

« JE VOUS DONNE MA PAROLE »

**Témoignage du Commandant Claude LEFOLL
Pilote de chasse – 10 500 heures de vol-
Officier de la Légion d’Honneur**

NOVEMBRE 2020



***« Je vais avoir 87 ans et avoir été pilote de chasse
pour mon pays, a été un des plus grands bonheurs de ma vie ! »***

1. Témoignage recueilli par Hélène Erlingsen-Creste

UN ECOLIER QUI REVAIT DE DEVENIR PILOTE

« Un jour, alors que j'étais écolier à Caen, un pilote est passé pour nous parler de l'armée de l'air. J'avais retenu tout son discours et, dès que j'ai pu, je me suis engagé. »

Je suis né le 29 avril 1934, à Annebault, près de Lisieux dans le Calvados. Mon père Marcel était fonctionnaire géomètre et ma mère, femme au foyer. J'ai donc connu la guerre et, à 10 ans, j'ai vu le corps décharné d'un allemand qu'on avait laissé dans son char. Ca marque. Comme dans beaucoup de familles françaises, cette occupation avait laissé des traces. Mon grand-père paternel, boulanger, avait été dénoncé par un membre de la Gestapo et, avec d'autres commerçants, il a été fusillé par les Allemands. Ce n'est que 15 ans plus tard, qu'on a retrouvé leurs corps dans un charnier.



Ces notions de courage, de liberté et de patrie, je les ai apprises et retenues dès ma première jeunesse.

Au mois d'octobre 1952, après mon BAC et un diplôme de mécanicien, j'ai donc voulu être pilote. Bien que j'aie été très bon élève, l'époque d'après-guerre, ne facilitait pas les engagements.

J'ai passé le concours aux petites écuries à Versailles, dans des grandes pièces où pendant deux jours, nous étions 1 500 à subir des tas d'examens de calcul mental, littérature et autres tests psychotechniques, le plus difficile. Je me souviens que la visite médicale avait été particulièrement sévère. Sur les 1 500, j'ai fait partie des 35 qu'ils avaient sélectionnés !

Quelques mois plus tard, on a été convoqués à Aulnat, près de Clermont-Ferrand, sur un terrain d'aviation où on a fait notre formation militaire de base. Nous sommes passés de caporaux à caporaux chefs puis sergents.

Ensuite, on devait aller, soit à Marrakech pour les pilotes de transports, soit au Canada pour les pilotes de chasse. Je parlais un peu anglais et je voulais la chasse.

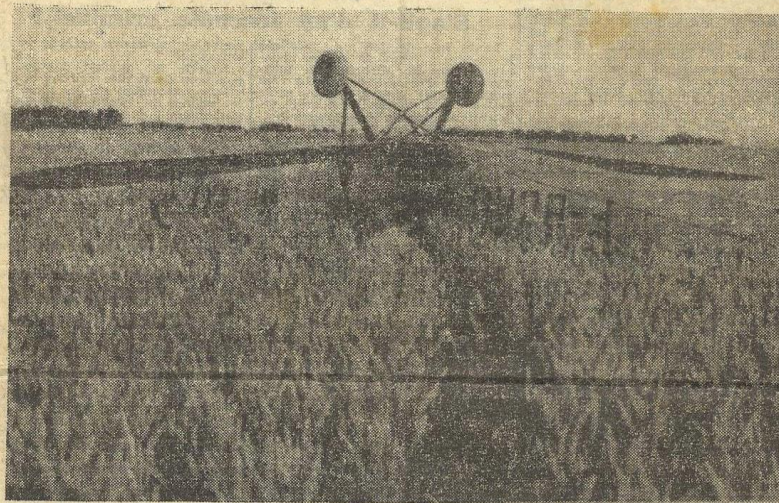
Comme la France était pauvre en avions, on nous avait mis cinq par cinq dans des aéroclubs qui avaient des contrats avec l'armée de l'air.

« Mon premier vol, 24 minutes, s'est effectué le 23 juin 1954 sur un STAMP biplan. J'avais ressenti une impression extraordinaire. Se retrouver là-haut ! Cela m'a fait penser à des vacances avec mes parents, au sommet du col d'Aubisque dans les Pyrénées à 1 700 mètres d'altitude. »



Mais j'ai bien failli ne pas devenir pilote car, un mois plus tard, le 2 juillet, au bout de 6 heures de vol, on s'est crashés avec mon moniteur, alors qu'on faisait des exercices de panne au décollage. Il m'avait encouragé à descendre trop bas et n'a pas hésité à donner un coup sur le manche qui a fait que l'avion a heurté un champ d'épis des blés drus. Nous n'avions presque rien mais l'avion était foutu et le moniteur a été viré. Cela a été une excellente leçon d'humilité et de prudence, pour l'avenir. Je n'ai jamais oublié cette expérience.

**A Carpiquet, un Stampe de l'Aéro-Club de Caen
que pilotait un jeune boursier militaire
capote dans un champ de blé
L'ELEVE ET LE MONITEUR SONT INDEMNES**



« Plus de peur que de mal »

Hier matin, vers 11 h. 30, un accident d'aviation qui heureusement n'a été grave que du seul point de vue matériel, s'est produit à Carpiquet.

Un « Stampe » appartenant à l'Aéro-Club de Caen et du Calvados était en vol depuis un moment, piloté, sous la surveillance d'un moniteur de l'Aéro-Club, M. André Chatel, par un jeune boursier militaire de la base école de Carpiquet, originaire de la région, M. Claude L... lorsque, descendant à très basse altitude, comme l'exigeait le thème de l'exercice exécuté, il piqua droit dans un champ de blé, situé à peu de distance de l'aérodrome civil, et se retourna après avoir légèrement labouré le sol.

Un appareil militaire qui volait à ce moment s'approcha immédiatement et vint évacuer en rond autour du lieu de l'accident. Sur la piste, un groupe de personnes de l'Aéro-Club et de la Base, qui

avaient assisté à la chute du « Stampe » arrivèrent en hâte pour porter secours aux aviateurs. Heureusement, point n'était besoin de secours. Le jeune élève, légèrement contusionné au genou, et son moniteur indemne, avaient pu se dégager de l'appareil et le quitter non sans avoir coupé le contact et l'arrivée d'essence.

Les dégâts, en ce qui concerne l'avion et la récolte sont très importants.

Les gendarmes de la brigade de Bretteville-l'Orgueilleuse sont venus faire l'enquête d'usage. Il ressort des déclarations du moniteur et de l'élève, que ce dernier, qui exécutait un exercice prévu au programme d'instruction militaire et intitulé : « panne au décollage » a repris trop tardivement la commande.

Précisons d'ailleurs que c'est là un des accidents qui se produisent assez fréquemment sur les aérodromes où les élèves aviateurs doivent tout apprendre : à se tirer d'une panne et lorsque celle-ci se produit quand même, à se tirer de l'inévitable accident. C'est ce que M. Claude L... a finalement réussi, ainsi que son moniteur, et c'est l'essentiel.

« OUEST-FRANCE » 3 JUILLET 1954

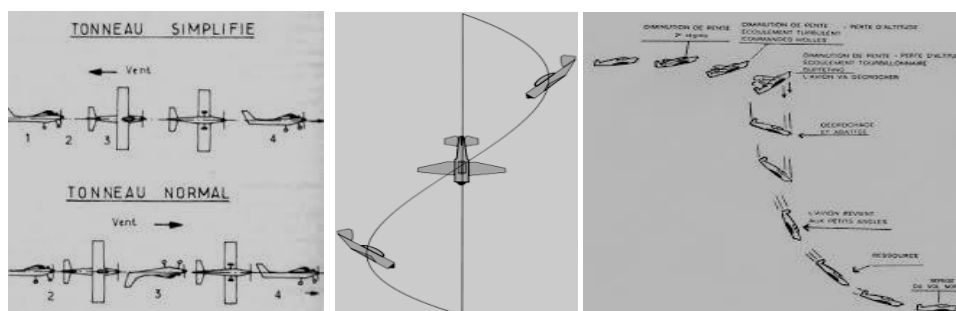
« Quand on est tout seul dans un avion et qu'on a vingt ans, on se croit le maître du monde ! »

Dans ce genre d'avion, le STAMP, ce n'était pas impressionnant car il n'y avait que six ou sept cadrans qui donnaient les informations principales comme les tours/moteur, l'altitude, une aiguille avec un gyroscope...

Comme il n'y avait qu'un STAMP à l'aéroclub de Caen, après l'accident, j'ai dû me replier sur Grenoble où j'ai fait mon premier lâcher, à savoir, voler seul.

C'était le 5 août 1954 : 27 minutes !

Ensuite je suis passé de cet avion rudimentaire à des avions beaucoup plus compliqués avec plusieurs dizaines de cadrans et autres instruments pour piloter. J'ai appris à faire des figures.



Tonneaux

Loopings

Décrochages

J'ai poursuivi mon entraînement jusqu'à ce qu'il y ait une place dans les écoles de l'OTAN au CANADA. C'est là que j'ai fait mon premier vol de nuit le 6 janvier 1956.



PREMIER DIPLOME DE PILOTE SUR AVION A HELICES. CANADA. 1956



PROMOTION 1955/56 CANADA

C'étaient des délégations internationales de trente-cinq à quarante pilotes dont dix français. J'étais en uniforme français de l'armée de l'air.

Au Canada, il y avait trois bases. Je suis resté 4 mois dans l'Ontario pour les cours d'aéronautique au sol ; 9 mois dans l'Alberta pour voler sur avion à hélices et enfin 6 mois dans le Manitoba sur avion à réaction.

Le premier avion à hélices avait « une très belle gueule » : le CHIPMUNK (écureuil).





Après une vingtaine d'heures sur cet avion, nous sommes passés sur le T6 HARVARD que tout le monde connaît dans l'armée de l'air. Un biplace plus puissant.



Plus tard, en Algérie, je piloterai à nouveau cet avion, cette fois-ci, armé pour la guerre.

Puis, c'est sur un T33, appelé T.BIRD que j'ai terminé mon cours au CANADA. L'avion à réaction a été une révolution. Sans lui, pas de Boeing ni d'Airbus

Mon premier vol de nuit, c'était le 28 septembre 1956 et là, je me suis dit que, quand je rentrerai en France, je choisirai la chasse de nuit. Vous avez l'impression d'être seul au monde avec les étoiles. Et pourtant, j'en ai eues, des frayeurs, lors de ces vols!



PILOTE DE CHASSE

« Un pilote de chasse ? C'est simple, c'est un pilote qui attaque les avions ennemis en combat aérien et qui protège ses troupes au sol, en tirant sur des cibles. C'est exactement ce que je voulais faire. »

Quand je suis revenu en France, je suis allé voir mes parents. Mon père était étonné car il pensait que je n'y arriverai pas et ma mère ne se rendait pas compte de ce que cela représentait pour moi.

Puis je suis parti à Meknès, au nord du Maroc pour faire mon stage de pilote de chasse.

Pourquoi j'ai choisi la chasse ? Parce que c'est se battre contre d'autres avions, à combat égal tandis que les pilotes de bombardement, ils larguent des bombes.

J'ai volé pendant trois mois à Meknès, sur un avion anglais qui s'appelait le VAMPIRE. C'était un monoplace avec deux fuselages parallèles.



On pouvait le mettre dans toutes les positions, lui faire faire toutes les figures acrobatiques qu'on voulait. Il était maniable et rapide. Il m'a tellement plu que j'ai terminé premier de ma promotion. C'est à partir de ce moment là que j'ai pensé que j'étais un vrai pilote !

J'espérais revenir en France mais, comme c'était la guerre d'Algérie, on m'a envoyé en Algérie, à Orléansville (Chlef dans le nord du pays) sur un T6, l'avion de mes débuts au Canada. J'y suis resté un an, jusqu'en juin 1958.

On a perdu pas mal d'avions en Algérie. On faisait beaucoup de protection de convois. Quand on nous informait qu'il y avait, au fond d'un oued, des fellaghas qui se cachaient, on tirait des roquettes et on tirait à la mitrailleuse. Sur les T6, j'ai tiré sur des fellaghas (combattant algérien).

Je faisais partie de l'armée de l'air et mon escadrille était parrainée par la base aérienne de Tours (30^{ème} escadre de chasse de nuit). Après le confort du Canada, c'était spartiate ! On couchait sous la tente, sur des lits picot et il n'y avait pas d'eau courante.

Je m'étais fait un ami, le capitaine Iouchtchenko. Il sortait de polytechnique. Trois semaines après son arrivée, il s'est fait descendre en avion. Ils lui avaient piqué ses chaussures, sa montre, son pistolet mitrailleur. Il était avec son mécanicien. J'avais 23 ans et aujourd'hui, je m'en souviens comme si c'était hier. J'ai donné l'alerte et un hélicoptère est venu se poser pour ramener leurs corps à la base.



A ma connaissance, je suis l'un des seuls pilotes et peut-être le seul, qui a demandé à passer huit jours avec les troupes au sol. J'ai crapahuté avec eux et ce n'était pas drôle. On marchait les uns après les autres, pour mener une embuscade. Alors que je participais à des opérations avec eux, je voyais les pilotes au-dessus et j'ai mieux compris combien l'aviation était nécessaire et combien de gars, nous avons pu sauver. Le plus difficile, c'était de trouver les endroits escarpés où se trouvaient les fellaghas.

Nous avons fait des exercices en vol, où nous tirions devant les troupes au sol, à 15 mètres, pour qu'elles aient confiance en nous. La balle partait à 800 mètres/seconde et les cartouches éjectées tombaient sur leurs dos.

J'ai été touché quatre fois : une fois, dans un piqué, cela m'a coûté un câble et il s'en est fallu de peu que je percute une colline. Une deuxième fois, l'avion avait pris trois balles mais j'ai pu rentrer. La troisième fois, la balle a touché l'aile gauche pour se loger dans le montant du siège

en aluminium, à 5 cm de mon rein gauche. La quatrième, c'était de face, on pouvait voir la balle dans le capotage, qui est passée entre deux cylindres pour s'arrêter près de mon pied gauche (photo infra).



IMPACTE DE BALLE SUR UN T6

En Algérie, après avoir obtenu quatre citations, j'ai été décoré de la croix de la valeur militaire. En juillet 1958, je suis revenu à ma base d'affectation : la 30^{ème} escadre de chasse de nuit de Tours. J'attendais avec impatience que les VAUTOUR sortent des usines de Saint Nazaire.



J'ai d'abord volé sur un METEOR, biréacteur anglais.



Puis j'ai été détaché à Cambrais sur un MYSTERE IV, construit par Dassault.

En piqué, il pouvait atteindre le Mach 1²



Quand je suis revenu à Tours, j'ai enfin pu voler sur un VAUTOUR

Un avion formidable pour l'époque car il avait une autonomie de 3 heures, ce qui était rare pour un avion à réaction. Il pouvait monter jusqu'à 50 000 pieds (16 000 mètres). Il était assez bruyant mais quand-même moins que le Rafale aujourd'hui. Cet avion avait une puissance que je n'avais jamais eue dans mes avions précédents : chaque réacteur développait l'équivalent de 3 500 chevaux. Et J'avais un radariste pour la chasse de nuit.

2. Le mur du son est un phénomène physique aérodynamique caractérisé par l'atteinte d'une vitesse au moins égale à celle de la vitesse du son dans l'air, soit 340 mètres par seconde, soit 1 224 km/h (dans l'air à 15 °C) ou Mach 1, et provoquant une onde de choc sous forme de déflagration supersonique

GARDIEN DU CIEL

« Pendant que les autres escadres dormaient, nous, on veillait. Même encore aujourd'hui, il y a des avions russes qui passent à la pointe de Brest pour photographier nos sous-marins. La nuit, les avions français les interceptent et c'est comme ça qu'on le sait. »



Pour mieux comprendre, je vais vous raconter l'interception d'un avion par un autre. C'était pendant la guerre d'Algérie alors que le FLN se faisait ravitailler en armes par un tas de monde, notamment en passant par le Maroc.

Un jour, des bateaux français avaient repéré un avion suspect qui était parti de Suède pour aller à Oujda, au nord-est du Maroc, via Nice.

Un de mes amis pilotes a décollé d'Oran où il était en stand-by pendant la nuit et il a intercepté cet avion qui était bourré d'armes.

Comment il a fait ? Il s'est mis dessous et lui a mis une rafale d'obus qui ont éclaté devant le pilote, sans le toucher. Le message était clair : « *la prochaine rafale, c'est pour vous !* ». On a récupéré 5 tonnes d'armes et là encore, on a eu la confirmation que les Américains collectaient des armes pour le FLN.

Mais nous volons aussi en temps de paix pour, par exemple, intercepter les avions de ligne qui sont hors du couloir aérien. On prend contact avec eux, sur une fréquence internationale : 119,7 à mon époque. On leur demande de rentrer dans leur couloir et, en général, ils s'effectuent sans problème.

On se souvient très bien de la violente détonation qui a été ressentie le 30 septembre dernier, avant midi, à Paris et dans ses environs, et qui a suscité l'angoisse et l'interrogation de nombreux Parisiens. Il s'agissait simplement d'un RAFALE qui avait franchi le mur du son en interceptant, pour lui porter secours, un avion en difficulté sur notre espace aérien. Le tournoi de tennis de Roland Garros a dû s'arrêter quelques instants..



UN RAFALE AU-DESSUS DE LA CAPITALE

« Pour un pilote, passer le mur du son, c'est d'une banalité ! De l'intérieur, on n'entend rien ! »

Mais à l'extérieur, il se passe parfois des choses. Sur le VAUTOUR, par exemple, il y avait des parties de l'avion qui étaient déjà en supersonique alors que d'autres ne l'étaient pas encore.

C'était en octobre 1959 que j'ai effectué mon premier vol de nuit sur VAUTOUR. Un premier vol dont je me souviens très bien car je n'ai pas pu atterrir à Tours, comme prévu, mais à Creil, à cause de la piste qui avait été endommagée. Mais moi, du moment que j'étais en vol et de nuit, j'étais heureux.

Voici quelques exemples de missions :

- 1^{er} février 1960 : Tours... Oran à 14 000 mètres d'altitude
- 2 février : Oran... Tiaret au centre de l'Algérie... Mecheria au nord-ouest ... Colomb Bechar près de la frontière marocaine à 100 mètres d'altitude en 1 heure 15.
Colomb bechar .. Hassi Messaoud, au sud... Touggourt.... Teleghma en 1 heure 50.
- 3 février Retour sur Tours : 1 heure 15.

J'avais toujours une valise prête

C'est en 1960 que ma fille Patricia est née. J'étais si heureux d'avoir une fille !

Aujourd'hui elle est professeure de français à l'alliance française dans l'Arizona, après l'avoir été à Philadelphie. Par mon métier, je n'ai pas toujours été un père très présent, je le reconnais.



MA FILLE PATRICIA

Ce fut une année à la fois de bonheur et de chamboulements car la base de Tours était en plein déménagement sur Reims. En 1960, j'ai aussi fait une campagne de tirs en tant que pilote, au camp de Ruchard, dans l'Indre et Loire.

« On tirait au canon de 30 mm, des obus de 820 grammes. Il n'y avait pas besoin d'en prendre beaucoup pour être mort quand ça vous arrive à 800 mètres seconde. Les quatre canons du VAUTOUR tiraient à 1 200 coups minute, ce qui faisait 4 800 coups minute. A chaque seconde, 80 obus... Vous vous imaginez, en temps de guerre ! »³

Avec le VAUTOUR, on appuyait sur la gâchette avant de voir l'avion ennemi. A courte distance, quand le point de l'avion arrivait au centre du réticule du petit écran que le pilote avait à droite du cockpit, les obus partaient automatiquement.



OBUS DE 30 MM ⁴

3. Pour exemple, c'est en 1956, avec cet avion que les Israéliens ont fait des ravages sur l'armée égyptienne. Ils ont préféré cet avion français aux américains.

4. Obus gauche jaune : explosif/ Obus noir centre : perforant/ Obus bleu droite : entraînement. Il existe aussi des obus rouges : incendiaires.

A 25 ans, j'ai passé ma licence de chef de bord, l'équivalent de sous-chef de patrouille dans la chasse de jour. Ensuite, j'ai beaucoup volé sur le VAUTOUR, comme encore en 1960, à Madagascar pour les fêtes de l'indépendance où six VAUTOUR avaient rejoint Tananarive.

A la fin de cette année, j'ai été désigné chasseur de nuit pour un deuxième séjour en Algérie. Je devais traquer les passages venant du Maroc et de la Tunisie, via les barrages et les frontières. Je contactais alors les forces au sol qui se dirigeaient vers eux.

J'ai quitté l'Algérie le 14 juillet 1962 : les accords d'Evian avaient fait que nous n'étions plus armés mais, même si la guerre était finie, il y avait toujours des reconnaissances à vue. On avait quand-même quelques missions. Au retour, j'ai fait Bône en Algérie... Ajaccio... Orange... Reims en DASSAULT 315 en 6 h30.



Quand je suis revenu en France, je faisais partie de la 30^{ème} escadre-escadron Normandie-Niemen à Orange. C'est là que je suis passé chef de patrouille, c'est-à-dire leader de plusieurs avions.



C'est à Orange que j'ai commencé à faire des manœuvres internationales. Par exemple, je devais détruire fictivement des bateaux qui étaient sur le Rhin, au nord de Colmar. Je ne leur tirai pas dessus, bien-sûr... Je les prenais en photo.

Autre exemple : tirer sur une entrée de tunnel dans le Massif Central. Voici ce qu'on pouvait entendre :

- « *Objectif dans une minute ! ... Objectif dans 15 Kilomètres.. Objectif dans nos 10 heures.. Petit pont sur la rivière est/ouest...* »

Je piquais et j'amenais deux ou trois avions sous mes ailes, les uns derrière les autres (c'est l'expression).





« A l'époque, il y avait 3 000 pilotes et aujourd'hui, 900 ! Il faut dire que, de nos jours, les avions ont un plus grand pouvoir de destruction. »

En 1966, en VAUTOUR, j'ai fait les couvertures photos de DAKAR, ABIDJAN et FORT LAMY. Ce sont les grandes photos qui se trouvaient dans les bureaux des présidents et tous les bâtiments officiels de ces pays. Ensuite, départ sur Bordeaux où je suis devenu moniteur pour les nouveaux équipages. Je pilotais un VAUTOUR B, un bombardier biplace avec le navigateur installé à l'avant du nez vitré. Il avait un rayon d'action de 1 200 kilomètres !



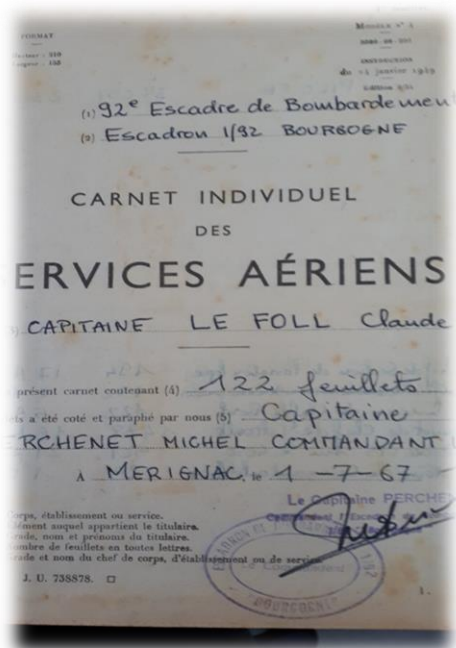
Enfin, jusqu'en début 1968, j'ai été instructeur de ravitaillement en vol pour des pilotes déjà confirmés qui venaient à Bordeaux pour piloter les MIRAGE IV, avion qui portait la bombe atomique.



Pour ravitailler en vol, il y a une perche creuse dans l'avion. On se donnait rendez-vous à un point dans le ciel, à 10 000 mètres. Quand le pilote apercevait le BOEING ravitailleur, il disait « *Contact visuel* » et il s'en rapprochait. C'est le mécanicien dans le Boeing qui, à plat ventre, surveillait la manœuvre. Le premier ravitaillement a eu lieu en 1927 avec une cuve et un tuyau.

C'était par « gravité ». Il faut savoir que, quand vous êtes sur un VAUTOUR, à 45 000 pieds, vous avez quelques 8 200 litres de fuel à bord.

En même temps, j'ai accompli quelques missions. J'ai été affecté au Pacifique, pour sept mois, sur l'atoll HAO, lors d'expériences nucléaires. Ma mission était de récupérer des poussières radioactives dans des filtres spéciaux, une heure trente après l'explosion. Elles étaient ensuite récupérées pour être analysées par les ingénieurs du commissariat à l'énergie atomique.



En 1968, j'ai été décoré de la légion d'honneur, à bord du porte-avion Clémenceau par l'amiral commandant au Pacifique.

Aux Baléares, je me suis « battu » pendant des exercices, contre un contingent espagnol, basé à Valence. Et encore l'Algérie pour une mission photos afin de repérer les MIG que les russes avaient livrés.

J'ai aussi servi d'interprète sur le porte-avions SARATOGA, pour l'amiral, commandant la 6^{ème} flotte, pendant des manœuvres franco-américaines au sud de Malte. C'est le catapultage qui m'avait le plus impressionné.



En 1967, je suis allé au sud de Malte après l'explosion de la bombe chinoise. Je devais récupérer des poussières radio actives avec des filtres spéciaux afin qu'elles soient analysées par notre commissariat à l'énergie atomique.

Un an plus tard, Retour au Pacifique pour assister à l'explosion de quatre bombes nucléaires : trois bombes A (fission de l'atome) et une bombe H (fusion).



PILOTE DE LIGNE A AIR ZAIRE... MAIS PAS QUE..

« J'ai fait du renseignement aussi.. Quand vous habitez à quelques mètres de l'ambassade de France où il y avait un agent de renseignement, déguisé en agent de presse... J'ai donné des informations comme la construction dans l'est du ZAIRE, d'une base de fusées. »



EN PLACE DE COPILOTE D'UN FOKKER F27

Après avoir passé mes diplômes de pilote aux Etats-Unis, j'ai obtenu la licence suprême de pilote de ligne, quand j'ai été embauché à Air Zaïre.

C'était une compagnie qui avait une centaine de pilotes de 19 nationalités. Elle avait deux DC10 ; trois DC8 ; deux CARAVELLES et sept DC4 et FOKKER F27.

Air Zaïre avait des lignes régulières comme les capitales européennes qui passaient toutes via Bruxelles comme Madrid/Bruxelles ou Paris/Bruxelles.

Tous les vols partaient de Kinsasha, la capitale du pays, aujourd'hui la RDC (République Démocratique du Congo). J'ai piloté dans d'autres pays africains comme l'ANGOLA, en pleine guerre civile, où, à la demande d'Air Zaïre, j'allais livrer du fuel ou des vivres pour la population. Je volais au ras des baobabs pour que les roquettes des fusées russes (SAM 7) ne m'atteignent pas. Cela a été huit années pleines et intéressantes. Je m'étais retrouvé patron de sept DC4 et de 21 pilotes de sept ou huit nationalités.



AVEC UN EQUIPAGE AIR ZAIRE

C'est dans ce pays que j'ai rencontré le célèbre volcanologue, Haroun TAZIEFF.
Grâce à lui, j'ai vécu des moments inoubliables comme pénétrer à l'intérieur du volcan Nyiragongo. Nous étions à 150 mètres au-dessous de la crête à 3 500 mètres, avec les odeurs de soufre... Cela faisait le bruit de trois Boeing au décollage.



ENTRE HAROUN TAZIEFF ET SON EPOUSE

PILOTE UN JOUR, PILOTE TOUJOURS

Quand j'ai quitté la compagnie en 1978, j'ai repris la vie civile en France. J'avais 44 ans
La camaraderie a toujours été très importante pour moi. Dans l'armée de l'air, je me suis fait des amis indéfectibles. Dans l'air, on ne triche pas.

J'ai beaucoup souffert quand certains de mes amis ont disparu en mission : quatre, en avion et un autre qui s'est noyé dans le fleuve Congo. Il faisait partie de l'équipe de Philippe Dieuleveut, journaliste et animateur, noyé avec lui en 1985, pendant une expédition pour Antenne 2. Il avait écrit le livre « *J'ai du ciel bleu dans mon passeport* »⁵

Quelques années plus tard, quand je suis arrivé dans la région Aquitaine, j'ai contacté la base de Cazaux où, pendant neuf ans, j'ai effectué trois contrats de bénévole de trois ans chacun, dans le service public (CBSP) : j'entraînais des futurs réservistes avec lesquels aussi, je faisais des compétitions internationales telles « Air Raids » sur des bases aériennes différentes, chaque année (Nancy, Cognac, Drachenbrön). Il y avait des polonais, canadiens, allemands, suisses, belges. A chaque fois, c'est moi qui étais le plus vieux.



A L'ENTRAINEMENT DES FUTURS RESERVISTES DE L'ARMEE DE L'AIR. 2006



OPERATION « REVE DE GOSSES » (BAPTEMES DE L'AIR) 2012

J'aime bien être avec des enfants et leur faire partager ma passion du pilotage et du monde
aéronautique, en général.



TOUJOURS AVEC LE « V » DE LA VICTOIRE ET A CHACUN SA CASQUETTE !

Je suis porte-drapeau depuis 54 ans ! J'ai aussi porté celui de la Légion Etrangère et j'en suis fier. Cela fait un bail que je suis membre d'associations comme « Rhin et Danube » ; « U.N.C. »⁶, l'A.N.O.R. A.A⁷ et la S.M.L.H⁸.



2019 AVEC LE COLONEL SYLVAIN BARET, PRESIDENT DE L'ANORAA



2014. AVEC LE COLONEL ROBERT VITIELLO, PRESIDENT DE LA S.M.L.H.
(ARCACHON)

6. U.N.C. Union Nationale des Combattants

7. A.N.O.R.A.A Association Nationale des Officiers de Réserve de l'Armée de l'Air et de l'Espace

8. S.M.L.H . Société des Membres de la Légion d'Honneur

« *Voler me faire toujours autant rêver. J'aimerais bien qu'un jour, on m'invite, sur un AIRBUS A 400 M. Moi, je me tiens prêt !* »

Aujourd'hui, ma vie me semble paisible. Avec ma femme, nous avons une vie tranquille et je ne m'ennuie jamais. J'adore me promener avec mon chien car j'aime beaucoup les animaux, en général.

J'ai été pilote de chasse pendant une époque palpitante. J'ai aimé tous les avions que j'ai pilotés, même si le VAUTOUR a été « mon avion »; et j'ai eu aussi l'opportunité de beaucoup voyager, ce qui m'a permis de rencontrer des gens fabuleux, de toutes nationalités.

L'aviation a été une grande chance dans ma vie et je suis certain que les jeunes pilotes français et étrangers d'aujourd'hui, partagent le même sentiment que moi.



COMMANDANT CLAUDE LEFOLL
NOVEMBRE 2020