

Pilote au PA 9^{ème} DI



Pierre Bernier



Les textes qui suivent sont extraits de « *L'Algérie, ce pays riche* », livre autoédité par Pierre Bernier, avec l'aimable autorisation de l'auteur.

Pierre BERNIER



L'Algérie (ce pays riche)

Amis, Actifs et Anciens de l'ALAT, visitez nos sites :

aaalat-languedoc-roussillon.fr

unaalat.fr

ALAT.fr



Sommaire

Protection convoi	1
En opération dans l'Ouarsenis	8
Une mission de liaison	14

Mise en pages par Pierre Jarrige



Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
Janvier 2025
Reproduction autorisée
Publication gratuite - Vente interdite



 **6^{ème} Région Militaire**

*Centre d'Instruction des Spécialistes
de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre*

Le Certificat de Spécialité n° 2

Pilote d'A.L.A.T.

a été décerné au Brigadier BERNIER Pierre

avec la mention Assez - Bien Note Moyenne 13,26 / 20.

par la Commission d'examen du C.I.S de l'A.L.A.T.

Certificat n° 42
délivré en exécution des prescriptions
de l'Instruction Ministérielle
n° 3171 / EMA / 3-1/S du 18-2-1956

A Essey-les-Nancy le 11 Janvier 1958
Le Colonel BLANC Commandant le C.I.S de l'A.L.A.T.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
SECRÉTARIAT D'ÉTAT AUX FORCES ARMÉES "TERRE"

AVIATION LÉGÈRE DE L'ARMÉE DE TERRE

BREVET DU 1^{ER} DEGRÉ DE PILOTE

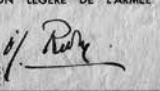
n° 775

décerné en exécution des prescriptions de l'I.M. n° 10.424 EMA / 2.1 du 25 Septembre 1956

au **MARECHAL DES LOGIS BERNIER PIERRE**

qui a suivi le stage de formation à l'ESALAT du 13 Janvier 1958 au 10 Juin 1958

A Paris, le 10 Juin 1958
POUR LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX FORCES ARMÉES "TERRE"
ET PAR DÉLÉGATION
LE Général de Brigade REDON
COMMANDANT L'AVIATION LÉGÈRE DE L'ARMÉE DE TERRE



Après avoir été breveté pilote CPAP à Essey-les-Nancy, Pierre Bernier a poursuivi avec le stage pilote à Finthen, en Allemagne

Protection convoi

Comme l'indiquait le tableau d'ordre, j'ai décollé à 7 heures 30 avec Marcel, mon observateur. Cancelier me l'avait présenté le jour de mon arrivée, mais il y avait tellement de monde que nous avons dû recommencer aujourd'hui.

Dès le décollage, j'ai pris un peu d'altitude pour passer les premiers massifs qui sont au nord d'Orléansville. Je vole en ce moment en suivant la route qui relie cette ville à Ténès. Elle chemine tout au fond de la vallée qui est très encaissée. Je peux déjà dire que, vu d'avion, le secteur est propice aux embuscades.

Bientôt, nous arrivons à Ténès et je regarde le célèbre rocher qui domine la ville et la mer. Il fait davantage penser à une petite montagne tellement il est impressionnant. Cette ville est donc la destination du convoi que nous devons protéger. Je mets maintenant le cap sur Cherchell, en fait, je longe la côte qui est de toute beauté, je ne pensais pas avoir des points de vue aussi magnifiques en venant en Algérie.

Nous arrivons à présent au point de rendez-vous où nous allons retrouver le convoi. Il s'agit d'un petit village dont le nom est Novi. Il est protégé par un escadron de Gendarmerie qui a aménagé, à environ un kilomètre du village, une petite piste d'atterrissage de 300 mètres de longueur. Précisions que le trafic aérien de ce terrain se limite à un ou deux avions de l'ALAT par semaine.

Je profite de ce que nous sommes en peu en avance pour faire un passage à basse altitude et je constate que la piste semble tout à fait correcte. Je remarque cependant que la difficulté réside dans le fait qu'elle a été réalisée sur une avancée de terre qui tombe à pic sur la mer. Ce n'est pas très élevé mais, dans ce cas, on a souvent tendance ce présenter trop haut en entrée de piste. Cela fait penser à une sorte d'appontage.

Pendant que je fais mes tours, Marcel essaye de contacter par radio le convoi que l'on ne voit toujours pas et ses appels sont sans succès. Par contre, il a plus de chance avec les gendarmes de Novi qui répondent :

— *On vous envoie les blindés de protection.*

Marcel m'informe que, sans protection de blindé, c'est dangereux de se poser sur cette piste qui est à l'écart du village. Par conséquent, ce n'est que lorsque je vois le blindé arriver que je peux me présenter à l'entrée de piste pour atterrir. Mais je suis un peu trop haut pour me poser et je dois donc remettre les gaz. Heureusement, la deuxième tentative est la bonne et je parviens à arrêter mon avion avant le bout de la piste.

Marcel, qui est déjà venu plusieurs fois, présente le petit nouveau que je suis aux gendarmes. En attendant, ils nous tiennent compagnie. L'un d'eux m'explique que le but de ces convois est de relier, en trois étapes, Cherchell à Mostaganem et aujourd'hui je vais découvrir la première de celles-ci. Il me dit également que sa composition est en général de deux véhicules blindés de la Gendarmerie, un à l'avant, un autre à l'arrière et entre les deux s'intercalent des voitures particulières et des camions de transport de marchandises.

Les gendarmes apprécient d'avoir la protection des avions car, en leur présence, il y a rarement des embuscades, alors qu'en leur absence c'est assez fréquent et cela se produit plus particulièrement dans les gorges de Ténès.

Pendant notre discussion, une jeep avec deux autres gendarmes est arrivée. Après la présentation et les salutations d'usage, ils nous invitent à monter dans leur véhicule pour nous amener au village pendant que leurs collègues gardent notre avion.

Novi est un petit village du bord de mer. Il a été construit tout en longueur. C'est peut-être pour que toutes les maisons puissent bénéficier d'une magnifique vue sur la mer.

L'endroit où les gendarmes nous conduisent n'est autre que le café du village. Il est tenu par un couple et leur fille. Marcel m'explique que cette halte fait partie de la « procédure ». En fait, ils ont l'habitude d'attendre le convoi en ce lieu. Il ajoute que cela a du se faire un fois et que, maintenant, c'est devenu une routine. Je trouve personnellement que les gendarmes ont eu une excellente idée et je le leur dis, car c'est quand même plus agréable d'attendre le convoi ici qu'en bordure de piste, d'autant plus que nous sommes certains de le voir arriver puisqu'il doit obligatoirement passer devant le café qui se trouve dans la rue principale du village.

On discute de tout et de rien. Je fais la connaissance de ceux que nous allons protéger, tout en dégustant un vrai café. L'ambiance de ce bar familial qui fait également restaurant ne me laisse pas supposer que je suis dans un pays en guerre. A voir la jeune et jolie fille toute souriante de la maison et ce petit village du bord de mer, on ne eut penser qu'aux vacances et à la joie de vivre.

Seulement, quand on est militaire on n'a pas le droit de rêver en entendant : « *Les voilà* », je comprends tout de suite que l'agréable moment de détente est terminé. Alors je commence à dire au revoir au patron du café, mais on m'arrête aussitôt en me disant que c'est inutile puisque nous allons revenir tout à l'heure. C'est sans doute la suite de la « procédure » dont nous avons déjà parlé et je ne vais pas m'amuser à la contester.

Après avoir échangé quelques mots avec le gendarme qui est chef du convoi, nous montons dans la jeep pour rejoindre notre avion. Après une vérification sommaire, je décolle. Je n'ai pas à prendre de l'altitude car notre rôle est, en volant le plus bas possible, de vérifier avant le passage du convoi si des tireurs embusqués ne sont pas postés tout au long du parcours. Cela peut sembler relativement facile en plaine, mais dès que le relief est accidenté avec des buissons, voire même des grottes où de tireurs peuvent se cacher, la donne est différente. Dans ce cas de figure, ils peuvent ajuster leur tir et me descendre. Heureusement, viendra ensuite, avec l'expérience, la recherche des zones d'embuscades les plus propices du djebel. Effectivement, comme me l'a dit le patron, elles sont en général en hauteur, avec en plus une possibilité de repli pour les attaquants. Dans les premiers kilomètres, la route longe la mer et elle ne comporte donc pas de difficultés. En effet, il faut éviter qu'une grenade, ou tout autre engin de mort, lancé par un assaillant puisse attendre les voitures. Mais nous sommes là pour veiller au grain. Nous volons en faisant des allers et retours entre la tête du convoi et plusieurs kilomètres de chemin devant lui.

Sans même s'être fixé de règle, Marcel et moi observons en fonction de notre place dans l'avion. On se doute que le pilote regarde devant lui et un peu sur les côtés, quant à l'observateur, il scrute les côtés mais également derrière nous, car souvent les embusqués qui se seraient laissés surprendre par notre arrivée, attendent que l'avion soit passé pour se déplacer en courant. Il m'est d'ailleurs arrivé plusieurs fois de prendre pour un rocher un fellagha roulé en boule dans sa djellaba et qu'ensuite ce soit l'observateur qui le découvre en regardant loin derrière l'avion. Pour l'instant, nous continuons d'observer, nous regardons partout et chaque chêne-liège est suspect. Il faut également s'écarter assez loin de la route pour ne rien laisser au hasard, parce que les gens qui voyagent sur cette route ont confiance dans notre équipage qui a mission de les protéger. Le convoi approche maintenant des gorges qui précèdent l'arrivée à Ténès et nous avons déjà commencé notre observation dans ce secteur. Je fais très attention car je ne suis pas encore expérimenté au vol à basse hauteur en montagne. Heureusement, je vole actuellement dans un petit djebel et je ne peux pas trouver mieux comme site d'initiation. Je pense que, sans aucun doute, Flody a certainement réfléchi en choisissant ce secteur pour ma première mission.



Novi, Ténès et Orléansville

Comme on me l'a appris, je passe sur le « versant au vent » pour bénéficier des ascendances naturelles et ne pas prendre le risque d'être pris dans les « rabattants ».

À présent, tout le convoi est dans cette zone dangereuse et il faut continuer de surveiller. Heureusement, il ne s'y attarde pas et nous attendons qu'il soit entré dans Ténès pour considérer que notre mission est terminée. Nous pouvons donc à présent reprendre la « procédure » dont nous parlions au début de cette missions, en retournant à Novi où les gendarmes nous attendent pour aller prendre l'apéritif. Je ne tarde pas à comprendre que l'unique café du village est le lieu le plus fréquenté. Il y a plusieurs tournées d'anisette dont une, bien sûr, du « petit nouveau ». Cette boisson est très appréciée, depuis longtemps, en Algérie et elle est toujours accompagnée de la « kemia ». C'est pour moi une découverte.

Les gendarmes nous invitent ensuite à déjeuner dans leur « gourbi » comme ils disent, mais cela n'a rien de rudimentaire. Ils font la cuisine eux-même et ils vivent comme peuvent le faire des soldats dans tous les campements, c'est à dire sans leurs épouses et sans personnel extérieur pour les aider. Néanmoins, le repas est excellent, tout comme l'ambiance. Mais à l'armée en temps de guerre, il n'y a pas de compagnie que l'on ne quitte pas et il faut rentrer à la « maison ».

En arrivant à la base, je lis sur le tableau d'ordres qu'un autre équipage est en vol pour protéger la deuxième étape du convoi qui continue sa route vers Mostaganem. Je vois que je n'ai pas d'autre vol qui aurait pu être ajouté à mon programme de la journée. Ce n'est que demain matin que je partirai faire une autre proconvoi entre La Guelta et Ténès.

Pour l'instant, je décide d'aller faire un tour à la salle PN, histoire de retrouver les compagnons avec qui je n'ai pas vraiment fait connaissance. Je retrouve Maleski qui vient de rentrer de mission et qui, d'autorité, m'offre une Pils. Puis il me propose de faire une partie de Jacquet. Toutefois, avant de commencer, il doit m'en expliquer les règles.

— *Tu sais, me dit-il, tu vas devoir connaître ce jeu, parce qu'ici, c'est le plus joué.*

— *Je n'ai jamais eu l'occasion d'y jouer.*

— *Tu as volé aujourd'hui ?*

— *Oui, ce matin. J'ai fait une protection de convoi entre Cherchell et Ténès et nous avons déjeuné à Novi.*

— *Vous avez de la chance avec vos zincs, vous pouvez atterrir un peu partout, cela vous change les idées de voir d'autres personnes, alors qu'avec nos trapanelles on doit revenir à chaque fois à la base.*

— *N'empêche qu'un jour, j'aimerais bien essayer vos trapanelles !*

— *Tiens, c'est une idée ça, un jour on pourrait faire une échange.*

— *Ce serait sympa, mais attends que je connaisse un peu mieux mon taxi et mon patron.*

— *Tu as raison, ce n'est pas la peine quand on sait que la réponse sera négative.*

— *Tu as encore gagné ! Il va falloir que je m'entraîne à ce jeu.*

— *Tu en auras le temps ici ! Bon, il faut que je parte, on se verra demain, à la prochaine.*

Salut, à demain.

Je quitte la salle PN et je vais dans ma chambre pour faire un peu de courrier.

— *Tu viens avec moi ?*

C'est Cancelier qui vient de rentrer de mission et qui m'invite.

— *Ah, bonjour, je veux bien, mais où veux-tu m'emmener ?*

CARTE D'APPROCHE ET D'ATERRISSAGE

ORLÉANSVILLE
ALGÉRIE

CONTROLE LOCAL : APP : *Néant*

TWR : *VHF*

CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES : *Néant*

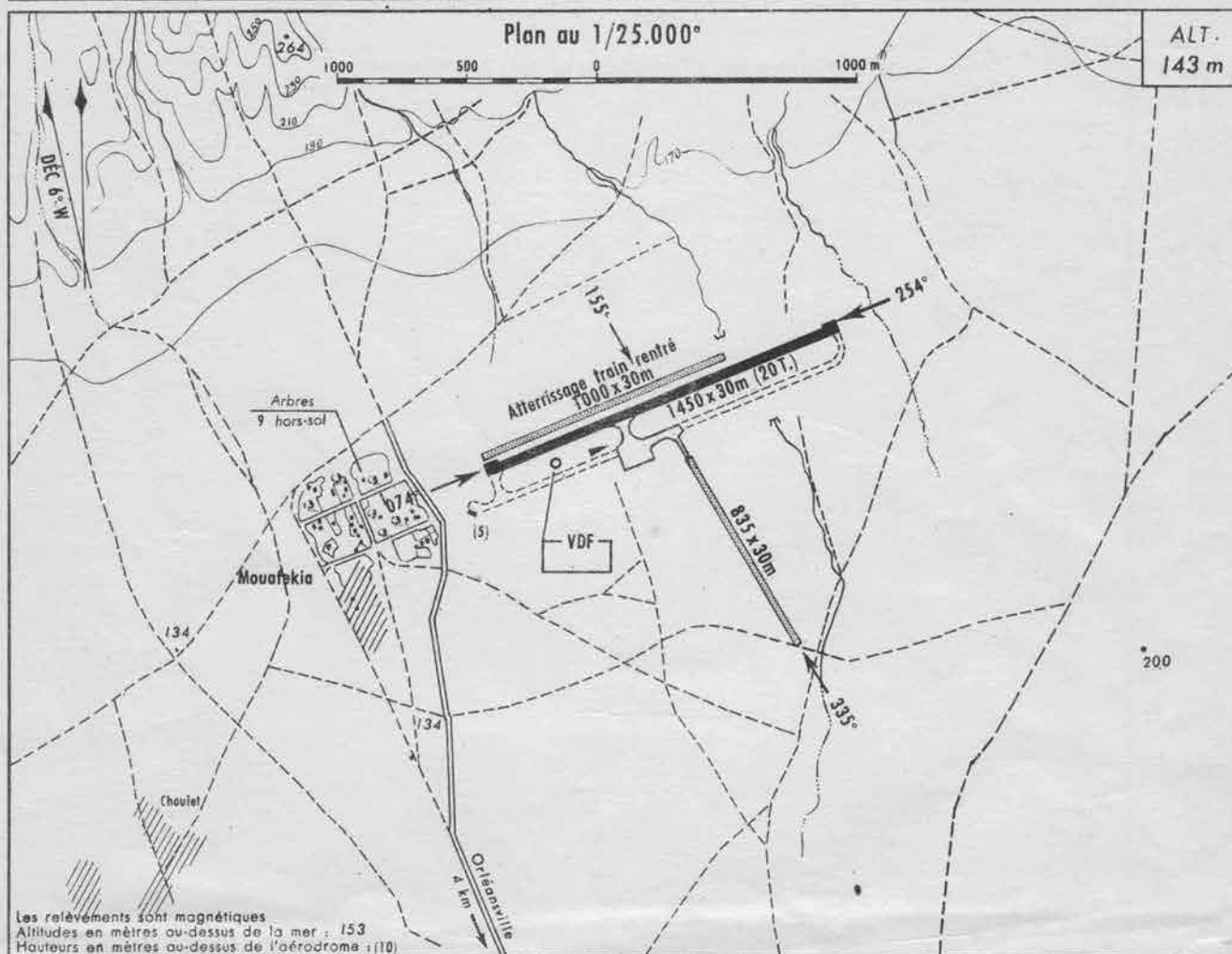
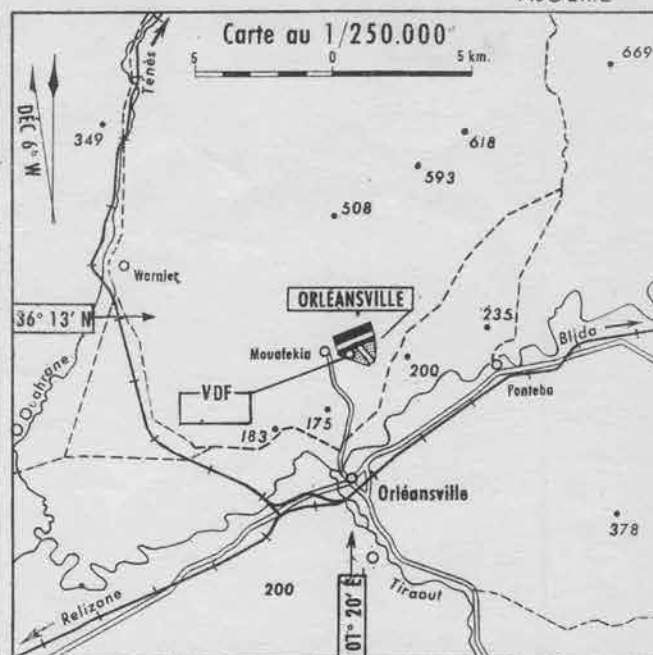
RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE.
Inutilisable hors piste et bande

Tél. de l'Aérodrome : *Néant*

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES : S'adresser au BIA d'ALGER
MAISON - BLANCHE

Tél : 67-20 à 26 - ALGER

NOTES : *Néant*



Les relevements sont magnétiques
Altitudes en mètres au-dessus de la mer : 153
Hauteurs en mètres au-dessus de l'aérodrome : (10)

MIN. TRAV. PUB. TRANSP. & TOURISME S.G.A.C.C. PARIS
Service d'Information Aéronautique

N° 1212 C 1^{er} OCTOBRE 1958

Aérodrome d'Orléansville

— *En ville !*

— *En ville, mais comment ?*

— *Ne t'inquiète pas, je vais demander une jeep.*

— *Mais il faut une escorte !*

— *Non, à cette heure il n'y a pas de problème. Tu verra, il n'y a qu'un endroit où il vaut mieux rouler vite, mas ça passe. N'oublie pas ton arme !*

— *Bon, je te suis.*

Nous prenons une jeep et, comme Cancelier l'avait dit, il y a une zone en virages qui m'inquiète un peu, mais nous la passons à vive allure.

Arrivés à Orléansville, je remarque qu'ici aussi il y a une grande rue centrale qui traverse toute la ville, à croire que toutes ces villes on été construites sur le même canevas. Bien entendu, Cancelier arrête la voiture devant un café où nous entrons et, dès la porte franchie, je remarque que la plus grande partie du chiffre d'affaire de cet établissement doit provenir de la clientèle en uniforme.

— *Qu'est-ce que je t'offre ?* Demande Cancelier

— *Non, c'est à mon tour de t'inviter !*

— *Bon, OK, une anisette.*

— *Je trouve que c'est bien cette kémie !*

— *Ah ça !* dit le patron du café en intervenant, *c'est une coutume de chez nous. Il n'y a qu'en Algérie qu'on trouve ça, tenez, goûtez les gars.*

Puis, s'adressant à Cancelier :

— *C'est un jeune nouveau ?* dit-il en me désignant du menton.

— *Oui, il vient juste d'arriver et tu vois, je l'amène déjà en ville.*

— *C'est bien, allez vider vos verres que j'offre l'anisette de bienvenue.*

Moi qui n'ai pas l'habitude boire de l'alcool, je trouve que pour une première journée cela fait pas loin de ma meilleure performance en la matière.

— *Bien,* dit Cancelier, *il faut rentrer avant le coucher du soleil, parce qu'après, je ne réponds plus de la sécurité de la route.*

Après le dîner, j'ai vraiment besoin de me reposer car la journée a été fatigante et je vais me coucher sans tarder.



Souvenir
D'ORLÉANSVILLE



Orléansville

En opération dans l'Ouarsenis

Flody (le capitaine Defoly) m'a déclaré « *bon pour les opérations* ». On pourrait se demander comment il a pu prendre cette décision puisque je n'ai fait qu'un seul vol avec lui et qu'en outre cela n'a pas été très brillant. En fait, je crois qu'il doit interroger les observateurs. Cela lui permet d'apprécier le niveau de confiance qu'ils me font. N'oublions pas qu'à chaque vol, ils me confient leur vie. C'est sans doute la synthèse de ces diverses opinions qui lui a fait prendre sa décision. Cette première opération a lieu à l'est de l'Ouarsenis. De nouveau, cette expérience va se dérouler dans une région montagneuse.

Il faut environ une demi-heure de vol pour atteindre le secteur où nous devons arriver à 9 heures. Je pars avec *Bébé Rose* et cela me rassure un peu parce qu'il est des plus expérimentés et comme beaucoup de personnes m'ont parlé de ces « *opérations* » en disant toutes sortes de choses, j'avoue que j'ai un peu d'appréhension.

En arrivant sur la zone, je peux voir qu'il y a quatre T-6 en protection de l'équipage que nous venons relever. C'est celui de *Nounours* et Bernard. Ils tournent dans ce secteur depuis plus de trois heures. Je me place derrière eux et je les suis pour faire le « *tour du propriétaire* ». Pendant toute cette visite *Bébé Rose* dialogue avec Bernard dans le but d'instruire sa carte d'état-major avec les informations qu'il reçoit de l'autre observateur. On peut entendre :

En « *Lima Yankee 40* », *tu as des* « *Amarantes* », *en* « *Lima Xray 35* » *tu as des* « *Popeye* » et ainsi de suite. On l'a compris, à la radio tout est codé et on ne dit pas, nos parachutistes sont à tel endroit.

En principe les ennemis, qui certainement entendent nos conversations, ne sont donc pas en mesure d'instruire leur carte. La visite se termine presque toujours par la localisation réelle ou estimée des fellaghas. Pour cela *Nounours* me demande de le suivre et ensemble nous faisons un passage. Il me conseille de passer plein pot et de dégager en même temps que lui, parce qu'une heure plutôt il s'est fait « *allumer* » par des tirs provenant de cet endroit.

À la fin de ce tour il nous dit :

— *Bon on rentre à la maison, salut et à vous de jouer.*

— *Salut, à bientôt.*

C'est ainsi que mon observateur a désormais, sur les genoux, un véritable plan de bataille. Il connaît la position des différentes troupes qui sont sur le terrain et avec une planchette en bois toute simple, sur laquelle est posée une carte bien renseignée, *Bébé Rose* prend maintenant un des rôles les plus importants de l'opération. Il est, à lui seul, un PC volant.

Nous commençons par dire bonjour à nos anges gardiens, puis *Bébé Rose* contacte les troupes au sol. ce sujet, précisons que la réponse provient d'un poste radio à haute fréquence qu'un malheureux soldat porte sur ses épaules. Ce splendide appareil à lampes du type SCR 300 est très lourd, puisqu'il accuse quelque chose comme 30 kilogrammes sur la bascule. Si l'on ajoute que pour parfaire son équipement ce pauvre soldat doit en plus trimbaler son fusil, sa gourde et tous les autres équipements des militaires en campagne. On comprend pourquoi je le plains.

Bref, *Bébé Rose* prend contact avec les différents acteurs avant que débute notre quête. Je me méfie de la zone où j'ai suivi *Nounours* et je la survole sans trop m'y attarder. Je commence à présent à voler tout autour d'une façon concentrique. *Bébé Rose* observe principalement vers l'arrière de l'avion pour voir s'il n'y a pas de mouvement au sol après notre passage. Pour ma part je scrute bien devant moi, je suis très tendu et prêt à dégager immédiatement en cas de besoin. Par moments, mon équipier pose la main sur mon épaule du côté où il lui semble avoir vu quelque



▲ Pierre Bernier en place avant et le lieutenant observateur Laffrat

▼ Extrait du carnet de vol de Pierre Bernier

6 FEUILLET.

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom de l'observateur	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT
					sous capote	dans les nuages	
1	2		4	5	6	7	8
<u>MOIS d'AOUT</u>							
1	Pilote	L. Laffrat	L21BM KE	1 ^{er} 00			
"	"	"	L21BM KD	3 ^{er} 40			
"	"	S/Lt Michel	L21BM KD	0 ^{er} 10			
"	"	"	L21BM KD	1 ^{er} 10			
2	"	L. Laffrat	L21BM KE	8 ^{er} 25			
"	"	"	"	2 ^{er} 50			
"	"	"	"	8 ^{er} 00			
4	"	L. Gayral	L21BM KF	1 ^{er} 05			
"	"	"	"	8 ^{er} 00			
"	"	"	"	1 ^{er} 05			
"	"	S/Lt Michel	"	1 ^{er} 10			
"	"	"	"	0 ^{er} 40			
5	"	L. Hicquel	L21BM KF	8 ^{er} 15			
"	"	"	"	0 ^{er} 35			
7	"	S/Lt Braulefon	L21BM KE	8 ^{er} 30			
8	"	che. (Bretagne) / (M)	L21BM KF	0.35			
"	"	L. Laffrat	L21BM KD	1.45			
9	"	L. Hicquel	L18 KH	1.50			
10	"	"	L21BM KI	4.05			
11	"	L. Gayral	L18 KH	1.55			
12	"	L. Laffrat	L18 KH	3.10			
"	"	S/Lt Michel	L18 KB	3.15			
16	"	"	L18 KB	2.15			
"	"	L. Laffrat	L18 KB	2.45			
17	"	"	L21BM KD	2.00			

DURÉE totale de vol (total des colonnes 9 et 10)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien	OBSERVATIONS
<u>1958</u>				
1 ^{er} 00	1		Le Puits	C 3004
3 ^{er} 40	1	4.40	Pro. Ops. Ly 50 / Base Le Puits	C 3004
0 ^{er} 10	1	4.50	Pro. Ops. Ly 50 / Base Reder	C 3004
1 ^{er} 10	1	6.00	d° - Retour F60V	C 3004
8 ^{er} 25	1	8.25	Pro. Ops. Base Le Puits	C 3004
2 ^{er} 50	1	11.15	d°	C 3004
8 ^{er} 00	1	14.15	d° (Retour Orville)	C 3004
1 ^{er} 05	1	15.20	Pro. Ops. Ly 45 / Base Henri	C 3028
8 ^{er} 00	1	17.20	d°	C 3028
1 ^{er} 05	1	18.15	d°	C 3028
1 ^{er} 10	1	19.35	d°	C 3028
0 ^{er} 40	1	20.15	d° (Retour Orville)	C 3028
8 ^{er} 15	2	21.30	Rec. Sud Est Orville (Base Syria)	
0 ^{er} 35	1	23.05	d° - Retour F60V	
8 ^{er} 30	1	23.35	Pro. Ops. Ly 29	C 3050
0.35	1	26.10	Vol d'essai	
1.45	2	27.55	Rec. Chercheval	C 3057
1.50	1	29.45	Pro. Con. MT	C 3060
4.05	2	33.50	Pro. Ops. Dupire	C 3073
1.55	2	35.45	Pro. Con. MT	C 3077
3.10	2	38.55	Pro. Con. Boucard	C 3080
3.15	2	41.10	Pro. Con. Carnot	C 3085
2.15	2	43.15	Pro. Con. BM	C 3111
2.45	2	45.10	Pro. Con. SM	C 3111
2.00	2	47.10	Pro. Ops. Ky 20	C 3110

100

chose bouger. À l'instant même je vire de bord pour repasser au-dessus du point suspecté. Ces contacts font partie d'un code et c'est selon la pression exercée par la main que l'observateur traduit l'urgence du changement de cap souhaité. Souvent, tout excité d'avoir trouvé quelque chose, certains observateurs vont jusqu'à tirer très fort sur l'épaule du pilote. Ce geste implique déjà à l'avion l'amorce d'un virage sur l'aile du côté désiré et cela se traduit souvent par une sorte de renversement. Ce genre de manoeuvre a toutefois pour avantage de repositionner presque immédiatement l'avion au-dessus du point à observer et il n'y a donc pas de perte de temps en longs bavardages explicatifs.

Voilà donc ce qu'est une « PRO-OPS » ou Protection d'Opération, me dis-je. Ce sont des heures de vol à tourner en rond au ras de la cime des arbres pour chercher et si possible trouver des fellaghas. Je continue à scruter devant moi en me méfiant bien entendu de la zone dite « à surveiller », mais rien, il n'y a strictement rien dans le secteur. Soudain, apercevant sans doute quelque chose *Bébé Rose* me tire sur l'épaule droite, j'effectue aussitôt un virage de 180 degrés de ce côté et je ne vois rien devant moi. Mon équipier qui a en permanence continué de fixer l'endroit me dit :

— *Il y a bien des fellouzes dans le coin. On balise au milieu du bosquet qui est en forme de triangle.*

— *OK, on y va.* Dis-je.

Le balisage consiste à larguer un pot fumigène. On utilise ensuite sa fumée comme repère pour guider les avions de chasse qui vont faire du « *straffing* ». Oui, on emploie le mot *straffing*, parce qu'on ne dit plus marmiter. Pour en revenir à notre fumigène, il se largue de la même façon qu'un sac de courrier, mais à la différence qu'il faut se présenter à grande vitesse, car c'est notre deuxième passage au-dessus de l'objectif et c'est en général à ce moment précis qu'on se fait *allumer*. On ne doit donc pas s'éterniser au-dessus des tireurs éventuels.

Le balisage terminé, les avions de chasse commencent aussitôt leur ronde de mitraillage en passant chacun leur tour en piqué. Ils décrivent de grands cercles (une *noria*) pour se replacer en position de tir. Quant à moi je décris de plus petits cercles en tournant du côté opposé. Le but est de pouvoir me trouver juste derrière chaque chasseur au moment de l'impact du « *straffing* ». C'est ce qui nous permet de corriger leur tir avec des messages brefs qui sont du style : « *plus à gauche 10 mètres* » ou « *plus court 20 mètres* ». J'apprendrai un jour avec Lafère que lorsqu'il s'agit de bombes, il vaut mieux passer un peu plus loin, parce qu'une fois nous avons été un peu secoués par le souffle à l'explosion.

À la fin de ce ballet aérien, chacun reprend sa place qui de protection, qui d'observation pour aller vérifier le résultat.

Ensuite ce sont les troupes au sol qui commencent leur progression vers ce petit bois en forme de triangle. Il est par conséquent indispensable d'assurer leur sécurité et de découvrir les fellaghas qui pourraient encore s'y trouver.

Mais cela fait déjà plus de trois heures que nous sommes en l'air et c'est maintenant à notre tour de devenir les guides de notre relève en les invitant à faire le tour du propriétaire, avant de mettre le cap sur la base.

Je ne sais pas comment on se pose sur les autres bases aériennes d'Algérie, mais à Orléansville on se présente à l'entrée de piste pour faire le « *break* ». Ce mode d'atterrissage utilisé par les avions de chasse de la RAF pendant la dernière guerre mondiale, avait pour but de montrer le train d'atterrissage à la tour de contrôle. Elle pouvait ainsi vérifier s'il était correctement sorti. La manoeuvre consiste donc à se présenter dans l'axe de la piste à l'altitude de 300 pieds. On



Le capitaine Jean Defoly , commandant le PA 9^{ème} DI,

annonce alors au contrôleur qu'on se trouve à 30 secondes de l'entrée de la piste. Puis dès qu'on est à la verticale de celle-ci, il suffit de couper les gaz pour entamer un virage de 360 degrés en glissade en annonçant au contrôleur qu'on se trouve en dernier virage, train et volets sortis pour qu'il puisse vérifier. Après vérification, il autorise l'avion à se poser en lui disant par exemple : « à vous pour l'atterrissage, rappelez piste claire », autrement dit quand celui-ci aura dégagé la piste. Cette procédure a le grand avantage d'être très rapide et d'écourter le vol des pilotes qui souvent rentrent fatigués de leur mission. C'est pour cela que nous l'avons tous adoptée sur cette base.

Comme cela m'arrive en retour de mission c'est assez tard que je vais déjeuner au mess, mais il n'y a jamais eu de problème, on est toujours très bien reçu. Il faut d'ailleurs reconnaître que nous sommes assez bien dorlotés par tout le personnel de la base et j'en profite pour les en remercier. Après le déjeuner je vais rendre visite aux hommes de la tour de contrôle. Il y a deux titulaires. L'un est né en Guadeloupe et son principal souci, c'est la bonne humeur. C'est un homme de corpulence athlétique avec une légère ressemblance avec Harry Bellafonte. Il a du chanteur le goût du rythme et il orchestre ainsi les atterrissages des avions. Lorsque nous contactons la tour de contrôle, nous savons dès les premiers mots de la réponse si c'est lui qui est en poste, car nous sommes accueillis par une voix particulière et ensuite par des mots qui détendent un peu quand nous rentrons d'une mission de combat. Pardon, il ne faut pas dire « *combat* » parce qu'à l'époque ce mot n'était pas approprié puisqu'il n'y avait pas de guerre en Algérie. En effet, tous les soldats qui avaient été envoyés là-bas étaient partis pour faire ce qu'on leur avait dit être de la « *pacification* ». Les soldats ne s'y trompaient d'ailleurs pas puisqu'ils disaient en parlant de cette idée purement politique qu'il ne fallait « *pas s'y fier* » !

Mais revenons à nos opérateurs de la tour de contrôle, car nous en connaissons un et nous allons connaître l'autre qui est beaucoup plus âgé. Il a l'expérience d'un homme qui approche de la retraite. Il a connu des avions comme les Bloch 152 et Dewoitine 520 qui étaient d'excellents avions de chasse français d'avant la guerre 39-45, époque où les galonnés des états-majors ne croyaient pas aux chars et encore moins à l'utilité de l'aviation et de la maîtrise du ciel. Ils ne croyaient que dans la Cavalerie ! C'est pour cela qu'on aurait entendu dire que bon nombre de Dewoitine serait resté en caisses au début de la guerre.

J'aime écouter ces anciens qui détiennent tous une part de la vérité et en plus, ils ont toujours des anecdotes à raconter. Alors en cette époque où la télévision n'en est qu'à ses premiers balbutiements, on écoute encore les conteurs avec qui on passe de mémorables veillées.

Continuant à jouer les touristes, je vais rendre visite au jeune qui est responsable de la station de radiogoniométrie. C'est un jeune appelé qui est tout seul dans son local isolé situé en bout de piste. Il me parle de la monotonie de ses journées. Il me dit que c'est essentiellement dû au désœuvrement. J'avais déjà eu l'occasion de le contacter plusieurs fois pour m'entraîner à la navigation goniométrique. Il me dit que cela lui faisait plaisir quand je l'appelais, parce que pour lui aussi c'était un entraînement intéressant. Sans vouloir donner un cours de navigation aérienne de l'époque, on dira que la station a deux fonctions distinctes. La première est celle d'une balise qui émet des « *bip...bip...bip* » en langage morse, sur une fréquence donnée et tous azimuts. L'avion qui veut savoir dans quelle direction se trouve Orléansville par rapport à sa position, règle son poste MF sur cette fréquence. Il suffit ensuite que le pilote fasse tourner avec une petite manivelle l'antenne de réception en forme de O que l'on appelle antenne cadre et à un moment, il n'entendra plus le « *bip...bip...bip* ». C'est ce que l'on appelle l'extinction. Il lui suffit alors de lire sur le cercle gradué en degré, attendant à la manivelle pour connaître l'angle que fait la route de son avion avec celle qui mène à la station. On peut s'amuser à faire cet exercice avec

un simple poste radio, en le tournant pour se rendre compte que la réception est moins bonne à une certaine orientation. Bref, mais cela n'occupe pas notre jeune appelé qui s'ennuie dans sa station de radiogoniométrie. La deuxième fonction est donc celle qui lui donne de l'occupation. Elle consiste à inverser les rôles, c'est à dire que c'est l'avion qui devient émetteur et la station qui sur la même fréquence, cherche l'avion. À ce sujet, nous avons presque tous vu des films de la dernière guerre où l'on voit des véhicules de la Gestapo équipés d'une antenne circulaire chercher à localiser des résistants qui émettent des messages radio en langage morse. Et bien, c'est ce que fait notre jeune homme, pour me retrouver dans le ciel. Seulement je n'envoie pas de message, je parle et je peux même décliner des vers, pendant qu'au sol il cherche l'extinction de ma voix. Dès qu'il l'obtient, il regarde sur quelle ligne de cap je me trouve et il me le dit pour que je calcule ma route. Donc pour l'occuper autant que pour m'entraîner, nous dialoguons souvent, ce qui me permet de m'initier au vol sans visibilité en simulant des percées de nuage lorsque je rentre de mission.

Cette station n'est pas très loin du hangar de nos mécaniciens et en passant devant, le chef me dit :

— *Ce soir couscous.*

J'ai toutefois le temps d'aller en ville avec celui qui m'a si gentiment prêté un électrophone, parce que je viens d'avoir ma première paye. Oh, pardon ! Je dois dire solde. Elle est assez correcte puisque c'est celle d'un maréchal des logis qui a dépassé la durée légale du service militaire. J'ajoute qu'elle est majorée d'une prime de « *maintien de l'ordre* » et de la « *solde à l'air* ». Bref, j'ai des sous et nous allons en ville pour que j'achète un électrophone. Une fois rendus, nous entrons dans un magasin où mon mécanicien est déjà client. La boutique n'a rien à envier à ses sœurs parisiennes, on y trouve plusieurs marques à des prix très raisonnables. Quant au rayon des disques, il est très bien approvisionné et je vous l'ai déjà dit, j'aime le jazz, alors je crois que je vais devenir un fidèle client de ce magasin.

Les achats sous le bras nous faisons quelques pas dans cette rue principale bordée d'arbres. Puis on s'en serait douté, nous allons dans ce lieu agréable où l'on offre la kémia avec l'anisette. L'ambiance y est fort sympathique et les seules joutes qui s'y déroulent sont les boutades que peuvent se lancer des soldats d'armes différentes. Mais l'heure du couscous nous dit qu'il faut rentrer à la base.

Le chef mécanicien pied-noir a parfaitement orchestré la préparation de cette cuisine bien de chez lui. Il ne manque rien pas même les brochettes et les merguez, ainsi que suffisamment de bouteilles de vin rosé Sidi Brahim de l'époque, c'est à dire gouleyant à souhait. Je profite du repas pour leur demander s'ils savent ce que veut dire « *Convoyage Bel Ab* » qui est inscrit sur le tableau des vols en face de mon nom. Cela est pourtant simple et j'aurais dû comprendre que demain matin je vais convoier un avion au bout du rouleau jusqu'à Sidi-Bel-Abbès, et je reviendrai avec un autre presque neuf. En fait je dois me rendre au « *grand garage* ». Il faut donc que je me couche de bonne heure afin d'être en vol à 7 heures du matin.

Une mission de liaison

Ce matin je dois effectuer ce que nous appelons militairement une « *mission de liaison* », autrement dit je dois faire le taxi ! Je n'en ai pas parlé jusqu'à présent car généralement, ces missions sont sans intérêt ! Sauf ... Le tableau des vols indique décollage 9 heures30 et retour 17 heures. Ces éléments sont précis et j'en prends bonne note. Je dois emmener le commandant Copeau dans un coin perdu entre l'Ouarsenis et Tiaret. Il s'agit d'une région de hauts-plateaux.

L'avion est fin prêt. Je n'attends plus que mon passager qui est ponctuel car il vient juste de descendre de voiture. Il parle actuellement à son chauffeur pour probablement lui confirmer le rendez-vous qu'il a prévu pour son retour. Il répond ensuite au salut de son subordonné avant de se diriger vers les avions.

— *Fichtre !* Me souffle le mécanicien en apercevant ce « *m'as-tu-vu* ».

— *Qu'est-ce que c'est que ça !*

C'est la seule réponse que je peux faire à la vue de cet officier en tenue toute blanche portant gants blancs et cravache à la main. Il se tient tellement raide qu'avec son képi, il dépasse tout le monde d'une tête. Ne souhaitant pas me trouver dans la situation d'avoir à saluer ce personnage, je mets vite mon casque et je m'installe aux commandes de l'appareil. Lorsqu'il arrive, souffrant sans doute d'un manque de quelque chose et ne voulant pas être en reste, il me donne quand même un ordre :

— *Allons-y !*

Le problème que rencontre peut-être pour la première fois ce commandant est qu'il se trouve en présence d'un militaire un peu trop décontracté. Celui-ci ne montre pas la subordination qu'il exige habituellement des hommes qui sont sous ses ordres.

Maintenant que je suis prêt, j'observe discrètement mon passager pendant que le mécanicien l'aide à passer les bretelles de son harnais. Pendant ce temps je contacte la tour de contrôle et je commence à dialoguer pour obtenir les consignes.

Voulant aller au devant des éventuels souhaits de mon passager qui a montré quelques signes d'intérêts pour ce que SON pilote a pu dire, le mécanicien lui branche une paire d'écouteurs qu'il accroche à portée de main. Je le vois alors enlever son képi qu'il pose sur ses genoux afin d'ajuster les écouteurs sur ses oreilles. Puis il tente de remettre son couvre-chef, mais il n'a pas, on s'en doute, la taille requise pour englober la tête et les écouteurs. Il le repose donc sur ses genoux et contre toute attente il replace les écouteurs au crochet avant de se recoiffer. À ma grande surprise, il reprend les écouteurs qu'il place par-dessus son képi; mais décidément dans l'aviation on ne fait rien pour le port de l'uniforme réglementaire, car de cette façon ce n'est également pas possible. Alors il décide de rendre ce matériel au mécanicien. Je remarque que pendant toutes ces manipulations, à aucun moment le commandant ne s'est dessaisi de ses gants blancs, ni de sa cravache ! On aura beaucoup de mal à le croire et pourtant cette histoire vous est fidèlement racontée.

On vole déjà depuis près d'une heure, on a passé l'Ouarsenis et les postes isolés qui l'environnent. Je pense à tous ces gars qui doivent me regarder passer sans que je puisse leur larguer un petit sac de courrier. De toute façon ce n'est certainement pas avec un passager comme j'ai aujourd'hui que je me serais risqué au moindre largage. Cela eût été trop dangereux et je suis donc passé à environ mille mètres au-dessus d'eux pour ne pas leur laisser de regrets.

J'approche maintenant des hauts-plateaux où se trouve le point de rendez-vous. J'établis le contact

radio et bientôt je fais un passage sur cette piste en terre rouge. Elle est très longue et cela est préférable pour les décollages par forte chaleur à cette altitude. Elle paraît en bon état et je me présente pour l'atterrissage, l'avion descend lentement et le contact avec le sol se fait en douceur. Je roule sur la piste puis je me dirige jusqu'à l'endroit où se trouve le véhicule des hommes qui vont garder mon avion une partie de la journée.

Arrivé à leur proximité, j'arrête le moteur, puis j'ouvre la portière et je saute à terre.

— *Voulez-vous bien m'aider à enlever ce bazar, m'ordonne le commandant qui n'arrive pas à se libérer de son harnais.*

— *Voilà, regardez il suffit de tourner la boucle comme ceci.*

— *Bon, ça va !* Dit-il avant d'ajouter :

— *Je vous retrouve ici à 17 heures.*

— *Mon Commandant ma mission précise 17 heures à Orléansville où j'ai sans doute d'autres missions qui m'attendent et il faut compter une heure pour y aller. Alors je dois décoller d'ici à 16 heures au plus tard !*

— *Bon on verra !*

Et sans se soucier de son pilote, il monte dans un command car qui démarre aussitôt. Il m'abandonne sur place avec une poignée de soldats et leur véhicule blindé. Cela s'est fait très vite, tandis que je vérifiais mon appareil et c'est tout penaud que je demande aux soldats :

— *Et moi, qu'est-ce que je fais maintenant ?*

— *On ne sait pas. Nous sommes seulement chargés de garder l'avion, c'est tout.*

— *Vous ne savez pas si un véhicule doit venir me chercher ?*

— *Non, on ne sait pas, mais si vous voulez on va demander par radio.*

La radio « *ne passe pas* » et ces soldats ne savent pas grand-chose, si ce n'est qu'ils vont être relevés dans une heure. Ils sont arrivés sur le site bien avant mon atterrissage, car ils avaient reçu l'ordre de passer la piste à la poêle à frire pour s'assurer qu'elle n'était pas minée.

Sur le coup de midi la relève attendue arrive, mais c'est seulement pour les soldats qui vont pouvoir rejoindre leur campement et aller déjeuner. À nouveau je demande si quelque chose a été prévu à mon égard et j'apprends qu'aucun véhicule ne doit venir me chercher et qu'aucun déjeuner, ni même de boisson, n'ont été prévus pour moi. Par contre, on me dit et cela me rassure pour lui, que le commandant est venu pour participer à un méchoui organisé par le pacha du coin.

Je me félicite alors d'avoir toujours un Thermos avec une boisson fraîche dans mon avion. Durant l'après-midi j'ai tout le temps de voir cette piste en terre rouge située sur un haut-plateau au milieu de nulle part. Tout est plat à des kilomètres à la ronde, il n'y a pas le plus petit arbre, ni même un bâtiment pour nous abriter du soleil. La chaleur est telle, que les soldats m'ont rejoint sous une aile de l'avion qui nous donne un peu d'ombre. Nous trouvons tous que le temps est très long et quand ma montre indique 16 heures, je leur dis :

— *C'est l'heure, je pars !*

— *Mais le commandant ?*

— *Il n'avait qu'à être à l'heure. Ma mission est de rentrer à Orléansville à 17 heures, alors je dois partir maintenant !*

— *Mais le commandant. Répètent-ils.*

— *Tant pis pour lui, vous lui direz simplement que je suis parti à l'heure prévue !*

Je prends place aux commandes, puis je démarre le moteur. Aussitôt l'hélice envoie un panache de poussière rouge qui s'élève à l'arrière de l'avion. Je fais un signe au revoir aux soldats et je commence à rouler en direction de l'entrée de piste. Dès que je l'atteins, je mets mon avion dans l'axe, puis je mets plein gaz. J'ai déjà pris de la vitesse quand j'aperçois deux véhicules dont un se dirige à vive allure vers la piste dans le but de m'interdire de décoller. Je peste contre ces farfelus qui ne se rendent pas compte du danger qu'ils me font courir. Je coupe les gaz et j'appuie très fort sur les freins pour arrêter mon avion sans le faire capoter. Lorsque j'y parviens, je vois le commandant qui descend de voiture et je l'entends dire :

— *Que faisiez-vous ?*

— *Je retournais à ma base.*

— *Mais je l'ai bien vu et sur quel ordre, je vous prie ?*

— *Sur le mien ! Mon ordre de mission me demande d'être à Orléansville à 17 heures et comme je suis le commandant de bord de cet avion, j'ai décidé qu'il était l'heure de décoller !*

— *Bon ! On réglera cela plus tard, en attendant mettez «ÇA» dans le coffre !*

Il faut à présent que je précise que «ÇA» n'est autre qu'un mouton vivant !

— *Mon avion n'a pas de coffre où je peux mettre «ÇA» !*

— *Il faut pourtant vous débrouiller car c'est le pacha qui a tenu à m'accompagner qui me l'a offert. Je ne peux donc pas partir sans son mouton. Par conséquent il est hors de question que je le laisse sur place !*

— *Alors il n'y a qu'une seule solution, c'est que vous le preniez sur vos genoux.*

Le commandant Copeau a donc une décision cornélienne à prendre. Elle oscille entre contrarier le pacha ou prendre le risque de salir sa belle tenue blanche. On s'en doute, c'est la seconde solution qu'il choisit, sinon l'histoire ne mériterait pas d'être racontée.

Je veille au harnachement de mon passager et ensuite les soldats lui posent une vieille veste de treillis sur les genoux pour protéger la belle tenue blanche du suint que pourrait y laisser l'ovin à qui ils ont ligoté les pattes. L'embarquement de l'animal n'est pas affaire facile, mais je pense qu'il laissera un souvenir comique aux soldats qui y assistent.

Je n'ai pas de temps à perdre et cette opération terminée, je fais un salut aux soldats avant de démarrer le moteur. Compte tenu du chargement, de l'altitude et de la température de l'air, il faut beaucoup plus de longueur de piste que de coutume pour qu'enfin mon appareil consente à décoller. Je vole depuis environ une demi-heure. J'aperçois l'Ouarsenis et son sommet à 1 985 mètres et comme à l'aller, le commandant n'a pas dit mot. Ce manque de conversation de sa part ne me dérange pas, bien au contraire, car je ne souhaite pas l'entendre me dire qu'il a bien déjeuné et qu'il a bu frais à l'ombre des palmiers. Il ne s'est même pas trouvé embarrassé quand je lui ai dit que le repas de SON pilote n'avait pas été prévu dans SON organisation. C'est ce sans gêne plus que l'absence de repas qui m'irrite. D'ailleurs depuis quelques minutes l'heure des représailles a sonné, j'ai commencé la mayonnaise, dont voici la recette :

- Vous choisissez une montagne qui sera votre alibi et dans mon cas c'est l'Ouarsenis. Vous donnez un ou deux coups de manche et de palonnier pour simuler une perturbation indépendante de votre volonté.

- Ensuite vous décrivez des cercles irréguliers avec le manche à balai, jusqu'à obtention d'un résultat. Dans le cas qui nous intéresse c'est le mouton qui régurgite une partie de ce qu'il a dans la panse. Il n'y a eu aucun bruit, mais j'en suis averti par l'odeur et j'ai même le culot d'incriminer la montagne qui rend ce vol si difficile.



Le général Jean Gracieux , commandant la 9^{ème} DI, commandera ensuite la 10^{ème} DP

On peut se faire une idée de l'état de ce qui à l'origine était une belle tenue blanche car la protection posée par les soldats s'est avérée insuffisante. Le bel uniforme est maculé d'horribles tâches verdâtres et le commandant n'est pas content et il me le fait savoir. D'abord, SON pilote voulait partir sans l'attendre, puis il a refusé de mettre le mouton dans le coffre et enfin il n'a pas évité les « *trous d'air* ». Voilà trois bonnes raisons pour faire un rapport. C'est la menace qu'il me lance en guise de salutations de départ.

— *Vous allez avoir affaire à moi. Considérez que vous êtes aux arrêts de rigueur !*

Bien qu'ayant rigolé, les mécaniciens rouspètent parce qu'il faut nettoyer l'avion. On ne sera pas étonné si j'ajoute que le récit de cette aventure ne demanda que peu de temps pour faire le tour de la base. Mais l'histoire n'est pas complètement terminée, car dès le lendemain, le hasard va entraver les souhaits du commandant en ce qui concerne mes arrêts de rigueur.

Il se trouve qu'en me promenant en ville je rencontre Delmas, le chef des parachutistes. Il a bien évidemment lui aussi, entendu parlé de mon aventure dont il me demande des précisions. Ensuite, ne voulant pas attendre son véhicule, il me demande s'il peut rentrer avec moi à la base. Bien entendu, j'accepte. Il ajoute que je lui rendrais service si nous passions chez le général Gracieux afin d'y prendre quelque chose.

— *C'est sur notre route. Me précise t-il.*

En arrivant il me présente à son grand patron qui est lui aussi parachutiste. Mais cet homme est également le commandant de toute la région, autrement dit, c'est mon grand patron à moi aussi.

— *Je connais votre nom. Me dit-il.*

— *Je ne crois pas que je vais pouvoir voler, Mon Général, car je risque d'être aux arrêts !*

— *Expliquez-vous !*

Et je lui raconte brièvement l'histoire du commandant Copeau en oubliant, bien involontairement je crois, la recette de la mayonnaise.

— *Bon on verra cela.* Dit-il en accompagnant ses paroles d'un signe de main qui en dit long sur son opinion.

— *Il m'a dit qu'il faisait un rapport.*

— *Il nous casse les pieds votre commandant ! Demain vous volez, compris ?*

— *Compris, Mon Général !*

Puis on l'entend maugréer : « *On n'a déjà pas assez de pilotes, ce n'est pas pour qu'ils fassent le taxi à balader des touristes, ni pour les voir rester au sol pendant que mes paras crapahutent sans protection !* »

— *A tout à l'heure, au pot !* Dit-il.

Je venais d'avoir une rencontre, organisée par Delmas, le chef para qui avait ses entrées chez le général Gracieux. Il n'y a rien d'étonnant à cela, parce que c'est lui qui l'a tout récemment décoré de la Légion d'Honneur, c'était à l'occasion du 14 Juillet 1958. Son intervention à mon sujet, était sans doute, sa façon de me remercier du largage de café au petit matin.

Le soir même a lieu le pot de départ du capitaine responsable du PC « *Monceau* » et cela se passe à la salle PN.

Le breuvage qui a été préparé pour cette occasion est une sorte de « *pousse rapière* », où il y a du champagne, du cognac et je ne sais plus quoi, mais c'est bon ! Et parce que je suis le plus jeune, on m'assigne au service avec les ustensiles habituels. Je fais plusieurs fois le tour et quand je présente au moins pour la quatrième fois mon pot de chambre au général Gracieux, celui-ci élève

le ton en prenant ses interlocuteurs à témoin :

— *J'ai comme l'impression que ce jeune veut nous faire boire plus que de raison! Donnez-moi vos ustensiles et allez vous chercher un verre !* M'ordonne-t-il.

À mon retour, il ajoute :

— *Tenez buvez déjà un verre, car vous avez beaucoup de retard !*

Ensuite un copain vient aimablement relever le général de cette tâche subalterne, afin de continuer le service à sa place.

Le pot de départ de l'officier du PC « *Monceau* », achève ainsi l'histoire du commandant dont l'anagramme est Copeau.

Pierre Bernier

