



« Le plus noble des métiers »

As aux 33 victoires. Que dire de plus sur Pierre Clostermann ? Une vie digne d'un roman, des mémoires devenues le livre de chevet de nombreux pilotes, un nom qui restera à jamais gravé dans l'histoire de l'aviation. Air Actualités a passé une journée en compagnie de cette légende vivante qui se défend d'en être une.



Pierre Clostermann avec ses nombreuses décorations.



Un mas, discret et magnifique à la fois, perdu quelque part dans les Pyrénées-Orientales, non loin de Perpignan. C'est dans ce petit coin de paradis que Pierre Clostermann et son épouse sont venus « se poser », avec chiens et chat. L'As mène là une vie simple, paisible, loin du tumulte de la capitale. Impressionnant par la taille, le regard vif et la démarche alerte, le personnage force d'emblée l'admiration. Dans son bureau, maquettes d'avions modernes, distinctions militaires et photographies d'époque trônent parmi les ouvrages d'une imposante bibliothèque. Sur l'un des murs, d'autres trophées, gagnés non pas dans les airs... mais sur la mer. Notre hôte est un féru de la pêche au gros.

C'est sous le ciel brésilien que Pierre Clostermann

pilote professionnel américain. Mais la guerre le pré-occupe toujours et c'est avec une infinie tristesse que, de l'autre côté de l'océan, le fils de diplomate apprend la défaite de 1940. « *Un souvenir qui m'a marqué. J'appartenais à la génération des fils de 14-18. Pour nous, l'Armistice était difficile à avaler. Par dessus le marché, j'étais Alsacien, de mère Lorraine et issue d'une longue lignée militaire !* » Aussi étonnant que cela puisse paraître, c'est en allant voir *Autant en emporte le vent* que la passivité lui devient insupportable. « *Le film passait dans un cinéma fameux d'Hollywood. Comme de coutume à l'époque, sa projection était précédée des actualités américaine et allemande. Pour moi, ce fut un choc. Je n'oublierai jamais ces colonnes de prisonniers fran-*

« Ma place était en Angleterre »

voit le jour, le 28 février 1921. Son père, diplomate à Sao Polo, l'envoie faire ses études à Paris. « *Pendant dix années, j'ai été pensionnaire à la porte d'Auteuil. À seize ans, le Bac en poche, je suis parti rejoindre ma famille à Rio.* » Sur place, le futur As se passionne déjà pour l'aviation et obtient sans tarder son brevet de pilote, le 27 novembre 1937. « *Mes parents m'ont offert le diplôme. Pour le reste, je gagnais mon argent de poche en écrivant des articles dans différents journaux.* »

Pierre Clostermann a 18 ans lorsque la guerre éclate. Volontaire pour s'engager, il demande audience au consul général de France à Los Angeles qui ne le prend guère au sérieux. « *Il m'a reçu en me lançant : "Alors, vous aussi, vous voulez sauver la France?", puis m'a gentiment renvoyé.* » Déçu, le jeune homme entre dans une université d'outre-Atlantique puis devient ingénieur en aéronautique. Il parachève sa formation en obtenant sa licence de

çais misérables à qui les Allemands servaient la pâtée. Je suis sorti de la salle au bord des larmes, j'étouffais». Le lendemain, Pierre Clostermann reçoit une lettre de son père. « *Il m'écrivait de Rio, en me demandant de trouver dans les journaux américains tous les articles concernant un certain général de Gaulle.* » L'adolescent s'exécute et envoie les coupures de presse à Jacques Clostermann dont la réponse ne se fait pas attendre. « *Il était persuadé que ma place était en Angleterre. J'étais entièrement d'accord.* » Pierre Clostermann fait ses bagages et part le plus simplement du monde, en bateau. « *Adieu les plages de Malibu, adieu les jolies filles ! Tout de même, j'avais beaucoup de chance : j'étais passager d'un immense paquebot blanc de la P & O. Quand je pense à tous ces garçons qui ont pris des risques terribles et vécu d'incroyables histoires pour rejoindre de Gaulle...* »

Mars 1942. Les pourtant flegmatiques Anglais ont ▶



Le capitaine Pierre Clostermann, aux 33 victoires officielles, posant en tenue de Wing Commander.

peine à cacher leur étonnement en accueillant cet étrange voyageur français qui a cru bon d'emporter avec lui guitare et cannes à pêche ! « C'était une façon de montrer que je croyais à la victoire finale (sourire). » Pierre Clostermann s'engage alors dans les FAFL puis ronge son frein. « Pendant neuf mois, j'ai perdu mon temps, coincé par les Anglais qui nous faisaient passer tests sur tests. Déjà pilote et ingénieur, j'avais accumulé un nombre d'heures de vol supérieur à celui des moniteurs et j'en savais plus que les professeurs ! En outre, ils avaient remarqué que je maîtrisais parfaitement leur langue grâce à mon séjour en Amérique. Au total, on voulait d'entrée faire de moi un instructeur ! J'ai eu beaucoup de mal à me sortir de cette situation. » Malgré ces fâcheux contretemps, le bouillonnant pilote garde un souvenir amusé de cette époque. « Au RAF College de Cranwell, en pleine guerre, l'orchestre jouait chaque soir pendant le dîner ! Dîner où je devais d'ailleurs me présenter muni d'un noeud papillon... Au fond, l'ambiance était sympathique, très "british." On se serait cru dans un aéroclub ». Les choses sérieuses commencent le 21 janvier 1943 pour le sergent Clostermann, affecté dans l'escadrille « Mulhouse » du groupe de chasse « Alsace ». Le temps des premières victoires, sur Spitfire. « Un jour, en descendant un avion ennemi, j'ai "collé" par mégarde un obus de 20 mm dans le fuselage de mon ami Martell qui n'était pas très content (rires). Il faut dire que nous n'avions pas le temps de nous positionner, de viser précisément. Nous pratiquions le "snap shooting", c'est-à-dire que nous vidions les réserves de cartouches de Sa Majesté. Honnêtement, si j'avais descendu tous les appareils sur lesquels j'ai tiré, j'en compterais plus de 150 à mon palmarès ! À l'inverse, il m'est arrivé une fois de toucher un avion sans le vouloir vraiment. J'avais pressé sur la détente simplement pour l'intimider. En voyant l'impact, je me souviens m'être

retourné afin de m'assurer que personne n'avait tiré à ma place ! »

Pierre Clostermann mime la scène comme s'il était à nouveau dans un cockpit de Spitfire, en pleine bataille. « Dix secondes suffisaient pour que naisse un gigantesque "foutoir". On comptait facilement une centaine d'avions dans tous les coins du ciel et puis, 20 secondes ou deux minutes après, plus rien ! À noter que, pour ma part, je ne me rappelle pas m'être livré plus de trois ou quatre fois à un combat tournoyant avec un Messerschmitt. Les Yak, eux, possédaient le même type d'ailerons et les mêmes performances que les machines allemandes, ce qui leur permettait de se prêter à ce genre d'exercice. »

Un détail technique qui n'a pas empêché l'As d'inscrire 33 victoires homologuées à son glorieux tableau de chasse, même s'il tient à partager l'une d'entre elles avec un pilote australien. Au-delà du prestige, cette comptabilisation très officielle était indispensable aux Anglais. « Ils avaient besoin de savoir où les Allemands en étaient exactement. Pour ce faire, nous consultions les films de nos vols après chaque bataille. Sans film, il était vain de revendi-

quer quoi que ce soit. Pour ce type de contrôle, nous disposions d'une grande table, d'une règle en cuivre et d'un projecteur. Sur la règle, nous faisons glisser une maquette fidèle de Messerschmitt inclinable à volonté jusqu'à ce que l'ombre dans le projecteur coïncide avec l'image de l'avion, arrêtée sur l'écran. On obtenait ainsi l'angle et la distance de tir. Ces séances m'apprenaient énormément. Je pouvais analyser mon vol, m'apercevoir, par exemple, que j'avais évité de justesse une collision sans m'en rendre compte ! Plus d'une fois je me suis exclamé "Quoi, c'est mon film, ça ? C'est moi qui ai fait cette connerie ?" D'ailleurs, en

école, les projections finissaient souvent en partie de franche rigolade. L'instructeur nous apostrophait avant de présenter "la dernière super production de notre Français qui va vous montrer comment on rate des avions inratables..." D'accord, ils étaient ratés mais bien filmés ! »



Pierre Clostermann dans son Tempest V, le « Grand Charles ».

Un gigantesque « foutoir »

7 juillet 1944. Le sous-lieutenant Clostermann reçoit la très convoitée Distinguished Flying Cross, soit la plus haute distinction de la RAF. Huit mois plus tard, il s'installe à bord d'un Tempest du Squadron 274, « une machine extraordinaire, surtout pour le vol à basse altitude, rapide et bien armée ». Commence alors « le travail moche. Nous devons isoler le front du Rhin, mitrailler les trains. Nous avons perdu énormément de monde au cours de ces missions. La Flak était très dangereuse, les Allemands rataient rarement leur cible, du véritable "tir au pigeon". De plus, nous pouvions être victimes



de nos propres obus lorsque ces derniers ricochaient.» C'est un peu plus tard, le 21 avril 1945, que celui qui commande depuis peu le 3^e groupe du Squadron 56 est abattu. «Une de ces fameuses “défaites glorieuses” (rires). Franchement, pour se faire descendre quinze jours avant la fin de la guerre, il fallait en “tenir une couche épaisse” Blague à part, les Allemands comptaient nombre de pilotes de premier ordre, des grands seigneurs. On les reconnaissait immanquablement au milieu de la bataille à ce battement d'ailes rapide, ça ne trompait pas. Lorsque l'on tombait sur un type qui avait fait l'Espagne, la Pologne, la campagne de France ou encore la bataille d'Angleterre, bref qui avait participé parfois à plus de mille missions, il fallait de la chance pour s'en tirer.»

Pierre Clostermann ne tarit pas d'éloges sur ses ennemis d'autrefois, dont certains sont devenus, par la suite, des amis. Mais le ciel du milieu des années 40 est peu propice au sentimentalisme, quoique ! «*Quand on est jeune, il y a une forme d'exaltation indéniable à l'idée d'atteindre sa cible. En ce temps là, on ne se posait pas de questions, on ne voyait presque jamais l'autre pilote. Tout de même, lorsque je savais, en apercevant son parachute, que ma victime s'en était tirée, j'étais soulagé.*» 50 ans après, Pierre Clostermann n'a rien oublié de cette époque où les aviateurs faisaient la guerre «sans arrêt». Cela ne l'empêche pas de suivre de près les évolutions de l'armée de l'air et d'avoir une tendresse particulière pour les jeunes chasseurs d'aujourd'hui. Des

La guerre «sans arrêt»

chasseurs dont il est bien souvent l'idole. La remarque l'étonne et l'émeut, visiblement. «*J'ai pour eux l'affection d'un père. Lorsque j'ai vu mon fils aîné, pilote lui aussi, s'asseoir pour la première fois dans un Mirage, qui plus est de l'«Alsace», j'ai eu les yeux humides. À ceux qui suivent cette même voie, je dirais simplement qu'ils ont la chance d'avoir choisi le plus merveilleux et le plus noble des métiers. Une profession où les satisfactions que l'on trouve ne sont pas matérielles.*» L'As ne saurait expliquer comment il est devenu ce monument dont le nom résonne au-delà des frontières du monde militaire. Il hausse les épaules et lâche en souriant, «*je devais être le meilleur “cravateur” et le plus doué pour raconter les plaisanteries.*»

Si vous aimez l'aviation, vous ne manquerez pas de lire, ou de relire *Le grand cirque* (tiré à plus de deux millions d'exemplaires) dans lequel Pierre Clostermann raconte d'une plume élégante ses souvenirs de guerre. «*Après la sortie du livre, j'ai reçu des centaines de lettres. L'une d'entre elles m'a particulièrement touché. Il s'agissait d'un père dont le fils s'était tué sur Mistral. Le grand cirque avait été à l'origine de sa vocation, mais cet homme ne m'en faisait pas le reproche, bien au contraire. Son enfant avait vécu heureux.*» □

Propos recueillis par
le lieutenant-colonel Dominique Blanchard
et l'aviateur Jean-Philippe Balasse (1994)

Décollage sur alerte pour les FAFL.

