu'ailleurs encore, toute la gratitude et la fraternelle affection des pilotes.

Afin de nous permettre de changer chaque jour d'appareil et d'obtenir ainsi une plus grande finesse de pilotage, un roulement entre les quatre groupes de 15 a été établi : lundi, perfectionnement Morane ; mardi, acrobatie ; mercredi, pilotage

sans visibilité sur 230 ; jeudi, Potez 25 (avion d'armes) ; vendredi, perfectionnement Morane, etc...

\*\*\*\*\*

### ***Potez 25.***

Le Potez 25 Renault, célèbre par ses bons et loyaux services sera notre premier avion de guerre, une heure de double et... 80 heures de lâché nous permettront d'avoir en mains cet appareil lourd mais maniable et dont le pilotage se rapproche assez de celui des Potez 39, Breguet 27 et Mureaux 110, que nous sommes appelés à rencontrer en escadrilles.

Après trois cents atterrissages, l'on commence les prises de terrain en « S » et les vols de groupe qui seront les dernières étapes de notre instruction sur Potez : la grande difficulté est de poser, sans passer derrière, « roues et béquille », cet avion assez lourd du nez et parfois assez peu nerveux aux commandes, lorsqu'il a été « sonné » par de trop ardents « pilotillons ».

\*\*\*\*\*

### ***P. S. V.***

« N..., équipez-le « 36 », nous allons finir vos cinq heures »

On m'a inculqué durant 4h 12 les principes élémentaires de « la boule et de l'aiguille », du variomètre et du Badin.

Aussitôt installé à la place arrière, un camarade boucle la capote qui transforme mon poste de pilotage en une sombre caverne où il reste à me débattre avec mes instruments de bord.

A l'aviophone, le moniteur me fait ses dernières recommandations : « C'était bien, lundi ; attention à la dernière séance ! Ne soyez pas brutal ; virez à plat, gardez bien votre cap ».

Nous sommes en l'air depuis une vingtaine de secondes.

« Prenez les commandes, tout droit, continuez la montée ».

Le Badin marque 120, je n'ai pas à m'occuper du moteur, le compas est au 27.

Par petits coups de pied, je conserve mon aiguille au milieu, tandis que la boule capricieuse m'indique une stabilité horizontale.

« Réduisez, ligne de vol, cap au 45. »

Je réduis « à l'oreille », car le compte-tours est à l'extérieur et place ma manette aux deux tiers avant, ce qui correspond, sur 230, au régime de croisière.

Le variomètre à 0, l'altimètre à 450, le compas qui a légèrement bougé est maintenant au 29.

Pied à droite, manche très peu à droite, puis aussitôt au milieu ; le compas défile vers la gauche... 29°, 30°, 32°, 37°, 40°, 42°, il faut compter avec l'inertie de la rose : redressons.

Mon aiguille qui était légèrement à droite, revient au milieu, la boule n'a presque pas bougé.

J'ai quand même dépassé de quelques degrés : 47. Pied à gauche, très peu. Voilà ! Abandonnant le compas, je tiens maintenant mon cap aux instruments.

« Virez doucement à droite ; cap à l'est ! »

Je passe au 90, puis au 320, puis au 215 enfin, nous volons depuis 40 minutes, le moniteur ordonne par l'aviophone :

« Ça va. Cap au sud. »

Pied à gauche, je soutiens au manche, vers la droite, le compas égrène 210°, 202°, 188°, je redresse, l'inertie du compas s'atténue : nous y sommes.

« Réduisez, descendez. »

Le badin reste au 140 à l'heure, pied à gauche, je suis en ligne droite.

« Ouvrez. »

Je déclenche le mousqueton : gifle de vent et de lumière : nous sommes à 150 mètres au-dessus du Tubé. J'ai fini mes cinq heures de P. S. V.

\*\*\*\*\*

## ***Acrobatie.***

Un matin en revenant de respirer l'air des pistes, nous avons vu, devant les hangars, des « Morane » blancs et reluisants, ce sont les 230 transformés pour l'acrobatie, munis d'une dérive plus grande et de freins d'ailerons.

L'adjudant moniteur durant cinq heures de double me fera, avec une patience angélique, connaître les beautés de la vrille, des tonneaux, des renversements, retournements, loopings, grâce auxquels nous aurons l'impression de savoir ce qu'est la haute école aérienne ; mais lorsque du sol ou en convoyage, nous voyons l'un de nos « maîtres » donner libre cours à sa « verve acrobatique » nous pouvons juger de l'écart... important — c'est le moins que l'on puisse dire — qui nous sépare encore de ces écuyers magnifiques du cadre azur, formés à l'école d'Etampes dont sortent nos « as » de la voltige aérienne.

Sur le Morane tout blanc, une après-midi de mistral je pars exécuter la séance classique : vrille à droite, vrille à gauche, quatre renversements droite et gauche, huit tonneaux droite et gauche, quatre retournements, sur lesquels, s'il y a lieu, je pourrai « accrocher » deux loopings ; une prise de terrain en « S » avec atterrissage aux panneaux et mon « lâché acro » aura vécu.

De la piste de Vergières, à 15 kilomètres d'Istres, la vue est magnifique : à gauche, le Rhône, et plus loin, le Vaccarès ; devant moi, au-delà de l'étang de Dézéaumes, Saint-Martin-de-Crau et Arles ; sur la droite, la Crau s'étend jusqu'à Miramas, tandis qu'au loin les Alpilles barrent l'horizon du nord-est.

Mais l'action n'est pas dans le paysage : 1 200 mètres. En bas mon axe de travail, la route d'Arles à Fos et... mon cher adjudant G... qui, sûrement, n'est pas très tranquille sur la première séance de son élève, un tant soit peu novice.

Je réduis à fond, tire sur le manche, le Morane hésite, frisant la perte de vitesse, pied à droite, il bascule d'un seul coup ; le paysage dans une giration folle, semble soudain pris de vertige ; trois quarts de tour, voici la route tout au milieu ; je « rends la main » ; ressource, remontons à 1 200 mètres ; à gauche même travail : « Zut ! j'ai manqué la route et vrillé un tour et demi. »

Aux renversements maintenant :

« 135 au Badin, piquez légèrement, tirez, arrivé au sommet de la chandelle, rendez la main pour éviter de passer sur le dos, pied franchement à fond, basculez, réduisez, tenez bien l'axe, une ressource et voilà. »

Il me semble que l'aviophone me manque cruellement. Par contre, après mon second renversement à gauche, quelle joie de ne pas entendre la bordée d'aimables interjections que n'eut pas manqué de m'adresser, à titre d'encouragement, mon passionné moniteur.

Tonneau à droite ; ça va. A gauche, je me retrouve dans une position bizarre et j'ai reçu dans les bretelles un coup sec qui n'était pas au programme... ainsi tant bien que mal, plutôt mal que bien je me « retourne les pinceaux » vingt-trois minutes et à l'atterrissage, le moniteur indulgent, dont la colère s'est sans doute apaisée pendant ma prise de terrain en « S » — sa spécialité — laisse tomber négligemment « Pas trop mal. »

Je suis à cette seconde bien heureux : cela aurait tellement pu être pire...

\*\*\*\*\*

### ***Baptême.***

Sur la demande de tous mes camarades, le ministre a décidé que chaque promotion d'Istres porterait désormais un nom et celle qui, dans quelques mois, quittera l'école, fut baptisée le 19 décembre dernier, « Promotion du capitaine Jacques Puget », nom que nous avons choisi en souvenir de notre chef disparu en pleine gloire des Ailes.



A quelques pas devant le colonel Baltus, commandant l'Ecole, le benjamin demande au nom de ses camarades, quel nom portera sa promotion.

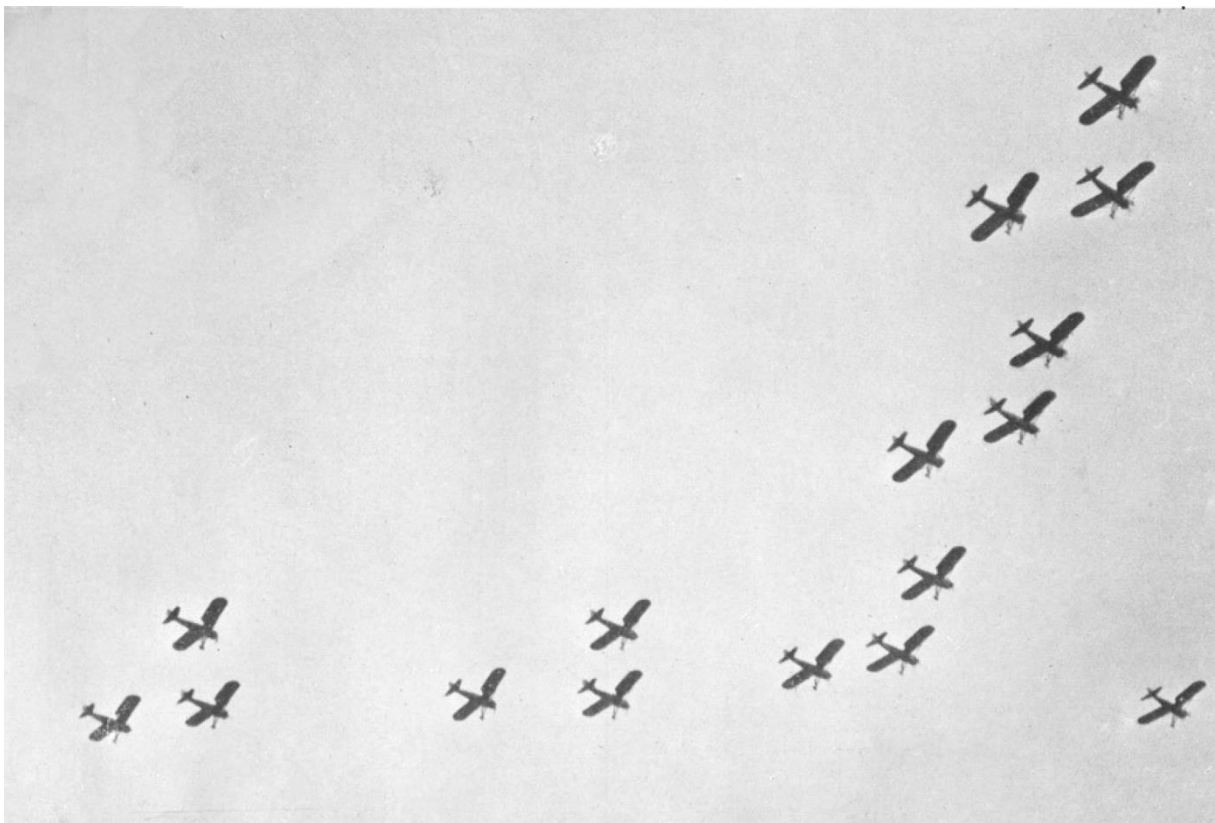


De gauche à droite, sur le front de la « Promotion Jacques Puget », le colonel Davet, le général Grandjean, commandant le 15<sup>ème</sup> corps d'armée et le colonel Baltus, commandant l'Ecole, passent en revue...

Sous le ciel bas, la patrouille acrobatique des moniteurs de l'Ecole exécute une fort belle démonstration de voltige aérienne avant le défilé impeccable, en un vol de groupe très serré de 15 Morane 230 pilotés par des élèves de la Promotion Jacques Puget.

10h 16. — Un gant se lève dans l'avion de tête du groupe rangé, prêt au départ, sur la piste de Tubé : c'est le signal du chef des cinq patrouilles qui décollent ensemble face au nord.

Tandis que nous montons doucement sous la pluie tenace, je vois se ranger derrière moi, en un carrousel parfaitement ordonné, les appareils que mes camarades, émus de la minute qu'ils vivent, conscients du symbole que, ce matin, ils accomplissent, pilotent doucement à petits coups de manette des gaz, de manche à balai ou de palonnier.



Les Morane 230 pilotés par des élèves de la « Promotion Jacques Puget », défilent en formation impeccable derrière leur chef de file.

Le plafond est si bas que la dernière patrouille vole à peine — dans cette formation en « cheminée » — à 200 mètres du sol.

Sur les visages découverts — derrière les pare-brises embués de pluie, les lunettes ne laisseraient aucune visibilité — se lit la volonté froide, le désir ardent d'accomplir, malgré les difficultés, accrues par les intempéries, la « mission d'aujourd'hui ».

Vous tous, camarades de la Promotion Jacques Puget, je sentais bien qu'un jour si, dans d'autres circonstances, un même devoir aérien vous réclamait, vous sauriez, au poste de pilotage des appareils de combat, montrer ce beau visage qu'avait dans l'action notre « glorieux ancien » et que nous lui connaissions bien.

Pour la première fois dans l'histoire de l'aviation française, cinquante-sept jeunes hommes vont, demain, s'envoler dans le même sillage : celui d'un chef profondément regretté qu'ils s'efforceront à jamais d'imiter.

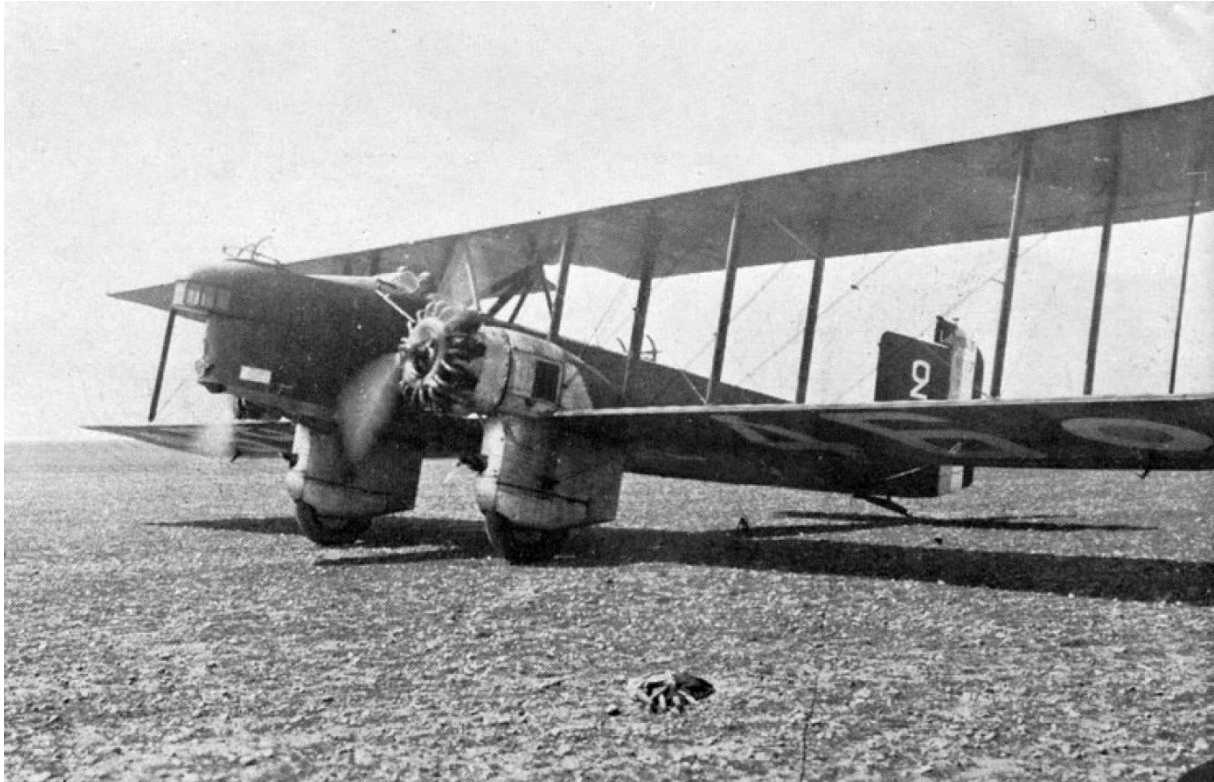
Notre idée — et c'est là pour nous une bien douce récompense a fait son chemin.

Au mois d'août dernier, en un véritable triomphe aérien, nos quatre-vingts jeunes camarades de la Promotion 1935/1937 ont reçu à leur tour un nom glorieux, celui de Promotion Ludovic Arrachart et, d'année en année, la tradition se perpétuera qui groupera autour d'un grand souvenir les jeunes dont s'ouvrent les ailes.

\*\*\*\*\*

### ***Dislocation.***

Nos heures de Lioré 20 et de Bloch 200 seront bientôt terminées : de jour et de nuit, au volant de gros bimoteurs de combat, aux commandes de nos Potez et de nos Morane nous aurons accompli 240 heures.

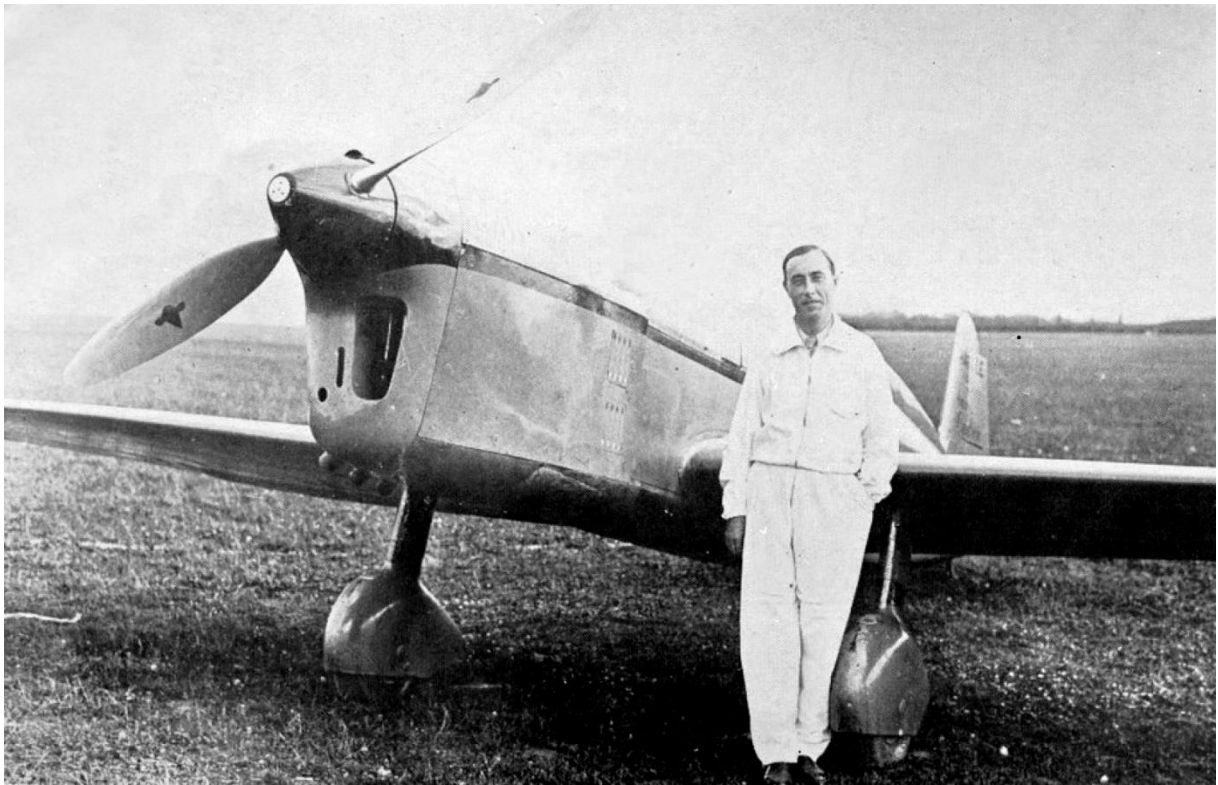


L'on tire les deux manettes du Lioré 20.

De ces deux années d'Istres, il ne nous resterait que le souvenir d'une formation commune, de belles heures vécues ensemble : sur la poitrine de chacun d'entre nous l'insigne de « Promotion Jacques Puget » : « Avion d'azur découpant sa silhouette cruciale sur fond d'argent frappé de la devise « Face au ciel », marquera notre résolution de garder, par-delà l'école, ce lien de fraternelle amitié que nous avons librement formé.

Lorsqu'en octobre prochain, comme une volée de moineaux qui s'éparpille aux quatre coins du ciel de France, la Promotion Jacques Puget se dispersera dans les formations de notre armée de l'Air, elle y apportera, avec son juvénile enthousiasme et son désir ardent de servir, le souvenir profondément gravé des deux années passées à Istres, sur les pistes familières de la Crau immense.

*Sergent pilote R. de N.  
Promotion Jacques Puget.*



Le capitaine Jacques Puget, photographié à Istres lors d'une de ses tentatives de record.



Au loin, la Crau immense, les pistes familières.

## NOM des PROMOTIONS de l'ÉCOLE de PILOTAGE d'ISTRES

Recherches François-Xavier- Bibert - 2023

1934/1936 : **"Promotion Jacques PUGET"**

(Baptême 1935 - Première promotion à être baptisée)

Capitaine Jacques PUGET (1896/1935)

ex : Hubert de SALABERRY (GC I/3), Émile BOYMOND (GC III/6),  
« Jean » NARBONNE (voir ci-dessus), etc...

**A**UJOURD'HUI, à l'Ecole des Sous-Officiers navigants d'Istres, aura lieu le baptême de la promotion « Jacques Puget » des pilotes-élèves 1934-1936. Le programme de cette cérémonie comportera une partie militaire et une partie aérienne.

Notons que c'est à la demande de René de Narbonne, qui se dépense avec beaucoup d'intelligente activité pour la propagande aéronautique, que la cérémonie du baptême des promotions d'Istres a été instituée par le Ministre de l'Air. Ayant beaucoup lutté nous-mêmes pour que l'Ecole soit créée, nous applaudissons vivement à l'initiative qui vient d'être prise et à laquelle la haute figure de Jacques Puget a été associée. Comme l'écrivait récemment René de Narbonne, « dans l'aviation le culte du souvenir, la leçon de l'exemple doivent être pieusement conservés ».



Album de SALABERRY

1935/1937 : "**Promotion Ludovic ARRACHART**"  
(Baptême 1936)

Capitaine Ludovic ARRACHART (1897/1933)

ex : Charles LATAPY (2/33), André LEGRAND GC (1/3), etc...



**PROMOTION DU  
CAPITAINE LUDOVIC ARRACHART**

ISTRES, 29 juillet. — Ainsi que le veut une touchante tradition intitulée depuis peu à l'école de formation des de sous-officiers du personnel navigant de l'armée de l'air, chaque année, au moment où les élèves vont recevoir l'ins.gne ailé du personnel navigant, ceux-ci choisissent un nom tombé au service de l'aviation; cela, pour que, durant toute leur carrière, ils aient, toujours présent à l'esprit, le nom de celui qui symbolise les qualités de pilote idéal.

Les élèves des promotions 1935 et 1937 n'auraient su faillir à un tel devoir. C'est ainsi qu'ils ont respectueusement dédié leurs jeunes ailes au souvenir du capitaine Ludovic Arrachart, tombé glorieusement au service aérien, le 23 mai 1933.

Le baptême de cette nouvelle promotion aura lieu le 6 août à Istres à 9 heures du matin, sous la présidence d'honneur de M. le ministre de l'air. A l'issue de cette fête, il y aura un défilé aérien, présentation d'une patrouille acrobatique, baptême de la promotion et la fanfare de la 4<sup>me</sup> région aérienne prètera son concours.

1936/1938 : **"Promotion Jacques PONCET"**  
(Baptême 1937)

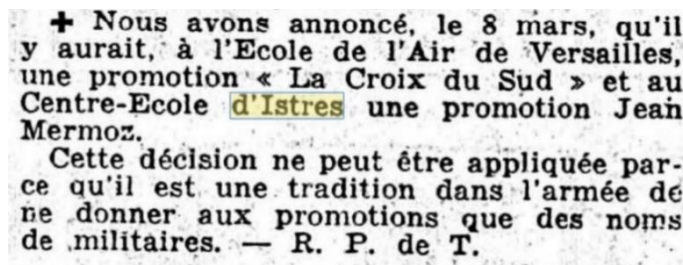
Lieutenant Georges PONCET (1904/1932)

ex : Gabriel MERTZISEN (GC III/6), Dominique PENZINI (Normandie Niémen), etc...

Nota : les élèves avaient choisi **"Promotion Jean MERMOZ"** (Baptême 1939), mais l'État-major avait refusé ce nom. Refus politique ?



Nota : Jean MERMOZ s'était fait remarquer par ses engagements à droite de l'échiquier politique, et le Front populaire est maintenant au pouvoir...



Une raison a finalement été trouvée pour justifier la décision...

## DANS LE MONDE DE L'AVIATION

### Le baptême de la promotion des pilotes-élèves du Centre d'Istres

Le baptême de la promotion des pilotes-élèves du Centre-Ecole d'Istres, qui porte le nom de Georget Poncet, aura lieu le 2 septembre, à 15 heures, sur la piste du Tubé, à Istres.

Cette fête, placée sous le haut patronage du ministre de l'air, sera rehaussée par la présence des personnalités les plus marquantes de l'aviation.

La Patrouille de l'Air, composée des valeureux pilotes de l'ex patrouille d'Etampes, sous les ordres du lieutenant Fleurquin, prêteront son concours.

A l'issue de la fête, une soirée dansante sera donnée à 21 heures 30 au Casino Municipal d'Istres, sur invitation.

Les personnes désirant y assister pourront se procurer les cartes pendant la cérémonie de l'après-midi, auprès des membres du comité.

■ LA PROMOTION 1937 de l'Ecole d'Istres, promotion « Lieutenant-Georges-Poncet », a été baptisée le 2 septembre, en présence du Général Bouscat. La « Promotion Lieutenant-Georges-Poncet » est celle qui avait demandé de s'appeler « Promotion Jean-Mermoz ».

— Le lieutenant Georges Poncet, qui vient de périr dans un accident d'avion, survenu au cours d'une mission aérienne qu'il accomplissait aux confins du Maroc et de l'Algérie, s'était fait remarquer comme écrivain dans des contes publiés au *Mercure de France*. Il avait terminé un roman, *Seul dans le ciel*, qui doit paraître incessamment.

Dans la presse de juillet 1937

## 1937/1939 : "Promotion Adjudant-chef CARLIER"

(Baptême 1938)

Adjudant-chef Honoré CARLIER (1901/1935)

Moniteur - Patrouille de France – Accident mortel au meeting d'Orly le 20 mai 1938

ex : Pierre GOUZZI (GC I/3), Henri GROSDEMANCHE (GC III/6), etc...

**DANS L'AVIATION  
MILITAIRE**

—○—

**Le baptême  
de la promotion**

**Adjudant-Chef-Carliet**

—○—

MARSEILLE, 3 juillet.— Télégr. *Ma-  
tin*. — Le baptême de la promotion  
**Adjudant-Chef-Carliet**, a eu lieu  
aujourd'hui à Istres.

Le général Garde, commandant  
la 8<sup>e</sup> subdivision aérienne, repré-  
sentant le ministre, a passé les  
troupes en revue ; puis, en pré-  
sence de Mme veuve **Carliet** et de  
sa mère, Mme Darmier, un élève  
sortit des rangs pour lire au co-  
lonel commandant le centre la  
supplique demandant que la pro-  
motion prenne le nom de **Carliet**.

Le colonel commandant le centre  
retraca la carrière du défunt :  
Mme **Carliet** remit l'insigne de la  
promotion, puis les troupes défi-  
lèrent, tandis que la fameuse pa-  
trouille de l'air, ancienne pa-  
trouille d'Etampes, commandée par  
le capitaine Fleurquin, évolua au-  
dessus de la nouvelle promotion.

Dans la presse de juillet 1938 (1)

## **La prochaine promotion des élèves pilotes d'Istres portera le nom de l'adjudant-chef Carlier mort en service aérien**

ISTRES, 28 juin. — Le baptême de la promotion des élèves-pilotes 1937-1938 aura lieu le 2 juillet. Par décision ministérielle, cette promotion portera le nom de l'adjudant-chef Carlier. Ce dernier, aviateur de haute valeur, universellement connu dans le monde de l'aviation, a trouvé la mort en service aérien le 9 juin 1935, au meeting d'Orly, alors qu'il prêtait gracieusement son concours pour la Caisse autonome de secours aux pilotes civils. Pendant six ans, il avait rendu les services les plus remarquables par sa haute intelligence et sa technique brillante à l'Ecole d'acrobaties d'Etampes. Moniteur de perfectionnement, il s'est fait remarquer par sa grande virtuosité, son calme, sa maîtrise et sa camaraderie dans tous les meetings aériens auxquels il prit part. Il comptait 4.830 heures de vol; il était décoré de la médaille militaire et a été fait chevalier de la Légion d'honneur à titre posthume par le ministère de l'air.

Le baptême de la promotion commencera le 2 juillet à 9 h. 30, sur l'aire en ciment de la piste du Tabet, à Istres.

La cérémonie officielle commencera par une démonstration de la patrouille acrobatique de l'Ecole de l'air de Salon, sous les ordres du capitaine Fleurquin.

Baptême de la promotion, lecture des citations de l'adjudant-chef Carlier, et défilé des élèves.

A 21 h. 30, une soirée dansante sera donnée par les élèves de cette promotion dans les salons du Casino Municipal.

Dans la presse de juillet 1938 (2)

# AÉRONAUTIQUE

## Les obsèques de Carlier ont été célébrées hier

*AUTO-MOTO – 13 juin 1938*

Les obsèques de l'adjudant-chef Carlier, l'âme de la patrouille d'Etampes,- ont eu lieu, hier, à 15 h., à la Chapelle du Val-de-Grâce en présence du général Denain, ministre de l'Air. A l'issue de la cérémonie funèbre, le ministre de l'Air lut la citation de l'ordre de l'armée du grand pilote aux 4.800 heures de vol, aux 13 années d'aviation qui depuis six ans, prodiguait les leçons de son expérience et de sa valeur à ses élèves et fit partie dès sa création de la patrouille acrobatique fameuse.

Puis le général Denain accrocha la Croix de la Légion d'honneur sur la tenue posée sur le drapeau tricolore recouvrant le cercueil.

Le commandant Boudillier, au nom de l'Ecole d'Etampes, adresse un émouvant adieu au frère d'armes disparu, magnifiant ses qualités.

De nombreuses personnalités avaient tenu à rendre un suprême hommage au valeureux pilote disparu. On remarquait les généraux Tulasne, Duseigneur ; le commandant Guertiaux ; les pilotes de l'Ecole d'Etampes ; MM. Robert Morane, Sollier, Guerreau, Michel Détrouyat, Marcel Haegelen, Boullant, Gougenheim, Baudot, Brut, Détré, Arnoux, Nicolle, Jarre, Holzer, Vinchou et Leca ; Mmes Adrienne Bolland, Maryse Bastié, Maryse Hilsz, etc...

L'inhumation de l'adjudant-chef Carlier aura lieu samedi, à 10 heures, à Waziers, près de Douai, patrie du pilote de grande classe tombé dimanche en service aérien commandé, au cours d'une manifestation de bienfaisance.

La citation à l'ordre de l'Armée de l'adjudant-chef Carlier

Le Ministre de l'Air a cité à l'ordre de l'Armée l'adjudant-chef pilote Honoré Carlier, du 3<sup>ème</sup> Bataillon de l'Air :

*« Sous-officier d'élite, animé des plus hautes qualités morales et d'une foi ardente dans l'aviation, pilote de très grande classe, virtuose de la voltige et de la haute école aérienne dans lesquelles il avait acquis une maîtrise incomparable. Instructeur hors de pair, a rendu pendant plus de 6 ans à l'Ecole d'Etampes les services les plus remarquables comme moniteur de perfectionnement.*

*A trouvé la mort en service aérien commandé, le 9 juin 1938, sur le terrain d'Orly, au cours d'une démonstration de voltige aérienne. Restera un magnifique exemple d'audace réfléchie, de courage et de devoir.*

*4 880 heures de vol, 14 ans de service, 68 années de bonification pour services aériens; médaillé militaire le 22 décembre 1931 »*

*Signé : Général DENAIN  
Ministre de l'Air*

## 1938/1940 : " **Promotion des Armoires** "

(Baptême prévu en **1939**)

ex : Félix de KÉRIMEL, mort pour la France le 14/04/1945 à Royan (GC I/5)

ex : André GIROUX est né le 4 Avril 1920 à Bergerac.

*Dans son ouvrage : « La Promotion des Armoires »....*

*« Il avait fait partie de « **La promotion des armoires** », Istres 1938-1939 ... nom rompant avec la tradition, adopté à l'unanimité par des garçons qui furent baladés de terrain en terrain... drôle de guerre oblige... »*

ex : Jean SARRAIL, né le 23 septembre 1919 à Toulouse, pilote d'essai après-guerre, mort le 7 juillet 2012 à Istres

*Dans son texte : « Un jeune pilote de chasse en juin 40 »*

*« Le jour de la déclaration de guerre, j'avais 20 ans, l'âge où l'on se sent l'étoffe des héros. Admis au concours d'Istres de juillet 1938, breveté pilote militaire avec à mon actif 60 h de vol sur Simoun, avion très moderne à l'époque, je brûlais du désir de prendre part au combat. Hélas, un repli "stratégique" de l'école d'Istres nous relégua d'abord à Issoudun, puis Châteauroux, puis Avord, en août et septembre 1939...*

### [...suite du texte de Jean Sarrail](#)

*Nous avons baptisé notre promotion qui succédait à la promotion Carlier « **la promotion des armoires** »*

Fin 1939, cette promotion a subi un incroyable désastre à cause du brouillard lors de son transfert d'Avord à Istres. Lire :

### [Un sacré coup dur...le 15 décembre 1939](#)