

Le souvenir de glorieux anciens...

Il fallait trouver une suite à cette rubrique publiée pour la première fois dans le premier numéro des « Ailes Montoises ». Cet article résumait, sur une page environ, la carrière d'une grande figure de l'armée de l'air, le colonel Camille Duchange qui nous a quittés en août 2011.

Mais pour un de ces anciens sur lequel les regards s'arrêtent un instant par le biais de quelques lignes dans le journal de la base, combien restent anonymes, parfois seuls dans leur univers réduit, gardiens d'un passé dont ils sont nostalgiques et qu'ils cherchent à partager avec qui veut bien les écouter.

Et le bruit des avions qui passent au dessus de leurs têtes leur rappelle chaque fois les moments de leur jeunesse...

Camille Duchange avait un copain, il s'appelait Robert Martin. Pour lui non plus, la carrière ne fut pas vraiment un long fleuve tranquille mais un tourbillon parfois violent et ponctué par les conflits. La mort, il l'avait souvent croisée sur sa route, mais il avait eu de la chance. Elle l'a retrouvé fin juin l'été dernier.

Robert Martin est né en octobre 1927. Il arrive à Mont de Marsan en juillet 1943 dans les bagages de son père qui, postier, vient d'y être muté.

A cette époque la ligne de démarcation qui coupait la ville en deux n'existe déjà plus, toute la France est occupée et la base est prête après plusieurs années de travaux gigantesques à y accueillir à l'automne suivant les Junkers 290, quadrimoteurs à long rayon d'action regroupés au sein du « Fernaufklärungsgruppe 5 ».

Pour préparer son bac, il a besoin de réviser l'italien qu'il a commencé à apprendre à Nîmes. Le hasard fait bien les choses, car il y a sur la base des militaires italiens qui logent dans des baraques du côté du stade de l'Argenté. Le jeune Robert Martin leur rend visite chaque après-midi.

De là il voit décoller les avions allemands. Ce sont eux qui lui donneront l'envie d'être pilote.

C'est aussi sur le stade de l'Argenté, où il joue au foot, qu'il se trouve en ce début d'après-midi du 27 mars 1944. Avec ses copains, il se réfugie dans un fossé d'où il est aux premières loges pour voir et entendre les B 24 américains larguer leurs bombes.

En 1947, il veut rejoindre l'armée de l'air pour réaliser son rêve. Mais à la sortie de la deuxième guerre mondiale, l'armée de l'air a trop de pilotes. C'est donc comme appelé qu'il y fait ses premiers pas, le 3 juillet de la même année. Deux ans plus tard, il obtient son brevet de radio-navigant et est affecté à la section bombardement du Centre d'Expériences Aériennes Militaires. Il tente une première fois de se présenter au concours de pilote, mais étant déjà breveté, marié et père de deux enfants, sa candidature est refusée. Sur les conseils du commandant de la section de bombardement, il prépare, aidé par son épouse, le concours des EOA – élèves officiers d'active. Quand il a besoin de se donner du courage, il lit un chapitre du Grand Cirque, de Pierre Clostermann. Reçu en 1951, il est breveté pilote en mars 1954 à Marrakech et effectue son lâcher sur Vampire. Il est affecté à la 33^{ème} escadre de reconnaissance, sur B26. Il rejoint alors l'Afrique du Nord. De retour en métropole, il est affecté sur la base de Lahr où il vole sur F-84G puis, en 1959, il est muté à Madagascar.

En 1963, il se retrouve pour la seconde fois affecté au CEAM, cette fois à la section Mirage, avion sur lequel il est lâché en janvier 1963. Il devient présentateur en vol de cet appareil, et profite des vols

d'expérimentations pour grappiller par ci par là quelques minutes d'entraînement afin de pouvoir tirer le maximum de ce magnifique appareil. Au cours de ce séjour à Mont de Marsan, il participe à la transformation de nombreux pilotes étrangers. Il est aussi confronté à quelques situations dramatiques heureusement sans conséquences. Ainsi, au cours d'un vol sur Mirage III, une panne de transfert survient alors qu'il est à la verticale de l'aéroport de Toulouse Blagnac. Il effectue un atterrissage d'urgence, parfaitement réussi, et se pose sur la piste « Concorde », deux jours avant le premier vol du premier supersonique commercial. Il effectue 630 heures de vol sur Mirage III.

Au bilan, il passe 25 années au sein de l'armée de l'air, dont neuf ans à Mont de Marsan au sein du CEAM, et vole sur 34 types d'avions différents allant du Skyraider au B-26, en passant par F84G ou le Mirage III, le SMB2 ou encore le Transall. Lorsqu'il quitte l'institution, il totalise plus de 6000 heures. Il va en effectuer 10 000 supplémentaires au cours de sa carrière civile.

Le 15 mai 1968, le Lcl Martin deviendra célèbre en convoyant le dernier des B-26 (1) de l'armée de l'air de Mont de Marsan à Captieux (Sn 44-35512). La solution logique aurait été de le faire démonter par les mécaniciens, de transporter les pièces par la route sur une remorque de 40 pieds et de le remonter sur le champ de tir pour y servir de cible. Beaucoup de temps pour une distance aussi courte...

La solution simple c'est de le poser directement sur place... Oui, sauf qu'il n'y a pas de piste mais une route à peine plus large que le train d'atterrissage.

Naturellement, Robert Martin relèvera le défi. Alors qu'un équipage normal est au nombre de 4 (pilote, mécanicien, navigateur, radio), on tirera au sort le nom de l'unique mécanicien d'équipage (Sgc Dubourg) qui volera avec lui pour limiter la casse au cas où. Car ce jour là, il y avait du monde à Captieux, de nombreux spectateurs venus « pour me voir me casser la gueule »... me confiera Robert Martin.

On envoie même un hélico d'accompagnement pour filmer la scène, riche idée car c'est grâce à lui que nous avons pu conserver les photos de l'exploit. En souvenir, Robert Martin gardera toujours sur son bureau le manche et les deux bouchons de réservoir de l'appareil. Il y tenait comme à la prunelle de ses yeux.

(1) Le premier des B-26 c'est le « Marauder », le bombardier moyen US employé à grande échelle notamment par la 9eme US Air Force puis par l'armée de l'air dans les années d'après guerre.

Le deuxième, c'est l'A 26 « Invader » que l'armée de l'air rebaptisera B-26 en se débarrassant de ses « Marauders »

Major Christian LEVAUFRE.

Colonel Louis PENA

LABORATOIRE D'ETUDES MÉDICO-




Enregistrement des courants d'action du cerveau sur un pilote après le vol.

LES ÉQUIPAGES DES AVIONS RAPIDES SONT SOUMIS A DES CONDITIONS EXCEPTIONNELLES DE TEMPÉRATURE DE PRESSION ET D'ACCELERATION. IL EST NÉCESSAIRE, MALGRÉ TOUTES LES PRÉCAUTIONS PRISES, DE SUIVRE DE PRÈS LEUR COMPORTEMENT PHYSIOLOGIQUE AFIN DE PRÉVENIR DES DÉFAILLANCES SOUVENT FATALES.


Robert Martin en test au CEAM



Le dernier B-26 de l'armée de l'air



Skyraider



Posé à captieux



Manche et bouchon de réservoir