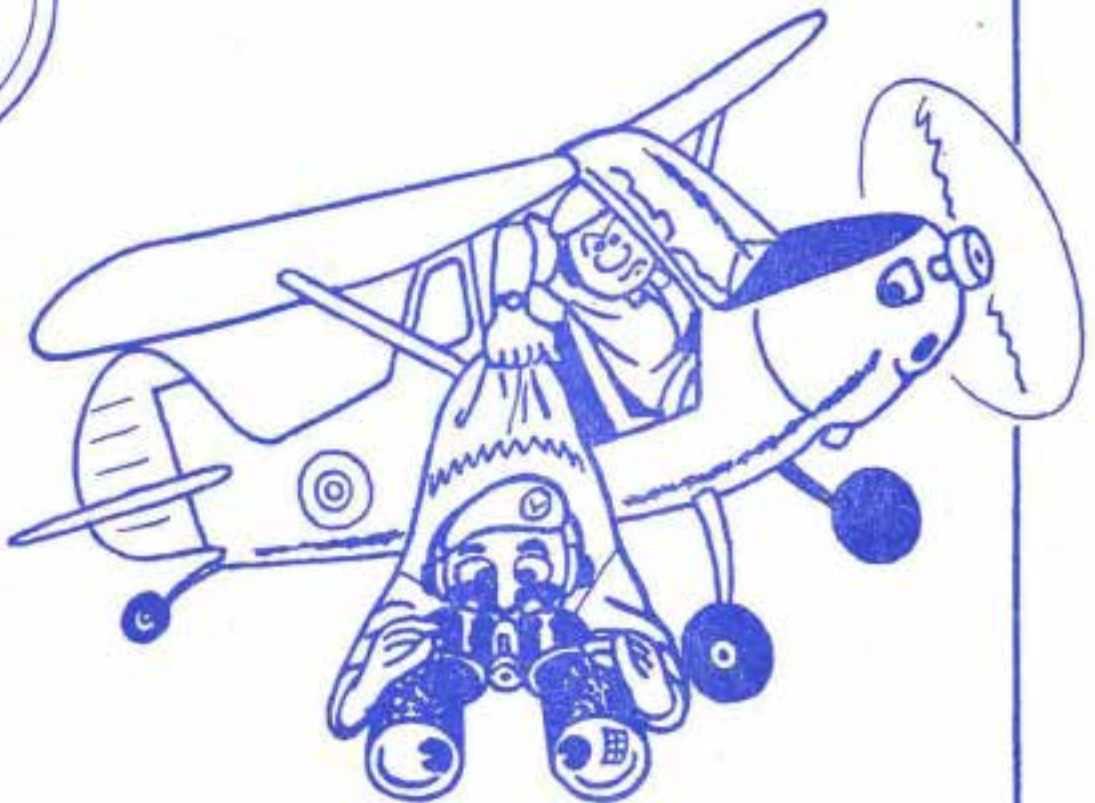


En bandes (dessinées) dans l'ALAT



AVIATION LÉGÈRE DE L'ARMÉE DE TERRE

ALAT



Francis Bergèse



Avant-propos

Ce texte est extrait de mon autobiographie parue en 2010. Je l'avais écrit à destination de ma descendance mais il a intéressé l'un de mes éditeurs de BD.

Je n'ai vécu que trois ans et demi dans l'ALAT. Mais, malgré beaucoup de vicissitudes, j'en garde un excellent souvenir et j'ai plaisir à en parler.

Arrivé en Algérie sur la fin des opérations, je n'ai que très peu goûté à ce pourquoi je m'étais engagé, je pense toutefois, qu'ayant vécu les dernières heures de notre présence dans ce pays, mon témoignage pourra intéresser les plus anciens. Ils y trouveront certainement des lieux et des personnages qu'ils ont connus dans d'autres conditions. Les plus jeunes pourront avoir un aperçu, vu de l'intérieur, de la façon dont s'est passé la fin de notre présence en Algérie.

Francis Bergèse

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

www.ALAT.fr

www.unaalat.fr

<https://languedoc-roussillon.unaalat.fr/r>



Mise en page par Pierre Jarrige



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

août 2026

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

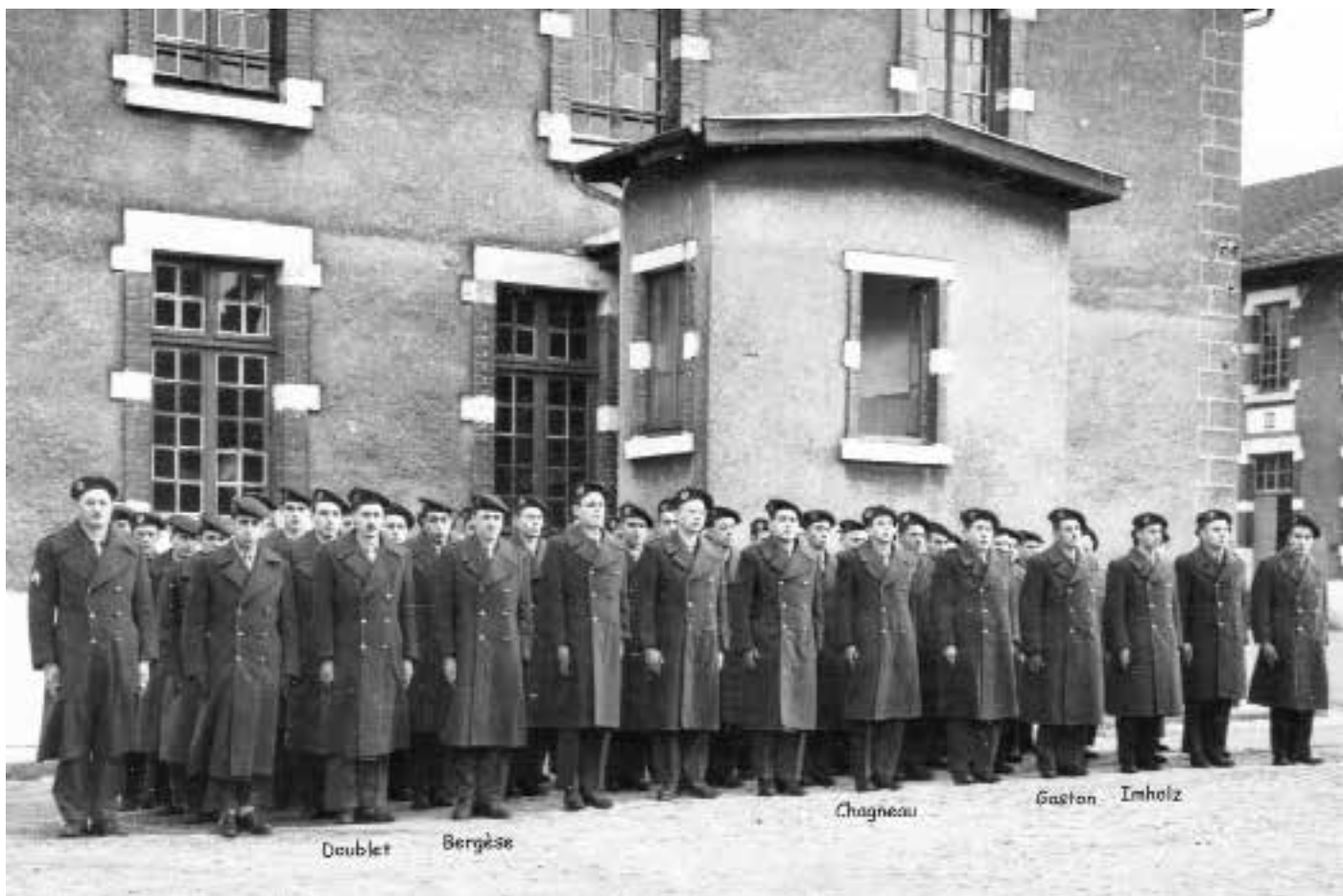
Avant-propos

Militaire pour piloter	1
Dax et les avions enfin !	6
Les transformations	10
Cahier du Stage 4P61	16
1962-1963 : Tourisme en Algérie	48
Tribulations d'un pilote sans avion	50
La guerre est finie, ou presque	54
Nouveaux déménagements	64
Avec la CRALAT de Sidi-Bel-Abbès	68
Présence française en Algérie indépendante	74
1963-1964 : Fin de (courte) carrière militaire	92
Vers la démobilisation.....	96
Épilogue	98



▲ *La caserne du CISALAT à Essey-les-Nancy*

▼ *Engagés et appelés au CISALAT à Essey-les-Nancy en novembre 1960*



1960-1962 : Militaire pour piloter

C'est par un temps maussade, descendant du bus venant de la gare de Nancy, avec d'autres garçons également porteurs d'un bagage, que je me présentai au poste de police de la caserne d'Essey-les-Nancy.

Il allait falloir tenir bon. Noël Ferlin, mon copain d'aéro-club devenu pilote CPAP me l'avait écrit : *« Les premiers mois de classe seront les plus durs. C'est un régiment semi-disciplinaire et les hivers en Meurthe et Moselle sont rigoureux. Accroche-toi, ça en vaut le coup ! »*

J'allais m'accrocher. Tenir bon face aux injustices et aux brimades. Ne pas être des premiers à m'effondrer quand ma section - pour une raison futile - était envoyée à la « pelote » le soir venu, après une journée glaciale et harassante, sous les ordres d'un adjudant-chef de discipline sadique, et hargneux d'être de service après ses horaires habituels !



Noël Ferlin (photo parue dans Le Bled)

Presque tous les jours, quand nous n'avions pas maniement d'arme ou tir, nous nous rendions sur le plateau de Malzéville, un champ de manœuvre tout proche où nous allions crapahuter sous les ordres de notre chef de section et de ses brigadiers. Le simple fait de sortir de la caserne était en soi une délivrance. De temps à autre, la discipline se relâchait quelque peu pour donner à chacun le sens de l'initiative. Il y avait des moments de repos bienvenus où les supérieurs apparaissaient tout à coup plus humains.

Cet hiver 1960-1961 fut un des plus rigoureux de ces années-là. Un jour, pendant la pause du repas, je me suis endormi dans mon trou d'homme creusé dans la neige, un peu à l'écart des autres. J'étais bien : je ne sentais plus le froid. En fait, j'étais au bord de l'hypothermie. Heureusement, mes camarades sont venus me rechercher à temps pour le rassemblement. Il leur a fallu me secouer et m'envoyer des claques pour me faire sortir de cette douce torpeur.

Le chef de ma section, l'adjudant Rutecky, était un ancien Béret Vert, Polonais d'origine, qui nous menait à la dure. Nous le détestions tous au début. Mais il réussit progressivement à se faire respecter, puis finalement aimer par une attitude irréprochable. Il voulait que sa section soit la meilleure, et il y parvint !

Les classes s'évaluaient sur six mois : deux mois pour une formation de soldat, deux mois pour une formation de brigadier et deux mois pour une formation de maréchal des logis, en abrégé MdL. Les appelés disparaissaient en cours de route selon leurs capacités et leur niveau d'instruction. Ainsi, un certain Gaston, de notre section, se retrouva au réfectoire comme simple soldat après ses deux premiers mois obligatoires. Par la suite, il eut de nombreuses « attentions » envers ses anciens camarades de section : petit clin d'œil et assiette mieux garnie que les autres. Je lui en suis encore reconnaissant !

Vers le troisième mois, le capitaine de compagnie me convoqua pour me dire que j'étais sélectionné pour l'École des Officiers de Réserve, qu'il me suffisait « *de signer là* » et que j'allais quitter Nancy dans les trois jours. J'ai eu du mal à lui faire comprendre que je voulais être pilote et que, dans l'ALAT, sur avion d'observation, ceux-ci étaient des sous-officiers, les officiers étant des observateurs, rôle pour lequel je ne me sentais pas de dispositions. Cela allait se reproduire à la fin du sixième mois de classes, avec le même refus de ma part, toujours pas compris par l'officier - un autre - chargé de me faire signer.

Après avoir effectué leurs six mois de classes en compagnie d'appelés et avoir reçu leurs galons de brigadiers, les engagés se retrouvèrent entre eux, en une seule section, pour deux mois supplémentaires afin d'obtenir le CIA (Certificat Interarmes).

Notre chef, l'adjudant P., était un fort en gueule - malgré une voix enrouée - très fier de sa situation, apparemment inespérée. Il aimait à nous dire que lui, il avait réussi son CIA dans des conditions très difficiles, petits veinards que nous étions ! Lui, il étudiait tous les soirs après l'extinction des feux, assis sur le bord de son lit, à la lumière d'une bougie fixée sur sa valise posée sur ses genoux. On alternait le tir, les cours en salle et le crapahut au plateau de Malzéville. Là, de temps à autre, il balançait au milieu d'entre nous une grenade à plâtre en criant : « *Grenade !* ». Il comptait ensuite les « *morts* » et les « *blessés* » en fonction de la blancheur des plus proches de l'éclatement :

— *Toi, t'es mort ! Toi, tu remarcheras, mais avec des béquilles !*

Il nous faisait penser au « *caporal-chef de carrière* » de Fernand Reynaud. Quand à la fin de son cours il demandait : « *Des questions ?* », il y en avait toujours un d'entre nous pour le pousser dans ses derniers retranchements en dépassant quelque peu son « *Manuel du parfait soldat* ». Et là, c'était généralement la débâcle. On prenait cyniquement plaisir à le voir se prendre les pieds dans le tapis, jusqu'à carrément affirmer n'importe quoi pour essayer de masquer son ignorance. Le clou fut cette fin de journée où un camarade lui posa cette question :

— *Mon Adjudant, vous disiez qu'un cercle fait 360 degrés, mais un cercle de quelle taille ?*

P. prit une craie et traça au tableau, sous les *Oh !* d'admiration, un cercle d'un diamètre allant en gros de sa poitrine au sommet de son crâne.

— *Mon Adjudant, pouvez-vous nous en tracer un plus grand et un plus petit ?*

P. s'exécuta de part et d'autre du premier tracé, déclenchant de nouveaux *Oh !* d'admiration.

— *Mon Adjudant, pouvez-vous nous donner la mesure en degrés de chacun de ces deux nouveaux cercles ?*

P. marqua un temps, interloqué, se recula jusqu'à la limite de l'estrade en regardant ses tracés, puis :

— *Je dirai, en gros, que le petit fait dans les 250 degrés et le gros dans les 450, mais ça ne fait pas partie du cours. Vous pouvez ranger vos affaires. Sergent Machin, ramenez ces hommes en bon ordre à leur baraquement. À demain !*

Ce disant, il avait pris son cartable et s'était déjà dirigé vers la porte, sentant à nos regards qu'il s'était fait prendre une fois de plus. Il nous rendit notre salut et disparut alors que, au garde-à-vous, nous pouffions de rire.

C'est pendant cette période que les engagés pilotes subirent des tests et la visite médicale aéronautique pour connaître leur aptitude. Les rangs s'éclaircirent quelque peu, certains se tournant vers une autre spécialité comme mécanicien, radio ou photographe. Pour ma part, je constatai avec satisfaction et un peu de regrets que la visite médicale, passée au CEMPN de l'armée de l'Air de Nancy, m'accordait le « *profil chasse* ». Hormis le caisson à décompression, la visite était la



▲ À la fenêtre de la salle de cours du CIA en juin 1961, Barnoux au premier plan

▼ Camion en panne de la section CIA au tir, juin 1961. Doublet, au milieu, pousse le camion



même. Je savais maintenant, mais trop tard, que j'aurais pu prendre le risque d'un engagement de cinq ans et probablement devenir pilote de chasse.

Dans la foulée, les prétendants pilotes étaient conviés à signer un engagement supplémentaire de six mois correspondant à la durée de leur formation à l'ESALAT de Dax.

Ces huit mois avaient été accomplis sans aucune permission longue durée, les 48 heures accordées ne donnant pas, pour la plupart d'entre nous, suffisamment de temps pour rentrer dans notre famille. Certains dimanches, nous avions une permission de sortie nous permettant de passer la journée à Nancy, à « *glander* » en uniforme obligatoire. À part visiter la ville et aller au cinéma, il n'y avait pas grand-chose à faire. Mon plus grand plaisir était de me rendre, avec quelques copains, dans une brasserie près de la gare et d'y savourer une entrecôte-frites avec moutarde, accompagnée d'un demi de Kronenbourg pression. Ça grevait mon maigre budget, mais qu'est-ce que c'était bon !

Quelquefois, je ne sortais pas et en profitais pour dessiner. Le calme de la caserne le dimanche avait un certain charme et le repas était mieux qu'en semaine, surtout si le camarade Gaston se trouvait de service !

Fin juin, on nous emmena à Saint-Maixent-l'École pour passer les épreuves de ce fameux CIA. Notre adjudant P., malgré ses limites, avait probablement bien fait son boulot car je n'ai pas souvenir que l'un d'entre-nous n'ait pas réussi.



Au CIA, fin juin 1961, on tient le bon bout !



L'adjudant P. pas content



L'adjudant P. à la chasse aux escargots

Dax et les avions enfin !

Aux alentours du 15 juillet, c'étaient les retrouvailles à Dax pour les 25 brigadiers-chefs et brigadiers sélectionnés de Nancy, auxquels venaient s'adjoindre deux sous-officiers inconnus : le sergent-chef Gaonach et le MdL Lesgourgues. Ils nous mirent à l'aise immédiatement, nous demandant de les considérer comme élèves-pilotes au même titre que nous et de les tutoyer. Gaonach venait, je crois, du Train, et Lesgourgues de l'armée de l'Air où il avait été observateur sur T-6 en Algérie, ce qui lui valut un respect tout particulier de notre part. Une très bonne ambiance s'installa immédiatement entre nous tous. Chacun - ou presque - devait très rapidement être affublé d'un surnom. Je devins donc « *L'artiste* »... il y a pire !

Nous étions le Stage 4P61. Les premiers jours furent consacrés à notre installation, toucher nos équipements, faire la connaissance de nos chefs, de nos moniteurs et de l'avion sur lequel nous allions faire notre apprentissage : le Nord 3202, plus communément appelé le 3-2. Nous étions impressionnés par la « bête », avec son air ramassé et d'une taille plus imposante que les avions qu'on pouvait voir en aéro-clubs. Équipé d'un moteur de 240 chevaux pour les modèles les plus anciens et de 260 pour les plus récemment sortis d'usine, c'était un appareil de voltige que le champion Léon Biancotto avait choisi pour participer aux championnats du monde à Bratislava. Il s'était hélas tué à l'entraînement et le bruit courait qu'il y avait un défaut dans les gouvernes, mais qu'il avait été corrigé depuis.

On logeait à l'étage de la face avant du bâtiment principal de l'école, un ancien séminaire de forme carrée baptisé le Kremlin, probablement en raison de son aspect peu accueillant de l'extérieur. Par contre, à l'intérieur, un coquet cloître entouré d'une promenade sous arcades, révélait parfaitement les origines de l'édifice.

Sur l'aérodrome, au nord de la piste en dur, on trouvait, à la suite de l'aéro-club et de la tour de contrôle, une longue rangée de hangars qui abritaient les avions de l'école : d'abord nos Nord 3202 jaunes, puis les appareils destinés aux transformations : NC 856 kakis, Piper L-18 jaunes et L-21 kakis, L-19 kakis, Nord 3400 couleur métal et un *Broussard* kaki. Au bout, il y avait les L-18 de l'école des officiers observateurs-pilotes. Décalées plus au nord, avec un passage d'accès entre les hangars, se trouvaient les installations de la CRALAT, où se faisaient les réparations et l'entretien des appareils. Enfin, au sud, de l'autre côté de la piste, on trouvait l'école d'hélicoptères. L'apprentissage se faisait sur Bell 47 et les transformations sur *Djinn* et *Alouette II*.

C'était l'été, nous étions un peu gradés et la discipline était loin de la rigueur du CISALAT. L'ambiance était bonne et la nourriture aussi. Bref, tout se présentait sous les meilleurs auspices. Nous abordions ce stage dans les meilleures conditions qui soient !

Les cours théoriques, dispensés par des officiers spécialistes : pilotage, mécanique du vol, réglementation aéronautique, météorologie, etc. commencèrent tandis qu'on apprenait à connaître notre cockpit à l'avant du 3-2.

Les moniteurs se voyaient affecter trois élèves chacun. Le mien était le MdL Chef D., un petit bonhomme trapu, un peu dégarni avec une petite moustache, apparemment pas très doué pour l'humour. Tant pis, il faudra faire avec !

C'est le 21 juillet que je découvrais enfin la joie du vol sur une machine puissante et maniable. Un vol « *d'accoutumance* » d'une heure dix minutes où je n'eus que très peu l'occasion de toucher les commandes. Le but était de se familiariser aux différents domaines de vol du 3-2 démontrés par le moniteur.

B/C BERGÈSE
Francis



En Nord 3202 à Dax

Arrivés au sol, on guettait la descente d'avion des suivants pour se moquer de ceux, plus ou moins verts, qui avaient mal supporté l'expérience ! Il faut dire que, pour certains, c'était le baptême de l'air. On n'était finalement pas très nombreux à avoir une certaine expérience aéronautique et, intérieurement, on les admirait d'avoir eu le courage de se lancer dans cette aventure.

Dans cette ambiance de franche camaraderie, un cahier de stage fut entrepris, afin que chacun puisse exprimer par sa prose - et son humour - ce qu'il estimait vouloir faire connaître à tous. En fin de stage, ce cahier serait reproduit en un nombre d'exemplaires suffisant pour tous les élèves et tous les cadres. À cette fin, nous avons obtenu de la base le prêt d'une machine à ronéotyper (le photocopieur n'existait pas encore) et la collaboration du labo photo pour reproduire les dessins que j'étais chargé de faire.

En 14 leçons et moins de 15 heures de vol, avec un sérieux implacable, le chef D. m'amena au lâcher, lequel eut lieu le 18 août. Quelle impression de me retrouver seul à bord ! Je me souviens avoir regardé les cocardes sur les ailes en me disant : « *Ça y est, j'y suis !* »

Après, ce fut une alternance moyenne de deux vols solo pour un vol en double de perfectionnement. On allait travailler les atterrissages sur des pistes alentour, généralement situées dans les Landes. Les solos devaient voler avec leurs feux de positions allumés. Une aubaine pour ceux qui avaient une âme de chasseur ! On rencontrait les disciplinés qui continuaient à travailler comme si on n'existait pas... et les autres ! Un coup d'œil alentour pour vérifier qu'il n'y avait pas d'avion feux éteints dans le secteur et on se lançait dans un court « *dogfight* » rigoureusement interdit et qui pourrait nous valoir l'expulsion de l'école. Aucun d'entre nous ne s'est jamais fait coincer en se permettant ainsi d'assouvir quelque peu un complexe refoulé !

Le 25 septembre, suite au renvoi de trois élèves à la progression insuffisante, il y eut quelques remaniements moniteurs-élèves et je quittais le chef D. pour aller m'intégrer à un autre groupe de deux autres élèves travaillant avec le MdL Couturier. Seul moniteur à être encore au grade de base des sous-officiers, Bernard Couturier avait reçu le sobriquet de « *MdL à vie* ». Très proche de ses élèves, il était toujours souriant, très décontracté au sol comme en vol et, de l'avis de tous, un pilote hors de pair. J'ai tout de suite aimé voler avec lui. Il était très démonstratif et n'hésitait pas à nous laisser faire des erreurs pour ne les rattraper qu'au dernier moment afin que la leçon porte.

Ses deux autres élèves, Patrick De Hond dit « *Pat* » et Raphaël Chibalon dit « *Rapha* », avec qui j'avais connu les mauvais jours de Nancy, devinrent véritablement des copains. Bernard, qui était célibataire, participa à cette complicité en nous aidant, de temps à autre, à faire « *le mur* », accroupis sur le plancher de sa 2 CV, après avoir réservé pour nous quatre une table au restaurant. Une nuit, le retour fut épique : *Rapha*, qui avait un peu trop forcé sur l'armagnac, n'arrêtait pas d'ouvrir la portière en route pour crier : « *Mon moniteur, c'est le meilleur moniteur du monde !* ». Il fut difficile de le bâillonner et le maintenir caché pour franchir discrètement le poste de police. Les leçons en vol dispensées par Bernard se terminaient généralement par une séance de voltige. Il avait deux prétextes pour cela : « *Tu as été bon, je vais te récompenser !* » ou : « *Tu as été mauvais, je vais te punir !* ». On n'apprenait pas la voltige, mais il y avait au programme les vrilles et les mises dos et sorties de vol dos. Quand j'ai été au point, il me dit, un sourire en coin : « *Tu vas retravailler ça en solo, mais attention : tu n'as pas le droit de faire des tonneaux, hein !* » Puis il ajoutait tout doucement à l'adresse des responsables qui avaient conçu le programme de progression : « *Ils sont cons !* »

Au dos d'une photo le représentant au départ avec *Pat* comme élève en octobre, j'avais noté : « *Le MdL Couturier : moniteur qui a la manie de comparer ses élèves à sa grand-mère... Ex : Tu inclines comme ma grand-mère ! Tu fais tes sorties de virages comme ma grand-mère ! Etc.* »



Le lâcher !

Lorsqu'on travaillait les atterrissages de précaution, il me faisait aller sur une petite piste en plaques PSP perdue au milieu de la forêt des Landes, à Castets. Quand je fus au point, il me dit : « *Les élèves en solo n'ont pas le droit de venir ici. C'est une piste pour les Piper, elle est trop pointue pour le 3-2.* » Bien sûr, j'ai pris ça pour une invite et un défi, et je n'ai pas manqué, par la suite, d'aller régulièrement faire mon petit atterro de précaution à Castets.

Les transformations

Le 17 novembre, je passai mon test final sur 3-2 avec un officier examinateur. Après 72 heures de vol à son bord, j'allais devoir quitter cet avion qui m'avait donné une bonne somme d'émotions et de satisfactions. Ce n'était pas déjà sans un brin de regret et de nostalgie. Bernard était affecté à un autre stage. On allait maintenant prendre en main les appareils que nous aurions à piloter en unité mais, hélas, avec d'autres moniteurs.

Cette transformation commencerait pour tout le monde par le Piper L-18, un petit appareil de 90 chevaux, léger, rustique et lent. Un jouet en quelque sorte.

Après deux vols d'une heure en double, j'effectuai également deux sorties d'une heure en solo. On nous avait demandé de choisir notre futur avion opérationnel : L-19 ou L-21 pour l'Algérie, Nord 3400 pour le Sahara ou l'Allemagne.

Le Cessna L-19 *Bird Dog*, mon choix, était un appareil tout métallique équipé d'un moteur six cylindres de 213 chevaux. Bernard, mon moniteur préféré, avait été opérationnel sur cet appareil en Algérie et nous l'avait conseillé. *Pat* et *Rapha* allaient donc faire ce même choix.

Le Piper L-21, semblable au L-18 mais mieux équipé et avec un moteur de 150 chevaux opérait principalement sur les côtes algéroises et oranaïses.

Le Nord 3400, équipé du même moteur de 260 chevaux que notre 3-2 était le seul des trois à posséder une hélice à pas variable. Ça faisait plus sérieux et c'est peut-être ce qui incita certains à le choisir. D'autres firent ce choix tout simplement parce qu'ils préféraient aller en Allemagne qu'en Algérie.

À partir de ce moment-là, deux clans se montèrent l'un contre l'autre : les L-19 et les 3-4. Les susceptibilités allaient bon train, mais tout cela n'était qu'un jeu à la façon des rivalités entre escadrilles d'autrefois.

Ma transformation L-19 fut assurée par un des plus anciens pilotes de l'ALAT, l'adjudant Le Ninan, un homme peu enclin à la conversation, mais décontracté et efficace. Le modèle L-19A sur lequel on apprenait n'était plus utilisé en Algérie. Là-bas ce serait le L-19E. Peu de différences, en fait : sur ce dernier les lames du train incurvées (au lieu d'être bombées) rendaient l'atterrissage plus aisé et les volets étaient commandés électriquement par un bouton et plus mécaniquement par un levier.

En parallèle à cette transformation sur notre futur avion d'arme, nous effectuions, principalement en double, des navigations en L-18 ou en NC 856, souvent à très basse altitude sur la forêt des Landes. On travaillait au cap et à la montre et la moindre erreur ne pardonnait pas. La petite clairière, la maison de garde forestier ou la scierie prévues comme points de virage n'apparaissaient qu'au dernier moment, ou n'apparaissaient pas, au risque d'errer comme une âme en peine où de devoir prendre de l'altitude pour se repérer. Cela n'allait pas sans pénalisation sur la note du vol. Ces navigations nous donnèrent l'occasion de revoler de temps à autre avec Bernard, notamment sur le triplace NC 856.



▲ *Pat de Hond et notre moniteur Bernard Couturier en Nord 3202*

▼ *L'alignement des Nord 3202 à Dax*



Pour ces vols en NC, le moniteur, en place avant droite, emmenait deux de ses ex-élèves 3-2. Un en place pilote et l'autre en place arrière. La navigation était faite par le passager, mais le pilote devait la vérifier et manifester son désaccord si nécessaire.

Il n'y avait pas de lâcher sur le NC. Pourtant, grâce à cette légère expérience, j'aurai l'occasion d'en prendre une fois les commandes en Algérie.

Lâchés donc sur le L-19, notre futur avion d'arme, nous alternions ensuite les vols en double et en solo sur celui-ci et sur L-18, principalement pour des entraînements à l'atterrissage sur les pistes annexes et les navigations.

En décembre, je retrouvai le 3-2 et mon moniteur favori, Bernard, pour une série de tours de piste en vol de nuit. Son commentaire : « *Il t'arrivera sûrement de te retrouver en vol de nuit en Algérie, une séance, c'est peu !* ». Cela devait effectivement m'arriver : départ trop tardif ou fort vent contraire. J'ai chaque fois pensé à cette leçon, unique mais bien utile.

Le 2 janvier 1962, nous cousions nos galons de MdL sur nos manches.

Le 8, je passai avec succès mon test final sur L-18 avec un officier examinateur.

Le 13, c'était la remise des ailes aux 22 brevetés par le colonel d'Arnaudy, commandant l'école. Le soir, il y eut un repas - bien arrosé - réunissant tous les élèves aux moniteurs ayant exercé au 4P61 durant ces six mois. Chacun reçut son exemplaire du cahier de stage, l'original étant offert au colonel. Il y avait deux pages de garde vierges qui se remplirent progressivement de dédicaces des uns et des autres.

À la fin du cahier, on trouvait un trombinoscope de tous les moniteurs sous forme d'une photo de mariage. J'en avais dessiné le décor et les corps des personnages sur lesquels j'avais collé une photo du visage des intéressés. Untel se retrouvait en mariée, en témoin, en enfant de cœur ou en belle-mère et les réactions ne se firent pas attendre.

À un moment, je vis l'adjudant Le Ninan (mon formateur sur L-19) arriver vers moi, verre à la main pour trinquer, le regard brillant, le rose aux joues et un sourire mi-figue mi-raisin aux lèvres. Visiblement, il avait bien fêté nos brevets. Il approcha son visage à vingt centimètres du mien et me dit : « *Pvourquoi du m'as vait en vieille vemme ?* »... Un peu gêné de l'avoir apparemment vexé, je lui répondis qu'il avait le rôle de la belle-mère de la mariée, et qu'il en fallait bien une. Avec un demi-sourire, il repartit en marmonnant : « *Ah voui... Il en vallait bien une !* »... À mon grand regret, je n'ai jamais revu Le Ninan.

Bernard, que j'avais représenté en enfant de cœur, avait l'air plutôt satisfait ! *Pat*, *Rapha* et moi, ses élèves, étions tristes de le quitter. On décida de se donner rendez-vous dans quinze ans, le 13 janvier 1976 à 14 heures au bar du premier étage de la tour Eiffel (ce qui ne se fit pas en raison de la disparition prématurée de *Rapha*, j'en reparlerai). Et notre moniteur nous salua en nous rappelant sa devise : « *Il n'y a pas de bons pilotes, il n'y a que des vieux pilotes !* ».

Pour beaucoup d'entre nous, qui se côtoyaient depuis quatorze mois - surtout si on avait subi les mêmes chefs de section à Nancy - des liens indélébiles avaient été créés. Pour moi, il y avait *Rapha* et *Pat*, bien sûr, mais aussi Philippe « *Inox* » Imholz, René « *Néné* » Demesmay, Bernard « *Bobosse* » Delbosc, Pierre « *Ramsès* » Chagneau, René « *Mémé* » Chapuis (décédé en janvier 2009), Yannick Doublet (décédé dans un accident de voiture vers 1970), les deux Jean-Pierre, Villemain (mort précipité par un âne dans un ravin du Vercors en 2012) et Moison, sans surnoms et inséparables. Nous avons gardé le contact, nous revoyant de temps à autre, et ainsi pu avoir des nouvelles d'autres avec lesquels eux-mêmes ont gardé le contact. Une véritable petite famille dispersée aux quatre coins de la France !

Le lendemain, notre chef-pilote, l'adjudant Lemaître, nous réunissait en salle de cours pour nous donner la liste des affectations disponibles en fonction de l'avion d'arme sur lequel nous nous étions spécialisés. On choisissait ensuite dans l'ordre de nos numéros de brevet qui correspondait à notre classement général aux examens.

Un moniteur m'avait dit – je crois que c'est Vadot - : « *Toi qui aimes dessiner, prends Khenchela. C'est mon ancienne unité. On y jouit d'une bonne indépendance !* »

C'est alors que notre premier au classement, Christian Lesgourgues, l'ancien observateur sur T-6 - qui n'avait pas entendu la conversation - opta pour cette affectation. Quand mon tour arriva, je lui dis que j'aurais aimé aller à Khenchela et que s'il pouvait choisir une autre unité, ça m'arrangerait. Gentiment, il prit une autre option.

Il ne savait pas que son geste amical jouait en sa faveur : j'allais être privé de vol pendant trois mois !



Les moniteurs



▲ *Les élèves du 4P61 en salle de cours. Au premier plan : Chapuis et Doublet. Derrière eux : Delbosc et Laterrade et derrière eux Collignon. A droite, dormant : Bralet. Derrière lui: Villemain et Moison*

▼ *L'échauffage des moteurs à l'approche de l'hiver. Dans le cockpit : Bergèse. A droite : Chapuis et Chibalon*





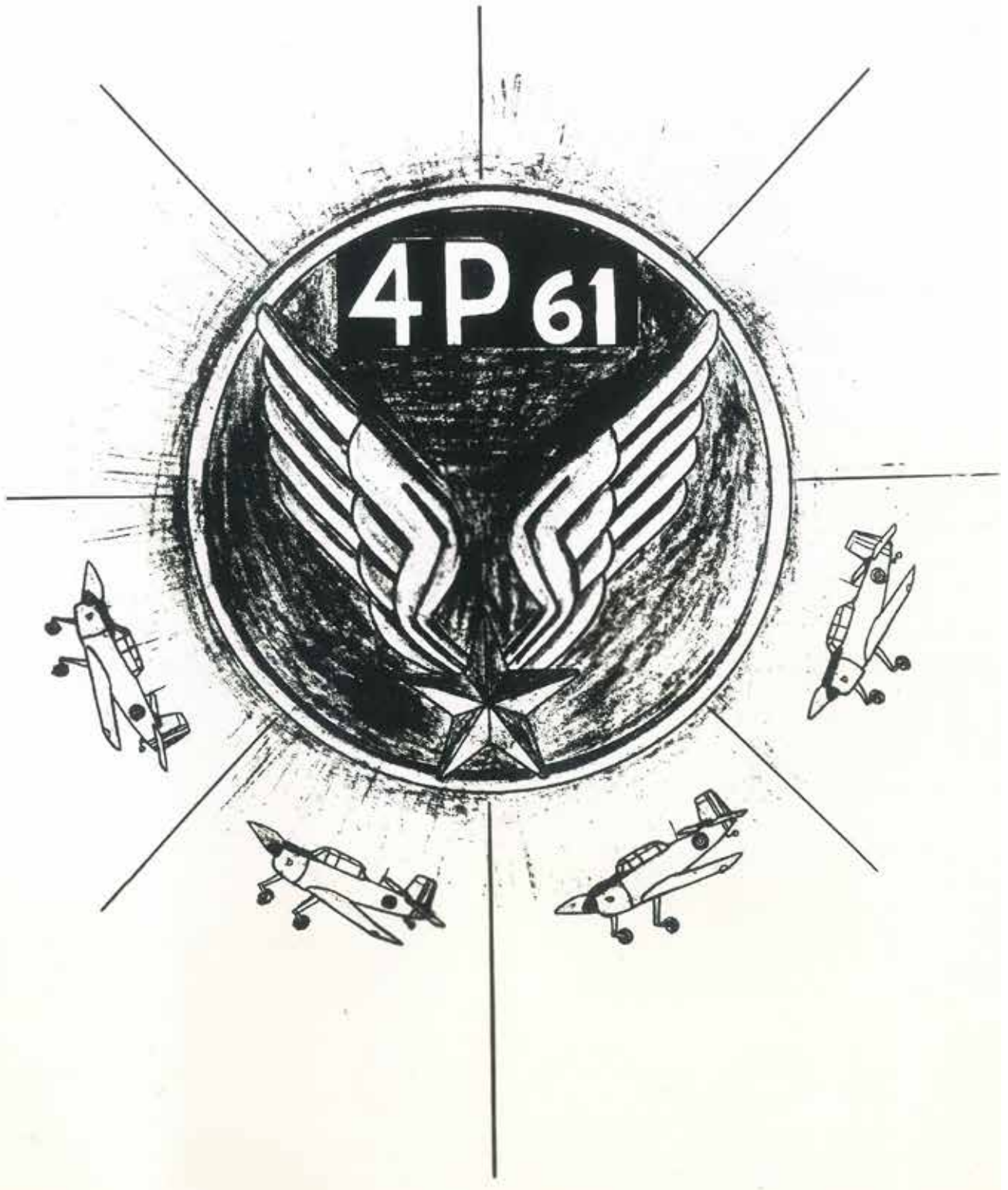
▲ Une partie des brevetés du 4P61. Au premier plan : Couturier entouré de ses trois élèves : Bergèse, De Hond et Chibalon. La photo est de Philippe Imholz

▼ Un des nombreux dessins que j'ai semés au long de mes affectations



Cahier du Stage 4P61

Ce cahier de stage est apparemment celui de Chagneau, surnommé *Ramsès*. Les dédicaces viennent de ses moniteurs et de ses camarades de stage.



Quitter Nancy quelle joie immense,
Laisser là-bas le souvenir ;
D'un séjour passé en l'absence
Du moindre petit plaisir.
Les interminables combats.
Sur le plateau de Malzéville,
Les pénibles marches de forçats
En chantant à travers la ville.
Les punitions non justifiées,
Les tours de garde à la volée,
Et les innombrables corvées,
Dont nous étions gratifiés.
Mais tout cela c'est bien fini,
Nous rejoignons un paradis ;
Véritable Eden de l'armée,
Aux dires de ceux qui nous ont précédé.
Notre arrivée sur cette base
Au milieu des pins et des pommiers,
Nous laisse tous en extase
Devant ce cadre tant rêvé.
Mais notre bonheur, oh combien enviable,
Après quelques semaines passées ;
A connu une fin misérable ;
Etant trop beau pour être vrai.
Ont eu raison de son existence ;
Les permissions supprimées
Et les dimanches consignés
Qui sont nos habituelles récompenses.
A présent fort déçus,
Devant tant d'injustice et d'incompréhension,
Nous n'espérons rien de plus ;
Que la fin de ce stage, dans cet escadron.



GAONAC'H Yves
CHATEAUNEUF DU FAOU
Finistère
(dit BIG-CHIEF)



COLLIGNON J.L.
2, Bd Ed Andrieu
ALBI Tarn
(dit COCO)



MORANT Daniel
9, Rue Jillevoys
ABBEVILLE Somme
(dit ELASTOC)



LESGOURGUES Ch.
3, Quai des
Salinières
BORDEAUX Gironde



DECORMEILLE Ph.
23, Rue Clapeyron
PARIS VIII



LATTERRADE René
21, Rue des Carmes
MONTAUBAN
Tarn-et-Garonne



BARNOUD Michel
23, Place Monge
BEAUNE Côte-d'Or
(BARNUM the KID)



DE HOND Patrick
35, Bd Pasteur
AMIENS Somme
(dit Pat)



LOUVET Christian
Avenue Sorrento
Villia les Montagnes
PAU Basses-Pyrénées



BERGESE Francis
Le Sévigné
Rue Pouchelon
ROMANS Drôme
(dit L'ARTISTE)



DELBOSC Bernard
Bd Pierre Flamens
CASTELSARRASIN
Tarn-et-Garonne
(dit BOBOSSE)



MOISON J.P.
15, Rue des Castors
DONGES
Loire-Atlantique



BRALET Jacques
100, Av. Victor Hugo
DIJON
Côte-d'Or



DEMESMAY René
MESMAY-par-QUINGEY
Doubs



RICARD Roger
3, Rue des Ecoles
DAX
Landes



CHAGNEAU Pierre
4 bis, Rue
de Laussat
PAU Basses-Pyrénées
(dit RAMSES)



DOUBLET Yannick
48, Rue
Chateaubriand
DIXAN
Côtes du Nord



ROBBE Claude
St-AUBIN-DES-BOIS
par CHARTRES
Eure-et-Loir



CHAPIUS René
11, Rue
Claude Delarou
St-ETIENNE Loire



FERON Michel
LES VERTUS
par OFFRANVILLE
DIEPPE S.4.
(dit FRELON)



ROUSSEAU J.P.
39, Rue la Fontaine
MENECY
Seine et Oise
(dit Le DROGUE)



CHIBALON Raphaël
14, Rue Canillac
BORDEAUX Gironde
(dit Le BOUC)



IMHOLZ Philippe
13, Rue de Belfort
St LOUIS at Rhin
(dit INOX.)



VILLEMIN J.P.
2, Rue de Lorraine
GOLBEY
Vosges

Pour faire plaisir à
ce cher "Ramses"

"Soliste"
à son tour
à Ramses
Mayer

Pour Ramses
Hawes

la belle, c'est pas rigolo
la même est mieux
surtout T'en

~~deloss~~

Salut à toi au
grand Ramses
du monde
Beldier

En haut de la pyramide
il scrutait le ciel :

Désespérément Bleu !...

Ah m... Esclaves faites
pleurer bon sang !

Un de ces maîtres

P. J. J.

Amercement qu'il m'a
en feu !!!

Barnier

Rece mon meilleur
souvenir et mon plus
profond respect pour
mon fils

(Fidèle féral)

Bon Vent Ramses
Tache de ne pas te perdre
dans le bled -
L'ARTISTE

Signe

No... donne quelques bonnes
occasions de voir et fait venir
l'est égyptien

Bon soir in

chof

Pour Ramses
qui l'entraîne et le traîne

terrible !!! cette fin
de stage mais que
de bons souvenirs

Signe

Sacré Ramses, tu devais bien
faire le "Crosche", ça te
faisais plaisir, hein ?

que les eaux du
Nil portent longtemps
les espérances de Ramses
Roi parmi les Rois
Jean. Pierre M...

Votre ami, votre cœur, votre savoir, votre courage
pèsent dans l'affaire au vol et à l'aveugle
ils vous donnent tout deux de belles satisfactions
si vous savez rester simple
conscient - et discipliné
bonne chance et bien
amicalement
Beldier

"Tout est dit depuis qu'il y a"
Ramses et que pense - Héraklès
me saut, d'atout

Tu ne m'a enseigné
qu'une chose valable :
le fameux repas au poil
de sexe au point esage.
J'aurais aimé en apprendre
encore mais hélas !
Ton fidèle valet -
P. J. J.

COLLEGE

L'EXCUSE



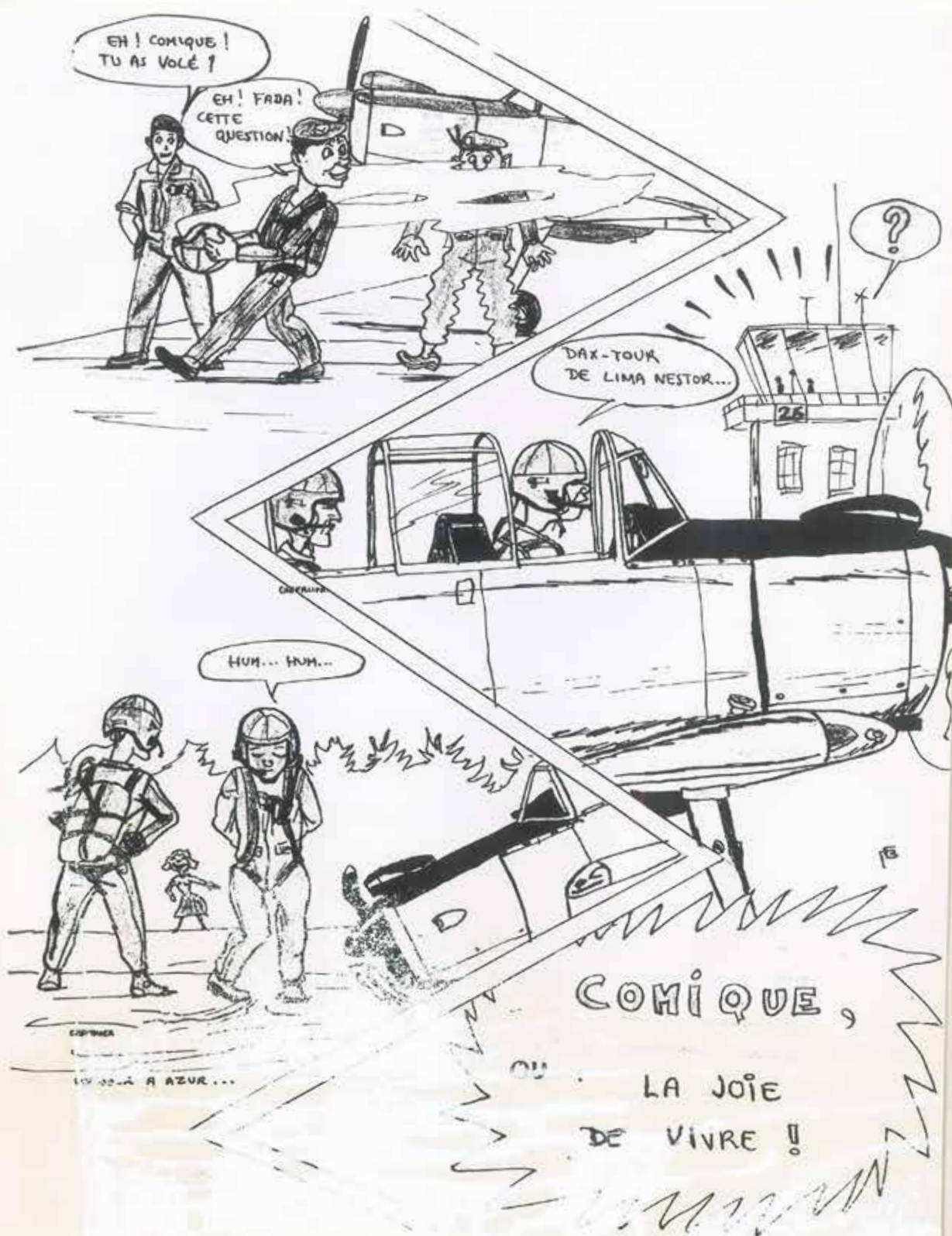
PREMIER VOL 100 000 ;
L'ACCOUSTOMANCE DES ESTOMACS 000

- Pardonnez-moi, chers amis
- De vous avoir importuné,
- Mais ne croyez pas que mon souci
- Ait été de vous ruiner.
- Cette fonction incidemment m'échût
- Je m'y employais sans compter
- Sans compter ? Je devais per-
- cevoir votre dû
- Même au prix d'une hostilité.

- Merci de votre compréhension
- Merci d'avoir contribué
- À nous donner un peu de bonheur,

- Ne l'avons-nous pas gagné ?
- Pitié mes accusateurs !
- Pardonnez-moi, je vous prie !

10000





Le

GORILLE EST LÂCHÉ

DEMONO

"Planquez-vous les gars, me v'la !"

C'est en ces termes que notre bonne vieille "libellule" annonçait son arrivée en dernier virage

Une fois passé ce dernier virage et sa vrille légendaire tant vantée par l'Elastoc, il restait l'atterrissage Comme avait dit Napoléon, petit caporal lui aussi, "c'est là que ça se corse". Libellule, pas fier du tout, bien que le meilleur des copains (Paix à son âme !) se présentait ... la queue basse, trop basse même, d'où des atterros, j'allais dire des appontages, qui firent frémir les plus braves d'entre nous. Pensant à ceux qui pouvaient être derrière lui, il s'empressait de quitter la piste. Entre deux balises et à travers le gazon, c'était plus court A la TWR, le contrôleur s'arrachait les cheveux, mais comme était grand son soulagement quand libellule réapparaissait sur la bretelle et annonçait très à l'aise (?), "Ici Lima Novembre, ... PISTE CLAIRE rien de cassé ..." !

Handwritten signature



TMMOLZ

A PROPOS D'UN CHEVAL DE BOIS

Le lâché, événement inoubliable qui vous laisse une impression grandiose (! ?) Mélange de plaisir et d'inquiétude (en l'air c'est bien, au sol c'est mieux, mais ... pourvu que je me pose sans casse). Posé, ouf ! Comment ? Devinez un peu ! "Une jambe de train tordue, ce n'est rien, une jambe de train, 50.000 francs, c'est rien. Nom de Zeus, on remet cà. Si ça ne va pas vous enfillez la tubulure !

Handwritten signature

"LACHER"

.... "Un lâcher, mais à tout prendre, qu'est ce ?"....

Si on avait connu l'Aviation au temps des Mousquetaires, bien qu'il y ait des "Mousquetaires" au temps de l'Aviation, je crois que c'est ainsi que Cyrano de Bergerac aurait pu s'exprimer ! ...

Que dire d'ailleurs sur un lâcher ? On en a déjà tant parlé !

Cependant, en faisant un effort (et c'est là qu'il faut apprécier ...) il doit bien y avoir quelque chose d'intéressant à en tirer. Prenons les choses dans l'ordre. D'abord, il y a "avant" ... qui s'en douterait ? ... Le premier copain qui part seul, c'est un événement. Ceux qui suivent, c'est très amusant. Mais, vient ensuite le temps où, éprouvant des difficultés avec "l'arrondi", je trouve le temps long et commence à me demander si je serai lâché sur Nord 3202 ou sur valise. Et, entre nous, c'est C... une valise, même avec une poignée ! Enfin, un beau (?) jour ça y est ! Je me retrouve seul, au parking, dans le "Lima

Novembre". "LN", ça me rappelle quelqu'un, mais je n'ai pas le temps d'y penser. C'est alors que, bêtement, on se rend compte qu'après "avant" il y a "pendant". Ça n'a l'air de rien, comme ça, mais quand on y songe

Pas croyable, je suis seul ! Trop peut être, mais je ne m'en rends, heureusement, pas encore compte. Jusqu'au point d'attente, ça va, je suis heureux, le moral est au beau fixe. Avec l'accord de j'te plains TWR, qui a l'air de s'en foutre royalement, je m'aligne. Alors là, l'honneur de la famille est en jeu. Plus question de reculer ! Un dernier coup d'oeil dans la boutique, ça va, tout est OK. Je mets, progressivement bien sûr, plein pot, je ferme les yeux, lâche tout et je me retrouve en l'air.



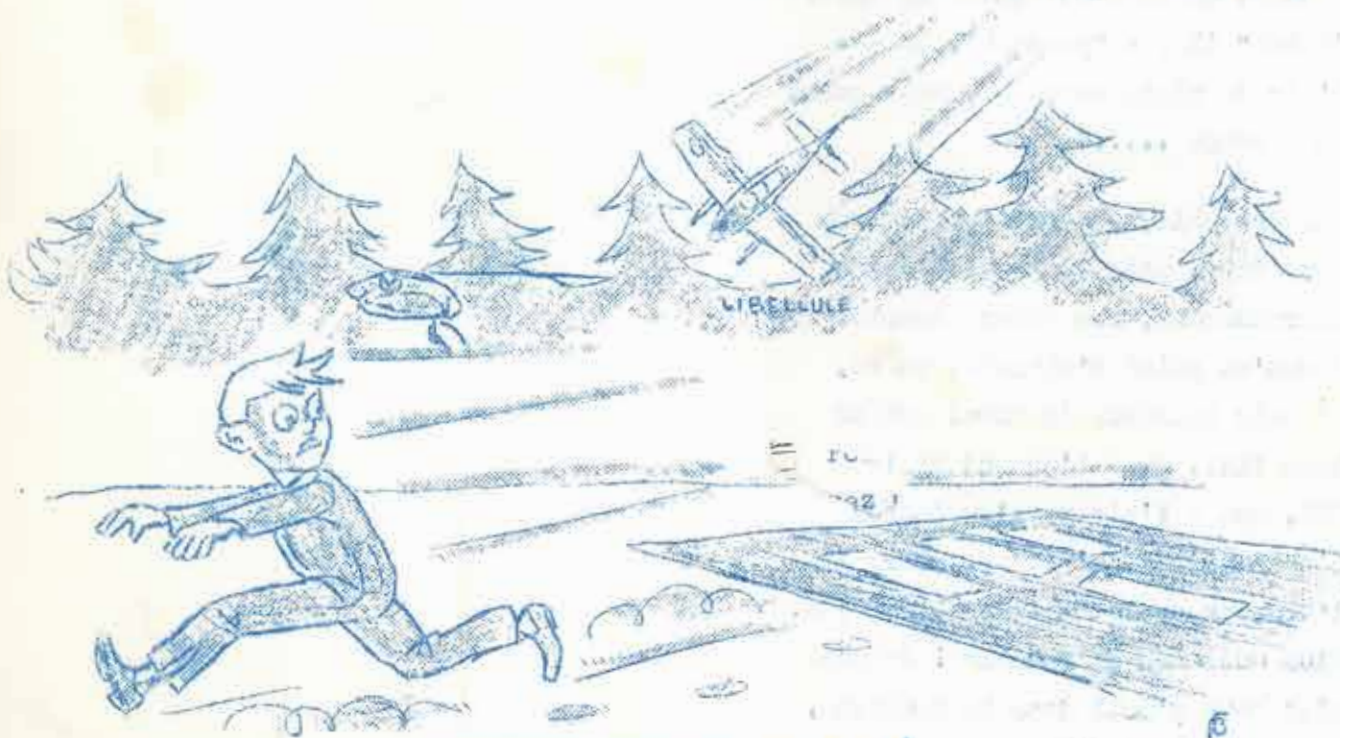
... UNE VENT ARRIÈRE ENCOMBRÉE ...

Une bouffée de joie saine m'envahit. Je vole ! Seul ! Je fais, moi aussi, partie de cette noble race qu'on appelle les "lâchés" Ça ne dure pas ... Je pense déjà à l'atterrissage (qui, comme chacun sait, n'est que la science des ânes ...) et je me rends compte que le Matricule 5117 a déjà, dans un réflexe magnifiquement conditionné ajusté les paramètres et rentré les volets. Premier virage, mise en palier, deuxième virage et voilà le problème de la vent arrière qui se pose. La sortie des volets ? Pas grave. Avec 300 m., peut être plus (mais Chutttt ...) au dessus du sol, j'ai une chance de m'en tirer. La radio vite ... O.K. il y a pas trop de monde ... doivent avoir peur y a d'quoi ? Un virage ... encore un autre pas de bille en dérapage, mais, comme dirait mon monit "C'est l'Amérique" !

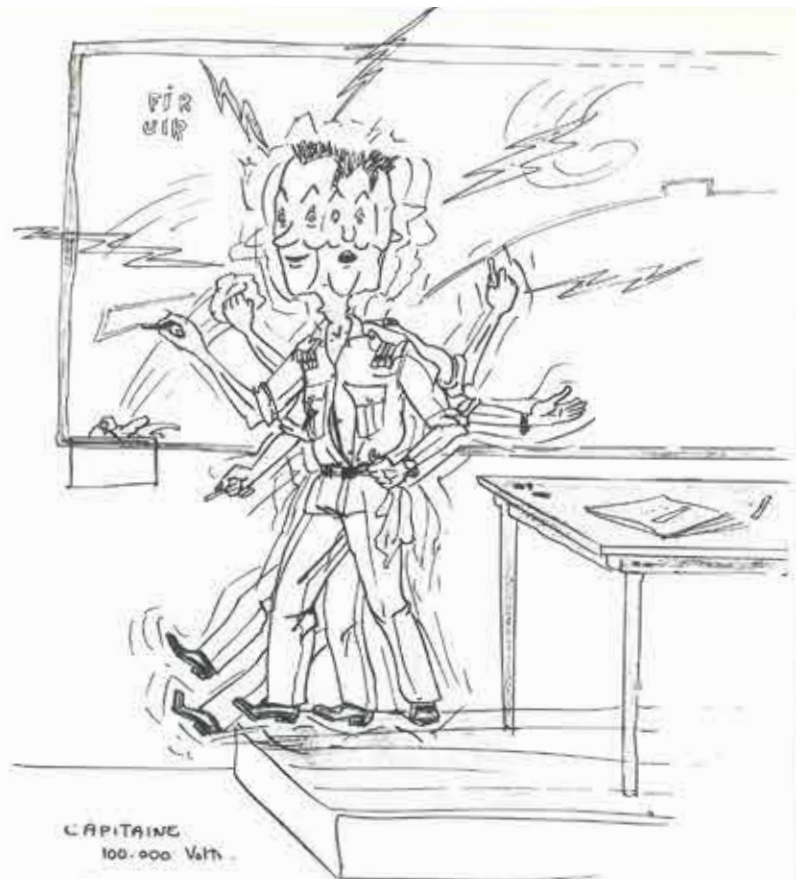
(Maintenant, il dit, plus volontiers, qu'il y a un Dieu pour les élèves Pilotes ...) Et voilà la piste qui apparaît devant moi, accueillante et surtout bien dégagée ! ... Zeus, elle arrive vite ! Dire comment je me suis posé ? Pas question. D'abord je n'ai pas bien réalisé, ensuite, ça vous ferait trop rire ... Et puis, les recettes de Grand'Mère, je ne peux pas les dévoiler comme ça ! ... Pas vrai ? ..

CLAT

ou Le P'tit fils à sa grand-mère ...



— LIMA NOVEMBRE, DERNIER RIVAGE ! ...



CAPITAINE
100.000 Volts

- L'HOMME QUI DONNE LE VERTIGE, MÊME À CEUX QUI NE LE CRAIGNENT PAS !

DELABOSE

Un étudiant en Pilotage

(Une élève de l'un étudiant pharmacien)



Un étudiant en pilotage
De pour maîtriser une aviation
Donc toute la passion du stage
A fait tomber beaucoup d'êtres.

Et moi, le pilier de l'E.S.A.L.S.T.,
Si je l'aime c'est pour sa bête,
Nous sommes unis par les contacts
Plus que par les tours de ville.

Où mon petit oiseau charmant,
J'te chassera jusqu'au matin,
Serrant de ses doigts tout tremblant
Le manche dur et mon loatin!

Et pour achever ton empannage
J'te flanquerais ma belle queue
Parce que mauvais moments du stage
Nous finirions ensemble à être heureux.

Et quand finira la patronnie,
Toujours fidèles à nos serments,
Le train tout rempli de gadouille
Au C.E.N.P.E. ira gâcher.

J'adresserai un compte-rendu
Parce que ton moulin soit couvert
Sans un stock de biplane foudroyé
À la section des accidents.

A Paris le 13.11.1961

DeLabose

Par un certain matin brumeux, le trafic radio devint soudainement perturbé par un élève en solo. Que se passait-il !

On entendait cette curieuse procédure "Da - Dax - T - tour de de Lima bra - bravo - eh - eh - aidez-moi, chui perdu ! chui perdu !

- La tour : "Passez sur fréquence 116,9".

- L'élève : "Chui perdu, chui perdu !!".

- La tour : "Passez sur fréquence 116,9".

- L'élève : "Con - compris 116, 116,9 !!".

Enfin, au bout d'un quart, le calme revient à la radio.

C'était notre très célèbre "Ramsés", notre fervent lecteur de "Spirou" qui s'était tout simplement perdu ...

Une fois remis sur le chemin du retour, il rêvait déjà à son retour et à ce qu'il pourra raconter à sa postérité.

"Par une véritable "purée de pois" anglaise, je me suis légèrement écarté de ma route ;



PARMI LES PETITS "PÉPINS" DE DÉRUT, ON NOTE CEUX EN BLANC, QUI DONNENT LIEU À DE BELLES PETITES PROCESSIONS ...

avec la gonio, ça m'a été un jeu d'enfant de regagner la base où tout le monde me croyait perdu. Toute la base était en alerte, les uns couraient, les autres parlaient, certains même "pâlissaient", ils l'avaient échappée belle, ils devaient faire un solo eux aussi? Même le caissier était en alerte, il prévoyait déjà une cotisation pour la couronne et les cierges ..."



- UNE CERTAINE MODE ...
 (Pour plus amples renseignements, lire l'HISTOIRE DE SPIROU
 ET FANTASIO : "Z Comme Zouflet" - Editions DUPUIS - Bruxelles)

LES TRANSFOS

...



... OU L'ANIMOSITÉ
ENTRE FANS 3400
ET FANS L.19 !





C'EST AINSI QUE . . .

- 7 H - Vous commencez à me faire ch.... Eteignez cette lumière, y a encore dix minutes à buller ...
- 7 H 10 - Ça y est : où qu'est passé mon froc. J'étais sûr de l'avoir posé sur cette chaise hier soir ... Quel est le plouck qui a straffé mon culbutant.
- 7 H 15 - M....e, il est sous mon lit.
- 7 H 25 - C'est pas possible que j'sois de balayage, j'y étais y a six jours... Fermez la porte, ça soulève la poussière
- 7 H 31 - J'crois que cet'fois, je'suis en retard, les. autres vont partir à l'Escadrille. Ah vivement ce soir qu'on se recouche.

ET C'EST AINSI QUE CHAQUE JOUR DEMARRE UN ELEVE-PILOTE.

- 7 H 45 - C'est chaque fois la même histoire : quand il faut la capote, j'prend l'imper, et quand il faut l'imper, je prend la J'suis sûr qu'à la présentation des brigades à ce crétin d'Officier, on va me faire la remarque.
- 8 H 15 - Et vas-y que j'te pousse. Et y en a plein le hangar ... et c'est pareil deux fois par jour quand c'est pas quatre ...
- 9 H 30 - Malheur, le test de Légis. qui arrive, J'lai mêm'pas r'gardé. Heureusement, que j'ai les A.D.L. à côté. Et puis y a l'autre gueulard qui, avec sa bille à zéro, va attirer l'oeil de la "Tubulure".
- 11 H - Avec cett p... de grenouille y a pas moyen de bouquiner et le foyer est reparti, c'est bien ma chance ...

ET C'EST AINSI QUE CHAQUE JOUR SE PASSE LA MATINEE D'UN ELEVE PILOTE.

- 12 H 30 - Avec un pareil reprs, je vais tenir une forme éblouissante pour voler cet après-midi. Et pourtant on a rouspété auprès de l'Adjudant. Mais quand il s'agit de la chasse aux perdreaux, là il a du baratin
- 13 H 15 - Avec un temps aussi pluvieux que ça, ce papa de balendar est capable de nous faire voler. Il faut dire qu'avec ses qualités de pilote acrobatique, il se pose un peu là
- 14 H 30 - Tiens ! Brun n'est toujours pas là. Il doit être avec sa gueuse ou alors il doit discuter le coup avec Couturier et Vadot pour faire la chasse aux pipers.

- 15 H 15 - J'arriverai jamais à l'avoir au milieu cette C.... de bille...
Et l'autre qui me gueule dans les "portugais" : Ok.... Ok... Ok...
quand je renfile la tubulure, elle part à droite et quand je la coupe, elle se taille dans le coin opposé ... Maintenant que j'y pense, y va falloir que j'paye 50 balles à la caisse, j'ai oublié de signer le cahier d'ordre ... c'est la ruine ...
- 17 H 00 - Oh ! le bouc, arrête de te bagarrer avec élastique et fait passer un clop', le p'tit grosjouflu m'a tout pompé sur la table. Il fume comme un pompier et il est toujours raide en sèche.
- 18 H 00 - Enfin, une journée de passé et j'ai l'estomac au fond des talons. J'vais me repaître au refeed... Heureusement que j'pourrai compléter mon repas au foyer.... avec 1400 francs par mois !!!



- 22 H 00, - La position horizontale - la lumière éteinte, c'est le meilleur moment de la journée ... M.....e, y a vol de nuit Alouette, y a plus moyen de buller dans cette foutue usine. Vivement que j'foute le camp d'ici

R.R.R.R.R.R.....

ET C'EST AINSI QUE CHAQUE SOIR S'EFFONDRE UN ELEVE-PILOTE.

Fait à DAX, le 29.11.1961.

Bobme



DAX - Tour Lima - Bravo voulez-vous prévenir
le 4.P.61 que je m'étais perdu, j'arrive

Lima - Bravo bien compris.

J'arrive, j'arrive, hum ! m'étais-je bien retrouvé. Je marchais cap NORD
perdu dans mes cartes ... cherchant vainement Azur, un lac, de la brume, un autre
lac, que de brume ... Azur ah Azur ... voyons c'est Soustons ce lac ? non pas
Soustons, si Soustons, non....

Voyons tout à l'heure je devais être vertical Hossegor ... le petit lac,
l'espèce de rivière ... Alors l'Est, le Sud, l'Ouest, le Sud, l'Est, le Nord, c'est
cela d'abord cap 360°, puis 90° égalent Dax ... croyais-je.

Ah si j'entendais la voix du Couturier

- "J'en ai plein le cul de toi, ramènes moi à Dax", quel réconfort à ce
moment et seul à ce moment, ah Dax, Dax, Dax une boule à la gorge, une oppres-
sion à la poitrine qu'augmente un regard à mon jaugeur d'essence. Une vache en
Nord "pas tellement apprécié ce truc là" comme dit Couturier. Toutes ces idées ridi-
cules bouillonnent dans ma pauvre tête

Plus tard des musclés, des moustachus me parleront de mise en alti, de
Biarritz et l'Adour, de tous les chemins qui mènent à Rome, heu pardon à Dax ...
des pins au N., des champs au S., des voies ferrées, et presque des pancartes aux
croisements de routes.

Voyons il est temps de virer 90°, tiens quelle est cette usine devant
moi ? rouges, cheminées blanches.

Pommé, j'étais bien pommé, mes cartes partout, la brume partout et chut
la hille partout.

Pas de problème, j'appelle la Tour pour avoir un relèvement gonio, plus
tard je dirai QRM. Je lui parle trop, pauvre Tour, parlez j'en ai besoin

La Tour "pleine" de condescendance me passe la fréquence "B".

Chère Gonio quelle est réconfortante ta voix quel baume tes caps 115
1 - 1 - 5 puis d'autres et d'autres encore, à mesure de mes discours, il fallait
te parler pour moi, c'était facile

et depuis .. la biche brame au clair de lune
et pleure à se fondre les yeux
son petit faon délicieux a disparu dans la nuit brune
et pour raconter son infortune
à la forêt de ses aïeux
la biche brame au clair de lune
et pleure à se fondre les yeux.

de ceci donc en passant par la description de l'usine : Morcenx ... passons ...
de quelques châteaux ... jusqu'à :

- je survole une voie ferrée ...
- oui me répond-t-on Bordeaux - Dax ... passons
..... passons ^{encore} ~~encore~~ plus vite, voulez-vous ?

Puis tu as voulu me guider jusqu'au Point initial, oui tu m'a remis
au contrôle d'aérodrome

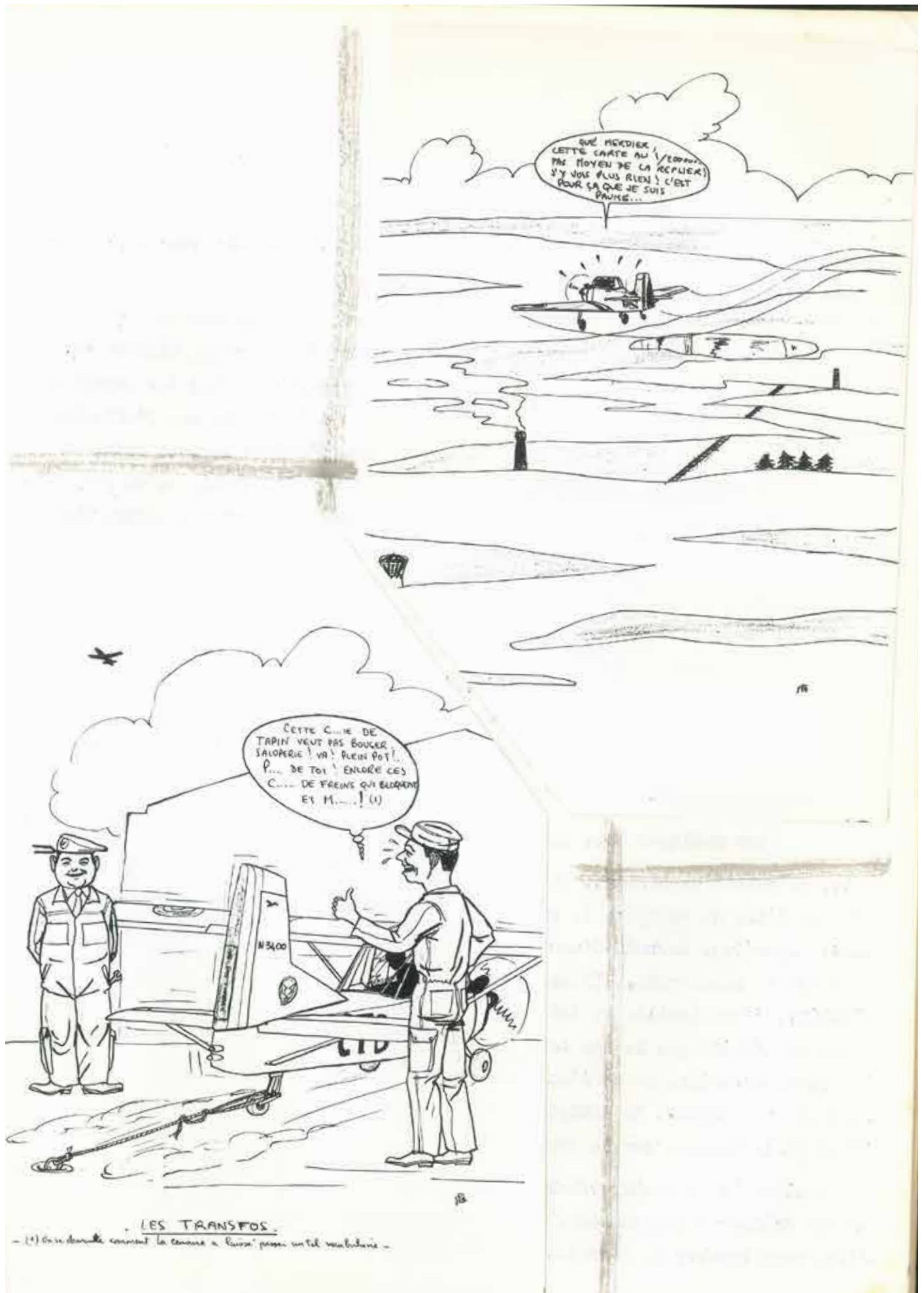
- opérateur inconnu que te dois-je ?
- c'est mon boulot ...

Point initial - Vent arrière - dernier virage - piste claire ...
une voix

- c'est bien la gonio hein ?
- j'aurai voulu dire terrible, j'ai dit oui merci

Parking pour quitter.







PROPOS D'UNE CERTAINE NAVIGATION

Les 300 bornes, quelle expédition ! On en parle depuis longtemps et on y pense depuis plus longtemps encore.

Enfin le grand jour arrive ; tout le stage est rassemblé en salle de cours et reçoit les dernières instructions ; l'ordre de départ va bientôt être donné et c'est à ce moment là que les pensées se précipitent dans les esprits. Certains pensent - "Enfin, c'est pas trop tôt, il y a longtemps que j'attendais cette petite balade" - Ce sont les plus optimistes. D'autres le sont moins et sentent les gouttes de sueur perler sur leur front - "J'ai jamais eu de pot, pour une fois que j'espérais un jour de QGO" - Mais ceux-là ne sont pas encore les plus atteints, il y a ceux qui partent sans espoir de retour ; ils sont affalés sur leur chaise, accablés, désorientés, plus morts que vifs. Et j'ai pu surprendre certaines réflexions lancées tantôt d'une voix pleurnichante : "j'ai oublié de dire aurevoir à ma femme ..." - (c'était Ramsés). - Tantôt comme un cri de douleur - "Ah ! ma drogue, j'suis foutu, j'ai oublié ma drogue". Je ne crois pas qu'il soit utile de préciser son nom.

Enfin, le départ est donné, les moteurs tournent et bientôt, un à un, les géants du ciel, s'élèvent dans les airs.

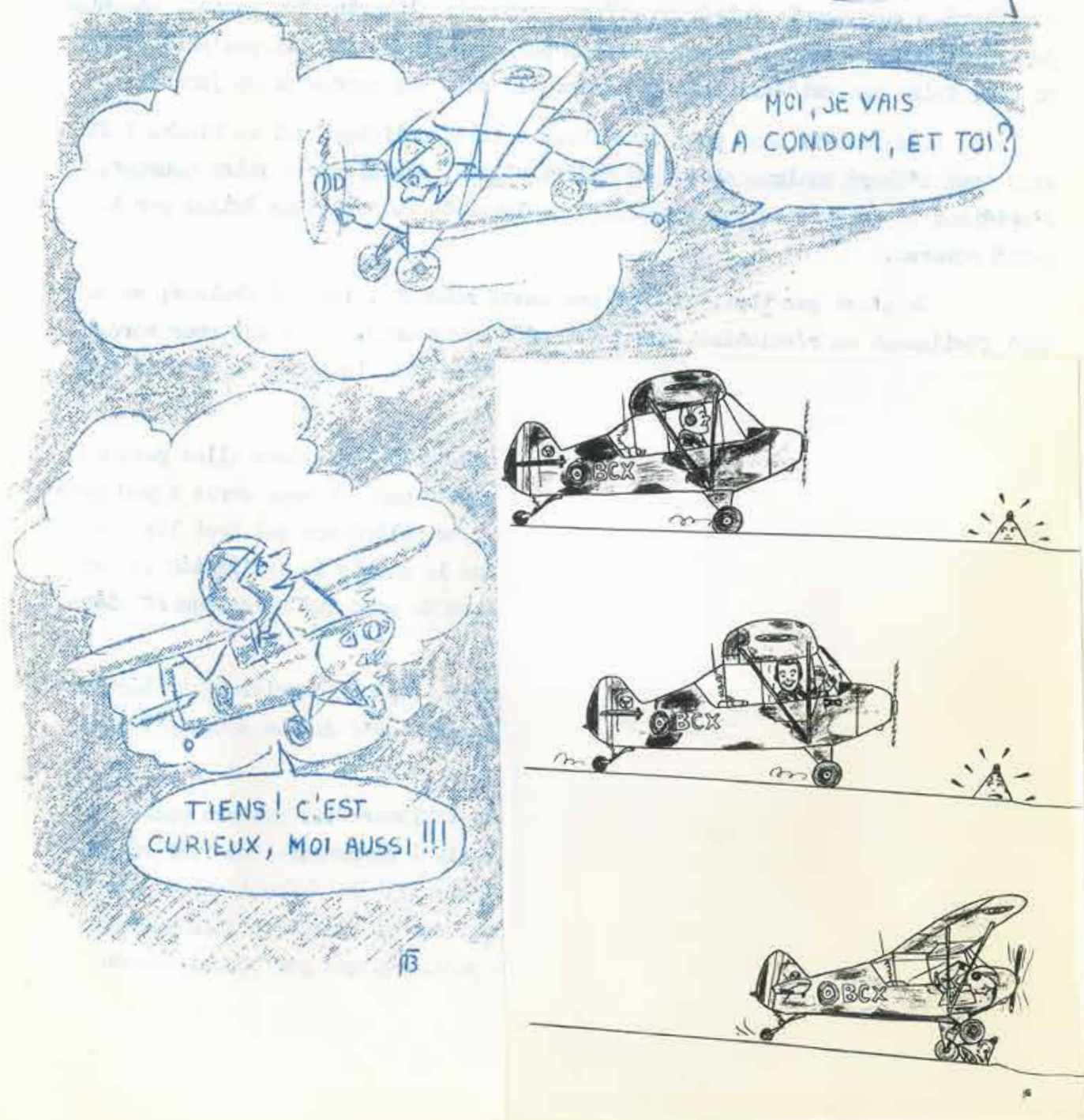
Pour quelques uns, la ballade est vraiment merveilleuse, un beau ciel clair, un soleil magnifique. Il y en a cependant qui n'ont pu profiter pleinement des joies du voyage ; le premier est notre cher Elastoc (dit depuis ce jour : Copernic). Au bout d'un certain temps de vol, étant vraiment sûr qu'il était sur la bonne route, il aperçoit un terrain ; il ne perd pas de temps à réfléchir, c'est inutile et fatigant - "Le terrain est là, j'me pose" - manque de pot ce n'était pas le bon terrain ; Ça ne fait rien, on fait une approche au moteur, on arrondit, et on s'enfonce dans la boue jusqu'aux ailes ; lui au moins est tranquille. Sa Navigation est terminée, il aura même le privilège de goûter de l'Alouette sur le chemin du retour.

Ensuite, il y a notre éternel drogué, (qui ne l'était pas pour une fois) croyant arriver à Peyrehorade, tourne pendant un quart d'heure au-dessus de la ville, sans trouver le terrain.

Finalement à bout d'argument, il se fit la remarque fort pertinente :
 "Suis-je bien à Peyrehorade ?" - Et heureusement qu'il a pensé à ça, sinon je
 crois qu'il tournerait encore au-dessus de Bidache.

A part ces petits incidents, ça ne n'est pas trop mal passé, tout le monde est
 rentré à DAX, en avion ou en hélico, mais peu importe.

V. Barre



La

POLITIQUE

COMMENT

Comme tout milieu qui se respecte, la Navigation a elle aussi ses luttes politiques. Ne vous inquiétez pas si vous vous intéressez quelque peu à la vie politique de l'empire Britannique. Je ne vous demanderai pas malgré mon style vaseux et mon esprit foiré, un effort surhumain d'imagination pour me comprendre. Bref passons sur ces considérations philosophiques, je n'ai pas pris ma plume pour faire une auto-critique (je laisse le soin aux autres de me juger).

Que faut-il donc pour constituer un état politique qui se tienne ? Il faut tout d'abord quelque chose, un milieu rigide, froid, dur à faire tourner, s'entêtant et malgré tout se soumettant quelquefois aux opinions émises par le parti adverse.

Ce n'est pas tout, il faut une masse remuante, lente à freiner, se mettant facilement en révolution entraînant même des heurts. Et ma foi pour corser l'histoire, il faut un indécis, influençable se mettant toujours du côté du fort pour écraser le faible.

Voilà un gros comment se conçoit la vie politique. Vous allez penser que je suis complètement cinglé, enlevez le complètement et vous serez à peu près dans le vrai ; mais que cela n'arrête pas vos yeux balladeurs qui font les cent pas sur cette "putain" de feuille. Comme je vous le disais la Navigation est un milieu politique : je laisse la parole au tableau de bord qui s'expliquera mieux que moi :

Je me présente : Lord X conservateur (de cap) ma carrière est bien simple, je suis calme, très long à réagir et n'approuve qu'à de rares moments mon adversaire direct.

Et bouffes-toi un peu gros sac me voilà : Mister C... non pas comme Churchill mais comme Compas. Je n'arriverai jamais à comprendre ces fumiers de conservateurs qui ne connaissent pas nos problèmes, il est évident que j'entraîne plus souvent qu'à mon tour des heurts entre moniteur et élève. Je fais souvent des écarts et change bien souvent de route ne serait-ce que par opposition du conservateur.

Et moi la bille que viens-je faire là-dedans. J'ai tout bonnement la facheuse tendance à aider le compas à changer de position. Si vous préférez, je suis la servo-commande du poing du moniteur.

Et vous piètres navigateurs, vous assistez tous les jours à nos querelles, nous cherchons simplement à vous dégouter de la politique. Si vous voulez nous suivre adoptez cette formule :

Dans la politique, il faut savoir naviguer. En navigation (permettez moi l'expression) il faut

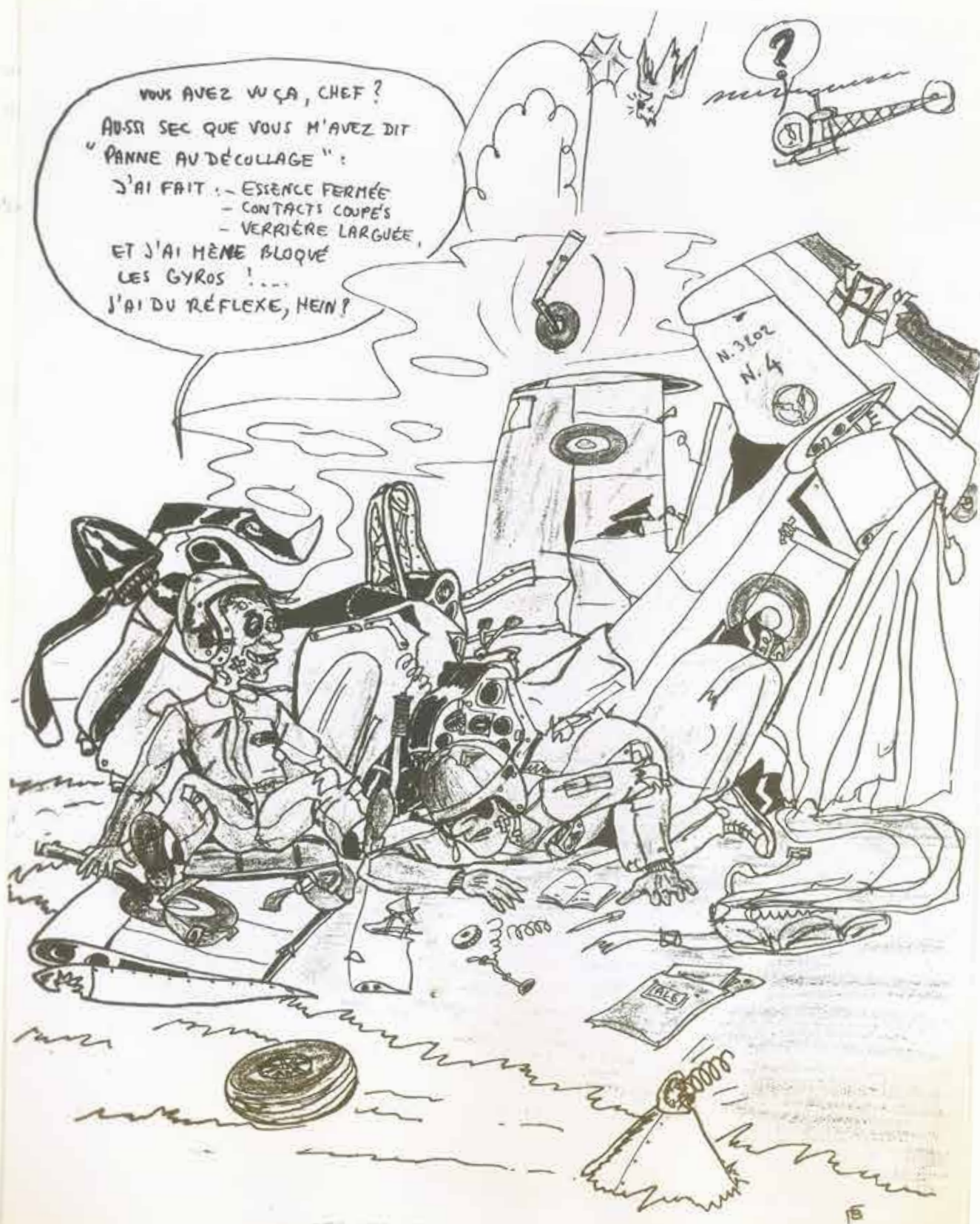
Savoir politiquer.



DAX, le 7 Décembre 1961.



- LA NAV DES 300 BORNES - UNE LÉGÈRE ERREUR !



CHAPITRE 1

M....., moi qui bulle tant que je peux, v'là t'y pas que ces pignoufs veulent que je fasse un truc pour le cahier de stage ; ils en ont de bonnes eux, ils ne connaissent pas les stéphanois : j'ai le crâne creux comme une citrouille sèche, une flemme à faire peur à x..., des idées aussi lumineuses que y..., une cervelle aussi volumineuse que boula (le petit singe aux fesses roses de Vincennes) et si je leur dit ça y vont me traiter de crétin (j'en ai l'habitude mais enfin) ou peut être bien de flemmard et j'ai mon amour propre moi. Y a pas à ch... euh à dire j'arrête pas d'avoir des emmerdements. Qu'est ce que je peux faire pourtant ? Ils ont montré élastique en train de pousser son taxi quand il a abandonné aux 300 bornes, y en a un qui a raconté une de nos journées : mal, parce que moi je sais toujours où sont mes chaussettes (question d'odeur) et puis tout (vous n'avez qu'à feuilleter le cahier pour les voir et rigoler).

Qu'est ce que je peux vous raconter ? Comment Chagneau s'est payé ma tête en me débloquent les gyros avant de me demander si j'avais fait mes actions vitales ? Je m'en fous, puisque après il avait oublié de brancher la radio et qu'il gueulait que ça marchait pas, là je me suis marré ...

Ah si, si j'avais été plus courageux j'aurais écrit à Nord Aviation pour leur dire qu'ils mettent le siège moniteur plus loin derrière (pour pas qu'ils se fassent mal en cognant sur nos casques, la main vengeresse, quoi ...) et puis qu'ils mettent un tourne disque (pour passer : tu n'as pas très bon caractère quand on en prend plein les oreilles et qu'il n'y a pas de parasites) mais la flemme

Alors, vous voyez ça travaille pas beaucoup dans ma petite tête, et puis il faut que je vous dise qu'il est déjà tard, j'vais me coucher pour bosser un peu parce qu'il y a vachement du boulot ... non, zut, enfin je me suis gourré, c'est pas une lettre que je fais mais quand même je vais buller.

Fait par le seul représentant de ma ville ici (ne vous affolez pas, il y a aussi des gens très bien chez moi, mais eux y z'y restent), dans le courant de Décembre.

P.S. : Faut pas vous biler pour moi, y a quelque chose qui dit :

"à moi les esprits simples ... le royaume des cieux leur appartient).
pour sûr que ce jour là je retrouverai vachement des copains.



Moisson

Il était une fois dans un pays très lointain et peu connu, un jeune élève Pilote qui était heureux, très heureux. Il était heureux quand il pensait à un monsieur, un professeur de l'école et pour être précis un de ceux que l'on appelle communément : Le Moniteur Pourquoi était-il si heureux me direz-vous ? Parce que ce moniteur était la bonté même. Il alliait la pratique, la douceur, la compréhension (si rare chez le moniteur vulgaire) la gaieté, la compétence, un tantinet d'insouciance et surtout il adorait faire son métier dans le calme.

Lorsque l'élève faisait une faute, posément le moniteur corrigeait, montrait à l'élève la bonne manoeuvre, faisant refaire la même chose et donnait ses impressions. Jamais il n'élevait la voix sachant fort bien que cela faisait perdre à l'élève ses moyens habituels.

Pourtant malgré ces apparences flegmatiques, le professeur savait faire preuve d'une ferme autorité et guidait son élève mieux que le rail, un wagon. Lui-même pilotait d'une manière merveilleuse et il savait donner la démonstration comme le meilleur as. Lorsqu'il sentait l'élève fatigué de faire la même chose, le moniteur prenait doucement les commandes, exécutait quelques figures "hors programme" et on reprenait la leçon dans les meilleures conditions.

Au sol, le professeur gardait toutes ses qualités. Lorsque un cours trop ardu rebutait son gorille, il n'hésitait pas à prendre le stylo et expliquait clairement la difficulté. Il était lui-même expert en tous ces cours fastidieux qui ne servent qu'à embrouiller les cerveaux et à fatiguer les meilleures volontés.

Les jours de test lorsqu'il était de service, il posait négligemment le doigt sur la faute et orientait ainsi l'élève vers la bonne solution.

Il savait aussi demander une période de repos ou une permission pour exposer le gorille de l'ardeur déployée au travail ou pour le récompenser le cas échéant.

Il regonflait ainsi son élève dans tous les cas et la vie était merveilleuse jusqu'au réveil.

Oui, Moniteurs plaignez-les ces pauvres PEPS qui à six heures du matin sont tirés du lit au milieu d'un si beau rêve

(PEPS : Petit Elève Pilote sous alimenté).

Un beau matin de nouveaux visages
Te sortent du hangar
Tu les acceptes
Ceux qui sans pudeur
Voudront connaître
Tous les secrets de ton anatomie
Et tu souhaites, Bientôt
Avec ton complice, le moniteur
Leur faire payer cher
Ce manque de respect
Au premier vol tu lui montreras
Pur sang, que pour te dompter
Il lui faudra du courage
Tu lui montreras que
Tu n'est pas machine sans vie
Entre Ses mains

Mais bientôt
Après t'avoir fait tant souffrir
Vous deviendrez amis
Et tu seras docile entre ses mains
Une fois sur terre
Quand tu souffleras encore
Tel une bête harassée
Tu leveras ton museau vers le ciel
Fier de ton nouveau maître
Et le soir tombant
Quand les portes du hangar
Seront refermées sur toi
Tu accepteras
Ces quelques heures de repos
Quelquefois même ce sera
Pour panser tes blessures.

VOUS ME DEMANDEZ
DE COMMENTER CETTE
PHOTO ? ... MAIS
REGARDEZ MOI,
ÇA SE PASSE DE
COMMENTAIRE !

L'ARTISTE :



OAAAAE !
GRARRMBOLL ... HAN !
HOULALALALA ... HOU !
MAHAN !!! AEEAEEAEE !
ET H... ! *

DANS LA NUIT DU 26 AU 27 NOVEMBRE 1961 ...

(VOIR NOTRE ARTISTE AU VERSO)

* Voir au verso :

DAX, le 27 Novembre

Cette nuit, les habitants de la partie Est du Kremlin (1) étaient réveillés par un sourd grondement. Après enquête des Services Secrets du 4.P.61 (C.I.A.) (2), il s'est avéré que le sous-dénotmé l'"Artiste" avait quitté précipitamment son lit, encore en plein sommeil (pas le lit). Or, ce lit étant situé un étage au-dessus du Sieur Bralet, il en résultait une chute plus longue et une arrivée plus bruyante que s'il se fut trouvé au rez-de-chaussée. Le sus-dénotmé l'"Artiste" est donc accusé de tapage que je qualifierais même de nocturne. L'enquête n'est pas parvenue à déterminer comment le Sieur en question a pu se blesser à la fois à la figure et à la partie appelée postérieure.

L'Agent (Secret) de Service

(1) Hôtel - Séminaire.

(2) Ne pas confondre avec Central Intelligence Agency.

STAGIAIRES

Vous qui venez ici en cette auguste école,
Frais émoulus du centre d'instruction ;
Vous laissez derrière vous une fleur qui s'étiole :
Le souvenir amer de huit mois de formation.

Formation si l'on veut,
Déformation peut être ;
Car chez beaucoup elle a fait naître :
L'ardent désir de se retirer du jeu.

Mais malgré les humiliations
Toutes subies sans mot dire,
Le moral a tenu bon
Dans le meilleur et dans le pire.

Maintenant vous partez sur une nouvelle voie,
Souriant à la vie qui s'ouvre devant vous,
Le coeur gonflé d'espoir et de joie
Espérant être bientôt satisfait de vous.

Le séjour à l'école une fois terminé,
Tel un grand as du manche, vous sortirez,
Oubliant les déboires d'une époque révolue
Pilote vous serez parmi les plus mordus.

ENQUETE SUR LE COMPORTEMENT DE L'HOMME EN PRIVE

Veillez répondre en toute sincérité à la question : De quel type êtes-vous ?

- pe : SOCIAL Rejoint ses amis pour pisser, qu'il en ait besoin ou non, dit que cela ne coûte rien, et que cela fait plaisir.
- TIMIDE Ne peut pisser quand on le regarde. Prétend qu'il a pissé et revient plus tard.
- NERVEUX N'arrive pas à trouver sa braguette, se fâche et arrache un bouton.
- BRUYANT Siffle ou chantonne, en pissant, parle très fort en se secouant.
- TOUT FOU Pisse dans la jambe de son pantalon ou dans ses souliers, part avec la braguette ouverte et arrange ses boules en dehors.
- ADROIT Pisse sans tenir ses ustensiles en mains, ajuste sa cravate pendant ce temps.
- ENFANTIN Regarde le fond de l'urinoir pour admirer les bulles.
- DISTRAIT Ouvre son gilet, sort sa cravate et pisse dans son pantalon.
- VANITEUX Ouvre cinq boutons, alors que deux suffisent amplement.
- BRUTAL Frappe son ustensile sur le bord de l'urinoir pour en faire tomber les dernières gouttes.
- FRIVOLE S'amuse à pisser à contre-courant, en bas, en travers, essaie de pisser sur les mouches.
- CURIEUX Fait à chaque fois une inspection minutieuse de son ustensile en fonctionnement.
- GAI Raconte des blagues en pissant, rit sans arrêt en secouant son ustensile comme une sonnette.
- SOUPCONNEUX Pête silencieusement, renifle l'air et regarde son voisin comme pour l'en accuser.
- JEAN-FOUTRE L'urinoir étant complet, pisse à côté sans se biler.
- DORMEUR Agite son instrument pour le réveiller mais n'y parvient pas.
- VINDICATIF Tient son instrument à deux mains en criant "vengeance, vengeance". Cela fait 15 jours que tu ne veux pas b...der, tu ne pisseras pas maintenant.

S T A T I S T I Q U E

Excédé par les perpétuelles exhortations au travail et les campagnes incessantes pour une politique de plein emploi et de productivité de la Presse, la Radio et les Affiches nous abreuvent, j'ai cru nécessaire de me poser la question :

MAIS QUI, EN FIN DE COMPTE, DOIT TRAVAILLER ?

Des statistiques officielles m'ont permis de constater ce qui suit :

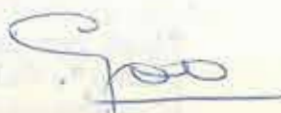
Population de la République Française	41.000.000
Habitants de 65 ans et plus	<u>13.000.000</u>
Reste pour faire le travail	28.000.000
Habitants de moins de 18 ans	<u>17.000.000</u>
Reste pour faire le travail	11.000.000
Fonctionnaires	<u>5.800.000</u>
Reste pour faire le travail	5.200.000
Agents des Entreprises nationalisées	<u>3.500.000</u>
Reste pour faire le travail	1.700.000
Militaires	<u>1.500.000</u>
Reste pour faire le travail	200.000
Hospitalisés, aliénés, clochards, habitués des champs de courses et assimilés	<u>126.000</u>
Reste pour faire le travail	74.000
Fainéants, détenus dans les prisons, députés.....	<u>73.998</u>

RESTE POUR FAIRE LE TRAVAIL ...

2

Et qui sont ces deux là ? Vous et Moi parbleu ; ceci doit être pour vous et moi un signal d'énergie, une leçon de virilité, un sursaut d'alarme.

Nous devons travailler davantage, SURTOUT VOUS parce que MOI j'en ai marre de faire marcher le PAYS TOUT SEUL !





Ceux qui élèves pilote arrivèrent parce que planqués ;
Ceux qui élèves pilote vinrent parce que argent ;
Et ceux qui le devinrent parce que fana
Ceux qui en l'air rigolent ;
Ceux qui en l'air engueulent ;
Et ceux qui en l'air dég.....
Ceux qui "lâchés" facileset désinvoltés
Ceux qui "lâchés" inquiets et terrifiés
Et ceux qui ni lâchés, ni inquiets ne furent ..
Ceux qui au sol triment
Ceux qui au sol trament
Et ceux qui au sol trichent
Ceux qui facilement enseignent
Ceux qui difficilement renseignent
Et ceux qui très à l'aise s'en foutent ...
Ceux qui : "la bille bordel !"
Ceux qui : "Monsieur, la pente !"
Et ceux qui, ni la bille, ni la pente, mais l'inclinaison ...
Ceux qui croient tout savoir
Ceux qui croient ne rien savoir
Et ceux qui ni rien, ni tout ne veulent savoir
Ceux qui dessins font
Ceux qui rimes façonnent
Et ceux qui ni rimes, ni dessins, parce que flemmards ...
Ceux qui du 3200 ont plein le C..
Ceux qui ont le 3200 dans le C...
Et ceux qui ni dans le nez, ni dans le C... n'ont le 3200.
Ceux qui L 18 détestent
Ceux qui N. 34 préfèrent
Et ceux qui "chaise relaxe" affectionnent ...
Ceux qui steacks s'empiffrent et tiennent bon
Ceux qui alcool sifflent et restent bien
Et ceux qui ni moules, ni alcool ne peuvent contenir

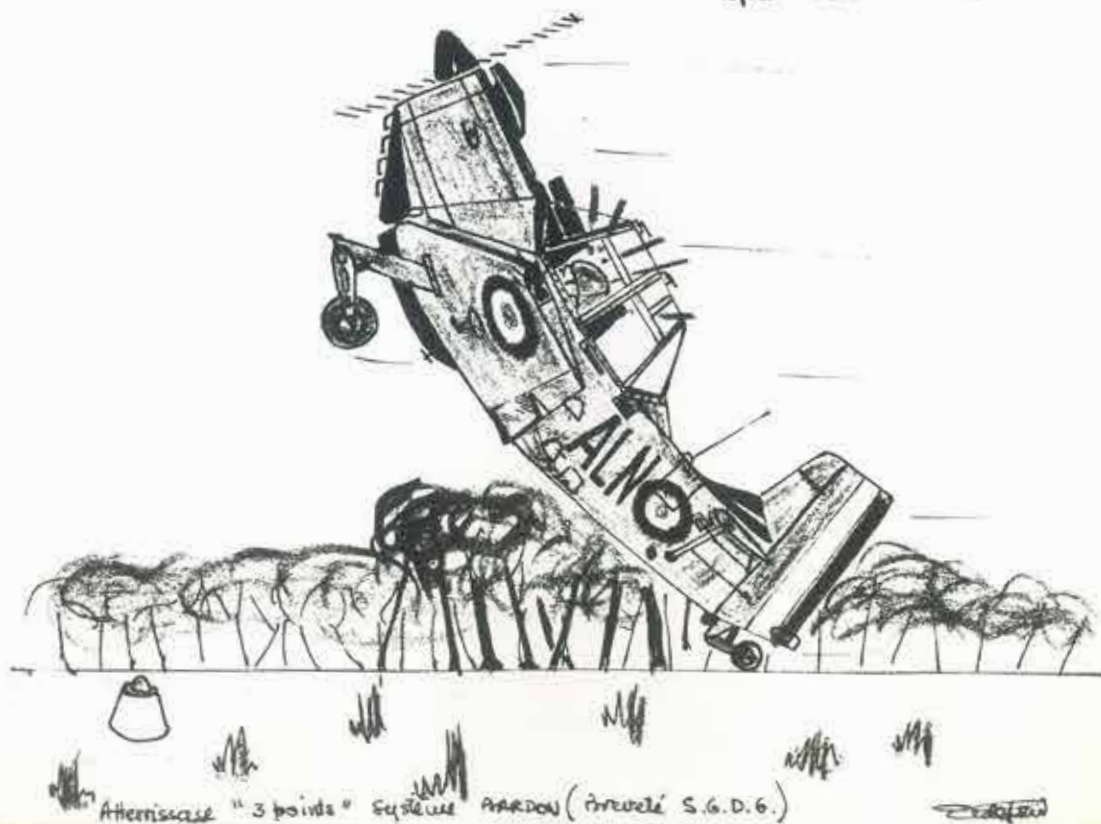
Ceux qui Michou courtisent
 Ceux qui Danielle
 Et ceux qui par Claudine
 Ceux qui Allemagne ou Versailles désirent
 Ceux qui Algérie briguent
 Et ceux qui ni en Allemagne, ni à Versailles n'iront
 Ceux qui, enfin - !!!!! ?????

Tous ceux là avaient enfin fini par comprendre, en voyant le stage s'achever, que la vie en commun a ses bons côtés et que pour devenir pilote, il n'est pas uniquement nécessaire d'apprendre à voler ...
 mais bien, de se conduire dans la vie.

Fait à DAX, le 23 Novembre 1961 - En plein état de mes moyens physiques et mentaux.

Ch. M. 12

Après l'essai Nectar



1962-1963 : Tourisme en Algérie

Une permission longue durée couronna la fin de ce stage dacquois. Nos formalités de départ devant être réglées à Nancy, je passais mes derniers jours de permission chez Philippe «*Inox*» Imholz qui voulait me faire visiter l'Alsace, sa province natale.

Le 5 février, en compagnie de camarades affectés dans le Constantinois, dont *Inox*, *Rapha* (Philippe Imholz et Raphaël Chibalon) et *Pat*, j'embarquais sur le paquebot transport de troupes *El Mansour* à destination de Philippeville. Là, on prit le train pour aller au centre de transit de Constantine. Puis on fut séparé pour rejoindre chacun notre affectation. On m'emmena à une caserne d'où partait un convoi routier pour Khenchela et ce fut un interminable voyage, par un temps gris et froid, enveloppé dans ma capote et MAT 49 sur les genoux, à droite du chauffeur dans un GMC plein de courants d'air.

Khenchela était une petite ville située à l'est du massif des Aurès. Les officiers et sous-officiers de l'unité que je rejoignis, le 2^{ème} PMAH, logeaient en ville, les maigres locaux de l'aérodrome proche servant à l'administration et au logement des hommes de troupe. Les plus jeunes sous-officiers m'accueillirent et m'installèrent dans une chambre sombre pour deux occupants, au rez-de-chaussée de l'ancien hôtel vétuste qu'ils occupaient, à l'angle de deux petites rues.

Après le repas du soir qui me permit de faire un peu connaissance avec certains pilotes et mécanos, épuisé, je me couchai et m'endormis comme un bienheureux pour un sommeil réparateur. Vers onze heures, je fus réveillé par des cris et une cavalcade dans l'escalier jouxtant la cloison de la chambre. La porte s'ouvrit brutalement et Grégoire, avec qui j'avais conversé durant le repas, se précipita vers moi et me mit une carabine U.S. entre les mains :

— *On nous attaque ! On est assiégé ! Monte sur la terrasse, vite !*

À moitié réveillé, je pris l'escalier tandis que plusieurs types s'agitaient derrière moi. J'arrivai sur la terrasse et m'accroupis contre le muret donnant sur une rue. Grand silence. Carabine prête, je risquai un œil par-dessus le muret. Tout était calme. Personne dans la rue ni sur les terrasses voisines. Je m'accroupis à nouveau en me retournant et réalisai que j'étais seul. Il y eut alors un grand rire et mes nouveaux camarades surgirent de la cage d'escalier :

— *Bienvenue en Algérie !*

J'étais bizuté. J'en ris avec eux, heureux que ce ne soit pas plus méchant, et retournai dans mon lit pour me rendormir aussitôt.



▼ À bord de l'El Mansour le 5 février 1962, une partie des affectés dans le Constantinois : Doublet, Villemin, Moison, Bergèse, De Hond et Chibalon

▼ Chagneau, Villemin, De Hond, Bergèse et Doublet. Les deux photos sont de Philippe Imholz



Tribulations d'un pilote sans avion

Le lendemain matin, on apprenait que la nuit n'avait pas été si sereine. Trois harkis du poste de garde de la base avaient déserté avec les armes après avoir égorgé le caporal de la relève. Ambiance. J'étais inscrit au tableau de mission pour un vol de prise en main du L-19E avec un MdL Chef. C'était parti ! Je me voyais déjà en RAV le lendemain sur le djebel. Or, après le repas, le capitaine Guillaume, commandant l'unité, me convoqua dans son bureau. Il m'apprit que nous allions faire incessamment mouvement sur Mulhouse, que de ce fait il ne restait plus que quelques jours d'opérations et qu'il avait assez de pilotes pour cela. Il jugeait donc inutile de me faire voler et il m'avait déjà trouvé un emploi : m'occuper d'un premier déménagement de matériel, par la route, à destination d'un entrepôt situé sur la base d'Aïn-Arnat, près de Sétif.

J'étais effondré. À peine arrivé, je me trouvais relégué à une tâche de sergent-appelé du contingent. Et pour couronner le tout, j'étais aussi nommé responsable du transport des poubelles vers la décharge municipale.

Mon inconscient a effacé de ma mémoire les quelques jours qui ont suivi. Je me suis retrouvé ensuite, par un temps gris et froid, enveloppé dans ma capote et carabine US sur les genoux, à droite du chauffeur dans un Dodge 4x4 plein de courants d'air, roulant au sein d'un convoi à destination de Sétif.

Il faisait vraiment très froid. Cette ville, située sur un plateau à plus de mille mètres d'altitude, était sous la neige. Au dépôt, j'ai remplacé un MDL du contingent qui prenait la quille, logé dans une espèce de local non chauffé adjacent au hangar, envahi de caisses, dans un lit aux draps sales perdus sous une épaisseur invraisemblable de couvertures. Attendant des ordres qui ne venaient pas. Mon boulot consistait à faire emballer et mettre en caisses, puis en containers, différents matériels destinés à rejoindre la métropole. J'avais beaucoup de temps libre : la planque pour un appelé, une situation désespérante pour moi. Je pestais à l'idée que mes camarades de promo accumulaient les heures de vol tandis que je jouais les déménageurs, redoutant le moment où j'en retrouverais et où on se raconterait « *Notre guerre* » :

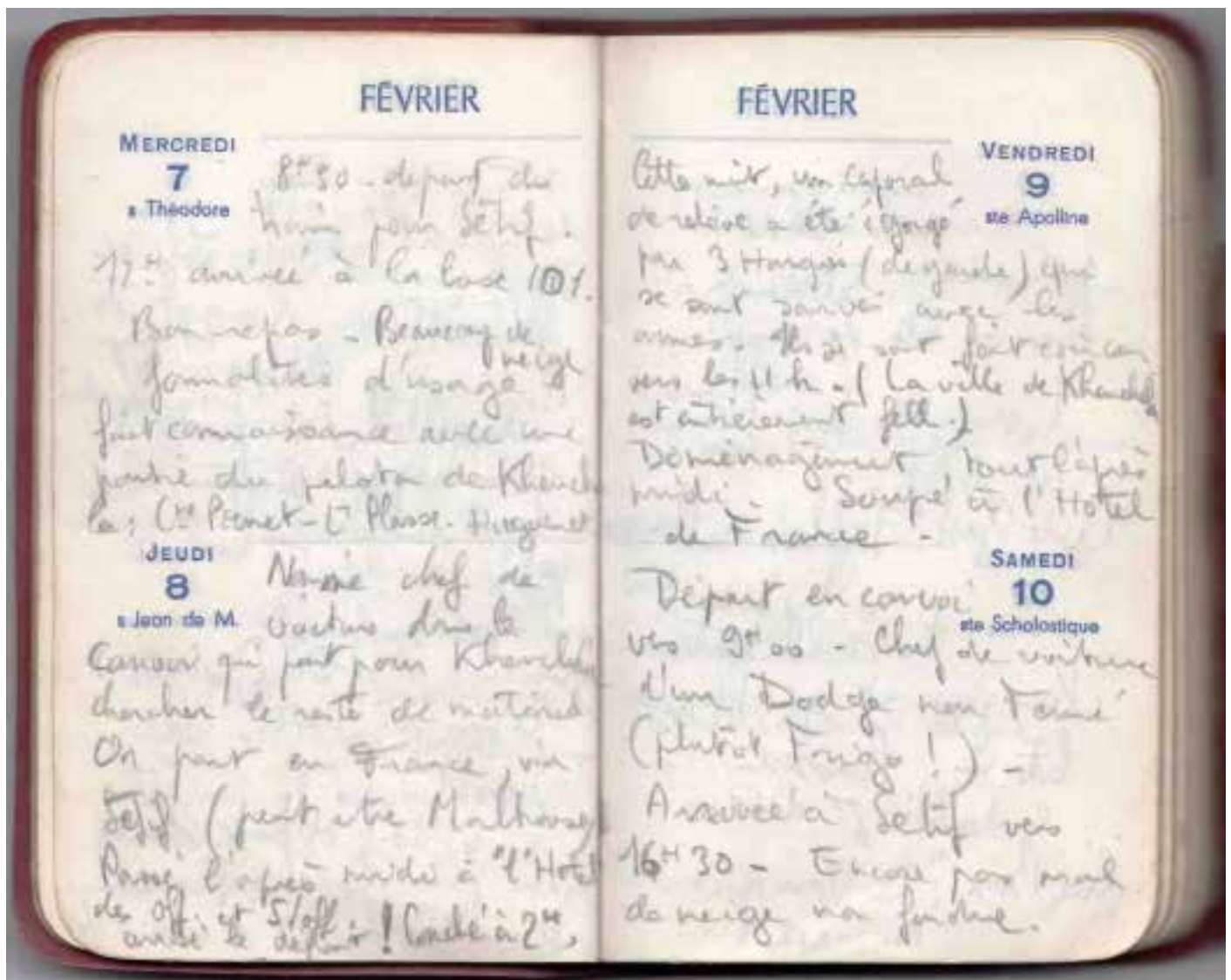
— *En février et mars, moi, j'ai fait près d'une centaine d'heures de vol !*

— *Ben, moi, j'ai fait et défait près d'une centaine de caisses...*

Cette grande base de l'ALAT où se trouvaient le PMAH de la 19^{ème} DI, équipé de L-19 et d'*Alouette*. le célèbre GH 2 avec ses hélicos de transport H-21, une CRALAT avec de nombreux appareils en révision ou réparation, des T-28 et un H-34 *Pirate* de l'armée de l'Air. Tout cela grouillait d'activité pendant que je me morfondais. Je passais une partie de mon temps à aller visiter les uns et les autres mais ne me liais avec personne. Pas plus au mess sous-off où je prenais mes repas, avec le sentiment d'être transparent pour ceux que je côtoyais. Il y avait une bibliothèque et je lisais beaucoup. Le cinéma passait un film tous les soirs et je n'en manquais pas un. C'est là que j'ai vu pour la première fois un grand classique d'aviation : *Le vainqueur du ciel*, basé sur la vie de Douglas Bader, le pilote de chasse aux jambes artificielles.

J'avais si froid dans ma cahute que je me trouvais dans l'incapacité de dessiner et je n'avais pas envie de me donner en spectacle dans les lieux où je pouvais me réchauffer.

Enfin, un jour que je commençais à ne plus espérer, un convoi arriva de Khenchela. On débarqua des containers des camions et on en embarqua d'autres. En cette veille de départ pour la métropole, mes camarades organisèrent une fête à base de bière et de Martini-Gin. Ce fut mon deuxième



▲ Notes à Khenchela

▼ H-21 du GH 2 sur le parking d'Aïn-Arnat



bizutage. Toute la nuit, je crus être déjà sur le bateau tant je sentais mon lit tanguer ! Il allait bien me falloir une dizaine d'années avant que je retrouve plaisir à boire un Martini-Gin !

Le lendemain, 2 mars, notre convoi prit la route pour Philippeville où le gros du matériel, avions et hélicoptères compris, avait déjà été embarqué sur un cargo, le *Port-en-Bessin*.

Notre convoi fut garé dans l'enceinte du port, en attendant son embarquement qui aurait lieu le lendemain matin. Et en ma qualité de plus jeune sous-officier désormais affecté aux basses œuvres, je reçus pour mission de monter la garde pour la nuit, avec six hommes de troupe, auprès de nos camions. Pas très loin de nous, se trouvaient d'autres concentrations de véhicules d'unités diverses, également gardées par quelques hommes. À un moment, l'un d'entre eux cria à la cantonade :

— *Vous avez vu, il y en a qui tirent des feux d'artifice !*

— *Où ça ?* Répondit un autre.

— *Des fenêtres sur les hauteurs de la ville !*

Une explosion lointaine ponctua cette dernière phrase. On n'y fit pas trop attention car il y avait dans les villes d'Algérie de fréquents attentats perpétrés par l'OAS.

On tourna tous nos regards vers les immeubles qu'il montrait et l'on vit très vite ce qui pouvait ressembler à un départ de feu d'artifice dans notre direction. Puis plus rien. Puis il y eut un frottement métallique dans l'armature de la base d'une grande grue portuaire proche de nous, et un « glou » dans l'eau du bassin sans bateau auprès duquel nous nous trouvions.

Un légionnaire se tourna alors vers ses voisins :

— *Bande de cons ! voyez pas que c'est l'OAS qui nous tire au bazooka ?*

Il y eut un grand silence, puis un sergent lança :

— *Je vais appeler les chefs !*

Débarrassé du problème, je retournai à ma non-activité, assis dans une Jeep qui me permettait une vue d'ensemble sur le port.

Tout redevint calme. À l'heure de la relève, j'allai réveiller mes deux sentinelles suivantes qui dormaient dans des GMC. Tandis que j'attendais l'un d'eux en faisant de l'équilibre sur le bras de la remorque du camion, il y eut une formidable explosion de l'autre côté du haut mur d'enceinte auquel étaient adossés nos véhicules. Je me retrouvai assis par terre, les oreilles sifflantes tandis que retombaient poussière et gravats.

Ayant inspecté le mur et constaté qu'il n'était pas endommagé, du moins du côté intérieur du port, je notai l'incident et repris le cours de ma nuit de garde, comme si de rien n'était. Je m'en étonne encore aujourd'hui.

Le 4 mars, nous prenions place à bord du paquebot *Gouverneur-Général-Chanzy*, une vieille unité de la Compagnie Générale Transatlantique promise à la casse. Le lendemain, c'est une belle tempête qui nous accueillit dans le golfe du Lion. Le pauvre vieux rafirot grinçait de toutes ses membrures et nous n'en menions pas large, prêts à enfiler nos gilets de sauvetage au moindre début d'alerte !

C'est avec un grand soulagement que nous vîmes apparaître Notre-Dame de la Garde. Les trois jours passés à Marseille me permirent de revoir ma famille phocéenne et m'évitèrent de dormir au très désagréable centre de transit de Sainte-Marthe.

À Mulhouse, on débarqua dans une caserne restée à l'abandon depuis la Seconde Guerre Mondiale. Déprimant au possible ! Le travail de déménageur continua avec le déchargement des camions et une installation de fortune pouvant permettre au peloton de reprendre ses activités. Assez

rapidement, les mécaniciens, puis les pilotes, furent emmenés passer la journée à l'aérodrome pour remettre les appareils en service. Mais pas moi... On me gardait à la caserne, affecté à des responsabilités accessoires, comme la réfection du bureau du capitaine.

La bonne nouvelle arriva le 15 mars: j'allais retourner en Algérie, affecté au PMAH de la 21^{ème} DI à Batna, au nord des Aurès. Mais entre la nouvelle et son exécution, du temps allait encore passer !

La nuit du 18 au 19 mars, qui précédait la date de signature du cessez-le-feu en Algérie, j'étais chef de garde à la poste centrale de Mulhouse, en raison des menaces d'attentats de l'OAS. Il y avait la télé dans la salle de repos qui nous avait été attribuée. Je pus voir Isabelle Aubret gagner le concours de l'Eurovision avec la chanson *Un premier amour*. Le 21, j'étais à nouveau de garde à la poste centrale, mais de jour cette fois.

J'avais beaucoup de temps libre. Je dessinais, jouais aux cartes et, le soir, disputais des parties de flipper au bistrot en face de la caserne où la télé diffusait les premières apparitions d'un jeune chanteur appelé Johnny Halliday.

J'obtins enfin une permission longue durée avant mon nouveau départ pour l'Algérie.



Le cargo Port-en-Bessin

La guerre est finie, ou presque



PMAH 21^{ème} DI

Ce 15 avril 1962 à l'aube, je mettais à nouveau le pied en Algérie, avec Grégoire, débarquant du paquebot *Sidi-Okba* sur un quai du port de Bône. Je passais une partie de la journée sur la base aérienne de Bône-les Salines, en profitant pour admirer de près les B-26 *Invader* et les *Skyraider* alignés sur les parkings en plaques PSP. En fin de journée, j'arrivai par le train à Constantine. Après une nuit au centre de transit, je pris un autre train pour Batna où j'arrivais en fin de matinée. J'y étais attendu par le MdLC Pic que j'ai trouvé tout de suite très sympathique. En arrivant à la base, il me présenta aux autres MdL dont j'allais partager l'existence et l'on fit ensuite mieux connaissance à une table du mess des sous-officiers subalternes de l'armée de l'Air.

La base de Batna, située à l'ouest de la ville, était gérée et principalement occupée par l'armée de l'Air qui y employait un escadron de T-28 *Fennec* d'appui-sol et un autre d'hélicoptères H-34. Ce qui représentait une quantité non négligeable de personnels. Outre la cantine et les mess, il y avait une piscine, un cinéma, une bibliothèque et un coiffeur qui étaient également à notre disposition. Notre PMAH n'habitait qu'une faible partie des installations à l'extrémité est de celles-ci. Le lendemain, j'effectuais un premier vol d'une heure en double commande, qui me permit de découvrir le L-19E, avec en place arrière le sympathique MdLC Pic. Tout se passa bien mais à notre retour, le capitaine Lagarde, commandant de notre unité, s'exclama :

— *Ah mais, on ne peut pas le lâcher comme ça ! Il n'a pas volé depuis trois mois ! Il faut qu'il soit repris en main par un moniteur-testeur. On va l'envoyer à Oued-Hamimine !*

Pic eut beau dire que j'étais au point et j'eus beau essayer de caser que j'avais fait du planeur tout récemment en permission, rien n'y fit. Le lendemain matin, après 40 minutes de vol en passager, l'adjudant Yacono me laissait avec l'avion sur cette base proche de Constantine.

Je n'allais pas m'y trouver isolé. Deux copains de promo : *Inox* et *Rapha* y avaient été affectés et allaient s'occuper de moi. Et j'eus la surprise de trouver, comme testeur, le MdLC Pierre Lapeyre, dit « *Rangers* », qui était l'un des moniteurs de notre stage à Dax. Avec un sourire en coin, il me reçut en ces termes :

— *Toi, je ne te relâcherai pas tant que tu ne m'auras pas fait un dessin comme ça et comme ça !*

Et joignant le geste à la parole il me montra avec les mains les dimensions du papier à dessin format raisin qu'il m'avait réservé.

Mes deux copains s'étonnèrent de me voir déjà là en test. Je leur racontai mes déboires et ils ne manquèrent pas, bien sûr, de me rappeler que j'avais manqué le meilleur :

— *Pendant les deux premiers mois, on a bien volé. Mais depuis le cessez-le-feu, ça c'est beaucoup ralenti.*

Rapha avait même connu un atterrissage en catastrophe en territoire ennemi, sauvé *in extremis* par la Légion. Il me dedicaça la photo de son L-19 « *vaché* » sur la presqu'île de Collo.

L'après-midi même, je commençai les vols d'entraînement avec Pierre Lapeyre. Durant quatre jours, il me fit retravailler tout le programme de Dax ainsi que le vol d'observation dans les reliefs



▲ *Sur le Sidi-Okba*

▼ *Au PMAH 21^{ème} DI à Batna en L-19*



des gorges d'El-Milia. Finalement, après avoir reçu son dessin, il me laissa repartir pour Batna, non sans m'envoyer un coup de semonce très direct :

— *Toi, tu te tuera, tu es trop distrait !*

Il est probable que s'il ne me l'avait pas dit, il aurait pu avoir raison à plus ou moins brève échéance. J'y ai toujours pensé par la suite en prenant les commandes d'un appareil. L'aviation n'est pas faite pour les gens distraits ! Et il me rappela la devise : « *Il n'y a pas de bons pilotes, il n'y a que des vieux pilotes* ».

Ce vol retour, seul à bord, fut un véritable enchantement. J'étais enfin opérationnel !

Dans les jours qui suivirent, je volais principalement avec des mécaniciens comme passagers, comme Dutertre, Chaussinand et Gioan, pour des liaisons sur Khenchela (où il ne restait plus grand chose d'un H-21 en détachement et un *Corsair* abandonné par la Marine) et Biskra, et des entraînements en vol local.

Le 30, j'effectuais ma première RAV avec le capitaine Pierre, observateur-pilote et commandant adjoint du peloton. Comme souvent par la suite, ce devait être la recherche de déserteurs, Algériens d'origine, qui fuyaient leur unité, parfois en volant des véhicules.

Le mois suivant, j'étais complètement dans le bain, avec plus de reconnaissances que de liaisons, et quelques entraînements à l'atterrissage de précaution sur une courte piste jouxtant un poste de l'Armée, à Mac-Mahon.

Étant de religion protestante, j'avais été désigné pour piloter les dimanches le pasteur Bernelle, aumônier militaire, vers tous les postes de la région qui possédaient leur piste d'atterrissage. Missions de pur plaisir, avec un homme de charmante compagnie, pour une hebdomadaire journée en touriste durant laquelle je retrouvais une certaine indépendance.

J'avais reçu, comme fonction interne, le secrétariat de l'unité, aidé en cela par un appelé du contingent. Je consacrais mon temps libre au dessin et à la lecture et je fréquentais dans la mesure du possible la piscine et le cinéma de la base (j'y reverrai *Le vainqueur du ciel* et découvrirai *La machine à remonter le temps* d'après le roman de Wells).

Les mois qui suivirent me permirent de m'aguerrir. Retours au bercail par des météo plus que tangentes par des fonds de vallées, arrêt moteur suite à un problème de sélecteur de réservoir, plongeon dans un ravin pour échapper aux tirs de « *fells* » qui n'avaient pas dû entendre parler du cessez-le-feu et imprudences qui nécessitent une bonne part de chance, tout cela contribuera à une expérience qui fera finalement de moi, je peux le dire maintenant : « *un vieux pilote* » !

Les missions se faisaient avec, en place arrière, des officiers très différents. Dans l'ALAT, il y avait les observateurs-pilotes qui pouvaient ramener l'avion en double-commande si le pilote était touché et les observateurs (censés mourir avec leur pilote !). Quelquefois nous emmenions des officiers détachés d'unités de « *trosols* » avec lesquelles on collaborait.

J'aimais voler avec le lieutenant De Sagazan, il était pour moi le modèle de l'observateur pilote : sûr de lui et confiant, décontracté et amical. On savait qu'il ne demanderait pas l'impossible, tout en sachant jauger les capacités de son pilote. Avec lui on ressentait la notion d'équipage. Je ne sais ce qu'il est devenu, j'espérais trouver l'occasion de le revoir un jour.

Il m'était donné quelquefois la possibilité de voler en « *pax* » sur les *Alouette II* du Peloton. Piloté par l'adjudant-chef Jousseme, j'ai gardé le souvenir indélébile des ruines romaines de Timgad visitées de nuit à la lueur du projecteur ventral dont était équipé cet hélicoptère.

Parmi les pilotes d'*Alouette*, je m'étais lié d'amitié avec le MdL-chef Georges Daubian qui



Avec Pierre Lapeyre

était également vélivole. Il me disait que lorsqu'il volait sur L-18, il lui arrivait de faire du vol à voile, moteur réduit et quelquefois carrément coupé. Nous avions convenu que lorsque j'aurais un vol technique à faire sur L-18, on partirait ensemble faire de l'ascendance de pente sur le djebel Mahmel. En échange, quand il aurait un vol technique sur *Alouette*, il m'apprendrait le maniement de l'hélicoptère. C'est ce qu'on fit, à plusieurs reprises, dans un sens et dans l'autre, à la satisfaction de chacun.

Je n'aurai jamais l'occasion de reparler de ce bon vieux temps avec Daubian : il s'est tué aux commandes d'un hélicoptère civil au début des années 80.

Ayant appris que quelques pilotes de chez nous avaient eu la possibilité de voler en pax sur T-28, je demandai à mon officier préféré, le lieutenant de Sagazan, si cela serait possible pour moi. Peu de temps après, le 28 mai, j'étais invité à me rendre à l'Escadron 3/10 pour prendre place dans l'appareil de l'ailier d'une patrouille de deux partant en reconnaissance d'une heure et demie dans les Aurès. Dans l'espoir d'immortaliser ce vol, j'emportai la vieille caméra 8mm que mon père m'avait donnée quand il en avait changé.

Au départ, je filmai l'avion du leader que nous suivions en patrouille serrée, heureux en pensant aux belles images que j'allais ramener. Puis la patrouille se desserra et l'on commença un infernal ballet où l'ailier s'évertuait à suivre son leader qui régulièrement plongeait vers des points probablement à observer, au fond d'étroites vallées, puis remontait en chandelle avant de piquer à nouveau vers un nouvel objectif. Dès le premier virage serré, ma caméra ne supportant pas les G, s'était bloquée. Je dus l'ouvrir et enrrouler du film qui avait bourré sur la bobine du bas. Elle voulut bien repartir, mais le problème se posa à nouveau dès les évolutions suivantes. Je sentis que, si j'insistais, j'allais être malade. Déçu, je la mis dans la poche de mon blouson et profitai pleinement de ce moment exceptionnel.

Le 13 juin, j'étais à Alger pour passer ma visite médicale au CEMPN situé sur les hauteurs de la ville en partie recouverte par une nappe de fumée noire venant de l'incendie de l'université. C'était du à un attentat de l'OAS.

Résultat de la visite : une vue à 12/10^{ème} à chaque œil, un cœur à 60 pulsations minute, 1 partout : profil chasse. En rentrant, je regardai avec envie le parking des T-28, et avec encore plus de regrets en pensant au plaisir unique que j'avais eu de voler à bord de l'un d'entre eux.

Les missions de reconnaissance se faisaient de plus en plus rares. On nous confiait surtout des liaisons. Sétif, Khenchela, Biskra, Téliergma, Philippeville, Bône et Constantine étaient nos principales destinations. On transportait des plis urgents, des pièces détachées, des mécanos ou des personnels - de l'unité ou pas - en déplacement. Il arrivait que quelquefois on accomplisse la mission avec un L-18 quand le CPAP qui le pilotait n'était pas disponible.

Le 1^{er} juillet, l'Algérie accédait à l'indépendance. Dans la nuit, des rafales d'armes automatiques furent tirées, depuis la route qui longeait la base, sur les casernements et hangars de l'armée de l'Air. À ma connaissance, il n'y eut pas de blessé. Mais cet incident montre combien l'ambiance restait tendue...

Le lendemain, sur cette même route, nous avions droit à un défilé de véhicules militaires d'origine soviétique remplis d'hommes en uniformes, avec des haut-parleurs qui diffusaient plein pôt le lancinant chant de la nouvelle République Algérienne. L'adjudant Chevrel nous lança :

— *Regardez la nouvelle ALN ! Ils viennent nous montrer tout ce qu'ils n'ont pas pu faire venir de Tunisie*



▲ PMAH 21^{ème} DI, Batna juin 1962, bain de soleil pour l'ami MdL pilote Jean-Claude Paupert

▼ PMAH 21^{ème} DI, vols à Batna

Juin 1962							
1-6	P	CNE LAGARDE -	L19 - 709 -	1	0.55	Lo BATNA - SETIF -	
"	"	—	" "	1	0.40	Lo SETIF - BATNA -	
"	"	L ^r GAY -	" 577	1	1.45	RAV. MAC-MAHON - Dy. Section	
6	"	CNE VASSELIN -	" 539	2	0.30	Entraînement M. MAHON	
"	"	C ^f Chaussinand	" "	8	1 ⁰⁰	" "	
"	"	Pax C ^f DAUBIAN -	SE3130-1396	6	1 ^{0.5}	Entraînement Local -	
7	"	Adj CHEUREL -	L19 - 539	2	1.40	Lo BATNA - SETIF - BATNA	
8	"	L ^r de Sagazan -	" 709	1	2.20	RAV - N'GAOUS -	
11	"	MDL MARION -	" 577	1	0.40	Entraînement	
12	"	MDL PAUPERT	" "	2	1 ¹⁰	Lo BATNA - O Hamimine - Télé	
14	"	C ^f DRAUX -	" 728	1	0.50	Lo SETIF - BATNA -	
15	"	CNE CHARRIER	" 709	2	3 ⁰⁰	Lo BATNA - Bone - BATNA	
23	"	Adj CHEUREL -	" 542	2	1.40	Lo BATNA - SETIF - BATNA	
"	"	—	" "	1	0.50	Lo BATNA - SETIF -	



À Sétif, en avril 1962, je retrouvais Philippe Imholz (en haut à gauche) et Raphaël Chibalon (en haut à droite et ci-dessous), camarades du stage 4P61 à Dax. Le 4 mars 1962, Rapha avait été descendu en L-19 dans la presqu'île de Collo et récupéré par les Légionnaires. Il décèdera dans un accident au camp de La Courtine le 22 novembre 1963 (pages suivantes)



Photo Christian Bouveret



▲▼ *Le L-19 (PMAH 14^{ème} DI) de Raphaël Chibalon dans la presqu'île de Collo, le 4 mars 1962*





▲▼ *L'accident mortel de Raphaël Chibalon au camp de La Courtine en L-19 du GALAT 8 de Valence, le 22 novembre 1963*





PMAH 21^{ème} DI , Georges Daubian, pilote hélico, Batna 1962

Nouveaux déménagements

Le 10 juillet, on apprit que notre départ pour la métropole était fixé pour la fin du mois. Destination Mulhouse. Je ne manquai pas de casser le moral de mes camarades en leur racontant mon séjour en caserne dans cette ville ! On continua cependant à voler jusqu'au 29, date à laquelle on convoya tous nos appareils jusqu'à la CRALAT de Sétif.

Chacun fit ses bagages. Étant finalement resté peu de temps, un sac marin et ma valise PN me suffisaient. J'avais cependant un problème : au-dessus de mon lit se trouvait un grand dessin que j'avais fait d'après une photo du film *James Bond contre Docteur No*, laquelle représentait - évidemment ! - Ursula Andress en bikini blanc. Je ne pouvais pas le mettre dans mes bagages sans risquer de l'abimer, aussi les propositions d'adoption ne manquaient pas. Finalement, un autre pilote, Jean-Jacques Béalu, me proposa de le poser à plat sur le dessus de sa cantine. Il me le redonnerait à l'arrivée à Mulhouse.

Les cantines et les caisses personnelles avaient été déjà mises en container quand j'appris que je restais en Algérie avec mon camarade de chambre, Christian Raymond, et trois mécaniciens. Adieu mon Ursula ! Je ne l'ai jamais revue (40 ans plus tard j'ai revu Béalu, il était toujours très content de mon dessin).

Après une journée de voyage en train, mes quatre camarades et moi arrivions à Alger le soir du 1^{er} août. De là, un véhicule nous amena à la grande base ALAT de Chéragas, située à une dizaine de kilomètres à l'ouest de la ville. Chacun y rejoignit sa nouvelle affectation : pour moi, c'était l'Escadrille d'Observation, un des éléments du GALAT 3. Le parc de cette unité était plutôt disparate puisqu'elle disposait de l'éventail complet des avions alors en service. C'est ainsi que je pouvais voler un jour sur L-18, le lendemain sur L-19 et le surlendemain sur L-21.

On alternait les liaisons, les vols d'entraînement en local, les manœuvres avec l'École d'officiers de Cherchell et les vols techniques. J'aimais survoler la côte ouest. La mer y était d'une incroyable limpidité. À Tipaza, peu avant Cherchell, il y avait des ruines romaines englouties que l'on pouvait distinguer parfaitement par temps calme.

Un jour, le capitaine Mazier, qui commandait l'escadrille, s'exclama :

— *J'ai encore un NC.856, mais je n'ai plus de pilote qualifié dessus !*

Sentant l'occasion d'une expérience nouvelle, je levai la main :

— *Moi, j'en ai fait trois heures à Dax, Mon Capitaine !*

Je ne précisai pas qu'il n'y avait pas eu de lâcher. Mazier m'avait à la bonne, il ne me le demanda pas. C'est ainsi qu'il me confia une liaison sur Berrouaghia. Pour s'y rendre, on devait traverser plein sud à très basse altitude la plaine de la Mitidja, en raison de la proximité des bases de l'armée de l'Air de Blida et Boufarik. Ensuite, il fallait franchir une chaîne abrupte culminant à 1 500 mètres. C'est là que le NC me montra ses premières limites. Il me fallut un temps fou pour atteindre l'altitude nécessaire en faisant de fastidieux allers et retours le long de la montagne ! Il faut dire qu'en raison de nombreux incidents dus au mauvais fonctionnement du pas variable, celui-ci avait été condamné et l'hélice restait calée sur un pas moyen qui ne permettait ni une bonne vitesse ascensionnelle, ni une bonne vitesse de croisière.

Le départ de Berrouaghia me donna quelques inquiétudes. La piste en PSP n'était pas très longue et nous étions en altitude, ce qui réduit les performances au décollage de tout avion. Heureusement, la plate-forme se terminait vers un ravin par une pente de plus en plus forte parsemée de maquis. Quelques branchettes garnies de petites feuilles ramenées dans le train d'atterrissage



▲ À Chéragas après le repas du jour de l'an 1963. Le clown c'est moi, en compagnie de cinq mécanos. Celui sur lequel je m'appuie est un camarade du stage 4P61: Bardon, appelé Liibellule qui, bien que lâché, ne put être breveté

▼ Décollage d'un L-19 à Chéragas



convainquirent le capitaine que le « *Fouille-Merde* », sans pas variable, était un avion de plaine, uniquement !

Le 1^{er} septembre, je me retrouvai de garde au port d'Alger où du matériel devait être embarqué sur le cargo *Mostaganem*. Ce n'était pas sans me rappeler les mauvais souvenirs du mois de mars à Philippeville. Deux nuits à la belle étoile avec un bel orage à engranger dans les souvenirs, à la rubrique galères !

Les 8 et 9 septembre, je participai, sur L-19, à un convoi de douze NC 846 et douze L-19 vers la France. Après une escale à Oran, nous traversions la Méditerranée vers Carthagène, en Espagne. Sur ce trajet, nous étions accompagnés par un *Constellation* du SAR, lequel accomplissait, à basse vitesse, de majestueux cercles au-dessus de nous. On ravitaillait ensuite à Valencia, puis à Perpignan, et l'on rejoignait enfin l'ERGM de Montauban, la grande base de dépôt des matériels de l'ALAT. Après trois jours de permission à Romans accompagné de Philippe « *Inox* », qui avait également participé au convoi, c'était le retour au bercail par Blida, à bord d'un Breguet 763 *Provence* de l'armée de l'Air.

Je passais la fin du mois à la CRALAT, employé à des vols techniques de L-19 sortant de révision et destinés au prochain convoi. Celui-ci, auquel prirent part des Piper *Tripacer* de la Coloniale arrivés d'Afrique, s'étala sur trois jours en raison d'une mauvaise météo. Une nouvelle permission nous fut accordée et le retour se fit sur les inconfortables banquettes de soute d'un *Noratlant*. À notre arrivée, mauvaise nouvelle pour moi. Il restait peu d'avions, aussi les pilotes qui avaient eu la chance de faire les convois se voyaient affectés à des tâches diverses sur la base qui commençait son démantèlement. À vrai dire, je n'héritais pas de la plus mauvaise puisque je me retrouvais à la tour de contrôle. J'étais au moins en contact avec les avions et les hélicoptères ! C'est le contrôleur en titre, Philippe B., avec qui j'avais déjà bien sympathisé, et que j'avais eu l'occasion d'emmener en vol, qui me forma. La tour se situait dans la partie civile de l'aérodrome, de l'autre côté de la piste. Il valait mieux ne pas avoir oublié son mot de passe pour franchir l'enceinte de la base le soir ! Il y avait peu de trafic et je m'occupais en dessinant.

Les hangars qui jouxtaient la tour étaient toujours restés fermés depuis ma venue à Chéragas. Un jour, des soldats algériens les ouvrirent et sortirent tous les avions d'aéro-club qu'ils contenaient, probablement pour en faire un inventaire. Puis arrivèrent en vol, sans radio, trois petits biplaces jaunes portant les cocardes de la toute jeune armée de l'air algérienne, qui allaient trouver place dans l'un de ces hangars. Il s'agissait de *Gomhouria*, des avions d'entraînement de fabrication égyptienne (basés sur le Bücker *Bestman* allemand) offerts par ce pays.

Un autre jour, j'eus la visite d'un homme en civil qui me dit être ancien moniteur de l'armée de l'Air à Meknès et officier-pilote, à Maison-Blanche, sur les MiG-17 tout nouvellement perçus. Il me demanda s'il pouvait utiliser la piste pour tester la vitesse de pointe de sa voiture de sport. La piste étant en territoire algérien, je n'avais aucune raison de le lui refuser tant que ça ne risquait pas de perturber un trafic aérien, et il n'y en avait aucun de prévu à ce moment-là. Il fit plusieurs allers-retours puis vint me retrouver pour me remercier. Il me dit qu'un de ces prochains jours, il viendrait me saluer aux commandes d'un MiG. C'est ce qu'il fit, au niveau de la tour, à ma grande joie, bien entendu !

De ma tour, je voyais chaque jour la base se démanteler un peu plus, tandis que le trafic était surtout constitué d'appareils de passage. Je continuais quelque temps encore à bénéficier de vols de liaison et d'entraînement, puis, en décembre, tout était fini : les derniers avions étaient partis.



▲ *Convoyage d'un L-18 vers la France*

▼ *Chargement du cargo Mostaganem*



Avec la CRALAT de Sidi-Bel-Abbès

Début janvier, après un mois sans voler, j'étais envoyé, avec un groupe de jeunes pilotes, dont les inséparables, depuis Dax, Jean-Pierre Villemain et Jean-Pierre Moison, à la CRALAT de Sidi-Bel-Abbès (SBA pour faire court), dans l'Oranais. La plupart des avions destinés à être convoyés sur la France y passant en révision, nous faisons des liaisons pour en ramener aux ateliers et des vols techniques quand ils en ressortaient. Là aussi, on passait allègrement du L-18 au L-21 et au L-19 ou au Nord 3400 pour d'autres.

Du 21 au 31 janvier, je participais à deux nouveaux convoyages de L-19 vers Montauban, toujours sur le même itinéraire.

Durant les deux mois que dura mon séjour à SBA, je sympathisais avec des pilotes de la CRALAT qui m'invitèrent à des vols techniques sur des appareils que je n'avais eu jusque-là que l'occasion de contempler. C'est ainsi que je pus prendre la double commande du Nord 3400, du H-21 (la « *Banane* ») avec le MDL-chef Duret et du petit SO.1221 *Djinn* avec l'adjudant Albert Michoulier.

Je dessinais toujours, caricaturant les uns et les autres et manifestant, à qui voulait l'entendre, mon intention de quitter l'ALAT à la fin de mon contrat pour me « *lancer dans la BD* ». Albert Michoulier me dit alors qu'à un mois près j'aurais pu rencontrer là un professionnel de la BD. C'était un sous-lieutenant EOR qui écrivait des livres et scénarisait des BD pour des dessinateurs sous le pseudonyme de Jean-Paul Benoît. Il venait juste de retourner à la vie civile. Albert me donna ses coordonnées en me conseillant de le contacter.

Fin février, c'est aux commandes d'un L-18 que je faisais un nouveau convoyage. L'étape Sidi Bel Abbès-Alicante dura plus de quatre heures et, à l'arrivée, le vent soufflait en tempête. Les responsables, aux ordres du lieutenant Pagan, étaient descendus de leur *Broussard* et, accompagnés de quelques employés de l'aéroport, attendaient les Piper sur la piste pour les saisir par les haubans, souvent même avant que les roues n'aient touché le sol. Il n'y eut qu'un seul appareil endommagé.

Durant la permission qui suivit ce convoyage, je rencontrai à Paris Jean-Paul Benoît. Ce premier contact fut productif et, grâce à lui, j'allais bientôt pouvoir faire mes débuts dans la BD.



Fresque du déménagement de la CRALAT de Sidi-Bel-Abbès



Fresque du déménagement de la CRALAT de Sidi-Bel-Abbès, détails



▲ Convoyage de L-19 du 3^{ème} PMAH RG anciennement basés Tébessa, le BJN c'est moi

▼ Convoyage d'un Piper Tripacer du 1^{er} GALTOM





Avant le convoyage d'un L-19, ancien du 1^{er} PMAH 20^{ème} DI. Pour avoir le droit de se poser en Espagne, nous ne devions plus être militaires, d'où les mocassins absolument civils



Albert Michoulier, pilote de la CRALAT



LUCKY
PAYNE LEAN

Hervé Peignelin, pilote de la CRALAT

Présence française en Algérie indépendante

Dès le retour, je rejoignais ma nouvelle affectation : le PMAH de la 2^{ème} DI stationné à Philippeville, devenue Skikda. Ce peloton était équipé de L-21 et de *Djinn*. J'y retrouvai *Pat* et quelques autres pilotes et mécanos que je connaissais déjà, dont Jean-Pierre Roca et Michel Garbage. L'ambiance était plutôt décontractée avec un petit côté vacances.

Les missions : entraînement, vols techniques et liaisons. Celles-ci concernaient principalement des aérodromes du littoral, la plupart des bases de l'intérieur ayant fermé leurs portes. Quelquefois, on emmenait un avion à l'AIA de Blida, ce qui me fournit à trois reprises l'occasion d'un retour par les soins de l'armée de l'Air. Une fois, ce fut à bord d'un C-47, confortablement équipé en sièges passagers, avec hôtesse IPSA s'il vous plaît ! Une autre fois, ce fut en soute d'un *No-ratlas*, un inconfort que j'avais déjà eu l'occasion de tester en retour de convoyage. Pour finir, c'est à bord d'un bimoteur Dassault MD.315 pour le vol le plus court de mon existence : liaison Blida-Boufarik. Les bases étaient si proches - et en alignement (à 20° près) l'une de l'autre - que le pilote ne rentra même pas le train d'atterrissage. Qu'importe, ça me faisait un avion de plus à mon palmarès passager !

Malgré un travail complémentaire de secrétariat, dont la tenue des carnets de vol, je disposais de suffisamment de temps libre pour dessiner. Jean-Paul Benoît avait l'air plutôt satisfait de mes premiers essais et le frère Cézaire, pour son petit journal *L'Étoile*, était d'accord avec ma proposition de lui fournir deux planches mensuelles didactiques sur le vol à voile. J'avais finalement le pied à l'étrier de ma future profession plus, tôt que je ne l'aurais espéré !

Notre commandant de peloton, le capitaine Tallet, était protestant pratiquant. Aussi insistait-il pour que les autres personnes de son unité de même confession se rendent avec lui au culte au temple de la ville le dimanche.

J'y rencontrai un missionnaire méthodiste allemand, Paul Gentner, qui parlait très bien français. On sympathisa, et il me proposa de l'accompagner pour une tournée d'aide humanitaire dans le Sud-Constantinois. Je posai une permission de quelques jours et pris place dans sa VW *coccinelle*. On fit une première escale à Constantine pour prendre avec nous un médecin américain. Comme j'avais une demi-journée de libre, je décidai de voir si mes camarades d'internat du collège Moderne de Crest, fils de pharmacien, habitaient toujours là. Je trouvai sans problème le numéro de téléphone de la pharmacie et fus convié à passer le soir à leur domicile.

Salah et Khélil m'accueillirent, en compagnie de leur jolie sœur. Ce furent deux à trois heures chargées d'émotion. La conversation fut très limitée : il était des sujets qu'il nous était impossible d'aborder en la circonstance. Mais je n'oublierai jamais les larmes de Khélil, moi qui le prenais pour le moins sensible des deux ! Nous n'avons pas gardé le contact. Peut-être est-ce ma faute. Mais ce fut un grand moment que ces courtes retrouvailles.

Le lendemain, la vaillante *Coccinelle* nous emmenait, Paul, le médecin et moi, jusqu'à la mission méthodiste, dans un village d'une région perdue et aride au sud des Aurès. Il y avait là des jeunes gens, garçons et filles, principalement Américains, installés très sommairement dans une ambiance de camp de vacances. Malheureusement, mon anglais laborieux ne me permit d'échanger que des banalités.

Durant deux jours, j'accompagnais Paul et le médecin qui allait porter ses soins dans des familles nomades vivant sous des tentes traditionnelles. Il fallait à chaque fois boire le thé à la menthe brûlant, du bout des lèvres, dans des verres à la propreté plus que douteuse. Mais ce fut un pé-



▲ PMAH 2^{ème} DI à Philippeville, au tir avec Pat de Hond

▼ PMAH 2^{ème} DI à Philippeville, L-21



riple touristique des plus intéressants, dans une région où le fait d'être Français ou Algérien ne changeait rien à une vie faite de traditions millénaires.

Début juin, j'étais envoyé à Bône les-Salines remplacer le pilote du détachement ALAT sur cette grande base de l'armée de l'Air. J'y rencontrai mon prédécesseur, «*Jojo*» Lavigne qui faisait ses valises. Belle indépendance : seul avec un mécano, un avion et une Jeep. Je recevais mes ordres de mission des opérations du PMAH ou du 4^{ème} bureau de la garnison, et, les autres jours, je m'attribuais des vols techniques et des entraînements. Mes principales distractions étaient le dessin et la pêche à l'anguille, dans des canaux situés entre l'extrémité est de la piste et la mer. Dans la piaule de Charbonnier, mon mécano, il y avait un vieux poêle sur lequel on se faisait frire le fruit de la pêche découpé en rondelles. Un régal !

Je m'y plaisais bien, mais hélas, à la fin du mois ce détachement fut supprimé et je fus envoyé rejoindre celui de Bougie le 1^{er} juillet.

Là, sur cet aérodrome déserté qui avait connu autrefois une escadrille de T-6, nous étions juste deux pilotes, un mécano et un homme de troupe, avec deux L-21 et un Dodge 4x4. Nos avions logeaient dans l'ancien hangar de l'aéro-club et nous avions nous-mêmes l'impression d'être un petit aéro-club !

De temps à autre, un avion civil faisait une courte escale. Sauf un vieil Avro *Anson* qui arriva là sur un seul moteur et qui y resta, abandonné. Quand je pense à la valeur qu'aurait une telle épave de nos jours !

Les missions ne furent pas très originales puisqu'il s'agissait aux trois-quarts de liaisons sur Philippeville, souvent à deux avions. Connaissant la route par cœur (il n'y avait qu'à suivre la côte), on n'emportait même plus nos cartes. Pour varier les plaisirs, on faisait le trajet parfois à haute altitude, au-dessus des nuages quelquefois, et parfois à très basse altitude, nous amusant à faire tourner une roue dans l'écume des vagues le long des plages.

Mes coéquipiers, le mécano Édouard Bronec, un Breton on s'en doute, et les deux autres jeunes pilotes qui se relayèrent, Jean-Paul Ledour et Alain Bernard, étaient de joyeux drilles. De temps en temps, le soir, je montais en place arrière d'un des Piper pour faire accomplir quelques tours de pistes à Édouard qui aimait à répéter que « *c'était pas sorcier d'être pilote* » et qu'il voulait le prouver. J'étais d'ailleurs tout à fait d'accord avec lui. Il s'en tira honorablement, à ma grande satisfaction de moniteur improvisé.

Pour nos déplacements sur la ville, on prenait à tour de rôle le volant du 4x4, sur un même trajet, car nous avions un jeu qui consistait à passer les vitesses sans débrayer, en trouvant juste, à l'oreille, le bon régime moteur qui le permettait. Celui qui avait fait craquer le plus la boîte payait la tournée !

Notre principal loisir était d'aller nager, avec masque et tuba, dans les eaux claires aux abords des rochers du cap Carbon, au nord de la ville. Nous allions aussi sur la plage de Tichy, au milieu du golfe de Bougie, plus pour bronzer et voir quelques filles que pour nager !

Je bénéficiais d'une permission début septembre et, à mon retour, j'appris que notre départ pour la métropole se préparait. Quelques vols et un défilé aérien, à l'occasion d'une prise d'arme, mirent un point d'orgue à nos activités aéronautiques en Algérie.

Et je me retrouvais dans une ambiance de déménagement comme j'espérais ne plus en connaître : inventaires, caisses, démolitions, transports à la décharge de rebuts et déchets de toutes sortes. J'étais devenu un expert en la matière !



▲ PMAH 2^{ème} DI à Philippeville, capitaine Tallet au centre à gauche

▼ H-21 accidenté près de Djidjelli en 1963





PMAH 2^{ème} DI , détachement de Bône, pêche aux anguilles, juin 1963

CARTE D'IDENTITÉ

FORCES ARMÉES FRANÇAISES en ALGÉRIE

M BERGESE Francis.

Nom et prénoms (ajouter éventuellement le nom de jeune fille)

Date et lieu de naissance 12 Juillet 1941

CRUI (Drôme).

Grade on function H.D.L.

Arme ou Service Artillerie.



Signature du Titulaire.

N° 40885

Catégorie

M

EXTRAITS

des déclarations Gouvernementales relatives à l'Algérie. Déclaration de principe relative aux questions militaires.

ART. 23. — Sont désignés pour l'application du présent statut par le terme Membres des forces armées françaises :

a) les militaires des trois armées en service, en transit ou en permission en Algérie,

b) le personnel civil employé au titre statutaire ou contractuel par les forces armées françaises à l'exclusion des nationaux algériens.

c) les personnes à la charge des individus ci-dessus visés.

ART. 24. — Les membres des forces françaises entrent en Algérie et en sortent sur la présentation des seules pièces suivantes :

— carte d'identité nationale ou militaire ou passeport ;

— pour les personnes civiles, carte d'identité et attestation d'appartenance aux forces françaises. Ils circulent librement en Algérie.

ART. 18. — Les membres isolés de ces forces, circulant librement par voie terrestre entre tous les points où stationnent ces forces, en utilisant les moyens ferroviaires ou routiers existant en Algérie.

ART. 29. — Les membres des forces françaises déferés devant les juridictions algériennes et dont la détention est jugée nécessaire sont incarcérés dans les locaux pénitentiaires dépendant de l'autorité militaire française qui les fait comparaître à la demande de l'autorité judiciaire algérienne.

ART. 30. — En cas de flagrant délit, les membres des forces françaises sont appréhendés par les autorités algériennes et sont remis sans délai aux autorités françaises, en vue de leur jugement dans la mesure où celles-ci exercent leur juridiction sur les intérêts.

ART. 33. — Les membres de ces forces peuvent se procurer sur place les biens et services qui leur sont nécessaires, dans les mêmes conditions que les nationaux algériens.

CERTIFICAT

Le titulaire est membre militaire des
FORCES ARMÉES FRANÇAISES en ALGÉRIE

Il est autorisé à pénétrer dans le territoire de la République Algérienne, à y séjourner et à le quitter sans aucune restriction.

Délivré à **LA REGHAIA**

Le 15 JUIN 1963

Le Général de Corps d'Armée de BIEBISSE
Commandant Supérieur des Forces Armées
Françaises en Algérie.

Index 7

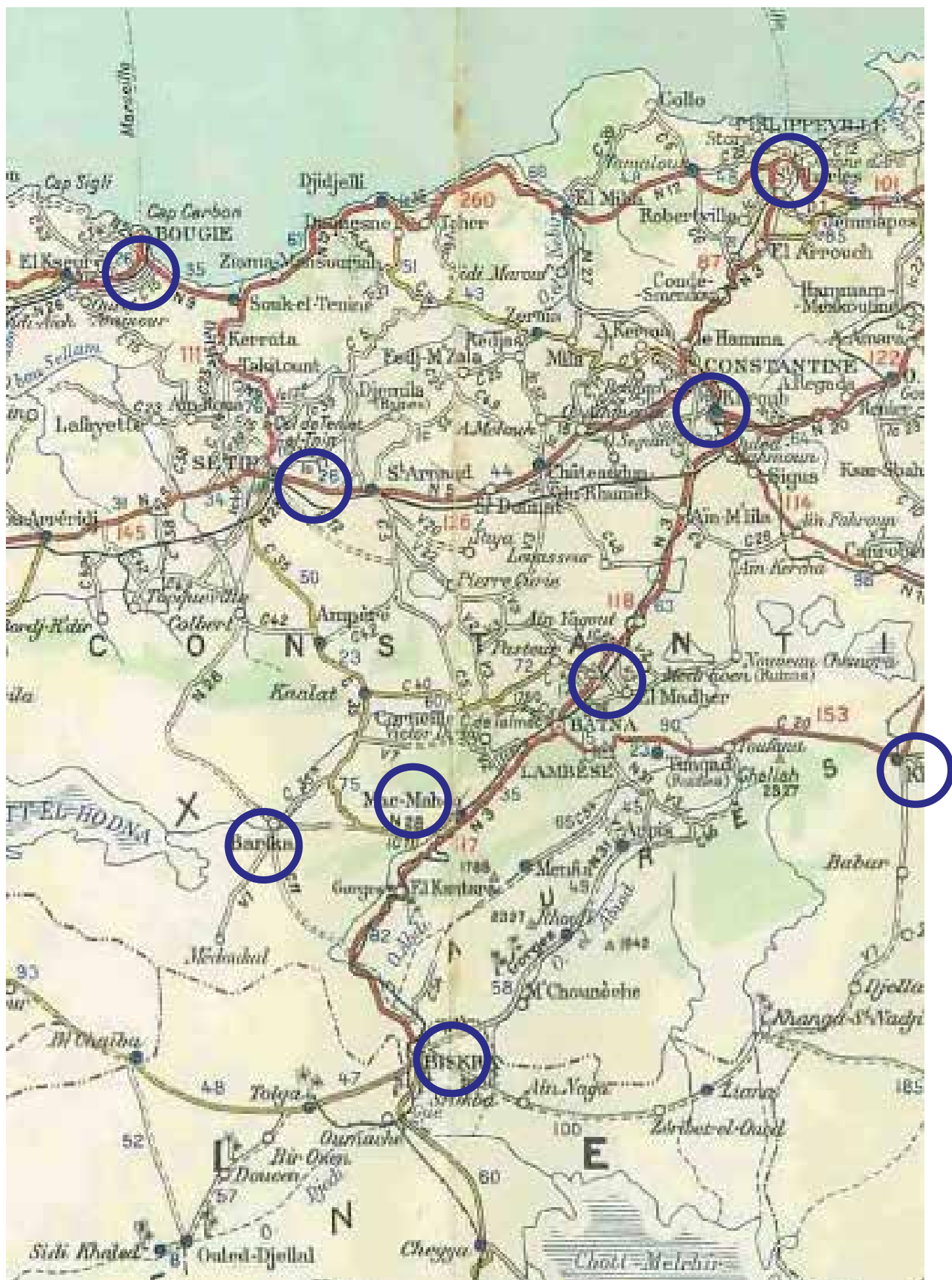
[illegible]



▲ PMAH 2^{ème} DI, aérodrome de Philippeville vu en dernier virage d'un Broussard

▼ PMAH 2^{ème} DI, en finale face au sud à Philippeville





Les aérodromes que j'ai fréquentés dans le Constantinois : Barika, Batna, Biskra, Bougie, Constantine, Khenchela, Mac-Mahon, Philippeville, Sétif et Arris à l'est de Khenchela



▲ PMAH 2^{ème} DI à Philippeville, Benausse au centre, Francis Bergèse à droite

▼ PMAH 2^{ème} DI à Bougie, dans un Avro Anson abandonné





En RAV sur la plage



▲ PMAH 2^{ème} DI à Bougie, L-21 au pied des montagnes de Kabylie, au bord du golfe de Bougie, juillet 1963

▼ PMAH 2^{ème} DI à Bougie, un blindé pour aller à la plage avec Jean-Paul Ledour





▲ ▼ *Les installations abandonnées de l'Aéro-club de Bougie, juillet 1963*





▲ *Au dessin à Batna, mai 1962*

▼ *L'adjutant Albert Michoulier (pilote de la CRALAT de Bel-Abbès) à qui je dois mon démarrage dans la BD*





Devant la « Gastounette », Bougie, juillet 1963



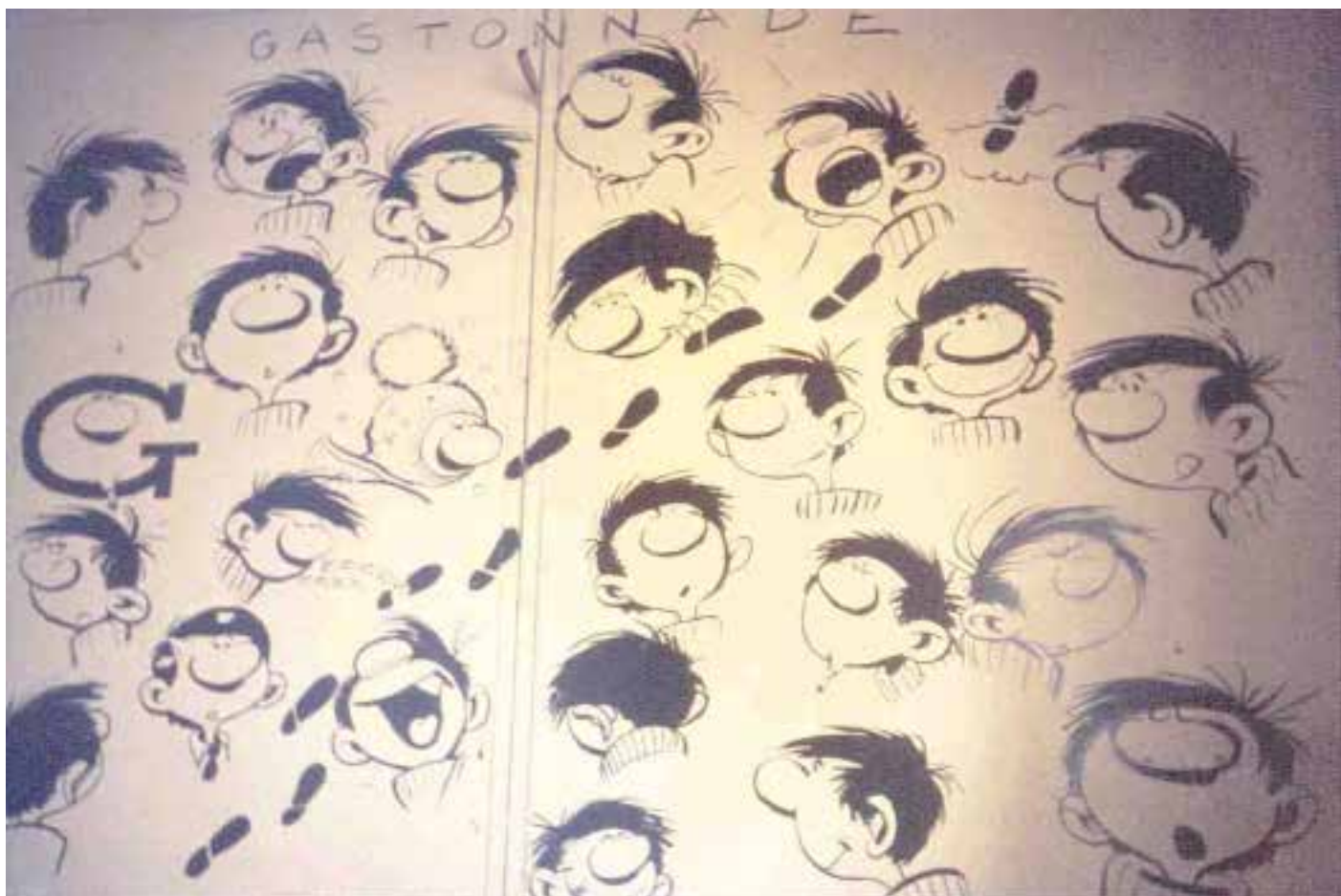
▲ ▼ PMAH 2^{ème} DI, décoration du bar à Philippeville

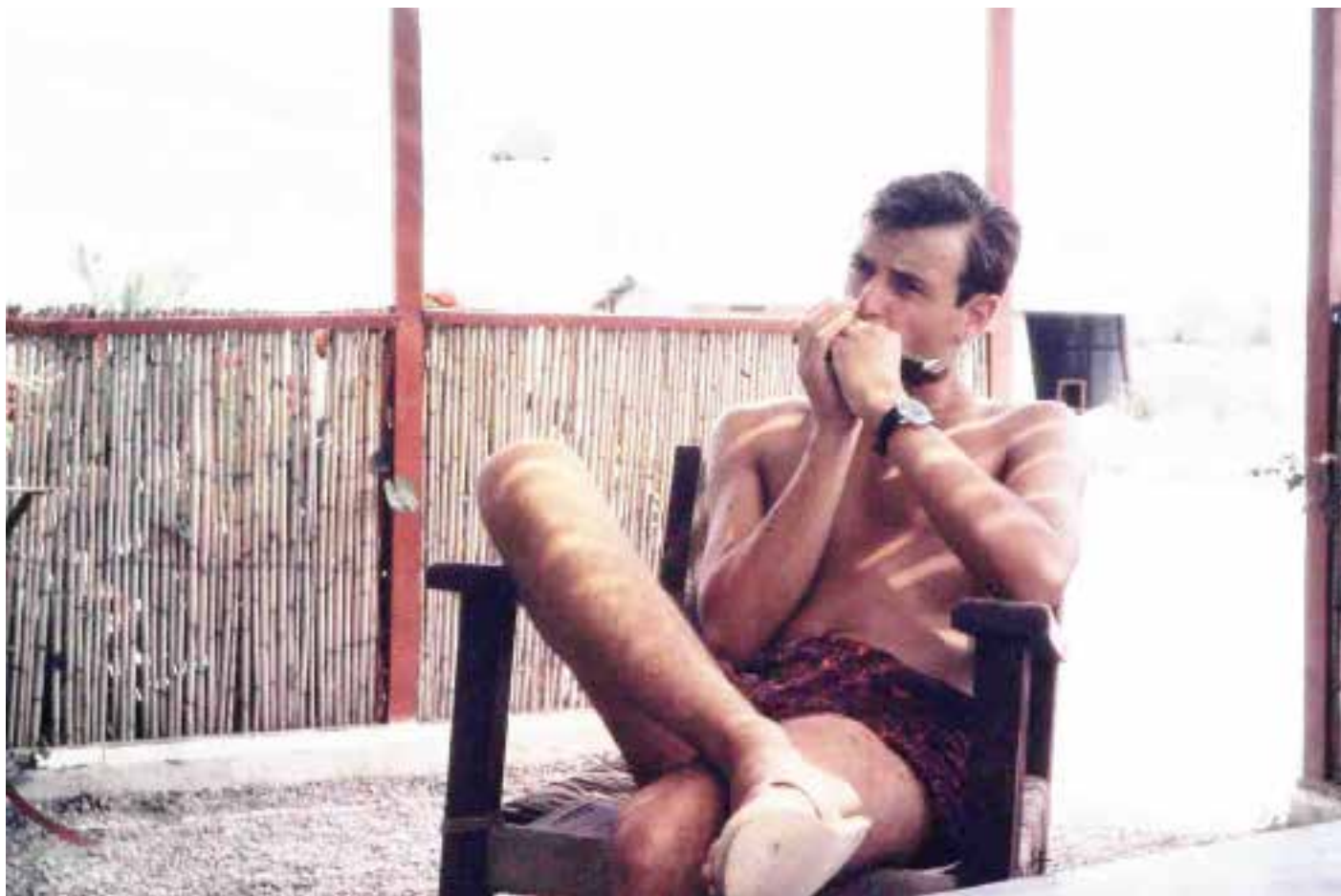




▲ PMAH 21^{ème} DI, la «Gastounette» à Bougie

▼ PMAH 21^{ème} DI à Bougie, la cloison de la chambre dans la «Gastounette»





▲ PMAH 2^{ème} DI, dans la «Gastounette» à Bougie, juillet 1963

▼ Au PMAH 2^{ème} DI à Philippeville, août 1963





▲ PMAH 2^{ème} DI à Philippeville, déménagement

▼ PMAH 2^{ème} DI, adieu Philippeville



1963-1964 : Fin de (courte) carrière militaire

Le 25 octobre, on embarquait à Philippeville sur un paquebot qui terminait sa carrière comme transport de troupes : le *Charles Plumier*. Après une escale à Alger, la mer fut d'huile et le voyage fort agréable. Le 27 au matin, on débarquait à Marseille.

Début novembre, je rejoignis notre cantonnement à la Caserne Baquet de Valence. Horreur ! tout ce que je détestais dans l'Armée était de retour : service-service avec hiérarchie à œillères et adjudant de discipline, appel et rapport au lever des couleurs le matin aux aurores. Finie, la belle vie des petites unités d'Algérie !

Et pas d'avion pour l'instant. On avait besoin de nous en gare de triage pour décharger notre matériel et le dispatcher, soit vers la caserne, soit vers la base.

J'avais eu l'agréable surprise de retrouver là deux copains de promo : *Rapha* Chibalon et Jean-Pierre Villemin, rentrés quelques mois plus tôt :

— *Alors, l'Artiste, toujours dans les caisses ?*

— *Ben oui ? que veux-tu ? ... quand on est spécialiste !*

J'avais un lit dans une chambre double à la caserne, mais mon compagnon jouissait d'une grande tranquillité car je retournais pratiquement tous les soirs à Romans retrouver ma mère et mes frères.

Très vite, je m'étais rendu compte qu'il y avait une espèce d'étanchéité administrative entre la caserne et l'aérodrome, et que certains sous-officiers indispensables au fonctionnement de la base étaient dispensés de l'appel et du rapport du matin. Et, bientôt, je me rendais directement au terrain, gagnant ainsi une bonne demi-heure de sommeil. À la caserne, je faisais simplement dire, par l'un ou par l'autre, à l'appel de mon nom : « *De service à la base !* » L'adjudant cochait une case sur sa liste et passait au nom suivant. À l'inverse, quand je voulais m'absenter de la base pour raison personnelle, je faisais simplement dire à quiconque me chercherait : « *De service à la caserne !* »

Pendant mes cinq derniers mois d'armée, j'allais me servir de ce subterfuge pour jouir d'une certaine indépendance, et sans jamais être pris en défaut !

Le 22 novembre, on me confia enfin un L-21 pour un vol d'entraînement en local d'une heure. J'allais recommencer à piloter.

Le lendemain, à mon réveil, allumant mon poste à transistors, j'apprenais l'assassinat de Kennedy à Dallas. Sûr que les conversations de la journée allaient tourner sur ce sujet.

Une heure plus tard, arrivant à la base, je me rendais au bar pour y prendre mon œuf dur et mon café. Il y avait là plusieurs pilotes et mécanos, la mine sombre. Ils ne parlaient pourtant pas de la mort de Kennedy, mais d'un accident qui avait eu lieu la veille au camp de manœuvre de La Courtine, dans le Massif Central. Un L-19 s'était écrasé, tuant le pilote et l'observateur. Et le pilote était mon copain de promo *Rapha*.

Peu après, Jean-Pierre et moi étions convoqués au bureau du commandant :

— *Faites vos bagages. Comme camarades de promotion du MdL Chibalon, vous êtes désignés pour être présents à sa mise en bière, assurer la veille du cercueil la nuit prochaine et assister à l'enterrement à Bordeaux. Dans une heure, un Broussard vous emmène à Clermont-Ferrand. Rompez !*

Ce fut dur de voir notre copain allongé dans son cercueil, la tête entourée de bandages. Son visage n'avait pas souffert. Nous l'avons veillé toute la nuit à tour de rôle, n'ayant en pensée que



▲ *Embarquement pour la France*

▼ *Le Charles-Plumier*



les moments que nous avons vécus avec lui, pour la plupart très drôles, car *Rapha* n'était pas de ceux qui engendraient la mélancolie.

À l'enterrement, on fit la connaissance de ses parents et on garda le contact avec « *Malaine* », sa mère. Plus tard, d'autres camarades de promo à qui l'on avait donné son adresse se manifestèrent, et, peu à peu, une belle chaîne d'amitié se construisit autour d'elle.

Plus tard, des éléments d'enquête ayant transpiré, on apprit que ce n'était vraisemblablement pas *Rapha* qui pilotait au moment du crash, lequel eut lieu lors d'un passage sur les trosols après la fin de la mission. L'avion possédait une double commande mais, en temps normal, le manche du passager était fixé sur la cloison latérale et les palonniers, désaccouplés, repliés sur le plancher. Or, tout était en place pour un pilotage du siège arrière et notre ami faisait équipage avec le lieutenant Mouton, un officier observateur-pilote. On imagine facilement que ce dernier a dû demander de prendre les commandes pour ce salut à risque et que la mauvaise visibilité vers l'avant depuis cette place a fait le reste : il a accroché un arbre, l'avion est parti en chandelle et retombé hors de contrôle.

Mon carnet de vol continuait à appeler à l'aide : 5 heures de L-21 en novembre et moins de 3 heures de L-19 en décembre. Le capitaine m'avait trouvé une occupation : dessiner en grand format, d'après un document tiré d'un livre, la coupe d'une turbine d'*Alouette*.

La fin de l'année arrivant, le capitaine S. - que nous appelions « *Gras-double* » -, chargé du personnel, me convoqua dans son bureau.

— *Maréchal des logis Bergèse au rapport, Mon Capitaine!*

— *Asseyez-vous, Bergèse.*

Il prit un moment, penché sur des feuilles étalées sur son bureau, probablement pour se donner de l'importance, puis?

— *Votre dossier est exemplaire. Bon élément. Aucun incident comme pilote.*

— *Mon Capitaine, j'ai si peu volé que ?*

— *Voler ! Voler ! Il n'y a que ça qui compte pour vous, les jeunes !*

— *Mais, je me suis engagé pour ça, Mon Capitaine !*

— *Souvenez-vous que vous appartenez à l'armée de Terre et que vous êtes avant tout un soldat ! Bien... Voilà : il faudrait vous inscrire pour passer le Brevet d'Arme d'Infanterie. Ensuite vous serez promu MdL-chef et vous partirez à Dax faire votre stage de pilote hélico.*

— *Mon contrat s'achève dans quatre mois et je n'ai pas l'intention de renouveler.*

— *Vous dites tous ça, mais au moment de partir, beaucoup se ravisent. D'accord, on verra ça dans trois mois !*

Pour moi, les dés étaient jetés. Il pouvait rester sur ses illusions. Inutile de prendre les chefs à rebrousse-poil. J'espérais bien voler encore un peu les quatre mois restants.

THE



Vers la démobilisation

Je ne saurai jamais si ce fut le résultat de mon entrevue avec le capitaine *Gras-double*, mais janvier 1964 fut un bon mois aéronautique pour moi. Volant alternativement sur L-18, L-21 et L-19, j'effectuais bon nombre d'entraînements et de vols techniques, ainsi qu'un défilé en formation sur la place Bellecour à Lyon, avec André Leniaud comme leader.

Je m'étais lié d'amitié avec un CPAP, Bernard Delétang, et celui-ci me donna un bon tuyau. Tous les jours, la mécanique du GALAT avait des vols techniques à faire, et elle ne les communiquait pour le tableau d'ordres que lorsqu'elle n'avait pas de pilotes sous la main. Faisant comme lui, je me précipitais tous les matins, dès mon arrivée, à la cahute de l'adjudant chef mécano. Bourru comme les chefs mécanos des films d'aviation américains, il trouvait toujours une raison pour nous engueuler. Puis il nous proposait une tasse de son café dont la bouilloire trônait sur le poêle.

— *Toi, t'es L-19, hein ? Alors tu prendras l'Hôtel Alpha à 11 heures pour un vol d'essai de 45 minutes.* »

Puis à Bernard :

— *Toi, le Parigo, t'es que L-18, hein ? J'en ai pas aujourd'hui. Si j'en ai un demain, je te le réserve !*

Je fis un bon mois de février. Pas mal de vols d'entraînement et des manœuvres avec trosols, principalement sur L-19, sans oublier les vols techniques.

Mais bientôt, la combine allait commencer à être connue et il y aurait de plus en plus de pilotes matinaux dans la cahute. Si l'on n'était pas dans les tout premiers et dans les bonnes grâces du maître des lieux, on n'avait guère de chances de décrocher un vol. Puis un jour, probablement saturé par tous ces « *cochers* » quémandeurs, il décida que c'était fini et que ce serait l'officier chargé des opérations qui désignerait les pilotes des vols techniques.

Ces vols techniques et d'entraînements étaient l'occasion de promenades sur la région, ma région. J'allais saluer la famille, et les amis. Je faisais des entraînements d'atterrissage à Aunasson, un petit terrain de vol à voile dans la vallée de la Drôme où j'avais fait mes début en planeur.

À Crest, je survolais la Maison d'Accueil et Lise (ma future épouse) me racontait ensuite que les enfants l'appelaient en courant vers les fenêtres du bâtiment : « *Tante Lise ! Viens vite ! Y'a ton chéri qui passe !* »

Sur ma carte, j'indiquais les chemins qui n'aboutissaient nulle part pour, un soir, arrêter la voiture à un endroit où on serait sûrs de n'être pas dérangés !

C'était finalement la belle vie, mais il fallait se faire une raison : ce serait probablement comme ça jusqu'à mon départ prochain : ou je rempilais ou il allait falloir se mettre au boulot !

Vers la fin mars, le capitaine Gras-double me convoqua. Je lui confirmai mon intention de ne pas me rengager.

— *Réfléchissez bien ! Ne faites pas comme les autres qui, une fois partis, reviennent la queue basse et pleurent pour qu'on les reprenne !*

Ma décision était prise depuis longtemps, et même si je devais vivre sous les ponts, je ne lui ferais jamais le plaisir d'implorer pour qu'on me reprenne.

Ma carrière de pilote ALAT s'acheva sur L-19 par une liaison sur Chambéry le 28 avril et un dernier entraînement le 29. Le 30, je rendis mon paquetage à la caserne et y effectuai les formalités de départ.

▼ *Dessin d'une turbine*



Épilogue

Douze ans plus tard, en 1975, devenu journaliste au bimensuel d'actualité aéronautique *Aviation Magazine International*, un de mes principaux reportages fut un panorama de l'ALAT avec interview du général O'Mahony et visite des bases de Phalsbourg, Valence et Dax.

En ma qualité d'ancien de la maison, j'y fus bien reçu, mais Dax restera particulièrement gravé dans ma mémoire.

À ma descente de la *Caravelle* à Biarritz, une *Alouette II* pilotée par un capitaine m'attendait. À mon entrée aux casernements, après le passage au poste de police, on traversait la salle des moniteurs où je retrouvai certains de mes camarades d'Algérie, tout étonnés de me voir arriver là en VIP, conduit chez le colonel par un capitaine !

Je reçus pour logement l'appartement réservé au général lors de ses visites. Un appartement devant la porte duquel il m'arrivait de passer la serpillière quand j'étais de corvée de nettoyage des couloirs et escaliers, quinze ans auparavant. Je l'imaginais confortable et coquet. Je fus déçu : il était spacieux mais spartiate !

Le photographe du journal étant indisponible, j'assurais aussi le reportage photo, ce qui me fournit l'occasion de voler sur les différentes machines de l'école.

Après la parution de l'article, le colonel de Bermondet de Cromières, commandant de l'ESALAT, eut la délicatesse d'envoyer à mon directeur, Roger Cabiach, une lettre lui disant tout le bien qu'il pensait de moi et de mon article. J'ai la photocopie de cette lettre sous les yeux et j'en suis encore extrêmement flatté. C'est la seule fois, dans ma toutefois brève carrière journalistique, que j'ai eu droit à de tels égards !

À cette même époque, j'étais en contact avec mes deux principaux anciens moniteurs : Bernard Couturier, devenu vendeur d'avions chez Robin à Toussus-le-Noble, et Pierrot « *Rangers* » Lapeyre, pilote de la *Gazelle* civile du charcutier Coudert basée à Saint-Quentin. Le premier me confia des convoyages d'avions Robin neufs et le deuxième me fit survoler Paris de Issy-les-Moulineaux à l'aéroport du Bourget. Depuis, Bernard a disparu sans laisser d'adresse mais j'ai toujours été en contact avec *Rangers* jusqu'à son décès à Mées le 14 mai 2009.

Une interview exclusive du général O'Mahony commandant de l'ALAT

Avec la mise en service du module anti-chars « Not » rattaché au hélicoptère SA-341 « Gazelle » et du système radar de campagne « Sparhawk », l'Aviation Légère de l'Armée de Terre est en train d'effectuer une transformation importante de son rôle dans le cadre de la guerre moderne. C'est un portrait de cette ALAT en train de mutation que nous vous proposons dans le reportage qui suit. Mais cette nouvelle doctrine d'emploi par l'Armée de Terre de son aviation armée concerne également jusqu'à quel point le général O'Mahony, commandant de l'ALAT et l'un des artisans de cette transformation, a bien voulu répondre.



"...un emploi massif de l'hélicoptère..."

— Le développement de l'hélicoptère n'a-t-il l'instrument privilégié de l'aéromobilité. Voulez-vous nous donner une définition de ce terme ?

— Au sens large, l'aéromobilité est l'utilisation de l'espace aérien proche du sol au profit de la manœuvre terrestre. Cette utilisation de la 3^e dimension s'appuie dans le combat moderne comme le seul moyen permettant l'engagement simultané des obstacles et des destructions et dans la profondeur au-delà des forces ennemies de 1^{er} échelon.

Il est exact qu'à travers cette définition très générale, différentes conceptions de l'aéromobilité se dégagent suivant les pays. Pour les uns, il s'agit simplement de transporter des hommes ou du matériel d'un point à un autre dans le cadre des lignes ennemies. Pour d'autres, l'aéromobilité permet la manœuvre rapide d'éléments tactiques dans le zone des combats. Pour d'autres encore, l'aéromobilité se limite à l'emploi d'hélicoptères armés de missiles dans un rôle anti-chars.

— Oui. Mais quelle en est la conception française ?

— La conception française est plus ambitieuse car elle se propose de conditionner des actions menées par des hélicoptères en vol (renseignement, tir) et des actions menées par des combattants déployés au sol, en vue d'obtenir un effet substantiel au niveau de la manœuvre des Grandes Unités. Elle exige un emploi massif des hélicoptères, dans des zones à leur mesure, et commande l'utilisation « en détail » des appareils, c'est-à-dire à la rigueur.

La finalité tactique de ces actions est la lutte antichars, mais la recherche de renseignement et le transport de troupes dans un cadre tactique figurent aussi parmi nos missions.

Pour nous, l'aéromobilité est donc une composante de la manœuvre terrestre à laquelle elle confère puissance et souplesse. Envisagée actuellement, uniquement du jour, elle doit, pour acquiescer sa pleine efficacité, être étendue aux conditions nocturnes. C'est l'objet d'études en cours.

— Cette conception de l'aéromobilité recouvre effectivement un domaine très large. L'hélicoptère devient un véritable engin de combat au même titre que le char. Mais comment concevoir, d'une part, une vision d'emploi massif, avec le coût des matériels, et d'autre part la nécessité de vous intégrer le plus possible à la manœuvre terrestre, avec les contraintes liées au vol et au tir par visibilité limitée ?

— Il est exact que l'emploi généralisé des hélicoptères est aujourd'hui limité par leur prix et par la difficulté de les engager lorsque les conditions de visibilité se dégradent. Il faut aussi noter que la possibilité pour l'hélicoptère de voler à vitesse réduite lui permet de se satisfaire de visibilité très limitée.

S'agissant des prix, il est incontestable que les hélicop-

ters sont de plus en plus chers, au fur et à mesure qu'ils sont dotés d'équipements de plus en plus élaborés. Notre souci est d'ailleurs de nous garder du perfectionnisme pour conserver à nos appareils la rusticité indispensable qui caractérise les matériels de l'Armée de Terre. Mais il faut reconnaître que le prix des engins sonnette tend à rejoindre celui des hélicoptères, et que parallèlement, pour ces derniers, les technologies nouvelles entraînent des coûts d'achat et d'exploitation en diminution sensible. Dans ce domaine, le dernier né de l'Aéropostale, le AS-260, est un exemple prometteur.

— Et le problème de la permanence ?

— C'est effectivement un vaste problème. Pour tendre vers une utilisation de nos hélicoptères 24 h sur 24 h, il faut agir dans les domaines du vol en IMC, du vol de nuit et du maintien en condition.

— Nous préférons déjà le vol en IMC hors conditions générales dans le cadre de la CAG et nous disposerons certainement d'un moyen de contrôle et de guidage permettant de le pratiquer dans un cadre opérationnel. Reste le problème du givrage. Il concerne les appareils du monde entier, sauf peut-être les matériels soviétiques. Pour le résoudre, il faut d'abord qu'engagent les efforts et les moyens. L'Aéropostale travaille activement la question et les essais qui viendront de se dérouler au Canada sur « Puma » sont encourageants. Techniquement, le dégivrage paraît matériel. C'est maintenant une question d'industrialisation et de financement. Mais j'ai bien espoir de voir les premiers « Puma » dégivrés dans l'ALAT avant la fin de la décennie. Le nuit est une autre contrainte dont nous devons nous affranchir. Au moment où les engins terrestres disposent de plus en plus d'équipements leur permettant de se déplacer, d'observer et de tirer de nuit, l'ALAT réfléchit à se relever et elle ne s'effraye pas d'accroître ses possibilités dans ce domaine. Le problème est complexe car, pas plus de nuit que de jour nous ne pouvons nous permettre de voler haut. Et puis, voler de nuit, c'est le fait de l'homme... nous nous employons à y répondre progressivement la nuit en étudiant des procédures de vol nouvelles et des équipements particuliers.

— Il n'y a pas que les conditions météorologiques, il y a également l'adaptation du matériel aérien aux conditions de combat terrestre.

— Oui, problème vital de la permanence, le maintien en condition de nos appareils, doit être adapté aux conditions de vie en campagne de l'Armée de Terre. De gros progrès ont été réalisés grâce à la conception modulaire des matériels et à l'accroissement des durées de vie.

Les critères que vous évoquez quant à la permanence

conditions, mais dans ce domaine, tout gain si faible qu'il apparaisse, peut avoir un effet décisif.

— L'ALAT est le principal utilisateur d'hélicoptères en France, et au niveau européen elle occupe une place importante tant en ce qui concerne la doctrine que le nombre d'appareils en service. Justement, vos hélicoptères vous paraissent-ils adaptés à l'emploi tel que vous l'avez défini, et quelle politique envisagez-vous de préconiser pour assurer la cohésion entre les matériels et la doctrine ?

— À l'exception du « Puma » qui a été construit à partir de spécifications élaborées par l'Armée de Terre, nos hélicoptères sont des appareils civils plus ou moins bien adaptés aux besoins militaires. Nos « Alouette » II, « Alouette » III et « Gazelle » se différencient des versions civiles que par le soutien de la sécurité et les équipements particuliers que nous avons installés. Ce sont, au demeurant, d'excellentes machines mais elles ne correspondent pas à la nécessité de disposer de véritables engins de combat, aptes à vivre et à survivre dans l'environnement sévère de l'Armée de Terre. À l'avenir, nos appareils devront être conçus et construits en tenant compte de cette exigence. Elle implique :

— L'augmentation de la permanence de notre disponibilité opérationnelle pour le combat. C'est l'axe de notre question précédente. Je n'y reviens pas.

— La diminution de la vulnérabilité des appareils. Ceci peut être obtenu en adoptant des procédures de vol particulières, ce que nous appelons le vol tactique qui, en particulier, se rapproche davantage des évolutions de la jeep que de celles de l'avion. Cela suppose une machine possédant un certain nombre de qualités, notamment ce type de vol.

— De quoi s'agit-il plus précisément ?

— Il s'agit de réduire les signatures (radio, IR, acoustique) de nos appareils, de protéger les organes vitaux et l'équipage, d'accroître la maniabilité au sol et les possibilités de camouflage, etc.

L'interprétation des chances de survie de l'équipage et même l'emploi, l'appareil est adapté. Cela suppose une étude particulièrement soignée des structures et des équipements.

Enfin, la nécessité d'atténuer notre dépendance d'importations conduit à adapter des équipements particuliers dont l'intégration à la machine doit être pensée dès le stade de la conception. Pour l'avenir, il s'agit de bâtir un hélicoptère autour d'un système d'armes et non plus d'adapter un équipement à un appareil existant. Voilà, en bref, comment l'envisage l'évolution des appareils de l'ALAT. J'ai à l'esprit le souci constant de disposer d'appareils rustiques, car le combat moderne exige la vie en campagne, mais aussi capable d'intégrer les progrès technologiques leur permettant d'accroître leur efficacité.

— En tant que général commandant l'ALAT, comment voyez-vous l'avenir ?

— S'agissant des matériels, tous les outils que je viens d'évoquer sont bien pris en compte par les directions techniques compétentes et les constructeurs. Des réponses positives devraient donc être apportées pour peu que les moyens financiers soient dégagés.

S'agissant de la doctrine, je constate que l'importance de l'aéromobilité n'est pas contenue dans l'Armée française. Mais, de gros efforts sont faits pour rendre son intervention plus significative. C'est ainsi que dans le cadre de la réorganisation de l'Armée de Terre de nouvelles unités ALAT, plus étoffées, seront mises sur pied.

S'agissant enfin des personnels, nous n'avons pas de problèmes de recrutement. De nombreux jeunes s'engagent dans l'ALAT, armés et rapidement formés par cette synthèse entre les techniques les plus récentes et le contact des réalités de la vie en corps de troupe. Flottilles, régiments, spécialisés divers, ils sont tous d'expérience qualifiée. Les gars algériens, d'Algérie, voire d'Indochine (il y en a encore) leur apportent leur expérience et leur passion du métier.

Le général commandant l'ALAT a donc de bons motifs pour être raisonnablement optimiste.

Reportage pour Aviation Magazine



LE CORONEL

N° 62/S.P.

DAN, le 17 Juin 1976

Monsieur le Directeur de la Rédaction
d'Aviation Magazine
40, Rd des Batignolles

75017 - P A R I S -

Monsieur le Directeur,

A la lecture du numéro 604 d'Aviation magazine, j'ai pu apprécier la large place que vous avez donnée dans vos colonnes à l'ALAT et tout particulièrement à l'E.S.ALAT que j'ai l'honneur de commander.

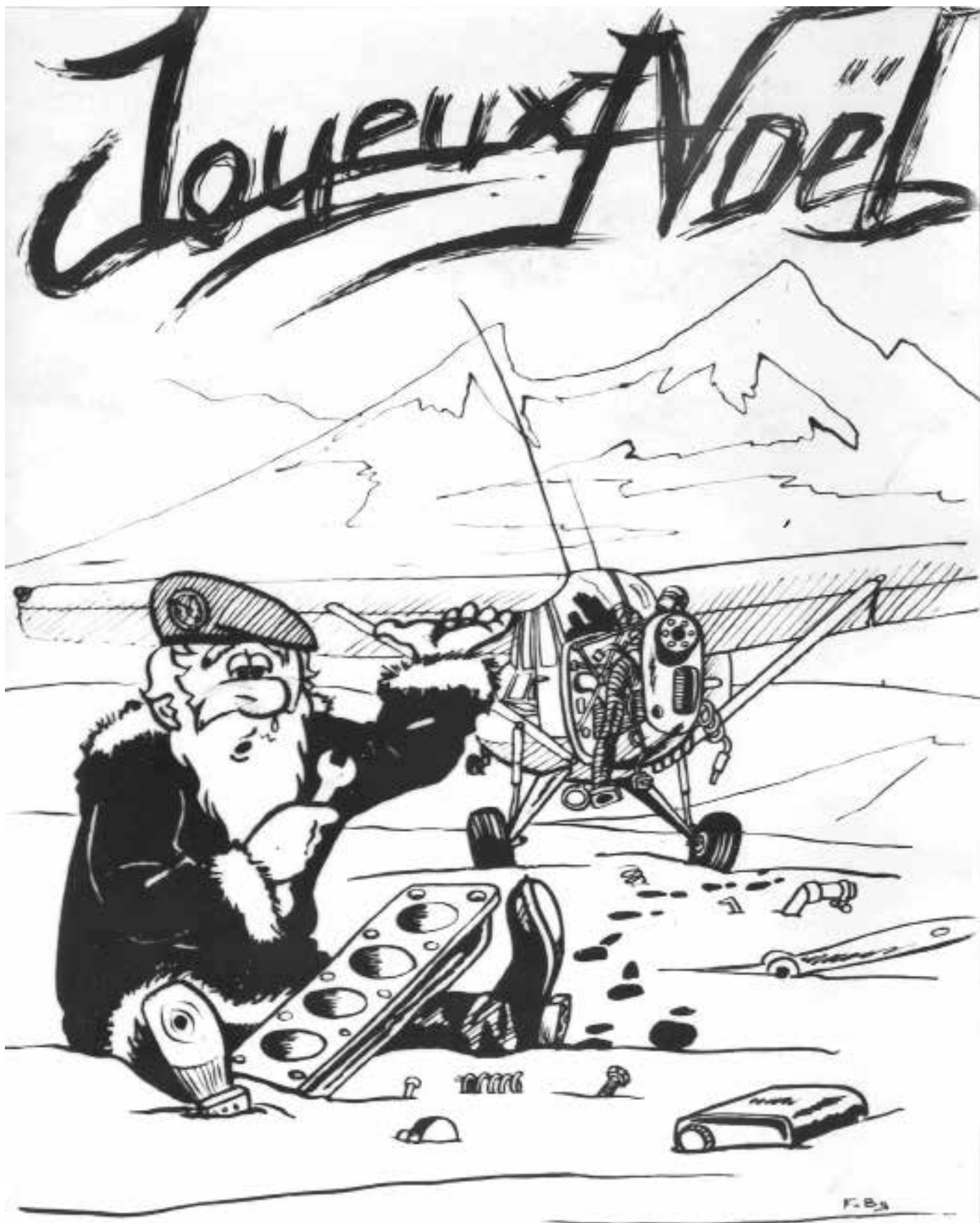
Habituellement, la revue est consultée par mes cadres à la bibliothèque de l'Ecole. Etant donné la teneur exceptionnelle de ce numéro, je souhaiterais pouvoir commander une vingtaine d'exemplaires de ce magazine aux conditions que vous voudrez bien me fixer.

Je profite de l'occasion qui m'est donnée pour vous dire l'excellente impression que nous a laissé votre sympathique collaborateur monsieur Francis BERGESE. Très au fait de tous les problèmes aéronautiques, il a su avec beaucoup de tact et de discrétion prendre les contacts qui lui ont permis de produire un article sans erreur et richement illustré.

Restant à votre disposition pour tout nouveau reportage, veuillez croire, Monsieur le Directeur, en l'assurance de mes sentiments distingués.

Colonel de HERMONDET de CROQUIERES.

Lettre du commandant de l'ESALAT à Aviation Magazine



— VOUS ALLEZ VOIR QUE JE VAIS ÊTRE EN RETARD !



Ce document est en grande partie extrait du livre de Francis Begèse : *Une vie de dessin et d'aviation* paru aux éditions Idées + Passion BD en 2010

