

# Pilote de l'ALAT



**Gérard Politis**



# PROLOGUE

*Cher Gérard, tu as connu les trois Armées : tout d'abord la Marine en 1957 à quatorze ans à l'École des Pupilles de la Marine, puis l'armée de l'Air avec un stage pilote au Canada et ensuite l'armée de Terre avec l'ALAT.*

*Ta carrière dans l'ALAT a été longue. Tu a sillonné l'Algérie comme pilote du GALAT 3 en effectuant tous les types de missions. Chose rare, tu y as vécu en famille, tu as été un témoin privilégié et tu nous rapportes avec sincérité ce qui s'y passait. Rentré en métropole, qualifié IFR, tu as parcouru la France dans tous les sens en pilotant tous les types d'avions. Organisateur et méticuleux, tu as rempli consciencieusement des tâches administratives fastidieuses te permettant de connaître les rouages de l'ALAT. Merci Gérard de nous faire vivre ta passion, notre passion, avec acuité, en révélant des moments que beaucoup d'entre nous avons vécus, mais que nous ne saurions pas narrer avec ton talent.*

Pascal Hamès, président de l'Amicale des Anciens de l'ALAT Languedoc-Roussillon



*Gérard Politis en Nord 3400*

**Mise en pages par Pierre Jarrige**



Pierre JARRIGE

[www.aviation-algerie.com](http://www.aviation-algerie.com)

Septembre 2024

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

# Sommaire

## *Prologue*

<b>L'ALAT</b> .....	<b>1</b>
<b>Dax</b> .....	<b>2</b>
<b>Châlons-sur-Marne</b> .....	<b>6</b>
<b>Le stage pilote</b> .....	<b>8</b>
<b>Convoyage par l'Espagne</b> .....	<b>20</b>
<b>L'Algérie</b> .....	<b>30</b>
<b>Les liaisons</b> .....	<b>34</b>
<b>Le Sud</b> .....	<b>38</b>
<b>Le courrier</b> .....	<b>48</b>
<b>Entraînement opérationnel</b> .....	<b>44</b>
<b>Bir-Rabalou</b> .....	<b>48</b>
<b>Saïda</b> .....	<b>52</b>
<b>Blida-Chréa</b> .....	<b>62</b>
<b>Surveillance des plages</b> .....	<b>64</b>
<b>Philippeville</b> .....	<b>66</b>
<b>Vols divers</b> .....	<b>68</b>
<b>Touggourt</b> .....	<b>70</b>
<b>Les méfaits de la climatisation</b> .....	<b>74</b>
<b>Bizerte</b> .....	<b>76</b>
<b>L'aiguille dans une meule de foin</b> .....	<b>80</b>
<b>L'OAS</b> .....	<b>81</b>
<b>Le stage hélicoptère</b> .....	<b>82</b>
<b>La permission</b> .....	<b>88</b>
<b>Encore des convoys</b> .....	<b>90</b>
<b>Remorquage de «<i>Biroute</i>»</b> .....	<b>96</b>
<b>La Chiffa</b> .....	<b>97</b>
<b>Rapatriement express</b> .....	<b>98</b>
<b>Retour en France</b> .....	<b>100</b>

<b>Vols en France .....</b>	<b>106</b>
<b>Cannes .....</b>	<b>108</b>
<b>Dax .....</b>	<b>110</b>
<b>Châtelleraut .....</b>	<b>114</b>
<b>Le stage moniteur .....</b>	<b>116</b>
<b>Aventures diverses .....</b>	<b>124</b>
<b>Pannes en tout genres .....</b>	<b>125</b>
<b>Retour de Toulouse .....</b>	<b>126</b>
<b>La routine, toujours la routine .....</b>	<b>128</b>
<b>Tarbes .....</b>	<b>129</b>
<b>Le stage IFR.....</b>	<b>130</b>
<b>Percée GCA à Dijon .....</b>	<b>132</b>
<b>1<sup>er</sup> GALAT à Satory .....</b>	<b>134</b>
<b>1er GALAT aux Mureaux .....</b>	<b>136</b>
<b>Thoiry .....</b>	<b>138</b>
<b>Givrage .....</b>	<b>139</b>
<b>Brest .....</b>	<b>140</b>
<b>Drame .....</b>	<b>142</b>
<b>Tour de France .....</b>	<b>146</b>
<b>Épilogue .....</b>	<b>148</b>
<b>Sigles .....</b>	<b>150</b>

*Les photos de ce livre sont de : ALAT.fr, Anciens-Aérodromes.com, Amédée Arzel, Marc Bonas, François Boutet, Yves Breteau, Jacques Cabanes, CDHA, Serge Chaminade, Bernard Charles, Bernard Charmetant, André Chauvière, Louis Chupin, Claude Clochard, Alain Crosnier, Jean Davanne, Florence de la Personne, Jean-Marcel Delville, Claude Denariez, Denoël, Henri Gantès, Jean-Yves Grillon, Pierre Jannot, Pierre Jarrige, Jean-Claude Lacour, Vincent Lassus, Yves Le Bec, Claude Le Bihan, François Malnoy, Michèle Pignède, Gérard Politis, Bernard Prop, Christian Puech, Émile Reich, Henri Riotte, Claude Segard, Arthur Smet, Yves Soudit, Jean-Marie Subra, Pierre Tabart, Claude Totereau, Marcel Vervoort, Georges Vieville et Firmin Voisin.*

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

**ALAT.fr**

**unaalat.fr**

**aaalat-languedoc-roussillon.fr**



# L'ALAT

Le 1<sup>er</sup> juin 1959, je me présente en « *tenue bourgeoise* » à l'ESALAT à Dax, dans les Landes. J'y fais la connaissance de cinq compagnons issus comme moi d'autres armées, l'un de la Marine et les autres de l'armée de l'Air. Nous devons tous les six effectuer notre entraînement ensemble et sommes réunis pour un fichu bout de temps. Las ! L'un d'entre nous, le « *Marin* », ne va pas nous suivre, éliminé pour raisons médicales du stage pilote. Nous le retrouverons durant notre entraînement comme instructeur radio. Car, destinés aux opérations de maintien de l'ordre en Algérie qui à ce moment là battent leur plein, les postes de radio de campagne HF qui équipent nos appareils et permettent la communication avec les troupes au sol ne doivent présenter aucun secret pour nous. Non plus d'ailleurs que les postes montés en série sur les avions pour correspondre avec les tours de contrôle et autres PC opérationnels.

En moins de temps qu'il n'en faut pour le dire, nous nous retrouvons en kaki avec, sur la tête, ce béret bleu qui nous distingue des autres corps et auquel nous allons sérieusement nous attacher. Retraités et en civil, nous y tiendrons toujours autant car, dans nos réunions d'Anciens, ce sera le seul lien visible de notre appartenance à l'ALAT. Juste retour des choses, justice immanente et tout ce que vous voudrez. Car qu'est-ce que j'avais pu critiquer les « *biffins* » avant ce jour ! « *Tiens, un biffin !* », « *Encore en biffin !* », « *C'est du travail de biffin !* ». Petite guerre de clocher pas bien méchante et commune à toutes les armées ! Eh bien ! Je dois avouer que les biffins ne sont pas si mal que ça. Au demeurant, je ne suis pas concerné. Les biffins ne sont-ils pas, en fait, les Fantassins et non les Artilleurs ? (j'ai déjà l'esprit de corps). Car nous sommes Artilleurs. Maintenant, nous allons pouvoir brocarder les « *Gonfleurs d'hélices* » en tenue bleu marine !

▼ *L'entrée de la base de Dax*



# Dax



ESALAT

Je ne dirai pas que l'École de Dax est somptueuse mais, dans ma déjà relativement longue carrière, j'ai connu pire, Ô combien ! Le casernement (aujourd'hui, on dit l'hôtel) est un ancien séminaire (dont le nom est resté) très agréable au milieu duquel est entretenu un beau jardin ayant un patio en son centre dont le jet d'eau rafraîchit agréablement les lieux durant les longues chaleurs de l'été.

Ce jardin est encadré d'arcades comme un cloître sur lesquelles donnent des bureaux, le bar des sous-officiers et le mess. Accolés à ce patio, se trouvent la chapelle et la salle de cinéma où des films commerciaux sont présentés régulièrement à l'intention des « célibataires » logeant sur place. Les autres rentrent chez eux après le travail, mais peuvent venir en famille assister aux séances s'il le désirent. Des films à caractère didactique sont aussi projetés dans le cadre des cours. Cette salle sert aussi de temps en temps d'amphithéâtre pour l'instruction. De l'autre côté du patio, se trouve la grande salle de la bibliothèque. C'est là que le colonel commandant l'École remet les Ailes à la fin du stage au cours d'une petite cérémonie.

La salle à manger est vaste et fraîche et l'on y mange fort bien. Il est vrai que nous sommes dans les Landes. *No comment !* Je dois avouer que si je dois excepter l'École des Pupilles (nous étions au lendemain de la guerre), j'ai généralement toujours très bien mangé dans l'Armée, que ce fut la Marine, l'armée de l'Air ou l'armée de Terre.

Dans cette salle à manger, je suis un jour hélé par un stagiaire gendarme du stage hélicoptère. Il s'agit d'un ancien de l'École des Pupilles de la Marine qui me reconnaît. Nous étions dans la même compagnie à Bertheaume ! Le Séminaire comporte trois étages, les chambres des officiers et sous-officiers stagiaires à un étage, les cadres à un autre. Ces chambres, très bien entretenues, sont des chambres de deux personnes. Un lavabo permet les ablutions élémentaires. Plusieurs douches se trouvent sur les paliers. Le parquet est ciré, la propreté règne partout et cela n'a rien à voir avec les trop célèbres casernes de Courteline !

Dans un premier temps, nous sommes destinés à suivre un stage d'information d'Artillerie à Châlons-sur-Marne (aujourd'hui Châlons-en-Champagne). En attendant le début de ce stage, et possédant les connaissances aéronautiques suffisantes, comme il faut bien nous employer quelque part, je suis affecté avec un autre de mes camarades à la tour de contrôle. Durant un quart d'heure environ, vingt à vingt-cinq avions avec moniteurs ou en solo partent en même temps. Nous sommes relativement tranquilles ensuite de quarante à quarante-cinq minutes durant lesquelles



▲ *L'aérodrome de Dax*

▼ *Les avions à Dax*



nous n'avons affaire qu'aux décollages des avions de service (liaisons, essais) puis, les premiers partis le matin reviennent, changent d'élève et repartent tandis que les derniers partis continuent de rentrer, changent d'équipage à leur tour et repartent pour une heure. Et ainsi de suite chaque quarante-cinq minutes. Petite accalmie le midi (relative aussi, celle-là) et la noria recommence après le repas. Il faut avoir des yeux partout et la responsabilité est grande si l'on considère que nous avons en charge chaque appareil depuis son appel radio sur le parking avant qu'il ne roule pour rejoindre la piste pour les départs, et à partir de son entrée dans le circuit de piste et jusqu'à l'arrêt complet de son moteur sur le parking pour les retours. Notre travail (comme le travail de chaque tour de contrôle), consiste à espacer chaque avion dans le tour de piste afin d'éviter les « abordages » (collisions) et faire en sorte que deux avions ne se trouvent pas en même temps sur la piste, l'un au décollage et l'autre à l'atterrissage par exemple. J'ai vu le cas se produire entre un Stampe au décollage dont la vue vers le haut était gênée par son aile supérieure et un avion classique à l'atterrissage dont la vue vers le bas était gênée, elle, par le plan inférieur. Heureusement l'avion à l'atterrissage a vu in extremis l'autre avion et a pu remettre à temps les gaz. Mais d'autres cas se sont terminés plus dramatiquement. Nous avons une situation privilégiée pour voir ce qui peut parfois échapper aux pilotes (ou parfois aux élèves). L'utilisation d'un langage codé est indispensable pour éviter les confusions à la radio. C'est pourquoi on entend souvent les militaires prononcer les mots « *affirmatif* » pour « *oui* » ou « *entendu* » et « *négatif* » pour « *non* » ou « *refusé* ». L'habitude est telle qu'à la longue cela devient une seconde nature, presque un langage maternel !

Ce travail est bien plus passionnant qu'un travail de bureau ou même de link-trainer (brevet que j'eus par la suite par équivalence avec celui de l'armée de l'Air avec le numéro 15 pour l'ALAT).

▼ *L-18 sur la campagne dacquoise*







▲▼ *Le «Séminaire»*





# Châlons-sur-Marne

L'ALOA (Aviation Légère d'Observation d'Artillerie) a été créée pour régler les tirs de l'Artillerie, dans le droit fil des compagnies d'aérostiers qui effectuaient le même travail en ballon captif. Leur base principale se situait à Royalieu, près de Compiègne, là même où peu d'années auparavant j'avais fait l'instruction aux jeunes recrues de l'armée de l'Air. L'ALAT qui lui a succédé est restée d'obédience Artillerie. Elle l'est encore de nos jours (aujourd'hui, elle est devenue une Arme à part entière). Le personnel est recruté parmi le personnel d'active de toutes les armes. Ceux-ci continuent d'appartenir à leur arme durant toute leur carrière au sein de l'ALAT, y compris bien entendu les Artilleurs. Mais tout le personnel arrivant de l'extérieur (recrutement civil ou provenant d'autres armées comme c'était notre cas) est versé systématiquement dans l'Artillerie. Pour les puristes, les écussons de revers de veste et de bras ainsi que les gilets d'armes sont rouges. Les engagés vont au CISALAT (Centre d'Instruction) de Nancy faire leurs classes puis sont ensuite dirigés vers les différentes écoles de spécialisation de l'ALAT, Dax pour les pilotes.

Donc, nous qui arrivons d'autres armées, sommes incorporés d'office dans l'Artillerie. Et un Artilleur, ça doit avoir vu des canons au moins une fois dans sa vie ! C'est pourquoi nous partons faire un stage à Châlons-sur-Marne où se trouvait l'École d'Application de l'Artillerie. Nous sommes pris en subsistance par le Peloton Avions de l'École et avons là notre premier contact avec les pilotes brevetés dont la plupart ont fait un ou plusieurs séjours en Algérie. Nous obtenons donc des informations de première main. Le « *Marin* » de notre petit détachement doit profiter de notre séjour pour passer les examens militaires permettant de passer sergent-chef - ou plutôt maréchal des logis chef, car l'origine de l'Artillerie est la Cavalerie, il va falloir s'y faire, et adjudant. Entre parenthèses, ce camarade « *Marin* » finira commandant. Nous autres, de l'armée de l'Air, possédons déjà cet examen sous un autre nom. Le nom changera, mais l'examen de l'armée de Terre nous sera attribué par équivalence. Nous ne sommes là, en somme, qu'à titre d'information. Notre principale activité consiste à participer à des marches et à des écoles à feu au camp de Mailly. Nous sommes mélangés aux recrues de l'Artillerie. Nous faisons ainsi connaissance avec les 105 automoteurs, des obusiers sur châssis de chars. Et nous nous pavanons en ville et jusqu'au champ de tir à la tourelle de l'engin, en qualité de chefs de char. Expérience aussi amusante que bruyante. Nous effectuons également avec les recrues des marches de quinze kilomètres avec les sacs à dos et les parcours du combattant. Je dois reconnaître que ces deux activités ne sont ni amusantes ni bruyantes car nous gardons notre souffle. Il est remarquable de noter comme le moral peut différer selon qu'on est recrue (de fatigue, nous l'étions assurément !) et qu'on est là contre son gré, ou que l'on est là, je dirai presque en dilettante, sachant que rien d'important ne peut de toute façon découler du déroulement de notre stage. Par surcroît, nous sommes sérieusement motivés et, ma foi, s'il faut en passer par là avant de revoler, après tout, pourquoi pas.

Durant ce stage, nous pouvons faire venir nos épouses. Des pensions de famille tout à fait abordables pour notre paye de sergent nous accueillent en ville et la vie à Châlons est bien agréable. La ville et ses environs incitent à pas mal de visites touristiques. Comme nous sommes libres en dehors des heures de travail, nous nous adonnons tout à loisir au tourisme. Nous visitons notamment cette curiosité qu'est la cathédrale de l'Épine. C'est un bastion gothique presque en pleins champs à un carrefour de routes, n'ayant comme voisinage immédiat qu'un ou deux petits villages s'étirant le long de la route nationale. Une église aurait eu sa place en ce lieu. Mais une telle cathédrale, c'est pour le moins bizarre.



*Prise de contact avec un automoteur de 105*

# Le stage pilote

Notre séjour à Châlons terminé, nous sommes reconnus Artilleurs à part entière. Nous retournons à Dax et nous regagnons notre tour de contrôle dans l'attente impatiente du jour J. Et celui-ci arrive enfin.

Le matériel sur lequel nous allons voler diffère sensiblement du T-6 dont il n'a ni le poids, ni la relative complexité. ULM avant l'heure, c'est un avion de 350 kilos tout en toile, le Piper *Super-Cub* L-18. Mon premier moniteur est lui aussi un transfuge de l'armée de l'Air dont il arbore fièrement le macaron de pilote sous ses Ailes de l'ALAT sur son uniforme kaki. C'est un très brave homme d'adjudant-chef qui me rappelle un peu Marcel Doret physiquement. Il pèse 120 kilos ! Tant qu'il est derrière moi dans l'avion, tout se passe bien. Le pilotage du Piper n'est quand même pas trop difficile après plus de cent heures de T 6, surtout si bien lesté. J'ai déjà volé sur plus lourd. Mais plus léger ! Le jour du lâcher, imaginez un cerf-volant biplace délesté tout d'un coup de 120 kilos en place arrière ! Tout change. Pas seulement le poids mais aussi le centrage. Et cela est important ! Ce n'est plus le même avion. Le décollage ne pose pas vraiment de problème majeur. Bien au contraire; il s'en trouve même hautement facilité. Mais l'atterrissage ! On a presque besoin d'une mitrailleuse pour m'aider à redescendre ! Mais de mémoire d'aviateur, on n'a encore jamais vu un avion rester en l'air. Il finit toujours par se poser et c'est ce qui se passe. Mais j'ai beaucoup de mal. J'ai peur un instant de ne jamais y arriver ! Je ne garde pas longtemps ce moniteur atteint par l'âge de la retraite. Il part comme chef pilote à l'aéro-club d'Aïn-Témouchent, en Algérie. Il est vite remplacé par un sergent-chef que j'aurai jusqu'à la fin de mon stage. Grâce lui soient rendues ici, car s'il est intransigeant, il réussira à faire de ses élèves de pas trop mauvais pilotes et je l'en remercie.

Je n'éprouve aucune difficulté quant aux cours théoriques que j'ai déjà vu presque trois fois : à Aulnat, au Canada (en anglais, mais c'étaient les mêmes cours) et au stage de moniteur link-trainer. Un petit plus cependant, très important sur avions légers : la technique du vol en montagne. C'est l'étude spécifique de l'aérologie en région montagneuse, ainsi que les différentes astuces pour pénétrer au sein des montagnes et descendre au fond des vallées, ce qui n'est pas une évidence, surtout lorsque le vent souffle fort ! Il m'arrivera, en Algérie, de m'y reprendre à quatre fois pour plonger au cœur d'un djebel, en démarrant chaque tentative à des altitudes chaque fois plus élevées. Assurant la relève d'un autre avion et sachant la chose possible (puisque ayant l'autre appareil en vue) l'avion, emporté par le maelström d'un violent courant rabattant, s'enfoncera à chaque fois que je tenterai de franchir la paroi.

Je n'ai aucune intention de faire ici un cours sur l'aérologie. Mais il est intéressant de savoir qu'en montagne, le vent (qui n'est que de l'air en mouvement) ne pénètre pas la muraille rocheuse. C'est une évidence. Donc au contact de la paroi, il monte, propulsé parfois violemment, d'où courant ascendant. Pris dedans, un avion léger ne risque que de monter au-dessus des crêtes. Ce n'est pas trop grave. Il suffit de réduire le moteur et de plonger. Souvent, on monte quand même. De l'autre côté, passé le sommet, l'air redescend, parfois très vite, provoquant un rabattant (une « *dégueulante* » en jargon aéronautique). Le pilote pris là-dedans vit parfois l'enfer. Si la vitesse du courant rabattant est supérieure à la vitesse ascensionnelle de l'appareil, il risque d'être plaqué au sol comme un fétu de paille sans pouvoir rien faire. Il y a évidemment une technique pour aborder la montagne. Et c'est ce que nous devons apprendre. D'abord en théorie, puis en pratique à la fin du stage. Nous y reviendrons. Ceci pour les courants dynamiques. Mais il y a aussi les courants



▲ *L'alignement des Piper L-18 à Dax*

▼ *Cessna L-19 à Dax*





thermiques. L'air se réchauffe au contact de certaines parties du sol. Pas de toutes, ça serait trop facile ! Cela varie en fonction de la couleur du sol, de sa composition (eau, voies ferrées chauffées par le soleil), etc. Allégé et dilaté, l'air forme alors une bulle d'air chaud qui monte : courant ascendant. Parvenue à une altitude plus froide elle se refroidit et redescend, d'où rabattant. Si le dynamique se voit bien, grâce aux fumées ou à la direction des nuages (dont on voit le déplacement de l'ombre sur le sol), à l'inclinaison des arbres, il faut un œil exercé pour deviner le thermique en observant le sol. En effet, un sol clair réfracte la chaleur alors qu'un sol sombre l'absorbe, créant ainsi des courants. Le mélange de ces combinaisons engendre le thermodynamique. La bulle d'air chaud qui monte crée un courant d'air au sol qui va encore engendrer des courants. Tout ceci peut paraître rébarbatif (ça l'est en réalité). Mais c'est très important à connaître pour la sécurité du vol en montagne. De plus, ces courants bien utilisés permettent de voler sur une pente de montagne sans presque consommer de carburant. L'inverse est aussi vrai. Il peut arriver qu'un avion tombe en panne sèche après trois heures de vol alors que son autonomie normale est de quatre ou cinq heures. Cela est rare en plaine. Mais nous travaillerons en montagne et selon que nous évoluerons sur un flanc au vent ou sous le vent la différence d'autonomie sera énorme. Lorsqu'on a bien assimilé tout cela, on peut se lancer dans le vol à voile.

Au début, après le lâcher qui intervient dès qu'on sait décoller et poser l'avion, le travail est extrêmement fastidieux. Il consiste en tenue machine pure. Nous devons, pendant une heure, changer sans cesse d'assiette, passant de la montée au palier, du palier à la descente, de la descente à la montée, etc. Tout cela en adaptant le régime moteur ad hoc de manière à ce que le régime de montée soit affiché en montée avec la vitesse correspondante, de même pour chaque changement d'assiette. Il faut avouer que c'est là un travail très contraignant et nous finissons parfois par tout mélanger et ne plus rien savoir faire. D'autant qu'il faut maintenir le cap et que sur un avion à hélice, c'est très difficile. Sur un avion à réaction, ce n'est pas du tout la même chose. Il n'y a pas de couple gyroscopique ni de souffle hélicoïdal, à ma connaissance. En effet, l'hélice qui tourne dans un certain sens se comporte comme un gyroscope. Et essayez de faire changer l'orientation d'un gyroscope de la taille d'une hélice qui tourne à deux mille cinq cents tours à la minute ! Une expérience très simple consiste à faire ce petit exercice avec une roue de vélo que l'on tient à deux mains par le moyeu. Une main de chaque côté, on fait tourner la roue le plus vite possible. Essayez dans ces conditions de faire bouger la roue dans n'importe quel sens (haut, bas, droite ou gauche) et vous aurez de sérieuses surprises ! Vous verrez comme c'est amusant. Eh bien, avec une hélice, c'est exactement la même chose, à ceci près que le diamètre de ce gyroscope est de beaucoup supérieur à celui de la roue de bicyclette et qu'il tourne infiniment plus vite ! Ensuite, on enchaîne les évolutions montée-descente-palier en compliquant l'exercice par des virages. On passe d'un virage en montée à gauche à une descente en virage à droite, par exemple. Là aussi, l'hélice se rappelle à notre bon souvenir. Et différemment selon que l'on tourne à droite ou à gauche et que l'on met des gaz ou qu'on réduise le moteur. Bref, je ne veux pas entrer dans trop de détails techniques, mon propos n'étant pas de faire ici un cours de mécanique du vol, mais ce n'est pas vraiment amusant. On finit par saturer sérieusement. On perd pied et on ne peut plus rien assimiler. On se dit que ça y est, que c'est encore fichu. Alors il faut s'accrocher et cela passe comme c'est venu. En principe, cela ne revient plus.

Puis on passe à d'autres exercices déjà plus attrayants. Les vols en solo sont très fréquents. Il s'agit en premier lieu des entraînements à l'atterrissage. Trois ou quatre petits terrains satellites disséminés au milieu des pins dans lesquels ils font de profondes saignées nous accueillent pour travailler les atterrissages et décollages sans trop congestionner le terrain mère. Je connais le





▲ Nord 3400 à Dax

▼ NC 856 Norvigie à Dax



travail des contrôleurs pour l'avoir pratiqué et comprends parfaitement qu'ils préfèrent nous voir travailler ailleurs que chez eux ! Nous faisons une heure ou deux de tours de piste (décollage, circuit de piste, présentation, atterrissage, roulage jusqu'à l'entrée de piste, redécollage et ainsi de suite) ce qui remplit bien la demi-journée ! Et à Dax, qui est notre Académie, il faut faire du travail académique. Nous devons déterminer le point du circuit de piste appelé « *étape de base* » où nous réduirons les gaz. Nous ne devons pas y retoucher avant d'avoir touché la piste là où nous avons décidé de la toucher. On appelle ça la précision à l'atterrissage. Ça ne vient pas à la première heure de vol ! Viennent ensuite les exercices de panne. Nous nous présentons vertical terrain à 2 500 pieds perpendiculairement à la piste. Là, le moniteur coupe les gaz. Nous devons prendre immédiatement la pente correcte de descente, application directe des exercices d'évolutions que nous venons de voir. En gardant cette pente constante, il faut toucher le sol à l'endroit exactement désigné par le moniteur, en principe les numéros figurant à l'entrée de piste. La seule possibilité que nous avons de nous rallonger ou de nous raccourcir pour poser les roues au bon endroit est de jouer sur les évolutions que nous faisons plus ou moins larges ou serrées. Il arrive aussi que le moniteur coupe le moteur en circuit de piste ou en exercice dans la nature sans prévenir (après avoir repéré toutefois un terrain de secours acceptable auparavant, bien entendu). Il faut alors choisir un terrain à toute vitesse (de préférence le même que celui que le moniteur a choisi) et s'y poser en sécurité. Nous n'avons guère de temps pour réfléchir. En fait, l'instructeur remet les gaz à quelques mètres du sol, lorsqu'il est sûr d'avoir le terrain sans problème. Mais il arrive que l'on poursuive l'atterrissage jusqu'au bout. On redécote alors sitôt les roues posées. Tout cela nous habitue à nous poser en toute sécurité dans la campagne en cas de panne ou d'incident, dégradation de la météo, par exemple. Ensuite, nous nous entraînons à la navigation à vue car le stage comporte un examen de navigation de 350 kilomètres avec cinq atterrissages et pointage sur cinq terrains différents (même exercice que pour l'examen civil). Ces exercices de navigation se font carte sur les genoux. Et lorsque cela ne va pas (il arrive qu'on s'assoupisse, avec la chaleur et un trop bon repas), le moniteur défait son manche de double commande et nous en assène un bon coup sur le casque pour nous réveiller. Le résultat est instantané ! Mais par la grâce des courants thermiques au-dessus des pins qui sont une énorme chaudière, nous nous endormons rarement, secoués méchamment que nous sommes comme de légers cerfs-volants. La progression va bon train. Il faut dire que nous n'avons pas de temps à perdre. La condition *sine qua non* de notre admission en école de pilotage est de faire acte de volontariat pour l'Algérie à l'issue du stage. Nous sommes engagés volontaires et il est normal que nous partions à la place d'appelés, de rappelés ou de maintenus qui préfèrent rester en métropole. D'élèves-pilotes débutants, nous devenons vite des élèves-pilotes confirmés. Mais attention, un dicton de chez nous ne dit-il pas : « *À cent heures de vol, on croit tout savoir. À cinq cents heures, on sait tout. À mille heures, on s'aperçoit qu'on ne saura jamais rien* ».

L'épreuve de navigation en solo terminée, nous effectuons un stage en montagne qui se déroule à Saillagouse dans les Pyrénées-Orientales. Ce stage, très relaxe, est plutôt un stage de décontraction, une espèce de récompense de fin de stage, tant pour nous, d'ailleurs que pour nos instructeurs. Nous y apprenons pas mal de choses essentielles, comme de nous faufiler dans des gorges en choisissant la bonne pente. Car si sur un versant, ça monte grâce au vent, ça descend sur l'autre à cause du vent. D'où la nécessité d'avoir bien retenu les cours d'aérologie suivis à Dax. Rien ne valant l'expérience, et celle-ci ne s'acquérant que sur le terrain en conditions réelles, nous avons à Saillagouse un terrain de choix pour nous familiariser avec les mystères des évolutions entre les parois rocheuses, avec des moniteurs hautement qualifiés. Nous aurons beaucoup de travail en montagne, en Algérie. Nous nous y préparons donc.



▲ ▼ *Stampe SV4 à Dax*



Le terrain n'étant qu'une petite bande de terre roulée sur laquelle on a posé des plaques métalliques perforées, du « PSP ». Ce sont elles qui équiperont la plupart des terrains de campagne sur lesquels nous serons appelés à nous poser plus tard (abord des postes, terrains de secours, détachements provisoires, etc.). Ces plaques qui sont une bénédiction pour le Génie qui peut installer en un rien de temps un terrain de fortune sur pratiquement n'importe quel sol n'en est pas toujours une pour les pilotes d'avions légers. En effet, ces plaques métalliques chauffent fortement au soleil. L'air chaud monte, nous l'avons vu et l'avion à l'atterrissage monte avec lui. Pour ne pas monter, il faut donc, réflexe naturel, pousser sur le manche. Cela a pour conséquence d'augmenter la vitesse. Et nous dépassons la vitesse d'atterrissage qui est très faible (de l'ordre de cinquante km/h sur Piper). L'avion plane ainsi jusqu'au bout de la piste et c'est le cercle vicieux. Deux solutions pour s'en sortir : l'atterrissage dit « de piste » consistant en une présentation à vitesse supérieure à la vitesse d'atterrissage avec moteur et sur les deux roues principales, ou bien l'atterrissage de précaution, vitesse au-dessous de la vitesse d'atterrissage et soutenue au moteur. On coupe au moment de toucher et l'avion se plaque au sol. À nous de ne pas être trop haut ! Quelques tentes sont posées en bordure de piste pour la maintenance des appareils et pour leur parking. Nous sommes logés à l'hôtel, en ville, et la journée de travail terminée, des camionnettes nous y ramènent et nous nous retrouvons tous ensemble autour d'une table copieusement garnie. Le lendemain, nous repartons vers de nouvelles aventures. Nous survolons de nouveau ces magnifiques Pyrénées aux pics aigus. Le moniteur nous montre deux ou trois fois comment nous poser sur une petite colline qui fait juste la longueur nécessaire à l'atterrissage d'un Piper. Nous appelons cette colline l'hippopotame (animal dont elle épouse grossièrement la forme). Le sommet de cette colline est incliné. Nous nous posons donc face à la montée pour être plus rapidement freinés et redécollons face à la descente, évidemment, afin de prendre le plus rapidement de la vitesse et éventuellement plonger dans le vide pour accélérer. C'est pratiquement le seul cas de figure où nous ne nous soucions pas de la direction du vent au décollage. Puis il arrive que l'exercice fini, nous rejoignons un autre appareil dans un champ où nous nous sommes donné rendez-vous. En guise d'apéritif, nous partageons à quatre, parfois cinq lorsque le propriétaire du champ est présent (il faut bien dédommager ce brave homme) une bouteille de Porto achetée en détaxe à Llivia. C'est un petit village pittoresque resté espagnol après le traité des Pyrénées et enclavé dans les Pyrénées-Orientales, tout près de Saillagouse. Et nous redécollons pour la base d'où nous repartons pour de nouveaux exercices, je devrais dire de nouvelles promenades, après nous être restaurés. Toute bonne chose ayant une fin, nous rentrons à Dax généralement en voiture. Il se trouve toujours l'un d'entre nous pour avoir la sienne.

Au fur et à mesure que nous progressons, le travail est de plus en plus passionnant. Nos Ailes nous étant pratiquement acquises, nous sommes beaucoup plus décontractés, nos moniteurs aussi. L'instructeur nous fait quelques démonstrations de mise sur le dos avec un Stampe l'avion de mes débuts (c'est, à l'époque, le seul avion de l'ALAT capable de faire de la voltige). Ceci a pour but de nous apprendre à sortir de cette position si par accident nous nous y retrouvons un jour. À entendre les anciens, les turbulences sont telles dans le ciel d'Algérie que cela pourrait bien nous arriver plus tôt que nous ne le pensons. Alors, autant apprendre tout de suite à s'en sortir. Personnellement, je ne me suis jamais trouvé dans cette position. Et pourtant, Dieu sait si je me suis fait souvent méchamment secouer, à ne plus pouvoir contrôler la machine ! Je crois que le risque de se retrouver sur le dos est plus grand en se mettant dans des conditions de visibilité défavorable, comme par exemple entrer dans un nuage et perdre ainsi toute référence extérieure sans avoir appris auparavant le vol sans visibilité. J'ai un camarade de l'armée de l'Air à qui cela est arrivé. C'était sur Stampe, qui était à l'époque l'avion de début universel. Il était





▲▼ *Saillagouse*





parti effectuer un vol en solo. Par accident ou par amusement, je ne sais trop, il est entré dans un nuage. Avec nos cockpits à l'air libre, cela faisait très Aéropostale bon cru en vol sur l'Espagne. Seulement, à l'Aéropostale, ils étaient entraînés à ce genre de vol qui était pratiquement leur lot quotidien. Lui, non. Même avec peu d'instruments on peut faire du vol sans visibilité. Cela s'appelle du panneau partiel. Et cela s'apprend. Sinon, dans le noir, ce n'est plus la raison qui commande mais l'oreille interne qui gère l'équilibre du corps et qui transmet au cerveau des renseignements erronés. Essayez de vous bander les yeux et de suivre une ligne droite ! Vous êtes bien à plat, en palier. Mais les turbulences sont telles (et croyez-moi, dans certains nuages, il y en a) vous ballottent à droite, à gauche, en cabré et en piqué tant et si bien que vous perdez, sans référence extérieure, toute notion de l'équilibre. Alors vous effectuez des corrections, complètement fausses qui vous enfoncent encore plus dans votre erreur. Et c'est ainsi que le camarade en question s'est retrouvé, en sortie de nuages, sur le dos, en virage, et en léger piqué. Suivant l'altitude à laquelle on se trouve, il n'en faut pas plus pour se tuer. Tout le problème du vol sans visibilité est de faire confiance non plus à ses sensations mais à ce que l'on voit sur le tableau de bord (horizon artificiel, variomètre, etc.). Ce n'est pas difficile du tout, mais c'est comme tout, cela s'apprend. Nous y reviendrons d'ailleurs plus tard.

Depuis longtemps nous les attendions et enfin elles sont là: les transformations arrivent. Cela annonce la fin du stage. Nous allons apprendre à piloter d'autres machines, au moins deux, les principaux avions d'armes que nous rencontrerons dans nos affectations futures. Il s'agit du L-19 (un Cessna, véritable Cadillac de l'air sur laquelle nous adorons voler) et du Nord 3400, avion un peu plus sophistiqué, à hélice à pas variable, qui a la fâcheuse réputation de perdre son hélice au décollage ! Cela ne m'est jamais arrivé et j'ai aimé piloter cet avion. Mais j'ai connu des pilotes qui se sont retrouvés sans hélice en plein décollage. Leur moteur s'est mis alors à vibrer, les attaches à céder, et ils se sont retrouvés avec les pieds dans le vide, l'avion complètement déséquilibré. Seule, leur science du pilotage les a sortis de ce mauvais pas. L'inconvénient majeur de cet avion, mis à part le fait que je viens d'évoquer, est qu'il tellement bruyant avec son moteur à quatre cylindres (le L-19 en a six) et son hélice à pas variable, qu'en mission d'observation nous n'observerons jamais rien. On nous entendra venir de trop loin !

## **Panne au décollage**

Ces transformations consistent essentiellement en tours de piste et en quelques décrochages. Ces tours de piste sont faits évidemment sur les petits terrains satellites dont j'ai déjà parlé, saignées au milieu des pins. C'est au cours d'un de ces entraînements heureusement avec moniteur, que j'eus quelques désagréments qui eussent pu se terminer en catastrophe sans son sang-froid et son savoir-faire. Nous venons de nous poser à Castets (il y a petit terrain près de cette ville). En fait, ce terrain se trouve sur la route de Lалуque à Rion-des-Landes. Tout s'est parfaitement déroulé. Je fais mon demi-tour sur place pour remonter la bande et retourner au point de manœuvre avant le décollage. Car il n'est pas question de remettre les gaz directement sur un aussi petit terrain. Nous ne prenons pas de risques. Ils seraient inutiles. La consigne formelle est de revenir au point de départ pour décoller. J'immobilise l'appareil avant de m'aligner sur la piste afin de faire les actions vitales précédant le décollage (la check-list). J'abaisse les volets pour un décollage court et j'enclenche la pompe électrique. Cette pompe permet de pallier, par un gavage forcé du circuit d'essence, une défaillance mécanique toujours possible. Un désamorçage peut se produire à la suite d'un incident mécanique ou aérologique, comme une violente turbulence ou toute autre source de G intempestive. Tout étant en ordre après avoir passé « *en l'air* » un message radio de



▲ *Voiture-starter à Saillagouse*

▼ *Le vol en montagne n'est pas sans risques !*



décollage, je m'aligne et décolle. Tout se passe bien jusqu'à mille pieds, hauteur à laquelle on rentre les volets, éventuellement le train (le nôtre est fixe), et je coupe la pompe électrique. Alors, soudainement, un grand silence succède au vacarme du décollage et l'hélice s'immobilise. Je rends la main aussitôt par réflexe comme on me l'a seriné depuis Lyon-Bron afin d'adopter la vitesse d'approche adéquate et conserve le cap droit devant moi. Dans ces cas de panne à faible hauteur et à faible vitesse interdisant toute évolution (panne au décollage entre autres), tout virage et retour en arrière est formellement proscrit. En effet, la faible vitesse et la proximité du sol feraient que la manœuvre se terminerait inmanquablement par un accident. Le moniteur me demande de bien serrer et de bloquer mon harnais de sécurité, de remettre en route la pompe de gavage d'essence et de donner un coup de démarreur. En place arrière, il ne dispose que de la double commande et de quelques instruments de contrôle de vol mais c'est tout. Aucun contacteur. Rien. Ce n'est pas un avion école mais un avion d'arme. La double commande n'est là que pour permettre à l'observateur assis à l'arrière de ramener l'avion dans l'éventualité où le pilote ne puisse le faire. Cela s'est produit quelquefois. Après quelques rapides manœuvres infructueuses, il me rappelle les consignes de sécurité que j'ai apprises par cœur, à savoir fermer le robinet d'essence, couper les magnétos. Il reprend les commandes (il est quand même responsable de la mission et plus expérimenté que moi) et commence à effectuer « l'arrondi » sur les pins. L'arrondi, c'est la manœuvre d'atterrissage qui consiste à refuser le sol à l'appareil en le cabrant doucement, puis de plus en plus afin de lui faire perdre sa vitesse tout en augmentant sa portance. L'avion s'enfonce alors doucement et touche des roues. C'est l'atterrissage. L'appareil se pose en perte de portance. Et c'est au moment ultime, alors que nous frôlons les premières aiguilles de pins et commençons à nous enfoncer que le moteur repart, alors que ses circuits essence et électriques sont coupés. Aussitôt le moniteur rend la main pour laisser l'avion reprendre sa vitesse de sustentation et le remet doucement en pente de montée après que j'eus rebranché simultanément tous les contacts et circuits. Puis il me rend les commandes et nous rentrons à Dax. Inutile d'insister avec une machine défaillante.

Cela s'est passé bien entendu infiniment plus rapidement qu'on ne peut le décrire. Mais c'est extraordinaire comme l'esprit va vite dans ces moments cruciaux ! Je me souviens de toutes petites anicroches (j'ai eu la chance de n'en jamais connaître de grosses. Quant aux petites, elles se sont toujours très bien terminées. Merci) où j'ai eu des décisions déterminantes à prendre. On les prend calmement, en réfléchissant. Il m'est même arrivé de revoir tout un cours avec ses croquis, ses abaques, ses courbes de poussée, ses polaires, etc., et de comparer tout cela tranquillement pour décider de la décision à prendre. Je comparais les diverses actions que je pouvais effectuer. Si je fais ceci, me disais-je, l'avantage est tel, mais il y a tel inconvénient. Par contre, si je fais cela, il risque de se passer telle chose. Il m'aurait peut-être fallu une demi-heure pour revoir tout ça au sol en salle de cours. Mais là, dans le feu de l'action, tout se passait en une fraction de seconde, en flash. Le temps n'existe pas pour la pensée.

Pour la petite histoire, il faut savoir que, bien entendu, les mécaniciens ont désossé l'appareil, cherché et recherché en vain la panne. Ils n'ont jamais rien trouvé. L'avion n'avait rien : mais alors, strictement rien ! Il a revolé ensuite sans le moindre incident. Je suppose qu'il s'est agi en fait des phénomènes de vapor lock et d'auto-allumage. Ce dernier risque est assez fréquent sur ce genre d'appareil. La mécanique est terriblement sollicitée en tour de piste. Il y a toujours un peu de calamine dans les cylindres qui chauffent très fort. La calamine n'est autre que le résidu de la combustion du mélange gazeux. Et cette calamine chauffe tellement qu'elle fait office de bougie. Il reste toujours un peu d'essence dans les tuyaux après que l'on a fermé le robinet. Cette essence

s'enflamme au contact de la calamine chaude et le moteur repart. J'ai vu cela quelquefois au sol. C'est pourquoi, entre parenthèses, il est extrêmement dangereux de toucher de quelque manière que ce soit l'hélice d'un avion qui vient de voler et dont le moteur est encore chaud.

Après cela, qui peut ne pas croire au destin ? Pas un pilote, en tous cas. Pas moi.

Et le stage se termine. Dans quelques instants nous serons officiellement pilotes. Les dix rescapés du stage sont réunis, en tenue de sortie, dans la bibliothèque de l'École et le colonel nous accroche nos Ailes sur la poitrine. Alors là, le roi n'est pas notre cousin et nous bombons fièrement le torse en sortant de la pièce. Nous voici pilotes à part entière.

Nous savons piloter un avion, il ne nous reste plus qu'à apprendre maintenant à nous en servir. Une surprise, et de taille, attend les quatre premiers du stage (je suis modestement le troisième). Nous sommes désignés pour convoier des Nord 3400 de Paris (des Mureaux, exactement) jusqu'à Sidi-Bel-Abbès ! Il y a dix avions à convoier et nous nous partageons le travail avec une section de convoiage de la CRALAT de Satory. Je suis fou de joie. Commencer ainsi sa carrière est une véritable aubaine ! Nous passons nos derniers instants à l'École en formalités diverses comme par exemple les séances de photo pour l'établissement de notre passeport.



▲▼ Saillagouse



# Convoyage par l'Espagne

Avant de quitter l'École et de rejoindre nos affectations respectives, il nous reste à apprendre quelles sont ces affectations que le sort nous a attribuées. On nous réunit dans une salle de cours où nous sont communiquées nos nouvelles unités. Nous pouvons nous arranger entre nous pour permuter. Mon épouse est susceptible de venir me rejoindre (ce qu'elle fera) pour travailler au Gouvernement Général à Alger. Elle se fera détacher pour cela du Conseil d'État où elle travaille. Désigné pour El-Oued, dans le Sahara, je réussis à permuter avec un célibataire touché par l'appel du Sud.

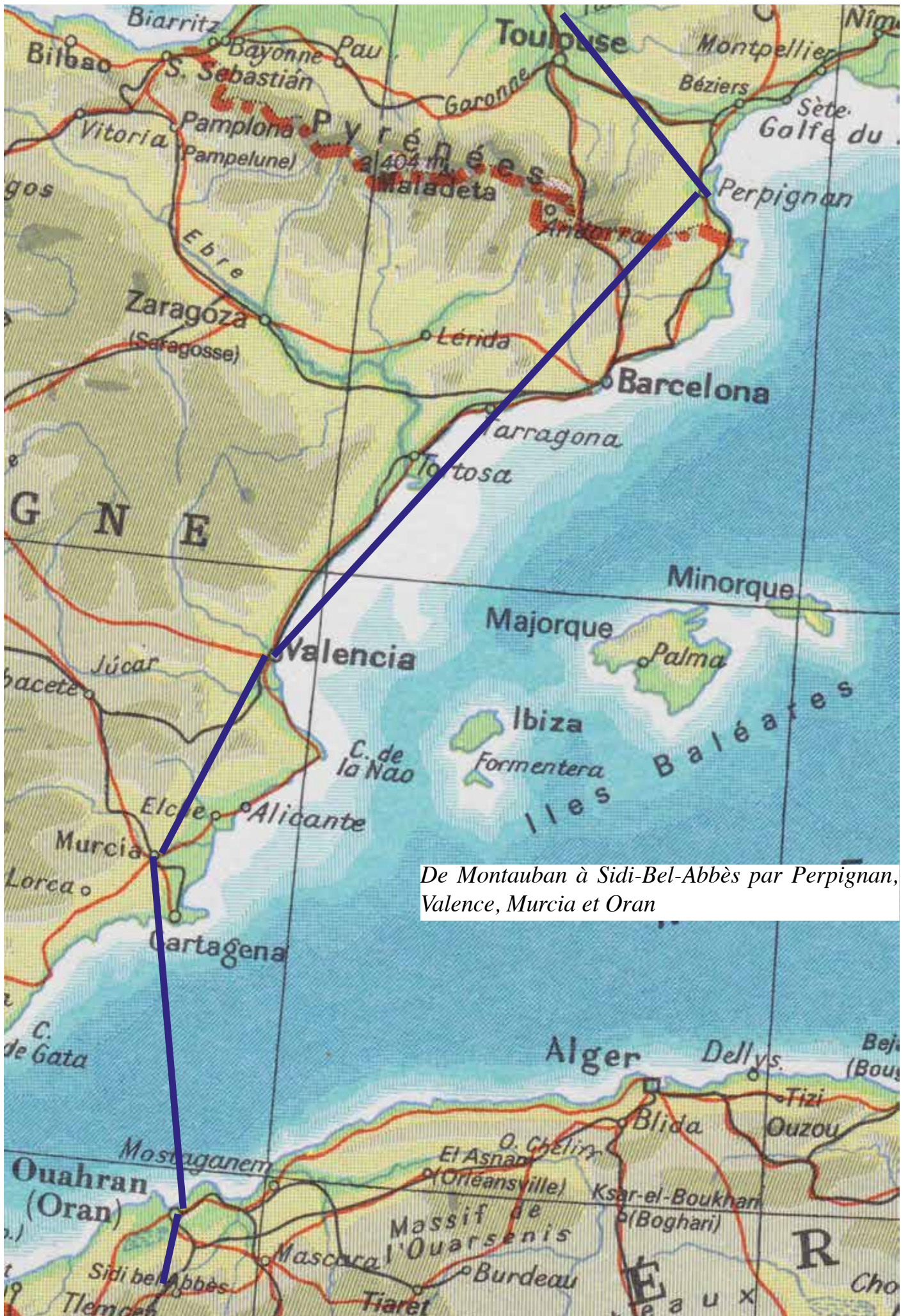
Maintenant, il faut que je m'organise en vue de mon départ. En priorité, mes bagages. Pas question de les emmener avec moi. Le Nord 3400 n'a que trois places et il est empli de matériel. Celui qui lui est propre, d'abord : bâches pour les parkings extérieurs, cales, barre de remorquage, plus du matériel réclamé par Alger et réparti dans nos dix avions. Une petite mallette avec la trousse de toilette et le pyjama (le bagage de cabine, en quelque sorte), c'est tout ce qui nous est permis. Je me souviens alors que mon ancienne base de l'armée de l'Air à Persan-Beaumont, effectue régulièrement des liaisons aériennes sur Alger. Je m'y rends et demande aux pilotes qui me connaissent bien s'il leur est possible de se charger de ma valise à l'occasion d'une rotation et de la déposer au bureau de l'escale à Maison-Blanche, l'aéroport d'Alger. Ils me répondent par l'affirmative, se réjouissant avec moi de mon succès. Ils savent combien le vol me tient à cœur. Et mieux que de retrouver mes bagages à l'escale, je les retrouverai au poste de garde du GALAT 3 à Chéragas en arrivant. Ah ! Les braves gens.

Cette chose étant réglée, il me reste une petite formalité à remplir : agrémenter ma permission de départ en joignant l'utile à l'agréable. Je sais que la CRALAT possède une antenne sur le terrain de Guyancourt (qui n'existe plus aujourd'hui, ce sont maintenant des bureaux. Les pétitions des riverains ont abouti !). À l'époque, il y a trois terrains contigus et donc trois tours de piste qui se chevauchent : Buc, Toussus-le Noble, le seul encore en activité, et Guyancourt. Buc est un petit terrain militaire en herbe affecté aux avions du 1<sup>er</sup> GALAT caserné à Satory. À mon retour d'Algérie, affecté dans un état-major de l'ALAT à la caserne d'Artois à Versailles puis au 1<sup>er</sup> GALAT, j'effectuerai de nombreuses missions en France. C'est à Toussus-le-Noble, occupé par l'aviation d'affaire (la piste peut recevoir les petits jets) et quelques aéro-clubs, que nous irons consulter la météo et établir notre plan de vol avant de partir en voyage et que nous le clôturerons à notre retour. En général, en prévenant la tour en vol ou par téléphone, cela suffira. Mais lorsque nous aurons affaire à un contrôleur grincheux, ou n'aimant pas trop l'armée, nous devons nous poser, nous rendre à la tour, et clore notre plan de vol en sa présence. Nous redécollerons ensuite, réduisant les gaz sitôt en l'air car la piste de Buc se trouve en bout de celle de Toussus et pratiquement dans l'axe ! De plus, la hauteur du tour de piste à Buc est de cent cinquante pieds (cinquante mètres !) pour ne pas gêner les autres terrains.

Il y a enfin le terrain de Guyancourt, occupé principalement par une dizaine d'aéro-clubs et un petit détachement de la CRALAT. Je me présente donc à ce détachement et explique ma situation : je dois convoier un Nord sur Alger dans quinze jours. Je n'ai volé dessus que les deux ou trois heures de transformation effectuées à Dax. Me serait-il possible de faire quelques vols d'entraînement avant de partir ?

On me répond qu'il n'y a aucun problème : *Il y a un avion qui ne fait rien au fond d'un hangar, on va vous le sortir.*





*De Montauban à Sidi-Bel-Abbès par Perpignan, Valence, Murcia et Oran*



Durant une heure ou deux, je casse les oreilles des riverains avec mes décollages au plein petit pas (configuration de vol indispensable au décollage. Mais aussi la plus bruyante, d'autant que le bruit se heurte aux hangars et se trouve ainsi répercuté tous azimuts) Mais quel régal ! Quel meilleur passe-temps que le vol au cours d'une permission ? Je flâne un peu sur la Vallée de Chevreuse, effectue quelques touch and go sur la piste et m'en retourne chez moi avec le sentiment du devoir accompli, et bien accompli. Le grand jour arrive et plus il se rapproche, plus le cœur me bat fort. J'ai toujours été un mystique du voyage. Les voyages sont pour moi la chose la plus extraordinaire qui puisse exister. Aujourd'hui encore. Mais là, au moins, je vais être servi. Un voyage de quatre jours pleins en avion, pour une première mission !

Le matin du 6 juin 1960, nous nous présentons à Satory où nous avons rendez-vous avec la section de convoyage de la CRALAT. Briefing dans une salle de cours où l'on nous distribue nos ordres de mission, et tout ce qui touche à notre voyage : ordre dans la formation (chargé de vérifier que tout s'est bien passé, je décollerai le dernier pour assurer ma mission), remise des passeports, consignes de présentation sur les terrains d'escale, car nous n'aurons qu'un récepteur radio. Seul le capitaine, leader de la formation possédera un émetteur pour les procédures de décollages et atterrissages.

Si tout se passe bien, cela ira. Mais en cas de pépin ! Pour avoir le moins de mer à traverser (nous n'avons malgré tout que des monomoteurs lents croisant aux environs de cent quatre vingts kilomètres à l'heure), nous passerons par l'Espagne, empruntant la ligne de nos grands aînés de l'Aéropostale : Perpignan - escale-douane obligatoire. Nous allons traverser un pays étranger. Il nous faudra donc satisfaire aux exigences de la douane avant de quitter la France - Barcelone, Valence (escale de nuit), Alicante, Murcie (repas de midi), Carthagène, puis cap direct sur Sidi-Bel-Abbès, premier contact avec la terre d'Afrique.

En route pour les Mureaux où se trouve Nord-Aviation lieu de construction des Nord 3400. C'est aujourd'hui l'Aérospatiale. Un Nord 2501 *Noratlant* bien connu des parachutistes de l'époque y est d'ailleurs exposé pour rappeler que c'est là qu'il fut conçu. C'est de là que nous partirons avec nos bêtes toutes neuves qui n'ont juste volé que le temps d'un vol de réception.

On nous annonce que le temps à destination empêche le départ. Nous rentrons donc chez nous pour une nuit de sursis. Le lendemain, tempête de ciel bleu. Il ferait même un tantinet trop chaud. Nous arrivons en fin de matinée aux Mureaux après avoir transité par Satory. Nous sommes immédiatement dirigés vers la salle à manger du Directoire où sont dressés nos couverts parmi ceux des « grosses têtes » de la Maison. Notre cicérone, le pilote de réception à qui nous sommes confiés jusqu'à notre départ, est une « Vieille Tige ». Il a connu personnellement Mermoz et Guillaumet (entre autres). Nous passons notre repas à l'écouter discuter sur ces temps héroïques et revivons en une heure l'épopée de l'Aéropostale mieux que nous ne l'aurions jamais vécue, que ce soit en livres, à la radio ou à la télévision. Là, ce n'est plus du roman mais du vécu en direct.

Nous mangeons copieusement, arrosons de même ce que nous mangeons, café, pousse-café, et nous partons fébrilement nous installer dans nos machines. Sur un signe du leader aperçu à travers nos cockpit, nous lançons les moteurs qui tournent rond comme des horloges. Dès cet instant, le grand voyage commence.

## Jour J

Nous progressons sur la piste en herbe, maladroits canards boiteux qui roulent et qui tanguent sur cette mer de graviers et de touffes d'herbe plus ou moins proéminentes. Les deux premiers s'élancent et c'est toute la formation qui part dans un ordre impeccable, deux par deux. Moi qui suis le dernier, je peux assister à cet envol massif et magnifique. Je connais le pilote de chaque avion et peux situer tel ou tel devant moi. C'est un spectacle majestueux, d'autant plus beau que je le vois en spectateur privilégié, aux premières loges.

Je décolle à mon tour et rejoins la formation. Dans quatre heures nous serons à Montauban pour y passer la nuit. L'ivresse du départ s'estompe et s'efface pour laisser la place à celle du repas. Nous avons bien mangé, en écoutant notre conférencier improvisé. Nous avons bien bu aussi. Nous nous installons dans une douce torpeur. La chaleur jointe à la laborieuse digestion aidée par le bruit régulier et monotone des deux mille quatre cents tours/moteurs affichés sur nos tachymètres font dodeliner des têtes qui ont bien du mal à rester droites. Je les vois branler, tomber à droite, se redresser pour retomber à gauche et se redresser encore dans un violent sursaut ! La mienne n'échappe pas à ce ballet bien réglé et il faut avouer que c'est assez atroce de se voir partir ainsi alors qu'on est à deux ou trois kilomètres au-dessus de notre bonne vieille terre. On s'y habituera vite.

Au sol, le paysage est pourtant beau. Ah ! Que la France est belle en ce printemps 1960 ! C'est un patchwork d'ocres, de verts, égayé de la touche incarnat de jardins fleuris et du bleu turquoise des quelques piscines que nous survolons.

Première escale : Montauban. Nous sommes plutôt surexcités. D'abord par le voyage, ensuite par la délivrance de l'engourdissement qui nous avait gagné. Entre le ronronnement endormant du moteur et l'immobilité forcée sur nos sièges, nous éprouvons un moment d'abrutissement complet. Puis tout se tasse. Nous buvons un bon coup ce qui nous fait le plus grand bien car nous commençons à nous déshydrater. Le fait de nous déplier et de marcher nous remet rapidement d'aplomb.

Nous sommes tous des fanatiques du vol, mais nous devons reconnaître que cela fait du bien de s'arrêter de temps en temps. Pour l'instant, pas de dépaysement. Certes, l'accent diffère de celui de Paris, mais c'est le seul changement que nous constatons. Nous sommes toujours en France. Nous nous croyons presque en vacances ! Le grand dépaysement commencera demain.

Nous nous restaurons dans un restaurant de la ville et nous nous couchons tôt car une dure journée nous attend demain. Six à huit heures de vol nous attendent et plus nous descendrons vers le sud, plus la chaleur sera omniprésente. Dans nos cages de ferraille et de toile, nous avons l'impression d'être dans un sauna ! Les gars de la section de convoyage ont l'habitude de ces grands vols et ne sont pas trop affectés. Mais pour nous quatre, qui ne sommes quand même que des débutants, c'est l'école de l'endurance. Le voyage n'est pas bien fatigant en soi. Un avion, ça vole tout seul. Nous n'avons que le décollage et l'atterrissage à effectuer. Une fois en l'air, il n'y a plus à s'en préoccuper. Les pieds bien calés sur les palonniers et les mains assurant le manche suffisent. Pas d'évolutions, pas un virage, rien. Mais avec nos cent heures de vol à tout casser, peut-être un peu plus, nous avons plutôt tendance à vouloir piloter comme en école et nous nous crispions sur les commandes au lieu de laisser faire l'avion. Et c'est cela qui est pénible et qui fatigue. Il est notoire que le pilote est l'élément perturbateur de la machine. Plus tard, je referai ce voyage dans l'autre sens à trois reprises, et jamais je ne serai fatigué à ce point. Mais j'aurai quinze cents heures de vol

# Jour J + 1

Point n'est besoin de nous bercer en cette première nuit ! Nous dormons comme des loirs.

Le lendemain matin, une bonne douche et un copieux petit déjeuner ont raison de nos dernières vapeurs nocturnes. Nous avons hâte de remonter dans nos machines et d'aborder la seconde partie de notre voyage. Le décollage a lieu en bon ordre. Nous commençons à avoir nos montures bien en main et nous nous sentons bien aux commandes. Le siège est moelleux, les commandes souples, la visibilité excellente (c'est quand même un avion d'observation), le ronronnement du moteur, entendu de l'intérieur, est régulier, doux et rassurant. Bref, tout ce qu'il faut pour s'endormir est réuni.

Mais le matin nous sommes en pleine forme et il n'est pas question de perdre une seule miette du spectacle qui se déroule sous nos yeux. Nous survolons Carcassonne qui est un vrai décor de cinéma. C'est déjà beau lorsqu'on passe à côté en voiture, mais vu d'en haut, c'est tout simplement féérique. Quel spectacle ! La terre ondule de plus en plus. Les montagnes commencent à succéder aux collines. La belle ordonnance de notre formation s'en trouve rapidement compromise car, aux environs de Mazamet, nous abordons la Montagne Noire bien connue des vélivoles. Le relief est tel que le vent fait des ondes en altitude comme l'eau d'un torrent lorsqu'elle tape sur un rocher qui affleure. Ces ondes permettent aux planeurs sinon de monter du moins de ne pas descendre et donc de faire de grandes durées de vol sans se poser et même de parcourir des kilomètres. Nous sommes un peu bousculés par ces ondulations, mais rien de bien méchant. Il suffit d'élargir un peu la formation et tout se passe bien.

C'est que les avions lents et légers sont beaucoup plus sensibles aux turbulences que les avions rapides qui y restent moins longtemps soumis. Par contre, c'est certainement moins dangereux car l'inertie étant moindre, on court moins le risque de décrocher par un angle d'attaque trop fort. Cette assertion n'engage que moi. Puis c'est Perpignan que nous devinons au scintillement de la mer loin devant nous.

Atterrissage aux environs de midi à Llabanère, le terrain situé au nord de Perpignan. D'abord, repas chez les parachutistes à la Citadelle, Palais des Rois de Majorque, s'il vous plaît, puis rapides formalités douanières. Les « *gabelous* » ont l'habitude de ces transits d'avions qui sont vite fouillés. Les Nord 3400 sont des avions non seulement neufs, mais aussi nouveaux. Ils viennent d'être tout récemment affectés dans les unités d'Afrique du Nord et ils en voient passer une dizaine toutes les deux semaines.

Et enfin vers quatorze heures, envol pour l'Espagne. Nous allons longer la Méditerranée tout l'après-midi. Le spectacle est si splendide que l'envie de dormir ne nous effleure même pas, d'autant que l'atmosphère est moins étouffante avec la fraîcheur (toute relative) de la mer et l'air beaucoup plus respirable parce qu'infiniment moins sec. Au bout d'une bonne heure de vol, nous survolons Barcelone qu'il n'est pas besoin de cartes pour reconnaître. C'est une très importante mégalopole qui vaut le coup d'œil. Dire que nous survolons Barcelone est beaucoup dire ! Le survol d'une telle ville est interdit. Nous passons en fait sur la mer, longeant les plages blondes où s'ébattent de nombreux vacanciers. Bien que ceux-ci nous fassent envie (il fait malgré tout très chaud), nous ne changerions pas notre place avec la leur pour tout l'or du monde ! Beaucoup lèvent la tête à notre passage. Il faut dire que dix Nord 3400 passant en formation ne passent pas inaperçus, ni inouïs !

Sur la mer et malgré la chaleur, l'air est d'une stabilité stupéfiante. Nous glissons littéralement comme sur de l'huile. Nous apercevons au passage les montagnes des Baléares, au large puis,

beaucoup trop tôt à notre gré, nous nous posons à Valencia. L'atterrissage est épique. Notre leader ne parle ni ne comprend l'espagnol et le français est inconnu du contrôleur! Épuisé de nous donner le numéro de la piste en service sans réussir à se faire comprendre, le contrôleur nous conseille très inamicalement de nous poser où nous le voulons, comme nous le voulons où, mieux, d'aller nous faire voir ailleurs. Il n'y a personne dans le circuit et il s'en f... comme de sa première chemise. Je l'imagine très bien levant les bras au ciel en signe d'impuissance.

Il est à noter que le trafic radio avec les tours de contrôle doit normalement se faire obligatoirement en anglais, *no comment*.

Pour l'escale de Murcia, c'est Garcia, quatrième de l'équipe des nouveaux brevetés qui, parlant couramment l'espagnol, aura la charge de faire les procédures à la place du leader. Et tout se passera bien. Mais nous n'y sommes pas encore. Nous ne sommes qu'à Valencia. Les combinaisons de vol tombent vite. Nous sommes en vêtements civils en-dessous. Il est en effet interdit, sauf en de rares exceptions officielles, de revêtir l'uniforme dans un pays étranger. Ceci étant valable pour toutes la nationalités. Et c'est une équipe d'une quinzaine de civils (car nous avons mécaniciens et radios avec nous) qui commandent tant bien que mal les boissons fraîches. Heureusement, là encore, Garcia est avec nous.

Pour notre convoi, nous avons touché trois cent cinquante pesetas, ce qui n'est pas mal du tout. D'autant que cet argent est un cadeau, je veux dire par là qu'il est donné sans contrepartie. Il n'entame en rien les frais de déplacement que nous toucherons en arrivant en Algérie et nous est donné sans échange de monnaie française. C'est en quelque sorte une prime de convoi, avec laquelle nous devons régler notre hôtel et notre repas. Tout cela réglé, il nous reste largement de quoi passer une bonne nuit touristique.

Après le repas pris en commun, je hèle un taxi (pour un parcours de deux pesetas, j'en donne dix en pourboire au chauffeur qui me paraît vraiment très content, peu habitué à tant de libéralités!). Il baragouine un peu de français et je réussis à me faire conduire dans un music-hall populaire (je lui précise bien que je ne veux pas d'une quelconque boîte à touristes) qui s'appelle l'Alcazar. On peut penser que je manque d'imagination, mais son nom est bel et bien l'Alcazar! Là, le public me rappelle le sketch d'Yves Montand sur les débuts des artistes à l'Alcazar (tiens, justement!) de Marseille.

Les spectateurs sont en bretelles et en bras de chemise (ce qui se voit rarement dans les théâtres en ce temps-là) et hurlent, sifflent lorsque le numéro ne leur plaît pas mais applaudissent à tout rompre dans le cas contraire. Il y a peu de femmes. Les musiciens (beaucoup de trompettes) sont dans la même tenue négligée que les spectateurs. Il y a une danseuse de mambo qui ne m'apporte pas grand chose sur le plan culturel (!), des chanteurs populaires, du flamenco, bien sûr, des acrobates, enfin tout ce qu'on voyait dans les music-halls, avant que tout n'ait viré à la « variété » (?) chantée.

Mais je vois surtout un artiste qui a beaucoup de succès en interprétant un poème apparemment mystique qui me donne des frissons d'émotion rien qu'à l'audition de cette langue que je ne comprends pas mais dont les accents me galvanisent. Je suppose que c'est un poème mystique en entendant parler de la Vierge Marie et du Sang du Christ (traduction probable, je ne parle pas un mot d'espagnol). Mais la déclamation de cet artiste dans cette langue rauque, et belle, aux accents sauvages, est si prenante que je ressens autant d'émotions en l'écoutant qu'en écoutant une symphonie de Beethoven. Je baigne dans cette musique dont je suis imprégné. Aujourd'hui encore, alors que tant et tant d'années ont passé depuis cette escale à Valencia, je frémis rien qu'à l'évocation de ce moment épique qui m'a laissé tant de nostalgie.

## Jour J + 2

Après une trop courte nuit passée à Valencia, le réveil est un peu laborieux. Mais à vingt ans ! Pardon ? Ah, oui, vingt sept ! Bon. Mais à vingt sept ans, on récupère vite.

Un copieux petit déjeuner et nous rejoignons nos machines (dont le plein a été fait par les soins des Espagnols après l'atterrissage) pour l'avant-dernière étape de ce voyage de rêve.

Mise en route des moteurs. Temps de chauffe normal : environ dix minutes. Ajoutez à cela un avion qui ne veut pas démarrer : quinze à vingt minutes.

Gros inconvénient de cet avion là, il n'a pas de frein à main (frein de parking, pour les puristes), à l'encontre des autres appareils ! Je ne connaîtrai pas d'ailleurs pas d'autre avion sans frein à main, sauf peut-être le NC 856 *Norvigie*. Mais le *Norvigie*, c'est un cas.

Résultat, nous sommes crispés sur les pédales de frein en bout de palonnier pendant presque une demi-heure. C'est vraiment très pénible. Des fourmis gagnent d'abord insidieusement les bouts de pied qui ne doivent pas relâcher la pression, ne fut-ce qu'un court instant, car l'avion avancerait. Il n'est pas question non plus de mettre le moteur au ralenti, car la batterie ne chargerait plus et même se déchargerait. Puis la crampe inévitable arrive. Une petite demi-heure s'est déjà écoulée quand l'ordre de stopper les moteurs nous est enfin donné. Les pieds l'ont sentie passer, cette demi-heure ! Enfin, à force de patience et de douce persuasion, le moteur récalcitrant démarre enfin. Mais au bout de combien de temps ? Nous relançons les nôtres sans problème et toute la troupe s'ébranle.

C'est Garcia qui trafique à la radio et les procédures se déroulent sans problème. Nous rejoignons en cahotant le « point de manœuvre » (c'est le point de l'entrée de piste où s'effectuent les points fixes). Chacun fait son point fixe en essayant de se protéger de celui qui le précède, car cela souffle fort et ce n'est pas sans conséquence sur l'avion imprudent qui se serait placé juste derrière et dans l'axe d'un autre ! C'est un coup à décoller plus tôt que prévu.

L'autorisation nous est enfin donnée de nous aligner sur la piste et de décoller. Les décollages se font comme d'habitude par deux assez espacés (nous ne sommes quand même pas des chasseurs) et nous prenons le cap pour Murcia, c'est-à-dire que nous suivons toujours la côte.

Nous allons de merveilles en merveilles. La mer est d'un bleu profond presque insoutenable avec la réverbération qui en émane. Il n'y a pas un nuage dans le ciel. La chaleur omniprésente est accablante. Heureusement de petites ouvertures à glissière sur la vitre latérale nous aèrent un peu et nous disposons d'une ventilation efficace. Mais c'est quand même un air embrasé qui pénètre dans le cockpit.

En abordant le cap de la Nao, juste après la verticale de Gandia, nous abandonnons la mer un court instant pour éviter un trop grand détour. Nous la retrouvons un quart d'heure ou une demi-heure plus tard en vue d'Alicante.

Nous apercevons des « *plazzas de toros* » partout. Mais alors, vraiment partout ! Je ne sais s'il s'y déroule de grandes courses, mais c'est remarquable. Le plus petit village possède la sienne. J'avais déjà remarqué ça dans les Landes. Il y a des arènes partout ! Exactement comme les terrains de football dans le moindre de nos petits villages, où les frontons de pelote au pays basque. Vu d'avion, c'est extraordinaire.

Sur la droite, à l'ouest, de hautes montagnes commencent à pointer leurs pics. Je ne peux m'empêcher de penser à ceux de l'Aéropostale. Après Alicante, ils entraînent là-dedans quel que fût le temps, pour piquer au cap droit sur Gibraltar et le Maroc. Les récits de Saint-Exupéry et de



Kessel (entre autres) sont emplis de ces fabuleux orages rencontrés et traversés par leurs fragiles Breguet 14 ou Laté 25 au risque de leur vie. Pour nous, du soleil et du ciel bleu partout. C'est la tempête de ciel bleu générale. Murcia en vue, nous quittons la formation pour nous aligner l'un derrière l'autre et faisons une approche et un atterrissage assez réussis. Il faut nous distinguer, car l'honneur national est en jeu. Et puis nous devons nous racheter du cafouillage de Valencia. C'est que les bruits vont vite et, à l'approche de l'Algérie, le téléphone arabe fonctionne de mieux en mieux, il faut se méfier.

Sitôt posés, nous sommes dirigés vers le mess où nous est servi un repas reconstituant. Ce n'est pas la France et nous devons être indulgents. Je crois me souvenir que le repas était constitué d'œufs sur le plat et d'un légume dont je n'ai plus le souvenir. Sans doute des poivrons. Mais je me rappelle fort bien les œufs sur le plat arrosés de ketch up. Un peu de repos (oh ! pas beaucoup), et en piste de nouveau (c'est le cas de le dire) pour notre dernière étape sur le sol européen, en route vers l'Afrique.

Le repas absorbé, on nous distribue des mae west que nous enfilons par-dessus nos combinaisons de vol en prévision de la traversée maritime. Ce sont des gilets auto gonflables au contact de l'eau munis de plusieurs poches contenant toutes sortes de gadgets de survie tels que: sifflets, miroirs, colorants pour l'eau, etc. C'est en caoutchouc jaune. C'est étanche et, bien sûr, on ne respire pas là dedans. Porter cela trois heures est un véritable calvaire au mois de juin ! Au moins, nous ne risquons pas de nous enrhummer. Nous n'aurons pas froid !

Nous démarrons et roulons jusqu'à la piste. Même procédure que partout ailleurs (c'est international) : alignement, décollage, et cap sur Carthagène, pour une traversée au cap sur Oran, puis sur Sidi-Bel-Abbès.

Un *Constellation* de la SAR a décollé derrière nous de Murcia. Il nous accompagnera durant toute la traversée en décrivant tout autour de nous des cercles, nous frôlant parfois d'un peu trop près à notre gré car ce gros avion est générateur de remous importants avec ses quatre gros moteurs. Et nous sommes bien légers ! La porte de la carlingue est ouverte et un homme, pied sur un dinghy, se tient prêt à balancer celui-ci par-dessus bord en cas de pépin de l'un d'entre nous. Il nous suivra jusqu'à Oran et disparaîtra discrètement dès que nous survolerons la terre.

Au bout d'une bonne heure, nous commençons à apercevoir les côtes d'Afrique. C'est notre premier contact visuel avec cette terre dont on a tant entendu parler, surtout depuis quelque temps (depuis six ans déjà, depuis le 1<sup>er</sup> novembre 1954).

Nous passons Oran dont nous apercevons le terrain de La Sénia où nous aurons presque tous l'occasion de nous poser un jour ou l'autre, notamment pour les convois de retour lors du rapatriement en 1962.

Atterrissage à Sidi-Bel-Abbès, but de notre voyage et premier contact physique avec la terre d'Algérie qui fait si peur à certains, mais qu'on ne pouvait s'empêcher d'aimer d'amour dès qu'on l'avait connue et où il faisait si bon vivre.

Là encore, une bonne surprise m'attend : sur les dix avions que nous venons de convoier, l'un doit continuer sur Ouargla, les neuf autres étant destinés à Chéragas ! Je vais rejoindre mon affectation sans aucun problème d'un bout à l'autre par avion ! Du porte à porte !

Vingt quatre heures de farniente ne seront pas superflues. Maintenant, nous avons presque une indigestion de vol. Mais quel beau, quel magnifique voyage ! Et nous commençons à avoir le Nord 3400 bien en main.

Ce sera un vrai plaisir que de prolonger ce voyage d'une journée.

## Jour J + 3

Jour de repos que ce jour là.

RAS, c'est ce qu'on aurait pu lire dans le « *communiqué* » du temps de guerre. Nous retrouvons à Sidi-Bel-Abbès beaucoup de camarades de stages antérieurs au nôtre à Dax où nous avons quand même passé un an. Nous glanons une foule de renseignements utiles quant à la vie en Algérie en général et à la vie opérationnelle de l'ALAT en particulier. Je dois avouer que c'est surtout celle-là qui nous intéresse.

Nous parlons aussi beaucoup des événements. Nous avons encore un peu peur de tout ce que nous ont rabâché les radios entendues en Métropole: attentats, villes à feu et à sang, impossibilité de se promener dans les villes sans risquer constamment un couteau dans le dos ou une balle dans le ventre, perdue ou pas. Mon Dieu ! A-t-on pu en entendre de telles absurdités ! Je n'ai jamais été vraiment du côté des journalistes. Je sais qu'ils risquent leur vie pour nous tenir informés. Mais alors que beaucoup le font avec pudeur, d'autres, et en général ce ne sont pas ceux qui prennent le plus de risques, en font souvent trop et en rajoutent. Quelques gros titres me suffisent pour me faire une opinion. Mais là, c'était l'outrance dans toute sa splendeur ! Bien sûr, il y a des exactions. Le nier serait nier l'évidence, surtout après avoir passé trois ans là-bas. J'ai même connu un camarade assassiné en pleine rue, devant chez lui, par des Français (de l'OAS) pour punir son épouse, infirmière hospitalière, d'avoir soigné des Arabes à l'hôpital ! Évidemment, c'était un état de guerre et d'actions commandos. Mais pourquoi en rajouter ? La vérité n'est-elle pas déjà assez moche comme cela ? Les faits devraient suffire sans qu'on ait besoin de les commenter et de les grossir pour en faire des thrillers, des articles à sensations.

En fait, nous apprenons à nos camarades, des tas d'événements dont ils n'avaient même pas eu connaissance. Ils coulaient des jours heureux alors qu'en Métropole, on les croyait presque à longueur de journée dans des abris !

Plus tard, lorsque ma femme m'aura rejoint, c'est par la radio que nous apprendrons qu'un attentat a été commis en bas ou tout près de chez nous ! Sur place, on ne s'en aperçoit même pas. Et on vit aussi bien qu'à Paris, sinon mieux, car nous avons la mer et y allons souvent nous baigner et pêcher sans aucune crainte.

Mais les camarades me rassurent. Ma décision de claustration volontaire - car en arrivant je suis bien décidé à ne pas sortir des bases sur lesquelles je serai appelé à me rendre afin de ne pas provoquer les choses - sera d'extrêmement courte durée !

## Jour J + 4

Le lendemain, après une matinée confortable, pas trop fatigante et un bon repas, nous rejoignons à nouveau nos avions et attaquons l'ultime étape, celle qui doit nous conduire jusqu'à Alger via la vallée du Chélif.

Le temps, beau comme toujours, se prête admirablement à cette promenade d'à peu près trois heures au-dessus d'un Chélif paresseux qui coule mille pieds au-dessous de nous. C'est un peu le tour du propriétaire, car nous apprenons à connaître cette région que nous survolerons ensuite souvent, du moins un camarade et moi qui sommes affectés à Chéragas. À peu près à mi-chemin, nous survolons la grosse agglomération d'Orléansville, ville martyre par le nombre des tremblements de terre qu'elle a endurés et que, hélas, elle endurera encore ! Nous longeons le massif de l'Ouarsenis. Nous le laissons à notre droite. À gauche, nous apercevons le mont Chenoua, frontière entre la vallée du Chélif et la verdoyante Mitidja. C'est une montagne

isolée du bord de mer qui abrite la ville de Cherchell à l'ouest et les ruines romaines de Tipaza à l'est. Nous passons ensuite la vallée du Zaccar puis obliquons sur le nord pour rejoindre la mer et nous rejoignons le Tombeau de la Chrétienne. Ce tombeau, un grand monument en pierres visible de partout qui balise l'entrée du couloir aérien qui nous est réservé le long de la Mitidja jusqu'à l'aérodrome de Chéragas, celui de l'ALAT. En effet, le trafic aérien peut être intense dans ce secteur près d'Alger. À l'est, c'est à dire devant nous, nous avons le terrain civil important de Maison-Blanche, l'Orly d'Alger. Au sud, nous longeons par la gauche les deux grands terrains militaires de l'armée de l'Air, l'un à Blida pour le transport, l'autre à Boufarik pour la chasse. Evidemment, cela fait du trafic. Le couloir qui nous est réservé pour transiter à l'ouest est limité par une étroite bande de littoral s'étendant entre le Tombeau de la Chrétienne et Sidi-Ferruch où débarquèrent les troupes du Maréchal de Bourmont en 1830 pour s'emparer d'Alger. Nous fréquenterons ensuite assidûment Sidi-Ferruch qui abrite de mémorables viviers de langoustes, homards et autres huîtres.

Je n'en crois pas mes yeux. C'est aussi beau que la côte d'azur ! À peine un peu plus sauvage. Disons la côte bretonne au bord de la Méditerranée. À gauche, au nord, la mer scintille, aussi bleue qu'en Espagne. On voit des barques de pêche au large et des pêcheurs au bord de l'eau, de nombreux petits ports de pêche et de plaisance qui se prélassent au soleil, de belles plages de sable fin où s'ébattent des baigneurs. Dans quelque temps, lorsque nos missions nous entraîneront dans le sud, voire carrément au Sahara, ce sera une bénédiction d'apercevoir cette immensité liquide en rentrant après deux ou trois jours de sables. Heureusement, le camarade qui a permuté avec moi pour El-Oued en plein désert n'est pas là. Il en ferait une jaunisse, le « *pôvre* » ! C'est là que je vais passer deux ans, peut-être trois ! Quel paradis ! Dire que j'ai failli manquer ça !

Chéragas est en vue. Le terrain se compose de la base militaire de l'ALAT au nord de la piste et d'aéro-clubs civils au sud. À Sidi-Bel-Abbès, l'adjudant-chef (dont je tairai le nom par pure charité chrétienne) qui nous a pris en compte pour nous mener jusque là nous a bien fait la leçon :

— *Suivez tous mes mouvements. Arrivés à Chéragas, nous nous présentons vertical la piste. Je « break » pour entrer dans le tour de piste. Vous me suivez de trois secondes en trois secondes. Je compte sur vous pour faire cela au poil. Il faut leur en mettre plein la vue, à ces pékins.*

Et dix Nord 3400 arrivent en ligne impeccable, passent l'hélice au petit pas afin de préparer l'atterrissage et, croyez-moi, cela ne passe pas inaperçu. Nous virons de trois secondes en trois secondes sur la gauche par un brusque mais large virage, sortons nos volets, réduisons nos moteurs et nous posons dans la foulée en PTO, sans reprendre de ligne droite. Nous roulons jusqu'au parking sous les ordres des mécaniciens qui nous font garer impeccablement. Nous sommes fiers de nous. Mais ce que l'histoire ne dit pas, c'est qu'en ce dimanche, à part quelques avions militaires qui reviennent de mission de surveillance des plages est et ouest (travail routinier du dimanche), le circuit est empli de civils, dont certains en sont à leur lâcher, à leur premier solo. Le lâcher n'est déjà pas chose aisée lorsque tout se passe bien, mais lorsqu'une meute de dix avions agressifs plonge sur vous, venant de nulle part, ce n'est pas particulièrement la joie. Le leader n'a pas la radio et nous l'ignorons. Personne n'étant prévenu de notre irruption, la tour ne peut pas prévenir les avions en l'air ! Nous nous faisons l'impression de dix éléphants dans un magasin de porcelaine ! Les contrôleurs s'arrachent les derniers cheveux qui leur restent, les pilotes aussi, et les avions gerbent dans tous les coins pour échapper à cette tornade grise arrivée intempestivement nul ne sait d'où ! Pour leur en mettre plein la vue, nous leur en mettons plein la vue ! Nous, bien sûr, fiers de nous et blancs comme neige. Mais je gage que notre leader va se faire taper sur les doigts.

# L'Algérie



GALAT 3

Enfin, nous y sommes. Et pour un bon petit bout de temps. Chéragas ! Ce nom qui n'a cessé de m'intriguer depuis les quelques semaines que je sais y être affecté.

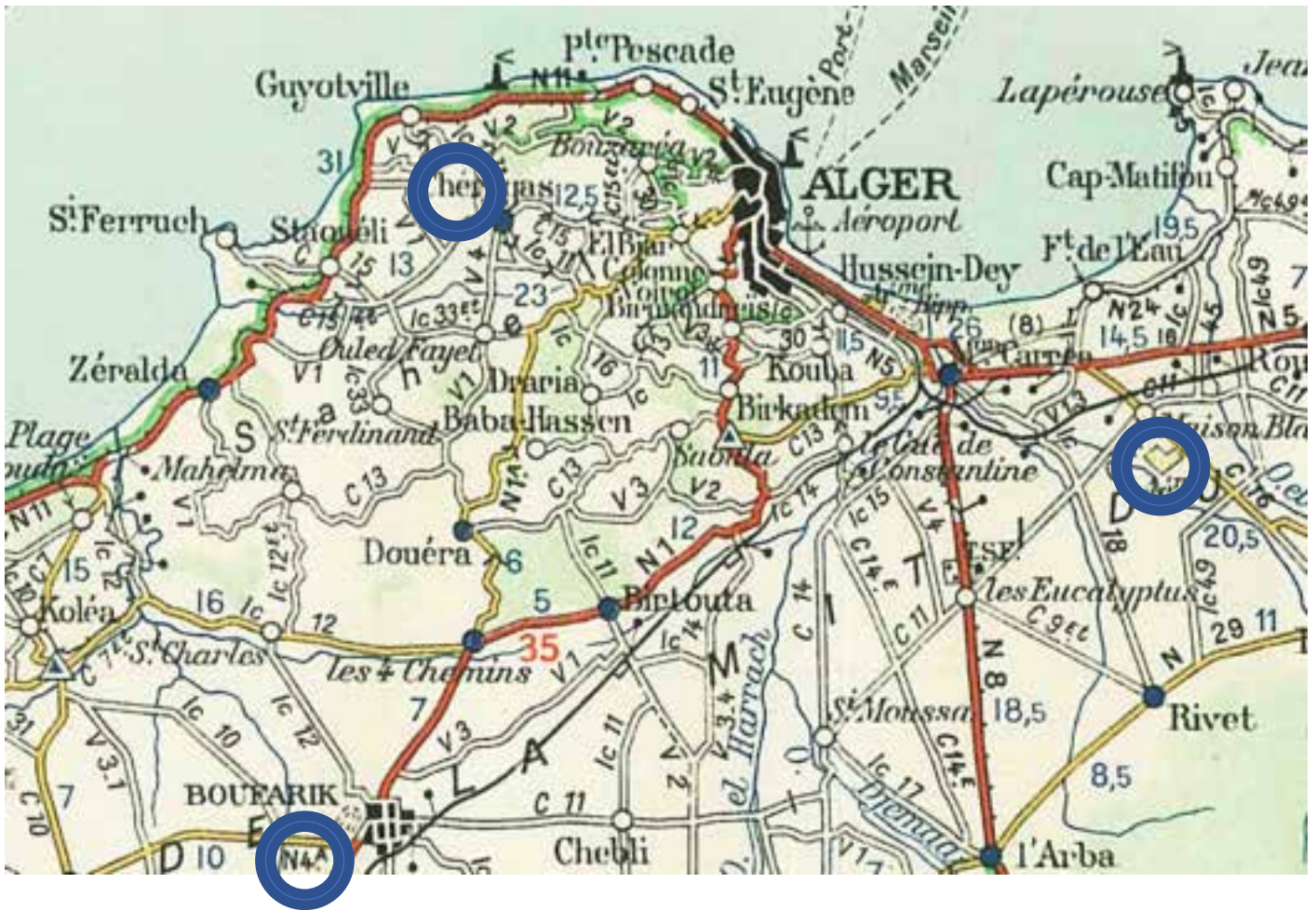
C'est là qu'en arrivant, j'ai la surprise de trouver mes bagages au poste de garde. Ils sont bien arrivés à l'escale de Maison-Blanche qui les a fait pousser jusqu'ici. Que voici une bonne chose de faite ! On nous montre nos chambres. Je m'y installe, prends une bonne douche, et m'habille de frais en civil.

Il y a d'excellents restaurants à Alger. Cela, nous le savons déjà et en profiterons tout à loisir durant notre séjour. Nous décidons de descendre en ville (déjà envolées, les bonnes résolutions de sécurité). Nous sommes trois. On met une 2 CV à notre disposition et nous partons nous régaler d'une bonne soupe de poissons dans une de ces petites ruelles qui cernent la grande mosquée. Cette soupe de poissons est l'une des meilleures que j'aie jamais mangée. Un car de ramassage nous reprendra ce soir devant l'horloge florale (à côté de l'historique Forum, près du Gouvernement Général). Nous nous promenons un peu en ville. Nous prenons l'air de cette cité magnifique qui nous rappelle un peu l'Espagne par cet apparente douceur de vivre. Beaucoup de monde sur les places, le pas des portes, les trottoirs. La couleur locale, c'est toutes ces femmes voilées d'un haïk immaculé qui cache souvent de fort jolies femmes et fort bien vêtues à l'européenne. Et comme on n'a pas le droit de fouiller les femmes musulmanes, il cache aussi parfois, ce haïk, un homme qui transporte du plastic ou des petites munitions. Mais, chut ! Nous les hommes ne devons pas le savoir.

Nous emploierons plus tard, lorsque ma femme m'aura rejoint, une femme de ménage indigène. Elle invitera une fois mon épouse et sa tante chez qui nous serons logés à déguster chez elle un thé à la menthe dont seuls les arabes ont le secret. Je dis bien qu'elle invitera mon épouse et sa tante car il lui est évidemment interdit de m'inviter moi, un homme. Ma femme en est revenue enchantée. Il lui a semblé avoir passé l'après-midi dans un palais des mille et une nuits dont la propreté était méticuleuse. Tout brillait, le soleil se reflétait sur un plancher impeccablement ciré. Le mobilier berbère était une merveille d'ébénisterie. La maison elle-même était fraîche. Le blanc dont ces maisons sont revêtues réfracte la chaleur et le jet d'eau qui coule au milieu du patio contribue aussi à rafraîchir l'air intérieur. J'aurai plus tard (notamment à Bizerte en Tunisie) pour mission de survoler en rase-mottes les maisons de la Médina (la ville arabe). Si certaines maisons nous paraîtront négligées, comme partout, nous nous croirons souvent revenus au pays de Shéhérazade, du temps d'Haroun al Rachid.

Si Alger est une ville magnifique où il fait bon vivre, ses environs ne le lui cèdent en rien. Son surnom d'Alger-la-Blanche lui va à merveille. Déjà lorsque, arrivant de Marseille en bateau, elle apparaît à l'horizon, on voit une ligne blanche se profiler au ras de la mer. En approchant de la côte, cette ligne d'albâtre qui se réverbère en vibrant sur l'eau sous le chaud soleil d'Afrique éblouit. On dirait un mirage vacillant qui se stabilise au fur et à mesure qu'on se rapproche. Le front de mer nous accueille avec ses trolleybus roulant le long des arcades qui rappellent la rue de Rivoli à Paris. Tout y est blanc : la Grande Poste, le Gouvernement Général, sur la place du





▲ Aérodomes de Chéragas au nord, Maison-Blanche à l'est et Boufarik au sud

▼ L'aérodrome de Chéragas vu vers le nord-ouest





Forum, la Mosquée, l'Amirauté, les immeubles, les femmes dans la rue, tout ce que l'on peut voir autour de nous est blanc. Seuls, les intérieurs des maisons, avec leurs volets à demi fermés, sont sombres et baignent dans une fraîche pénombre et une douce torpeur. Comme en Espagne, la sieste est obligatoire (elle l'est même dans l'Armée, à l'exception des quelques personnels de service comme les pilotes, par exemple, qui sont constamment en alerte) et les rues sont vides jusqu'à une heure avancée de l'après-midi. Les bureaux des administrations, tant privées qu'officielles ne rouvrent que vers quinze heures. Il fait bon, aux heures de loisirs, se prélasser sur une plage ou à la terrasse d'un café devant un demi en regardant passer les jolies filles.

Comme nous sommes au mois d'août, ma femme envisage de me rejoindre pour un mois de vacances (mais trois semaines seulement pour moi). Ceci a en fait deux buts. D'abord passer un mois agréable au soleil, ensuite préparer sa venue lorsqu'elle aura obtenu sa mutation au Gouvernement Général (au GG comme on dit ici), ce qui est imminent. Je dois donc me mettre rapidement en quête d'un logis pour un mois. Il y a un hic à cette démarche. Rentré l'avant-veille un quart d'heure après le couvre-feu, je me suis fait coller aux arrêts pour quinze jours. On ne plaisante pas avec le couvre-feu qui est établi pour assurer la sécurité aux heures nocturnes ! Invité à manger ce soir-là chez des cousins à El-Biar dans la banlieue proche d'Alger, à une quinzaine de kilomètres de Chéragas mes hôtes m'ont raccompagné en voiture et je suis rentré avec quinze minutes de retard. Bref, je suis bien embêté pour me mettre en chasse de ce logement. Je décide de prendre le taureau par les cornes et d'aller m'en ouvrir au capitaine qui m'a mis aux arrêts, le seul qui soit autorisé à m'en sortir avant leur échéance. Je lui explique mon cas, à savoir que mon épouse devant arriver dans une semaine, je dois absolument trouver un gîte dans ce laps de temps. Il n'y a aucun problème. Mes arrêts sont levés séance tenante et je me mets en devoir de me rendre à une adresse que l'on m'a indiquée. On me prête même une 2 CV avec chauffeur pour aller visiter la maison. Il s'agit d'une pièce que loue une veuve dans un pavillon de Guyotville, tout près de Chéragas. L'affaire est rapidement conclue et j'enlève la location pour un mois. Nous passons un mois merveilleux, un camarade en congé en métropole me prêtant sa *Dauphine* pour la durée du séjour de mon épouse. Je peux ainsi aller la chercher à l'aéroport de Maison-Blanche. Nous invitons mon frère, caporal-chef chez Bigeard à Méchéria, aux confins nord du Sahara où il effectue son service militaire, à passer huit jours avec nous. Il est enchanté de se replonger un peu dans la civilisation et nous passons ainsi une semaine en famille à visiter Alger et sa banlieue, ou à aller nous baigner, ce qui le change un peu de son sable. Méchéria est en effet une belle plage de sable fin, mais la mer est très loin !

Mon beau-père étant Pied-Noir (de Maison-Carrée, près d'Alger), ma femme a beaucoup de famille à Alger et dans ses environs (Bordj-Menaïel, les Issers). Nous profitons du séjour de ma femme pour rendre visite à des cousins, domiciliés à El-Biar (ceux là même qui m'ont valu bien involontairement mes jours d'arrêts), et à un oncle à Hussein-Dey, à l'est d'Alger. Il est décidé que nous habiterons chez eux durant l'affectation de mon épouse au GG, d'autant qu'ils ont fait conventionner leur appartement par l'Armée. Nous ne paierons qu'une petite partie du loyer, l'Armée payant le reste.

Et ainsi pendant une semaine, avant mes propres vacances, je me partage entre les vols dans la journée et la vie de famille le soir. Le tour de piste passant juste au-dessus de la maison, je peux apercevoir, du haut de mes trois cents mètres, ma femme secouer les draps par la fenêtre. Heureusement pour notre tranquillité nocturne, il n'y a pas de vols de nuit !



▲ *L'aérodrome de Chéragas*

▼ *Les installations de l'ALAT à Chéragas, vues depuis la tour de contrôle*



# Les liaisons

Les escadrilles de Chéragas sont au nombre de quatre. Il y a l'escadrille des *Broussard*, le «*charter*» de l'ALAT. Cet appareil, commun à l'armée de Terre et à l'armée de l'Air, est en fait un petit avion de six places avec un moteur en étoile de cinq cents chevaux. La mission de cette escadrille est essentiellement d'effectuer des liaisons de personnalités (un général et son état-major, par exemple), ou de transporter du matériel. Puis l'escadrille des L-18, les Piper avec lesquels nous transportons des officiers de la ZNA (Zone Nord Alger), de la base, ou tout simplement du courrier trop confidentiel pour être transmis par radio ou par la poste. C'est à cette escadrille que nous sommes affectés en arrivant d'école. Nous larguons aussi le courrier sur les pitons, mais nous aurons l'occasion d'en reparler plus loin. En règle générale, les liaisons sont effectuées par des appelés possédant le CPAP (Certificat d'aptitude au pilotage), c'est-à-dire des pilotes qui, ne possédant pas le brevet militaire (il leur aurait fallu pour cela souscrire un engagement de trois ans), sont titulaires d'un Certificat Provisoire délivré par l'armée en équivalence avec un brevet civil. Mais les vols opérationnels leur sont (en principe) interdits. Ensuite, l'escadrille de la ZNA effectue, sur Nord 3400, les missions opérationnelles (reconnaitances à vue, protections de convoi, ou de troupes au sol) au profit de la Zone Nord Alger. Et pour terminer, l'escadrille L-19 vient compléter la panoplie des escadrilles. À celle-ci, sont confiés les détachements hors ZNA (nous allons parfois fort loin dans le Sahara ou hors frontières comme à Bizerte en août 1961) soit pour remplacer un appareil ou un équipage défaillant, soit pour renforcer l'effectif momentanément insuffisant d'une unité. Sont aussi dévolues à cette escadrille les opérations qui se montent quelque part (nous nous posons alors sur des terrains de fortune ou au contraire de grands terrains comme celui de Bône-les Salines) ainsi que les détachements permanents dans un tout petit bled, trop petit pour y implanter une base.

Les premières missions qui nous sont confiées sont très simples. Après être passés en test avec un moniteur (encore), nous n'effectuons que des liaisons. Ceci a pour but de nous faire connaître le pays, de nous familiariser avec le relief, de prendre confiance en nous et surtout de nous entraîner à la navigation en Algérie. On ne s'improvise pas opérationnel, on le devient. Ces missions sont très simples, car nous sommes contraints de suivre des itinéraires dits « de sécurité », c'est-à-dire de suivre des routes sur lesquelles nous pourrions éventuellement nous poser en cas d'incident. Les secours peuvent ainsi arriver sûrement et rapidement par la route (ou en hélicoptère) après qu'on ait indiqué notre position par radio. C'est un travail très intéressant. C'est presque du tourisme. Nous n'avons pas d'autre souci que de nous rendre de A. (aérodrome de Chéragas) à B., notre destination.

Le 4 août 1960, je pars tout joyeux chercher un colonel à Tizi-Ouzou, en Kabylie. Il fait beau, et je rentre tout heureux de ces trois heures de vol qui m'ont permis de découvrir cette magnifique région. Je lance une plaisanterie en descendant de l'appareil et je vois des mines consternées. Personne ne répondant à ma bonne humeur, je me demande ce qu'il peut bien se passer. Je pose la question au premier camarade rencontré apprend ainsi qu'un collègue, le MdL Norbert Soontag, transfuge de la Marine (il était navigateur sur *Neptune*) vient de se tuer en opération avec le capitaine René Voluzan, commandant l'escadrille des *Broussard*. J'en suis d'autant plus choqué que le collègue en question était de mon stage et que le capitaine n'était autre que celui qui, m'ayant mis aux arrêts, me les avaient retirés pour que je puisse trouver un logement. Il y a à peine deux mois que nous sommes là ! C'est le premier accident dont j'ai connaissance depuis mon arrivée sur le territoire. Hélas ce ne sera pas le dernier. Sans compter ceux d'avant mon arrivée. Mais





▲ Quelques uns des nombreux aérodromes fréquentés par Gérard Politis

▼ Le Broussard, le «charter» du GALAT 3



nous apprenons vite à vivre avec cette épée de Damoclès constamment suspendue au-dessus de nos têtes. Il est à noter que ces accidents sont dus la plupart du temps à des fautes de pilotage et notamment à l'ignorance ou à la non-observance de lois de l'aérologie en montagne. C'est le cas de celui-ci.

Une autre de mes premières missions est plutôt cocasse et je ne puis résister au plaisir de la conter. Tout le long des deux frontières est et ouest de l'Algérie, court un barrage fait de fil de fer barbelé électrifié. Ces deux frontières sont connues sous le nom de leur inventeur, la « Ligne Maurice ». Je suis chargé de conduire à Marnia, ville algérienne située sur la frontière du Maroc à une trentaine de kilomètres d'Oujda, un civil, ingénieur électricien chargé d'aller sur place vérifier l'état de ce barrage. Le temps est splendide comme pratiquement tous les jours en cette période. Le décollage a lieu sans aucun problème. La mer que nous longeons scintille des mille feux du soleil. Les plages sont encombrées de baigneurs. En plus des Pieds-Noirs, il y a encore des vacanciers venus de métropole visiter la famille. Ce doit être ma première mission ou en tous cas l'une des toutes premières. Je suis heureux comme un petit fou et à l'aise comme un poisson dans l'eau. Arrivé au Tombeau de la Chrétienne, j'effectue le mouvement de baïonnette gauche-droite pour prendre la vallée du Chéelif, exactement le chemin inverse de celui que j'ai fait quelques jours plus tôt avec le Nord 3400 en provenance de Sidi-Bel-Abbès. Seulement là, je suis seul maître à bord (après Dieu, bien sûr), responsable d'un passager, investi d'une mission, et surtout, j'ai la radio. Je ne dispose plus d'un Nord 3400, appareil réservé aux opérations, mais d'un Piper *Super-Cub* L-21, avion sensiblement plus lent. Le voyage promet d'être long (quatre heures rien qu'à l'aller), et je peux tout à loisir écouter Radio-Luxembourg sur le radiocompas. Une vraie balade de tourisme, comme la plupart des liaisons. Tout se passe bien et je trouve la vie merveilleuse. Je ne vole pas sur une bien grosse machine, mais j'ai assez désiré ce brevet de pilote pour ne pas être mécontent de mon sort, bien au contraire. Je l'ai, maintenant, ce brevet tant convoité. Je me promène et en plus je suis payé pour ça (et assez bien payé, ma foi). Ah, Dieu ! Que la vie est belle. Je survole Orléansville quand j'ai soudain, comment dirais-je ? Disons une envie pressante. Délicat dans un petit avion, certes pas équipé pour ce genre de choses ! Pas question de se poser. Il faut bien trouver quelque chose, car je ne puis continuer ainsi.

— *J'ai une idée*, dis-je à mon passager. *Vous allez tirer votre dossier vers l'avant. C'est la porte de la petite soute à bagage (je mets bagage au singulier, car il n'y avait vraiment pas de place pour en mettre deux !) où se trouve ma sacoche. Vous trouverez à l'intérieur de celle-ci mon nécessaire de toilette dans une poche en plastique. Vous videz son contenu dans la sacoche et me la passez.*».

Je trime bien l'appareil et, lâchant les commandes, je fais ce que j'ai à faire. Béat, car croyez-moi, je me sens mieux, j'ouvre la fenêtre à coulisse située à ma gauche et, bouchant l'ouverture de la poche d'une main, je sors le bras, tenant le fond de la poche en plastique de l'autre main. Je n'ai plus qu'à lâcher l'ouverture et secouer un peu le cul de la pochette pour qu'elle se vide et même sèche instantanément. Heureux, je me retourne vers mon compagnon et le vois, d'un revers de main, s'épousseter le veston d'un air dégoûté. J'ai simplement oublié, dans ma précipitation, que l'hélice a un sens de rotation et renvoie vers l'arrière tout ce que l'on jette de l'avant. On appelle cela le souffle hélicoïdal ! Pour comble de malchance, je refais la même chose à ce malheureux au retour. Enfin, nous continuons notre voyage en direction de la frontière marocaine. Au bout d'un temps qui me paraît assez long, et trompé par certaines similitudes du terrain, je pense être arrivé. En observant bien le paysage j'aperçois ce que je prends pour une piste. Je m'apprête à me poser, non sans toutefois avoir été jeter un coup d'œil d'un peu plus près. Bien m'en prend car, volant



à quelques mètres au-dessus du terrain en question, je constate qu'il ne s'agit en réalité que d'un terrain de parcours du combattant ou d'un terrain piégé. Il y en a quelques uns comme cela destinés à tromper les petits avions de liaisons. C'est une longue bande de terre roulée en travers de laquelle sont tendus des fils de fer barbelés, un peu comme les brins d'arrêt sur un porte-avions ! Je remets promptement les gaz et remonte par une chandelle sans doute un peu trop prononcée au gré de mon passager qui, ne pouvant se retenir plus longtemps, se laisse voluptueusement aller dans la cabine, limitant toutefois les dégâts à l'aide de son mouchoir. J'apprends que c'est là son baptême de l'air. Nous sommes quittes ! Ceci prouve bien l'utilité des liaisons avant les opérations au titre de l'entraînement. Bref, nous arrivons à destination et mon ingénieur peut effectuer son travail dans de bonnes conditions. Je redécoule aussitôt pour Tlemcen où j'ai prévu de faire le plein et de passer la nuit.

C'est à Tlemcen-Zenata que je fais la connaissance d'*Attila*. *Attila* est un jeune sanglier en liberté sur la base et que le personnel a adopté lorsqu'il n'était encore qu'un marcassin. Il est gentil comme tout, accours lorsqu'on l'appelle, se laisse caresser et même réclame des caresses. Mais il aime bien charger et n'a qu'un seul défaut : son amour immodéré pour les balises de piste ! Il fonce dedans et les détruit à grands coups de butoir. D'où son nom d'*Attila*. J'ai appris par la suite que, las de faire des frais chaque jour pour changer les balises détruites, on a dû, par ordre supérieur, se résoudre à abattre ce pauvre *Attila*.

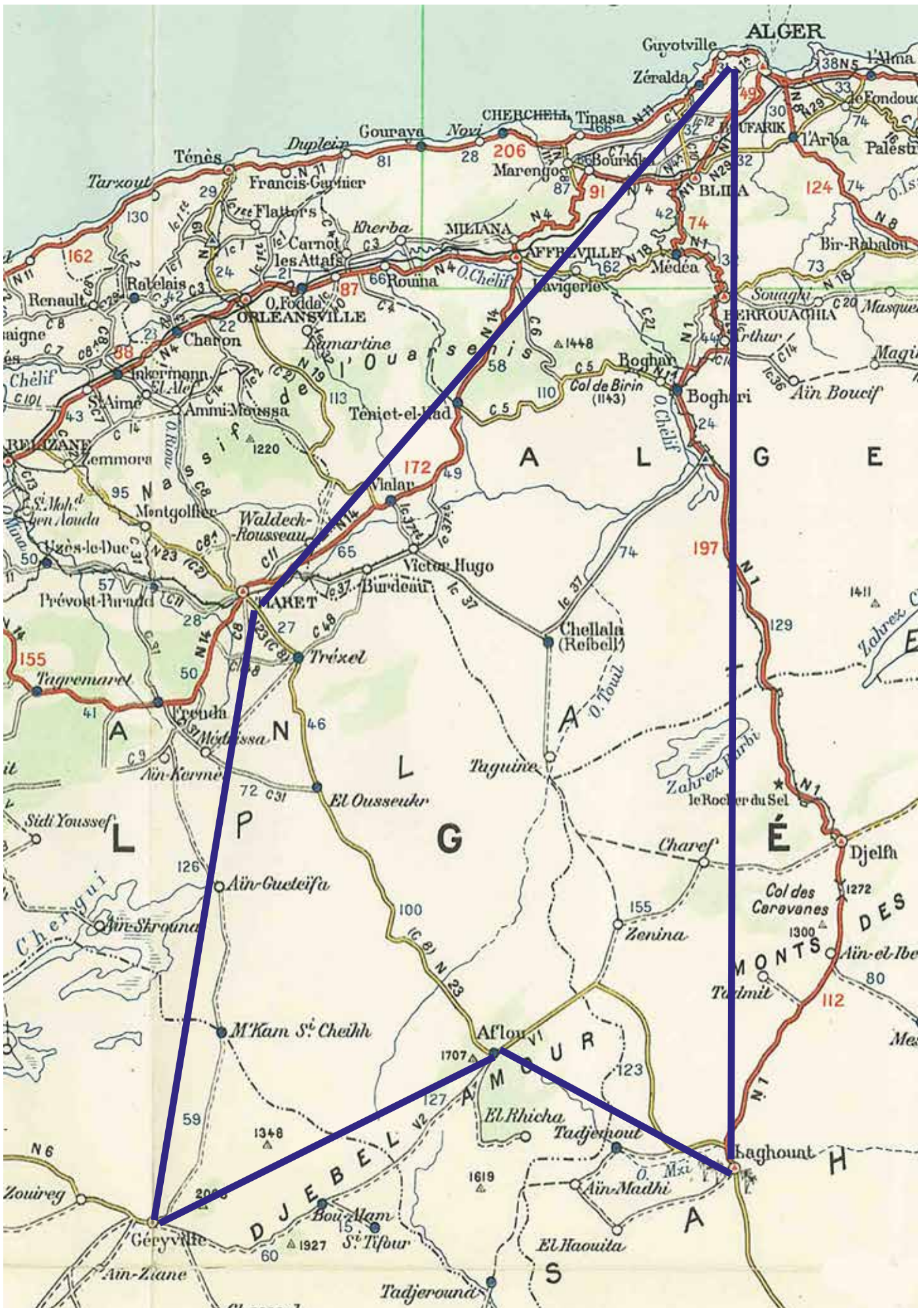
Le lendemain matin, je me repose à Marnia afin d'embarquer mon passager pour le voyage de retour. Celui-ci se passe un peu mieux que l'aller, à l'incident près que j'ai narré plus haut.

L'expérience aidant, je deviendrai par la suite de plus en plus doux aux commandes. Heureusement pour mes futurs observateurs ! J'apprendrai ainsi, par exemple, à rendre malade ou au contraire à choyer mon passager. Si l'on veut rendre quelqu'un malade, c'est très simple: il suffit de corriger les moindres mouvements de l'avion. La seule chose à faire pour que tout aille bien, est de laisser faire la machine. Après tout, en bateau, on ne cherche pas à contrer la houle.

Une autre liaison mémorable toujours dans cette période. J'ai ce jour-là pour mission de conduire un lieutenant-colonel à Constantine. Nous décollons de bon matin. Le temps est splendide et la promenade promet d'être agréable (ce qu'elle fut, en fait). Notre itinéraire nous fait survoler Palestro, célèbre pour ses gorges magnifiques autant que redoutées (une unité y est tombée dans une fameuse embuscade de triste renommée), Bouïra, la chaîne des Bibans aux turbulentes Portes de Fer, Bordj-Bou-Arreridj et enfin Oued-Hammimine, l'aérodrome de Constantine. J'arrive là pratiquement pour passer à table. Repas bon et copieux comme à l'accoutumé. Parmi les convives, un adjudant-chef offre à la tablée une bouteille de bon vin, ainsi que cela se fait couramment. J'en bois un verre, un seul verre durant le repas. Après manger, je sors flâner sur le parking en attendant mon passager et me sens vaciller sur mes jambes. Je viens d'attraper, par la grâce du soleil une cuite mémorable, avec un seul verre de vin. J'apprendrai par la suite à me méfier de cet incompatible mélange explosif vin-soleil ! Quelqu'un me prêtera sa chambre et en attendant mon départ, je ferai une sieste qui me remettra vite sur pieds. Quelques heures plus tard on vient me secouer, mon passager est prêt à partir et m'attend. Je me précipite dans l'avion pour m'installer et à la vitesse avec laquelle je me relève après m'être assis, les gens autour de moi pensent que j'ai un siège éjectable ! Non seulement le siège (en skai) est brûlant, mais le manche à balai en métal et sans aucune protection paraît chauffé à blanc ! De ce jour, je prendrai l'habitude de piloter et de conduire avec des gants. Nous touchons d'ailleurs des gants en cuir que nous enfilons par-dessus des sous-gants en soie. De ce jour également, je réussirai toujours (ou presque) à trouver un petit coin d'ombre pour abriter ma machine. Un hangar fera généralement bien l'affaire.

# Le Sud

Le 26 juillet 1960, je dois emmener un commandant effectuer un périple d'une semaine dans le sud. Cet officier du deuxième bureau va collecter les renseignements amassés au fil des opérations par certaines unités aux fins d'exploitation de retour à Alger. Notre voyage doit nous amener d'abord à Laghouat, puis à Aflou, à une centaine de kilomètres au nord-ouest de Laghouat, et enfin à Géryville, ce qui terminera en principe notre randonnée. Je me renseigne comme à l'accoutumé à la salle des opérations pour obtenir toute la documentation sur mon vol (météo, fréquences radio, cartes). On m'annonce que le GALAT ne possède pas de cartes pour aller si loin dans le sud, mais que l'officier que j'emmène apportera les siennes. Pas de problèmes, il arrive à l'heure dite. Nous échangeons une chaleureuse poignée de main et grimpons dans l'appareil. Il s'agit, comme toujours pour les liaisons, d'un L-18, dont la vitesse de croisière avoisine quand même les quatre-vingt-dix voire cent kilomètres à l'heure. Par un vent normal, les voitures nous doublent sur la route. Nous nous installons donc et je demande au commandant les cartes annoncées par les OPS. Il me répond sans rire qu'il n'en a pas mais qu'il connaît bien le chemin pour l'avoir fait souvent et qu'il n'y a pas de problème (j'entendrai cette phrase assez fréquemment). Au reste, il a quand même une carte Michelin et j'apprendrai vite qu'en Algérie comme ailleurs, c'est une carte merveilleuse qui nous emmène où nous voulons aller sans aucune difficulté. Bien sûr elle ne comporte pas le tracé des zones que l'on rencontre sur les cartes aéronautiques habituelles (aérodromes ou zones interdites, par exemple), mais c'est presque de la triche de naviguer avec une carte Michelin tant c'est facile. Cela dit, pour un grand voyage au cap-montre, rien ne vaut une bonne carte aéronautique au cinq cents millièmes. Mon passager me dit que de toute façon, en tenant le cap 180, on arrive à Laghouat comme des fleurs. Oui. En théorie, il a raison. Ce qu'il ne sait pas, c'est que le compas (ou boussole) sur le Piper est d'une précision ahurissante, à trente degrés près. Bref. Le vol à vue, c'est le vol à vue. C'est même du Voie Ferrée Route, variante utile du VFR, la voie ferrée, longeant la route jusqu'à Djelfa. Cet excellent homme connaît si bien la route par cœur qu'on se permet de se dérouter pour admirer un magnifique rocher de sel (figurant d'ailleurs sur la carte) trônant peu avant Aïn-Maabed. C'est un magnifique monticule de sel gemme d'une soixantaine de mètres irisé sous le soleil et présentant toutes les couleurs du spectre. Nous tournons autour à sa hauteur deux ou trois fois et reprenons notre cap sur Laghouat où nous arrivons au bout d'une petite heure et demie. Premier contact avec les sables et la verdure étonnante d'une oasis. Un camarade m'emmène faire un tour sur le sable et me fait « *écouter le silence* ». Sous nos latitudes « *civilisées* », on ne sait pas ce qu'est le silence. C'est une absence totale. C'est un rien gigantesque, un néant absolu. Tout ce qu'on entend est intérieur. On entend battre son cœur, couler son sang dans ses veines. On s'entend respirer, on s'entend vivre. Pour un peu, on s'entendrait réfléchir. J'ai vu passer un aigle blanc ce qui est, paraît-il, extrêmement rare et porte-bonheur. Le désert est vivant. Plusieurs de mes camarades m'ont dit s'être aperçus du déplacement des dunes. Au hasard des missions, on reconnaît l'environnement comme en montagne, à ceci près que les montagnes ne bougent pas alors que les dunes, elles, sont vagabondes. Mais elles gardent leur aspect. C'est assez surprenant au début. On s'y fait, paraît-il. Le soir, au mess (mess est un bien grand mot pour ces baraques en canisses qui ont bien du mal à arrêter les ardeurs des rayons solaires et la froideur des nuits, car les nuits sont aussi froides que les journées sont chaudes, ce qui n'est pas peu dire !), le chef nous propose une gigue de gazelle qu'un moniteur en tournée de peloton du sud en peloton du sud a chassée. En effet, le moniteur du cru tourne pratiquement en permanence dans la région pour contrôler régulièrement les pilotes



Les 26 et 27 juillet 1960, le vol Chéragas-Laghouat-Aflou-Géryville-Tiaret-Chéragas



des pelotons des environs. Et, grand chasseur devant l'éternel, il n'hésite pas à se poser dès qu'il aperçoit une de ces charmantes petites bêtes et à faire le coup de feu afin d'améliorer l'ordinaire du mess. C'est ainsi que j'eus l'occasion de me repaître de ce gibier de choix. Tiens, mais au fait, c'est mon moniteur de Dax, celui-là même grâce à qui je suis là aujourd'hui !

L'après-midi, nous mettons le cap sur Aflou. Nous effectuons un vol qui m'enchant. Au nord, c'est-à-dire sur notre droite, les contreforts de je ne sais plus quelle chaîne de montagnes. Nous volons à mi-pente, c'est-à-dire à une centaine de mètres du sol. À gauche, la plaine du désert et du sable à perte de vue. Le ciel est lumineux est le soleil darde toujours aussi fort ses rayons cuisants. Soudain, un bruit de mitrailleuse se fait entendre et des traits brillants filent le long de l'avion. Mon passager me demande alors si j'ai déjà vu des vols de criquets. À ma réponse négative, il me rétorque que nous sommes en train d'en traverser un, ce dont je viens de me rendre compte ! Heureusement nous arrivons. Mon huile commence à chauffer. Le radiateur est obstrué par ces maudits insectes ! Même routine à Aflou. Toujours des camarades connus heureux de se rencontrer. Et ce sera ainsi durant tout mon séjour en Algérie, sur ce territoire immense, je rencontrerai partout où que j'aille des camarades de Dax qu'ils soient issus de mon stage, d'un stage précédent ou suivant, ou d'un stage hélicoptère, ou d'un autre stage. Ce sont alors des retrouvailles un peu arrosées ou des sorties nocturnes devant une bière. Et où ? Chez la seule Européenne de l'endroit encore debout à une heure aussi tardive, c'est à dire la tenancière du « *Bousbir* », le bordel du coin. La postière et l'institutrice sont couchées tôt en ces temps où la télévision ne sévit pas encore en ces lieux. Et ce sont, avec la tenancière du bordel les seules européennes de l'endroit. Alors ! Je crois bien connaître une grande partie des bordels des bleds abritant une piste. Mais jamais nous n'avons fait autre chose que discuter avec la maquerelle. Ces établissements sont de toute façon des endroits sérieux (je veux dire sur le plan médical, bien sûr !) car le contrôle sanitaire y est sévère. Mais je peux jurer que je n'ai jamais vu ni aucun camarade ni moi-même profiter des lieux autrement qu'en discussion devant une bière. Et c'est incontournable, où que nous mènent nos missions, c'est toujours en cet endroit de perdition que nous finissons nos journées !

Le 27 juillet, nous mettons le cap sur Géryville pour un vol prévu d'une heure et demie. Tout se passe bien durant une heure lorsque je m'aperçois que quelque chose ne tourne plus rond : l'anémomètre n'indique plus rien ! Ou plutôt il indique zéro kilomètre à l'heure ! Cet instrument est surtout important à l'atterrissage. Le tableau de bord du Piper, déjà réduit à sa plus simple expression, se retrouve amputé d'un instrument. J'allais dire le plus important. Mais lorsqu'un tableau de bord n'en comporte que cinq (tachymètre, anémomètre, altimètre, température d'huile et boussole), chaque instrument est aussi important que son voisin ! Nous continuons ainsi et décidons d'aller nous poser à Tiaret pour faire réparer l'instrument.

Nous nous posons donc à Géryville, petite oasis des Hauts-Plateaux à mille trois cent dix mètres d'altitude ! Ce qui fait l'étrangeté de ce terrain, c'est qu'il fait partie d'un tronçon de route. Celle-ci est barrée et devient la piste d'atterrissage. Pour ce qui est de la navigation, avec l'obligation qui nous est faite de suivre pistes et routes, nous ne pouvons pas nous tromper. Nous la trouverions dans une tempête de sable ! Nous suivons la route et nous posons dans son prolongement.

Après un bon repas, nous décollons pour Tiaret. Là encore, je retrouve une quantité de camarades avec qui nous refaisons notre sortie habituelle la journée achevée. Il faut comprendre que si la base est assez importante, Tiaret est un petit village et la vie y est assez monotone, aussi l'arrivée d'un copain est un événement qu'il convient de fêter comme il le mérite. Instrument réparé, c'est le retour sur Chéragas en deux heures de vol.

Que voilà une belle et bonne mission qui apaise quelque peu ma faim de voler, jusqu'au lendemain !





▲ *L'aérodrome de Geryville*

▼ *L'aérodrome d'Aflou*



# Le courrier

Une mission qui nous plaît bien c'est le largage du courrier sur les pitons occupés par des postes militaires. Les soldats sont là durant un temps très long, parfois la durée de leur service en Algérie, c'est à dire près de trente six mois pour certains. Oui, je dis bien trois ans ! Leur seule sortie consiste en opérations dans la nature, celles où justement notre présence est requise pour assurer leur protection ou pour des relais radio. Ces opérations sont très éprouvantes pour eux et je profite de ce passage pour leur tirer bien bas mon béret. Ils partent parfois huit ou quinze jours et couchent sous la tente (quand ils le peuvent). Ils « *crapahutent* » dans la poussière ou dans la boue, sac au dos, traînant avec eux un lourd armement, les munitions, la radio et tout un arsenal. Pendant ce temps là, bien installés et bien au chaud dans nos avions, nous tournons autour d'eux durant les quatre heures d'autonomie que nous autorise notre plein d'essence. Nous rentrons ensuite bien sagement au terrain où le mess nous tend ses bières bien fraîches et nos lits leurs draps accueillants. Leur faire parvenir le courrier ne serait pas une mince affaire sans la présence du « *Piper Facteur* », c'est là notre appellation codifiée. Ce travail est généralement réservé à un CPAP, soldat du contingent exempt théoriquement d'opérations. Mais avant d'être qualifié opérationnel, nous effectuons parfois ces vols humanitaires. Nous aurons l'occasion d'en faire aussi plus tard pour le plaisir lors de certains dimanches de désœuvrement lorsque, retour d'un détachement, nous serons au « repos » de quelques semaines à Chéragas. Repos tout relatif d'ailleurs, puisqu'il consistera à faire des missions plus ou moins lointaines au profit de la zone d'Alger. Un mécanicien prend place à l'arrière de l'appareil après avoir rangé dans l'ordre de largage les sacs PTT dont nous avons la charge. Et nous décollons. Bien que le mécanicien connaisse souvent par cœur la route de chacun des postes que nous avons à visiter, le pilote assure la navigation (c'est là le but essentiel de la mission). Le premier poste étant en vue (il y en a parfois trois ou quatre), le pilote contacte l'opérateur radio qui nous donne la direction du vent ou allume un fumigène. Il y a à côté de presque tous les postes une DZ hélicoptère et c'est sur cette DZ que nous allons larguer notre sac postal. Le vent donné par l'opérateur radio, nous faisons un passage pour reconnaître les lieux et, nous alignant face au vent tout en évitant le survol du poste, nous nous mettons en descente de manière à raser la DZ. Au moment où nous redressons, le mécanicien qui a sorti le sac par la petite fenêtre coulissante le lâche de façon à ce qu'il se retrouve le plus près possible du poste. Nous effectuons parfois un second passage à basse altitude pour les inévitables photographes qui ratent rarement cette occasion de ramener des souvenirs d'Algérie et mettons le cap sur le poste suivant.

Le largage du mécanicien est parfois terriblement précis. Il est si précis, ce largage qu'il m'est arrivé un jour l'anecdote suivante qui, je crois, vaut la peine d'être contée. J'étais de courrier, ce jour là. Le mécanicien avait tout préparé ainsi qu'il vient d'être dit. J'arrive sur les lieux et signale mon arrivée par des appels moteurs. Dans le même temps, j'appelle le poste par radio :

- *Adjuceur Gris* (je crois que c'était *Adjuceur Gris*), *ici Piper Facteur. Me recevez vous ?*
- *Piper Facteur*, me répond l'opérateur du poste avec un savoureux accent du terroir, *je vous reçois cinq.*
- *Êtes vous prêt pour le largage ?*
- *Nous sommes prêts, Piper Facteur.*
- *Attention pour le largage. Top.*
- *Piper Facteur, très très bon largage. Le courrier est sur le bureau du capitaine.*

Le gros sac bien rebondi des PTT avait traversé la fenêtre dudit capitaine (le commandant du poste, je suppose) et avait atterri directement sur son bureau. J'espère pour ce brave homme que sa fenêtre était ouverte.

Ah ! Que je voudrais que les protagonistes de toutes ces anecdotes tombent un jour sur ces lignes et même (pourquoi pas, on peut rêver) me contactent, ainsi que ceux qui ont photographié nos passages sur leur poste. Car souvent on nous demandait de refaire un passage le plus bas possible pour les souvenirs photographiques. Je n'ai jamais vu aucune de ces photos. Que de souvenirs ! Une autre fois, mais cela est moins drôle, le mécanicien cède sa place à un appelé du contingent. Cela se fait souvent. Un appelé peut ainsi prendre un baptême de l'air tout en laissant au mécanicien le bénéfice de la prime de décollage. En effet, si les pilotes et les observateurs touchent une solde à l'air, les mécaniciens eux, ont droit à une prime qu'ils touchent à chaque fois qu'ils effectuent un vol. Bien entendu, ils doivent théoriquement participer effectivement à ce vol. Pour faire plaisir aux soldats du contingent, il arrive assez fréquemment qu'ils leur cèdent leur place. Mais ce sont eux qui figurent sur les ordres de vol comme s'ils avaient été dans l'avion. Après que le mécanicien a arrangé les sacs de courrier par poste, dans l'ordre ou ils devront être largués, qu'il a bien « *briefé* » le soldat sur ce qu'il aura à faire, le Piper décolle. Tout se passe bien. Le courrier est largué. Le Piper fait demi-tour et rentre à la maison, heureux et fier du travail accompli. Les coups de téléphone et communications radio commencent alors à affluer de tous les postes visités. Le courrier a été distribué en dépit du bon sens. Chaque poste a reçu le courrier du poste voisin ! Le soldat, sans doute incommodé par les turbulences (il y en a beaucoup en montagne), a probablement commencé son largage par la fin, dans l'ordre inverse de ce qu'avait préparé le mécanicien. Chaque poste doit organiser une opération pour rendre à Jules ce qui appartient à César ! Cela prend plusieurs jours, car une opération en territoire hostile ne s'organise pas comme une partie de campagne ! L'affaire s'est soldée évidemment par des punitions et l'interdiction formelle de prendre un passager occasionnel.

▼ *La joie dans le poste au moment du largage du courrier*



# Entraînement opérationnel

Il n'y a pas que les liaisons pour nous accoutumer au pays et au métier. Nous nous entraînons aux opérations sous des formes différentes. Petit à petit l'oiseau fait son nid. Nous en apprenons un peu plus chaque jour, et nous nous préparons sérieusement à ce jour où nous prendrons notre place parmi les pilotes opérationnels. Nous emmenons par exemple des sous-lieutenants de réserve frais émoulus de l'École d'Officiers de Réserve de Cherchell, au pied du mont Chenoua, en entraînement de navigation. Cela présente un double avantage : l'officier doit apprendre à nous guider en montagne à l'aide de coordonnées codifiées (car en opération ce sera l'observateur notre guide, c'est lui qui nous mènera où il voudra aller), et nous devons surveiller constamment sa navigation pour être sûr qu'il ne s'égaré pas. De plus, nous apprenons ainsi à n'être qu'une seule personne en deux: l'équipage. Cela nous est très profitable car nous avons ainsi un contact physique sérieux avec le relief algérien. Et on va penser que je me répète (ce qui est vrai), mais nous allons de merveilles en merveilles. Nous emmenons aussi ces mêmes officiers de réserve surveiller et régler le tir d'artilleurs, eux aussi la plupart du temps EOR, s'initiant au tir au canon comme nous l'avons fait à Châlons-sur-Marne. Nous tournons en rond à la verticale approximative de l'objectif et l'observateur note les coordonnées des impacts qu'il passe par radio aux tireurs afin qu'ils puissent corriger leur tir suivant.

Nous nous entraînons également au balisage. Très important, le balisage. En effet, en opération, notre principal travail consistera à baliser des objectifs avec des grenades fumigènes (lancées à la main par la fenêtre de l'appareil) au profit de la chasse.

Et puis aussi, nous allons passer sur Cessna L-19, le « *Bird Dog* » américain utilisé en opérations au Viêt-Nam entre autres théâtres d'opérations. C'est un appareil surpuissant. J'ai eu l'occasion d'en repiloter un plus de vingt ans après avoir quitté ce type de machine et je n'arrivais pas à me mettre en palier. Emporté par la puissance de son moteur, l'avion continuait à monter. Cet avion, d'une maniabilité surprenante, nous permet de nous faufiler partout où notre présence est nécessaire, que ce soit entre des arbres ou au fond d'une vallée. Nous effectuons fréquemment des vols d'observation au ras du sol aux environs de quatre-vingts kilomètres/heure avec « *un poil* » de volets sorti ! De plus, il possède un coefficient voltige qui, bien qu'il ne soit pas utilisé, permet de se sortir parfois de situations desquelles un autre appareil ne sortirait pas forcément. En un mot comme en cent, c'est un véritable plaisir de piloter un tel avion. Et si, par définition, nous aimons voler en général, nous aimons en particulier voler sur cette machine.

Ultime phase enfin de notre préparation aux opérations, il y a l'entraînement à la navigation en montagne. Nous devons effectuer une navigation (avec moniteur, bien sûr) à basse altitude au fond d'une vallée (je n'ose pas dire en rase-mottes mais ça y ressemble fort). Nous apprenons à lire et interpréter la direction et la force du vent à la courbure des arbres, à la direction de l'ombre des nuages, à la direction des fumées, à la risée sur les lacs. Cela est vital pour nous car la plupart des accidents survenus aux pilotes d'ALAT en Algérie proviennent de la méconnaissance de l'aérologie en montagne.

Et nous passons enfin ce contrôle tant attendu sur L-19, ce Cessna qui ressemble tant à un avion d'aéro-club mais qui est infiniment supérieur à ce genre de machine et qui va faire de nous des pilotes opérationnels à part entière. Nous faisons quelques vols de prise en main en solo et c'est le premier vol opérationnel. Nous sommes reconnus aptes aux détachements qui nous permettront de voir à fond l'Algérie profonde.





▲ *Piper L-21 du GALAT 3 à Orléansville*

▼ *Cessna L-19 du GALAT 3*



# Bir-Rabalou

La période d'adaptation au terrain tire à sa fin et arrive enfin le moment tant attendu où nous allons partir en opérations. Nous attendons ce moment avec impatience car c'est pour nous la consécration. Nous ne sommes plus des « *bleus* ». Et puis le boulot va changer et devenir plus passionnant. Non qu'il soit sans danger. En effet, nous ne sommes pas armés. Il arrivera que l'on nous tire dessus et nous ne pourrons pas nous défendre. Nos seules munitions seront les grenades fumigènes que l'on tente de placer au bon endroit pour renseigner les T-6, T-38 ou *Skyraider* de l'armée de l'Air (je retrouverai des copains d'Aulnat et du Canada) ou les *Aquilon* ou *Corsair* de l'Aéronautique Navale qui orbitent au-dessus de nous. C'est sur nos indications par rapport à la fumée émise par ces grenades qu'ils effectueront un « *strafing* » ou un bombardement en piqué sur un objectif. Nous avons parfois à peine le temps de nous retirer avant que ne commence la manœuvre ! Nous sommes deux dans nos avions: un sous-officier pilote et un officier-observateur, généralement un jeune ORSA frais émoulu de la proche École des officiers de réserve de Cherchell. Le seul armement à peu près sérieux que nous possédons à bord est une carabine américaine à crosse repliable et un pistolet MAC 50 pour tenter de nous défendre en cas de crash en attendant l'arrivée des secours.

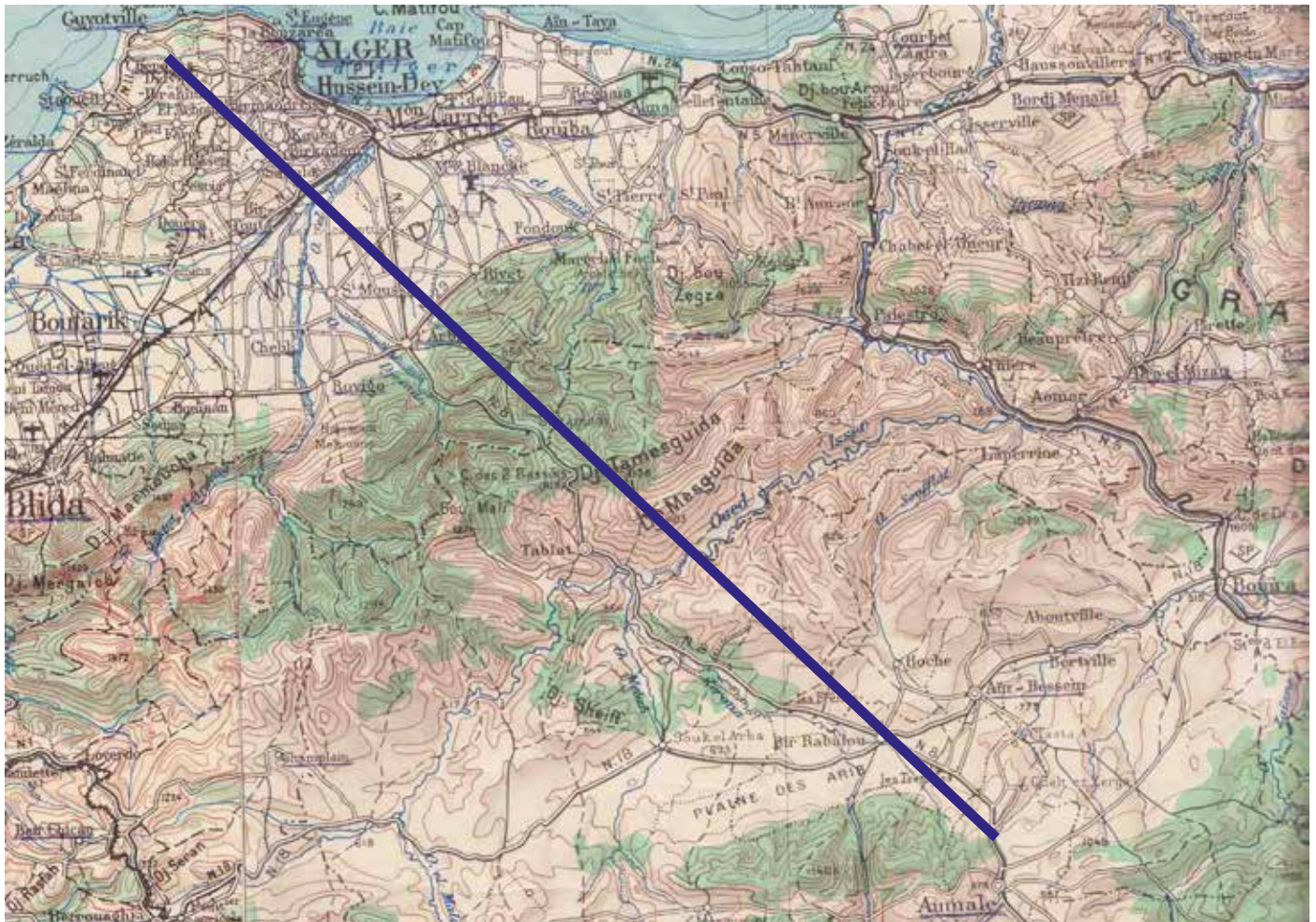
Enfin, un beau jour de la mi-septembre 1960, je pars pour Bir-Rabalou remplacer un camarade déjà là-bas depuis quelques semaines et dont le séjour en détachement se termine. Chacun son tour. Je vais enfin faire mes premières armes de pilote opérationnel. Un Nord 3400 que, pour une fois, je ne pilote pas m'emmène à destination. Je suis en troisième place, sur un strapontin de toile dirigé vers l'arrière. L'effet est surprenant et vaut le voyage lorsque l'on a l'habitude de voir devant !

Bir-Rabalou est semblable à tous nos détachements permanents, mais je n'en connais encore aucun. Une grande plate-forme d'envol en terre, assez grande pour les T-6 et les occasionnels bimoteurs qui viennent parfois nous surprendre (courrier de l'armée de l'Air, autorités en déplacements, etc.) et qui soulèvent des tonnes de poussière et de graviers au décollage, un peu comme les hélicoptères à l'atterrissage. La piste est assez longue, ma foi, quinze cents mètres environ. C'est beaucoup plus qu'il n'en faut pour les L-19 qui décollent sur une courte distance.

Nous y partageons la vie des gens de l'armée de l'Air, et c'est là que je retrouve d'anciens camarades du Canada, parfois lieutenants alors que je ne suis encore que sergent. Les locaux d'habitation sont dans le meilleur des cas des baraquements préfabriqués en tôle ondulée et le vent qui souffle là-dessus en projetant parfois des cailloux donne une certaine vie à nos nuits ! Le mess est un baraquement semblable aux autres. Une table toute en longueur est flanquée de deux bancs de bois qui nous permettent un confort relatif. Tout le monde prend son repas à la même table, officiers, sous-officiers et hommes de troupe, ce qui crée une bonne ambiance amicale. La salle de bain se compose d'un robinet extérieur sous lequel nous nous penchons pour faire nos ablutions matinales. La douche est des plus rudimentaires. Un local nu avec un pommeau de douche en son milieu. Mais il ne faut pas se plaindre. Cela est mieux que rien, surtout dans le bled où la plupart des mechtas n'ont pas l'eau courante !

Bref, nous ne sommes pas là pour passer d'agréables vacances, mais pour travailler. Décollage au petit matin pour une RAV. Le travail consiste à se promener à flanc de montagne selon un itinéraire préétabli. Nous devons si possible relever des traces d'activité. C'est ainsi que parfois nous tombons sur des hardes de sangliers, notamment lorsque nous suivons des traces sur la





▲ De Chéragas à Bir-Rabalou

▼ En compagnie des capitaines Gavaille et Duhaze, du commandant Alias et de Madame Péliissier, Antoine de Saint-Exupéry a été reçu par le bachagha de Bir-Rabalou en juillet 1940



neige. Car dès que la neige tombe, tout le monde est lâché de bon matin pour des « *reconnaisances traces* ». Le résultat de ces reconnaissances est transmis à l'officier de renseignements qui vient régulièrement les recueillir. C'est à l'occasion d'une de ces collectes que j'ai effectué la mission qui m'a mené d'Alger à Laghouat, puis à Aflou, Géryville et Tiaret dont j'ai parlé plus haut. Lorsque les troupes au sol de la région déclenchent une opération, nous sommes encore de la partie. Là, le travail qui nous incombe est le plus souvent de tourner en rond autour du lieu de l'opération durant les quatre heures d'autonomie dont nous disposons, au bout desquelles un autre avion vient nous relever. Nous nous mettons en virage par la gauche car il est beaucoup plus aisé d'observer par la gauche. De plus, cela laisse à l'observateur la main droite libre pour pointer sa carte et trafiquer à la radio avec son archaïque micro à main. Nous ne quitterons ce virage, dans la plupart des cas, que quatre heures plus tard lorsque notre relève arrivera ! Notre présence a surtout pour but d'alerter immédiatement la chasse et de la guider si le moindre accrochage survient. D'autres opérations consistent à orbiter sur une crête de montagne, dans le cas d'un encerclement par exemple, où des troupes se trouvent de part et d'autre du djebel. Nous servons alors de relais radio et retransmettons à A. le message que B. leur destine et qui ne passerait pas la montagne sans notre aide. Certains messages arrivent par téléphone alors que nous sommes au sol. Si ces messages sont trop confidentiels pour être confiés aux bons soins des ondes hertziennes, un avion décolle et va le larguer sur place dans un lance message, cylindre d'acier creux nanti d'une flamme en tissu destinée à flotter durant la chute pour bien signaler sa présence. Il nous arrive même de nous poser dans de petits postes en montagne où la piste est vraiment très courte, ou présentant un fort dévers ou une forte pente, pour porter des messages qui ne doivent passer que de bouche à oreille dans le plus grand secret ! Si l'opération doit se prolonger, nous demandons par radio à la base la relève pour telle heure. À l'arrivée de celle-ci, nous la prenons en charge. L'avion remplaçant, à la même vitesse que nous, reste légèrement en retrait et au-dessus de nous pour bien nous apercevoir en même temps que le sol. Nous lui faisons visiter le secteur, j'entends par là les positions des différentes unités participant à l'action. Carte sur les genoux, l'observateur de la relève la met à jour en pointant au crayon tous les renseignements dont il va avoir besoin (fréquences radios, indicatifs codés des participants, emplacement des troupes, des caches d'armes éventuellement déjà trouvées, etc.). Au bout de ses quatre heures, il demande si besoin sa propre relève. Si celle-ci n'est pas nécessaire, il rentre à la base en attente d'une autre mission.

Le 29 septembre 1960, une sortie est programmée qui va nous permettre de quitter notre zone d'action et de travailler sur un autre terrain: celui des dunes et de la plaine, ce qui nous changera un peu du djebel. Un équipage manque à Bou-Saâda, une oasis à près de trois cents kilomètres dans le sud-sud-est d'Alger. Un pilote (ou un observateur) devant passer sa visite médicale à Alger, il faut un équipage de remplacement pour l'opération se déclenchant. Comme nous sommes réserve générale pour l'Algérie, c'est à nous qu'incombe d'effectuer ce remplacement.

Nous quittons Bir-Rabalou de bon matin et quarante-cinq minutes plus tard, nous nous posons à Bou-Saâda. Le paysage change du tout au tout. Là, ce ne sont que voluptueuses ondulations. Le vert de nos djebels boisés fait place à l'ocre éblouissant des dunes de sable. Les opérations sont totalement différentes de ce que nous connaissons dans le nord. L'expérience est enrichissante. Le travail se fait au contact visuel car pour le camouflage, quoique ! Trois heures quarante-cinq d'opération exténuante (nous n'avons pas encore l'habitude des fortes chaleurs qui règnent ici) et nous passons une soirée sympathique entre copains. Le lendemain, on profite de ce que nous remontons sur Bir-Rabalou pour nous faire escorter un convoi automobile (automitrailleuses en





▲ ▼ *L'aérodrome de Bir-Rabalou*



tête et en queue) qui remonte sur le nord. Le travail n'est pas bien compliqué dans ce paysage. Effectivement, s'il y avait la moindre trace d'embuscade, nous nous en rendrions immédiatement compte. Nous tournons autour du convoi, le dépassons, revenons voir en arrière, puis sur ses côtés, et tout se passe pour le mieux. Nous laissons le convoi à son lieu de destination et rentrons à notre base. Les quarante-cinq minutes de l'aller se sont transformées en deux heures vingt-cinq minutes de voyage.

Une coopérative est implantée à Aumale, à une vingtaine de kilomètres de Bir-Rabalou, où nous pouvons faire des achats de toutes sortes à des prix déifiant toute concurrence. Nous prenons régulièrement un 4x4 et allons y faire un tour, ce qui rompt un peu la monotonie du détachement où, il faut bien le dire, il ne passe pas grand monde ! À part un *Flamant* de l'armée de l'Air qui vient de temps en temps faire le plein et dont l'escale dure une trentaine de minutes, nous ne voyons que de la poussière et n'entendons que les chacals qui ricanent de loin en loin dans les environs. J'allais entamer la phrase suivante par « *une fois la journée finie* » !

Mais la journée n'est jamais finie ! Nous sommes d'alerte du lever du soleil à son coucher et la prudence nous commande de ne pas trop sortir la nuit, quand même ! Lorsque cela nous arrive, pour aller au cinéma par exemple (eh, oui !) nous prenons la voiture et serrons bien nos carabines armées entre nos genoux. Nous allons aussi parfois déguster une bière bien fraîche à Aïn-Bessem, un accueillant petit village frais et vert à une dizaine de kilomètres de là. Nous avons alors l'impression de renouer avec la civilisation, du moins avec un certain genre de civilisation ! Nous restons là une bonne heure à refaire le monde à une terrasse de café et rentrons reprendre notre routine de sentinelles de la solitude. Tout ayant une fin, je rentre sur Chéragas à la mi-octobre pour apprendre, tout n'étant en fin de compte qu'un éternel recommencement, que je suis désigné pour un autre détachement à Saïda, dans le Sud-Oranais.

▼ *Le village de Bir-Rabalou*







▲ ▼ *Un L-18 du GALAT 3 est retourné par une tornade à Bir-Rabalou*



# Saïda

25 octobre 1960. En trois petites heures un L-19 m'amène à Saïda pour deux mois. Saïda, où logent nos officiers observateurs (au nombre de deux) afin d'être plus près du PC qui donne les ordres, est une « *petite grande ville* » dont le principal attrait est la piscine. Mais notre terrain d'aviation est très exactement situé à Nazereg-Flinois, un tout petit bled perdu dans la plaine à quatre ou cinq kilomètres au nord de Saïda, tandis que nous sommes logés chez un civil.

Ce civil, itinérant ferroviaire des PTT, nous offre gracieusement le gîte dans le but de mettre à l'abri des exactions toujours possibles et fréquentes sa femme et son bébé en son absence. Le fait est que rien ne s'est passé durant notre présence sous son toit. Pour la nourriture, nous sommes pris en subsistance par l'escadron de gendarmerie mobile qui tient ses quartiers dans l'école communale du village. Il est à souligner que nous faisons très souvent les opérations conjointement et il est très important de se bien connaître pour bien travailler ensemble.



Nous effectuerons aussi des opérations avec la Légion et le commando Georges, composé de fellaghas ralliés à la France. Ces soldats savent que s'ils se font prendre par les rebelles il ne leur sera pas fait de cadeau. Ils travaillent avec les méthodes FLN, notamment pour ce qui concerne le camouflage. En voici un exemple frappant : Lorsque les troupes demandent l'appui d'un *Piper* (c'est notre nom de code quel que soit le type d'avion avec lequel nous opérons), nous faisons le tour des éléments déjà présents sur le terrain afin de les situer sur la carte qui va nous servir pour la durée du travail. Afin de les situer rapidement, les « *trosol* », abrégé de troupes au sol, nous dirigent vers eux en nous guidant par radio : « à droite - tout droit - un peu à gauche - tout droit - tout droit - attention pour le top - Top ».

Au top nous sommes à leur verticale et les apercevons, d'autant que nous les survolons à quelques mètres, parfois trois ou quatre. L'observateur peut ainsi pointer leur position sur la carte. Ceci est valable avec n'importe quel trosol mais pas avec les commandos Georges. Avec eux, au top nous ne voyons rien du tout et il faut les pointer de confiance sur la carte. Plusieurs fois nous sommes fait guider trois, voire quatre fois sans rien voir au top. De guerre lasse, nous leur signalons que nous ne les voyons pas. Alors ils se démasquent à contre cœur et le terrain grouille d'une bonne vingtaine d'hommes absolument invisibles l'instant d'avant ou ne se distinguaient que quelques touffes d'alfa ou de buissons rabougris sur une terre aride.

Avec les gendarmes, nous faisons surtout des opérations de contrôle d'identité. Afin de voir si quelque rebelle ne se cache pas dans tel village, ils arrivent inopinément et vérifient les papiers de la population. Rien de bien méchant en soi. Le Piper est là pour voir si une embuscade n'est pas tendue dans le coin où si une bande ne se prépare pas à intervenir. Il nous est arrivé une fois de voir un homme s'échapper à l'insu de tous, se cachant dans un champ de maïs proche. L'apercevant d'en haut, nous donnons l'alerte aux gendarmes qui encerclent le champ. Mais un homme dans un champ de maïs est absolument invisible, même d'un avion survolant le champ à quelques mètres. En effet, les maïs se referment au dessus de l'homme courbé et le rendent parfaitement invisible. Il ne reste qu'à survoler le champ en rond afin d'éviter toute fuite pendant que les gendarmes réduisent le cercle et attrapent le fugitif. Nous apprendrons par la suite que cet homme a





▲ De Chéragas à Saïda

▼ L'aérodrome de Saïda en travaux



rallié la France. Il participera ensuite à de nombreuses opérations avec le commando Georges. Le cas n'est pas isolé et est même assez fréquent.

Il n'est pas rare que, travaillant avec les gendarmes, nous leur demandions de nous réserver une place à table au repas du midi. En effet, leurs EBR sont assez rapides et ont le mérite de rentrer directement à l'école où les gendarmes sont stationnés. Nous avons de notre côté deux gros handicaps. C'est d'abord le vent de face. Dans la plaine du désert (et Saïda se trouve aux confins du Sahara), le vent souffle souvent très fort. On ne s'en aperçoit pas tant il est laminaire. Pas de rafales mais un souffle continu qui nous ralentit de façon appréciable. Pour parler aux gendarmes dans leur EBR, nous nous portons à leur hauteur et, roues à quelques centimètres du sol, nous nous mettons en patrouille avec eux, nous alignant sur leur vitesse. Encore doivent-ils parfois ralentir ! Nous passons notre message (parfois de vive voix en criant par la fenêtre pour nous amuser) et les laissons filer alors que nous nous traînons péniblement vers le terrain ! C'est là qu'est le second handicap. Nous devons transiter par le terrain. La cour de l'école est trop petite pour nous y poser. Nous n'arrivons à table qu'une bonne demi-heure plus tard alors que tout le monde a déjà commencé à manger...

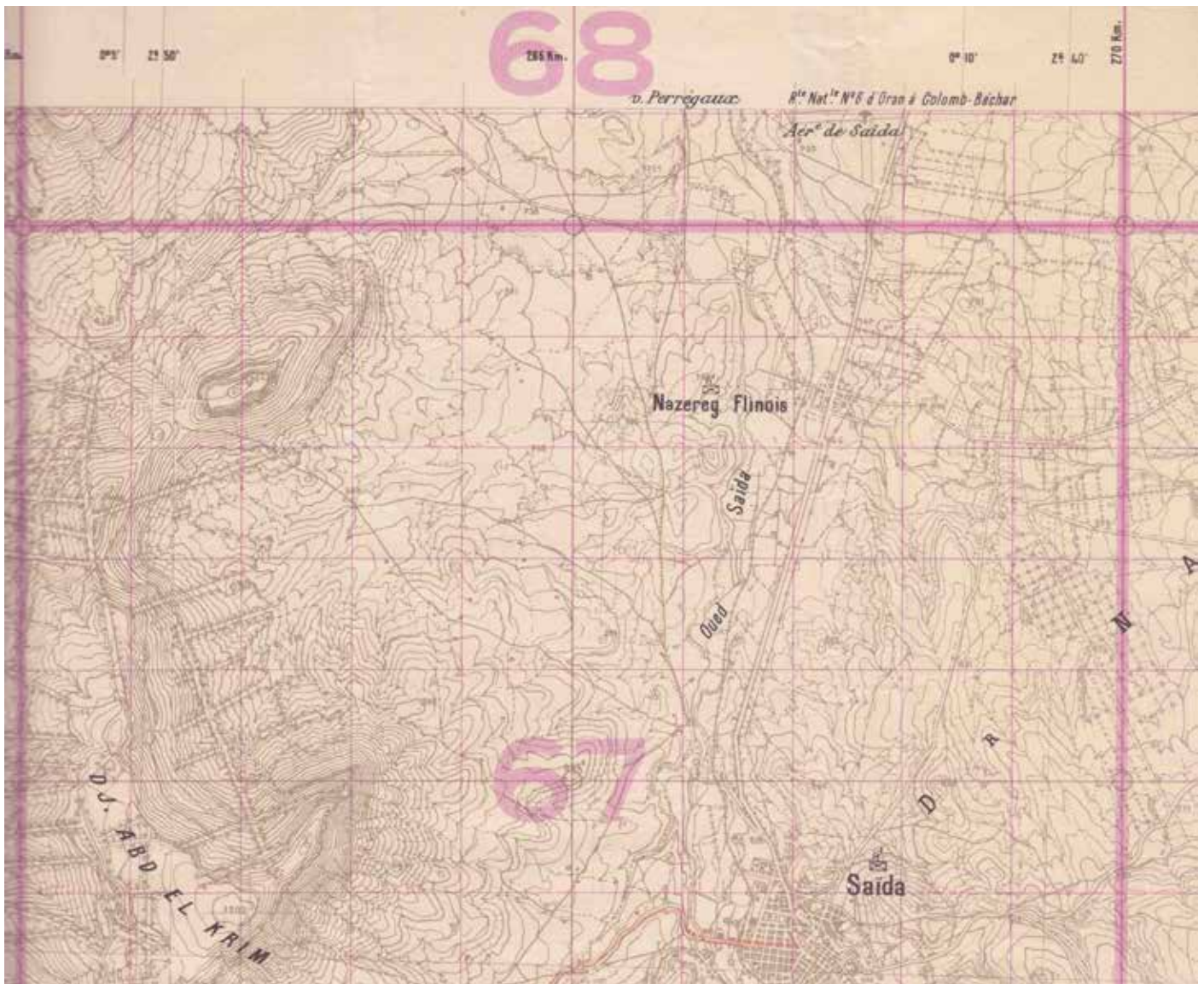
Au nord de la piste et dans l'axe de celle-ci, jaillit une source d'eau chaude (d'ailleurs nommée avec originalité « *Les Eaux Chaudes* »). Un petit malin a acheté cette source et l'a aménagée en bains desservis par le chemin de fer. Ces bains se présentent sous la forme d'un cylindre à ciel ouvert coupé en deux: un côté pour les femmes, un côté pour les hommes. Il y a aussi quelques cabines pour les gens fortunés. Aussi, à chaque décollage (ou à chaque atterrissage selon le sens du vent) ne nous faisons-nous pas faute de passer en rase-mottes intégral et en large virage afin de voir ce qui se passe en dessous. Après tout, ne sommes-nous pas l'Aviation d'Observation ? Ce qui nous surprend le plus, c'est que les femmes, au lieu de se voiler normalement le bas du corps avec les deux mains comme ferait n'importe laquelle de nos Parisiennes, se cachent le visage. C'est sans doute pour qu'on ne les reconnaisse pas !

Les dimanches traînent plutôt en longueur et nous avons l'idée, afin de les égayer un peu, d'organiser des après-midi dansants avec les jeunes filles du village. Tout le monde en profitera et les week-ends seront moins longs. Il ne faut pas oublier que si les grandes villes connaissent déjà la télévision, les petits villages ne sont pas encore équipés de relais pour la recevoir. Aussi, après un démarchage patient, obtenons-nous une salle que nous équipons de « *sono* » (un pick-up fait l'affaire). Les jeunes (et les moins jeunes du village, car les mères sont présentes que nous faisons danser aussi) se joignent à nous pour d'innocentes danses. Nous dansons en tenue de vol et parfois l'un de nous est appelé pour un décollage sur alerte et une fille reste en tapisserie car il y a un nombre égal de filles et de garçons.

Lorsqu'il fait très chaud, nous prenons l'alerte à la piscine de Saïda. La chaleur est telle que nous sommes toujours en maillot de bain sous nos combinaisons de vol. Si une alerte est déclenchée, un CPAP décolle avec un Piper, fait un passage bas sur la piscine, pendant qu'un mécanicien démarre le L-19 d'alerte. Nous sautons dans la Jeep qui nous attend à la porte de la piscine et rejoignons le terrain en quelques minutes. L'avion tournant déjà, le décollage se fait en moins de temps qu'il n'en faut pour l'écrire. Cela nous permet de prendre une alerte agréable sans trop se dessécher. Je connais même un peloton où les gens prennent l'alerte de la même manière, mais chez eux.

Je me souviens d'une opération très sérieuse que nous effectuions avec le commando Georges. D'ailleurs, les opérations effectuées avec le commando Georges sont toujours très sérieuses. L'opération allait bon train lorsqu'un sanglier vint débouler dans les pieds d'un membre du commando. Un coup de feu bien placé et le patron du PC volant (une *Alouette II*) mit son hélicoptère





▲ Saïda et Nazreg-Flinois où se trouve l'aérodrome  
▼ Gérard Politis à Saïda



à la disposition du commando. Nous vîmes alors un superbe sanglier, suspendu par un câble à l'*Alouette*, s'élever majestueusement au-dessus de la cime des arbres. La bête fut équitablement répartie entre le commando et la gendarmerie et nous nous régâlâmes le lendemain d'une fameuse daube de cochon sauvage.

L'évènement lors de ces détachements, c'est lorsque survient le date de la visite médicale annuelle que nous passons au CEMPN d'Alger. La veille de la date de la convocation, on nous affecte un L-18, on le bourre de courrier, matériel à rapatrier et d'une impressionnante liste de choses à rapporter et en avant, direction Alger. Nous allons goûter aux joies de la civilisation durant deux bons jours. La douche confortable que nous avons oubliée, le bain de mer et le restaurant si le temps nous est donné (encore que de Saïda nous ne sommes pas des privilégiés : les équipages de Dakar viennent eux aussi passer leur visite à Alger). Le lendemain ou le surlendemain selon l'heure, nous rentrons à Saïda avec un avion bourré de courrier, de matériel de rechange, et d'achats effectués en ville. C'est dans la vallée du Chélif que nous empruntons pour effectuer cette navette que le vent souffle parfois si fort que les voitures nous doublent.

Nous sommes aussi confrontés aux cigognes nombreuses en Algérie. Ce volatile est un réel danger pour notre petite navigation aérienne car il se met en virage dans un courant ascendant, s'endort, et plane ainsi pendant des heures, en dormant, j'ai bien dit en dormant. Notez qu'il nous arrive aussi de nous endormir en volant. Je connais un camarade qui, s'étant endormi, a dépassé un jour son point de destination de trois-quarts d'heure ! Il faut le faire, non ? Eh bien, il l'a fait ! Cela est véritablement un danger car si vous ne vous écartez pas, la cigogne endormie ne vous voit pas, et pour cause ! Elle ne s'écarte pas non plus. Et vous lui rentrez dedans avec toutes les conséquences que cela suppose sur un avion si petit et si léger.

J'ai même connu un équipage tué par un aigle. Un magnifique aigle tournait en rond et un Piper passait par-là en vol d'essai après intervention (une vidange ou quelque chose comme cela). L'équipage du Piper voulant s'amuser rejoignit l'aigle, se mit en formation avec lui et le prit en photo sous toutes les coutures. Au bout d'un moment, l'aigle probablement agacé ou se croyant attaqué prit de la hauteur, replia ses ailes et fondit sur le Piper comme sur une proie. Il vint heurter le pare-brise de celui-ci. Un os de la clavicule traversa le plexiglas en se dépiautant comme une aile de poulet trop cuit et vint perforer la tempe du pilote. Le passager, bien que pilote lui même, ne put rien faire n'ayant pas le manche de double commande. L'avion s'écrasa faisant deux morts.

Je reçois un jour pour mission (c'est au mois de décembre 1960, le sept pour être précis) de conduire à Géryville le lieutenant adjoint du capitaine Georges. Georges et Armand sont, sous ces pseudonymes, les deux seuls Européens de ce commando. Tous les autres membres, nous l'avons vu, sont des Arabes, anciens fellaghas ralliés à la France qui les a fort mal récompensés du travail admirable fait à son service. Le temps est magnifique comme toujours. Le vol se déroule sans anicroche et j'effectue une heure cinquante minutes de vol au départ de Saïda. La fameuse piste en prolongation de la route m'accueille. Je me pose et tout va bien. Tout à coup, mais vraiment soudainement, le ciel s'obscurcit, jaunit, noircit, de plus en plus, et en un temps très court, la neige se met à tomber dru comme en montagne. La neige tombe sans arrêt tant et si bien qu'au moment prévu pour le retour, mon passager décide avec sagesse de rentrer par la route. Une Jeep avec chauffeur lui est attribuée et je me prépare à prendre mes quartiers d'hiver. Me voilà bien avancé sans vêtements chauds, sans nécessaire de toilette d'aucune sorte, pas même une brosse à dents ou un rasoir, rien ! Bien que toujours en tenue ultra légère sous ma combinaison de vol (je commence à me refroidir sérieusement) je décide de sortir en ville pour au moins acheter une brosse à dents lorsque je croise dans la rue une Jeep conduite par un lieutenant de





▲ Aéroport de Saïda, le détachement du GALAT 3 utilise les installations de l'Aéro-club

▼ L-19 du GALAT 3 en détachement à Saïda



l'armée de l'Air, en tenue de vol lui aussi, dont le visage me rappelle quelqu'un. Je le dévisage au passage, il me dévisage aussi, stoppe sa Jeep, fait marche arrière. Nous nous reconnaissons. Il s'agit tout simplement d'un camarade toujours recalé à la visite médicale et avec lequel je volais le dimanche après la messe à Aulnat ! Retrouvailles émouvantes s'il en fut. Il me ramène à la base avec sa Jeep et m'explique qu'il est détaché de je sais plus où, Tiaret peut-être, en qualité de commandant du peloton de T-28, les avions qui remplacent petit à petit les T-6. Il me conduit à sa chambre où il me prête un rasoir, du savon, une serviette de toilette, du linge propre et de quoi écrire (car les téléphones sont rares dans le bled). Il me propose de m'envoyer sa Jeep à telle heure pour me conduire au mess en ville. J'accepte et je rejoins le quartier ALAT. Je me précipite dans la chambre qui m'est affectée afin de faire un brin de toilette. Il y fait un froid de canard et j'ai vite fait d'allumer un bon feu dans le poêle à pétrole qui, avec le lit et une armoire, compose le décor monacal de ma «cellule». Depuis cette date, l'odeur du pétrole qui brûle me rappelle infailliblement ces deux ou trois jours passés sous la neige dans le Sahara. Le soir, à l'heure dite pour le repas, ne voyant pas venir la Jeep, j'appelle le mess par la ligne directe reliant la base à celui-ci. J'apprends que l'on pense à moi et que la Jeep arrivera dès que les tirs auront cessé. En effet, un fusil-mitrailleur (que j'entends fort bien au téléphone) a pris la rue principale en enfilade et crache sans discontinuer ses dards mortels. Il n'est donc que d'attendre que le chargeur soit vide. Enfin la Jeep arrive et je peux rejoindre mon vieux copain pour manger, discuter un peu et avoir les dernières nouvelles de l'armée de l'Air. Il y a à peine un an que j'ai quitté celle-ci et ce qui s'y passe m'intéresse encore. J'y ai toujours d'anciens camarades dont je suis heureux d'avoir des nouvelles. Pour ce qui concerne le copain que je viens de retrouver, il a finalement été reconnu apte à la visite médicale et a pu rejoindre le Canada comme tout le monde. Je l'ai d'ailleurs vu arriver là-bas environ un mois avant mon retour pour la France. Je l'ai ensuite perdu de vue. C'est ainsi que j'apprends que sorti dans les premiers de son stage, il s'est vu remettre le galon de sous-lieutenant qui lui a permis de passer lieutenant deux ans après.

Trois jours plus tard, la neige a enfin cessé de tomber et un magnifique ciel bleu ensoleillé la remplace. Je remonte dans mon avion et peux rejoindre Saïda après ce congé involontaire.

Une mission est prévue pour conduire un officier à Méchéria, cent soixante kilomètres de Saïda. Logiquement, c'est à un CPAP qu'échoit ce voyage. Mais je demande à l'effectuer, mon frère étant précisément dans cette ville où il effectue son service militaire aux transmissions du colonel Bigeard. Bigeard y dirige un commando semblable à celui de Georges. Nous décollons donc et, après une heure et demie de vol (pour cent soixante kilomètres) nous nous posons par un vent que je n'ai rencontré qu'une seule fois en Algérie. Cinquante nœuds (quatre vingt dix km/h) plein travers. En L-18, cela confine à la folie, digne du Guinness des records ! Mais c'est là notre lot quotidien. Chaque jour est différent. Ce jour-là, c'est le vent. Un autre jour, la tempête de sable se met à souffler sitôt posé, entre la piste et le parking ! Un autre jour encore, c'est un atterrissage (à Tizi-Ouzou) sans aucune visibilité face à un V formé par les montagnes, avec le soleil couchant en plein milieu de la base de ce V, et un pare brise souillé d'insectes, car j'ai dû voler à très basse altitude pour traverser la zone d'aérodrome d'Alger-Maison-Blanche. Cela à l'air d'une plaisanterie, mais c'est l'horreur absolue, surtout avec un avion sur lequel j'ai été lâché la veille (NC 856) et avec trois officiers supérieurs à bord ! Arrondir au jugé et compter jusqu'à quinze, c'est la seule méthode raisonnable ! Si à quinze l'avion n'a pas touché le sol, remise de gaz et rebelote ! Bref. En ce jour à Méchéria, six hommes viennent me cueillir en bout de piste où je me pose verticalement, comme un hélicoptère. Et encore, je me pose « plein pot » car le vent est aussi rapide que moi. Heureusement, il est laminaire et nulle turbulence ne vient rompre



▲ *L-19 du GALAT 3 en détachement à Saïda*

▼ *Le commando Georges en opération hélicoptérée*





mon équilibre précaire. À quelques centimètres du sol, les hommes, trois de chaque côté, me saisissent par les haubans et les tiennent fermement jusqu'à mon arrivée au parking. Inutile de préciser que l'avion est aussitôt remis dans un hangar. Au retour, même manœuvre, mais dans l'autre sens. Les mécaniciens ne veulent d'abord pas sortir l'appareil du hangar où ils l'ont remis de peur qu'il se retourne. Puis ils arguent que la tour ne me laissera jamais décoller par un temps pareil. Or, si le lieu de destination est dégagé, ce qui est le cas, la tour ne peut pas, sauf pour raisons techniques évidemment, interdire le décollage. Celui-ci se fait aux risques et périls du pilote. Les hommes me saisissent et me lâchent à mon injonction. Je m'élève alors toujours à la verticale. Et le demi-tour que j'effectue m'amène à une vitesse sol d'environ deux cents km/h, nouveau record pour cette journée. Je ne pense pas avoir été battu de beaucoup par un autre L-18 dans ce domaine...

J'effectuerai plusieurs séjours à Saïda, toujours avec plaisir. Cette vie de peloton en détachement nous met pour un temps à l'abri des grosses contraintes hiérarchiques de la base mère. Si le respect dû à l'autorité hiérarchique est malgré tout présente, et c'est bien normal, car s'il en était autrement ce serait la négation même de l'armée, nous sommes beaucoup plus proches les uns des autres et la vie est plus « cool », ainsi que nous dirions de nos jours. De plus nous ne sommes qu'une poignée : trois pilotes dont un CPAP, deux officiers-observateurs, un radio, un ou deux mécaniciens et deux ou trois hommes du contingent. Nous sommes donc une dizaine en tout. Sur cette dizaine, les deux officiers logent nous l'avons vu près du PC à Saïda et les hommes de troupe au terrain pour le gardiennage. Ce n'est donc pas la foule qui nous étouffe. Nous ne vivons pas trop les uns sur les autres. Nous avons même parfois des animaux. Je me souviens qu'à Bir-Rabalou, nous avons recueilli et hébergé *Gertrude*, une cigogne qui avait raté son nid en se posant. Son atterrissage manqué s'était soldé par une patte cassée ! Nous lui avons posé une attelle et la patte s'est remise tout tranquillement. *Gertrude* vaquait dans le camp, aussi heureuse que nous.

▼ *La ville de Saïda*







▲ Défilé du commando Georges sur l'aérodrome de Saïda

▼ Monument des commandos Georges et Cobra à Saïda



# Blida-Chréa

Retour de détachement, nous sommes affectés à l'escadrille ZNA ( Zone Nord-Alger). Les missions vont des liaisons sur toute l'Algérie aux opérations dans les environs immédiats d'Alger. Nous faisons aussi de temps en temps le courrier sur les pitons.

Une mission que nous aimons c'est le proconvoy Blida-Chréa. Chréa est LA station de sports d'hiver des Algérois. Situé à mille cinq cents mètres, au sud de Blida et en plein milieu du parc national des Cèdres, le col de Chréa attire une foule nombreuse dès la chute des premiers flocons. La station est aménagée comme une station alpine métropolitaine avec ses chalets et ses remonte-pentes. Mais la route, toute en lacets, monte de deux cent quarante mètres à mille cinq cents en vingt kilomètres, elle serpente au milieu d'une forêt de sapins très dense. Aussi, les embuscades peuvent-elles très aisément être tendues et une protection de convoi est mise en place avec deux automitrailleuses aux extrémités du convoi et un avion d'observation.

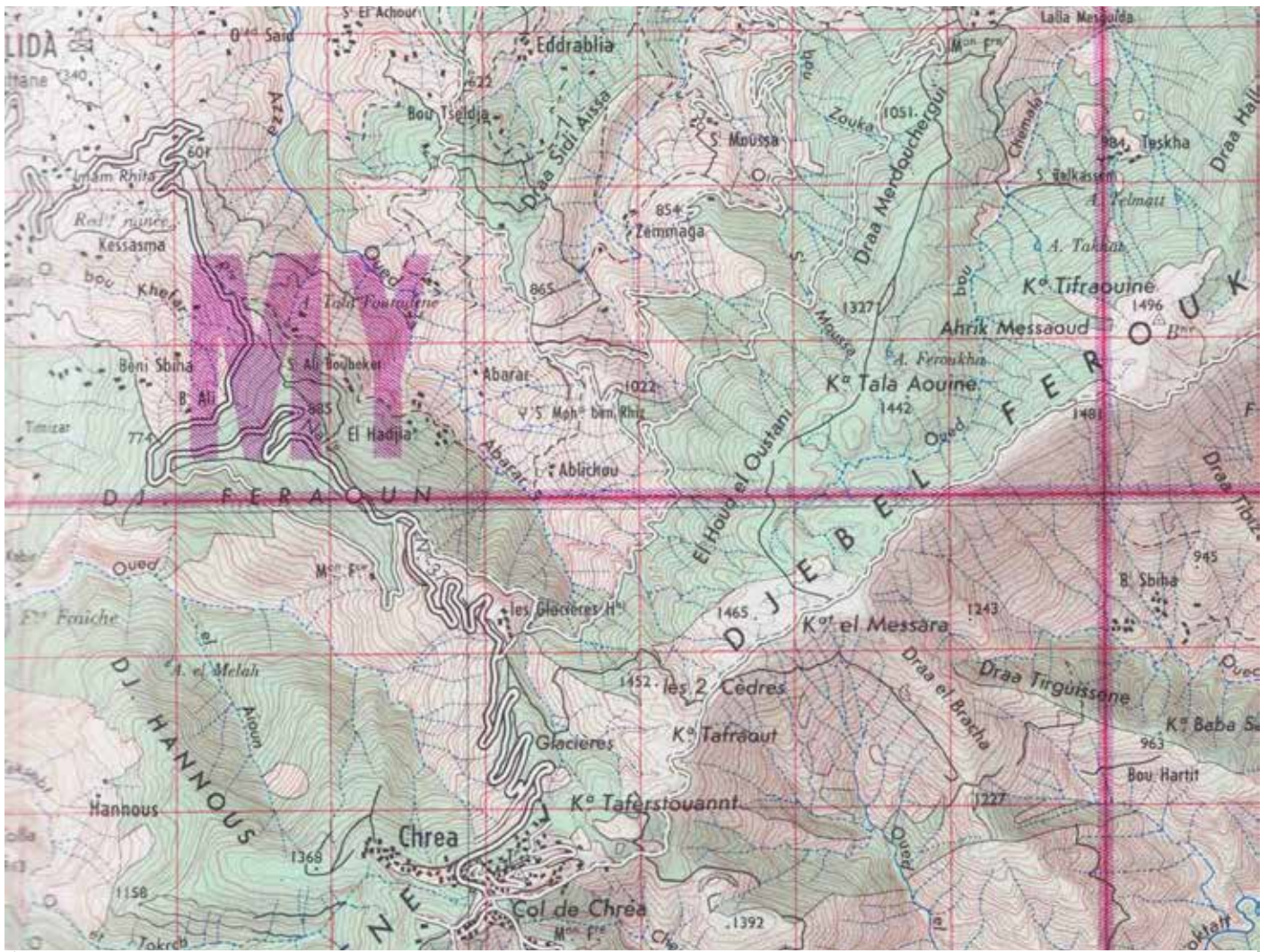
Nous nous mettons en place sur le terrain de Blida en attendant le départ du convoi. Lorsque le chef de convoi nous appelle par radio et nous donne le top départ, nous nous mettons en route pour rejoindre la longue file de voitures qui nous attend à la sortie de la ville et nous commençons à prospecter les environs immédiats, la route (possibilité de mines enterrées) ainsi que ses bas-côtés. Et nous montons au rythme du convoi en décrivant des cercles assez serrés légèrement en avant de la chenille qui se traîne à quelques mètres au-dessous de nous.

Lorsque le convoi est arrivé à bon port, nous effectuons généralement un passage à basse altitude sur le col (pas très réglementaire) pour saluer nos protégés et mettons le cap sur Chéragas pour le retour au bercail. Ce travail nous prend environ deux heures.

▼ *La station de ski de Chréa, au premier plan : le chalet du Ski-Club*







▲ La route qui serpente de Blida à Chréa

▼ Statue de Notre-Dame dans l'Atlas Blidéen





# Surveillance des plages

Le dimanche, nous sommes très peu de pilotes en ZNA (ce qui nous y vaut notre détachement lorsque nous sommes « *en repos* ») et le dimanche, en plus de la première alerte (qui décolle pratiquement à chaque fois) et de la seconde alerte qui, comme son nom l'indique, assure la permanence durant l'absence de la première, nous devons assurer la surveillance des plages est et ouest d'Alger. Ce qui fait que nous ne passons pratiquement aucun dimanche à la maison. Sur près de deux ans que j'ai vécu avec ma femme en Algérie, j'ai dû passer trois dimanches chez moi ! Encore que lors d'un de ces dimanches passés en famille (nous avions ce jour-là des invités), ma femme m'a enfermé de force dans la chambre à coucher lorsqu'on est venu me chercher pour prendre une alerte. Elle a prétexté que j'étais parti à la pêche.

Suite à un certain nombre d'attentats et de mitraillages sur les plages entourant Alger, faisant à chaque fois un grand nombre d'innocentes victimes sans défense, nous devons assurer la sécurité des baigneurs de fin de semaine. Cela mobilise deux pilotes (un pour l'est et un pour l'ouest). Le travail est plus qu'agréable. Il s'agit de longer le littoral d'Alger jusqu'au mont Chenoua, pour l'ouest, et d'Alger au Rocher Noir pour la surveillance est. Nous survolons durant trois heures d'horloge les baigneurs que nous envions quand même un peu lorsqu'il fait chaud, bien que nous ne laisserions pas notre place pour un empire.

Nos avions sont confortables, mais il y manque cependant un petit quelque chose : la climatisation ! Et nous tournons, tantôt légèrement en retrait de la plage, pour surveiller les abords, tantôt sur l'eau, ce qui nous rafraîchit un peu. Durant ce temps, nos épouses nous attendent la plupart du temps au mess en papotant de choses et d'autres, du temps qu'il fait, ou de celui qui passe, ou des derniers événements. Le midi, en principe, nous déjeunons sur la plage militaire puis, après une courte sieste, nous rejoignons la base pour le travail qui nous appelle. Ce n'est pas la mauvaise vie, en dépit de ces vicissitudes dominicales.

Entre deux opérations, nous promenons les jeunes officiers qui arrivent de l'École des Officiers de Réserve. Nous leur faisons faire le tour de notre domaine : la ZNA, leur indiquons le cheminement obligé pour quitter les zones d'aérodromes de Maison-Blanche à l'est et de Blida (transport) et Boufarik (chasse) au sud. Pour mémoire, nous sortons de la zone de Maison-Blanche par le sud en suivant à basse altitude (cinquante mètres), un circuit qui nous fait passer par Dély-Ibrahim (nous survolons alors les antennes de Radio-Alger, ou plutôt nous les côtoyons, car nous sommes plus bas que leur pointe) - Sidi Moussa - L'Arba où nous pouvons monter et commencer vraiment notre travail, que ce soient opérations ou voyage. Si nous partons vers l'est, c'est à L'Arba que nous prenons le cap en longeant la montagne sans trop nous élever jusqu'à Fondouk. À l'ouest, nous l'avons déjà vu, nous longeons la mer jusqu'au Tombeau de la Chrétienne, sauf dérogation spéciale, lors d'opérations dans la Mitidja, par exemple.

Ah ! Qu'elle était belle cette Mitidja avec ses orangers verdoyants et ses champs de blés dorés.





▲ *Le centre de repos de Chéragas*

▼ *L-18 du GALAT 3 sur la côte*



# Philippeville

Le 19 avril 1961, une opération d'envergure se monte dans le djebel Filfila, la montagne qui s'élève juste de l'autre côté du terrain d'aviation. Mais cette opération est tenue secrète jusqu'au moment de son déclenchement et les avions appelés en renfort (donc les nôtres puisque je l'ai déjà dit, c'est à nous, en tant que réserve pour l'Algérie qu'on fait appel lorsqu'on a besoin d'un équipage quelque part sur le territoire) partent de demi-heure en demi-heure à des caps différents au départ de Chéragas pour « *tromper l'ennemi* ». Je pense que nous ne trompons personne, mais je n'ai pas à penser et je décolle lorsque mon tour arrive, avec mon observateur à bord.

Nous prenons le cap de Batna (ce qui entre nous n'est vraiment pas ma route). Mais cela fait des heures de vol et permet de voir du pays, qui est fort beau dans ce coin-là. Nous nous posons en milieu d'après-midi trois heures et quart après avoir quitté Chéragas et partons faire un tour en ville. Nous sommes encore au bord de la mer et le paysage est agréable. Le soir venu, nous allons nous coucher comme si de rien n'était.

Et c'est en pleine nuit que tout se déclenche. Les *Noratlas* commencent à faire des passages afin de larguer des lucioles (fusées éclairantes) qui permettront aux troupes de la 25<sup>ème</sup> DP (si mes souvenirs sont exacts) de démarrer l'opération comme en plein jour. Toute la nuit ce ne seront qu'explosions et coups de feu sous un éclairage a giorno. Puis au matin, nous intervenons ainsi que la chasse pour continuer l'opération tout le jour. Le soir, nous cessons, puisque la nuit nous sommes cloués au sol. Nous nous endormons dans le fracas constant des explosions.

Au petit matin, lorsque nous nous réveillons, un calme étrange plane sur le terrain. Plus un bruit, pas même le bruit habituel et familier d'un cantonnement. Rien. Plus d'avions, plus de paras qui s'interpellent. Le calme plat nous paraît bizarre. Nous faisons le tour des tentes, des casemates, rien. Plus un chat, plus personne. Cela nous semble pour le moins étrange et nous ouvrons nos transistors pour apprendre que dans la nuit, les parachutistes se sont rendus à Alger et ont pris la ville. C'est la loi martiale, ce sont les patrouilles partout dans Alger, c'est le si fameux putsch des généraux Challes, Salan, Jouhaud et Zeller. Ce dernier viendra un peu plus tard nous voir à bord d'un *Broussard* piloté par un camarade de Chéragas, réquisitionné pour la circonstance. Il viendra nous expliquer le pourquoi du comment de leur mouvement et faire en quelque sorte du racolage à sa cause en porte à porte.

En attendant, plus personne, plus d'ordres, et du personnel (du deuxième classe au général) aux idées diamétralement opposées. On a vu des soldats de deuxième classe boucler dans leurs quartiers des officiers supérieurs fidèles à la coalition des quatre généraux. On a vu le contraire aussi. On ne sait plus sur quel pied danser. Le Filfila grouille de HLL. À Alger, la vie devient dure dure ! Mon épouse, qui travaille au Gouvernement Général, n'en mène pas large. Les rues sont emplies de camions militaires bourrés jusqu'aux ridelles de soldats en armes. Il y a des chevaux de frise partout dans les rues, des barrages en barbelés, bref c'est vraiment la loi martiale. Mais tout est calme, d'autant plus calme que les gens n'osent pas sortir de chez eux ! Nous commençons à nous faire vieux et ne savons que faire. Nous restons jusqu'à ce que les événements se tassent. En attendant, nous effectuons des opérations au profit de troupes locales car le boulot continue. Et puis, il ne faut pas perdre la main. Nous ne sommes pas là pour nous faire du lard ! Nous effectuons allègrement nos quatre heures de vol par jour et le 30 avril, nous rentrons à Chéragas.





▲ *Philippeville et le Nord-Constantinois*

▼ *Le 19 avril 1961, sur l'aérodrome de Philippeville, les Noratlas de l'opération prévue dans le Filfila. Au premier plan à droite : un L-19 et un Broussard du GALAT 3*





# Vols divers

Notre passion du vol est telle que lorsque nous ne sommes pas employés à quelque mission, nous allons rôder du côté de la CRALAT qui s'occupe de la maintenance de nos appareils afin de voir s'il n'y aurait pas un petit vol de sortie de révision à faire. En effet, à chaque sortie de révision ou de réparation, il convient d'effectuer un vol dit pompeusement « *d'essai* » pour déclarer l'appareil bon pour le service. Il s'agit plus en fait d'une formalité qu'une réelle vérification. Mais on ne sait jamais. Il arrive d'ailleurs parfois que l'appareil essayé penche légèrement d'un côté ou de l'autre et cela est extrêmement gênant lors d'une opération de quatre heures en montagnes. Je convoierai plus tard en métropole un NC 856 penchant irrésistiblement sur la gauche, je ne m'amuserai pas particulièrement et j'aurai le bras ankylosé en arrivant à Montauban !

Nous faisons quelques virages un peu serrés, quelques décrochages et cela nous prend entre quinze et quarante minutes. De plus, cela permet au mécanicien qui a travaillé sur l'avion de percevoir une prime de décollage. Souvent, le mécanicien cède sa place à un appelé du contingent qui prend ainsi un baptême de l'air à bon compte, et tout le monde est content.

Afin d'élargir le champ de nos missions, nous nous faisons lâcher sur des avions comme par exemple le NC 856. Belle bête que le NC 856, avec ses ailes médianes, sa flèche inversée, ses volets qu'il faut aller chercher au plafond, sa manette de réglage d'hélice qu'il faut tourner pour ajuster le pas mais qui, la plupart du temps, nous revient violemment sur les doigts ! On a adopté ensuite une hélice à pas fixe, compromis entre un grand pas et un petit pas idéal pour les décollages et les atterrissages. Bien que pas très confortable et très mal chauffé, je n'aurai jamais à me plaindre de cet avion qui m'a aussi bien conduit à Touggourt dans le désert qu'à la frontière tunisienne.

▼ *La 676<sup>ème</sup> CRALAT à Chéragas qui entretient les aéronefs du GALAT 105*







▲ NC 856

▼ NC 856 du GALAT 3 à Orléansville



# Touggourt

Au milieu du mois de février 1962 je reçois pour mission de conduire un sergent-chef radio à Touggourt. Tous les postes de radio équipant les Nord 3400 de ce peloton sont tombés en panne on ne saura jamais par quel étrange virus. Ils sont donc indisponibles et ne peuvent participer aux opérations, d'où la nécessité d'un dépannage d'urgence. D'abord je dois dire que je m'y prends en deux jours pour me décider à partir. Le NC 856 est très instable et je dois passer l'atlas blidéen au sud d'Alger pour aborder le Sahara. Le vent souffle très fort et les turbulences sont telles que je n'ose pas aller de l'avant. Je fais demi-tour. Il vaut mieux un pilote prudent vivant qu'un pilote téméraire mort. Cela a toujours été mon avis et je suis encore là pour le raconter. Bref le grand jour où je juge que je peux passer arrive (le 17 février) et je franchis tranquillement la montagne derrière laquelle je sais pouvoir me laisser descendre doucement pour un vol sans problème jusqu'à Biskra, la porte des territoires du sud, où je ferai le plein avant de repartir sur ma destination. Biskra est une oasis magnifique au sud de Batna et de Timgad aux célèbres ruines romaines. Il y a deux routes terrestres pour aller de Batna à Biskra. Celle qui passe par El-Kantara et ses célèbres gorges et celle qui passant à l'est longe le canyon de l'oued El-Abiod est une véritable merveille de la nature. Mais je ne sais trop pourquoi je cite cela au passage car je vois mal quelqu'un allant s'y fourvoyer de nos jours ! Aussi, trêve de digression et revenons à nos moutons, ou plutôt à nos dromadaires.

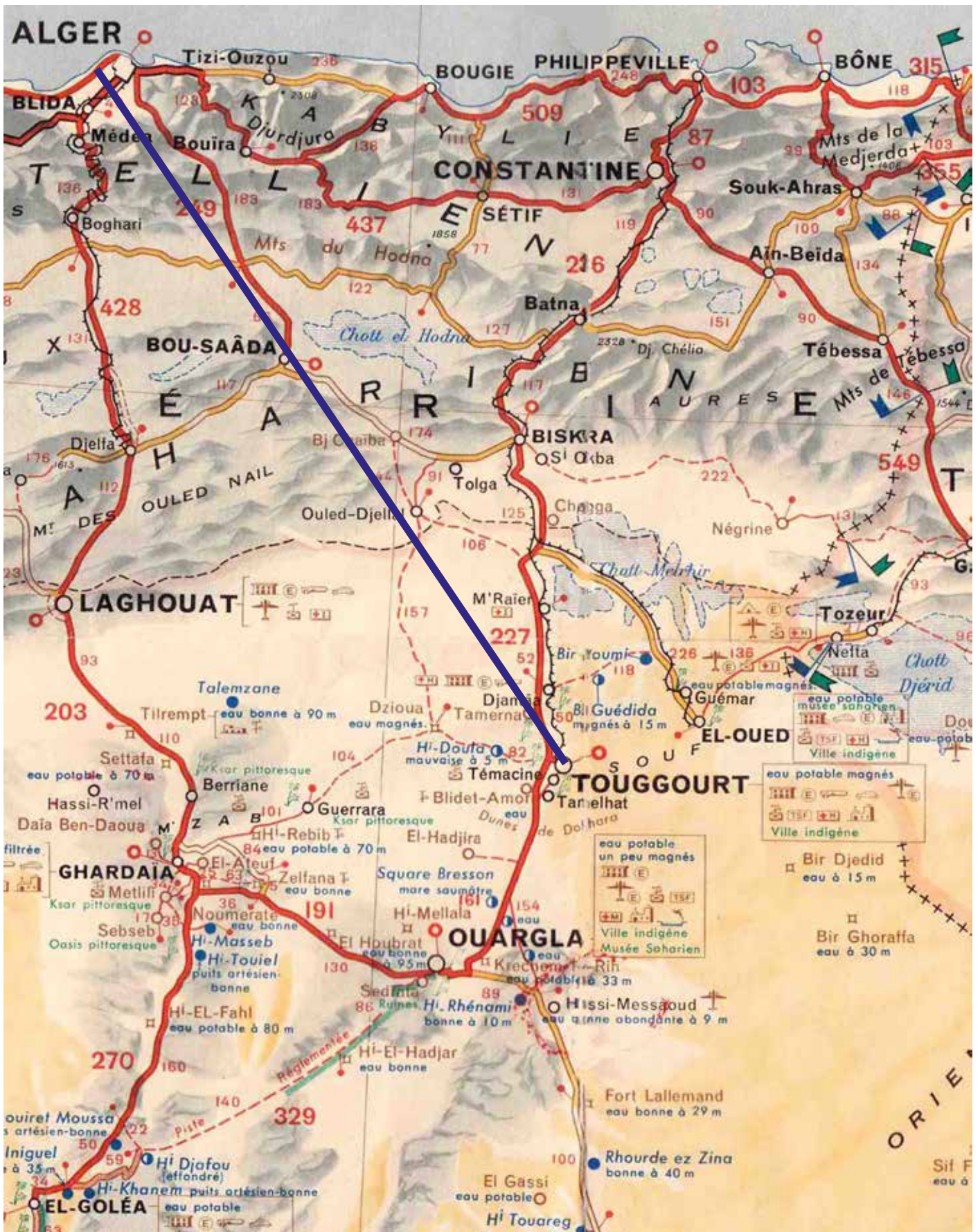
Des dunes, des dunes à perte de vue, des touffes d'alfa disséminées par-ci par-là, ces mêmes touffes d'alfa avec lesquelles on fait du papier, des espadrilles et autres objets de sparterie, composent le seul décor uniforme de ce Sahara à la fois si semblable et si changeant. Il m'a fallu un peu plus de deux heures pour aller de Chéragas à Biskra, il me faudra une heure et quart de Biskra à Touggourt. Je suis accueilli encore et toujours par d'anciens camarades.

Il faut dire que l'ALAT forme une grande famille, et une famille si unie qu'aujourd'hui, plus de trente cinq ans plus tard, nous nous revoyons encore avec plaisir aux deux grandes réunions annuelles, l'assemblée générale et la messe du souvenir à la chapelle des Invalides. Cette messe est hélas trop courte pour prier pour tous nos camarades disparus depuis plus de quarante ans que l'ALAT existe. Ce sont les mêmes têtes que nous revoyons, ces mêmes camarades qui nous accueilleraient sur les terrains où nous nous déplaçons. Simplement les têtes ont blanchi, les visages se sont ridés, les dos se sont voûtés. Mais les souvenirs sont toujours là, aussi vifs qu'il y a trente ans. Le temps les a embelli, édulcorés, les tracas se sont estompés, et ne reste que le suc, le côté agréable qui les rend si savoureux.

Mais refermons cette parenthèse. Nous arrivons donc à Touggourt. Là, le travail de mon coéquipier commence. Il a énormément de travail sur la planche. Et le malheur des uns faisant le bonheur des autres, je serai au repos forcé tant que dureront les réparations. Les pieds allongés sur un banc, doigts en éventail, une boisson fraîche à portée de main, à l'ombre des cannisses, un bon livre pour le plaisir de l'esprit, je suis vraiment le « *Roi du Pétrole* ». Je retrouve un moniteur de Dax qui, en dépit de sa piquûre de rappel de TABDT toute fraîche qui le fait beaucoup souffrir, tient à m'emmener en Jeep à quelques kilomètres de la base afin de fuir tout bruit et de me faire « écouter » le silence. J'en ai déjà parlé. Mais quand on a connu le silence du sud, on ne peut s'empêcher de l'évoquer en toute occasion.

Je commence à me faire du lard lorsque quatre jours plus tard, mon radio me fait savoir qu'il a fini son travail et que nous allons pouvoir repartir dès le lendemain matin. Le lendemain matin donc,





De Chéragas à Touggourt



nous bouclons nos valises et après les traditionnels adieux, nous lançons la machine et décollons pour Biskra. Là, ravitaillement machine et équipage, je veux dire pleins et repas, et nous saluons une dernière fois tout le monde. Je m'apprête à mettre les gaz pour rejoindre la piste lorsqu'un adjudant-chef me fait signe d'attendre quelques secondes. Je fais coulisser ma vitre latérale vers l'arrière pour écouter ce qu'il a à me dire. Il s'approche alors de l'avion, se baisse, ramasse une poignée de sable et d'un geste imprévisible lance le sable dans l'avion, pour me permettre « *d'emporter un souvenir du Sahara* » (sic). Mais dans le même temps, je referme ma vitre (nous avons le réflexe prompt dans ce temps-là). Le poing passe à travers et je décolle sans protection sur le côté gauche. Tant que nous survolons le désert, cela ne pose pas trop de problème. Sur le NC 856, le bruit est le même vitre ouverte ou fermée ! Mais je dois commencer à monter dès le décollage si je veux passer directement la montagne qui me sépare de la Mitidja. Et là, je comprends ma douleur. En dépit de la « *doudoune* » qui me protège à peine, le froid s'engouffre de plus en plus au fur et à mesure que je prends de l'altitude. Et moi qui ai une propension très nette à avoir très rapidement des envies naturelles très pressantes, je préfère ne pas raconter ce qu'est mon calvaire jusqu'à l'atterrissage ! De plus, le soleil baisse de plus en plus sur l'horizon et tout atterrissage après le coucher du soleil est sévèrement sanctionné. Je suis donc obligé de continuer mon vol non-stop jusqu'à la base ! Lorsque nous quittons la montagne et commençons à descendre, nous admirons habituellement ce paysage féerique que nous offre la Mitidja verdoyante à perte de vue et bordée au nord par la Méditerranée d'un bleu vif qui contraste avec le sable que nous venons de quitter. Mais là, je n'ai vraiment pas le cœur à m'extasier et n'ai qu'une envie, celle de me poser le plus vite possible pour assouvir mon bas instinct naturel !

Voilà pourquoi je sais par expérience que le NC 856 n'est ni confortable ni très bien chauffé. Surtout avec une vitre en moins !

▼ *La palmeraie de Touggourt*







▲ *L'aérodrome de Touggourt*

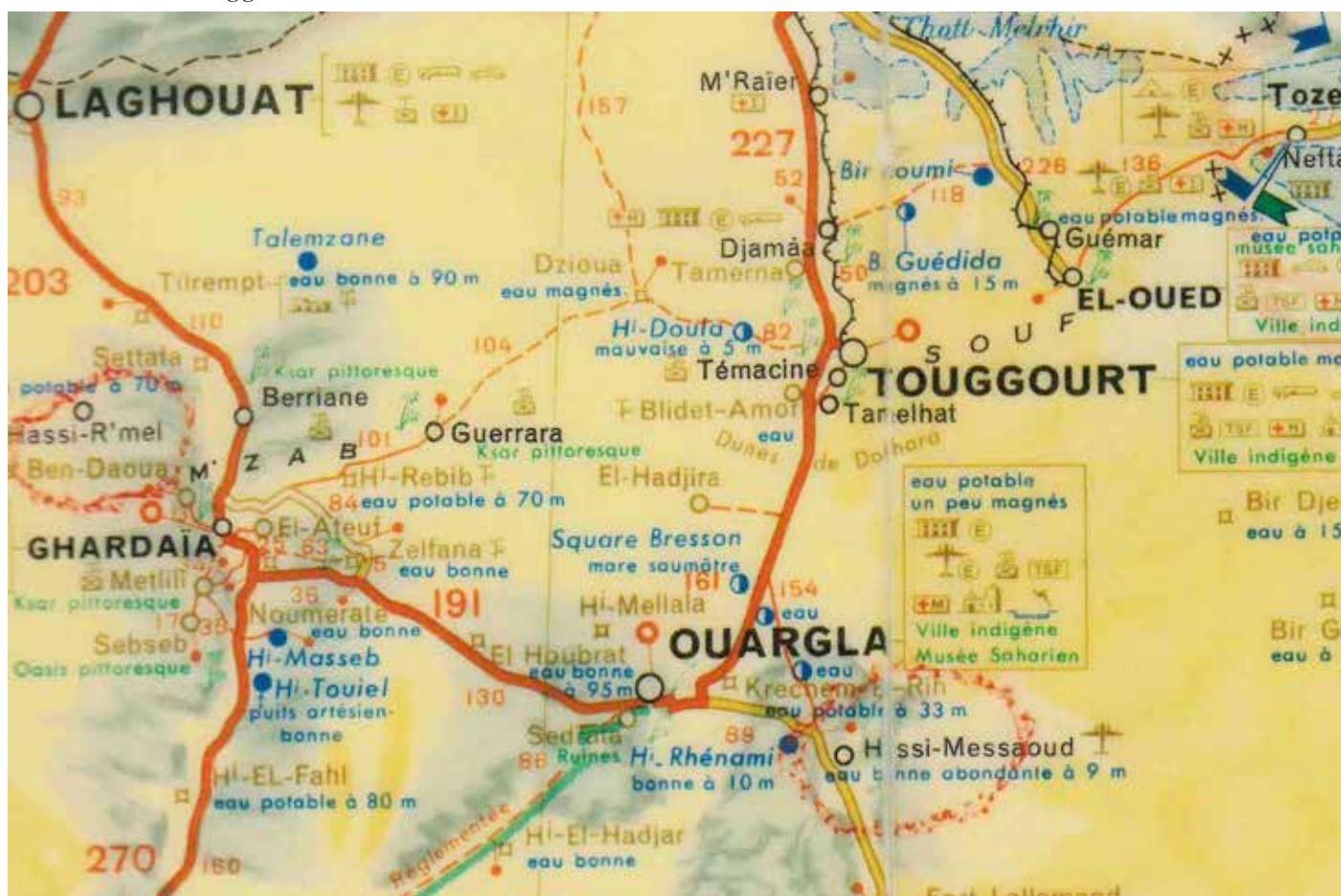
▼ *Broussard du GALAT 3 à Touggourt*



# Les méfaits de la climatisation

Il me revient en mémoire une mission que j'ai effectuée dans le sud, à El-Oued. Un équipage se trouvant indisponible dans ce peloton, je suis désigné avec un officier observateur pour assurer une opération à leur place. Partis en Nord 3400 sous la fraîcheur des aurores d'Alger, nous nous posons à Biskra après deux heures un quart d'un vol sans histoire pour faire les pleins. Nous redécollons pour El-Oued que nous atteignons un peu plus d'une heure plus tard sous une chaleur accablante. Le thermomètre doit dépasser soixante ou soixante-dix en plein soleil sur le parking. L'observateur est convoqué à un briefing au PC de l'opération. Je n'ai strictement rien à faire et il me conseille d'aller me reposer pour être frais et dispos lorsque l'opération commencera. Un collègue me propose alors une baraque équipée d'un lit et de la climatisation. C'est une de ces baraques de pétroliers qui font florès à l'époque dans la région. Je suis enchanté et vais m'allonger. Il fait une fraîcheur de rêve. À côté des plus de soixante de l'extérieur, j'ai l'impression de baigner dans une atmosphère paradisiaque. Je ne tarde pas à m'endormir comme un chérubin. Je suis bien. Lorsque soudain, quelqu'un me secoue en me faisant savoir qu'il est l'heure de décoller. J'ai dormi une bonne heure. Je veux répondre que j'arrive et remercier, mais je suis dans l'incapacité totale de dire la moindre parole. J'ai attrapé une angine carabinée avec cette climatisation qui devait être réglée aux environs de quinze degrés ! Nous partons pour l'opération, mais l'observateur doit se charger de tout le trafic radio. Il a normalement bien assez de travail à la radio avec les troupes au sol qui procurent une discussion quasi ininterrompue. Les liaisons avec le PC, la tour et tout ce qui est spécifiquement aéronautique incombent au pilote. Mais là, il m'est rigoureusement impossible de faire entendre le moindre son. Heureusement je suis capable de piloter non seulement pour l'opération mais pour rentrer à Chéragas dans la foulée.

## ▼ El-Oued et Touggourt







▲ *L'aérodrome d'El-Oued*

▼ *Sur le Grand Erg Oriental*





# Bizerte

Voilà une période qui a beaucoup marqué ma vie africaine. Bizerte ! Rien qu'à l'énoncé de ce nom je me mets à rêver. Non que cela corresponde à une période de farniente ou de tourisme. Au contraire, le labeur y était intense. Mais pour quelqu'un qui aime le vol, j'étais servi ! Replaçons-nous dans le contexte en quelques mots. Lorsque la Tunisie s'est affranchie de la tutelle de la France dans les années cinquante, il fut entendu que l'aérodrome de Sidi-Youssef resterait français. Et vers le milieu de l'année 1961, les Tunisiens émirent la prétention de la récupérer. C'est peut-être exposé assez maladroitement, mais en très peu de mots, c'est le problème qui s'est posé.

La base est donc mise sur le pied de guerre et l'ALAT de Chéragas y est présente pour assurer l'observation et le guidage de la chasse. Nous avons deux équipages en permanence sur place. Au cours d'une reconnaissance, un L-19 se fait toucher par un fusil tunisien. La balle traverse l'avion de part en part et va se loger dans le poste de radio qu'elle fracasse, traversant au passage le bras du pilote. Pour la petite histoire, il fut médicalement reconnu que le pilote en question dut son salut au fait qu'il était donneur de sang et que son organisme était, de ce fait, accoutumé à une perte importante de ce précieux liquide ! Il est donc rapatrié sanitaire et je suis désigné pour le remplacer.

Je prends place comme passager sur un *Broussard* qui fait une escale technique à Bône (toujours les pleins) qu'il atteint en deux heures et demie. Une heure et quart plus tard, nous nous posons sur le terrain de Bizerte après avoir fait une large promenade en mer pour éviter le cap Tabarka où une mitrailleuse est bien connue pour son aversion envers tout ce qui porte une cocarde tricolore. Entre temps les escarmouches ont cessé, et tout le travail ne consiste plus qu'à faire le plus d'observations possibles, notamment au-dessus des tranchées que les Tunisiens ont creusées (en zigzag pour éviter le strafing de l'aviation de chasse). La chasse est surtout composée de *Vampire*. Nous n'aurons pas à faire appel à eux du temps que je serai là. Toutes nos missions de reconnaissance devront débiter et se terminer par un survol obligatoire d'un quart d'heure sur la Médina (la ville indigène) à très basse altitude. Cela se fera pour notre plus grand plaisir car, si quelques maisons présentent des signes de laisser aller manifeste (comme chez nous), la plupart d'entre elles ressemblent à des palais des mille et une nuits, du moins pour ce que nous pouvons en voir. Ce ne sont que fleurs et jets d'eau au milieu d'un patio où il doit faire une fraîcheur bienvenue. Nous logeons à plusieurs dans les chambres. Il y fait si chaud que nous y sommes constamment en maillot de bain. Pour les alertes, il n'est que d'enfiler la légère combinaison de vol. Les décollages commencent aux aurores, mais vraiment ce qui s'appelle aux aurores. Il n'est pas rare qu'à quatre heures du matin on nous sonne le branle-bas. Le temps de prendre une douche et le soleil n'est encore qu'un imperceptible filet sur l'horizon lorsque nous prenons l'air. Les champs sont parfois couverts d'une fine couche de brume très dense qui fait que nous ne voyons pas la terre mais les seules extrémités des piquets délimitant les champs qui dépassent du tapis laiteux. Nous voyons le contour des champs en pointillés ! C'est d'une beauté envoûtante. Notre première rotation terminée, nous nous rendons tout naturellement au mess pour y prendre un copieux petit déjeuner. Quelle n'est pas notre déception en voyant que ne nous sont proposés que quelques morceaux de pain avec un petit carré de beurre alors que nous avons une vraie faim, une faim pour manger un steak gros comme la main ! Nous faisons part de notre déconvenue au gérant du mess qui nous rétorque que pour bénéficier du menu « *de pilote* », il faut être « *pilote soi-même* »



▲ Bizerte, juillet 1961, L-19 du GALAT 3

▼ Bizerte, juillet 1961, Broussard du GALAT 3



ou avoir un certificat médical ! Nous lui faisons savoir que nous sommes « *pilotes nous-mêmes* » mais cela ne le fait que sourire. Il est étonné que nous nous comparions à des pilotes qui volent quarante-cinq minutes par jour sur des avions à réaction. Nous avons beau lui dire que si nos avions ne sont pas à réaction, du moins tiennent-ils l'air plus de huit heures par jour avec leurs petits pilotes d'avion sans réaction, mais rien n'y fait. Je décide donc d'aller trouver le médecin de la base qui comprend très bien la situation. Il nous établit un certificat médical en bonne et due forme déclarant que nous avons un « *état de santé nécessitant un petit déjeuner comprenant viande, œufs, etc.* » Je suis satisfait et chaque matin nous mangerons dans la salle à manger des « *pilotes* » où nous dégusterons à notre convenance de gros steaks bien saignants, des œufs au plat, arrosés d'un ou deux verres de vin rouge. Les pilotes à réaction, eux, les vrais, n'ont droit qu'aux jus de fruit. Mais Dieu ! Que c'est bon. Les mécaniciens ont fait les pleins de l'avion tandis que nous mangions et le repas absorbé, nous redécollons pour quatre heures, afin d'aller surveiller un autre secteur, ou faire de la photo. La plupart du temps, nous rentrons en rase-mottes intégral par le lac de Ferryville (qui a changé de nom et doit s'appeler aujourd'hui, si je me souviens bien, Menzel Bourguiba). Le but de cette manœuvre est de trafiquer par radio au plus près avec le grand patron, l'amiral dont le PC occupe un pavillon à Ferryville. Puis nous revenons toujours par le lac mais un peu plus haut, et là c'est une splendeur de voir le tapis rose des flamants qui planent au-dessus du lac. C'est vraiment le pays de toutes les beautés. Quel dommage que l'homme ne s'en contente pas.

Un soir, le deuxième L-19 ne rentre pas. Au bout de son temps d'essence, on doit se rendre à l'évidence et conclure à un crash. Dire la nuit que nous passons serait superflu ! Nous sommes d'autant plus atteints que nous pourrions être à sa place, d'une part, puisqu'il n'y a que deux avions de reconnaissance. Et d'autre part, nous nous connaissons si bien ! Nous sommes de la même unité et partageons les mêmes aléas depuis si longtemps ! Et puis, bref, nous sommes frères d'armes. C'est plus que moroses que nous nous levons le matin. Nous faisons notre décollage routinier, mais le cœur n'y est pas. On a beau se raisonner, ce ne sont pas les premiers que nous voyons disparaître, ce ne seront sans doute pas hélas ! les derniers, rien ne peut nous consoler. Nous nous posons au bout de nos quatre heures de potentiel et sommes accueillis par nos deux rescapés. Après leur crash en fin de soirée, ils sont arrivés sains et saufs jusqu'à nous qui ne les attendions plus, après avoir marché toute la nuit à travers une forêt ! Comment ne pas être fataliste ?

Les observations au-dessus des tranchées nous réservent parfois bien des surprises. D'abord la surprenante jovialité des tunisiens avec qui nous échangeons des signes à chaque passage au-dessus d'eux. Puis, suivant les observateurs, nous ne faisons pas le travail de la même manière. Ainsi, certain capitaine ne travaille pas au-dessous de mille pieds et avec les jumelles. Cela revient à dire qu'il ne peut strictement rien observer avec les turbulences de l'avion. Un simple problème de trigonométrie démontre aisément combien, à trois cents mètres de hauteur un angle de un degré balaie de superficie sur le terrain. Or, avec les turbulences dues à la chaleur, nous balayons plus de un degré de terrain. La vue précise avec une paire de jumelles doit être strictement ponctuelle. CQFD. Il prend des photos. Ça, pour prendre des photos, il prend des photos. Et chaque photo développée et pas trop floue montre un nouveau canon qui pointe sa gueule au-dessus des tranchées. Lorsque nous allons voir de plus près avec un observateur différent, on s'aperçoit avec surprise que les canons sont en fait des tuyaux de poêle dressés verticalement. Pour impressionner les photographes, sans doute !





▲ Bizerte, juillet 1961, soldats du GALAT 3

▼ Bizerte, juillet 1961, rembarquement du GALAT 3 vers l'Algérie



# L'aiguille dans une meule de foin

Lorsqu'il m'arrive d'aller chercher ou de conduire des personnalités dans mon petit Piper je trouve particulièrement amusant de me poser sur des terrains comme Bône-les Salines ou Maison-Blanche, c'est-à-dire sur des terrains aussi grands qu'Orly ! Ce sont des terrains qui accueillent des *Caravelle*, des *Constellation*, des DC 6 et autres quadrimoteurs et j'arrive au milieu de tout ça, avec mon Piper en toile qui fait allègrement ses quatre cents kilos tout mouillé ! Lorsque je m'annonce à la tour de contrôle elle me cherche partout et, de guerre lasse, me donne le feu vert. Je me pose sur une piste de deux kilomètres ou deux kilomètres et demi et, avion furtif avant la lettre, je ressemble à une fourmi sur une autoroute. Je pourrais tout aussi bien me poser dans le sens de la largeur. J'en aurais presque la place. Je crois bien que personne ne s'en apercevrait. Je me gare où je peux sur un parking immense et un peu mal à l'aise dans ma combinaison de vol au milieu des dames en fourrures, j'attends mon passager dans le hall de l'aéroport. Mon passager arrive, un officier de l'armée de l'Air ou de la Marine, souvent un pilote, posé là avec son « gros » avion et venant parfois de métropole. Nous nous présentons mutuellement et rejoignons l'appareil. La première réflexion à laquelle j'ai généralement droit, c'est : « *Mon Dieu ! La belle maquette ! Je ne pensais pas qu'il put exister d'aussi petits avions ! Et ça vole ? « On peut monter dedans sans le casser ? »* et surtout : « *Comment fait-on pour monter ?* ». On pourrait transposer la Tirade des Nez de Cyrano de Bergerac avec toutes les réflexions que j'entends. Une fois les assauts d'esprit terminés, on met en route et on roule vers la piste. Je demande à la tour l'autorisation de décoller de la bretelle (c'est-à-dire sans aller jusqu'au seuil de piste) d'où il me reste bien encore un kilomètre et demi, à deux kilomètres devant moi. Par vent normal, sur une piste en béton il me faut cent à cent cinquante mètres pour décoller. Invariablement la tour me répond sans rire « *Si vous estimez avoir assez de place, c'est OK mais sous votre responsabilité et à vos risques et périls* ». Ce sont là des moqueries pas bien méchantes mais pratiquement traditionnelles auxquelles on n'échappe que rarement. Au demeurant, je crois que cette réflexion fait partie des procédures pour décharger les contrôleurs en cas de pépin. Nous partons en rase-mottes pour ne pas trop perturber le trafic et passer éventuellement sous un « *gros cube* ». Nous prenons notre cap normal sur Chéragas. Evidemment nous sommes pas mal secoués, vu la légèreté de l'appareil, sa hauteur et la proximité des montagnes. Notre passager est aux anges, habitué qu'il est de voler à des altitudes dépassant les dix mille mètres, dans un calme plat et à des vitesses rendant l'observation sujette à caution ! Là, au moins, il peut voir le moindre détail au sol et comprend mieux notre utilité. Je verrai d'ailleurs par la suite d'anciens camarades du Canada qui m'envieront. Eux, passés sur *Vautour* à leur retour en France, ne peuvent se permettre aucune initiative. Ils montent dans leur machine, décollent, et entrent parfois dans les nuages sitôt décollés (ils sont dans la chasse tout temps). Ils préparent leurs armes et, sur ordre, après avoir pris un cap toujours sur ordre, ils tirent sur leur cible sans l'avoir vue. Puis ils font demi-tour et rentrent, souvent guidés par le radar. Ils se posent enfin sans avoir rien vu de leur vol. Alors que nous, sitôt décollés, avons notre libre arbitre et personne ne nous dit ce que nous devons faire. Nous avons une mission à remplir, à nous de le faire pour le mieux. Les radars eux-mêmes ne nous contrôlent pas. Ils seraient bien en peine de le faire car notre masse se réduit la plupart du temps à notre petit moteur (le reste étant en toile). De plus, nous volons pratiquement toujours plus bas que la crête des montagnes et, pour les radars, nous nous confondons avec celles-ci. Nous faisons en quelques sortes du vol de pionnier, seuls maîtres après Dieu dans nos appareils. Nous rendons les comptes en rentrant, mais le vol se fait sous notre propre responsabilité et c'est très bien ainsi.

# L'OAS

Ces trois lettres OAS (Organisation Armée Secrète), pleines d'espoir pour certains, sinistres pour d'autres, mènent notre monde durant quelques longues semaines. Ce ne sont qu'explosions, exécutions sommaires, parfois aussi règlements de compte (la révolution, la meilleure soit-elle, à parfois bon dos). Il faut savoir que c'est là le dernier espoir des Pieds-Noirs attachés à leur terre pour rester sur la terre de leurs ancêtres (et on les comprend). Leurs aïeux ont vécu ici, sont enterrés ici, et abandonner ses morts n'est jamais une mince affaire !

C'est toute une civilisation qui part en fumée en un clin d'œil. Il ne faut pas oublier que l'Algérie est française depuis plus longtemps que la Savoie ou Nice. La conquête de l'Algérie fut terminée en 1847, et nous occupions la région côtière depuis 1834. La Savoie et le Comté de Nice ne furent définitivement français qu'en 1860.

L'OAS, formée après la reddition des généraux putschistes, est donc le dernier recours pour garder (ou tenter de garder) une Algérie Française. Tous les soirs (habitant en ville, je peux en témoigner) ce ne sont que bruits de casseroles frappées selon le rythme bien connu « *Algérie-française* ». C'est un peu la lutte de Don Quichotte contre les moulins à vent. Chacun le sait mais veut se persuader du contraire. C'est tout ce qu'il reste comme espoir et l'on s'y raccroche.

Etant logé chez des autochtones, je suis bien obligé de partager leurs convictions, non par courtoisie, mais parce que je fais partie intégrante de cette population qui va bientôt tomber sous la fameuse loi de « *la valise ou le cercueil* ». Je ne peux me cantonner dans une petite vie tranquille « *d'homme des casernes* ». Il n'empêche que mon taux d'adrénaline augmente brusquement lorsque j'entends stopper une 2 CV devant la maison. Je ne compte plus ceux pour qui ce bruit a sonné le glas. Des militaires surtout, car ils sont appelés professionnellement à faire un choix : « *Pour* » ou « *Contre* ». Il n'y a pas de pitié pour les « *mauvais* » Français. Je n'en veux pour preuve que la funeste mésaventure qui a coûté la vie à mon excellent camarade le sergent-chef que j'avais emmené à Touggourt dépanner les postes radio des Nord 3400. Une voiture s'arrête un soir devant chez lui. Des civils se présentent à son épouse. Il n'y en a, paraît-il, que pour quelques secondes. Il sort de chez lui pour voir ce qu'on lui veut et ne franchit jamais le seuil dans l'autre sens. On l'a assassiné d'une balle de pistolet, au motif que sa femme, infirmière, travaille à l'hôpital Mustapha d'Alger et soigne aussi bien des Arabes (même fellaghas, cela n'est d'ailleurs pas inscrit sur leur visage) que des Européens. Ce n'est là qu'un cas parmi beaucoup d'autres, hélas !

Les choses se dégradant de plus en plus, les fonctionnaires du Gouvernement Général n'en mènent pas larges. Aussi, me faut-il rapatrier à tout prix mon épouse. Mais elle est là pour une durée déterminée. Seul, le rapatriement de son mari en Métropole peut jouer en faveur de son retour en France. Aussi trouvé-je un moyen de tourner cette loi sans toutefois l'enfreindre complètement. Je me fais inscrire au stage de pilote d'hélicoptère qui se déroule à Dax. Rentrant en Métropole, ma femme pourra me suivre et réintégrer le Conseil d'État d'où elle est issue.



# Le stage hélicoptère

À la fin du mois d'avril 1962, je rentre donc en Métropole. La France est encore la Métropole jusqu'au mois de juillet. Après, ce sera tout simplement « *la France* » ou tout simplement « *l'étranger* ». Je me présente au stage de pilote d'hélicoptère à Dax, stage qui commence début mai. Le huit, je prends ma première leçon sur un Bell 47 G.

Ce premier vol, qui est un vol d'initiation, me séduit immédiatement. C'est en effet une impression merveilleuse que de se retrouver dans cette bulle bien sphérique à travers laquelle on voit le sol diminuer quand on s'élève comme d'une cabine d'ascenseur. C'est très amusant de se poser n'importe où, dans une clairière, sur un piton (en l'occurrence dans les contreforts des Pyrénées), dans une cour de caserne (je n'en suis pas encore là, mais cela m'a toujours fasciné). Ce vol partiellement vertical est une invention stupéfiante. Je suis enchanté et conquis par ce vol dans lequel je n'ai aucune part à prendre, qu'à me laisser transporter. En l'air je pilote un peu et lorsqu'il s'agit de voler en ligne droite, les commandes sont pratiquement les mêmes que celles d'un avion. Ce n'est que le lendemain que tout change, lorsque l'on me confie les commandes pour le décollage ! C'est que ce n'est plus du tout la même chose.

Sans vouloir faire un cours magistral sur le pilotage des hélicoptères à moteur à pistons, je dois expliquer succinctement le maniement d'une telle machine. Il y a deux commandes : le manche que l'on a devant soi, comme dans un avion (manche de pas cyclique) et celui que l'on a sur le côté, qui se termine par la manette des gaz, comme sur une motocyclette, mais positionnée verticalement (manche de pas collectif).

Pour ce qui est du manche à balai classique, je n'éprouve pas de difficulté particulière à le manier. Son maniement est d'ailleurs très simple. En l'air, le manche poussé vers l'avant augmente le pas des pales lorsqu'elles passent par l'arrière de la machine et les diminue vers l'avant. Ceci a pour effet de faire avancer la machine. Même cause et mêmes effets lorsque le manche est actionné latéralement. Le pas des pales diminue du côté où est poussé le manche, d'où une translation latérale. Les pieds quant à eux agissent sur le rotor anticouple. Ceci aussi demande une petite explication. Sans ce rotor, l'hélicoptère ne demande qu'à tourner autour de son rotor et en sens inverse de celui-ci. Si le rotor principal tourne dans le sens des aiguilles d'une montre, la machine tourne dans le sens inverse. Pour pallier cet inconvénient, la méthode la plus retenue (sur le Bell en particulier), consiste à placer une petite hélice à axe horizontal et à pas variable et située dans le prolongement du fuselage. Cette petite hélice (le rotor de queue) a un pas réglé pour contrer la tendance de l'hélicoptère à tourner autour de son rotor. Il est réglé pour la ligne droite. Si l'on veut tourner, on augmente ou l'on diminue le pas à l'aide des palonniers. Si la technique est très différente de celle de l'avion, pour le pilote la manœuvre est exactement la même.

Pour ce qui est du manche latéral, ce n'est pas du tout la même chose du point de vue pratique ! Il est à axe horizontal, fixé au plancher de la cabine sur l'un des côtés du pilote. Lorsqu'on tire vers le haut, on augmente le pas des pales du rotor principal d'une valeur égale et l'hélicoptère est censé monter. L'utilisation simultanée des deux commandes agit sur le plateau cyclique (celui sur lequel tournent les pales, munies de petites biellettes verticales terminées par des roulements à bille). Par l'action conjuguée des deux manches, on peut élever le plateau tout en l'inclinant, ce qui a pour effet de faire virer l'appareil en montée ou en descente.

Comme le fait d'augmenter le pas consomme énormément d'énergie (il faut tout de même soulever la masse de l'engin), on doit jouer sur la manette des gaz en la tournant comme la commande des



▲ ▼ *Les hélicoptères à l'ESALAT de Dax*



gaz d'une motocyclette de manière à garder au rotor le même nombre de tours/minutes. Et plus on tire, plus on tourne. C'est à cette coordination que le bât commence de blesser ! Trop de gaz, le moteur s'emballé, pas assez, le rotor peut littéralement se mettre « *en parapluie* », exactement comme lorsqu'un parapluie est retourné par le vent. Il faut donc ajuster la quantité de gaz ad hoc, et c'est cette manœuvre que je n'arrive pas à réaliser. Ou la manette ne tourne pas (je ne la tourne pas assez en voulant la doser « *millimétriquement* »), ou, à force d'essayer de tourner en douceur, elle démarre tout à coup et emballe le moteur !

Là-dessus, une autre difficulté vient se greffer. C'est l'effet de sol ! Lorsqu'un avion veut se poser, nous l'avons déjà vu plus haut, il suffit de réduire les gaz à bonne hauteur (quelques centimètres du sol, l'appréciation vient assez vite). La machine ralentit. Alors on tire progressivement sur le manche pour lui refuser le sol. Elle ralentit de plus en plus jusqu'à ce que sa vitesse soit telle qu'elle ne la porte plus. Elle s'enfonce alors et touche des roues. On peut aussi arriver parallèlement au sol. Lorsque les roues touchent, on réduit les gaz et l'avion est posé (on appelle cela l'atterrissage de piste). On pratique ce genre d'atterrissage avec les avions légers lorsque le vent est très fort. Cela permet au pilote de garder le contrôle de l'appareil jusqu'au dernier moment. Tous les avions, quels qu'ils soient, des plus petits aux plus gros, se posent de la même manière. Ce sont les deux seules variantes d'atterrissages que je connaisse.

Mais l'hélicoptère ! L'air est violemment brassé par le rotor principal, dans le sens du pas des pales. S'il est en translation avant, l'air est rejeté vers l'arrière. Mais en vol stationnaire, phase d'atterrissage, les pales rejettent l'air vers le bas avec force ce qui crée un formidable coussin d'air sur lequel l'appareil se repose sans vouloir descendre plus bas. Plus on force en baissant le manche latéral, plus la machine devient instable. Elle commence à se balancer de droite à gauche, exactement comme des enfants qui jouent avec un énorme matelas de caoutchouc comme on en voit parfois dans les espaces de jeu. L'hélicoptère doit s'enfoncer dans ce gigantesque matelas d'air pour arriver à toucher le sol. Je pense qu'avec l'expérience cela devient un jeu et qu'on ne pense même plus à la manœuvre. Pour ce qui me concerne, je n'ai jamais réussi à m'enfoncer en douceur dans ce satané matelas ! Le seul fait de peser davantage sur le manche me fait à chaque fois me balancer comme sur un manège à la Foire du Trône.

Au décollage, se pose le même problème. On ne décolle pas directement de sa place de parking, cela serait trop simple. Il faut dire que ce serait l'anarchie si plusieurs hélicoptères décollaient simultanément ! On doit rejoindre la DZ selon un cheminement déterminé, se positionner sur cette DZ, s'aligner face au vent et décoller enfin. Mais pour se rendre jusque là, cela se fait en translation, c'est à dire sans toucher le sol (ce n'est pas encore du vol mais du déplacement en effet de sol). Là encore, il faut vaincre cette force qui vient d'au-dessous, ce matelas d'air qui vous porte, qui vous force vers le haut et qu'il faut apprendre à domestiquer. C'est un peu le même principe que l'Hovercraft qui traverse la manche pour aller à Douvres. Cela est très difficile à acquérir (du moins ce le fut pour moi).

Mais assez parlé des difficultés de l'hélicoptère. Il n'y a pas que ça. Il y a aussi de très grandes joies et des moments d'émotion intense.

Au fil des jours, nous apprenons à faire de la translation latérale, des poser glissés, des autorotations, de la navigation, cela fait partie du cours, d'autant qu'il n'est pas question de lâcher une main pour lire une carte comme en avion lorsqu'on pilote un Bell !

Les translations latérales sont très amusantes. Nous décollons de Dax et prenons le cap d'un champ loué à un paysan pour ces exercices. Arrivés sur le lieu de travail, nous descendons à quelques centimètres du sol, un mètre maximum, et décrivons au sol un carré tout en conservant le même





▲ ▼ *Bell G2 de l'ESALAT à Saillagousse*



cap, c'est à dire en se déplaçant sur le côté, comme un crabe. À droite, puis à gauche, puis encore à droite, etc. Puis nous décrivons le carré en traces sol, ce qui implique que nous faisons toute une branche en marche arrière. Très drôle ! Lorsque nous avons bien la machine en main pour ce genre d'exercice, nous rentrons. Pour moi, c'est là que commence vraiment le travail ! Le poser sur la DZ et le cheminement jusqu'à ma place de parking, puis m'enfoncer dans le matelas pour me poser.

Le lendemain, c'est la leçon des poser-glisser. Cela présente un peu moins de difficultés. La présentation est un peu comme celle d'un avion. Au lieu de marquer le stationnaire à l'atterrissage, on se laisse glisser au sol non sur les roues puisqu'on n'en a pas, mais sur les patins. Pas de complications notoires.

Nous en profitons pour effectuer des autorotations. Là encore, explication. Beaucoup de gens s'imaginent que lorsque le moteur d'un hélicoptère s'arrête pour une raison ou pour une autre (on appelle cela généralement une panne !), la machine s'effondre dans un grand bruit sinistre ! Rien n'est plus faux, et rien n'est plus sûr qu'un hélicoptère. Si le moteur s'arrête ? Eh bien, on fait comme sur une voiture, on débraye le moteur ! Sur un hélicoptère à moteur à pistons, il suffit de réduire à fond le moteur en tournant à fond la manette des gaz jusqu'en butée. Au lieu que le moteur entraîne les pales qui soutiennent la machine, c'est le poids de celle-ci qui, l'entraînant vers le bas (toujours la gravité), fait tourner les pales, comme la feuille d'érable lorsqu'elle tombe de son arbre. Bien sûr, l'angle de descente est beaucoup plus impressionnant qu'avec du moteur. Au pilote de choisir rapidement sa zone de poser, sa DZ. À quelques mètres du sol (assez haut quand même, car l'inertie va rallonger notre descente), il effectue son « *flare* » et il se pose. C'est ni plus ni moins une descente en parachute, dont le parachute est le rotor. Je n'ai pas encore parlé du *flare*. C'est une manœuvre que l'on fait systématiquement en atterrissant, mis à part le poser-glisser. En fin de trajectoire de descente, lorsqu'on réduit les gaz, on cabre fortement l'appareil (il m'est même arrivé de toucher la queue au sol, mais c'était là une faute. On ne va pas jusque là quand même). L'hélicoptère qui est en pleine descente continue sa manœuvre horizontalement. Puisqu'on tire sur le manche, on stoppe la descente. Entraîné par la force d'inertie, le rotor gagne un nombre appréciable de tours/minutes. On redresse alors la machine pour la poser en douceur. Bien sûr, on n'a pas le temps de changer d'avis lorsqu'on a choisi sa zone de poser, même si l'on en voit une bien meilleure à côté après coup. On n'a droit qu'à un seul joker, le bon de préférence, car c'est définitif ! J'aimais assez cela qui demandait beaucoup de précision dans le pilotage, de minutie, de travail.

Ce qui est passionnant dans ce métier, c'est qu'on n'a pas droit à l'erreur ! Le travail doit être vite fait et bien fait du premier coup. Lorsqu'on a réussi un exercice, on peut, on doit le refaire mieux, toujours mieux. Mais plus mal, là est le danger. Une manœuvre ratée n'est pas une manœuvre inutile. C'est une leçon profitable. Il vaut mieux changer de métier tout de suite si l'on voit la chose différemment.

Les jours se suivent alternant les cours au sol et les vols, toujours selon la méthode de l'alternance. Une demi-journée de vol, suivi d'une demi-journée de cours au sol. Jamais l'un et l'autre consécutivement.

Les chaleurs arrivent avec le mois de juin et les cours au sol de l'après-midi sont souvent remplacés par des cours en chambre ! Nous sommes alors trois ou quatre à prendre nos cannes à pêche et allons les plonger dans l'Adour. Ce n'est pas ce que nous faisons de mieux, mais la chaleur est si intense et le coin de pêche que nous avons découvert sur un banc de graviers si poissonneux et si bien abrité par ses immenses arbres verts.

Nous quittons de plus en plus fréquemment la campagne dacquoise pour survoler la montagne. Là, nous apprenons à nous poser sur des pitons. Cela nous sera utile en Algérie, car il est évident que nous y retournerons après le stage. Je suis pour ma part toujours affecté à Chéragas. À l'issue du stage je risque de me trouver muté, mais cela n'est pas encore fait. D'autant que vu les événements, la tendance serait plutôt au rapatriement qu'à la mutation en AFN. Un beau jour, le moniteur me fait poser sur un piton large comme l'hélicoptère, mais vraiment pas plus ! Il descend, me dit d'aller faire un tour et de revenir le chercher. Ce n'est certes pas la première fois que je me retrouve seul en l'air, mais ce sera la première fois sur ce genre de machine ! Tout se passe bien, et après deux ou trois essais (toujours ce coussin d'air) au cours desquels le moniteur a pris je pense quelques années de plus en quatre ou cinq minutes, je me pose, le charge et nous retournons à Dax.

Quelques jours plus tard, je passe un test et suis déclaré inapte au pilotage des hélicoptères (encore le coussin d'air que je n'ai jamais réussi à apprivoiser). Je n'en suis pas autrement chagriné car j'aime autant retrouver mes bons avions. Par contre, je le regretterai amèrement par la suite car le cours de ma vie aurait très certainement changé dans le civil si j'avais eu en poche le brevet militaire de pilote d'hélicoptères. Mais on ne peut refaire sa vie. Si elle a tourné ainsi qu'elle a tourné, c'est sans aucun doute qu'elle devait le faire.

Je reçois presque en même temps que ma notification de radiation un télégramme de Chéragas me proposant de profiter de ma présence en Métropole pour prendre mes permissions dans la foulée. Nous sommes fin juillet, et je trouve que la proposition n'est pas bête du tout. J'acquiesce et rentre à Paris pour un mois de congés qui sera le bienvenu.

▼ *Djinn de l'ESALAT à Saillagouse*





# La permission

Je rentre donc chez moi quelques jours plus tard. Je ne suis pas particulièrement fier d'avoir loupé mon stage, mais bien content quand même de retrouver pour un mois ma maison parisienne de la rue d'Alleray. Je n'y serai pas souvent car nous allons partir faire un périple en France.

Nous nous promenons un peu partout dans ce beau pays, de la Dordogne à la Bretagne, de la Bretagne aux Landes remontant ensuite par la Côte d'Azur, l'Auvergne et rentrons par l'Alsace. Un beau tour de France qui me permet d'apprécier le calme (de la campagne) dans la trépidation (des voyages). Nous rentrons à Paris une semaine, mais ce n'est que pour préparer un autre voyage, dans le Berry celui-ci.

Nous devons passer quelques jours chez des amis, près de la Châtre, non loin de Nohant, le domaine de George Sand. La promenade présente d'autant plus d'intérêt que la visite de Nohant est commentée par Aurore Sand, la petite fille de l'écrivain. C'est vraiment une chose à ne pas rater, d'autant que la pauvre femme est loin d'être très jeune et que ces visites ne dureront sans doute pas très longtemps ! Le jour dit, nous déjeunons de bonne heure et nous préparons dans la joie à partir pour cette randonnée. Nous prenons deux voitures. Nous dans l'une avec la filleule de ma femme, une enfant de six ans environ et la tante de celle-ci, une infirme sourde, muette et aveugle. Nos amis passent devant dans leur propre véhicule pour nous indiquer le chemin. Nous démarrons.

Une route nationale se présente. Prudemment, après avoir bien scruté de tous côtés, marquant même un stop bien que le panneau en soit absent, je m'engage, et c'est la catastrophe ! Une voiture arrive à vive allure à droite, masquée par un dos d'âne. Elle n'a pas le temps de freiner et me percute latéralement. Le choc est si violent qu'il s'est paraît-il entendu à une grande distance à la ronde. J'ai eu le réflexe de braquer le volant à l'opposé (c'est-à-dire vers la gauche) ce qui fait que l'autre voiture (une 404 alors que j'ai, moi, une *Ondine* achetée à Alger, ma première voiture neuve) m'a plus tangenté qu'elle ne m'a pris en plein milieu, heureusement. Dans le même temps, j'ai entouré le cou de ma femme de mon bras droit, ce qui lui a évité d'aller se fracasser le crâne contre le pare-brise.

Nos amis (parents de la fillette et de la tante) qui nous précèdent, ont tout vu dans leur rétroviseur et sont aux cent coups, se demandant bien ce qu'ils vont découvrir dans notre voiture ! Bilan, à l'arrière du véhicule, la fillette a été projetée contre sa tante à qui elle a cassé plusieurs côtes. Elle-même n'a rien. Ma femme a un pied cassé, et moi, rien. Un vrai miracle si l'on tient compte du fait que la 404 roulait à au moins cent dix kilomètres à l'heure et m'a percuté à près de quatre vingt dix. De plus, à cette époque (nous sommes en août 1962), il n'y a pas encore de ceintures de sécurité.

Bien sûr, et pour la petite histoire, l'adversaire m'a embouti à droite. C'est un gros marchand de bois et charbons de la région, fournissant entre autres le tribunal où je fus jugé. La présence d'un stop est jugée inutile puisque bien qu'il fut absent, je l'ai marqué en m'arrêtant avant de m'engager sur la route (tribunal dixit). De plus, circonstances aggravantes, je suis militaire en Algérie et pilote de surcroît (circonstance aggravante : tête brûlée). Je suis condamné en dépit de mon grand âge : la gazette m'a vieilli de trente ans et je me retrouve avec cinquante neuf ans au lieu de vingt neuf.

C'est dire qu'un accident, surtout le premier, ça marque.

J'envoie aussitôt un télégramme à Chéragas pour demander une prolongation de congé (mon épouse est quand même blessée). Réglementairement, je dois attendre la réponse chez moi, quelle qu'elle soit, positive ou négative (j'ai envoyé le télégramme en réponse payée) avant de rejoindre mon unité. Ne recevant rien, je rejoins cependant Chéragas à l'issue de mon congé. C'est dire dans quel état d'esprit je passe le poste de garde ! La première réflexion que l'on me fait est :

— *Mais qu'est-ce que vous faites là ?*

— *Eh bien, mais... ma permission est terminée ! Je rentre.*

— *Vous avez envoyé un télégramme avec réponse payée. Vous deviez donc attendre la réponse chez vous ! On vous avait octroyé un congé exceptionnel de cinq jours !*

Je ne touche pas à mon repas et rejoins ma chambre pour me coucher en ressassant les derniers événements. Je pense qu'il y a quelques heures à peine j'étais encore chez moi à Paris (je suis rentré en *Caravelle* d'Air Algérie).

Le lendemain matin, n'ayant rien de mieux à faire (je ne suis pas prévu pour le service, et pour cause), je vais boire un café au mess et tombe sur un camarade qui me dit :

— *Alors, content ?*

— *Content, lui répliquais-je, content ! Mais content de quoi ?*

Je mets mon collègue au courant de mes mésaventures. Il s'excuse et m'explique :

— *Mais tu ne sais donc pas ? Tu es du prochain convoi qui ramène les avions en France.*

# Encore des convoys

## Convoi (bis)

Renseignements pris, il s'avère que, possédant un passeport, je fais bien partie de ce convoi. En ayant déjà fait un quelques mois plus tôt, je possède un passeport. Deux choses sont en effet obligatoires pour effectuer ces voyages : la possession d'un passeport en cours de validité et, même sans escale en Espagne, l'atterrissage à Perpignan, terrain douanier. Je suis donc tout naturellement désigné pour cette escapade. J'en ferai trois ainsi en l'espace de moins de deux mois. Le premier le 8 septembre 1962, le second le 30 septembre et le troisième le 18 octobre.

La durée théorique d'un convoi est de trois jours. Un jour pour aller en Espagne, un jour d'Espagne à Montauban, et un jour de repos. En principe, les jours sont longs et il fait beau. Aussi mettons-nous beaucoup moins de temps que prévu. Le premier jour nous allons à Oran d'où part officiellement le convoi (les avions de diverses provenances sont rassemblés là). Le deuxième jour, nous faisons Oran-Perpignan direct. Nous nous posons à Perpignan pour les pleins et la douane. Et l'après-midi nous rejoignons Montauban but du convoi où les avions seront stockés, vendus et, hélas, parfois ferrillés.

Ce convoi est un convoi de NC 856. Celui qui m'échoit est vraiment très mal réglé. Il est grand temps qu'il prenne sa retraite. Il s'incline terriblement à gauche. J'ai le bras droit très vite fatigué à force de contrer son inclinaison. Je me demande comment je vais bien pouvoir tenir durant toute la traversée de l'Espagne. Nous mettrons quand même six heures trente pour aller d'Oran à Perpignan. Je n'ai qu'une solution, c'est de piloter avec le manche de droite (le NC 856 est biplace côte à côte) et de tenir celui-ci avec mon bras droit bloqué. Je fais ainsi et tout se passe à peu près bien. Le seul vrai problème est pour l'atterrissage mais, bah ! Il n'y en a jamais que trois (Oran, puisque je viens d'Alger, Perpignan et Montauban). Là je reprends le manche qui est devant moi et tout va bien.

Sitôt posés à Montauban, des permissions sont distribuées à ceux qui ne possèdent pas de cartes de circulation SNCF. Les autres n'en ont pas besoin, ils sont en possession de leur ordre de mission tricolore. Un petit car nous emmène à la gare où nous prenons le train de nuit pour chez nous. Le jour gagné et le jour de repos nous permettent de rester deux jours à la maison, ce qui n'est pas du luxe. Le convoi a beau être passionnant, c'est quand même extrêmement fatigant. Pour le retour, rendez-vous est donné à Marseille où nous prenons le bateau (une des célèbres *Ville* : le *Ville d'Alger*, d'*Oran* ou de *Marseille*) qui nous permettra de rejoindre Alger en une nuit.

Quant à moi, j'ai réussi à faire valider le congé exceptionnel que l'on m'avait attribué suite à mon accident, ce qui me fait cinq jours de plus. Au bout d'une semaine, je rejoindrai le ministère de l'Air, place Balard à Paris d'où un car me conduira à Bricy, la grande base de transport de l'armée de l'Air d'Orléans. Là, un *Noratlas* m'acheminera jusqu'à Blida. À Blida, je serai parké dans un camp de regroupement de permissionnaire en attendant un autocar pour Alger d'où j'aurai une navette pour Chéragas. On voit en arrivant à Alger que les temps ont changé. La tenue civile nous a été désormais interdite et l'on voit davantage d'uniformes français dans les rues. En effet, l'Algérie étant indépendante, les Algériens y regardent à deux fois avant de commettre des exactions sur les militaires par crainte des retours de bâton. Se promener en civil est beaucoup plus dangereux. Maintenant, je dois avouer m'être promené en toute quiétude en civil, même à des heures où il n'y avait pas grand monde dans les rues. Mais je me rends compte maintenant, avec le recul, que ce n'est certes pas ce que j'ai fait de mieux, car le risque était réellement très grand.





▲ Rassemblement de Nord 3400 à La Sénia avant le départ  
▼ T-33 de l'armée de l'Air espagnole à Valence



▲ F-86 Sabre de la Luftwaffe à Valence  
▼ Beechcraft UC-45 de l'US Navy à Valence



## Convoyage (ter)

Pour le second convoyage, même itinéraire, bien sûr. C'est encore un NC 856 qui m'est confié. Celui-là vole bien droit. Ah ! pensé-je, je vais enfin faire enfin un bon voyage, de tout repos celui-là ! C'est compter sans la malignité du NC 856 (qui en l'occurrence n'y est pour rien). Le décollage d'Alger se passe très bien. Nous nous regroupons en l'air (j'ai oublié de signaler qu'à chaque fois nous représentons une escadrille d'une bonne vingtaine d'unités). La vallée du Ché-liff est toujours aussi jaune sous ses blés grillés par le soleil ardent qui ne cesse de les frapper.

Et c'est en regardant ces blés jaune paille et cette route poussiéreuse que j'aperçois comme une tache grise sur mon pneu gauche. Je me demande avec curiosité ce que cela peut bien être. Force m'est de conclure qu'il s'agit de l'usure du pneu qui est complètement râpé ! Je risque l'éclatement à l'atterrissage. Comme toujours, pas de radio. Nous livrons les avions dans leur plus simple appareil. Les équipements radio appartenant en propre aux unités, ils y sont laissés avant le départ. Seul le leader possède le sien. Mais lui, c'est un *Broussard* de la section de convoyage qui ne restera pas à Montauban. Il n'est là que pour nous escorter, nous montrer la route et éventuellement nous porter assistance aux escales. Même la navigation est relaxe, puisque nous n'avons qu'à le suivre sans nous en faire ! Mais pour l'heure, c'est pour mon pneu que je me fais du souci. J'ai drôlement intérêt à me poser doux à Oran !

Nous survolons comme toujours la vallée du Ché-liff durant trois petites heures et atterrissons à Oran. Les pleins sont faits et nous repartons pour Perpignan. Le *Constellation* de la SAR (le secours en mer dont j'ai déjà parlé à l'occasion du convoyage des Mureaux à Alger) est fidèle au rendez-vous, comme toujours et nous mettons le cap plein nord sur Carthagène. La mer est belle et scintille sous les mille feux du soleil. Je n'ai rien à faire qu'à maintenir ma ligne de vol en suivant celui qui me précède. Je regarde le paysage de ci de là. Il faut quand même un bon bout de temps entre le moment où l'on perd de vue les côtes africaines et celui où l'on aperçoit l'extrême sud de l'Europe.

N'ayant rien d'autre de plus passionnant à faire, je repense à mon pneu. L'usure s'est agrandie et l'on voit maintenant la carcasse interne. Ce n'est pas bien grave mais assez gênant, d'autant que, si mes souvenirs sont exacts, nous nous posons sur de l'herbe, à Perpignan et un caillou bien pointu est toujours à craindre. Et quand on n'a que ça à faire, on pense. Quand on pense trop, on a toujours tendance à exagérer.

Heureusement, arrive Barcelone. Lors d'un précédent convoyage, nous avons failli nous faire couper en deux par une *Caravelle* d'Ibéria qui décollait face à la mer alors que nous traversions précisément son axe ! Aussi, désormais, la consigne est de commencer à descendre à quelques kilomètres de la piste et voler le plus bas possible. Un bon quart d'heures de chasse libre. Nous mettons un (stupide) point d'honneur à descendre plus bas que les copains. Nous faisons parfois des rides sur l'eau tant nous la rasons de près. Les baigneurs espagnols n'en croient vraisemblablement pas leurs yeux de voir ces vingt petits appareils les survoler à quelques mètres de hauteur (quand je dis quelques mètres !). Cela nous occupe et rompt un peu la monotonie du voyage.

Nous approchons de la France et Perpignan n'est plus loin. Malheureusement il est sous une brume dense et nous devons absolument nous poser ! L'essence commence à être plus que basse, pas question de faire demi-tour pour se poser en Espagne. Nous devons impérativement atterrir à Perpignan, toujours à cause de cette douane inutile pour nous. Le leader nous fait signe de le suivre et vingt avions plongent dans le brouillard à la suite les uns des autres en essayant de ne pas se perdre de vue. Nous suivons la côte, ce qui présente le moindre risque. Un peu avant le



▲ *L-19 sur l'Espagne*

▼ *L-19 sur la région de Valence*





Barcarès, nous repérons l'estuaire de l'Agly, un petit fleuve qui descend des Pyrénées. Nous nous y accrochons jusqu'à Rivesaltes. Là, nous piquons plein sud et trouvons le terrain à un ou deux kilomètres droit devant nous. Croyez-moi, Perpignan est bienvenue. Il ne faut pas perdre de vue que nous sommes en vol à vue et n'avons pas le droit de faire du vol sans visibilité. Nous n'en avons d'ailleurs pas la qualification, du moins pas encore. Par ailleurs, nous n'avons pas de carte. Et sans carte, si on perd de vue l'avion qui nous précède, on se perd. Et si on se perd dans ce brouillard, c'est l'accident assuré. Pour soi et pour celui ou ceux nous qui suivent. Je n'ai même pas fait attention à mon pneu ! En fumant une cigarette, nous attendons le camion citerne pour faire nos pleins.

Puis c'est de nouveau le décollage pour Montauban. Je replonge aussitôt dans ma psychose du pneu et constate que, maintenant, on voit carrément la chambre à air à travers un trou de cinq bons centimètres de diamètre. Là, je commence à me faire du souci. J'ai prévenu les camarades avant le décollage de Perpignan et leur ai demandé de me laisser me poser en dernier. Au moins, si j'éclate, il n'y aura personne derrière et ce sera moins grave.

Une heure quarante plus tard, le terrain de Montauban est en vue. Je décris un large cercle pour laisser les autres avions se poser et m'aligne sur la piste du plus loin que je peux. Je me laisse descendre afin d'avoir la pente la plus faible possible en arrivant sur la piste. Il me faut quand même passer le grillage qui clôture le terrain. J'arrive tangentiellement au sol pour un *kiss landing* parfait. Je ne sais pas si je me suis jamais posé aussi doucement depuis. La peur donne parfois du génie.

## Convoyage (quarto et fin)

Enfin le dernier de ces convoys est un peu plus relaxe (pour moi s'entend). En effet, je convoie un L-18. J'ai la chance d'être le leader. Pas tout à fait, car le véritable leader est toujours le *Broussard* qui nous escorte. Mais je suis en première position, et surtout, je transporte le mécanicien du groupe (mécanicien qui fera plus tard le stage de pilote). Il me décharge en pilotant de l'arrière avec le manche de double.

En survolant la vallée du Chélif, je le laisse piloter pour filmer un peu de ce magnifique paysage. Je me débrêle, me penche pour filmer le plus à la verticale possible et j'ai juste le temps de me raccrocher à la première chose qui me passe à portée de main. Une turbulence me fait perdre l'équilibre et je rate la plus belle chute de ma vie ! Mille pieds (trois cents mètres) sans parachute, voilà qui vous « casse » un homme !

Pas grand chose d'autre à signaler de cet ultime convoi, si ce n'est que la mer est toujours aussi jolie et que cette fois-ci, ce n'est plus mon prédécesseur que je suis mais le *Broussard* que j'aperçois en contrebas, vert olive sur la mer bleue. Nous avançons dans le temps (nous avons passé la mi-octobre), les jours raccourcissent. Nous couchons à Perpignan et notre convoi durera une journée de plus. Nous n'avons qu'une journée et une nuit à la maison. C'est bienvenu quand même.

Rendez-vous le surlendemain à Marseille pour une tranquille traversée, la dernière.

Entre ces convoys, il y a tout de même de deux à trois semaines et nous ne restons pas inactifs ! Il y a entre autres, une mission fort sympathique : le remorquage de « *biroute* ».



▲ *L'aérodrome de Valence*

▼ *Les L-18 en escale à Perpignan*



# Remorquage de « *biroute* »

Notre travail consiste à remorquer cette biroute après avoir déroulé tout le fil. Et croyez-moi, trois cents mètres sous le nez des canons de 105 qui nous tirent dessus sans autre forme de procès ça n'est pas long. Oh, non ! Nous ramenons parfois nos avions en toile avec quelques trous dans le fuselage ou les ailes, rarement heureusement.

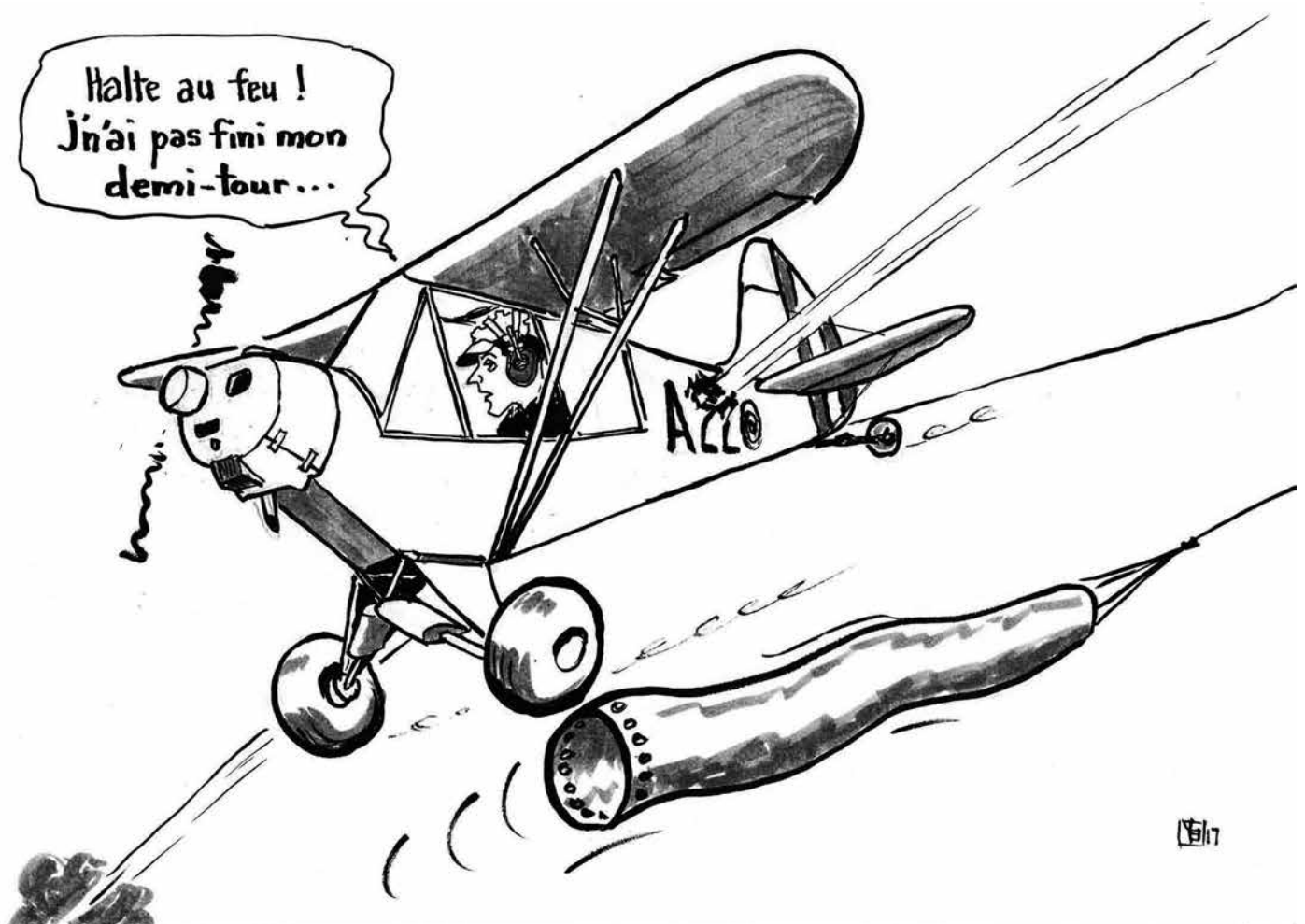
Ce travail est relativement dangereux. Nous ne nous en rendons pas compte, nous le trouvons même amusant, inconscience de la jeunesse. Il ne dure qu'une trentaine de minutes le matin, autant l'après-midi.

Le reste du temps, et comme il faut habituer les artilleurs à tirer sur des mobiles filant à différentes vitesses, c'est un *Vautour* ou un T-6 qui passe avec sa propre biroute, mais à une distance plus respectable de l'avion. En effet, plus l'avion vole vite, plus le tir doit être anticipé, c'est à dire plus la visée doit se faire en avant du mobile et le risque serait vraiment trop grand pour un jet de tirer une ficelle de trois ou même cinq cents mètres. Elle doit être de l'ordre des deux mille mètres dans ce cas précis.

Mais me direz-vous, le reste du temps, que faites-vous ? Eh bien, c'est là qu'intervient la tenue de bain ! En attendant que l'ordre nous soit donné de prendre part au cirque, nous tombons la combinaison et nous nous prélassons dans une mer chauffée par tout un été de canicule.

Le soir, nous rentrons, fiers d'une journée de labeur consciencieusement accompli et sommes frais et dispos le lendemain pour remettre ça.

▼ *Le biroutage, vu par Yves Le Bec*





# La Chiffa

À trente minutes d'Alger, au sud de Blida, coule l'oued Chiffa, qui a creusé profondément son lit dans l'atlas blidéen. C'est le haut lieu touristique des « *Gorges de la Chiffa* ». Les singes qui y abondent ont donné à cet endroit le nom de « *Ruisseau des Singes* ». Dans la journée, le vent s'y engouffre en amont. Il y souffle avec tant de violence qu'un C-47 de l'armée de l'Air s'est retourné un jour faisant plusieurs morts, alors qu'il se trouvait assez loin dans l'axe de ces gorges. Elles sont impénétrables dans la journée par quoi que ce soit qui vole. Je reçois un jour pour mission de m'y rendre en RAV avec un observateur. La reconnaissance doit avoir lieu au lever du jour. Nous décollons alors que le soleil ne fait encore qu'une ligne ténue sur l'horizon et sommes sur place un quart d'heure plus tard. À cette heure de la journée, le vent est nul. La montagne fait comme une multitude de doigts qui s'imbriquent les uns dans les autres. Nous devons louvoyer, nous mettant tantôt en virage à droite, puis aussitôt en virage à gauche, recommençant inlassablement notre vol en zigzag. Nous sommes au plus profond de la gorge, les roues à toucher l'oued et n'observons en fait qu'une multitude de singes affolés qui sautent de branches en branches ! Je n'aurais pas pensé voir un jour un aussi beau spectacle que cet oued au soleil levant, réputé par ailleurs si dangereux ! C'est un enchantement constant pour la vue. D'autant que l'air est véritablement d'huile. Pas le moindre remous, pas la moindre ride sur le ruisseau, pas le moindre souffle pour agiter les branches des arbres. C'est la paix totale, absolue. C'est la trêve d'Éole avant qu'il ne reprenne sa violence de son souffle puissant. Tout soudain, aussi vite que nous avons plongé dans l'enfer en sursis de l'oued, après un ultime virage, nous débouchons sur un barrage, avec son réseau de lignes à haute tension, puis c'est la plaine et le retour à Chéragas. Quelles merveilles que certaines missions qui nous emmènent ainsi parfois au pays des rêves.

▼ *Les gorges de La Chiffa vues vers le nord*



# Rapatriement express

Tout a une fin. L'indépendance a été donnée à l'Algérie après le référendum. Nous avons quelques mois pour rentrer dans une « Métropole » qui est désormais devenue tout simplement « la France ». Notre bon vieux GALAT 3 a vécu. Il va faire mouvement sur Dinan en Bretagne sous le nom de 3<sup>ème</sup> GALAT. Le travail va maintenant consister à mettre en caisse tout ce qui doit être rapatrié. Le mobilier, lui, sera reversé à l'ERGM de Blida. Je suis chargé de m'occuper de ce déménagement. Nous chargeons dans des camions ce qui doit être reversé le lendemain et cela nous prend pas mal de temps. Nous nous levons de bonne heure et partons très tôt sur Blida. Nous avons une cinquantaine de kilomètres à faire pour d'arriver à l'ouverture des portes. Nous sommes très nombreux à rendre du matériel et ne voulons pas y passer la journée. Arrivés généralement bien avant cette ouverture, nous avons largement le temps de déguster les merguez que les petits yaouleds préparent sur leurs barbecues à la porte de l'Établissement. Ah ! Ces merguez chaudes dans le froid glacial du petit matin alors que le soleil n'est pas encore levé ! Elles sont préparées dans des conditions d'hygiène plus que douteuses, mais je crois n'en avoir jamais mangé de meilleures.

Arrivés dans le « *sanctuaire* », nous déchargeons nos camions. Le sol est assez boueux et nous pataugeons dans une espèce de crème qui nous rappelle les écoles à feu de Châlons-sur-Marne, c'en est un vrai plaisir ! Les camions du FLN, la désormais armée régulière de l'Algérie, celle-là même que nous combattions hier encore, font la queue derrière nous pour charger tout ce que nous déchargeons. À mon avis, ils auraient pu venir charger directement dans les unités. L'humiliation n'aurait pas été plus grande et, au moins, ils nous auraient évité des manipulations inutiles. Toujours est-il que la balade est agréable. Je la fais deux ou trois fois, tantôt comme chef de voiture dans la cabine du Simca, tantôt individuellement dans une 2 CV fourgonnette aimablement fournie par le GALAT.

Les vols, évidemment, se font rares. Les opérations de maintien de l'ordre sont terminées. Plus de crédits, donc plus de missions. Parfois, il y a un pli à porter quelque part. Alors là, c'est la ruée. Deux pilotes par biplace, six par *Broussard* (six places). Tout cela fait des heures de vol à la pelle à moindre frais. Je me rappelle certaines missions à Alger-Maison Blanche (environ quinze à vingt minutes de vol) pour lesquelles nous sommes deux ! L'un assure l'aller, l'autre le retour. Cela n'apaise pas notre soif du vol, mais il faut bien faire contre mauvaise fortune bon cœur et cela vaut mieux que rien.

Durant tout ce temps, mon séjour tire à sa fin. Un beau jour, mon ordre de mutation arrive. Je suis tout simplement affecté au Groupement n° 103 d'ALAT de Versailles, à la caserne d'Artois. Il est évident que vu la conjoncture, j'en suis très heureux. J'habite le quinzième arrondissement de Paris et je suis à une demi-heure/trois-quarts d'heure de mon lieu de travail par la gare Montparnasse. Les vicissitudes de la vie militaire se résument en une visite nocturne (vers onze heures du soir ou minuit) dans les locaux du Groupement. Celui qui est de ronde en profite pour aller au cinéma ce soir-là avec son épouse avant de faire sa ronde et rentrer se coucher après avoir signé le cahier ad hoc au poste de garde de la caserne.

Ici, il n'y a plus rien à faire. J'ai coulé tant de jours passionnants sur le plan professionnel que je préfère partir maintenant que tout est fini. Tout est donc pour le mieux dans le meilleur des mondes possibles. Seulement voilà ! Le commandant en second n'est pas du tout d'accord pour que je rentre tout de suite en France. J'ai d'abord une mission qui m'a été confiée ici dont je dois m'acquitter avant de rejoindre. Je suis responsable (à mon échelon) du transport du matériel à

Dinan. On va envoyer un télégramme à Versailles pour prévenir que je ne rejoindrai que lorsque mon travail sera terminé. On a besoin de bras pour transporter tout ce qu'il y a à transporter de Chéragas à Dinan. Je vais donc passer les fêtes de fin d'année en Algérie au lieu de les passer en famille ainsi que je m'y attendais. Grandeur et servitude de la vie militaire ! En effet d'après mon ordre de mutation, je devrais rejoindre Versailles le 3 janvier 1963. Tant pis. Je continue donc le déménagement. Tout est déjà presque prêt et emballé. Le midi, on liquide les bénéfiques de la caisse du mess. L'apéritif et les digestifs nous sont offerts chaque jour, ainsi que le bon vin que nous désirons. Certains supportent, d'autres moins bien et certains après-midi sont bien bruyants ce qui est assez gênant pour faire la sieste. Il n'y a vraiment plus grand chose à faire ! Noël arrive. Tant mieux pour ceux qui ont des connaissances à Alger. Les autres passent cette fête de famille sur la base à se morfondre devant une dinde ou une coupe de champagne chaud (tout est emballé, même les frigos !). Et enfin le 2 janvier arrive. Je me lève le matin avec une pensée quelque peu nostalgique : c'est en effet demain que je devrais me présenter à Versailles, si tout s'était bien passé.

Dans la matinée, je croise dans un couloir le commandant qui prend un air étonné en me voyant. Il me convoque dans son bureau et me dit :

– *Mais, n'est-ce pas demain que vous devriez vous présenter à Versailles ?*

– *Si Mon Commandant.*

– *Ben alors ! Qu'est-ce que vous fichez ici ?*

– *Le commandant X. m'a dit de rester jusqu'à ce que le déménagement soit terminé. Alors, je reste !*

– *Il n'en est pas question. Il faut être honnête avec les gens. Vous êtes muté, vous êtes muté. Prenez une voiture, filez à Alger et débrouillez-vous pour trouver un vol sur Paris aujourd'hui même le plus tôt possible. Je ne veux plus vous voir.*

Je saute aussitôt dans une 2 CV et me rends à l'hôtel *Mauretania*, en plein centre d'Alger, où se trouvent les bureaux d'Air Algérie. Il y a encore des places pour la fin d'après-midi. J'ai beaucoup de chance, car l'exode est massif sur la ci-devant Métropole ! J'ai juste le temps de rentrer faire mon maigre bagage. L'essentiel est déjà dans des caisses que je devrai aller récupérer à Dinan dans quelques jours. Je prends un frugal repas et me précipite à Maison-Blanche pour embarquer dans une *Caravelle* à destination de Paris. J'y atterris sans escale une heure et demie plus tard sous la pluie et la froidure. En m'endormant dans mon lit parisien ce soir-là, je me dis que la vie est drôlement faite et que j'étais à cent lieux de penser ce matin en me levant que je coucherais ce soir à Paris. Je me dis aussi que le progrès est une bonne chose : il n'y a pas trois heures, j'étais encore sous le soleil de l'Algérie.

Et c'est ainsi que prend fin mon séjour africain qui dura en gros deux ans et demi. Je n'ai même pas eu le temps de m'en réjouir ni de m'y préparer.



# Retour en France



*GALAT 103*

Ça y est ! Je suis de retour en France. Je vais devoir rapprendre à vivre une vie certes moins exaltante, mais plus normale. Une vraie vie de fonctionnaire ! Présent sur le lieu de travail à telle heure, on plie ses affaires cinq à dix minutes avant la fin et on quitte à l'heure pile pour arriver chez soi toujours à la même heure.

Rapprendre aussi à ne plus craindre de sortir le soir, à ne plus se soucier de l'heure du couvre-feu, à ne plus se méfier systématiquement des gens que l'on croise dans la rue. On n'y faisait pas vraiment attention en Algérie, mais c'est de retour en France que l'on s'aperçoit qu'une certaine tension a disparu. On peut s'installer sans arrière-pensée à une terrasse de café, entrer dans un cinéma ou dans un grand magasin aussi naturellement que dans sa salle à manger. En un mot, on respire.

Et si, pendant près de trois ans, on n'était pas conscient de retenir sa respiration à tout moment en Algérie, c'est maintenant que l'on fait le point. On se sent libre ! Libre de penser et d'échanger ses réflexions avec d'autres personnes (les histoires d'OAS sont réglées, ou en passe de l'être), libre de jouir de tous les instants qui passent.

Je ne cherche pas à cracher dans la soupe. Je reconnais avoir passé un excellent séjour et regretter amèrement d'avoir quitté ce magnifique pays, surtout dans les conditions dans lesquelles je l'ai quittée. Non. Si les opérations de maintien de l'ordre s'étaient poursuivies, je me serais vraisemblablement porté volontaire pour un second séjour quelques mois plus tard. Mais c'est un fait que nous avons toujours une appréhension latente plus ou moins consciente.

Le midi, nous allons manger au mess de garnison de Versailles, en ville donc. Nous prenons ensuite notre café à l'extérieur. C'est une agréable façon de scinder la journée en deux et cela procure une détente certaine.

Cela ne m'était pas arrivé depuis 1954, lorsque je travaillais chez Philips ! Nous n'y avions pas de cantine et mangions dans un restaurant qui en tenait lieu. Depuis ce temps, j'ai toujours été soit en école, soit dans des bases bien organisées où nous mangions sur place.

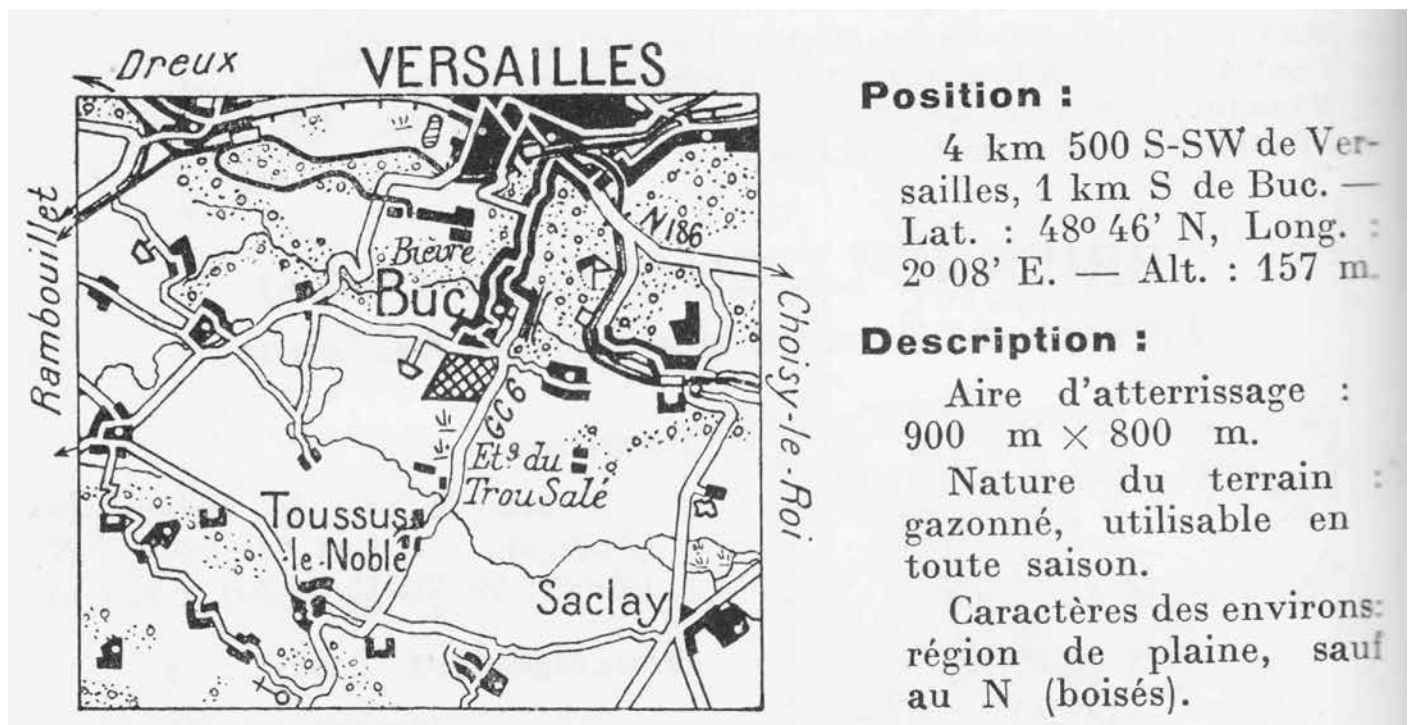
Au mess, la nourriture est bonne et le cadre plaisant. Les connaissances que nous y faisons sont intéressantes. Nos compagnons de table n'étant pas de notre unité ni même de l'ALAT, nous élargissons le cadre de nos relations. En effet, les gens qui prennent leur repas là appartiennent à différentes casernes de Versailles (comme son nom l'indique, ce messe est mixte) et les convives viennent des casernes Denfert (quels bons souvenirs, puisque c'est là qu'en janvier 1953 j'ai passé les tests qui m'ont permis de vivre tout ce que j'ai vécu), Limoges, Artois.

Je m'apercevrai vite que si ma nouvelle fonction de bureaucrate présente certains avantages, et même des avantages certains, ma vie de pilote va en pâtir. Il me faudra souvent pleurer auprès de la section de convoyage de Satory pour obtenir quelques vols valant le déplacement. Les missions au Groupement, qui est en fait un petit état-major régional, consistent en entraînement qui permettent de ne pas perdre la main. Les voyages y sont bien rares ! J'en ferai cependant de bien agréables. Mais il faudra passer la plupart du temps par l'ERGM de Satory, le plateau au-dessus de



▲ L'aérodrome de Buc, maintenant disparu

▼ L'aérodrome de Buc, en pleine nature, dans le Guide Michelin de 1936





Versailles, pour sortir un peu de la routine de l'entraînement. On finit par ne plus connaître que ce mot là : entraînement. De l'entraînement, encore de l'entraînement, et toujours de l'entraînement. Une certitude demeure cependant, c'est que sur le plan purement professionnel, ce ne sera plus jamais pareil. Mais, ma foi, il faut savoir faire la part des choses. Il faut se dire que si les vols seront différents de ce que nous connaissions, ils n'en seront pas moins intéressants pour autant. Ils se dérouleront autrement, tout simplement.

Donc nos bureaux se trouvent au premier étage d'une aile de la caserne d'Artois, caserne qui est très vieille, comme beaucoup de sites de Versailles, qu'ils soient civils ou militaires. Je dois reconnaître que cela à un peu changé depuis. Bien sûr, elle a été restaurée. Les bureaux sont relativement avenants, mais le bâtiment lui-même est très ancien. J'en ignore l'historique, mais il serait intéressant à connaître. Elle doit remonter à Louis XV, peut-être Louis XIV, comme la plupart des bâtiments officiels de la ville.

Les traditionnels tours de service que nous prenons dans l'Armée sont ici remplacés par des rondes (une ou deux durant notre semaine de service) que nous effectuons entre onze heures et minuit. Cela me donne l'occasion de venir au cinéma à Versailles avec mon épouse. À l'issue de la séance, je passe à la caserne et, après un tour rapide dans les locaux de l'ALAT afin de m'assurer que tout y est calme et que le personnel logé sur place est bien présent, je signe le cahier de ronde au poste de garde et nous rentrons à la maison, fiers du devoir accompli. Ce n'est vraiment pas une sujétion, d'autant que ce tour de service est réparti entre tous les sous-officiers de la caserne, toutes unités confondues. Et nous sommes nombreux. Le tour de permanence doit revenir environ une fois par an, et encore !

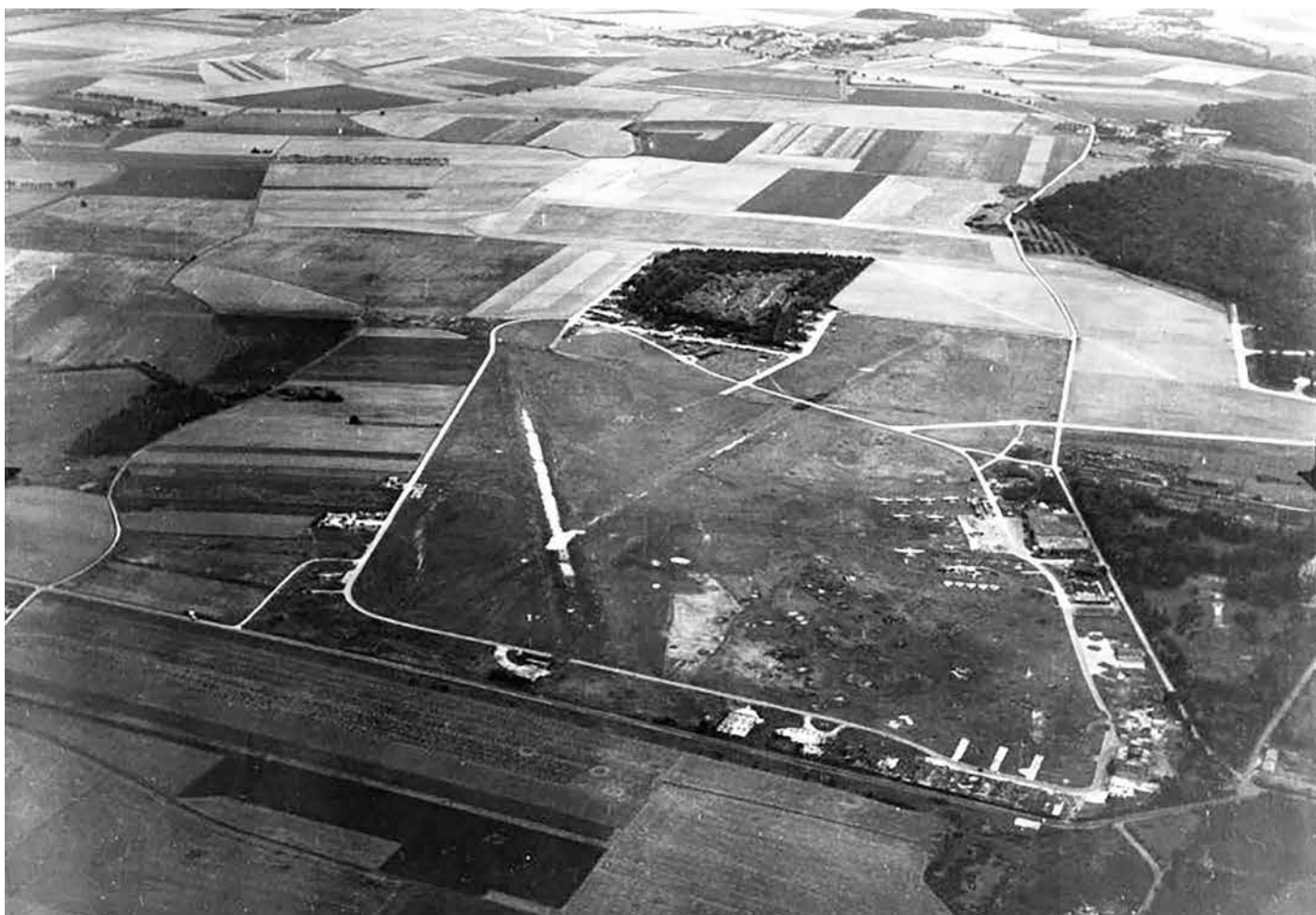
Mon travail n'est pas particulièrement exténuant. Il consiste à rester assis toute la journée dans un bureau. C'est là précisément ce que j'ai voulu fuir en m'engageant dans l'Armée comme pilote ! Mais dans l'armée de Terre, n'importe qui étant bon à n'importe quoi, on peut le prendre n'importe quand pour le mettre n'importe où.

On m'a confié l'affectation des réservistes dans les aéro-clubs les plus proches de leurs domiciles respectifs. L'ALAT affecte un Piper L-18 dans chaque aéro-club concerné et assure sa maintenance. Hélas, trois fois hélas ! Cela n'existera plus lorsque je prendrai ma retraite quelques années plus tard et tous les vols que j'effectuerai en clubs seront à mes frais.

Je dispose de la liste des bénéficiaires, celle de tous les aéro-clubs de la région (je ne m'occupe quand même que de la région Parisienne). J'expédie deux lettres par réserviste : l'une à l'aéro-club désigné pour l'avertir que monsieur Untel est affecté chez lui pour l'entraînement au titre des réserves et l'autre à l'intéressé lui-même afin de lui faire savoir qu'il est inscrit à tel endroit pour y effectuer ledit entraînement. J'ai sous les yeux le nom de tous mes camarades d'active et de réserve. J'en connais une grande majorité et je me retrouve ainsi en famille. Je sais où est qui, et je sais par conséquent qui je vais retrouver au hasard d'un déplacement.

Les vols s'effectuent sur les avions du 1<sup>er</sup> GALAT basés sur le terrain du fort du Haut-Buc, terrain aujourd'hui disparu. Ce terrain dont j'ai déjà parlé jouxte les deux terrains de Guyancourt (disparu lui aussi), et de Toussus-le-Noble. Notre cheminement d'entrée dans le circuit de piste commence impérativement par une verticale à cent cinquante pieds (cinquante mètres) sur l'étang de Saint-Quentin. Alors que cette hauteur est la limite plancher de l'infraction pour vol rasant en tout autre lieu, elle est, là, la limite plafond du tout de piste de Buc. Au-dessus de cette hauteur, nous sommes en infraction en raison de la proximité des deux autres terrains, dont les tours de piste s'échelonnent au-dessus de nos têtes ! Pour nous guider lorsqu'il ne fait pas beau, un grand sapin planté quelque part dans un jardin en bordure de la route de la Porte-de-la-Minière nous





▲ ▼ *Deux vues de l'aérodrome de Buc en 1946*



balise le chemin car il se voit de très loin. Il suffit de mettre le cap droit dessus et on tombe pile sur le terrain. Très utile les jours de mauvaise visibilité, parce que ces jours-là, il faut bien se poser comme les autres jours lorsqu'on est en l'air.

Petit à petit, je m'installe. Ma nouvelle vie me plaît bien, quoique je sois un peu désorienté de ne plus me retrouver sur une base. Je ne suis pas tellement fait pour les bureaux, je le répète. Mais après la vie trépidante qui fut la mienne durant presque trois ans, cela me fait un petit repos forcé qui n'est pas pour me déplaire. Et puis, me dis-je, cela n'aura qu'un temps et, par le jeu des roulements, je me retrouverai un jour en escadrille (la suite sera là pour me prouver que j'ai tort !). Je ne me fais pas trop de soucis pour mes heures de vol car, percevant une solde à l'air, je suis obligé de les faire chaque année. Par voie de conséquence, l'Armée est tenue de me les assurer. D'où de fréquentes séances d'entraînement que je ferai sur différents terrains de la région parisienne (Etrépagny, Dreux, Chavenay, etc.). Le fait de me rendre sur ces terrains que je ne connais pas encore m'assure un petit entraînement à la navigation. Ces séances d'entraînement consistent à me rendre sur un terrain désigné et à y effectuer des tours de piste durant le potentiel alloué (en principe une heure).

Mais il faut avouer qu'épuiser ses heures de vol en tours de piste manque un tantinet de charme ! De temps en temps, on cumule ce potentiel pour pouvoir s'évader dans un vrai entraînement à la navigation. Lorsqu'on dispose de trois heures, on effectue le voyage triangulaire Les Mureaux-Dieppe-Le Havre. Nous faisons la plupart du temps cela à deux pilotes, l'un assurant la branche aller et l'autre la branche retour. Ce n'est pas la joie absolue de changer de place entre l'arrière et l'avant en plein vol. Mais nous le faisons.

Nous nous régalons, surtout en été, à longer à relativement basse altitude sur l'eau (environ cent mètres) cette magnifique côte du pays Cauchois (Saint-Valéry, Fécamp, Étretat et ses célèbres falaises).

Parfois, du bureau, nous téléphonons au bar de l'aérodrome de Rennes-Saint Jacques (je l'avais surnommé l'*Aérobar*) que nous connaissons bien. Et, lorsque le menu nous convient, nous faisons notre entraînement sur ce terrain. Où est le mal ? On y fait de si bonnes praires farcies.

Pour démarrer mon activité aérienne métropolitaine, le 2 février 1963, c'est-à-dire un mois après mon arrivée à Versailles, je subis mon premier test en vol. Je revole avec un moniteur qui évaluera ce qu'il reste de mes capacités aéronautiques après deux ans et demi d'un travail pas tellement académique, pour me montrer les environs. On appelle ça un vol d'orientation. On y a droit partout où l'on est appelé à voler régulièrement. C'est une reconnaissance de zone que nous mène de Buc aux Mureaux, puis à Rambouillet et retour à Buc. C'est assez éloigné des vols aventureux et enivrants qu'on faisait là-bas. Ça se rapprocherait plutôt d'une microscopique aviation de ligne. Finies les reconnaissances au ras des arbres à flanc de montagne, les promenades sinueuses au fond d'une gorge, les espaces infinis sur les dunes du Sahara.

Il faut apprendre à s'en tenir aux lignes rigoureusement droites et assez hautes (trois cents mètres au minimum, ce qui, en Algérie, représentait pour nous la stratosphère) et en évitant soigneusement les zones de survol interdit (places stratégiques, terrains de golf et autres élevages de visons et de faisans) ou réglementées, ou tout simplement déconseillées. Sans parler des lieux strictement interdits de survol où l'on tire à vue et sans sommation (*La Boisserie*, par exemple, résidence du général De Gaulle, la prison de Tulle où sont incarcérés les généraux du putsch). Au cours de ce vol, on apprend les circuits de piste (il y en a au moins deux par piste, un dans un sens, l'autre à l'opposé), les points opposés d'entrée dans ledit circuit, les repères de navigation.



▲ *H-21 à Buc en 1965*

▼ *La cour de la caserne de Satory en 1965*





# Vols en France

J'ai appelé ce chapitre « Vols en France », mais il aurait aussi bien pu s'intituler « le tourisme » ! C'est du moins ainsi que je ressens ces trop rares missions qui me sont échues soit par le Groupement, soit par la Section de Convoyage de l'ERGM de Satory.

Ces décollages à destination de n'importe où en France s'apparentent en effet beaucoup plus à des départs en vacances qu'à des missions ordonnées par l'autorité militaire ! Dès qu'on apprend qu'on est désigné pour telle ou telle mission, on sort les cartes aéronautiques, on les étale par terre (c'est là, qu'il y a le plus de place pour consulter en entier ces immenses feuilles de papier dans leur intégralité), on les assemble lorsque l'itinéraire en demande plusieurs, ce qui est souvent le cas et, muni d'une grande règle, on commence par tirer un trait du point de départ au point d'arrivée. Ensuite, on entoure d'un coup de crayon tous les repères évidents (croisements de route, voies ferrées coupant une rivière ou une route, un grand village). On trace les évitements des zones délicates à traverser (zone d'aérodrome, champs de tir d'artillerie). On relève les caps, on les corrige en fonction des déviations et déclinaisons magnétiques ou instrumentales. Puis on relève les fréquences radio des différents terrains survolés (pour leur demander l'autorisation de traverser leur zone).

Lorsque tout cela est terminé, on replie les cartes et on les range. Chaque tronçon de route apparaît ainsi que ses repères sur chacune d'elles. Si j'indique tout cela alors que ça fait partie de la routine des voyages aériens, c'est d'abord pour montrer des choses que l'on ne faisait jamais en Algérie, puisque aussi bien l'on était obligé de suivre des itinéraires dits de sécurité (pistes, routes), afin de pouvoir se poser en cas de pépin et faciliter ainsi l'arrivée d'éventuels secours. C'est aussi pour faire partager la fièvre du voyage. Car en agissant ainsi, on participe immédiatement à un voyage qui ne se fera peut-être que dans huit, voire quinze jours ou plus tard. On imagine les paysages avant même que de les aborder. Le jour venu, on revêt la tenue de vol, on prend sa voiture stationnée dans la cour de la caserne, et l'on se rend au terrain de Buc. L'avion dont les mécaniciens ont déjà fait chauffer le moteur nous y attend. Il est prêt à partir.

Je parle là pour moi, mais je gage que tout un chacun éprouve les mêmes émotions au moment de partir traverser la France en avion.

Mon premier vol opérationnel est une liaison Buc-Nancy. Il s'agit de transporter des documents urgents et plus ou moins confidentiels. Nous sommes le 1<sup>er</sup> mars 1963 et le temps est gris. À cela aussi il faudra se faire. En effet, si le soleil brillait presque en permanence de l'autre côté de la Méditerranée, il faudra de ce côté-ci composer avec le brouillard, la pluie et le vent la plupart du temps. Heureusement, ce n'est une règle ni générale ni absolue. Mais le contraste est saisissant. Nous n'avons plus l'habitude de ce type de météo ! Je décolle donc de Buc aux alentours de neuf heures du matin. À quelques kilomètres de Paris je rencontre la neige et c'est un tapis d'albâtre que je survole. C'est bien joli et, si j'ai connu cela en Algérie, ce fut plutôt rare. Là, j'y ai droit d'un bout à l'autre de mon parcours. Ma foi, la navigation s'en trouve simplifiée car les routes les cours d'eau et les voies ferrées s'inscrivent en noir sur cette blancheur universelle. Je livre mes documents à qui de droit, puis je me restaure au mess où, comme toujours et partout, je retrouve des camarades. J'en avais perdu certains de vue depuis longtemps. Je passe en suite à la salle OPS où je me mets en quête d'un éventuel passager. J'entends par là un permissionnaire à qui cela rendrait service de se rendre à Paris en avion en deux heures de vol ! J'en trouve un qui est bien content de cette aubaine. Je le déclare à la salle OPS pour officialiser sa présence à bord et

nous embarquons. Retour toujours sur le blanc tapis. C'est agréable de voler par temps de neige (à condition qu'elle ne tombe pas, bien sûr !). L'atmosphère est très stable (c'est la chaleur et le vent qui rendent l'air turbulent) et l'avion glisse littéralement dans l'huile. Il n'y a pas le moindre remous. C'en est presque hypnotisant.

Nous nous posons à Buc après deux heures d'un vol sans histoire.

Je regagne ma caserne d'Artois après avoir déposé mon passager à la gare des Chantiers à Versailles. Il est positivement enchanté.

Après cette journée bien remplie, je rejoins à Clamart mon nouveau domicile, en me disant que j'ai bien de la chance de faire un tel métier ! Et sans me prendre un seul instant pour Saint-Exupéry, je repense, en observant les compagnons de voyage du train de banlieue qui me ramène chez moi, à cette page de *Terre des Hommes* où il nous parle de ces petits employés à bésicles à l'air fatigué qui prennent le même tramway que lui pour se rendre à leurs bureaux poussiéreux alors que lui, St-Ex., va s'élever vers des cieux toujours purs pour y contempler des cieux aux horizons infinis.



▲ De Buc à Nancy avant les autoroutes

▼ La caserne du CISALAT à Essey-les-Nancy



# Cannes

Un meeting aérien est prévu certain week-end à Cannes sur le front de mer, devant la Croisette. Ce meeting sera présenté par des hélicoptères de l'ALAT. Présentations en patrouille (au cours desquelles une collision en vol nous coûtera hélas deux équipages !) et, clou du spectacle, transport d'une SIMCA 1000 suspendue par une élingue sous une *Alouette II* (on appelle cela du « *cargo sling* »).

L'avant-veille de cette prestation, les organisateurs du meeting s'aperçoivent qu'ils n'ont pas l'élingue ! On demande donc au Groupement 103 de faire parvenir ce filin le plus rapidement possible. On désigne un L-19 pour acheminer cette pièce.

Le départ est prévu pour le vendredi.

Ayant à Cannes de la famille très proche que je n'ai pas vu depuis fort longtemps, je réussis à me faire désigner pour cette mission que j'effectuerai le jeudi avec un réserviste. Pour le retour, j'ai obtenu de prolonger mon séjour et je rentrerai le dimanche par le train afin de reprendre mon travail le lundi. Le réserviste ramènera seul l'avion à Buc.

Le 6 juin au matin, donc, je monte en, place arrière. Le réserviste, en place pilote, met le L-19 en route. Nous sommes convenus qu'il pilotera jusqu'à Moulins où nous ferons les pleins. Je passerai alors en place avant et piloterai l'appareil de Moulins à Cannes-Mandelieu où nous nous poserons et où une voiture du service du Matériel nous attendra pour récupérer l'élingue en quatrième vitesse.

Nous décollons sous un soleil magnifique et mettons le cap sur Moulins.

Le paysage français est très différent de celui de l'Algérie. Il est sans cesse changeant l'on n'a pas le temps de s'ennuyer en le contemplant. Ce ne sont que forêts, plaines petites collines, terrain onduoyant jusqu'à Moulins. La navigation est très simple. Il suffit d'accrocher la RN 7 jusqu'à Moulins. Elle y va tout droit.

C'est très agréable de se laisser conduire ! On a une toute autre vision du monde environnant. On voit beaucoup plus de choses sur les côtés, on est moins stressé, moins fatigué. On n'a rien à faire (c'est vrai aussi en voiture). Je dirai qu'on profite mieux de la jouissance d'être en l'air. Bien sûr, on n'a pas le plaisir du pilotage. Mais une fois de temps en temps.

Nous restons une bonne demi-heure à Moulins. Mon coéquipier, membre du club de vol à voile du lieu a du monde à voir.

Nous mettons bientôt le cap sur Cannes après avoir changé de pilote. Là, ce ne seront plus des plaines ondulées que nous allons survoler mais les Alpes et ses pics acérés.

Nous montons à une bonne altitude de sécurité et c'est une merveille qui s'offre à nous. La navigation demande à être parfaite. Mais les cartes aéronautiques au 500 000<sup>ème</sup> sont si précises que nous avons l'impression de lire les noms de rues dans les villes.

Les montagnes et les vallées, les routes et les cours d'eau, les voies ferrées sont représentés avec tant de netteté qu'il faudrait faire exprès pour se perdre ! Nous flirtons avec quelques petits cumulus humilis, petites boules de coton blanc qui flânent à notre hauteur. C'est un enchantement. Nous nous croyons presque dans un monde de fées, dans un autre monde, en tout cas.

Nous suivons une ligne rigoureusement droite. Comme par magie, en passant la crête de la dernière montagne, nous apercevons la mer qui scintille de mille feux. Droit devant nous, le terrain de Mandelieu nous tend sa piste de toute sa longueur.



C'est toujours un moment d'émotion intense, lorsqu'on fait un voyage aérien, de se trouver précisément au lieu de destination au bout d'heures et d'heures de vol. C'est l'une des puissantes satisfactions de ce métier.

Aujourd'hui, on suit une aiguille sur un cadran qui vous mène où vous voulez aller sans avoir à vous soucier du paysage que vous survolez. C'est mécanique. Le seul mérite est d'avoir bien calé votre récepteur radio sur la bonne fréquence. Il se charge ensuite du reste. C'est très bien dans les nuages ou par mauvaise visibilité. Mais lorsqu'il fait beau et que la campagne s'étale devant vous, quelle ivresse de faire coïncider la route que l'on voit sur la carte avec celle que l'on doit emprunter sur le sol.

Donc, nous sommes à Mandelieu. La voiture de la CRALAT nous attend. L'élingue est aussitôt transférée de l'avion à la voiture, puis de la voiture à l'hélicoptère qui doit faire la démonstration le lendemain.

Après un adieu et un vœu de bon retour à mon coéquipier, je hèle un taxi et mets le cap sur Cannes, distant de cinq ou six kilomètres.

Je passe une excellente fin de semaine en famille et, c'est dans le train de Paris le dimanche, que j'apprends cette collision catastrophique entre deux hélicoptères !

J'apprends aussi que la démonstration de « *cargo-sling* » a bien eu lieu. Mais le vent soufflait si fort et la voiture suspendue prenait tant de ballant que l'*Alouette*, déstabilisée, dut gagner la haute mer et larguer l'élingue avec ce qui pendait au bout, c'est-à-dire la belle SIMCA 1000 toute neuve.

▼ *Vous voulez vraiment aller à Cannes en avion ?*



# Dax

C'est toujours avec plaisir que je retrouve « *l'académie* » de Dax, car, d'une part, le voyage est très agréable, et puis cette ville me rappelle de tellement bons souvenirs. Nous nous arrêtons en route pour faire les pleins.

Il y a deux itinéraires possibles : par l'est et par l'ouest de la ligne droite Paris-Dax. Je les utilise alternativement. C'est soit Limoges, avec survol du Massif Central, soit par la plaine, par Poitiers. Par Limoges, dont le petit terrain nous tend les brins d'herbe de son aire gazonnée, c'est l'enchantement de la montagne.

En règle général, j'effectue mes voyages aux environs de mille pieds (trois cents mètres/sol). Mais pour aborder le Massif Central et conserver ces mille pieds/sol, il faut commencer à se laisser monter tout doucement à mi-chemin entre Châteauroux et Argenton-sur-Creuse. Au fur et à mesure que l'on monte, le ciel devient de plus en plus bleu jusqu'à ce qu'une ligne de démarcation très nette apparaisse. Cette ligne délimite une zone grisâtre au-dessous et une ligne bleu azur au-dessus. La visibilité verticale est encore très bonne, mais la visibilité oblique, elle, décroît très rapidement. Et dépassant cette ligne immatérielle, et pourtant si réelle, qui forme comme une espèce de plancher, on voit émerger des sommets lointains, en particulier le Puy-de-Dôme (qui me rappelle Aulnat où j'effectuais mes premières armes aériennes quelques années plus tôt). La vision est féérique ! Cette barre de séparation laisse au-dessous d'elle toutes les impuretés contenues dans les basses couches de l'atmosphère, pollutions de toutes sortes, les fumées, poussières, sable et humidité élevées par l'air chaud jusqu'à une hauteur au-dessus de laquelle la température, devenue trop froide, n'admet plus aucune élévation de quelque particule que ce soit, aussi légère soit-elle.

Cette frontière est magnifique et il faut l'avoir vue au moins une fois d'un petit avion, c'est-à-dire en montant lentement, en prenant son temps pour l'admirer, en profitant du moment présent. Puis, on se pose en douceur sur le petit terrain de Feytiat réservé à l'aviation légère de tourisme. Les pleins effectués et le casse-croûte avalé (nous décollons parfois fort tôt et un solide en-cas est toujours le bienvenu, d'autant que l'air pur des sommets donne faim), c'est la mise de cap sur Dax. Passé Périgueux, en vue de Bergerac, on commence à descendre, aussi doucement qu'on est monté, et c'est la plaine qui nous conduit tout droit vers notre destination. Ce que j'aime particulièrement sur l'autre route, celle Poitiers, par l'ouest, c'est l'arrivée sur la Loire (voir plus bas). C'est là que, pratiquement à chaque fois, le temps s'arrange. Cette route nous fait passer inmanquablement par la verticale du château d'Amboise. Vus sous cet angle, c'est une splendeur ! C'est d'ailleurs une splendeur sous tous les angles.

Quelques minutes plus tard, c'est le survol de la Pagode de Chanteloup, plantée dans une clairière au milieu d'une forêt. C'est une espèce de monument à plusieurs étages dont les angles de chaque étage sont relevés comme le sont les toits d'une pagode chinoise. Ça surprend lorsqu'on voit ça pour la première fois et l'on se demande ce que cela peut bien être !

L'escale se fait à Poitiers. Ravitaillement machine et personnel, et mise de cap sur Dax. C'est la même routine que par Limoges.

Un capitaine du Groupement me demande un jour de le conduire à Dax. Le déplacement doit durer deux jours. Il m'autorise à revêtir la tenue civile sous ma combinaison de vol, ce qui, à l'époque, n'est pas tellement réglementaire (et même ne l'est pas du tout.). La tenue civile n'est pas très





La région de Dax



bien vue en ce temps-là au sein des Forces Armées Françaises durant les heures de travail ! Je ne pense pas qu'elle soit tellement bien tolérée aujourd'hui non plus ! Mais, bah ! J'ai un excellent camouflage en la matière : ma tenue de vol qui, elle, est réglementaire.

Exceptionnellement durant nos convoys par l'Espagne nous étions obligés de nous mettre en civil sous nos combinaisons, car il n'était pas question de se promener en militaire dans un pays étranger. Mais, je le répète, cela n'est qu'exceptionnel.

Bref, me rendant au terrain avec mon véhicule personnel, il est convenu que je passe prendre mon passager à son domicile place Clichy.

Entre parenthèses et pour ceux qui ne connaîtraient pas Paris, Clamart-Place Clichy-Buc, ce n'est pas exactement ce qui se fait de mieux en matière de ligne droite !

Mais passons.

D'abord, je suis d'un naturel très serviable. Et j'apprécie beaucoup cet officier.

Ce jour-là, il pleut comme rarement. Ce sont des trombes d'eau qui tombent du ciel. Bien que persuadé que la mission n'aura pas lieu en raison de la météorologie (je ne suis pas encore qualifié IFR, quant au L-19, il ne le sera jamais), je vais quérir mon passager en lui laissant le soin de décider lui-même de l'annulation ou non du voyage. Il est à l'heure dite en bas de chez lui.

– *Bonjour, Mon Capitaine. Où allons-nous, au bureau ou au terrain ?*

– *Au terrain, bien sûr ! Pourquoi cette question ?*

– *Ben, le temps.*

– *Le temps ? Bah ! Ça va passer, ce n'est qu'un grain !*

– *Bien, Mon Capitaine. Allons-y gaiement.*

Et nous y allons gaiement en bavardant de choses et d'autres.

C'est sous ce « grain » que nous décollons de Buc.

C'est encore ce même grain qui nous poursuivra de la place Clichy à la Loire.

No comment.

Sitôt décollés, le capitaine s'endort, me laissant seul face à mes problèmes. Il est vrai qu'en place arrière, le pauvre n'y peut pas grand chose ! En tant que capitaine, pilote lui-même et moniteur si mes souvenirs sont exacts, il est officiellement chef de bord. Mais il me connaît bien et me fait confiance, ce qui n'est pas plus mal car c'est quand même moi qui tiens le manche !

Je vole le plus bas possible pour apercevoir quelque chose. J'avoue que mon altitude de sécurité se limite à la hauteur des lignes à haute tension, nombreuses dans la Beauce. Le risque que je prends n'est pas bien grand, car nous survolons la plus grande piste d'atterrissage qui soit ! En effet, sur des dizaines et des dizaines de kilomètres, la Beauce nous tend ses champs de blé, de maïs, de colza. En cas de pépin, il n'est que de rendre la main, effectuer l'arrondi, et se poser droit devant soi. Il n'empêche que par ce temps-là, je suis déjà en infraction rien que du fait de me trouver en l'air !

J'essaie de deviner mon chemin à travers le rideau d'eau qui dégouline sur mon pare-brise, car je n'ai même pas d'essuie-glace. Et ce n'est certes pas le vent engendré par mon hélice qui peut chasser ce mur d'eau qui s'accumule devant moi. Je reconnais parfois un silo ou un moulin à vent (eh, oui ! Il y en a encore, dans la Beauce), mais cela ne suffit pas. Dans cet océan de céréales, la boussole et la montre me sont infiniment plus utiles que les références extérieures.

De temps et temps, je me retourne et vois mon capitaine dormir comme un bienheureux. Je gage que sa nuit passée a dû être bien courte et agitée.

Mais nous approchons de la Loire et soudain, je dis bien tout soudain, le ciel devient d'un bleu d'une pureté magnifique et les contours de la Loire se dessinent dans le ciel : gris au nord (d'où je viens), bleu au sud (où je vais). Qu'un seul de ceux qui ont déjà passé la Loire en avion (et Dieu sait qu'ils sont nombreux) par mauvais temps me dise le contraire ! La Loire est une fabuleuse frontière climatique.

Je suis content de ma navigation en aveugle, car je passe pile sur mon cher château d'Amboise (ça fait du bien de le survoler, celui-là, après ce que je viens de subir durant presque deux longues heures).

Le temps que je viens de traverser présentait un avantage certain, c'est que l'air était stable, sans aucun remous. Maintenant, ça secoue pas mal. Mais quelle importance ? J'aime cela cent fois, mille fois mieux que ce que je viens d'endurer.

Je devine que quelques chose bouge derrière moi. Je me retourne, et c'est mon capitaine qui s'étire, baille une ou deux fois, met le nez à la fenêtre et me déclare tout de go et sans rire :

– *Quel beau temps ! Je vous avais bien dit que ce n'était qu'un grain.*

Peut-être. Mais quel beau grain !

Arrivé à Dax, j'éprouve la plus frayeur de ma vie en croisant dans un couloir de l'école, un capitaine du lieu réputé tatillon.

Trouvant que je le saluais avec quelque peu de nonchalance, cet officier, que je ne connais que de réputation, me fait tout à trac des tas de remarques sur ma tenue, sur la position de mon couvre-chef (qui, à l'époque, était obligatoire, ce n'est pas comme aujourd'hui, et c'était bien mieux ainsi à mon avis, l'uniforme étant l'uniforme), etc. Je prends un air penaud, contrit et le laisse débiter sa leçon de moral. Je n'ai nul envie de le voir s'aviser de vérifier s'il ne manque pas un bouton à la tenue que je suis censé porter sous ma combinaison !

Sa harangue terminée, je le salue avec cette fois beaucoup de respect apparent et me dépêche de me mettre à l'abri de cet homme acerbe.

Je quitte ma tenue de vol et me retrouve en civil, prêt à visiter derechef cette belle ville, ce qui me rajeunit de cinq ans.

▼ *La statue de Maurice Boyau, né à Alger, champion de rugby et as de la Première Guerre, au stade Maurice-Boyau à Dax*



# Châtellerault

Le 4 mai 1963 est un samedi.

Je suis de permanence au bureau jusqu'à midi. Un sous-officier assure en effet la permanence avec un ou deux appelés. La fréquence de cette permanence varie en fonction du nombre de sous-officiers affectés, c'est-à-dire environ une fois par mois. Nous prenons ma permanence vers huit heures huit heures et demi. Vers neuf heures, coup de téléphone du colonel commandant le Groupement :

– *Politis, c'est vous qui êtes de garde ce matin ?*

– *Oui, Mon Colonel.*

– *Parfait. Alors, mettez-vous tout de suite en tenue de vol. Prévenez le terrain qu'on vous prépare un avion, sautez dans votre voiture et rendez-vous à Buc. Vous m'emmenez chez moi à Châtellerault.*

– *Mais, Mon Colonel, la permanence ?*

– *Vous y croyez beaucoup, vous, à la permanence ? Vous seriez bien le seul !*

– *Bien, Mon Colonel. J'arrive.*

Il est évident que je préfère cent fois mieux décoller pour Châtellerault (ou pour n'importe où, d'ailleurs) que d'assumer cette permanence qui, effectivement, ne sert strictement à rien, si ce n'est de faire de l'acte de présence ! Elle sera d'ailleurs supprimée peu de temps plus tard.

J'ai toujours adoré ces départs impromptus. Une demi-heure avant, on ne sait pas encore qu'on va partir, et trente minutes plus tard on part pour le bout du monde (ou presque). J'appelle ça vivre. Maintenant encore, j'adore.

Anecdote en aparté pour expliquer mon goût immodéré pour ces voyages imprévisibles : Il y a quelques temps, peut-être vingt ans (j'étais rendu depuis longtemps à la vie civile), je travaillais à Rueil-Malmaison. Le travail finissait à cinq heures. Mon patron fait irruption dans mon bureau vers cinq heures moins cinq. Je suis déjà habillé, prêt à partir, sacoche en bandoulière, main sur la poignée de la porte :

– *Monsieur Politis, me dit-il, Monsieur X. est bloqué par des grèves de la SNCF à Charleroi, en Belgique. Pourriez-vous aller le chercher ?*

– *Oui, bien sûr.*

Mon cœur se met à battre immédiatement comme si on venait m'annoncer que j'étais nommé général !

– *OK ! Alors prévenez chez vous et bonne route.*

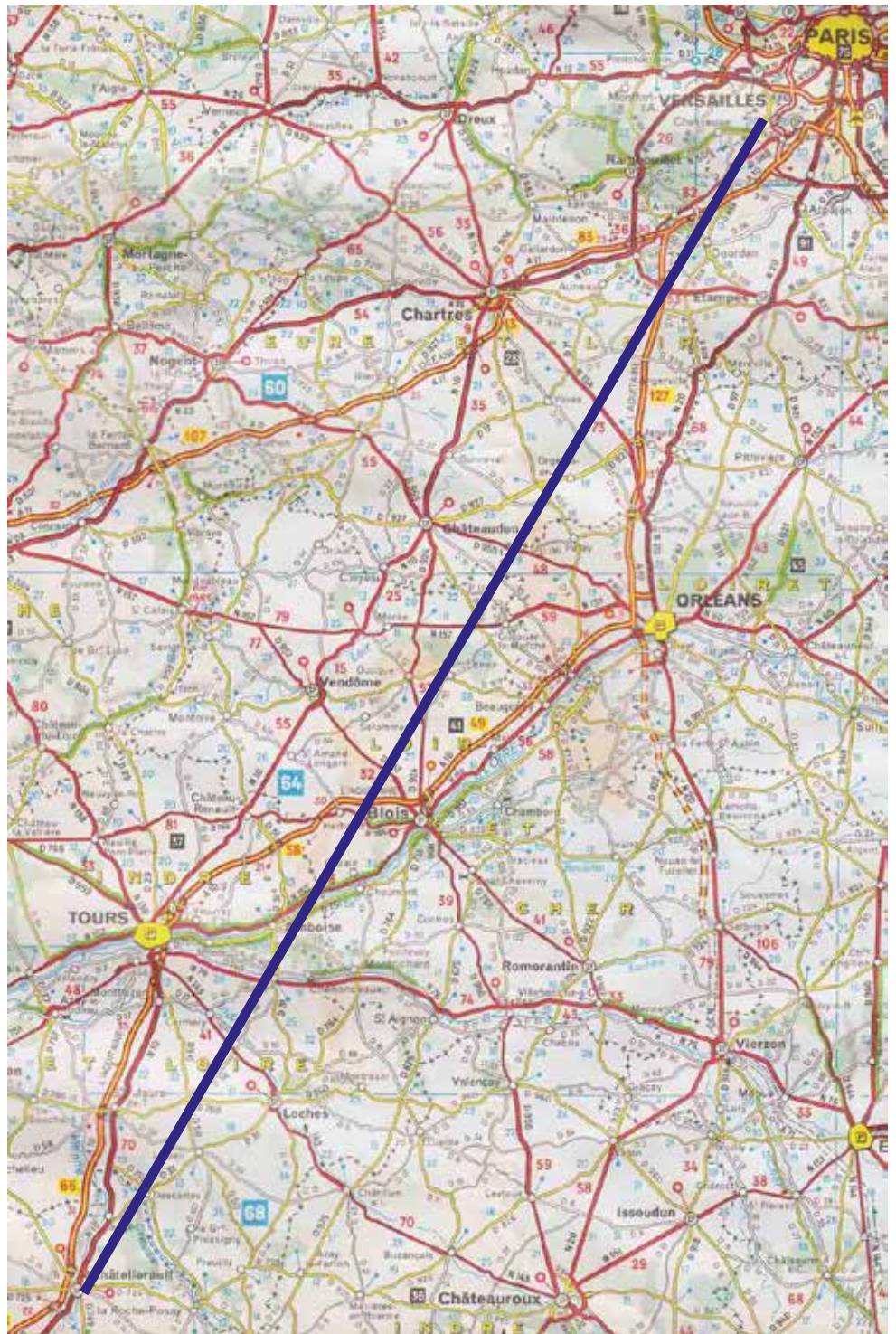
Rueil-Malmaison représente trois bonnes heures de route. Autant pour le retour. Sans compter l'attente de la personne sur place. Puis les pleins. Trouver où les faire. Je suis rentré chez moi vers minuit, ce soir-là. Fatigué, mais éminemment heureux et conscient d'avoir fait du « *bon boulot* ». Et cet esprit ne m'a jamais quitté.

Bref. Revenons à nos moutons.

Un coup de fil chez moi pour prévenir que je ne serai pas là à midi (ou qu'en tout cas je serai en retard) et je me rends au terrain. Le colonel est là qui m'attend. Les mécaniciens m'ont préparé un L-19 qui tourne déjà. Le mécanicien de garde me regarde d'un sale œil car il va être obligé d'attendre mon retour pour rentrer chez lui. Ce sont les inconvénients du métier.



Il fait beau. Nous décollons et mettons le cap sur Châtellerault, qui est le même que pour Poitiers, route, nous l'avons vu, que je commence à connaître par cœur ! C'est toujours la route du château d'Amboise et de la pagode de Chanteloup. C'est pour moi un régal sans pareil que de contempler ces merveilles à la manière d'une hirondelle. En arrivant à proximité de Châtellerault, mon passager m'annonce qu'il va me guider pour passer au-dessus de chez lui. Arrivés là, il me demande d'effectuer un ou deux passages au ras des tuiles pour prévenir son épouse de son arrivée. Elle connaît bien ces passages en rase-mottes et sait ce qu'ils veulent dire : son mari arrive et elle doit aller le chercher sur le terrain avec sa voiture. Nous nous posons sur le petit aérodrome qui se trouve à trois ou quatre kilomètres au sud de la ville. Une heure trente de vol m'a suffit. Je dois en faire autant pour rentrer et ce n'est pas pour me déplaire.



*De Buc à Châtellerault*

Après une cordiale poignée de main, je quitte le colonel. Je remonte dans ma machine et, sitôt en l'air, j'affiche le cap pour rentrer sur Paris.

Je me pose à Buc vers deux heures de l'après-midi.

Que voilà une permanence bien agréable et bien remplie.

# Le stage moniteur

Au mois de mai 1963, je suis désigné par le commandant du Groupement pour suivre le stage de moniteur pilote d'avions qui se déroulera à Dax en juin de cette même année.

Ce stage me permettra de monter un peu dans la hiérarchie des pilotes de l'ALAT.

En principe, après réussite, les moniteurs restent à Dax où ils remplacent ceux déjà anciens qui aspirent à être mutés ailleurs. Il faut dire qu'ils restent là parfois quatre ans et plus et beaucoup rêvent de voir d'autres cieux, sans jeu de mot. En confidence, au moment de mon départ, le commandant me reçoit dans son bureau et me fait savoir qu'après mon stage je serai de nouveau muté à Versailles. Il a besoin d'un moniteur pour contrôler les unités dépendant du Groupement et pense tout naturellement à moi. Mon épouse travaillant en Première Région Militaire, c'est à dire en Région Parisienne, cela m'arrange évidemment beaucoup. Las ! Je ne sais pas tenir ma langue et, en arrivant à Dax, je raconte cela à qui veut l'entendre. Mon histoire ne tombe pas dans des oreilles de sourds et je lui dois de ne pas aller jusqu'au bout de ce stage qui, pourtant, me plaisait énormément. Un moniteur, plus sympathique que les autres, m'a bien mis en garde, mais il est trop tard. Le mal est fait. Le ver est dans le fruit et l'a mangé jusqu'au trognon. En attendant, c'est moi qui l'ai dans le trognon !

Peu importe, aujourd'hui. Mais j'ai entrepris de narrer les moments les plus chauds de ce stage et je vais tenter de le faire, espérant que ma mémoire me sera une fois de plus fidèle.

C'est d'abord la transformation. Je fais connaissance avec ma nouvelle monture : le Nord 3202. Ce n'est ni plus ni moins que le Nord 3400 que j'ai convoyé quelques années plus tôt des Mureaux à Alger et avec lequel j'ai pas mal d'heures en opérations en Algérie, mais en version « *sport* », si je puis dire. Voilure basse et coefficient voltige. Cet appareil me fait penser à un petit T-6. Sa livrée est jaune, comme celle du T-6 (c'est en principe la version universelle des avions écoles de l'époque). La prise en mains est facile. J'ai quand même quelques 1300 heures de vol. L'avion répond bien, est très fin, très sensible, et c'est pour moi un plaisir que de me retrouver là-dedans. Je m'y sens tout de suite chez moi. Le lâcher ne pose donc pas de problème. Il faut préciser que tous les stages nécessitant le pilotage d'un nouvel avion commencent par une heure ou deux de prise en main puis d'un lâcher, afin de s'affranchir de la nouveauté. Il faut que le stage commençant, on ne parle plus de la difficulté de piloter une nouvelle machine. Cela doit être absorbé par la prise en main. Il est évident qu'on ne saurait faire de bon travail dans un avion qu'on ne sentirait pas ! Donc, quelques tours de piste en solo sanctionnent ces deux heures de vol élémentaires.

Et les choses sérieuses commencent. Nous abordons la reconnaissance du terrain. Je le connais parfaitement, puisque c'est là que j'ai effectué mon stage de pilote trois ans plus tôt. Rien n'a changé. Nous effectuons une reconnaissance du petit terrain de Castets dans les Landes (et dans la lande) où j'ai eu cette fameuse panne au décollage lors de mon école, les entrées dans le circuit de piste, différentes selon la direction d'où nous arrivons, et selon la direction du vent.

Et nous démarrons les cours à proprement parlé.

Pour commencer, le moniteur m'initie aux mises-dos sorties-dos. Je m'explique. Il peut arriver que, dans certains cas bien précis, le pilote se retrouve sur le dos. Cela peut arriver après une fausse manœuvre, ou peut être causé par une turbulence plus forte que les autres et mal encaissée, appliquée par exemple sous l'extrémité d'une aile. L'avion peut alors se retourner selon la violence de la turbulence. Je me rappelle que l'on m'avait prévenu contre cela lors de mon stage pilote. Mais nous ne disposons pas alors de cette belle machine qu'est le Nord 3202 pour nous en





▲ ▼ Nord 3202 à Dax





faire la démonstration. Remarquez que nous ne perdions pas au change puisque nous avions des Stampe SV4C, appareil que pleurent tous les pilotes actuels en aéro-club. Donc il est essentiel, je dirai même vital, d'apprendre aux élèves à se sortir d'une telle position. Mais pour apprendre à s'en sortir, il faut d'abord s'y mettre sciemment. Et pour s'y mettre, c'est comme pour s'en sortir : il faut avoir appris.

Nous combinons cela avec une autre leçon. Nous allons faire des atterrissages de précision sur le terrain de Castets. Cela consiste à se poser très exactement sur les numéros situés à l'entrée de piste et identifiant celle-ci. À un mètre près (ou presque), il faut remettre les gaz car la longueur est rigoureusement celle nécessaire à l'atterrissage. Un mètre plus loin, l'atterrissage est trop long et l'avion ne peut pas s'arrêter avant le mur de pins qui limite le bout de piste. Cela n'a l'air de rien, mais demande du travail. Sitôt posé et après avoir quitté la piste, on « *taxie* » sur le chemin de roulement prévu à cet effet en effectuant sa check-list après atterrissage. Arrivé au bout du taxiway, on s'arrête après avoir positionné l'avion à 45° par rapport à l'axe de la piste afin de vérifier qu'aucun avion ne se trouve en approche. On effectue sa check-list, puis on lance « *en l'air* » un message de décollage. Si personne ne répond, et si aucun avion ne se présente en approche, on s'aligne et on décolle. Nouveau tour de piste réglementaire, nouvel atterrissage, nouvelles procédures, et cela autant de fois qu'il est nécessaire dans l'heure de leçon. Puis on rentre, et l'on repart seul étudier en solo ce que l'on vient de voir en double pendant que le moniteur, qui a deux ou trois élèves, s'occupe d'un autre.

Au cours d'un de ces tours de piste en solo, il m'est arrivé une bien désagréable aventure ! Je me pose (impeccablement) sur les numéros. Ainsi que l'ai expliqué, je quitte la piste, emprunte le taxiway, fais mes procédures après atterrissage (fermeture de la pompe à essence, rentrée des volets, etc.). Je vais ensuite me repositionner au point de manœuvre au bout du taxiway, là où l'on fait les points fixes et d'où l'on observe l'axe d'approche pour assurer sa sécurité (.et celle des autres !). Je pénètre et je m'aligne sur la piste après avoir lancé « *en l'air* » mon message de décollage. Et je mets les gaz. Lourdemment, l'avion commence à rouler, puis prend de la vitesse, de plus en plus. Je pousse légèrement sur le manche pour mettre mon appareil en ligne de vol afin de minimiser le maître couple, le frôlement de la roue arrière sur le sol et diminuer l'angle d'attaque de l'aile afin de me mettre le plus vite possible en configuration de vol. Lorsque la vitesse de décollage est acquise, il n'est en principe que de tirer très légèrement sur le manche pour que l'avion bondisse vers le ciel et s'envole. Mais cette fois-ci, j'ai beau tirer, l'avion se cabre et ses roues ne veulent pas quitter le sol ! Le mur de pins approche. Dans ces cas là, on a l'impression que les pins arrivent plus vite que ne roule l'avion. La pensée va alors plus vite que l'avion qui roule pour prendre son essor. C'est inimaginable tout ce que l'on peut se dire dans ces cas-là ! On revoit en pensée ses cours d'aérodynamique, de pilotage théorique, on réfléchit, oui, on prend le temps de réfléchir face à un mur végétal haut de quarante mètres qui s'approche à une vitesse proche de cent-dix ou cent-vingt kilomètres à l'heure ! Et j'arrive à la conclusion que si je tire trop sur le manche (ce que ferait sans aucun doute un débutant), je ne décollerai jamais et j'irai m'écraser sur les arbres. La seule solution raisonnable, c'est de foncer droit dedans afin de prendre le plus de vitesse possible, puis de tirer sur le manche à quelques mètres seulement de ceux-ci, d'un mouvement doux et rapide, mais surtout pas brusque, car l'inertie me ferait à coup sûr continuer en ligne droite, le temps d'aller me fracasser sur les pins, quelle que soit l'assiette de mon avion. Je fais donc ce que j'ai décidé. Je tire très légèrement sur le manche afin de décoller les roues, et je me remets aussitôt en ligne de vol. L'avion continue de prendre sa vitesse et, à quelques mètres du rideau d'arbres, je tire doucement sur le manche. Obéissant, l'avion



## ▲ ▼ Nord 3202 à Dax

### CARACTÉRISTIQUES

Le Nord 3 202 est un appareil construit par la Société « NORD AVIATION ».

C'est un avion à ailes basses du type cantilever. Il possède un train d'atterrissage fixe tricycle à roulette de queue.

**MISSIONS** Cet appareil est destiné à assurer la formation complète des pilotes de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre, depuis le pilotage de base jusqu'à la voltige.

**MOTEUR** L'avion est équipé d'un moteur POTEZ 4 D. 34 de 260 cv.

**HÉLICE** Hélice tripales HARTZEL à pas variable.

**POIDS** Poids total : 1 220 kg.

**VOILURE** Envergure : 9,500 m.

**LONGUEUR** Hors tout : 8,140 m.

**CARBURANT** Cet appareil possède deux réservoirs en alliage léger. Ils ont une capacité de 205 litres (105 AV., 100 AR.). Le réservoir avant est situé sous le plancher du poste avant, le réservoir arrière dans le caisson de voilure de traversée du fuselage.

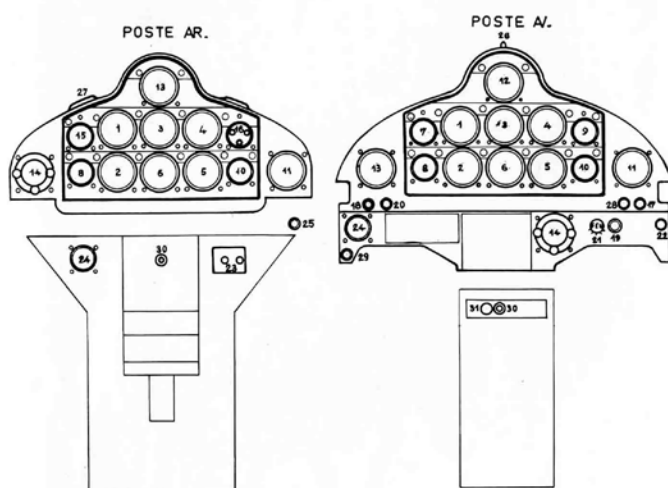
### PERFORMANCES

Vitesse de croisière : 220 km/h.

Vitesse limite : 350 km/h.

Autonomie : 4 h. 30.

Ensemble des tableaux de bord avant (élève), arrière (moniteur), équipant cet aéronef.



- |                                                                |                                                |
|----------------------------------------------------------------|------------------------------------------------|
| 1 - Anémomètre.                                                | 17 - Tirette de radiateur.                     |
| 2 - Altimètre.                                                 | 18 - Tirette de starter.                       |
| 3 - Contrôleur E G.                                            | 19 - Tirette commande d'extincteur.            |
| 4 - Variomètre.                                                | 20 - Tirette commande d'étouffoir.             |
| 5 - Contrôleur C F.                                            | 21 - Voyant d'incendie.                        |
| 6 - Directionnel.                                              | 22 - Tirette d'air chaud.                      |
| 7 - Montre de bord.                                            | 23 - Inverseur jumelé magnéto démarrage.       |
| 8 - Indicateur double de pression jaugeur essence.             | 24 - Sélecteur de magnétos.                    |
| 9 - Indicateur double pression température, huile.             | 25 - Tirette d'air frais.                      |
| 10 - Manomètre de pression admission.                          | 26 - Ventilation.                              |
| 11 - Tachymètre.                                               | 27 - Ouïes de ventilation sur planche bord AR. |
| 12 - Compas de navigation.                                     | 28 - Tirette de filtre sable.                  |
| 13 - Indicateur radio compas.                                  | 29 - Tirette de robinet d'essence.             |
| 14 - Distributeur d'air.                                       | 30 - Bouton-poussoir de démarrage.             |
| 15 - Compas de secours.                                        | 31 - Bouton-poussoir d'injection.              |
| 16 - Voyant de signalisation pression essence, huile et jauge. |                                                |

amorce sa pente de montée, ce qui ne m'empêche pas de ramasser au passage quelques aiguilles de la cime d'un pin. Mais je monte, et c'est là l'essentiel. Arrivé à mille pieds, je veux couper ma pompe à essence et rentrer mes volets, ainsi que le prescrivent les procédures après décollage et je m'aperçois que j'ai tout simplement omis de faire ma check-list avant décollage. C'est précisément ce qui a causé cet incident. Car, entre la chaleur et la taille du terrain, je ne risquais pas de décoller court sans volets hypersustentateurs.

Heureusement, le terrain de Castets est pratiquement au niveau de la mer. En altitude, il est certain que je faisais un joli trou dans la forêts des Landes.

On se demande parfois comment peuvent arriver certains accidents ! Il n'en faut parfois pas plus. C'est durant le retour de ces exercices de tours piste sur les petits terrains auxiliaires que nous étudions les mises-dos et sorties-dos.

Cela commence par un demi-tonneau. Nous ne restons dans cette position que le temps de faire la manœuvre inverse qui ne nous prend que quelques secondes, et nous revenons aussitôt en position « ventre », c'est-à-dire en vol normal. On recommence deux fois, trois fois. Le moniteur nous met sur le dos et c'est à nous de revenir en palier. Ça secoue pas mal au début et on a hâte d'en finir. D'autant que l'on fait cela quelque fois par la droite, puis on recommence par la gauche. On est assez secoué. Ensuite, on reste dix secondes sur le dos avant de se rétablir, puis quinze. Et, en fin de compte, on revient du terrain de Castets entièrement en position dos, et on aime ça ! À la longue, on éprouve une véritable volupté que de rentrer en ayant la terre au-dessus de nous. On doit lever la tête pour voir passer les voitures, et c'est très drôle ! Cela dure parfois quinze ou vingt minutes. Il nous est même arrivé d'attaquer le tour de piste en vol-dos et de ne se remettre sur la ventre qu'en approche finale.

Il vient un moment où nous nous mettons sur le dos uniquement pour le plaisir.

Puis, une fois bien assimilée la position dos, nous apprenons à évoluer, à faire des virages, des montées ou des descentes dans cette position. Nous ferons ensuite cela en solo et subirons même un test à la verticale du terrain, noté du sol par un testeur en présence du moniteur. Cela s'agrémente de vrilles. Longtemps considérée comme une figure de voltige, on s'est aperçu que la vrille découlait en fait d'une vulgaire faute de pilotage : pas assez d'inclinaison en virage, virage dépassant le nombre de G raisonnables, débattement aux commandes aux grands angles, c'est-à-dire près du décrochage.

En fait, la vrille est toujours provoquée par le décrochage dissymétrique des ailes. Une aile est porteuse alors que l'autre ne l'est plus, et l'appareil part en « autorotation ». On apprend donc à s'y mettre. D'abord pour apprendre à la maîtriser, ensuite pour en comprendre le mécanisme, toujours dans le but d'enseigner à nos futurs élèves le moyen d'en sortir. Attention, cependant. Certains avions sont conçus pour ne pas se mettre en vrille. C'est à mon avis une erreur grossière car, si malgré tout, l'appareil s'y mettait pour une raison inconnue, il ne pourrait pas s'en sortir. Parlez-en à tous ceux qui ont essayé. Pour ma part, j'ai essayé de m'y mettre avec un appareil fait pour les éviter (le RF9). Je n'ai jamais réussi, et pour cause ! Ce n'était pourtant pas faute d'avoir essayé par tous les moyens. Mais j'ignorais la particularité de cet appareil. J'avoue avoir éprouvé une belle frayeur rétrospective en apprenant, après coup, que cet appareil était anti-vrilles par construction, sinon je n'aurais jamais essayé. D'autant que j'avais un passager. Mais je connais, de réputation, des pilotes d'essais qui ont tout tenté jusqu'à s'y mettre réellement. Ils ont juré de ne jamais recommencer.

Puis le test arrive.





▲ ▼ *Nord 3202 à Dax*



Le moniteur monte en général à la tour de contrôle et le testeur reste au pied de la tour. Inutile de dire que le trafic d'aérodrome est interrompu le temps du test.

Sitôt décollé, on gagne une altitude de sécurité et on se présente à la verticale du terrain. Le grand cirque commence alors. Ce sont d'abord trois huit horizontaux que l'on doit décrire sur le dos dans le ciel dacquois. On en fait souvent un ou deux supplémentaires rien que pour le plaisir ! Puis on effectue une vrille de chaque sorte à droite, puis à gauche avec arrêt et remise en palier dans le moindre temps et de préférence dans le même axe qu'au départ pour la beauté du geste. Sitôt posé, on va aux résultats.

Le testeur est muet comme une carpe. L'Armée n'est-elle pas la Grande Muette ? Mais le moniteur nous fait le « *débriefing* » et nous dit ce qui a marché ou ce qui a cloché.

Après un accident dont je ne me souviens plus de la gravité, les Nord 3202 sont interdits de vol, du moins pour un certain temps, le temps de l'enquête. Il y a eu plusieurs pépins sur cet appareil, et c'est bien dommage car il était fort agréable à piloter. La Patrouille Acrobatique de l'ALAT qui volait dessus participait d'ailleurs à des compétitions internationales et obtenait de magnifiques résultats.

Le Piper L-18 est appelé à le remplacer. Comme au bon vieux temps, les pilotes de l'ALAT vont de nouveau être formés grâce à lui comme des générations de leurs « *ancêtres* », depuis Mayence en Allemagne jusqu'à Dax, les petits avions de toile jaune vont reprendre leur service didactique. Seulement, le hic, c'est qu'il n'y en a pas à Dax. Ils sont stockés (sur le nez !) à Rennes, dans un hangar du terrain de Saint-Jacques depuis leur retour d'Algérie.

Qu'importe, on va envoyer un détachement les convoier. Et quel va être ce détachement ? Je vous le donne en mille, c'est ma promotion. Cela n'est évidemment pas pour nous (pour me) déplaire. Il y a urgence et, le soir même, après un après-midi de repos, nous prenons le train pour Rennes où nous arrivons le lendemain matin.

Après une nuit de voyage (il n'y avait pas de TGV à l'époque) et un rapide petit déjeuner au buffet de la gare un car nous emmène à Saint-Jacques. Une bonne douche, un peu de repos, et après le repas de midi pris de très bonne heure, nous embarquons dans nos montures qui nous attendent sur le parking, moteurs chauds et prêts à partir.

Nous mettons le cap sur Dax et, quelques minutes plus tard, une dizaine de petits avions se retrouvent en chasse libre dans les champs de la belle campagne française, tandis que l'un d'entre nous se dévoue pour voler sagement à bonne hauteur afin d'assurer la navigation et de faire le guet. Si l'horizon devenait menaçant (hélicoptère, avions de transport, proximité d'aérodrome, voiture de gendarmerie sur la route, etc.), notre guetteur balancerait des ailes et nous remonterions tous comme un seul homme nous ranger sagement aux côtés de notre leader. L'alerte passée, nous recommençons notre manœuvre en changeant toutefois de leader afin que chacun de nous en profite !

En écrivant ces lignes, et en prenant conscience de ce que je viens d'écrire, je me rends compte que nous n'avons pas toujours été très sages en ce temps-là. Mais, bah ! Il faut bien que jeunesse se passe, n'est-ce pas ?

Arrivés à Dax, une bonne nuit, une journée de repos, et le lendemain soir nous reprenons le train pour Rennes où nous attendent d'autres L-18. J'ai déjà appris quelques jours plus tôt que je ne fais plus partie du stage ! Mais je suis toujours pilote bien sûr, et je peux donc participer à ce convoiage qui rassasie quelque peu ma soif d'action. Les plus belles choses ont hélas toujours une fin. Je quitte Dax et rejoins la caserne d'Artois dans les meilleurs délais.



▲ Nord 3202 B1B de l'équipe de voltige

▼ Nord 3202 à Dax





# Aventures diverses

Retour de Nancy, je me pose un jour sur le terrain du camp de Mourmelon et tombe nez à nez avec le capitaine qui commande mon escadrille de tutelle à Satory, piloté par l'un de mes camarades de promotion. Nous décidons de repartir ensemble. La météo nous prévient que le temps est plus que médiocre sur Paris. Je suis seul à bord et partirai devant pour tâter le terrain. Nous convenons d'une fréquence personnelle pour garder le contact en l'air, celle adoptée par tous les aéro-clubs de France et de Navarre (peut-être d'ailleurs aussi ?) : 123,45 Mhz.

La météo se dégradant de plus en plus, je décide de me poser à Étampes. J'en informe l'autre avion qui approuve ma décision. Je dois aller reconnaître le terrain de Montdésir et lui faire part de mes découvertes. La visibilité est de plus en plus mauvaise. Peut-être cinq-cents mètres, peut-être même pas ! Je fais un passage sur la piste dans la brume afin de reconnaître l'aire à signaux. Je repère ainsi la direction du vent, la piste en service, et je me pose. Tout en roulant pour dégager la piste je préviens l'autre appareil, carte sur les genoux, que le sens d'atterrissage s'effectue face à la voie ferrée. Je rejoins le parking, gare mon appareil et monte à la tour. Là, je me fais copieusement enguirlander, car je ne les ai pas contactés (j'ignore leur fréquence).

– *Vous ne vous rendez pas compte ! Il n'y a pas dix minutes, un Vautour faisait des tours de piste ! Ici, l'atterrissage est interdit aux avions dépourvus de radio !*

Je me défends comme je peux, arguant du fait que j'ai la radio. C'est leur fréquence que j'ignore. Mais rien n'y fait et l'on me menace le plus sérieusement du monde d'une demande de punition. Là-dessus, l'autre équipage arrive et le capitaine me prend vertement à partie d'un ton qui n'a pas l'air de plaire aux gens présents dans la tour. Les braves gens n'ont jamais beaucoup aimé les gendarmes et s'unissent généralement autour de l'agressé. C'est comme ça ! Ils revoient donc leur impression première et prennent mon parti.

– *Vous deviez nous tenir au courant du sens d'atterrissage !* me dit-il.

– *Mais, Mon Capitaine, je vous ai prévenu que nous nous posions face à la voie ferrée, cela me paraissait clair !*

– *Face à la voie ferrée, cela ne veut rien dire ! Il fallait nous prévenir que nous devons nous poser face au sud, ou au nord,* me répond-il d'un air hautain et suffisant.

– *Mon Capitaine, il faut m'excuser, mais je ne connais que six points cardinaux : devant, derrière, à droite, à gauche, au-dessus et au-dessous.*

Tête du capitaine !

Pas même un mot sur le contact radio que je n'ai pas eu avec la tour et qui, je le reconnais humblement, était infiniment plus important que des questions de sud ou de nord et méritait au minimum une réprimande pour ne pas perdre la face intelligemment !

Furieux, le capitaine tourne les talons. Je ne le reverrai pas de la journée. L'aréopage de la tour éclate de rire et nous devenons les meilleurs amis du monde. Bien sûr, avec ce temps, il n'est pas question de rentrer en avion ce soir-là. Je rentre chez moi par le bus de ramassage de l'armée de l'Air. J'emprunterai ce même bus le lendemain matin pour revenir au terrain chercher mon avion et le ramener à Buc.

Je n'entendrai jamais parler de cette affaire.

# Pannes en tous genres

Le 16 octobre 1963, un *Broussard*, le *charter* de l'ALAT, nous emmène de Guyancourt à Montauban. Nous sommes quatre : trois pilotes de la section de convoyage de l'ERGM de Satory et moi en complément. Notre mission : aller chercher quatre Nord 3400 pour les convoier vers les Mureaux. Ces appareils sont destinés à une unité ALAT en Allemagne. Les pilotes à qui ils sont destinés sont venus par le train et attendent leurs machines sur le terrain.

Notre leader est un capitaine transfuge de l'armée de l'Air. Atteint par la limite d'âge dans cette Armée, il est passé dans l'ALAT pour pouvoir continuer à voler. C'est un ancien sous-officier très compétent et nous aimons bien voler en sa compagnie. De plus, il est très sympathique.

Nous prenons donc nos montures en charge et décollons, cap sur les Mureaux. Le temps n'est pas très beau, aussi volons-nous en formation serrée. C'est le leader qui est chargé de la navigation et nous n'avons pas de carte. Nous nous attachons fidèlement à lui afin d'éviter de nous perdre. Soudain, je m'aperçois que ma batterie ne charge plus ! L'aiguille de mon ampèremètre est dans le négatif. Non seulement ma batterie charge plus, mais elle se décharge à la vitesse grand V. J'en réfère au leader. Je coupe la radio et les feux de position que nous avons été contraints d'allumer. Le temps s'est en effet tellement dégradé que nous avons dû les allumer et resserrer la formation. Il est convenu que nous nous poserons à La Réole, un terrain d'aéro-club situé dans une presqu'île formée par l'espace compris entre la Garonne et son Canal Latéral.

Le pilote d'un autre avion de la formation a ressenti de fortes vibrations moteur pendant le vol. Il en fait part au leader qui, après un rapide examen, conclut à la fêlure d'un cylindre !

Nous quittons nos avions en combinaison de vol (c'est tout ce que nous avons à nous mettre) sous une pluie diluvienne. Le chef pilote de l'aéro-club nous conduit en ville dans sa propre voiture. Sur les conseils de cet homme avisé, nous trouvons un hôtel pour passer la nuit.

Le lendemain au moment de partir, il est convenu que :

1. Je ne me servirai pas de ma batterie. Je ne la mettrai pas en service et ne volerai que sur mes magnétos, abandonnant toute utilisation de la radio et des feux de position.
2. Nous volerons, et surtout décollerons, au régime de sécurité, c'est-à-dire sans trop pousser les moteurs, afin de ne pas courir de risque avec le cylindre fêlé.

Nous faisons des adieux touchants aux membres présents de l'aéro-club qui nous ont si bien reçus et qui font cadeau à chacun d'une bouteille de vin du pays. C'est, paraît-il, la tradition lorsqu'un avion étranger au terrain s'y pose. Nous sommes touchés de ce geste et, après un démarrage à la main, faute de batterie, nous décollons sans problème pour des ciels plus cléments.

Force est de nous poser à Poitiers pour faire les pleins, La Réole ne possédant pas d'essence du degré d'octane que nous utilisons. Au reste, il eut été imprudent de faire les pleins sous les trombes d'eau de La Réole. L'ouverture du réservoir étant située sur l'aile, toute l'eau qui aurait voulu s'y engouffrer l'aurait fait en toute tranquillité ! Il ne nous aurait plus manqué qu'avoir de l'eau dans l'essence ! Nous étions déjà suffisamment handicapés comme cela.

La pluie s'est calmée et, en franchissant la Loire, nous avons même l'heureuse surprise de trouver un ciel bien bleu. Nous nous posons aux Mureaux pour livrer les appareils à leurs légitimes propriétaires. Mais, après le récit de nos (més)aventures, et l'aveu des défauts dont ces appareils sont affligés, ils refusent de les prendre en compte. Ils font demi-tour sur l'Allemagne par le train le soir-même, furieux de s'être déplacés pour rien, ce dont on ne saurait les blâmer.

# Retour de Toulouse

Le 23 octobre, je décolle pour Toulouse sous un soleil radieux. Je me pose à Limoges pour faire les pleins. J'aime ça. J'aime me poser sur ce petit terrain (j'en ai déjà parlé) et m'élever doucement pour y parvenir. On découvre des paysages magnifiques lorsqu'on émerge de la couche grise qui colle aux basses couches de la Terre et on se retrouve dans un environnement fabuleux. Je fais une liaison de Groupement à Groupement. Je porte au Groupement 104 de Toulouse des dépliants publicitaires sur les différentes carrières qu'offre l'ALAT. C'est un voyage de tout repos. Cela me change un peu d'effectuer une mission en solo ! J'ai l'impression de faire du tourisme. Je suis attendu sur le tout petit terrain de Lasbordes où je me pose après deux heures et demi d'un vol parfait. Je livre mes prospectus et ma mission est terminée.

Il n'y a pas de caserne et on m'a réservé une chambre dans un hôtel de Toulouse. Une bonne vieille 2 CV m'y conduit. Je mange en ville, ce qui permet de visiter cette magnifique cité. Visiter est un bien grand mot, car il est tard et la ville est grande. Je suis fatigué et je dois faire le même chemin en sens inverse le lendemain. Disons que je jette un coup d'œil au quartier du centre-ville où je suis logé. D'autant que j'ai décidé de décoller de bonne heure. L'avenir me donnera raison. Le lendemain, le temps est toujours aussi radieux et chaud. Je me réjouis de ce voyage à venir.

Avec une rigueur toute militaire, la 2 CV est fidèle au rendez-vous et me conduit au terrain. Les pleins ont été faits par les mécaniciens et je me prépare à partir, non sans avoir pris connaissance de la météo. Elle est extrêmement pessimiste et m'annonce que tout le nord de la France est bouché. Il y a pléthore d'orages sur la région parisienne.

Décollons toujours, me dis-je, on verra bien en route.

Je mets le cap plein nord.

En approchant de la Loire, et connaissant par expérience l'influence de celle-ci sur le climat, je décide de me poser et de faire les pleins à Pruniers, le terrain de Romorantin qui appartient à l'armée de l'Air. Il faut dire qu'en l'air, j'ai de nouveau écouté la météo pour avoir confirmation et qu'elle est plutôt inquiétante.

Je me pose donc à Romorantin comme prévu, fais les pleins, et me rends au bureau météo. On m'y confirme un temps exécrable sur tout le nord de la Loire. Orléans annonce cent cinquante pieds (cinquante mètres) de plafond et tout à l'avenant. Je décide de passer ma nuit à Romorantin. On me donne une chambre et j'attends bien sagement le lendemain.

Le lendemain de bonne heure, je me régale d'un copieux petit déjeuner et me rends à la météo. Toujours le même temps pourri. Voyant le temps magnifique que nous avons ici, j'ai de la peine à le croire. J'ai le plein d'essence et j'ai plus de quatre heures d'autonomie. Je décide d'aller me rendre compte sur place. Après tout, il n'y a jamais qu'une soixantaine de kilomètres vol d'oiseau jusqu'à Bricy, la base d'Orléans. Et ne suis-je pas un oiseau ? En approchant de la Loire, je vois un gigantesque rideau gris qui occulte tout ce qui est de l'autre côté du fleuve. Toujours cette même barrière climatique provoquée par la Loire. On en suit le cours dans le ciel, à un méandre près ! Tant pis. Je suis curieux et je vais y voir de plus près. Je m'enfonce dans la crasse comme dans un paquet de coton. Je me fais affreusement secouer, l'atmosphère étant particulièrement orageuse et donc instable. Au bout de très peu de temps, j'aperçois la piste de Bricy, le gros terrain de l'armée de l'Air sur lequel sont basés les *Noratlans* et autres avions de ligne militaires. Après avoir contacté la tour de contrôle, je m'insère dans le circuit de piste. Je perds fréquemment la piste de vue. Je continue au cap et me retrouve, je ne sais trop comment, en approche finale. Si-



tôt posé, je me rends au bureau des opérations afin de téléphoner mon arrivée à Buc et je tombe nez à nez avec deux anciens camarades de l'armée de l'Air. L'un, sergent-chef que j'ai connu à Persan-Beaumont dans les années cinquante, l'autre, lieutenant qui était sergent élève-pilote avec moi au Canada. Éliminé du pilotage pour raisons médicales, il est entré à l'École de l'Air à Salon-de-Provence puis s'est recyclé dans le GCA. C'est ainsi que je le retrouve à Orléans où il est affecté.

— *Tu ne craignais rien, me disent-ils, nous t'avions sur le scope du radar. Tu étais entre deux Noratlas. S'il y avait eu quoi que ce soit, nous t'appelions pour te donner des consignes.*

Je prends mon repas de midi sur la base et m'apprête à partir sitôt déjeuné.

— *Passe au moins d'abord à la météo. C'est d'ailleurs obligatoire.*

En effet, on ne peut pas empêcher un pilote de décoller (sauf pour raisons techniques), mais il le fait à ses risques et périls, sous sa propre responsabilité. Je passe donc à la météo où il m'est confirmé que le temps est absolument impropre au vol en avion léger. Je n'en démords pas et, après avoir salué tout le monde, je décolle en direction de la capitale.

Le temps, en effet, n'est pas bon. C'est le moins que l'on puisse dire. Mais alors là, pas bon du tout ! Au bout de quelques kilomètres, obligé de descendre à la hauteur des lignes à haute tension, c'est-à-dire à une vingtaine de mètres, je plis mes cartes que je range dans le porte-cartes, dans la contre-porte gauche. Je navigue véritablement en VFR (Voie Ferrée-Route, ainsi que nous le disait plaisamment un moniteur d'Aulnat, ancien pilote de *Spitfire* dans la RAF durant la guerre). Je lis ma route comme un automobiliste, sur les pancartes routières, me fauflant tant bien que mal entre les gouttes d'eau. J'avoue qu'aujourd'hui, je ne me risquerais plus à pareille aventure ! Il faut dire que je n'ai plus trente ans ni l'entraînement qui était alors le mien. Abordant la vallée de Chevreuse, je me hasarde à contacter la gonio de Villacoublay pour lui demander un QDM. Connaissant mon cap (puisque je l'ai sous les yeux), il me suffit de tirer mentalement un trait sur ma carte, et j'ai une idée (très approximative), de l'endroit où je me trouve. Comme cela correspond tout à fait à ce que je pense de ma position, je continue. Au bout de quelques minutes (assez longues, ma foi), j'aperçois dans un dégagement de terrain et dans un éclaircie, le château d'eau de Trappes que nous appelons l'*œuf à la coque*, en raison de sa forme caractéristique : un pied qui se prolonge par une espèce de fourche à trois branches sur lesquelles est posé le château d'eau à proprement parlé qui affecte une forme ovoïde. Je suis sauvé : l'étang de Saint-Quentin est là qui me tend son eau tranquille. Je n'ai pas besoin de descendre à cinquante mètres pour effectuer mon tour de piste : il faudrait plutôt que je monte ! Puis le fameux sapin de la route de la Minière m'indique que le terrain est « *par-là* ».

Je me pose sans problème.

Je me rends compte maintenant que j'ai pris beaucoup de risques et que j'en ai fait courir pas mal aux gens que j'ai survolés. Heureusement les avions de l'Armée sont bien entretenus et les pannes sont rares.

Grâces en soient rendues ici aux mécaniciens.

J'ai mis trois jours pour effectuer un aller et retour Buc-Toulouse en avion ! Il fallait le faire, non ? Eh bien, je l'ai fait.

# La routine, toujours la routine

Le temps s'écoule entre le bureau et les vols. Je suis un peu triste lorsque le temps est beau et que je me retrouve cloué sur chaise de bureau. Mais à l'abri des intempéries, je retrouve le moral les jours de pluie. En fin de compte, cela fait un juste milieu. Je me partage entre les paperasses et les vols d'entraînement et de servitude (les liaisons), comme par exemple suivre à Montauban un hélicoptère ou à Rennes un autre avion pour en ramener le pilote après livraison de son appareil. Il arrive aussi parfois que ce soit le contraire : c'est moi qui livre un avion, suivi par un hélicoptère qui doit me ramener. Alors le pilote me laisse piloter sa machine, en général une *Alouette II*. Une autre fois, je convoie un avion à sa nouvelle affectation, Rennes-Saint-Jacques. Un Piper devant assurer mon retour me montre la route (je n'ai pas de carte, c'est lui qui les a). Soudain, je suis pris d'une envie plus que pressante. Je fais signe à mon accompagnateur que je dois me poser. Nous n'avons pas la radio et communiquons tant bien que mal par signes. Nous survolons précisément Alençon. L'aéro-club du lieu me tend ses pistes accueillantes. Je n'ai qu'à choisir la bonne. Mon collègue me fait comprendre par gestes que carte ou pas carte, il continue sa route. Mon envie est trop impérieuse pour que je perde mon temps à discuter. Je romps et me pose. Mon Dieu, quel bonheur ! Mais là, enfin libéré de mes basses contingences terre à terre, je me dis que j'ai quand même fait une bêtise ! Comment retrouver mon chemin sans carte ? On a beau connaître la route. Fataliste, je décolle en me disant qu'au passage je retrouverai bien quelques points de repère ! Mais, oh agréable surprise, mon collègue est là qui m'attend en tournant en rond ! Sauvé. Je finis par prendre des habitudes, voire des manies. Je connais tellement bien maintenant certains itinéraires que je sacrifie à certains rites. Ainsi, je ne peux me rendre à Rennes sans descendre au ras de l'eau d'un petit lac des environs de Laval.

Par manque de crédits, nous faisons les exercices de navigation en double. Il nous est arrivé, pour ne pas nous poser, de changer de place en l'air, le pilote passant derrière et le passager en place pilote ! Ce n'est pas chose aisée sur un avion étroit comme le L-19 !

Nos circuits de navigation sont toujours les mêmes (ce sont les plus attractifs) : Les Mureaux-Dieppe-Le Havre et retour directement pas la vallée de la Seine, où nous ne manquons pas de saluer au passage les magnifiques ruines du Château-Gaillard campé sur son éperon rocheux des Andelys et défiant fièrement la Seine. Avec l'adjudant-chef, chef du service, nous ne sommes que deux sous-officiers pilotes d'avion au Groupement. Aussi est-ce toujours ensemble que nous effectuons les mission d'entraînement à la navigation.

Il nous est arrivé un jour un incident dont les conséquences auraient pu être infiniment graves ! Mon « *copilote* » s'est assoupi alors que j'effectuais la seconde partie de notre navigation.

Je remonte le cours de la Seine et, comme on peut le penser, ce n'est pas la partie la plus fatigante du voyage : il n'est que de suivre le fleuve en ligne droite. La campagne est belle. Je suis tout à ma contemplation admirative lorsque j'aperçois un petit point noir juste en face de moi, même hauteur, même direction, mais en sens inverse. Le petit point noir se dirige donc droit sur nous et grossit évidemment à vue d'œil. Il s'agit d'un C-47. Nos deux vitesses ajoutées font que nous nous dirigeons l'un vers l'autre à environ quatre cents kilomètres à l'heure. À cette vitesse, on est vite au contact ! Sans réfléchir, dans ces cas-là on ne réfléchit qu'après, je plonge juste à temps et mon passager, de sa place arrière, n'a jamais compris ce qui lui arrivait ! Heureusement, il est brêlé et reste tranquillement à sa place. Quelle merveille que cette troisième dimension qui permet de descendre et de monter !

# Tarbes

Le 28 août 1964, le capitaine commandant la section de convoyage de l'ERGM de Satory descend à Tarbes et me demande de l'emmener. Nous nous connaissons fort bien pour avoir déjà volé ensemble. C'est lui qui dirigeait le convoyage sur Alger en juin 1960, entre autres. C'est lui aussi qui eut certains problèmes en espagnol avec la tour de contrôle de Valencia.

Je dois faire l'aller et retour dans la journée. Aussi le départ est-il programmé très tôt. Je décide donc, en accord avec mon épouse, de coucher à la caserne d'Artois pour gagner du temps et être sur place de bonne heure pour éviter la fatigue. En fait (je ne m'en suis jamais vanté), je rencontre des copains et nous décidons d'aller faire un tour à la fête des Loges à Saint-Germain-en-Laye. Je fais la foire (c'est le cas de le dire) toute la nuit et c'est à quatre heures du matin que je rentre me coucher. À six heures, mon réveil-matin me sonne le branle-bas et c'est plutôt vaseux que je me débarbouille comme je peux car, en plus, il n'y a même pas de douche ! Bah ! me dis-je, aucune importance. Le capitaine, féru d'aviation, prend toujours le manche de double et je n'aurai qu'à dormir jusqu'à Tarbes. Je me contenterai de ramener l'avion, bien frais et dispos. Ah, ben, oui-che ! Il a dû tenir le même raisonnement que moi et fait la bringue la veille. Il a décidé de dormir tout le long du chemin et j'assure tout le travail (qui, tout bien considéré, est le mien). Je ne fais pas l'*over control* que craignaient tant nos moniteurs Canadiens ! Oh, non ! Je serais plutôt tout doux aux commandes. Au bout de deux heures et quart, nous nous posons à Limoges pour faire les pleins et nous redécollons immédiatement sans nous accorder le temps d'une cigarette. Tant pis, nous fumerons à bord. Deux heures de plus et nous sommes à Tarbes. Il doit être onze heures et quart ou onze heures trente. Pas le temps de manger. Pendant qu'on remplit le réservoir de l'avion, je vais au messe acheter un sandwich et une canette de bière que je dégusterai en l'air. Je me rattraperai ce soir à Paris.

Si je tiens encore debout.

Le retour se fait par un temps idéal. Juste quelques petits flocons blancs loin au-dessus de moi (l'après-midi, les petits cumulus flirtent aux environs de deux mille mètres). Je fais un détour par Périgueux. J'ai des cousins qui habitent Thiviers, je voudrais aller les saluer d'un coup d'aile. Je m'annonce par quelques appels moteurs. Tout le monde sort de la maison familiale. C'est le moment du repas et les filles ont encore leur serviette autour du cou. Ce sont de grands bonjours avec les bras qui s'agitent. Je fais deux ou trois passages (jamais plus) et je repars et je remets le cap sur Poitiers, la destination pour les pleins. Par la suite, en reparlant de cette visite à mes cousins, il appert qu'ils ne m'ont jamais vu. Ils ne sont au courant de rien. Je mettrais cependant ma tête à couper que je ne suis pas trompé de maison. Alors ? Une énigme de plus qui ne sera jamais résolue !

Au bout de deux heures, Poitiers me tend sa piste et c'est de nouveau le plein d'essence. Je reprends une bière bien fraîche (c'est qu'il fait chaud, là-haut) et je remets les gaz pour l'ultime étape : Buc où j'arrive après une heure tente de vol.

En arrivant chez moi, ce soir-là, il ne faut pas me bercer. Je ne pense même pas à récupérer le repas de midi ! En me jurant in petto de ne jamais recommencer une chose pareille, je m'abats sur mon lit et me mets à dormir immédiatement. Huit heures de vol dans la journée et quelques heures de foire la nuit précédente, c'est le meilleur des somnifères. Il me faudrait aujourd'hui quinze jours pour récupérer. Mais à trente ans !



# Le stage IFR

Fin 1965, je demande à suivre le stage IFR qui débutera au Cannet-des-Maures (Var), en novembre. Ce stage me permettra par la suite de voler par tous les temps sous plan de vol IFR. C'est d'ailleurs un paradoxe que cette possibilité qui nous est offerte de voler dans ces conditions, l'ALAT ne possédant pas alors d'avion qualifié pour effectuer ce genre de vol ! Seul, le *Broussard* est affecté aux transports et aux liaisons. Cette sorte de vol exige deux circuits radio, deux altimètres et beaucoup d'autres instruments et circuits en double. Mais, par dérogation, l'ALAT est autorisée à utiliser cette machine en IMC.

Notre stage débute par la prise en mains de la machine. J'ai déjà effectué des voyages à maintes reprises sur ce « gros » *Broussard*, mais je ne l'ai encore jamais piloté. Ce sont les « vieux » de l'ALAT qui le pilotent, ceux qui ont fait leurs preuves sur les plus légers (Piper, Cessna et autres Nord 3400). Ils ont, eux aussi, effectué le stage IFR mais en Algérie pour la plupart, à Sidi-Bel-Abès. C'est là que se trouvait l'EAALAT avant de se replier sur le Luc-en-Provence.

L'École du Luc est toute récente, à l'époque. Nous ne disposons pas d'hôtellerie militaire sur la base. Les stagiaires sont logés dans des hôtels civils à proximité. Pour ce qui me concerne, je suis logé au Mas du Four (publicité non payée). C'est un charmant hôtel au milieu des vignes, en bout de piste. Nous y sommes en demi-pension. Il fait bon y boire une bonne bière bien fraîche avant de passer à table, le soir, après avoir pris une bonne douche pour se délasser des efforts de la journée et de la chaleur. Car il faut dire qu'en dépit de la saison, même là novembre n'est pas en été, nous transpirons pas mal dans la journée, tant physiquement que cérébralement.

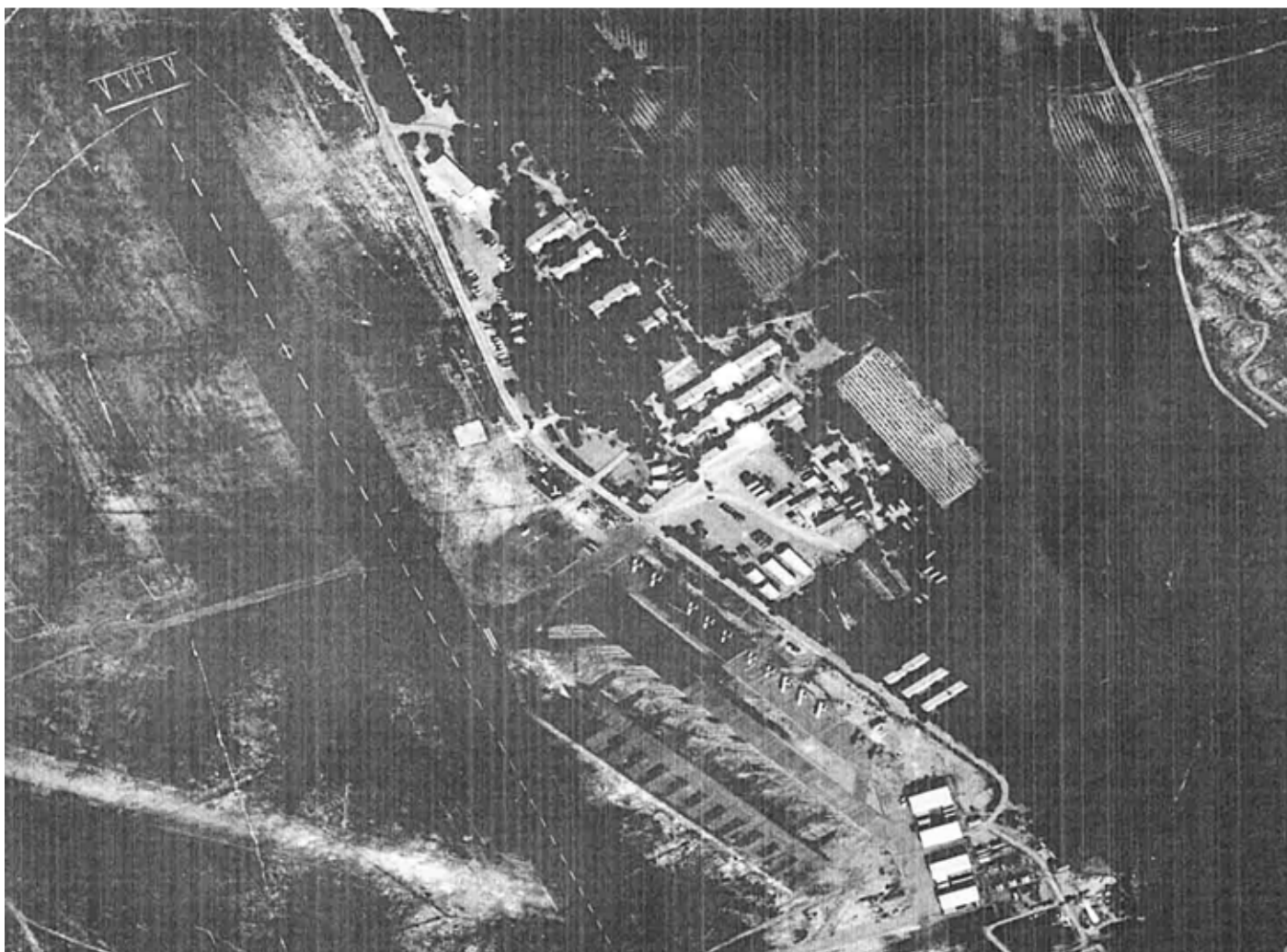
Le *Broussard* possède le moteur du T-6 à quelques chevaux près et la machine est beaucoup plus lourde à piloter, il n'a pas non plus le coefficient voltige du T-6, tant s'en faut. Quoique mon moniteur, qui sera par la suite *captain* sur 747, m'ait fait un jour la démonstration du contraire, au cours d'un mémorable combat tournoyant avec un autre *Broussard* au milieu du relief tourmenté des montagnes rouges du massif des Maures. Il est centré avant et, pour le poser en solo, je dois m'y prendre à deux mains pour tirer sur le manche et faire un arrondi correct ! Je dois lâcher la manette des gaz et me cramponner au manche de toute la force dont je suis capable. Par la suite, lorsque je l'aurai mieux en main et ne craindrai pas l'obligation d'une remise de gaz intempestive, je le poserai aux trims pour me faciliter la tâche. Mais il ne faut pas le répéter, car la manœuvre est très dangereuse et fortement déconseillée : si pour une raison ou pour une autre on doit repartir immédiatement, on n'a pas la force de pousser sur le manche pour remettre l'appareil en ligne de vol.

Le premier solo, c'est-à-dire le lâcher, intervient après deux ou trois heures de double. La période de transformation terminée, on n'a pas le temps de revenir dessus. Nous sommes sensés connaître l'avion et passons aux choses sérieuses. Nous apprenons d'abord à le piloter en VSV intégral, sans rien voir de ce qui se passe à l'extérieur. On occulte le pare-brise par des cartons, la partie droite étant laissée libre pour le moniteur. Plus tard, les cartons seront remplacés par des plexiglas orange sur toute la surface du pare-brise. Le moniteur y verra parfaitement bien tandis que l'élève, portant des lunettes bleues, ne verra rien de ce qui se trouve au-delà.



▲ *Broussard de l'EAALAT*

▼ *L'aérodrome de l'EAALAT au Cannet-des-Maures*



# Percée GCA à Dijon

Le 17 janvier, nous partons en entraînement au voyage IFR sur Dijon. Le temps est magnifique. Programme : Le Luc -Dijon sous mes cartons avec calculs des dérives, des temps de vol, sélection des fréquences des différentes balises, etc. Moi qui avais choisi le pilotage pour éviter le bureau ! Je me retrouve là dans un bureau aux quatre murs encore plus limités que dans une pièce. Et un bureau qui bouge dans tous les sens. Mais tout se passe admirablement bien. Les réceptions radio sont excellentes. Au bout de deux heures, deux heures trente, l'ambiance commence à s'assombrir. Elle devient blafarde, et mon moniteur me dit :

— *Tu sais, tu peux retirer les cartons. Tu n'en as plus besoin !*

Il m'enlève ces espèces de plaques brunes qui limitent mon horizon et je m'aperçois que je n'y vois pas mieux sans qu'avec ! Nous sommes en pleine bourrasque de neige. C'est un épais rideau qui nous entoure.

Aucune importance, dit mon moniteur, tu vas pouvoir faire une percée GCA en conditions réelles. Et nous contactons le GCA.

Le GCA est une invention absolument sensationnelle. Lorsqu'on a effectué une percée avec ce système, on n'a plus peur de se trouver sans visibilité. Le GCA se trouve au sol, dans une pièce bien sombre où les opérateurs trônent devant leurs écrans. Il y a le SRE et le PAR. Le SRE est celui que l'on contacte en premier. On le contacte à une cinquantaine de kilomètres de la base exactement de la même manière que la gonio. On s'annonce et demande un guidage. L'opérateur accuse réception et ordonne une certaine manœuvre, par exemple un virage de 90° par la droite suivi immédiatement d'un autre virage de 90° par la gauche. Ainsi, parmi la multitude des avions que l'opérateur peut voir sur son « *scope* » (écran), il peut nous identifier aisément. Car il y a fort peu d'avions qui font cette même manœuvre dans le même temps. Une fois l'appareil identifié, l'opérateur ne le lâche plus. Périodiquement, toutes les deux ou trois minutes, il donne un cap à suivre pour rapprocher l'avion. Lorsque nous sommes assez près, il prévient que son travail est terminé et qu'il nous passe à son collègue du PAR.

Celui-ci va travailler avec beaucoup plus de précision (comme son nom l'indique). Il donne ses caps de plus en plus fréquemment et impose une altitude. Puis, lorsqu'on coupe le plan de descente du GCA, il nous fixe un taux de descente et nous prévient qu'il va parler sans arrêt. Il nous demande de ne plus répondre à ses ordres (auparavant, on doit répéter tout ce qui se dit pour indiquer qu'on a bien compris). S'il s'arrête de parler, nous devons remettre impérativement et immédiatement les gaz car cela indiquerait une panne de radio, provenant de ses installations ou des nôtres.

Dans ces conditions, il n'est évidemment pas possible de continuer une descente sans visibilité. Sans interruption, il nous annonce alors nos caps, nous tient au courant de notre descente, nous corrigeant au fur et à mesure, dans un monologue ressemblant sensiblement à ceci :

— *Cap 220, 2-2-0, bon pour la descente, continuez comme ça, bon pour le cap, un degré à droite, vous êtes à cinquante pieds, etc.*

Puis :

— *Commencez votre arrondi, arrondissez, arrondissez, vous allez toucher, attention, vous devez toucher, top.*

Et on touche.



Pour des raisons évidentes de sécurité, ceci est strictement interdit en percée réelle. Il y a un plafond fixé réglementairement au-dessous duquel on doit repartir si l'on n'a pas aperçu le sol. Mais je dois avouer qu'en exercice, c'est assez impressionnant !

Nous sommes admirablement reçus sur la base de Dijon par les pilotes de jets qui nous posent beaucoup de questions sur nos « avions en papier ». Nous déjeunons ensemble et repartons, après un bon café, vers des ciels plus cléments.

Nous nous alignons sur le VOR de Réaltor qui balise la route de Marignane. Peu après Dijon, les nuages s'estompent pour laisser bientôt place à un ciel magnifiquement bleu. Au bout d'une heure et demie, nous apercevons la mer qui scintille sous les mille feux du soleil. L'air est stable et nous glissons dans un air pur et frais qui nous fait du bien après la crasse que nous venons d'endurer. Nous rentrons au Luc plus riches en expérience que nous ne l'étions quelques heures plus tôt en partant.

Fin janvier 1966, le stage se termine. Je suis qualifié « vol sans visibilité ». Cela va me rapporter l'échelle de solde n° 4, ce qui est loin d'être négligeable sur le plan pécuniaire, d'autant qu'il y aura une sérieuse répercussion sur ma pension de retraite. Cela me permettra aussi de passer au grade supérieur (adjudant) un an plus tard, à la première proposition d'avancement. J'espère également que cela me vaudra une bonne affectation dans une escadrille à mon retour. Là, je me laisse bercer par de douces illusions.

De retour à Versailles, peu de temps se passe avant que je reçoive un coup de fil de COMALAT (comprenez « du commandement de l'ALAT »), Bureau du Personnel. Le commandant que j'ai au téléphone est chargé des affectations. Il m'explique (ce que je sais déjà de longue date) que chaque nouveau brevet ou nouvelle qualification obtenu est sanctionné par une nouvelle affectation. Je vais enfin me retrouver muté dans une escadrille de *Broussard*, me dis-je, car c'est maintenant là ma vraie place. J'ai bien fait d'attendre patiemment dans mon bureau que la chance tourne. Je vais enfin reprendre du service actif en combinaison de vol ! En effet, ce commandant me demande si je tiens à rester en 1<sup>ère</sup> Région Militaire, c'est à dire dans la région parisienne. Je lui réponds que c'est une évidence, mon épouse travaillant à Paris, au Conseil d'État.

Je me retrouve muté dans les plus brefs délais au 1<sup>er</sup> GALAT de Satory, dont les bureaux se trouvent sur le camp de Satory, et le terrain à Buc, où nous volions déjà au Groupement 103. Je suis au comble de la félicité. Seulement, ce que j'ignore, c'est que cette unité va faire mouvement incessamment sur les Mureaux à trentaine de kilomètres à l'ouest de Paris. Cela ne serait rien en soi. La place pour voler ne manque pas. Nous sommes sortis de la zone d'Orly, de Guyancourt, de Toussus-le-Noble, de Saint-Cyr, de Villacoublay, tout autant de terrains qui rendent la navigation aérienne dangereuse et peu agréable en raison du danger constant que fait régner la quantité énorme d'avions de tous poils qui hantent cette région. Sans parler de la réglementation aérienne qui devient chaque jour un peu plus draconienne.

Ce qui est beaucoup plus contrariant pour ce qui me concerne et que je n'apprends qu'une fois en place, c'est qu'un collègue, pour raisons personnelles, ne peut ou ne veut pas se rendre aux Mureaux et que je vais tout simplement occuper sa place. Et cette place, c'est le bureau des Effectifs, c'est à dire en un mot la gestion du personnel. Une bonne partie du travail bureaucratique de la base, ce que je déteste le plus, passera par mes mains. C'est un vrai régal qui se prépare pour moi !

# Le 1<sup>er</sup> GALAT à Satory



1<sup>er</sup> GALAT

Début 1966, je me retrouve donc dans un bureau vieillot de Satory. Tout y est désuet et poussiéreux. Le plancher est un plancher de bois rugueux et gris usé par des générations de souliers plus ou moins cloutés. L'adjudant *Flick* y aurait traîné ses guêtres que je n'en serais pas autrement surpris ! Il y règne une odeur de sueur, de ménage mal fait, une odeur de caserne que je ne retrouverai nulle part ailleurs et que je n'avais encore jamais rencontrée, n'ayant jusqu'à ce jour fréquenté que des bases aériennes sises au grand air par vocation. C'est l'atmosphère du bidasse par excellence. Cela respire l'Armée ancestrale. Même le téléphone qui, avec le stylo à bille (ou à encre) va devenir mon outil de travail privilégié, est à manivelle et passe par un standard. Je ne suis pas loin de piquer des crises de nerf avec les coupures incessantes dues à la mauvaise formation des standardistes, pauvres trouffions qui n'y sont pour rien et ne commencent à être à la hauteur qu'au moment de leur libération ! C'est toujours la même chose. On utilise des appelés à contre-emploi et ce n'est qu'à la fin de leur service qu'ils deviennent sinon experts, du moins compétents dans ce qu'ils font !

Ils ne connaissent pas tous les numéros. Les communications coupent parfois en raison de la vétusté de l'installation. Et puis il y a tellement de coups de fil échangés dans cette caserne que les demandes s'accumulent sur le bureau du standardiste. Il faut alors attendre son tour pour être connecté. Sans parler des priorités évidentes (ou qui paraissent l'être) et tacites. Un colonel attend moins longtemps qu'un deuxième classe. Tout cela est normal. Alors si l'on a besoin d'un renseignement concernant une pièce administrative ou un détail sur l'état civil d'un « *administré* », il faut attendre. On oublie de rappeler, ou on nous le passe au bout d'une demi-heure et on ne se souvient plus de ce qu'on lui voulait. Alors on se déplace et on va dans son bureau qui est souvent à cent lieues de là. Il n'est pas là, ou il n'a pas le temps, ou on perd le sien en discussions qui deviennent vite personnelles et le temps passe. Et on s'aperçoit qu'on n'a plus le temps de faire tout ce que l'on aurait dû.

J'ai au moins une bonne surprise. Je me retrouve commandé par un lieutenant-colonel qui n'est autre que l'officier qui fut chargé de suivre mon transfert de l'armée de l'Air à l'ALAT (il était capitaine à l'époque). Je me sens donc un peu en pays de connaissance.

Et c'est sous l'amicale férule d'un adjudant, chef du service, que je fais mes premières armes de « *pailleux* » (c'est ainsi qu'en jargon d'aviateur on appelle les bureaucrates. Rampant parmi les rampants, j'arbore sur la poitrine une paire d'ailes qui ne représente plus grand chose. Heureusement, le stage que je viens de réussir m'apporte beaucoup sur le plan matériel, car sur le plan professionnel, je n'aurai pratiquement jamais à m'en servir, à deux ou trois occasions près.

Mon seul contact avec l'aviation est l'hélicoptère qui se pose de temps en temps dans la cour du quartier dans un grand « *flap-flap-flap* » en créant une mini tornade de poussières et de papiers. Je parlais tout à l'heure de l'adjudant *Flick* cher à Courteline, mais il faut reconnaître que cet excellent homme eut été à son affaire car plus un papier ni un mégot de cigarettes ne souillaient alors la cour de la caserne. Sans doute eut-il été mis à la retraite anticipée d'office.



▲ Hiller UH-12 dans la cour de la caserne de Satory en 1960

▼ Alouette dans la cour de la caserne de Satory en 1965





# Le 1<sup>er</sup> GALAT aux Mureaux

Août 1966. La note de service attendue est sortie. Nous emménageons aux Mureaux dans le courant du mois. Je connais la base pour en avoir décollé ou m'y être posé quelquefois. Déjà en juin 1960, c'est de là que je suis parti pour l'Algérie. J'y suis retourné fréquemment ces derniers temps. Il y avait déjà anguille sous roche et certaines personnalités s'y rendaient de plus en plus souvent. Nous avons changé de patron. Le nouveau n'a pas la réputation d'être un agneau. La suite prouvera qu'en dépit de ce qu'en pensent certains, il est très humain et défend fort bien ses subordonnés. Il demande simplement de la discipline (assez douce au demeurant) et du travail bien fait. Quoi de plus normal en somme ? Seulement il ne commente pas ses ordres et certains, qu'il est chargé de faire appliquer, n'émanent pas de lui. Il ne s'en explique pas et chacun met sur son compte la responsabilité de certains ordres aberrants. Mais pour ceux qui le connaissent pour travailler près de lui, c'est un brave homme.

C'est donc d'une base toute neuve que nous prenons possession. Elle n'est même pas terminée. Ainsi l'infirmerie est encore dans des baraques en planches. Le mess et l'ordinaire ne sont pas encore bâtis. Nous mangeons également dans une baraque de bois près de l'entrée, vers la route nationale. La base proprement dite est distante d'environ deux kilomètres, en bout de piste. Ce n'est pas triste la nuit pour effectuer les rondes, car il y a deux postes de garde et nous devons les inspecter tous les deux. Ceci est parfaitement ridicule car lorsque nous partons en ronde, le premier poste prévient évidemment par téléphone le second de notre arrivée ! Mais nous reviendrons sur ces rondes de nuit assez mouvementées, du moins au début.

Nous emménageons dans des bureaux tout neufs et, ô miracle ! équipés de postes téléphoniques eux aussi tout neufs et automatiques ! Plus besoin d'attendre la bonne volonté du standardiste pour obtenir une communication. Nous pouvons même appeler directement l'extérieur ! Nous allons pouvoir travailler intelligemment et efficacement. Je fais contre mauvaise fortune bon cœur et essaie de me mettre consciencieusement au travail. Ce n'est d'ailleurs pas un travail fastidieux. Il s'agit principalement de gérer les personnels pour que leur carrière se déroule au mieux (stages, rengagements, mutations, état civil, etc.) et de tenir à jour leurs pièces militaires afin que, le jour venu, leur retraite se présente sous les meilleurs auspices. Tout n'a pas toujours été tenu impeccablement tout au long de leur séjour dans l'Armée, et il faut souvent tout reprendre à zéro ou presque. Ce n'est pas le travail qui manque. C'est un travail que je qualifierai d'humanitaire. On s'occupe des copains et rendre service n'est jamais du temps perdu. Je finis par m'y intéresser. D'autant que je ne suis pas privé de vol pour autant. Je ferai même quelques missions intéressantes. Le gros avantage, car il y en a quand même, c'est que les bureaux sont implantés sur la base même. Les avions font leur point fixe quasiment sous nos fenêtres. Aussi les missions de toutes sortes (tant entraînement que voyages) sont-elles beaucoup plus simples. Lorsqu'on en a un peu assez du bureau, en été ou au printemps par exemple, il n'est que de passer un coup de fil (automatique, discrétion assurée) à l'escadrille L-19 ou *Broussard* (je suis désormais lâché sur tous types d'avions ALAT). S'il y a un appareil disponible, je pars pour une, deux ou trois heures, suivant qu'il s'agit de tours de pistes plus ou moins éloignés des Mureaux ou d'entraînement à la navigation, voire une mission (assez rare, quand même).

Rapidement, je passe adjudant et la responsabilité du bureau m'incombe. Si les possibilités de voler sont toujours les mêmes, la conscience de ces responsabilités m'empêche de voler aussi souvent que je le voudrais.

Par contre, le service spécifiquement militaire m'est souverainement allégé. Je ne prends plus que la semaine en tant qu'adjudant. Nous sommes une cinquantaine d'adjudants et adjudants-chefs ce qui restreint notre service à une fois par an environ. Dans la journée nous accomplissons notre travail normalement. Ce n'est que le soir, après le départ des cars que nous sommes de service. Hormis le travail de simple police (il faut bien maintenir un minimum de discipline sur la base durant sa fermeture), le service consiste en une ronde nocturne à effectuer à une heure à notre convenance, jamais la même évidemment. Il faut bien ménager l'effet de surprise, n'est ce pas ? Seulement, lorsque nous arrivons de l'autre côté de la piste, il y a longtemps que tout est en ordre. Il y a belle lurette que la zone nord a téléphoné à la zone sud pour la prévenir de notre départ ! Mais, au début du moins, les rondes sont loin d'être pénibles. En effet, nous disposons d'une jeep pour effectuer notre virée. Pas besoin de téléphone. On nous voit venir de loin avec nos phares. Le terrain pullule de lapins de garenne. Les bêtes sentent qu'elles sont en sécurité et s'y réfugient. Les terrains d'aviation (où la chasse est interdite en permanence) sont autant d'abris inexpugnables et les lapins le savent. Aussi y a t il toujours pléthore de lapins sur les terrains d'aviation.

## Les rondes de nuit

Je ne puis résister au plaisir de conter cette anecdote protégée par la prescription et qu'au reste chacun présent sur la base à cette époque connaît !

Au moment de partir en ronde de nuit, on fait appel à deux ou trois soldats volontaires présents dans le poste de garde. Munis de solides gourdins, ils prennent place dans la jeep. Nous n'avons pas besoin d'aller bien loin pour apercevoir des multitudes de lapins qui fuient dans le faisceau de nos phares. On les voit par dizaines. Les soldats descendent alors de la jeep et n'ont plus qu'à courir sus à ceux sur lesquels nous venons de jeter notre dévolu. À l'aide de leur gourdin, ils estourbissent deux ou trois de ces inoffensives bestioles. Elles se retrouvent en moins de temps qu'il n'en faut pour le dire dans les « fontes » de la jeep, les deux petits coffres qui surplombent les roues. Le lendemain matin, les lapins (dont certains griffent encore le métal), iront améliorer la cuisine de l'ordinaire et du mess. Je sais que cela s'apparente furieusement au braconnage, mais comment résister devant de tels civets courant à portée de main ?

### ▼ L'aérodrome des Mureaux



# Thoiry

Nous nous installons dans notre petite vie bien confortable des Mureaux. On n'y est pas si mal que ça, après tout. Le seul désagrément, c'est la distance qui nous sépare de chez nous (pour la plupart nous habitons Versailles ou Paris). Heureusement nous avons l'autorisation d'emprunter les cars de ramassage du CEV (Centre d'Essais en Vol) qui possède une antenne sur le terrain. Aussi le soir, pouvons nous somnoler tranquillement durant le voyage qui nous ramène à la maison. Une heure et demie environ nous sépare de nos domiciles, mais ce n'est pas aussi fatigant que par les transports en commun (métro, puis gare du Nord, puis à pied sur un bon kilomètre). Nous faisons au début beaucoup de vols d'orientation. Ces vols sont destinés à nous faire connaître par cœur les environs sur un rayon d'une cinquantaine de kilomètres. Cela nous amène notamment à survoler la forêt de Rambouillet au sud-ouest. Nous évitons bien prudemment le sud de la capitale. Les terrains de Melun-Villaroche, de Brétigny (bases du CEV) et de Villacoublay, sont bien trop importants pour nous. Ils dépendent de l'Armée de l'Air et de gros avions en décollent et s'y posent. Mieux vaut ne pas trop s'y frotter sans raison. Il y a aussi Orly, le seul des aéroports internationaux desservant Paris à l'époque (Roissy est encore dans les cartons). Nous apprenons donc soigneusement les cheminements de sortie de la zone de Paris en VFR (vol à vue) qui ont un tracé très strict en raison du danger qu'il y aurait à s'en écarter.

Un jour, revenant d'une mission dans le sud ouest, un camarade nous annonce tout de go qu'il vient de survoler un lion entre Septeuil et Pontchartrain. Nous commençons à le charrier, lui demandant ce qu'il a bu le matin (il est midi). Il ne démord pas de son affirmation : il a bien vu un lion en liberté en pleine Île-de-France ! Nous ne nous gaussons pas longtemps de lui tant il est convaincant. Les pilotes passent pour être équilibrés et peu sujets aux hallucinations. Faute de quoi nous ne ferions pas de vieux os dans le métier. C'est donc avec une attention toute particulière que nous buvons les paroles du commentateur du journal télévisé du soir. Nous sommes à l'affût de la nouvelle annonçant qu'un lion s'est échappé de la ménagerie de quelque cirque en représentation dans la région. Mais rien. Nous n'y pensons plus durant quelques jours lorsque rentrant de voyage, un autre des pilotes de chez nous affirme avoir vu une girafe en liberté, sensiblement au même endroit que le premier « visionnaire » avait vu son lion. L'affaire nous paraît de plus en plus bizarre ! De plus en plus fréquemment, les pilotes retour de mission nous rapportent avoir vu qui un éléphant, qui un tigre, qui un rhinocéros. Et ce n'est qu'au bout de quelques mois que nous apprenons sans surprise la création d'un parc zoologique un peu particulier, précisément entre Septeuil et Pontchartrain. Ce parc zoologique qui va ouvrir incessamment ses portes présentera ses pensionnaires en semi-liberté (c'est à dire que le terrain dont ils disposeront se bornera pratiquement aux limites du parc). Par mesure de sécurité, les visites se feront en voiture ou en autocar avec interdiction de quitter ceux-ci. Des jeeps emportant des hommes armés de fusil aux seringues hypodermiques patrouilleront sans cesse au milieu des animaux pour faire respecter ces consignes d'élémentaire sécurité et éviter ainsi tout accident. On se croirait plongé dans un épisode du feuilleton « *Daktari* ». Mais nous savons tous aujourd'hui ce qu'est le parc zoologique de Thoiry. Point n'est plus besoin de le présenter !



# Givrage

En soixante sept ou huit, je ne m'en souviens plus très bien, nous partons à six pilotes dans un *Broussard* pour une mission. Destination Dax. Nous sommes six pilotes dans ce *Broussard* parce que les crédits commencent à diminuer et qu'il faut bien que chacun effectue ses heures de vol. Alors on n'a rien trouvé de mieux que de nous tasser dans un même appareil. Ainsi, l'avion volera quatre ou cinq heures ce qui en représentera vingt-quatre ou trente cumulées pour le personnel. Avant le départ, nous déposons réglementairement notre plan de vol à la tour. Nous partons par très mauvais temps. Nous sommes à cent pour cent en vol aux instruments ! Nous volons dans un nuage épais comme du coton. Le pilote a du mal à conserver l'appareil en ligne de vol, d'autant que la pluie commence à tout givrer. L'entrée du radiateur d'huile givre et se bouche. L'huile commence à chauffer. L'aiguille du manomètre est dans la zone rouge du cadran. Inversement, l'huile en chauffant devient de moins en moins visqueuse et se fluidifie. La pression descend. L'hélice givre et commence à vibrer. Le moteur, mal lubrifié, se met à vibrer lui aussi en faisant un bruit d'enfer pas sympathique du tout ! Cela ne serait pas grand chose si les ailes et toute la carlingue ne se mettaient eux aussi à givrer.

Donc, au plus vite, notre pilote prend la décision de demander au contrôle l'autorisation de descendre à un niveau inférieur. Le Contrôle donne son autorisation. Heureusement car nous y sommes déjà depuis un sacré moment. Avec soulagement, au bout d'un temps qui paraît beaucoup trop long où rien ne se passe, quelques gouttelettes d'eau frappent et glissent sur les vitres, puis elles deviennent de plus en plus nombreuses: ce sont en fait les ailes et tout l'appareil qui dégivre. Nous sommes descendus à une hauteur où la température est supérieure à zéro degré. L'aiguille de la température d'huile regagne tout doucement la zone vert de son cadran, celle de la pression d'huile remonte dans une zone plus consistante. Les ailes portent mieux, le moteur ne vibre plus et reprend son ronronnement régulier. L'hélice tourne maintenant comme une horloge. Tout est rentré dans l'ordre des choses. Le reste du voyage se déroule normalement et aucun autre incident n'est à signaler. De retour à Paris, j'aurai effectué six heures de vol sans toucher au manche à balai !

# Brest

Le huit mai soixante-sept, il m'échoit une mission qui va me permettre de mettre en pratique ma qualification IFR. Je dois aller chercher un général sur le terrain de Saint-Cyr-l'École (près de Versailles), pour le conduire à Brest ! Si ce n'est pas un retour aux sources, ça y ressemble bigrement. Ça ressemble aussi à du Dumas. À quelques mois près, nous sommes précisément « *vingt ans après* » mon séjour à l'École des Pupilles de la Marine. Le comble du raffinement, c'est que, faisant ce voyage en copilote, le pilote n'est autre que mon moniteur du Luc affecté nouvellement aux Mureaux ! Un vrai régal, d'autant que l'entente est parfaite entre nous. Nous nous connaissons de longue date, ayant été affectés ensemble à Chéragas, l'un à l'escadrille *Broussard*, l'autre à celle des L-19. Nous sommes de vieux copains.

Le moniteur dont il s'agit, ceci pour la petite histoire, est un pilote, hors pair. Il profitait de ses moindres instants de liberté pour préparer son brevet de pilote de ligne. Je me souviens l'avoir surpris dans sa chambre d'adjudant de garde en train d'écouter inlassablement des messages enregistrés en morse sur une cassette pour préparer ce brevet. Cette discipline est très importante. C'est en effet le morse qui permet d'identifier une station radio, une balise VOR par exemple et mieux vaut ne pas se tromper. Nous verrons par la suite l'importance que peut revêtir une erreur en la matière.

À six heures du matin, nous décollons sous la pluie et un ciel bas des Mureaux pour Saint-Cyr. Notre plan de vol est déposé aux Mureaux. À l'encontre de Buc, nous avons une salle de contrôle très bien équipée et habilitée à recevoir et à clore nos plans de vol. Il n'est donc plus question de transiter par Toussus pour y accomplir ces formalités. Nous sommes aussi passés à la salle météo. On ne nous a pas caché que le temps serait épouvantable sur pratiquement toute la route ! Notre général arrive et nous partons après les présentations réglementaires et bon enfant (les passagers sont généralement très gentils envers ceux à qui ils vont confier leur existence pour quelques heures !). Les roues ont à peine quitté le sol que nous nous enfonçons dans un épais brouillard que nous ne quitterons que peu avant Brest. Il s'agit d'un bon gros nuage bien dense, probablement un nimbo-stratus. Nous n'en sortirons que bien après Rennes. Là, nous trouvons de la pluie mais du moins sommes-nous sortis de la nébulosité. Nous voyons la terre et c'est un spectacle toujours rassurant que de retrouver la vision de ce qui nous entoure. L'homme n'est pas fait pour avancer en tâtonnant. Nous sommes très précisément sur notre route et notre fierté professionnelle est satisfaite. J'ai toujours ressenti une grande joie à me repérer en l'air aussi facilement que sur la terre, bien qu'avec d'autres moyens. D'autant qu'à l'époque on ne connaît ni VOR (ceux-ci sont très récents pour moi, ils datent de mon IFR) ni GPS. La carte, la montre et la boussole suffisent pour effectuer une navigation impeccable. On trace sur une carte la route à parcourir (une ligne droite) et on détermine son cap grâce à un rapporteur. On affine ce cap en lui appliquant les déviations et déclinaisons. Une fois en l'air, on suit le cap ainsi déterminé en le corrigeant du vent. Il est évident que pour un vent venant de droite ou de gauche, il faudra modifier le cap de manière à conserver une route-sol rectiligne. On prend un repère au loin, un château d'eau, un village, et on se dirige droit dessus. En approchant de son repère, on en détermine un autre plus loin et ainsi de suite. La navigation à vue n'est pas un problème. Elle requiert simplement une attention de chaque instant. Le principe de navigation à vue est fort simple et il est bien dommage qu'il commence à tomber en désuétude. De plus, son grand avantage est qu'en cas de pépin, il n'est que de signaler par radio l'endroit exact où l'on se trouve car on le connaît

en permanence. Les recherches (je devrais dire les secours : il n'y a pas de recherches à partir du moment où l'on est situé) en sont grandement simplifiés et accélérés.

J'estime que la radionavigation ne devrait servir qu'à aider la navigation à vue, et non la remplacer sauf en cas de vol dans les nuages, c'est évident. Ce n'est là que raisonnement de « *Vieille Tige* » et j'en revendique l'entière responsabilité. Nostalgie d'une époque révolue.

C'est sous une pluie battante que nous nous posons comme des fleurs (bien arrosées) à Guipavas, le terrain de Brest. Un minibus de la base vient nous chercher (général oblige). Nous nous rendons à la salle opérations pour y signer le cahier des mouvements et clore notre plan de vol. Notre passager nous a fixé rendez-vous pour seize heures l'après-midi. Nous sommes en tenue d'été chemise et pantalon légers. Une voiture nous conduit en ville que nous décidons de visiter rapidement, en dépit du temps. Nous nous rendrons ensuite au Cercle des Officiers Mariniers pour le repas de midi. Il est environ neuf heures et demie. Nous avons largement de temps de faire quelques emplettes. Bien sûr je ne reconnais plus le Brest de mes jeunes années. Tout a heureusement été transformé. La ville a entièrement été reconstruite. J'avais connu le Brest de la *Barbara* de Prévert, je retrouve une grande et belle ville flambant de mille néons se reflétant sur l'asphalte détrempé. Mon Dieu, quelle différence avec le Brest de l'après-guerre ! Il faut dire aussi que mon esprit a changé. J'étais chez moi ce matin, j'y serai de nouveau ce soir. Je suis sergent-chef, j'arbore une toute neuve Médaille Militaire sur la poitrine. Je ne suis plus le petit pensionnaire malheureux et loin des siens dans une Bretagne bien trop éloignée de son monde familial. Bien sûr, lorsque j'en parle aujourd'hui, on me réplique :

— *Ça, mon vieux, c'est toi qui l'a voulu. Personne ne t'a forcé à partir.*

Certes. Il n'empêche que j'étais encore bien jeune et que je l'ai vécu. Je sais par expérience que, lorsqu'on souffre, le fait d'être volontaire n'est qu'une très maigre consolation. Je dirai presque au contraire car on a le responsable sous la main. À moins d'être masochiste. En pension, vous rentrez tous les week-ends à la maison. Là, c'était tous les trois mois, pour les congés scolaires. Nous déambulons donc sous la pluie dans les rues d'un Brest méconnaissable. Je suis sidéré de la beauté de cette ville que je ne connaissais que martyre. J'en tombe amoureux et y reviendrai plus tard à plusieurs reprises.

Vers midi nous trouvons le Cercle. C'est un magnifique établissement qui fait hôtel et restaurant et dont le confort en remonterait à bien des établissements civils. Pour une somme modique nous y mangeons fort bien. Les vieux « *chibanis* » qui nous entourent observent du coin d'un œil plus curieux qu'hostile ces deux « *biffins* » bien jeunots, portant des ailes sur la poitrine, et nantis chacun d'une Médaille Militaire et de quelques autres décorations. Nous ne sommes pas mécontents de l'effet produit. C'est un peu l'esprit de corps qui nous anime. Au bar, où nous prenons le café, nous sympathisons avec des marins avec qui nous échangeons des souvenirs d'Algérie. Car à cette époque, beaucoup de militaires de carrière y ont été pour un plus ou moins long séjour. Puis nous nous rendons en bus à l'aéroport où nous attendent les formalités de départ .

À l'heure dite, notre général arrive. Nous comprenons qu'il vient de faire un bon repas et qu'il va bien dormir durant le voyage de retour. Nous embarquons, nous décollons et, les vents venant généralement de l'ouest, deux heures nous suffisent pour rentrer à Saint-Cyr. Il nous en a fallu trois à l'aller. Toujours la pluie, toujours le nuage. Nous perçons la couche nuageuse sur la balise de Rambouillet. La nuit tombe lorsque nous atterrissons aux Mureaux.

Bonne journée professionnellement fructueuse. Sur le plan tourisme, pas mal non plus bien qu'un tantinet humide.



# Drame



*Général Jacques Navelet*

L'épisode le plus dramatique de ma carrière ne m'a pas touché directement. Pourtant, j'y ai été intimement mêlé.

Je me suis souvent plaint auprès du capitaine commandant l'escadrille avions (il y a aussi l'escadrille hélicoptères) de ne pas faire de voyages intéressants. Je suis maintenant qualifié IFR, c'est à dire pilote de *Broussard* (l'un ne va pas sans l'autre). Je sais bien que j'ai mon bureau à m'occuper, mais il me prend parfois des envies d'évasion, surtout aux beaux jours. Et ces envies me prennent d'autant plus que je n'ai que rarement l'occasion de les satisfaire. Je suis un jour convoqué dans le bureau de cet officier qui me dit :

— *Politis, j'ai une bonne nouvelle pour vous. Dimanche, vous partez conduire des gens sur le Mont Blanc. Vous vous posez sur l'altiport, vous les déposez et vous revenez. Ne craignez, rien vous serez en double. Et lundi vous partez en Allemagne conduire le général Navelet (c'est le général qui commande l'ALAT à l'époque). Il va faire la tournée des escadrilles stationnées là-bas pour commenter le tableau d'avancement comme tous les ans. Il y en aura pour facilement une semaine. J'espère que cette fois-ci vous êtes content, non ?*

— *Mon Capitaine, lui répons-je, vous allez dire que j'y mets de la mauvaise volonté, mais je suis témoin à un mariage samedi. J'ai une permission en poche et je ne serai pas là avant mardi ! Je suis absolument navré de rater une occasion pareille, mais c'est la fatalité.*

— *Eh bien ! Allez vous faire voir !*

Nous nous connaissons bien. Nous avons fait moult opérations et détachements ensemble en Algérie, moi comme maréchal-des-logis pilote, lui comme lieutenant observateur.

Effectivement, un cousin m'a demandé d'être témoin à son mariage à Marseille. J'ai demandé une permission de quelques jours à cette occasion et ne reprendrai le travail que mardi.

Ma permission terminée, je rentre à Paris et un collègue du Groupement 103 de Versailles me téléphone dans la journée pour me demander si j'ai des nouvelles du *Broussard* parti en Allemagne. Il aurait dû rentrer la veille au soir et n'a donné aucune nouvelle. Or nous sommes tenus de signaler par téléphone aux Mureaux la moindre défaillance, afin d'éviter des alarmes inutiles. Je lui répons que nous n'avons eu ici aucune nouvelle non plus. Je vais me renseigner et je le tiens au courant. La journée passe. Aucun message n'arrive.

Je connais bien les gens qui sont à bord de cet avion dont je devais être le copilote. Je vais faire ici une exception à la règle que je me suis fixée de ne citer aucun nom. J'ai déjà nommé le général Navelet, et je vais citer les camarades qui ont pris place à bord de cet appareil car, à part un que je ne connais que par oui-dire, je connais fort bien les quatre autres. Il y a, hormis le général, le lieutenant-colonel Chaudessole, le commandant Berlandier, ancien officier du Groupement 103 sous les ordres duquel j'ai servi et avec qui j'ai volé quelques-fois, l'adjudant chef Petit, pilote, un ancien de Chéragas, pilote de *Broussard* expérimenté, que je connais depuis environ huit ans (je l'ai connu sergent-chef) et le sergent-chef Jacquet, mécanicien a qui l'on confiait souvent les commandes lorsqu'on avait d'autre tâche à accomplir, comme par exemple chercher une station radio. Je le connais lui aussi depuis fort longtemps, d'autant mieux qu'aux Bureau des Effectifs, je l'ai comme « *administré* ».

Durant tout le trajet de retour à la maison, ce même soir, cette histoire ne cesse de me tarabuster. J'y pense et j'y repense. Je finis par me persuader que seul un incident technique (il ne fait pas beau du tout dans la région où est censé évoluer le *Broussard*) a gêné les communications et empêché le compte-rendu d'arrivée. J'écoute attentivement les informations du soir à la télévision. Je me souviens encore que c'est Roger Gicquel qui « *officie* » sur la Première Chaîne. C'est avec soulagement que je le vois ranger ses papiers en fin d'émission et souhaiter une bonne soirée aux téléspectateurs. Mais au moment de rendre l'antenne, Gicquel fait une annonce dont la teneur me restera toujours en mémoire :

– *Nous apprenons en dernière minute la mort en service aérien commandé du général de brigade Navelet, commandant l'Aviation Légère de l'armée de Terre.*

Dire avec quel esprit j'entends ces mots est impossible. Je ne veux bien sûr pas y croire. Surtout avec un si bon pilote aux commandes !

Comment cet accident est-il survenu, cela on le sait. L'avion, évoluant dans une couche de brouillard très dense (un nuage épais) a percuté la montagne dans la Forêt Noire. Pourquoi ? Cela est une autre chose. On s'est perdu en conjectures à ce propos. Je n'ai jamais eu connaissance des résultats de l'enquête. Mais j'ai mon opinion. Je vous la livre et elle n'engage absolument que moi. Elle vaut ce qu'elle vaut :

L'avion, en régime IFR vole dans un épais brouillard. Le pilote connaît peu ou prou sa position grâce aux aides radio (les balises VOR) dont j'ai déjà parlé. Arrivé à destination, il commence sa percée en calant sa radio sur la balise radiocompas du terrain (Strasbourg, je crois, mais peu importe). Or les procédures de percée sont étudiées en fonction du relief de l'endroit où vous voulez vous poser. Il existe une fiche de percée pour chaque terrain équipé de moyens IFR à l'atterrissage. Cette fiche montre le tracé de la percée en indiquant très précisément les axes à suivre. Il est effectivement vital de percer dans une vallée, selon un axe bien déterminé. Si l'on s'écarte de cet axe, on rencontre les montagnes et tous les dangers qu'elles représentent. Je rappelle que le pilote était seul pilote à bord. Je pense donc qu'il n'a pas confié les commandes au mécanicien. Il lui a probablement demandé de chercher la balise sur la radio de bord. Ces balises ne s'identifient que grâce au code morse. Ou le mécanicien, non qualifié pour entendre le morse, a confondu deux lettres, ou, et c'est là le plus vraisemblable, il y a eu interférence. Le temps est à l'orage et l'orage interfère beaucoup sur les radiocompas. Donc, croyant percer à Strasbourg (par exemple) dont il avait identifié le signal morse, le pilote, fiche de percée sur les genoux, en suivait scrupuleusement les consignes. Il se trouvait en fait (toujours par exemple) vertical le terrain de Colmar dont le relief est fort différent. À ce moment-là, volant droit dans ce qu'il croyait être une vallée bien dégagée, le *Broussard* a percuté la montagne.

Ceci est mon idée. Je me suis souvent posé la question : si j'avais été à bord ainsi que cela était prévu à l'origine, serais-je mort moi aussi ou aurais-je sélectionné la bonne balise ? Me serais-je aperçu que, malgré la friture vraisemblable de la radio, une mauvaise balise avait été calée ? A ce moment, plus qualifié que le mécanicien, peut être aurais-je pu éviter l'accident en prenant tout mon temps pour m'aligner sur une bonne fréquence pendant que le pilote s'occupait de la tenue de la machine. L'accident aurait-il pu être ainsi évité ? Evidemment, une interférence est pratiquement impossible à déceler. Vous croyez être sur la bonne fréquence, mais en réalité vous entendez une autre station, ou au contraire vous entendez le bon signal, celui de la station que vous cherchez mais vous avez une mauvaise indication de l'aiguille. Elle peut indiquer un orage, par exemple.

La vie est quand même une drôle de chose. Comment ne pas croire à la fatalité qui fait que si votre jour n'est pas arrivé, si votre heure n'a pas sonné, tout peut s'écrouler autour de vous, il ne vous arrivera rien ! J'étais témoin au mariage de ce que cousin que j'aime beaucoup, certes, mais que je ne vois pratiquement jamais. Je ne l'ai jamais assidûment fréquenté. D'ailleurs il habite Marseille, moi Paris. Mon frère en revanche le fréquentait pas mal à l'époque. Je me suis toujours demandé pourquoi m'avoir choisi moi comme témoin et pas lui ? Est-ce bien lui qui m'a choisi ou le destin ? En attendant, ce mariage m'a probablement sauvé la vie.

Deux ou trois jours plus tard, les corps des malheureux aviateurs sont rapatriés sur Paris. Une veillée funèbre est organisée sur l'héliport d'Issy-les-Moulineaux où se trouve alors le commandement de l'ALAT. Les pilotes de la base doivent monter une heure de garde d'honneur au pied des cinq cercueils. Chaque victime est représentée par un militaire de grade équivalent en tenue de cérémonie (gants blancs, cravate noire, képi, décorations en pendant) montant une garde d'une heure au pied de son cercueil. Le général est représenté par un officier supérieur. Nous montons chacun une heure de garde, celle-ci dure toute la nuit. Les cercueils sont recouverts du drapeau national et les décorations de chacun sont épinglées sur un coussin de velours. Un éclairage extrêmement tamisé et un environnement discrètement fleuri rendent cette cérémonie plus émouvante encore.

Vingt deux ou vingt trois ans plus tard, travaillant pour la Bundeswehr, l'armée allemande, j'eus l'occasion de pénétrer dans une caserne française de Freiburg (RFA), près de Colmar. Quel ne fut pas mon étonnement et mon émotion de tomber en arrêt sur la plaque commémorative de cet accident trônant en place d'honneur sur la place d'armes du quartier. Les noms du malheureux équipage y figuraient et parmi tous ceux qui étaient présents dans cette enceinte, il ne fait aucun doute que j'étais le seul pour qui elle représentait quelque chose de vraiment concret.





*La stèle du général Navelet à l'ESALAT de Dax*

# Tour de France

Le douze juin soixante huit, nous convoyons à deux un *Broussard* à Reims. Une heure et vingt minutes de vol nous suffisent et nous arrivons tôt à destination. Cet avion, destiné à l'École d'Application de l'ALAT (l'EAALAT) pour l'entraînement IFR au Luc, doit se faire équiper du système VOR. Nous passons la matinée à flâner parmi les Cessna de tout acabits, splendides machines toutes neuves qui viennent d'être montées directement sur le terrain de la maison Reims Aviation. C'est là qu'arrivent en caisse, directement des Etats-Unis, ces magnifiques avions aux vocations universelles. Il y en a de toutes sortes. Les bimoteurs avec les deux moteurs en ligne, l'un poussant, l'autre tractant (les *Push-Pull*), les 172 et 182 qui iront équiper nos aéro-clubs, d'autres pour les voyages d'affaires, d'autres encore pour les travaux agricoles. Il y en a des dizaines flambant neuf et scintillant de leur carlingue encore vierge de toute inscription et décoration alignés comme à la parade. Cela me fait penser à ces champs immenses emplis d'avions de guerre protégés par leur cocon de plastique sous le soleil torride d'Arizona, que je vis lors de mon voyage panaméricain en janvier 1956. Mais il s'agissait là d'avions à la retraite ou plus ou moins en réserve pour une réutilisation éventuelle. Ici, mis à part un vol de réception à leur sortie d'usine, ces avions n'ont jamais volé.

La matinée se passe en « *lèche avions* » et vers onze heures trente, un pilote vient nous trouver pour nous convier au vol de réception. Il s'agit de nous présenter le VOR que l'on vient d'installer afin que nous constatons qu'il marche correctement. Nous faisons un vol d'une vingtaine de minutes à l'issue duquel le pilote nous annonce qu'il nous invite à manger. Nous sommes les invités de la maison Fenwick. Nous nous laissons faire, d'autant que la région est assez réputée pour la gastronomie. Notre amphitryon nous prie de prendre place dans son véhicule personnel et il nous conduit sur la montagne de Reims. Il nous fait entrer dans un restaurant qui fleure bon la cuisine du terroir. C'est un établissement gastronomique assez coté et nous sommes en peu gênés de pénétrer dans ce sanctuaire en combinaison de vol. Mais nous n'avons pas prévu le coup et n'avons rien d'autre à nous mettre ! Notre hôte nous assure que cela n'a aucune espèce d'importance: nous ne sommes pas dimanche et il ne traite en semaine que les repas d'affaires. Au demeurant, il a l'habitude de recevoir des équipages dans cette tenue. Il nous place dans un coin discret où nous serons tranquilles et nous sacrifions à Lucullus. Après avoir dégusté un délicieux champagne de rigueur, je me régale du plus fameux coq au vin que j'aie jamais mangé. Je ne crois pas en avoir non plus mangé de meilleur depuis. Ces agapes finies, nous rentrons au terrain. Après de chaleureux remerciements, nous montons dans notre avion et mettons le cap sur Valence où nous avons du courrier à remettre. Le voyage, effectué sous un soleil magnifique, est un enchantement. Nous survolons pratiquement tout le temps l'autoroute du Sud. C'est encore ce qu'il y a de mieux pour naviguer sans fatigue. Au reste, il faudrait être particulièrement compliqué pour passer ailleurs alors que cette route est la ligne droite absolue. Après Lyon que nous contournons par un large crochet pour éviter les importants aérodromes qui s'y trouvent, nous survolons le Rhône. Il faudrait être aveugle pour se perdre et même un élève-pilote qui n'aurait que dix heures de vol ne pourrait pas s'égarer. C'est du tourisme d'un bout à l'autre. Deux heures trente pour nous rendre à Valence où une bière bien fraîche est la bienvenue. Une heure dix plus tard, nous nous posons au Luc pour une nuit de repos bien mérité.

Le lendemain matin, un *Broussard* vient nous chercher. Nous ne rentrerons cependant pas tout de suite. Nous devons porter du courrier à Aix-les-Milles (le terrain d'Aix en Provence) et à Toulouse. Ce « *Broussard de servitude* » est parti le matin même des Mureaux. Il a pour mission de

ramasser les équipages convoyeurs (nous avons des homologues à Bordeaux) et transporter du courrier destiné à diverses unités ALAT ou états-majors locaux. Nous sommes au début du mois de juin de cette année si perturbée. Les communications postales ne marchent pas encore très bien et le commandement profite de ce voyage pour nous confier le courrier urgent ou confidentiel. Nous allons faire un tour de France aérien. Nous partons donc sur Aix, puis sur Toulouse où nous arrivons après trois heures cinq de vol. Le petit terrain de Lasbordes nous accueille. C'est là que se trouve le Groupement 104, équivalent régional de notre Groupement 103 de Versailles. C'est de ce terrain que j'ai mis trois jours pour rentrer à Buc, cinq ans plus tôt. Là, bien que nous ne pilotions pas, nos heures de vol nous sont comptées, et nous pouvons nous laisser aller à admirer un paysage qui nous ravit. Aucune autre préoccupation que celle de se laisser transporter, cela fait du bien de temps en temps. Le quatorze, c'est le départ pour Bordeaux. Nous fuyons comme la peste les gros terrains, comme Franczal pour Toulouse ou Mérignac pour Bordeaux. De même qu'à Toulouse nous nous étions posés à Lasbordes, à Bordeaux nous nous posons sur le petit terrain du camp de Souge. C'est un terrain qui ne sert que pour les rares posers d'avions de passage. Je ne sais même pas s'il existe des avions basés sur les lieux. Nous prenons nos quartiers d'une nuit sur le camp et le jour suivant nous sommes fins prêts pour attaquer la dernière partie de notre voyage. Quelle n'est pas notre surprise en mettant le nez dehors de voir qu'un épais brouillard a envahi le terrain. Non seulement on ne voit pas les basses branches des pins, mais on ne voit pas non plus le bout de la piste. Le décollage, si décollage il y a, devra se faire impérativement aux instruments. La visibilité doit être d'environ cinquante à quatre-vingts mètres. La veille, le soleil brillait si fort que nous nous frottons les yeux à plusieurs reprises avant de nous rendre à l'évidence: le ciel est bouché à cent pour cent, huit huitièmes ainsi que nous l'évaluons en aéronautique. Le petit déjeuner avalé, nous nous demandons ce que nous allons bien pouvoir faire. D'autant que la perspective de passer la journée à Souge ne nous sourit pas tellement. Non que j'aie quelque chose de personnel contre ce village, mais le tourisme y est plutôt réduit à sa plus simple expression ! Après tout, nous sommes six pilotes qualifiés IFR. En nous concertant tous, il doit en sortir quelque chose de positif. La majorité l'emportera. Le pour et le contre ayant été mûrement pesés et réfléchis, nous optons pour le décollage. Après tout le sol est plat, et il l'est sur des kilomètres et des kilomètres. Le plein est fait. Nous avons plus de quatre heures d'autonomie. Nous avons le temps de voir venir. Nous pourrions toujours éventuellement nous dérouter par la suite sur un terrain plus dégagé ou sur la mer. Donc nous embarquons, soulagés d'avoir choisi cette solution, et de toute façon heureux de nous replonger dans l'action. Le pilote aligne l'avion du plus loin qu'il le peut, rognant peut-être un peu sur le seuil de piste. Il fait ses vérifications avant vol et met les gaz. L'avion roule, décolle et, Ô ravissement ! à peine a-t-il quitté le sol et pénétré dans la couche qu'il émerge aussitôt sous un soleil de plomb ! Non seulement nous sommes en plein soleil, mais nous voyons même la cime des pins émerger d'une couche opalescente qui nous cache le sol. La couche nuageuse ne faisait pas plus d'un à deux mètres ! Dire que nous avons failli passer plusieurs heures sous la couche en attendant qu'elle se lève ! Ne dit-on pas que la fortune sourit aux audacieux ?

Vers onze heures nous faisons les pleins à Poitiers (celui de l'avion et ceux de l'équipage) et nous posons les roues en douceur vers quinze heures aux Mureaux. Que voilà un beau voyage, hélas trop court comme tous les beaux voyages.



# Épilogue

En me portant volontaire pour suivre le stage IFR du Luc en 1965, je rempliais tacitement pour un certain nombre d'années (je ne sais plus combien). C'était le prix à payer pour le stage. On ne paye pas en argent, dans l'Armée, mais en années de présence. Non seulement ce n'est pas plus mal qu'autrement, mais de plus, cela assure un maintien au service d'autant de temps. On fait souscrire à un engagé, un nouveau contrat à l'issue du stage. Dans mon cas, étant SOC (sous-officier de carrière), c'est sur parole que je me rengageais. Il y a deux sortes de sous-officiers: les engagés et les SOC. Comme leur nom l'indique, les engagés souscrivent périodiquement un rengagement à l'issue du précédent. Le risque, surtout en période de chômage, c'est que le rengagement ne soit pas accepté. Il faut quinze ans et six mois pour acquérir les droits à pension de retraite pour un sous-officier. C'est triste de se voir refuser un rengagement au bout de douze ans, par exemple. Pour les stages dont le « *prix* » varie (deux ans, trois ans), on signe un rengagement complémentaire permettant d'accomplir le temps de service requis pour les rentabiliser. Le statut du SOC est différent. Pour appartenir au corps des SOC, une demande doit être adressée au ministre des Armées. Lorsque sa demande est acceptée, le sous-officier concerné n'a plus de rengagement à souscrire. Il reste dans l'Armée jusqu'à ce qu'il demande à « *faire valoir ses droits à pension de retraite* », selon la formule consacrée, ou jusqu'à la limite d'âge de son grade, ou, mais c'est plus rare, jusqu'à un dégageant des cadres. Je ne parle pas de la faute grave, comme dans le civil. C'est en somme une titularisation. Et de même que la demande d'admission dans le corps des SOC se fait par lettre adressée au ministre, la demande de mise à la retraite suit la même voie. En cas de stage, on sait qu'on a tant de temps de service à effectuer à l'issue de celui-ci. D'ailleurs, en temps utile, le bureau des Effectifs vérifie que toutes les conditions sont remplies.

Le pilotage est donc pour moi compromis malgré ma qualification IFR. J'ai eu la maladresse de me montrer compétent dans mes fonctions administratives. Aussi me gardera-t-on jalousement dans un bureau jusqu'à la fin de ma carrière. Ce qui illustre parfaitement le vieil adage militaire qui dit que « *n'importe qui étant bon à n'importe quoi, on peut le prendre n'importe quand pour le mettre n'importe où* ». J'envie ce camarade qui a eu le culot, affecté dans un bureau lui aussi, de ne faire que de grossières bêtises. Il s'en est tiré avec quinze jours d'arrêts et fut immédiatement muté dans une escadrille où il coula des jours heureux jusqu'à son départ, ne faisant autre chose que voler. Mais il faut l'avoir, ce culot. Je ne l'ai jamais eu.

Comprenant donc que je ne serai plus jamais pilote à plein temps, dans une escadrille, mais tiraillé à hue et à dia entre ma nostalgie des grands espaces et l'horizon borné par les quatre murs de mon travail administratif, je n'ai plus qu'une envie, c'est d'aller tenter ma chance dans le civil et voir si c'est vraiment plus difficile que dans l'Armée. Etant moralement délivré de ma contrainte de temps à effectuer à l'issue du stage, je fais ma demande de mise à la retraite pour compter du mois de février 1969. Il est certain qu'affecté dans une escadrille, je serais resté le plus longtemps possible. Car ce n'est pas dans le secteur civil qu'en dépit de mes illusions (vite déçues) je revolerais. Sauf à mes frais en aéro-club, bien sûr. Ce que je ferai pendant vingt ans. Mais d'abord cela coûte cher. Et puis ce ne sera jamais le même travail. Les brevets militaires n'ont pas d'équivalence dans l'aéronautique civile, ne fut-ce que pour faire de l'épandage dans les champs, tirer des banderoles sur les plages, ou faire des cartes postales. Il faut tout recommencer à zéro, tant les cours théoriques au sol que les cours pratiques en l'air. Je n'en aurai ni le temps, ni le courage, ni les fonds. Il en avait pourtant été question pendant un temps, de cette équivalence. Ou alors j'aurai mal compris.

Cette page aurait pu s'appeler de mille façons différentes. Car ce chapitre clôt vingt deux années de ma vie. J'aurais tout aussi bien pu l'appeler « *la Quille, la Retraite, l'Aboutissement, Terminus, Démission, Envie de changement ou plus prosaïquement Fin* ». Au fait, savez-vous pourquoi on appelle « *la Quille* » la libération de l'Armée ? Le *Petit Larousse Illustré* répond laconiquement « *Libération, en argot militaire* ». Mais cela n'explique pas l'origine du mot. Nous pouvons nous permettre une digression, maintenant que nous touchons au terme de notre récit. La *Quille* était tout simplement le nom du bateau qui venait chercher à Cayenne les bagnards ayant purgé leur peine. Et chacun attendait « *La Quille* » avec l'impatience que l'on devine.

Si l'Armée n'est quand même pas le bagne, tant s'en faut, la libération représente tout de même un changement radical de mode de vie. Pour ce qui me concerne, j'ai revêtu mon premier uniforme à l'âge de quatorze ans et longtemps j'ai eu l'habitude de réagir à une sonnerie de clairon sans avoir à réfléchir. Réaction purement pavlovienne. La sonnerie de « *La soupe* » me faisait saliver (il n'y avait cependant souvent pas de quoi, aux Pupilles), l'« *extinction des feux* » m'alourdissait les paupières, et l'appel des permissionnaires me faisait accourir au poste de garde pour l'inspection de sortie. Tributaires d'un horaire fixe et strict pour les rassemblements, pour les repas, pour l'extinction des lumières, pour le branle-bas du matin, nous faisons tout cela sans réfléchir. Nous n'étions plus des individus mais une masse qui devait agir comme un seul homme. Plus tard cela s'est tassé. Sur les bases aériennes je n'ai jamais entendu de clairon. Et on y mangeait bien, que ce fut dans l'armée de l'Air ou dans l'armée de Terre. Dans le civil on trouve parfois des contraintes plus dures que sous l'uniforme. On est livré à soi-même et ce n'est pas amusant tous les jours. Si, au début, peut-être. Mais lorsque comme moi on n'a pas appris, depuis sa plus tendre enfance à être un peu indépendant, il est très difficile d'y parvenir une fois adulte ! On dit qu'il est dangereux pour lui de lâcher dans la nature à l'âge adulte un animal sauvage élevé au biberon. Car il n'a pas appris à chasser pour se nourrir, à se trouver un gîte, à s'assumer. Pour un humain, c'est la même chose. Il ne faut pas tuer l'initiative dès le berceau.

Mais c'est égal. Malgré un départ difficile, j'aurai passé un sacré bon temps dans l'Armée !

# Sigles

AA.ALAT : Amicale des anciens de l'ALAT  
AFN : Afrique du Nord  
ALAT : Aviation légère de l'Armée de Terre  
ALOA : Aviation légère d'observation d'Artillerie  
CEMPN : Centre d'expertise médicale du personnel navigant  
CISALAT : Centre d'instruction de l'ALAT  
COMALAT : Commandement de l'ALAT  
CPAP : Certificat d'aptitude au pilotage  
CRALAT : Compagnie de réparation de l'ALAT  
DZ : *Dropping zone* (zone de largage ou de poser)  
ERGM : Établissement de réserve générale du Matériel  
EALAT : École d'application de l'ALAT  
ESALAT : École de spécialisation de l'ALAT  
FLN : Front de libération nationale  
GALAT : Groupement ALAT  
GCA : *Ground-controlled approach* (approche contrôlée par radar)  
HF : *High frequency* (poste de radio)  
HLL : Hors la loi  
IFR : *Instrument flight rule* (vol aux instruments)  
MdL : Maréchal des logis  
OAS : Organisation armée secrète  
OPS : Opérations  
ORSA : Officier de réserve en situation d'activité  
PC : Poste de commandement  
RAV : Reconnaissance à vue  
SOC : Sous-officier de carrière  
VFR : *Visual flight rules* (vol à vue)  
VHF : *Very high frequency* (poste de radio)  
VOR : *Very high frequency Omnidirectional Range* (système de radionavigation)  
ZNA : Zone Nord Alger