

# La brève carrière du pilote jovicien Jean-Marie Stanisière

## Première partie

\*\*

Né le 23 avril 1934 à Wisches, une petite localité proche de Schirmeck en Alsace, Jean-Marie Stanisière arrive à Jœuf à l'âge de 5/6 ans. Après ses études à l'école de Génibois, puis au collège de Rombas, passionné par l'aviation, il est formé au titre de l'armée de l'air à l'Aéro-club de Metz. Après l'obtention de ses premiers brevets sur avion à moteur, à 18 ans il part aux États-Unis pour y parfaire ses connaissances, notamment pour apprendre à piloter un appareil à réaction.



Titre et chapô de l'article paru dans "Le Républicain Lorrain" du 14 avril 1954.



Portrait du sergent-pilote Jean-Marie Stanisière, illustrant l'article paru le 14 avril 1954.

## Une formation de plus d'une année et demie aux États-Unis

Le jeune Jovicien quitte donc la Lorraine et embarque au Havre sur le Liberté, le 18 décembre 1952. Le paquebot de la Compagnie Générale Transatlantique arrive à New York à la veille de Noël 1952. Dans son groupe de 100 élèves appartenant au 15<sup>e</sup> Détachement-Classes 54-E/F/G (15<sup>e</sup> 54E/F/G), J.-M. Stanisière débute un séjour de près de 20 mois aux U.S.A.



Après avoir pu admirer la statue de la Liberté, à peine débarqués, les jeunes Français sont transférés dans un train très confortable vers la “Lackland Air Force Base”, à San Antonio (Texas) où après un transfert en car, ils arrivent le 26 décembre 1952.<sup>(1)</sup>

*« Une vraie ville. On nous explique qu'il y a 80 000 hommes et 30 000 femmes (plus que dans toute l'Armée de l'Air Française). Il y a des garages-concessionnaires, des salles de cinéma, des services de car, des laveries, des supermarchés (PX de l'US AIR FORCE), des dancings, des concerts, des restaurants, etc, etc. On peut y vivre plusieurs mois en se procurant tout ce qu'on désire sans en sortir. Nous sommes ébahis (...) Nous sommes la veille de Noël, on nous fourre dans une grande chambrée pour 60 avec lits superposés et, jusqu'au 2 Janvier 1953, personne ne s'occupe de nous (...) » (R. Chevillet, op. cit)*



Entrée de Lackland AFB où les élèves-pilotes vont suivre trois mois d'instruction militaire avant de partir ailleurs commencer l'instruction en vol.

Sur la base Lackland, les 100 élèves pilotes sont partagés en trois groupes pour le “Preflight” : avant de voler, période d'instruction militaire qui comporte des tests et également l'apprentissage de l'anglais. À l'issue de cette période qui s'achève entre le 7 mars et le 8 avril selon les groupes, il reste 96 élèves, aptes à effectuer leur “Primary Training School” (école du début de formation).

Les hommes des trois groupes sont alors dispatchés sur une dizaine de bases pour cette nouvelle phase de formation. Ainsi, en compagnie de neuf autres camarades, **Jean-Marie Stanisière se retrouve pour une période de six mois à Marianna en Floride.**

(1) De précieux renseignements sont tirés de l'ouvrage “Ailes françaises en Amérique du Nord (1943-1958)” de P. Ehrhardt, J.-P. Quentric et J. Fleury, aimablement communiqué par notre ami **Norbert Mangin**. En complément, nous avons attentivement consulté le site très complet de M. **Robert Chevillet** (<http://bobchevi.free.fr/>) qui a fait partie de cette aventure américaine ; rédigé dans un langage à la fois technique et parfois “fleuri”, ce site est très bien illustré et permet de suivre les étapes de la formation suivie par J.-M. Stanisière.



Acquis en 1942 par le gouvernement fédéral, l'aéroport de la ville de Marianna (Floride) devient le terrain "Army Air Marianna", base d'entraînement pour l'école de pilotage Forces aériennes de l'Armée (Advanced-Single Engine). Après la guerre, l'aérodrome est fermé le 15 Février 1946, puis rendu en 1947 par le gouvernement fédéral à la Ville de Marianna.

Mais, pour répondre au besoin accru en pilotes dans le contexte de la Guerre Froide, la base est réactivée le 27 janvier 1953 et rebaptisée rebaptisé "Graham Air Base" en hommage à William J. Graham, le chef de la structure et instructeur civil de haut niveau qui y assure la formation de vol pour les pilotes.



Bâtiment des opérations et tour de contrôle de la base de Marianna en 1955 (Archives de l'État de la Floride, *Memory Collection*).

À Marianna, sous la houlette d'instructeurs civils qui forment les futurs pilotes de l'U.S. Air Force, Jean-Marie Stanisière reçoit une formation de 145 heures de vol d'instruction, dont 20 heures sur Piper PA-18 Super Cub et 125 heures AT-6 Texan.



Alignement d'appareils Piper PA-18 (photo de Robert Chevillet sur la base de Hondo, où il suit la même formation que J.-M. Stanisière).

«Je n'en ai pas gardé un souvenir impérissable étant donné que c'était un bon avion d'aéro-club, sans plus, avec lequel nous ne faisons rien de transcendant. Le gros problème était de comprendre l'instructeur et la Tour de contrôle (et de m'en faire comprendre) au milieu de tous les parasites, interphone et radio. Ces 25 heures me permirent de m'habituer à mon instructeur, Mister Kotowski, et à son accent Polono-Texan modifié crachotements VHF», écrit R. Chevillet à propos de ses 25 premières heures de vol en Amérique.

Sans doute, notre Jovicien, Jean-Marie Stanisière, a été également soulagé de poursuivre l'aventure sur une autre machine, un appareil autrement plus performant et plus impressionnant : le T6 G Texan.



Vue d'un North-American T 6 G, Texan (photo de Robert Chevillet sur la base de Hondo en 1953). Cet avion est surnommé "The Yellow Monster" (le monstre jaune) par les élèves-pilotes. R Chevillet ne tarit pas d'éloges sur cet appareil.

Afin de mieux imaginer ce qu'a vécu L'aviateur jovicien, nous donnons des extraits du témoignage de R. Chevillet sur cette phase de leur instruction commune :

«Le monstre jaune, c'est ainsi que les élèves nommaient, affectueusement, le T 6. Pourquoi monstre ? Parce que cet avion paraissait énorme après le PA 18. Pourquoi jaune ? Tout simplement parce qu'il était peint en jaune vif pour le rendre plus visible en vol afin d'éviter les collisions (...) C'était une très grosse bête, très impressionnante à côté du PA 18. Il y avait un nombre impressionnant d'actions vitales à connaître par cœur et une quantité d'instruments, sur le tableau de bord, qui donnait l'impression qu'on ne s'y retrouverait jamais dans tout ce bazar.

C'est le meilleur avion-école que j'ai piloté et sur lequel des dizaines de milliers de pilotes ont été formés, dans le monde entier, pendant 40 ou 50 ans.

Il présentait toutes les réactions de l'avion à hélice prévues par les bouquins de Mécanique du vol. Je ne sais pas trop s'il fut construit pour les avoir ou si les bouquins furent écrits d'après le T 6 ? Un pilote qui avait appris à piloter dessus pouvait passer, sans difficulté, sur un chasseur à moteur à piston de la guerre 1939-45 et, encore plus facilement, sur un chasseur à réaction car les réacteurs sont beaucoup plus faciles à piloter que les avions à hélice. C'était L'avion d'école de début par excellence ! Les tests en vol étaient fréquents et ceux qui ne les réussissaient pas disparaissaient du circuit (...))» (R. Chevillet, op. cit)

**Marianna : 10 élèves identifiés (10 qualifiés)**

BOUCHISE Georges	Qualifié.	SABONNADIÈRE Jean	Qualifié.
BROUART Jean-Marie	Qualifié.	SANSOT Lucien	Qualifié.
PERES Max	Qualifié.	SOUQUE Marc	Qualifié.
QUINTON Bernard	Qualifié.	STANISIÈRE Jean-Marie	Qualifié.
RICHON Jean-Claude	Qualifié.	VIGNERON Gérard	Qualifié.

Extrait de la page 496 de l'ouvrage "Ailes françaises en Amérique du Nord (1943-1958)" (op. cit.). On constate que tous les élèves formés à la "Graham Air Base" sont qualifiés pour la suite.

Jean-Marie Stanisière réussit tous les tests passés à la “*Graham Air Base*” et fait partie des 69 élèves-pilotes admis à poursuivre la formation de perfectionnement sur des appareils militaires à hélice, puis à réaction. C’est donc un nouveau déménagement de Floride pour l’état du Mississippi.



Dernier coup d’œil sur le terrain de la “*Graham Air Base*” avant de partir pour Greenville, Mississippi.

Le voyage jusqu’à Greenville s’effectue en train (un long voyage d’un bon millier de kilomètres). La formation débute le 16 septembre 1953 et doit durer jusqu’au printemps 1954.

Depuis avril 1953, la “*Greenville Air force Base*” est devenue “*Advance Training School*” (école de perfectionnement) pour les pilotes de l’U.S. Air Force. J.-M. et ses compagnons du 15<sup>e</sup> 54E (autrement dit la “*54 Écho*”) sont donc les premiers élèves-pilotes français arrivant sur cette base de formation opérationnelle. Là, première phase de leur perfectionnement, ils vont passer aux commandes d’un **North American T 28 A “Trojan”**, dernier avion hélice conçu pour l’instruction et, pour eux, ultime appareil d’entraînement avant de passer à un avion à réaction.

À titre d’exemple sur la formation du futur pilote jovicien, nous puisons dans le très complet témoignage de Bob Chevillet, que Jean-Marie Stanisière a retrouvé sur les rives du Mississippi.



Décollage d’un T 28 A “Trojan” sur la base de Greenville (photo de R. Chevillet). Il effectue son premier vol sur cet appareil le 28 septembre 1953 et il est le premier de la promotion US 54 E à être “lâché” seul aux commandes, le 5 octobre, après 2 heures 55 en direction commandée. En 65 jours, jours fériés inclus il effectue 53 heures de vol sur le T 28.

Sur le T 28, les pilotes mettent en pratique tout ce qu'ils ont appris sur le T 6, et ils s'exercent au vol en formation à 2 puis à 4 avions, en patrouille serrée, puis également en vol de nuit.



Vol en patrouille serrée de quatre appareils. « Je suis aux commandes du dernier avion. Le large fleuve, en dessous de nous, est le Mississippi. En fait, cette patrouille est composée de quatre T 28. La photo a été prise par le "Leader" (chef de patrouille) dont on voit un morceau de l'aile gauche et le numéro quatre est à sa droite, hors de l'image.» (photo et témoignage de R. Chevillet)

Cette Phase 1 de perfectionnement à Greenville s'achève vers la mi-novembre. Il reste la phase 2, la dernière étape la plus importante, le passage aux commandes d'un appareil à réaction, en l'occurrence le **T-33 A, Shooting Star Lockheed** (appelé familièrement "*T-Bird*"). Mais pour cela, les élèves-pilotes doivent reprendre le chemin du Texas et rejoindre la "**James Connally Air Force Base**", située au nord de Waco.

Pour la suite de cette narration, nous croyons utile de transcrire l'avis de R. Chevillet sur cette étape de formation effectuée sur un appareil

*« Cette deuxième partie de l'école de perfectionnement se déroulait sur T-33 A à Waco, Texas. Donc, retour chez les cow-boys. Le but ? Nous former sur avion à réaction. Nous avons 70 heures de T-33 à faire qui comprenaient toutes les disciplines qui nous avaient été enseignées sur PA 18, T 6 G et T 28.*

***C'était du perfectionnement à outrance.** Très intéressant, pas une minute pour s'ennuyer.*

*Par contre, la vrille (autorotation) était interdite car personne ne savait exactement comment l'avion en sortirait ni s'il en sortirait. C'était un défaut commun aux avions à réaction de l'époque. Le T-33 était réputé pour se mettre en "Tumble" c'est-à-dire à tourner autour de l'axe qui passe par les ailes (cul par dessus tête et à ne pas en sortir. Vive le siège éjectable !*

*Évidemment, toute la promo était folle de joie. Voler sur avion à réaction, en 1953, c'était comme aller sur Mars à l'heure actuelle et ça posait son homme auprès des nanas [NDLR : témoignage rédigé vers 2001 semble-t-il].*

*En fait, l'avion à réaction a une grande vitesse linéaire et une faible vitesse angulaire (dans les virages et les ressources). C'est le contraire pour les avions à hélice. On s'y habitue très vite. Nous roulions les mécaniques depuis le début des vols mais alors, là, on pouvait repérer un élève-pilote, à 300 mètres, rien qu'à sa façon de marcher.*

*Vous imaginez, sans difficulté, la super mobylette que faisait un chasseur à réaction pour un gamin d'à peine vingt ans, mobylette hérissée, qui plus est, de mitrailleuses de 12,7 mm et, le cas échéant de bombes de 500 kg, de roquettes de 127 mm et de bidons de napalm de 1350 litres.*

*Je fis mon premier vol sur T-33 le 24 Novembre 1953. Lâché le 7 Décembre 1953 après 5 heures 45 de DC. Dernier vol sur T-33, comme élève-Pilote, le 9 Mars 1954 après 69 heures de vol sur cet appareil. »<sup>(2)</sup>*

(2) Après ce témoignage exprimant sa fierté de devenir pilote de Jet, R. Chevillet rend hommage à trois pilotes tués pendant cette période : « Un instructeur et deux élèves se plantèrent. Premières pertes d'une longue série auxquelles on ne s'habitue jamais..... D'autant moins qu'il y a, sous-jacente, l'idée qu'on pourrait bien être le prochain, ce qui n'a pas d'importance tant que l'on est célibataire mais, devient grave lorsqu'on est père de famille car nos soldes ne nous permettaient pas de prendre une assurance vie correcte et, à cette époque rares étaient les femmes qui travaillaient». Cette réflexion permet de comprendre l'état d'esprit des jeunes gens passionnés qui se sont lancés dans cette exaltante carrière.



Vue d'un T-33 canadien, photographié par R. Chevillet sur la base de Waco.

La Phase 2 à **“James Connally”** comporte 70 heures de T-33 à effectuer, avec toutes les disciplines qui avaient été enseignées dans les écoles amonts : vol à vue, vol aux instruments, voltige, vol en patrouille, navigation de jour et de nuit, vol de nuit... et des cours théoriques et du simulateur de vol.

Le but recherché était que, après l'obtention du brevet, les pilotes soient parfaitement à l'aise dans n'importe quelle position et puissent voler de jour, de nuit, en ciel clair et dans les nuages.

*“Le 15 mars 1954, ceux d'entre nous qui n'avaient pas été virés ou ne s'étaient pas plantés, en cours de route, reçurent leur brevet de Pilotes Militaires”*, se souvient Robert Chevillet qui a pris quelques clichés de certains camarades de promotion, **parmi lesquels Jean-Marie Stanisière.**



Debout, de gauche à droite : Paul DUTHIL, Lucien SANSOT, Jean-Claude CAMBIER, Guy COPPEL, Pierre CLARY et Gérard VIGNERON. Accroupis, de gauche à droite : Bernard QUINTON et **Jean-Marie STANISIERE** (photo de R. Chevillet sur la base de Waco).

Avant d'en arriver à l'article de journal, point de départ de cette présentation, il convient d'abord de consulter la liste des camarades de promotion de Jean-Marie Stanisière et Robert Chevillet, puis de lire les larges extraits du témoignage relatant la cérémonie de remise des Brevets, écrit par la suite par Chevillet, un souvenir vivant mais caustique où tout le monde en prend pour son grade !

**Greenville Ph I, Connally Ph II. 21 élèves identifiés (16 brevetés, 3 éliminés, 1 MSAC, 1 décalé médical)**

BOUGARAN Jean	54-E. Brevet n° 35714 le 15.03.54.	FRITSCH Paul	54-E. Brevet n° 35704 le 15.03.54.
BROUART Jean-Marie	Éliminé en phase II.	FURLAN Jacques	54-E. Brevet n° 35702 le 15.03.54.
CAMBIER J.-Claude	54-E. Brevet n° 35713 le 15.03.54.	QUINTON Bernard	54-E. Brevet n° 35711 le 15.03.54.
CHEVILLET Robert	54-E. Brevet n° 35706 le 15.03.54.	RICHON Jean-Claude	MSAC le 05.02.1954.
CLARY Pierre	54-E. Brevet n° 35707 le 15.03.54.	SABONNADIÈRE J.	Éliminé en phase II.
COPPEL Guy	54-E. Brevet n° 35708 le 15.03.54.	SANSOT Lucien	54-E. Brevet n° 35712 le 15.03.54.
CORMIER Hubert	54-E. Brevet n° 35715 le 15.03.54.	SOUQUE Marc	54-E. Brevet n° 35709 le 15.03.54.
DELOMMEZ Joseph	54-E. Brevet n° 35703 le 15.03.54.	STANISIÈRE J.-M.	54-E. Brevet n° 35716 le 15.03.54.
DROUET Roger	Éliminé en phase II.	VIGNERON Gérard	54-E. Brevet n° 35705 le 15.03.54.
DUTHIL Paul	54-E. Brevet n° 35710 le 15.03.54.		
CAMPION-VILLETORTE François	54-G. Brevet n° 35747 le 14.04.54.		
PERES Max	Décalé médical en phase I, éliminé en phase II.		

Extrait de la page 497 de l'ouvrage "*Ailes françaises en Amérique du Nord (1943-1958)*" (op. cit.). Ce document donne une liste de 21 Brevetés à "Connally". Avec quelques-uns brevetés à Greenville, cela correspond aux 24 rescapés cités par R. Chevillet dans le témoignage présenté ci-après.



« *La remise des brevets de Pilote -et des commissions d'officiers (aux Américains)- à la promotion 54-E fut une cérémonie grandiose, à l'Américaine, avec défilé, musique militaire (les Ricains défilent sur des airs de danse sur lesquels les Français ont adapté des paroles grivoises. Les plus célèbres étant " Mais oui je sens bien tu m'la mis, ce n'est plus ton p'tit doigt qui m'chatouille ", etc.) et des tas de discours sur nos éminentes qualités d'élite de la Nation, de gentlemen et d'officiers du meilleur pays du monde que nous défendrons jusqu'à la mort contre l'Antéchrist, ces ignobles Communistes avides de supprimer l'American way of life, toutes nos libertés, de souiller la virginité des tendres jeunes filles Américaines, de donner l'argent des riches aux pauvres, etc, etc. (Je ne pense pas qu'ils feraient tant d'histoire avec la virginité de leurs nanas mais toucher à leur fric, alors là ! ), etc, etc.*

*Que Dieu protège l'Amérique ! Le tout ponctué par les applaudissements des familles et des petites copines (les familles des Ricains étaient venues au frais de l'US Air force mais pas celles des étrangers car, à cet époque, un tel voyage était très onéreux).*

*C'était impressionnant de sentir une telle unité de la population et de son Armée, surtout quand on sait combien les Français détestent la leur, particulièrement nos Camarades du Parti Soviétique Français qui nous considèrent comme des " Sociaux-Traitres, alliés des Ploutocrates Impérialistes Exploitants de la Classe Ouvrière, etc, etc.". Pour un peu on y aurait cru.*

*Nous étions 24 Français rescapés de l'entraînement. La cérémonie terminée, changement de décors.*

*Les Américains étant devenus officiers vont loger dans les B.O.Q (Bachelors Officers Quarters = Logement des officiers célibataires) et les pauvres couillons d'étrangers, que leur pays a gracieusement nommés Sergent, sont invités à quitter les lieux à destination des logements de Sous-officiers qui sont beaucoup moins confortables. Idem pour le Mess (cantine). Bref, pour nous, la réussite se traduit par une nette diminution de nos conditions de vie (...) Il y a des mouvements divers car tout cela paraît très injuste. Après tout nous avons suivi le même entraînement alors cette ségrégation nous vexa.*

*En plus, un "Private third class" (soldat de 3<sup>e</sup> classe) se pointe dans la salle et dépose une boîte en carton sur une table en disant : "Les Français qui veulent un insigne de leur pays n'ont qu'à se servir". Le comble c'est que les insignes, numérotés, n'ont pas les numéros correspondants à nos brevets et j'ai porté, ainsi, pendant toute ma carrière, un insigne de Pilote qui n'était pas le mien. Quand on voyait avec quelle cérémonie on nous avait remis les Ailes Américaines (présentées ci-dessus), nous étions outrés.» (in Robert Chevillet (<http://bobchevi.free.fr/>))*

La nouvelle du succès de Jean-Marie Stanisière arrive à Jœuf dans les jours qui suivent et donne lieu, le 14 avril 1954, à un bel article, assorti d'un grand portrait de l'aviateur, dans la page locale du "*Républicain Lorrain*", article dont nous avons donné le préambule.

Jean-Marie Stanisière, aîné d'une famille de 5 enfants est originaire d'une petite localité voisine de Schirmeck, dans le Bas-Rhin. Attiré dès l'adolescence par l'aviation, il a été le premier élève à être formé au titre de l'armée de l'air par M. Chauvin, l'excellent chef-pilote de l'Aéro-Club de Metz, « Les Ailes Mosellanes ». Après l'obtention de ses premiers brevets sur avion à moteur, il partit en décembre 1952, sur le « Liberté » pour les U.S.A., afin d'y parfaire ses connaissances sur appareil à réaction, âgé alors de 18 ans, (il est né en avril 1934), Jean-Marie Stanisière était certainement l'un des plus jeunes pilotes militaires de France.

Son séjour aux Etats-Unis vient donc d'être couronné au cours d'une cérémonie qui se déroula à la Laughlin Air Force Base, à Del Rio au Texas, et à l'occasion de laquelle ses camarades et lui reçurent les « ailes » qui les consacrent pilotes de chasse sur avion à réaction. Actuellement, il parachève son entraînement avant de revenir en France dans deux mois.

Nous présentons nos sincères félicitations au jeune et valeureux pilote, dont le nom vient s'inscrire au palmarès des « Ailes Mosellanes ». Nos félicitations également à M. Chauvin, son moniteur qui a déjà formé tant de jeunes éléments de notre armée de l'air.

Corps de l'article paru dans "Le Républicain Lorrain" du 14 avril 1954. Comme on le verra dans la seconde partie de cette présentation, la cérémonie de remise des Brevets, le 15 mars 1954, se déroule à la "James Connally Air Force Base" de Waco, et non pas à Del Rio où les pilotes français vont achever leur formation d'artillerie à partir du 18 mars seulement.

À suivre