

JEAN-LOUP CHRÉTIEN

ITINÉRAIRES DANS LES ÉTOILES

ITINÉRAIRES

« Premier Français et Européen de l'Ouest dans l'espace »





1942. Jean-Loup
à Ploujean (29).

fenêtres, j'avais assisté à deux évènements de combat aérien. Pour le premier, le spectacle auquel j'assistais était plutôt banal pour un enfant de cette époque, habitué à être survolé par des avions allemands et alliés. Un avion, sans doute un Mosquito, descendait en vrille sur un fond de ciel bleu, laissant derrière lui un panache de fumée blanche. Je vis ensuite un autre panache blanc, le parachute du pilote qui venait de s'extirper de sa machine. Le deuxième évènement fut le bombardement du viaduc par les avions alliés. Ce jour-là, au moment où les avions passaient, une grosse fumée blanche envahit la ville, autour du viaduc. Une fois le silence revenu, mon grand-père ouvrit une fenêtre et s'exclama : « Ils ont bombardé le viaduc ! » Les Alliés coupaient ainsi l'accès ferroviaire au port de Brest. Deux brèches, encore visibles aujourd'hui, furent rapidement réparées par les Allemands.

À l'approche de la fin de la guerre, un jour où une amie de ma mère était venue nous voir avec ses deux petites-filles, les soldats allemands nous demandèrent soudainement de descendre à la cave. Il faisait bien noir, et des bruits insolites venaient de l'extérieur. Seule la lumière passant par une petite ouverture dans la porte extérieure nous permettait de voir, et surtout d'entendre tous ces bruits feutrés. Soudain, l'une des petites-filles se mit à pleurer. La réponse des soldats : une courte rafale de mitrailleuse qui ramena le silence... Nous apprîmes un peu plus tard que des FFI s'étaient aventurés dans notre bois et avaient commencé à en découdre avec « l'occupant ».

Vint enfin le mois de mai 1945, beaucoup de souvenirs : les chars américains entrent dans les rues de Morlaix, une foule en liesse, des rafales sporadiques dans les collines, et chez nous, dans notre fameuse maison rose, deux parachutistes français hébergés quelques jours après le débarquement. Nous jouions avec quelques éléments de leur équipement, dont une grosse boule phosphorescente et une carte en soie dont ils nous firent cadeau. Leurs parachutes, également en soie, servirent de doublure à nos vêtements, conçus par notre mère après la guerre. Elle me fit cadeau de la carte en soie, que j'offris plus tard à ma première petite amie. Elle me quitta peu de temps après, sans bien sûr me rendre la carte.

Dernière image, dure à mon âge de jeune enfant, les soldats allemands prisonniers assis dans la cour du collège de filles de Morlaix. Les mains sur la tête, plusieurs nous souriaient, sans doute des soldats logés chez nous, parmi lesquels ceux qui m'offraient ces pâtes de fruits.

Ces images me reviennent souvent aujourd'hui, dans une nouvelle démarche qui m'est chère : vouloir rassembler des hommes, dont l'autorité politique a voulu faire des ennemis, alors que la nature en a déjà fait des amis.

Après cette description ironique, il est temps d'en venir à ce qui correspondait à notre rêve initial : la joie d'intégrer cette grande armée de l'Air et vivre enfin ce que nos anciens nous avaient appris et raconté. Vivre de belles prises d'armes sous notre beau drapeau était un grand moment d'émotion. Avoir la chance de rencontrer, par la même occasion, certains de nos grands anciens, héros de la Seconde Guerre mondiale. Le commandant de l'École de l'air était un jeune général, Louis Delfino, ancien commandant et héros du Normandie-Niemen, ce célèbre escadron de chasse où des pilotes français étaient venus se battre aux côtés de leurs collègues russes pendant la Seconde Guerre mondiale. Un grand moment d'histoire qui perdure, cet escadron existant toujours et entretenant jalousement toutes les marques et traditions de ce moment historique.

Avant notre départ pour Moscou en 1980, Patrick Baudry et moi-même avons pu rencontrer trois anciens pilotes du Normandie-Niemen. Ils avaient su nous donner une image réaliste d'une population bien différente de la description maladroite qu'une coutume, tout aussi maladroite, entretenait dans notre population. En résumé, un don de soi et un dévouement hors norme.

1959, c'est déjà bien loin. Des bons et des mauvais souvenirs, essentiellement des bons. La découverte de l'esprit armée de l'Air, le bruit des avions sur lesquels nous volerions bientôt, et surtout la possibilité de voler les week-ends sur des avions et planeurs autant qu'on le voulait. Gratuitement, bien sûr. Je complétais ainsi avec joie un carnet de vol déjà bien commencé avant d'arriver ici.

Alors que nous volions depuis quelques semaines nous vint cette annonce célèbre : « Les Russes ont envoyé un homme dans l'espace. » Youri Gagarine devenait, pour beaucoup, une véritable idole. Et pour nous bien sûr qui commencions seulement à ouvrir nos ailes, un autre rêve germais dans nos cervelles de jeunes



1960. Sur l'aile d'un MS733, mon premier avion à l'École de l'air de Salon-de-Provence.

aiglons. Dans la liste de mes souhaits d'avenir, j'avais déjà inscrit pilote de chasse, pilote d'essais, et je rajoutai maintenant le mot « cosmonaute ». Beaucoup de naïveté, et je me retrouvai seul à avoir mentionné ce souhait de carrière. Mes autres collègues avaient déjà deviné ce commentaire que me fit notre chef :

« Chrétien, quand un Français ira dans l'espace, vous serez arrière-grand-père ! » Le surnom de « cosmonaute » me suivit jusqu'au jour J.

Après ces débuts à l'École de l'air, je partis avec mes collègues vers l'École de pilotes de chasse de Tours. Changement de matériel, nous découvrions en particulier en fin de stage notre premier



Lors d'un vol parabolique sur un Ilyouchin 76, permettant de flotter en apesanteur pendant vingt-quatre secondes.

surface n'existent pas. Le milieu hostile dans lequel nous évoluons là-haut impose une solidarité exemplaire que nous acceptons avec bonheur, acceptant aussi de faire notre possible pour aider à atténuer ces sensations de milieu hostile au ras du sol. Ce sera au prix de nombreuses démarches et recherches en sciences humaines que la communauté de l'espace arrivera à faire admettre que notre planète est une véritable chaloupe de sauvetage perdue dans cette voûte céleste. L'endommager en permanence privera l'humanité de toute chance de réussir ce grand chemin d'exploration et de découverte. Je n'ai aucun doute sur le fait que la race humaine est appelée à explorer sans relâche pour progresser vers une autre forme de vie. Et, je le répète encore, ce qui se passe aujourd'hui est exceptionnel. Une coopération mise en place par les États-Unis et la Russie, en 1975, et qui ne s'est jamais arrêtée. On en parle trop peu, par crainte sans doute de voir naître des réactions de politiciens n'ayant pas encore senti la force de cette prise d'altitude qui vous fait prendre de la hauteur.

Cette prise d'altitude n'est effectivement pas facile. Nous ne sommes pas conçus pour voler, il nous faut développer des technologies de plus en plus audacieuses pour nous élever au-dessus du sol. Chose curieuse, qui donne à réfléchir : l'utilisation d'une fusée pour s'élever au-delà de l'atmosphère terrestre relève d'une technologie développée par les Chinois dans l'Antiquité pour leurs feux d'artifice. Cependant, nos technologies de surface évoluent bien, ou du moins, assez bien. Pour l'espace, je pense qu'il y a en revanche un mystère. La gravité terrestre nous tire bien fort vers le bas, malgré tous nos efforts pour nous en libérer. Et si ce n'était pas un hasard ? Une disposition de sauvegarde prise par une autorité supérieure pour nous éviter d'aller répandre à travers la galaxie notre vermine et notre esprit belliqueux en recherche de conquête ? (J'espère ouvrir un débat...)



1982. Avant de quitter notre Soyouz, le temps d'écrire « MERCI » à l'intention de tous ceux qui m'ont permis de réaliser ce grand rêve.

Les hélicoptères nous emmènent ensuite vers Arkalik, petit village habitué à ces événements, qui nous accueille avec une petite cérémonie très typée et très teintée de couleurs locales. Une heure plus tard, l'avion de la Cité des étoiles nous ramenait vers Baïkonour, où allaient commencer les choses sérieuses. Quarante-huit heures de tests médicaux, de parcours des résultats d'expérience, différents débriefings et préparation du départ pour la Cité des étoiles.

Quelques jours plus tard, retour en France après une belle cérémonie d'adieu à la Cité des étoiles. Je dois relater ici une petite histoire émouvante, commencée à la fin de la première année d'entraînement. À l'occasion d'une petite cérémonie, le général Beregovoi, alors commandant de la Cité des étoiles, vint vers moi

et me dit à l'oreille : « J'apprends qu'après cette première année tu dis espérer que la seconde passera vite. Crois-moi, tu nous diras alors que tu ne veux plus partir. » Cette déclaration m'avait rendu perplexe et elle est restée bien ancrée dans ma mémoire. Je déclarais ému lors de cette cérémonie finale avant notre retour en France, en juillet 1982 : « Vous m'avez tout donné sans jamais rien demander, je vais partir demain en laissant ici la moitié de mon cœur. Je n'aurai de cesse de venir la retrouver. »

Et j'ai tenu parole, revenant à plusieurs reprises retrouver cette extraordinaire ambiance de gens essentiellement simples, accueillants, toujours prêts à donner le meilleur d'eux-mêmes. Je respectai ma parole quelques mois plus tard en revenant pour le réveillon du Nouvel An.

Avant de redevenir définitivement français, nous fûmes reçus au Kremlin par le bras droit de Léonid Brejnev, sans doute déjà bien malade. J'y ai reçu la décoration la plus haute de l'époque, « Héros de l'Union soviétique », devenant ainsi le quatrième ou cinquième Français recevant cette décoration prestigieuse, mes prédécesseurs étant les pilotes du Normandie-Niémén. Quelle fierté de me retrouver membre de cette équipe, ces Français hors norme qui ont tant contribué au prestige de notre pays !

Participant il y a une dizaine d'années à une cérémonie au Kremlin, j'y ai rencontré le général commandant l'ordre de cette décoration, l'équivalent en quelque sorte du Grand Chancelier de la Légion d'honneur. Il s'approcha de moi et me demanda : « Sais-tu combien nous sommes de survivants dans l'ordre de cette grande décoration ? Nous ne sommes plus que quatre-vingt-cinq. » Un nombre qui a dû bien diminuer depuis, j'ai bientôt 88 ans et fus décoré parmi les derniers. L'Union soviétique devenant la Russie, cette décoration devint « Héros de la Russie », entraînant inexorablement cette diminution vers le jour de l'extinction.

notre président un peu plus tard quand nous serons installés dans le Soyouz. Vladimir Djanibekov, présent, s'occupe bien gentiment de ceux qui me sont les plus proches. Il me racontera plus tard que les autorités de Baïkonour ont vécu un véritable cauchemar.

Il est temps maintenant de partir vers notre lanceur, le temps aussi d'échanger quelques mots avec quelques collègues et amis, se trouvant entre la sortie du hangar et le bus qui va nous conduire vers le pas de tir.

Nous sommes maintenant installés dans notre Soyouz, deux heures environ avant notre décollage. Trente minutes avant le lancement a lieu un échange avec notre président, Monsieur Mitterrand. Il aura gardé jusqu'au bout cet attachement à notre programme de vols habités.

Rien n'a vraiment changé depuis mon vol précédent : le décollage, la montée, la séparation du premier étage, du deuxième étage et l'arrivée en orbite cinq cents vingt-six secondes plus tard. La première différence réside dans l'aménagement du compartiment orbital, transformé en véritable coffre à bagages. Une nouvelle technologie a été appliquée aux moteurs du lanceur, permettant d'augmenter de façon conséquente la charge placée en orbite. Et l'architecture du Soyouz ayant très peu changé, cette différence de masse est *in fine* appliquée aux accessoires et matériel que nous amenons sur la station, dont « l'idée » de Michel Chevalet. Michel était journaliste à TF1, il connaissait ma passion pour l'orgue. Lors d'un dîner à Paris, il me proposa donc cette idée d'un premier concert d'orgue depuis l'espace.

« Demande à tes copains russes s'ils sont d'accord pour emmener un petit orgue dans l'espace. » Je m'empressai donc de faire part de ce projet à Monsieur Semionov, directeur du programme « Lanceurs ». Très enthousiaste, il me confirma alors que grâce à l'augmentation de poussée des moteurs du lanceur,

nous pouvions emporter des tas de choses dans notre coffre à bagages... Michel fit acheter par TF1 un superbe clavier numérique de cinq octaves, qui allait nous permettre de bien mettre en œuvre cet évènement. Notre vol allant se terminer quelques jours avant Noël, je préparai entre autres quelques pièces de Noël de François Couperin. Petit clin d'œil à Pierre Bardon et l'orgue de la basilique Saint-Maximin en Provence.

Peu de temps avant le départ, Monsieur Semionov vient me voir. J'en connaissais la raison, apprenant depuis quelque temps par la bande que notre coffre à bagages était largement en surcharge. « J'ai été un peu optimiste dans mes calculs de volume et masse disponibles dans votre Soyouz. Il faudrait que tu trouves un orgue un peu plus petit. » Je lui demandai alors les nouveaux paramètres autorisés, et notre bel orgue fut réduit à un quart de ce qu'était le

1988. Mon orgue dans la station Mir.





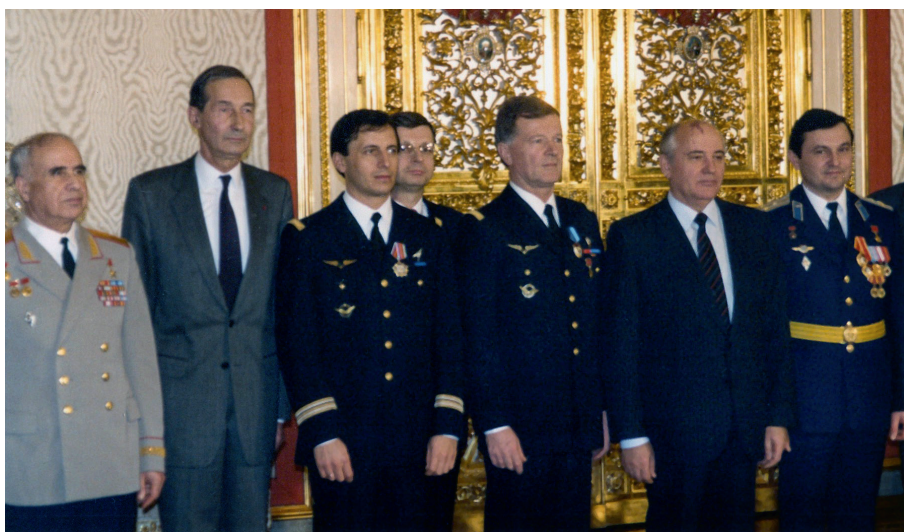
1988. Pendant la sortie extravéhiculaire. Photos prises par Volodia Titov depuis l'intérieur de la station à travers l'un de ses hublots.

est coincé et me résiste pendant une bonne dizaine de précieuses minutes. Sacha en profite pour arroser l'équipe du TSOUP, cet incident n'étant pas le premier. Cela augmente ma transpiration et la buée sur mon scaphandre. Une fois installé dans l'obscurité du sas, je tente, un peu au hasard, un premier positionnement de la porte sans voir ni même discerner les deux doigts métalliques de chaque côté de l'orifice de sortie. Cette porte est munie de deux poignées et percée de deux trous au diamètre des doigts qui vont entrer dans ces trous et assurer un bon positionnement sur l'orifice de sortie. Positionnement que je ne peux absolument pas voir. Je pose donc la porte au hasard, espérant que ces trous vont chacun trouver leur doigt. J'engage la manivelle, et commence à la tourner. Il faut normalement atteindre dix-neuf tours. Tout se bloque au bout de huit ou neuf tours. Je détricote et arrive à voir un des douze verrous de fermeture à travers un petit trou dans la couche d'eau de mon heaume. Je reprends mes poignées et choisis, un peu au hasard, un sens de rotation d'une quinzaine de degrés. Je tourne à nouveau ma poignée et

passé cette fois quelques tours de plus. Je vois mon verrou qui commence à recouvrir la carcasse métallique, c'est bon signe. Tout s'arrête à nouveau. Alors que je m'apprête à recommencer dans l'autre sens, j'entends une petite voix derrière ma tête : « La ficelle ! La ficelle ! ». Un coup sec, et la poignée tourne à nouveau jusqu'aux dix-neuf tours. Le lacet que Moussa avait installé pour retenir la poignée s'était embobiné autour de cette dernière. Merci petite voix qui nous a évité d'être en orbite pour l'éternité... Nous sommes au bout de notre autonomie, mais sains et saufs.

Cette technique bien particulière donne à sourire... Il faut savoir en fait que le module spécial « sorties extravéhiculaires » avait pris du retard. Ce système de dépannage à l'occasion de notre vol avait été improvisé, pour éviter de prendre trop de retard dans l'assemblage de la station.

Sacha met en route la repressurisation du sas. Nous avons auparavant branché sur nos scaphandres le système externe d'alimentation en oxygène, nous libérant ainsi de l'angoisse d'atteindre la fin d'autonomie du système interne. Après avoir atteint l'équilibre des pressions du sas et de la station, Volodia ouvre de l'intérieur la porte de communication avec le sas. Nous allons pouvoir nous jeter sur le dîner préparé par nos collègues. Notre sortie a été particulièrement éprouvante, nous pouvons la comparer à une bonne séance de sport qui aurait duré une dizaine d'heures. Les commentaires vont bon train, nous avons battu sans le savoir le record de durée d'une sortie dans l'espace. Elle devait durer un peu plus de trois heures, et a duré en fait plus de six heures. La principale leçon de cette sortie sera l'énorme importance de la confiance. Entraînés sans relâche par des instructeurs formés pour nous inculquer cette confiance, nous ne doutons pas une seconde de la suite de l'opération. Sachant surtout que si le doute s'installe, c'en est fini pour nous.



1988. Le Kremlin avec Monsieur Gorbatchev.

récupération en fonction du temps. Ainsi, les champions rattrapent 80 % de leurs facultés en 10 % de la durée de cette récupération, pendant que les autres y passent trois fois plus de temps. Notre équipage pionnier du vol le plus long va être le premier cobaye en la matière. Moussa est plus corpulent que Volodia, et dès les premiers jours, nous pouvons constater la validité de cette théorie. Un pour Volodia, trois pour Moussa...

L'ambiance de la Cité aujourd'hui est une sorte de communion discrète avec ses deux héros et leurs familles. Pas de manifestation exagérée, toujours cette discrétion simple et ce respect qui caractérisent tant cette population. Le dernier jour arrive vite pour Michel et moi, décidés à participer aux fêtes de fin d'année en famille en France. Les adieux sont plus brefs et moins émouvants que la première fois, tant il nous avait été dit à l'époque que nous partions sans espoir de retour. Nous savons maintenant que



1989. Avec Messieurs Mitterrand et Eltsine.

la route d'une grande coopération est ouverte, et que d'autres Français viendront à leur tour s'entraîner et voler ici. Michel Tognini le premier, puis Jean-Pierre Haigneré, Claudie Haigneré, Léopold Eyhardt.

Notre nouveau ministre de la Recherche, Paul Quilès, vient personnellement nous accueillir à l'arrivée du vol Moscou-Paris-Charles-de-Gaulle. Le comité de direction du CNES vient d'être augmenté d'un nouveau corps, celui des astronautes et des vols habités, dont je vais prendre la direction. Quelque temps plus tard, le CNES organise une nouvelle sélection d'astronautes, puis c'est le tour de l'agence spatiale européenne, l'ESA, qui va progressivement intégrer une bonne partie des astronautes des agences nationales pendant les années suivantes. Cet étalement dans le temps permet au CNES de poursuivre son activité vols habités, au profit des derniers astronautes recrutés.

selon une vieille tradition de la NASA à cap Kennedy, nous rejoignons familles, proches instructeurs et techniciens vers un bâtiment situé sur une petite plage appartenant au centre, et d'où nous pouvons apercevoir notre navette. Baignade, barbecue, tout y est ! Petite frayeur quand même au moment où Scott Parazynski sort de l'eau : une superbe orque noir et blanc fait un bond et retombe à une dizaine de mètres de l'endroit où Scott était sorti.

La veille du départ est une journée traditionnellement tranquille, sauf pour nos deux pilotes qui doivent faire un dernier vol d'entraînement simulant l'atterrissage de la navette. Nos hôtes des Crew Quarters nous ont préparé un bon dîner. Il nous faut ensuite veiller assez tard, l'horloge de notre mission ayant été décalée de plusieurs heures pour diverses raisons opérationnelles, en particulier notre emploi du temps après notre arrivée en orbite. Nous allons passer, ce soir, deux petites heures à regarder quelques morceaux de deux films votés à la majorité. Le premier, un film russe traditionnellement projeté la veille d'un départ depuis le vol de Youri Gagarine, le second un bon western avec John Wayne... *Le Soleil blanc du désert*, titre du premier film, raconte l'histoire d'un héroïque soldat russe revenant à pied d'un lointain désert du sud-est asiatique dans les années 1920. Un film croustillant et très attachant.

Il nous faut attendre encore une bonne heure avant de rejoindre nos chambres. Scott Parazynski et moi décidons de faire un petit footing nocturne. Une petite demi-heure, et nous sommes au lit à une heure du matin.

Réveil à dix heures le lendemain, suivi d'un bon petit-déjeuner et des derniers briefings avant le départ. Nous nous rendons à la salle d'équipement des scaphandres à dix-sept heures, effectuons en compagnie d'un technicien toutes les vérifications du bon fonctionnement des systèmes du scaphandre. Nous suivons attentivement



Septembre 1997. Vérification scaphandre.

Septembre 1997. Avant d'entrer dans le Shuttle.





Juin 2024. Lors des célébrations des 90 ans de l'armée de l'Air et de l'Espace à Versailles. Ici à l'orgue de la chapelle royale, en compagnie de David Cassan, qui eut l'idée de s'accroupir pour prendre cette photo aux allures de fusée céleste.

les informations qui nous sont communiquées par le centre de contrôle, car la météo pour l'instant n'est pas bonne du tout. De gros orages passent dans le coin et on nous donne pour l'instant une chance sur deux de pouvoir décoller. Il ne s'agit pas seulement de décoller, mais également de revenir et nous poser une trentaine de minutes plus tard en cas d'avarie qui nous empêcherait d'arriver en orbite. La manœuvre est une véritable acrobatie, et en aucun cas ne pourrait être effectuée avec une météo douteuse.

Nous occupons nos sièges l'un après l'autre, puis commençons la check-list du compte à rebours. L'accalmie météo tant attendue arrive, mais les orages grondent toujours loin à l'est de notre position. Nos camarades en orbite, que nous allons rejoindre dans trois jours, nous confirmeront qu'ils voyaient ces orages impressionnants lors de deux survols quelques heures auparavant, et n'avaient pas cru une seule seconde que nous serions autorisés à décoller.

Vient le moment tant attendu de ces vingt dernières minutes où nous n'avons plus grand-chose à faire. Assis sur mon siège, le dos à l'horizontale, je décide de tenter cette expérience d'un petit roupillon à ce moment très particulier. Grand test de confiance. Quelques minutes plus tard, je suis réveillé par mon genou droit qui tombe sur le côté. Expérience réussie et qui en dit long sur cette forme de conditionnement de la nature humaine. Peut-on se poser la question d'une confiance un peu forcée ? Cette réflexion a également été faite lors des commentaires sur l'état d'esprit des équipages des bombardiers alliés pendant la Seconde Guerre mondiale. Ils jouaient aux cartes devant leur avion avant de recevoir l'ordre de décollage et partir bombardier la Ruhr. Ils savaient tous que plusieurs ne reviendraient pas. Étrange machine humaine. Quand je rêvais de devenir organiste de cathédrale, je ne pensais pas une seconde que je serais un jour assis au sommet d'un gros pétard...

– voir l'image réelle, augmentée d'une image artificielle pouvant contenir toutes sortes d'informations relatives à la procédure à suivre ;

– intervenir, après avoir appliqué les corrections.

C'est avec joie que j'occupe toujours ce poste, trente-deux ans après ce coup de téléphone de George Abbey. « Tu en auras pour un maximum de deux ans ! », m'avait-il dit...

C'est aussi pendant cette période, en mai 2014, que je reprends indirectement du service dans l'armée de l'Air et de l'Espace. Je reçois une invitation à devenir, en compagnie de Patrick Baudry, parrains de la Patrouille de France. Superbe période qui nous permet de partager plusieurs vols avec cette unité d'élite, dont un vol exceptionnel à cap Kennedy.

Je laisse la parole à Romain Bethoux, l'un des leaders de la Patrouille de France à l'époque.

« En 2014, l'armée de l'Air célébrait ses 80 ans. Pour l'occasion, la Grande Dame, petit surnom donné à la Patrouille de France, choisissait deux parrains exceptionnels pour donner à cet anniversaire une dimension singulière.

À cette époque, j'étais le charognard de l'équipe, le numéro 4, celui qui vole au milieu du diamant. Et comme tous mes camarades, je fus aux anges quand j'appris que les deux personnalités remarquable, que nous avions proposées pour nous parrainer avaient accepté : Jean-Loup Chrétien et Patrick Baudry.

Le jour de la première rencontre eut lieu un après-midi d'hiver après les deux entraînements quotidiens. Nous attendîmes, excités et anxieux, l'arrivée des deux chasseurs astronautes légendaires dont l'épopée avait inspiré chacun d'entre nous. Quand Jean-Loup pénétra dans le bar de la PAF, suivi de Patrick, l'atmosphère se figea. En rang, dans l'ordre des numéros, de 1 à 9, les pilotes se tenaient droit comme des i.

“Mes respects, mon général”, répondit notre leader, après les premiers mots lancés par notre vénérable aïeul dans un sourire serein : “Salut les jeunes !”.

Nous étions tellement intimidés. Le premier Européen, le premier Français à être allé dans l'espace se tenait devant nous en chair et en os. Son aventure avait pris la figure de l'impossible : ancien pilote de chasse émérite, pilote d'essais, astronaute, organiste... la colonne de ses actions d'éclats était pleine. Jean-Loup avait touché la limite, il était allé jusqu'où Dieu laisse aller l'Homme. Nous fûmes sidérés surtout par son humilité et sa sérénité. C'était comme si, en quelque sorte, il avait ramené avec lui une part de ciel. Les grands exemples

2017. Tournée aux États-Unis de la Patrouille de France près du Vehicle Assembly Building (VAB). J'ai la chance de me trouver dans l'un de ces avions piloté par William, dit « Merlin » Athos 7, pilote chevronné et ami musicien.

