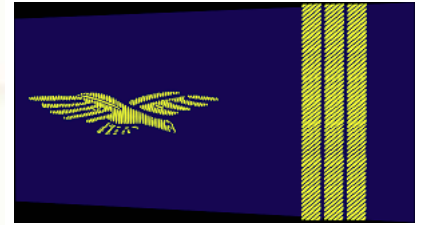


Il était une fois l'aventure



Pierre Charade

Mise en page par Pierre Jarrige

Prologue

Je suis né en 1932 de parents belges à Woluwe-Saint-Lambert, commune située au sud-est de Bruxelles-capitale.

J'ai eu une enfance heureuse et insouciante, en particulier dans un pensionnat établit dans une forêt à quelques kilomètres de la frontière néerlandaise. J'étais là lors de l'invasion allemande le 10 mai 1940. La direction de l'établissement à alors demandé aux parents de récupérer leurs enfants. C'est ce jour là que ma vie a basculé.

Les photos de ce document sont de : ARDHAN, Yves Augagneur, André Bagard, Robert Baleux, Armand Baverel, Pierre Binet, Michel Boinot, Serge Chaminade, Pierre Charade, Sébastien Guillemin, Charles Haas, François Jubert, Jen Laugier, Jean-Claude Lemaître, Claude Loustau, François Malnoy, Joh Mariassouce, Bernard Mayer, Gilbert Millas, Jean-Claude Minouflet, Éric Moreau, Daniel Perrin, Hugues Peys, Jean-Pierre Roure, Philippe Salles, Pierre Samin, Service Historique de la Défense et Bernard Thévenet.

Insignes : traditions-air.fr



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

Septembre 2019

ISBN 979-10-97541-12-5

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

Prologue

De Bruxelles à Aubignan en passant par la Bretagne 1

D'Aubignan au Havre en passant par le Puy-de-Dôme ... 2

Le pas qui engage

Découverte de l'Armée

Découverte de l'Avion

Les préparatifs de départ

Du Havre à Aubignan en passant par les États-Unis 10

Souvenirs de voyage

Les agités du *Basic training*

Vive l'*Advanced trainig* !

Pilote de chasse

D'Aubignan à Boufarik en passant par Meknès 36

La 5^{ème} Escadre de Chasse

L'École de Chasse de Meknès

Pilote d'hélicoptère

Boufarik

De Boufarik à Colomb-Béchar en passant par Marrakech . 54

Marrakech

Colomb-Béchar

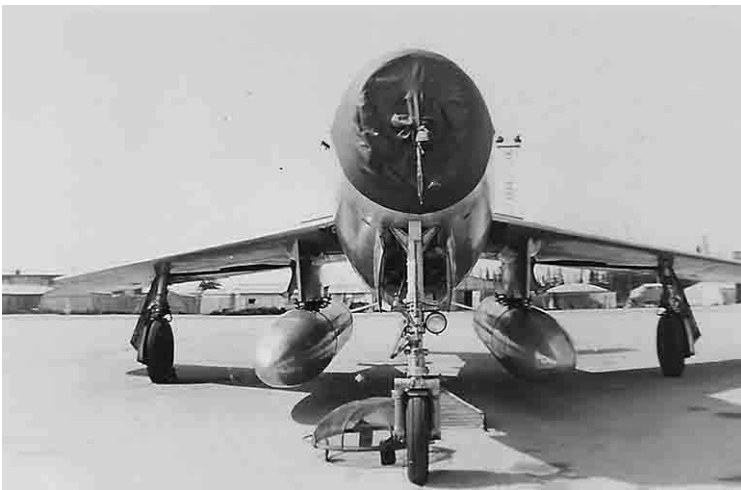
De Colomb-Béchar à Monteux en passant par Cognac 70

Oran

Cognac

Base aérienne 943 à Roquebrune-cap-Martin

Épilogue



De Bruxelles à Aubignan en passant par la Bretagne

Mon Père étant mobilisé en tant que médecin réserviste, ma Mère ne conduisant pas, c'est à un ami (appelé Gi) que mes Parents ont demandé de nous évacuer vers la France.

Gi avait vécu sur une île en Bretagne chez son oncle et c'est là qu'il veut nous mener. Mais l'oncle a vendu son île et habite sur la presqu'île de Guilben, à coté de Paimpol. Après un court séjour en Bretagne, l'occupant nous a obligé à rentrer chez nous où nous avons passé la durée du conflit. Pendant cette période, Gi et mon Père ont fait de la résistance, l'un armée l'autre en soignant les blessés.

A la fin de l'occupation mes Parents ont divorcé et ma Mère a voulu retourner sur la presqu'île de Guilben en Bretagne. Grâce à son affiliation aux FFI, Gi nous a fait entrer en France sans autorisation ni papiers officiels et nous sommes retournés chez l'oncle.

L'année scolaire allait reprendre et ma Mère s'est inquiétée d'un collège où me mettre. Après quelques recherches elle a trouvé un petit séminaire où je serais pensionnaire. J'ai refusé catégoriquement, j'avais déjà quatre ans d'expérience de 1936 à 1940.

Le brave oncle nous a proposé alors de nous rendre à Carpentras où sa belle-sœur était disposée à nous héberger, ce qui fut fait tandis que moi j'entrais au collège sur place.

Cherchant un logement dans les environs pour que je reste au collège, ils ont acheté une maison en cours de construction à Aubignan (*Sans Souci*). À partir de là, la vie est devenue très dure car je devais aider aux travaux tout en allant à vélo au collège situé à quatre kilomètres .

En grandissant j'ai de plus en plus de mal à m'entendre avec l'ami Gi, mes résultats scolaires s'en ressentent et en mai 1951, je décide de quitter la maison. Je me rends à la Gendarmerie de Carpentras pour signer un engagement pour aller en Indochine que je crois un refuge, mais je suis refoulé comme étranger et mineur.

Le gendarme qui m'a reçu fait part de ma visite au commandant de la brigade (il connaissait notre Ami) et c'est ainsi que ma mère est convoquée à la Gendarmerie, moi qui croyais partir en catimini, je suis coincé ! Devant ma détermination à partir, ce militaire trouve des solutions : d'abord devenir français pour éviter la Légion Étrangère, me faire émanciper (la majorité est à 21 ans en ce temps-là) et enfin choisir un métier pour avoir un avenir décent.

Durant notre installation à Aubignan, nous avons réussi à acheter un poste récepteur radio à ondes courtes et je me passionnais pour le morse et les radios amateurs (je me souviens aussi des récits de l'oncle Fredy radio-navigant à la SABENA), j'ai donc déclaré que je serais radio dans l'armée. J'apprends alors que le manipulateur porte son poste en plus de son sac et que c'est très dur : exit l'armée de terre ! Restent la Marine et l'Aviation. Mais je n'aime pas les fonds marins, qu'à cela ne tienne, je serai aviateur.

D'Aubignan au Havre en passant par le Puy-de-Dôme

Le pas qui engage.

J'obtiens la nationalité française, en partie grâce à l'intervention de l'oncle breton auprès du maire de Kerity qui arrange un peu ma date d'entrée en France (cinq ans de séjour sont nécessaires), ma Mère m'émancipe et je dépose une demande d'engagement de radio-navigant à la Gendarmerie de Carpentras.

L'armée de l'Air est apparemment pressée et je suis convoqué à l'hôpital militaire d'Avignon pour passer la visite médicale d'incorporation (conseil de révision) qui me paraît une simple formalité, à la suite de quoi je dois me rendre au CEMPN à la caserne Forbin d'Aix-en-Provence. Il faut se présenter la veille de l'examen et cela dure une journée entière. Je fais à cette occasion vraiment connaissance avec l'Armée.

Cette caserne est une antiquité qui ne sert à loger que des passagers et, après m'avoir fourni un *sac à viande* et une couverture, le militaire qui me reçoit m'indique la sortie pour aller manger en précisant que je dois être rentré pour 21 heures dernier délai et que demain je n'aurai pas besoin de petit déjeuner car la visite se fait à jeun. Après un rapide repas en ville, je me rends dans le bâtiment-dortoir dont le rez-de-chaussée est constitué de bureaux déserts et, en cherchant un lit disponible, je découvre les toilettes en remontant le courant d'eau qui descend les escaliers, ça promet ! Il y a deux étages de chambrées de part et d'autre d'un long couloir et une vingtaine de lits dans chaque pièce. Je me place loin des toilettes car il n'y a pas que l'eau qui indique leur emplacement. Le lendemain, en parlant avec les autres candidats, j'apprendrai que, civil, je pouvais coucher en ville, eux avaient tous visité le bâtiment avant mon arrivée et c'est pour cette raison qu'il était vide. Mais, quand la veille au soir, Gi m'a déposé devant le poste de garde, il n'en avait pas été question :

- *Tu veux être militaire, tu dois donc te débrouiller avec les militaires et, vas-y.*

Sur ce, il est rentré à Aubignan. Le bâtiment du CEMPN, lui, est flambant neuf et sent la clinique de luxe. Après une série d'examens pratiqués par des infirmiers à l'aide d'un tas d'appareils plus rébarbatifs les uns que les autres, il y a le passage chez un médecin par organe puis le final chez le médecin-chef qui décide de me déclarer : *profil pilote, norme USA.*

Quelques jours plus tard je reçois une convocation pour passer des tests psychotechniques à la caserne des Petites Écuries de Versailles, juste en face du château. Le couchage militaire n'est pas trop mauvais, bien que très vieux aussi, mais les repas sont sortis de cuisines roulantes dans la cour, servis dans des gamelles usagées et il faut manger debout en tenant à la fois le quart de gros rouge (je ne bois jamais de vin), le pain de munition (fabriqué à la manutention par les soldats du Train) et la fourchette, puis faire la plonge, tout cela en costume civil pour les volontaires et sous les quolibets des appelés du contingent qui se moquent des engagés ! Heureusement ça n'a duré que deux jours. Ces tests sont destinés à vérifier si le candidat est capable de faire plusieurs choses différentes à la fois : regarder quelque part pendant que chaque main fait autre chose et les pieds également, le tout en répondant à des questions qui n'ont rien à voir avec ce qui se passe par ailleurs. C'est assez déroutant, mais amusant comme un jeu et j'y réussis.

Le retour à Aubignan est triomphal, les copains du collège veulent tous entendre mes aventures, bref, je me sens dans la peau d'un héros. Mon amie Jeannine est à Cavaillon et je lui écris tout ce que j'ai passé. Encore quelques jours d'attente et je suis convoqué au Commissariat des Bases à Marseille pour signer un engagement de cinq ans.

jeunes gens

DE 18 A 26 ANS

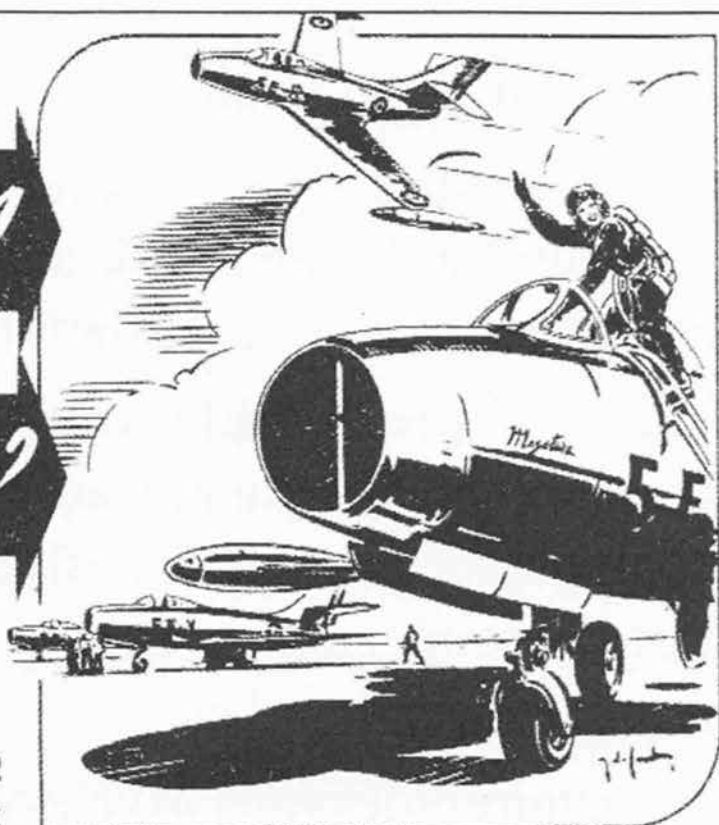
pourquoi pas vous?

vous pouvez être :

**PILOTES - RADIOS
NAVIGATEURS**

CONCOURS des 11 et 12 JANVIER 1952

Limite des inscriptions : 9 JANVIER 1952



*répondre à
l'appel de*

L'ARMÉE DE L'AIR

LES NOUVELLES CONDITIONS DU CONCOURS PERMETTENT DE VOUS SÉLECTIONNER SUR DES CONNAISSANCES DE BASE USUELLES ET DES RÉFLEXES INTELLECTUELS ET PHYSIQUES D'UN HAUT STANDARD.

**VOUS SEREZ JUGÉS SUR CE QUE VOUS VALEZ
BEAUCOUP PLUS QUE SUR CE QUE VOUS SAVEZ.**

VOTRE ENTRAÎNEMENT S'EFFECTUERA EN FRANCE, EN AFRIQUE DU NORD, AU CANADA, OU AUX ÉTATS-UNIS.

VOUS PERCEVREZ une PRIME d'ENGAGEMENT de 78.000 F.

Vous n'avez même pas besoin de passer ce concours si vous avez les titres qui vous permettent d'être admis directement au recrutement permanent (ouvert toute l'année).

TOUS RENSEIGNEMENTS à : LECOUBE 84-63 (ligne dir.)
ou à la Base aérienne la plus proche.

POUR TOUTS RENSEIGNEMENTS
DÉCOUPEZ CE BULLETIN ET ENVOYEZ-LE AU
SÉCRÉTARIAT D'ÉTAT A L'AIR
- Service Information -
26, BOULEVARD VICTOR - PARIS - 15^e

NOM

ADRESSE

AGE

PROFESSION

DIPLOMES

Constellation

HAVAS

Fort des expériences précédentes, je pars avec une petite valise et bien m'en prend car, dès la signature, je suis militaire et mon ordre de mission m'enjoint de me rendre sans délai à la Base aérienne 116 de Clermont-Ferrand située à Aulnat. Encore bien naïf (en fait j'aurais pu rentrer à la maison car personne ne m'attendait à Aulnat), j'expédie un télégramme à Aubignan pour les prévenir et je prends dare-dare le premier train, c'est le jeudi 21 juin 1951, premier jour de ma carrière militaire.

Découverte de l'Armée



Le voyage est pénible, dix heures de trajet, je débarque à Clermont à une heure du matin et la patrouille de service à la gare (armée de Terre) accepte juste de m'indiquer la route pour me rendre à la Base aérienne à pied. Deux heures après, je me présente au chef de poste qui m'engueule parce qu'un autre engagé s'est présenté une heure avant moi et que je le dérange une deuxième fois. Du coup, il me fait coucher sur la planche avec les soldats de la garde, alors que mon prédécesseur est déjà installé dans une chambrée. Réveillé par le clairon à 6 heures du matin, je prends le casse-croûte avec la garde et suis dirigé vers les services administratifs qui n'ouvrent qu'à 8 heures. Là je retrouve d'autres élèves-pilotes en civil et en tenue arrivés après la fermeture des bureaux la veille et nous faisons connaissance.

Après quelques formalités administratives, nous sommes prévenus qu'il est impossible de nous habiller car le DAEU 6 vient de partir pour les USA et les vêtements ne sont pas encore prêts, ceci nous laisse supposer que nous ferons partie du Détachement Air aux États-Unis N° 7. Regroupés sous les ordres du plus ancien dans le grade le plus élevé (un sergent-chef) nous partons à pied pour le Camp Nord, la valise dans une main, un sac à viande et une couverture sous le bras, des gamelles, quart et couverts dans l'autre main : 30 minutes de marche !

Nous trouvons un ensemble de baraques légères groupées autour d'un bassin plein d'eau et d'un mât de drapeau, loin de toute habitation semble-t-il, mais à côté d'une route et d'une voie ferrée. Je découvrirai rapidement qu'il y a quand même une maison de garde-barrière pas loin qui sera très utile plus tard. N'étant pas encore nombreux, nous sommes installés dans une seule baraque avec ceux arrivés les jours précédents et la visite des lieux commence, il n'y a pas de douches (une fois par semaine nous irons à pied à la base pour nous doucher), pour se laver il y a au milieu d'une pièce une auge de plusieurs mètres de long avec un tuyau percé de trous au dessus et un seul robinet général, des morceaux de miroirs sur les murs et quelques clous, les WC sont à la turc avec demi porte, beaucoup de vitres manquent et les portes ne ferment pas (cela permet l'aération !). Il paraît que c'est l'état dans lequel les soldats allemands ont laissé le camp à leur départ en 1944.

À l'heure du repas, un camion apporte des conteneurs isothermes d'une nourriture pas très appétissante et emmène les sous-officiers au mess de la base principale, sauf un qui est chargé

de notre encadrement et qui râle. Les anciens du camp (entre chaque départ pour les écoles, de nouveaux élèves arrivent, le camp n'est jamais vide) nous montrent l'usage du matériel, chacun puise dans les conteneurs et va au réfectoire pour manger. Après quoi, une *corvée* est désignée pour laver les récipients, la table et le réfectoire, tout cela en costume civil pour la plupart des gars ! Le camion ramène les sous-officiers et reprend les conteneurs, ce sera comme ça à chaque repas. Il n'y a évidemment ni savon, ni torchon et le gras (si, si : il y en a !) est enlevé en frottant avec du sable ou de la terre, sans caillou de préférence.

Nous avons tellement faim après quelques jours de ce régime que nous décidons de nous nourrir par nous-mêmes. Dès que l'encadrement est parti, nous sortons du camp (pas par le poste de garde) et nous allons dans les champs alentour avec des musettes pour récolter des légumes et même traire des vaches. Que c'était bon ces soupes de légumes au lait ! Mais un soir a été de trop, le colonel a reçu des plaintes d'agriculteurs et il a fallu aller beaucoup plus loin du camp avec bien des risques et de la fatigue, ce qui a amené petit à petit le manque de volontaires et la fin des bonnes soupes au lait avant de s'endormir.

Ce premier week-end est mortel, les sous-offs sortent librement, les soldats anciens se sont fait faire une permission de sortie avant notre arrivée et les *en civil* sont consignés par manque d'uniforme. Mais les péquenots découvrent un poste de garde avec une sentinelle en arme devant une barrière donnant sur une petite route et les anciens nous prédisent de bonnes heures de garde dès que nous serons instruits au maniement d'arme, car les gars du poste sont des élèves pilotes comme nous, pas de gaspillage de personnel !

Dès le lundi les choses sérieuses commencent, ce n'est pas parce que nous n'avons pas d'uniforme qu'il ne faut pas apprendre à marcher au pas, assister aux couleurs et apprendre le règlement que des gradés nous serinent, sans livre bien sur.

Les arrivées se multiplient, plusieurs baraques sont occupées et au bout de deux semaines, à l'occasion de la douche hebdomadaire et communautaire, nous passons au magasin d'habillement. Les pièces d'uniforme ont toutes les nuances de bleu et de style, il manque des boutons (*veux pas le savoir, débrouillez vous*), il manque des clous aux semelles (*allez voir le cordonnier*), les sous-vêtements ont connus des jours meilleurs, comme les chaussettes, mais cela ne se verra pas, le savon est de Marseille, il est difficile de différencier les mouchoirs des serviettes de toilette, bref c'est l'armée de Bourbaki !

Après cela, obligation est faite de remettre sa valise et tous les vêtements civils au magasin. Là, les anciens nous font une fleur, rendez les valises bouclées et gardez en planque les vêtements civils, ça peut toujours servir ! Deuxième fleur, ils nous apprennent que, moyennant finances, la femme du garde-barrière accepte de laver, de repasser et de garder les effets civils qui seront à notre disposition dans la guérite du mécanisme, attachés par une ficelle avec notre nom.

L'instruction militaire est prioritaire et elle est faite par les élèves pilotes sous-officiers, puis arrive un professeur d'anglais qui n'a pas voulu faire les EOR et se retrouve soldat de deuxième classe, c'est au cours de tests de langue avec lui que je suis distingué et nommé répétiteur d'anglais ! Il y a de plus en plus d'élèves et le pauvre a énormément de travail, d'autant plus que certains ne veulent pas aller aux USA et font la mauvaise tête (on nous annonce un an sans rentrer à la maison et quelques uns sont mariés et ont des enfants).

Et fin du fin, l'administration découvre sur différentes bases des appelés venus des États-Unis pour exécuter leurs obligations militaires en France (nés en France ou de parents français) et les affecte chez nous pour parfaire notre accent et nous raconter la vie à l'américaine. En fait, ils nous raconteront surtout leurs mauvais tours et la façon de draguer les filles, mais leurs histoires

nous intéressent tellement que nous apprendrons non pas à parler mais à comprendre le slang, ce qui n'est pas mauvais pour débarquer là-bas !

Après trois semaines d'instruction, les bleus prennent la garde et personne n'essaye plus de franchir la barrière de nuit (mais il existe d'autres endroits pour sortir) car on ne connaît pas leurs réactions. Pour ma part, je me rassure en manœuvrant la culasse du fusil au moindre bruit, mais en me gardant bien d'y mettre une balle (il y en a six dans ma poche et je n'ai encore jamais tiré au fusil MAS 36, cela ne se produira jamais en 15 ans de service). C'est en faisant cette manœuvre une nuit que je fais peur à l'officier de garde venu en inspection, il me fera classer *dangereux* ! Je ne prendrai plus la garde de nuit, mais seulement planton de jour sans arme.

Et puis miracle, j'obtiens une permission, je récupère ma valise vide et je rentre à Aubignan pour le week-end. Au retour le dimanche soir, Gi me ramène à Avignon pour prendre le train et nous tombons en pleine arrivée du Tour de France, je rate le train et je suis obligé d'aller à la caserne du 58^{ème} RI, cours Jean Jaurès, pour me faire délivrer un mot d'excuse pour mon retard certain à Clermont, la patrouille de la gare risque de m'embarquer, car l'heure limite de retour est indiquée sur le titre de permission.

Le nombre d'élèves est finalement suffisant pour rejoindre les écoles de pilotage et nous partons, munis de superbes chaussures de pilotage neuves, dans différents centres d'entraînement dont Challe-les-Eaux, nous serons 25 de la promotion C7M. Et le vendredi 17 août au soir, nous arrivons à la base aérienne 127 de Chambéry, située en fait au Bourget-du-Lac.

Découverte de l'Avion.

C'est une base quatre étoiles, les bâtiments sont neufs, le couchage aussi et c'est l'école hôtelière de l'armée de l'Air. Nous profitons de ce week-end de liberté pour nous baigner dans le lac et pour visiter les environs en auto-stop après un petit speech de notre encadrement : un vieil aspirant (ancien sous-officier) et un sergent.

Lundi matin, départ en car pour Challes, présentation du personnel de l'aéro-club, visite des installations et des avions, perception du matériel de vol (combinaison, gants, casque, lunettes, blouson fourré et parachute), et enfin affectation à un moniteur : le mien s'appelle Monsieur Aniel et notre avion est le Stampe SV4C numéro 15. Nous sommes cinq dans chaque équipe et notre moniteur explique ce qu'il faut faire avant de monter à bord puis nous allons en cours d'aérodynamique.

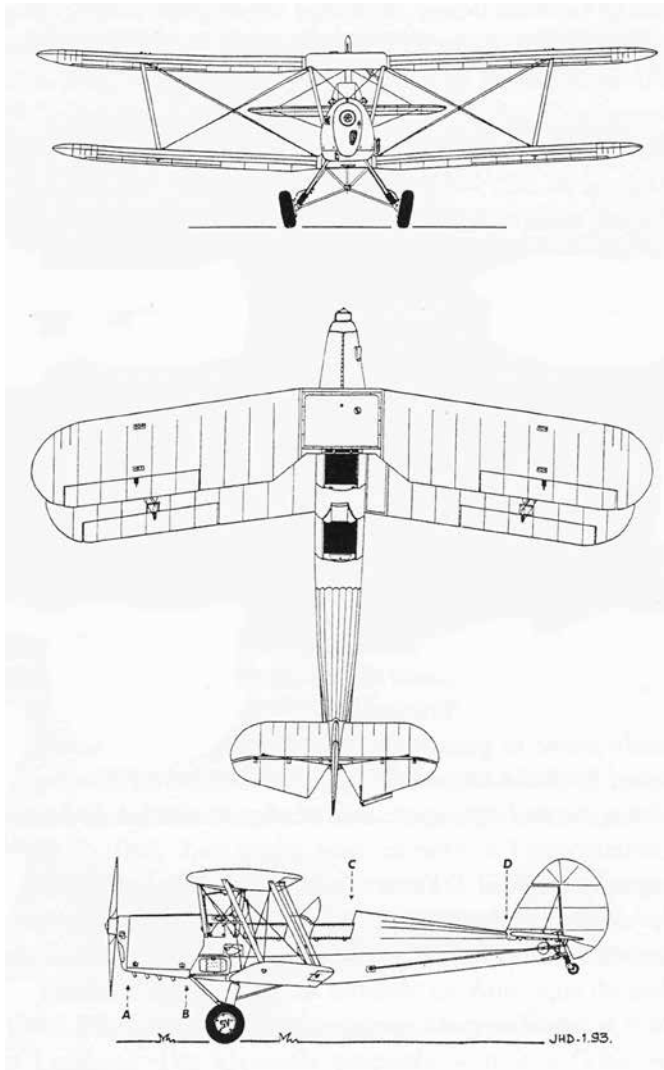
Sur ces entrefaites, arrive le médecin de la base qui parle des malaises que nous pourrions ressentir en vol, mais qui nous trouve mauvaise mine pour de futurs pilotes, nous sommes convoqués à l'infirmerie pour une visite. Catastrophe, nous avons tous perdu de 5 à 10 kilos depuis l'expertise au CEMPN, à partir de ce moment, nous ferons les repas les plus variés et nourrissants de toute l'armée de l'Air ! Ce médecin a fait un rapport sur ses constatations, car nous apprendrons à notre retour à Aulnat que les élèves ont changé de camp et que la nourriture est devenue meilleure en notre absence ! Ceci nous vaudra d'ailleurs une brimade au retour de Challes : présence du colonel à la gare avec inspection et marche au pas cadencé pour rentrer à la Base.

C'est mardi que le vrai travail commence : sortie des avions et façon de les disposer, installation à bord, mise en route et réchauffage du moteur sous la responsabilité d'un mécanicien, puis arrivée du moniteur qui monte en place avant et ma première séance débute. Au bout de 16 minutes de vol avec toutes les explications nécessaires à travers le parlophone, Monsieur Aniel pose l'avion et je me retrouve au parking tout étourdi sans avoir rien vu du paysage ! Deux autres équipiers voleront après moi, mais ce seront des retours en catastrophe : ils vomissent tous les deux. À quand mon tour ?



▲ ▼ *Les Stampe à Challes-les-Eaux et le n° 15, celui du premier vol*





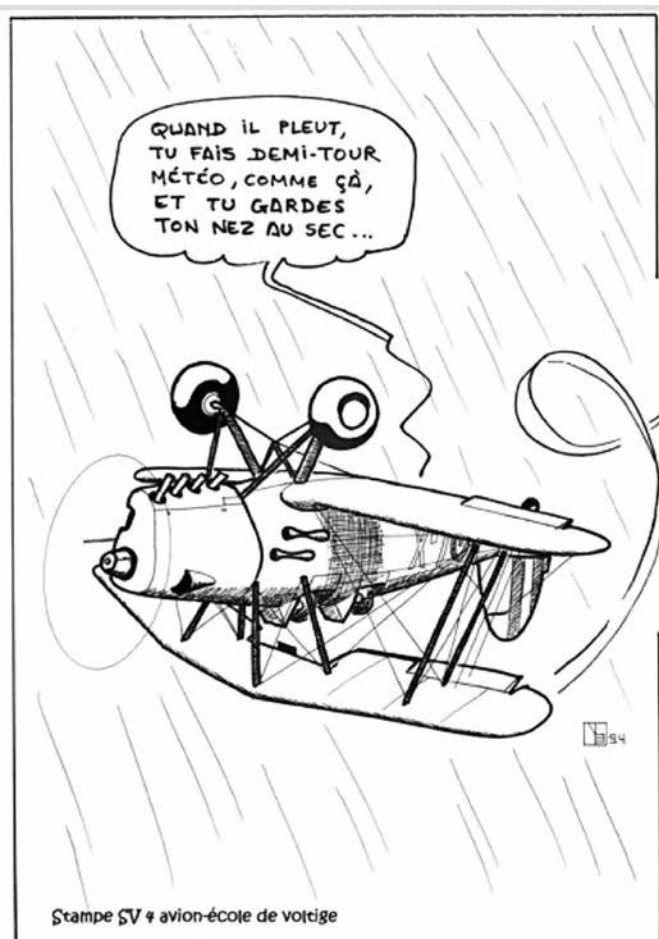
Quelques jours plus tard, le moniteur me trouve trop tendu et, après une petite séance de vol dos au cours de laquelle je me retrouve la figure à l'air parce que mon harnais est mal serré, il propose de faire une boucle, puis un tonneau et, miracle, je supporte bien, à tel point que je réclame une vrille ! Toujours pas de réactions négatives de mon estomac et, en effet, je ne vomirai jamais en vol.

Tous les soirs, il y a des cours théoriques et, en alternance avec les autres matières, je dois donner mon cours d'anglais sous la surveillance de l'aspirant. Je ne serai vraiment à mon aise que quand j'apprendrai qu'il n'en sait pas un mot, il est juste là pour voir si je fais bien le travail et pour maintenir la discipline (je ne suis que soldat de deuxième classe et j'ai des élèves sous-officiers !).

Après un vol avec le chef de centre je suis lâché le 20 septembre 1951, c'est le premier de tous mes lâchers !

Et la vie continue son train-train : en semaine, alternance des vols et des cours, les week-ends visite de la région en auto-stop qui ne marche pas mal (Aix-les-Bains, Grenoble, Luz-la-Croix-Haute, le Revard, la Croix-du-Nivolet, etc.).

Après quinze heures de vol, nous sommes moins nombreux pour faire du pilotage sans visibilité (PSV). Ceux qui n'ont pas réussi comme il faut les tests au sol (surtout l'anglais) et en vol, ne partiront pas aux USA et rentrent à Aulnat pour être dirigés sur l'école de Marrakech (en particulier les gars mariés qui ont combiné le coup). Le PSV est assez dur, mais quel plaisir de voler au-dessus d'une mer de nuages avec quelques pics qui dépassent de la couche !



Ci-contre : Plan du Stampe SV4C par Reginald Jouhaud et le Stampe en voltige vu par Yves Le Bec

Stampe SV 4 avion-école de voltige

Les préparatifs et le départ.

Après la petite surprise du colonel, nous arrivons à notre nouveau camp qui est plus près de Montferrand que l'autre et a surtout meilleur aspect, ce n'est plus le désert, mais le chauffage y est aussi absent qu'à Nord et ce mois d'octobre est très froid. Cependant les chambrées sont correctes et il y a des cuisines sur place. La proximité du départ oblige les chefs à tout faire faire en même temps et nous en profitons pour *tirer au flanc* avec quelques fois un tour de garde à la clé si on se fait prendre ! Nous sommes convoqués chez le maître-tailleur qui prend nos mesures pour une tenue de sortie sous-officier (il paraît que cette fois tout le monde sera au moins sergent à l'obtention du brevet, ce qui n'a pas toujours été le cas), nous essayons les autres tenues qui doivent être munies d'insignes de manches et de poitrine, des chaussures basses vernies, il y a les séances d'essayage du costume, plus les cours d'instruction militaire et d'anglais et les inévitables corvées dont ne saurait se passer une armée digne de ce nom. Etant mieux habillés, nous sortons en ville pour aller au cinéma et au restaurant en évitant cependant les lieux fréquentés par les *biffins* qui nous cherchent des noises à chaque occasion. Le colonel n'apprécie pas non plus le retour à la Base encadré par la patrouille de ville et il vaut mieux éviter les ennuis pour ne pas rater le départ aux USA.

Vers le 15 octobre, je dépose une demande de permission pour me rendre à Paris où je dois rencontrer mon Père. Je suis en effet toujours Belge pour les Belges je suis insoumis car je ne me suis pas présenté à leur convocation pour effectuer mon service. Je passe 24 heures à Paris avec mon Père en essayant de ne pas rencontrer des huiles, car je ne suis pas très sûr de ce qu'il faut faire dans ce cas (l'instruction a été un peu bâclée). Après quoi je prends le train pour Avignon où Gi vient me chercher. Je rencontre tous les copains et mon amie Jeannine (elle a réussi à ne pas prendre la garde au pensionnat ce week-end) auxquels j'ai beaucoup de choses à raconter. Hélas, le mercredi 24 arrive déjà, Gi me ramène à Avignon après des adieux émus et je rentre à Aulnat.

Le lendemain commence l'habillement au camp Sud. Nous aurons deux énormes sacs pleins de linge et de tenues diverses pour toutes les circonstances. Les gens qui nous habillent n'ont aucune idée de ce que l'Air Force demande (et ne se doutent pas de la très mauvaise qualité des sous-vêtements), une énorme rigolade éclatera lors du déballage de notre paquetage et nous serons autorisés à passer au magasin des GI et au PX pour être habillés pratique et conforme comme eux !

Le grand jour arrive enfin, le commandant remet les macarons d'élève-pilote aux 125 partants et cite les premiers de chaque promotion dont je suis, les sacs sont chargés sur des camions et le DAEU part à pied pour la gare de marchandises de Montferrand où nous attend un tortillard d'avant guerre en bois. Il faut d'abord décharger puis recharger les sacs dans des compartiments, car il n'y a pas de fourgon, et roule le train vers la gare d'Austerlitz. Ce train n'a qu'une priorité : arriver avant 6 heures à Paris, aussi la journée et la nuit se passent en arrêts plus ou moins longs pendant lesquels des gars descendent pour changer de voiture et bavarder avec des copains jusqu'au moment où quelqu'un crie *au feu* ! Le signal d'alarme ne fonctionne pas et c'est un garde-barrière qui demande à une gare d'arrêter le train et d'appeler les pompiers, ce sont les sacs à paquetage qui brûlent et certains débarqueront à New-York avec seulement ce qu'ils ont sur le dos.

Nous arrivons donc à la gare d'Austerlitz où personne ne nous attend, puis arrivent des autorités militaires, assez mal disposées à notre égard après le récent incident, avec cars et camions (nous partons avec la réputation de mauvaises têtes). Et c'est en car que nous allons au train-paquebot à la gare Saint-Lazare en traversant Paris. Au Havre, les sacs sont pris en compte par les dockers, nous n'y aurons accès qu'une fois en mer. C'est ma première croisière maritime et je suis très impressionné par l'*Île-de-France* sur lequel je vais vivre jusqu'au 12 novembre.

Du Havre à Aubignan en passant par les États-Unis

Souvenirs de voyage.

Dès la descente du train, nous sommes rassemblés par le lieutenant Pestre qui nous a accompagné depuis Paris (stationné à Good Fellow, il sera notre correspondant pendant tout le séjour aux USA) et il nous remet les cartes d'embarquement, les passeports et les certificats de vaccination. Nous montons enfin à bord pour aller dans la *cabin class* et nous admirons l'intérieur du bateau avant de trouver nos cabines, nous sommes quatre au n° 487. Mais bientôt, un groom amène un cinquième passager qu'il installe par terre !

Après un déjeuner gargantuesque (pas du tout le genre BA116) a lieu le départ auquel j'assiste du haut du pont. Tant qu'on n'est pas en haute mer, la vue est plutôt moche car le port est couvert de grues, de bâtiments fonctionnels et il y a plein de cargos le long de tous les quais.

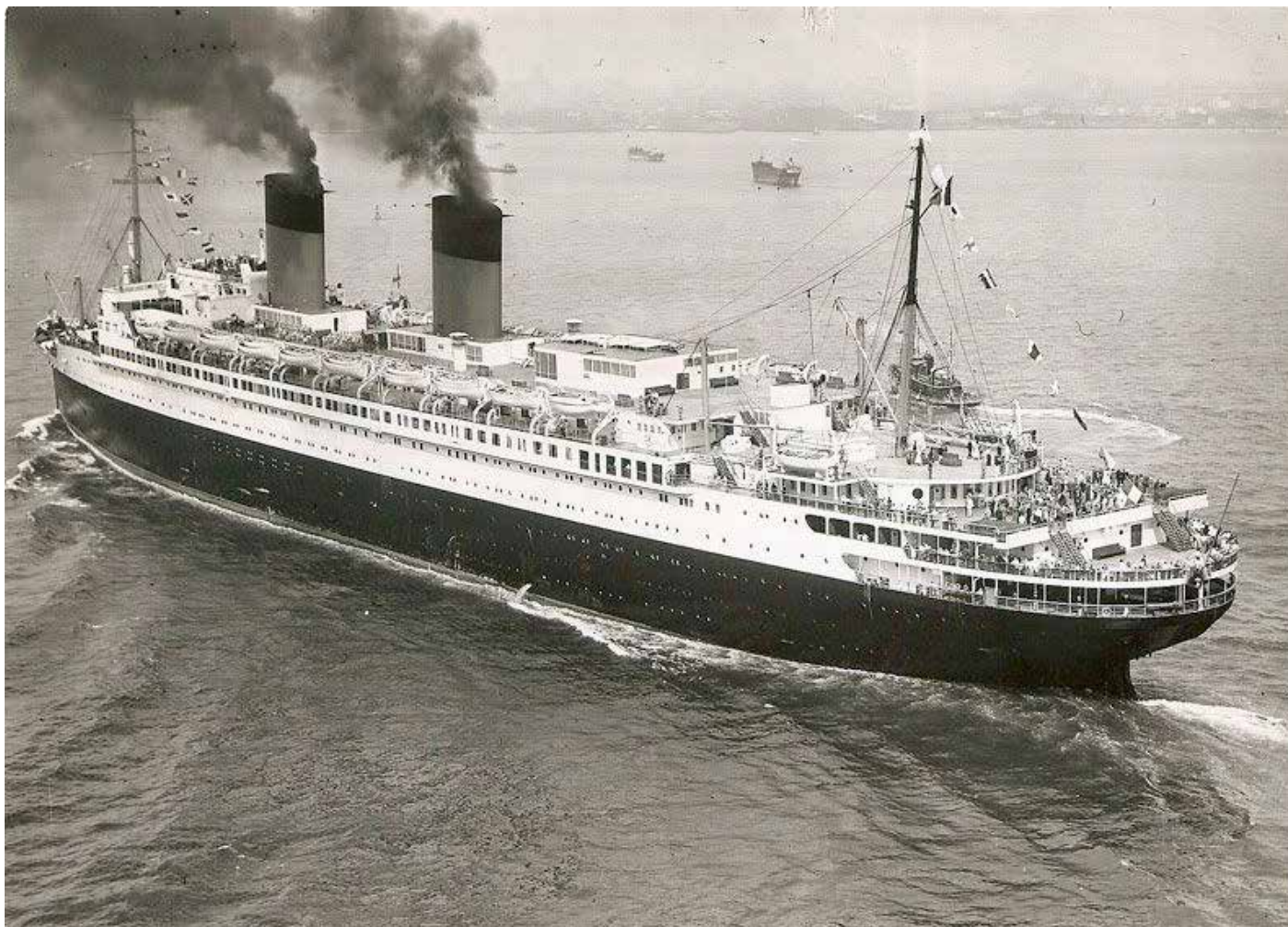
Le dîner se passe à 18 heures30, puis je vais au cinéma dont je sors juste à temps pour assister à l'escale de Southampton. En fait, le bateau est en mer et ce sont des petits bateaux qui amènent les passagers à l'échelle de coupé pendant que d'autres transportent les bagages qui entrent par une ouverture dans la coque. J'ai du mal à dormir car les gens continuent leur emménagement alors que le bateau a déjà repris sa route. *Bonjour Messieurs, le petit déjeuner est servi de 7 heures 30 à 9 heures inclusivement*, c'est ainsi que nous serons réveillés tous les matins par le garçon de cabine. Je me goinfre avec ce repas à l'américaine et j'ai juste le temps de monter sur le pont pour prendre l'air frais et tenter de calmer mon estomac qui consent finalement à garder le tout !

Et c'est tout de suite le déjeuner où le garçon n'arrête pas de servir des bonnes choses et le retour sur le pont pour les mêmes raisons que ce matin. J'ai le temps de visiter notre *class cabin* avant le dîner pour lequel il faudra se mettre en grande tenue et je fais connaissance avec un missionnaire catholique avec lequel je bavarderai un peu tous les jours. Pour ne pas prendre froid sur le pont en essayant de calmer mon estomac, je vais au cinéma avant de me coucher, cela a l'air de fonctionner !

Je prendrai dorénavant un petit déjeuner léger et il n'y aura plus qu'à midi et le soir que je serai obligé de *prendre l'air*. Me sentant bien, je décide un camarade à m'accompagner dans la cale pour prendre du linge dans les sacs. Tout est entassé en un gros tas et avant d'avoir trouvé son bien, il vomit et nous remontons à l'air frais pour m'éviter la même mésaventure, mais moi j'ai trouvé mon pyjama ! Nous ferons un deuxième voyage le lendemain, loin de tout repas.

Chaque jour, le lieutenant et un colonel américain nous réunissent pour nous exhorter à une tenue correcte, particulièrement à table, ils nous mettent en garde contre les rencontres *fortuites* (?) qui pourraient amener un scandale. Le colonel raconte la vie militaire US pour nous préparer au choc et ils nous interdisent les premières classes où ils se trouvent avec leurs familles (certains camarades ont soudoyé les stewards pour passer les barrières, les femmes *intéressantes* ne sont pas en classe touriste). C'est au cours d'une de ces causeries que j'apprends ma destination : Hondo au Texas avec quatorze camarades, dans la promotion 52H. Mais nous sommes en plein équinoxe d'automne et l'océan se fiche des bonnes manières.

Le bateau bouge de plus en plus, la salle à manger est transformée en forteresse, les chaises sont attachées au sol, un système très compliqué retient les assiettes et les couverts et il y a de moins en moins de monde à table. Les ponts promenades sont interdits, les ascenseurs sont arrêtés et les coursives deviennent glissantes. Les matelots ont un travail fou pour tenir tout propre et voilà qu'une femme vomit sur ma capote dans les escaliers qui montent ou descendent sans prévenir.



▲ *L'Île de France*

▼ *Arrivée de l'Île de France à New-York*



Ma réputation d'anglophone me met dans des situations bizarres, des camarades font des rencontres non *fortuites* et demandent mon aide pour faire la conversation avec des jeunes américaines ou anglaises, et quand *l'affaire* semble bien engagée, je me retrouve tout seul !

Le calme revenu après la tempête, le commissaire organise des jeux de société dont un bal masqué où quelques militaires se feront remarquer par leur déguisement, où donc ont-ils trouvé cela ? Le mystère est vite découvert en voyant danser les couples, ces dames ont pris soin de leur petit aviateur français...

Lundi 12 novembre, arrivée à New York, pier 88 sur l'East River, mais nous débarquons les derniers à cause des formalités, surtout le versement de notre première paye en dollars (\$30 !). En mettant le pied sur le quai nous apprenons que la Compagnie Générale Transatlantique est devenue la *French Line* ici. C'est vers 22 heures qu'un car militaire nous prend pour nous amener à l'hôtel Plymouth, 131 W49th street, où je me couche sans manger et sans envie de visiter.

En descendant à la réception le lendemain, nous rencontrons le détachement belge arrivé en avion, dont trois viennent aussi à Hondo. Et la visite de la ville commence. À la recherche de la 5^{ème} avenue, nous rencontrons un gentleman qui s'offre à nous montrer les principaux sites de New York : Rockefeller Center et sa patinoire, Saint Patrick, Broadway et Time Square. Ce brave homme nous conduit dans un restaurant français où nous lui offrons un whisky et en cours de route nous sommes arrêtés par des Norvégiens dont certains vont aussi à Hondo (les reconnaissances sont facilitées par les insignes que nous portons tous sur les manches de nos tenues).

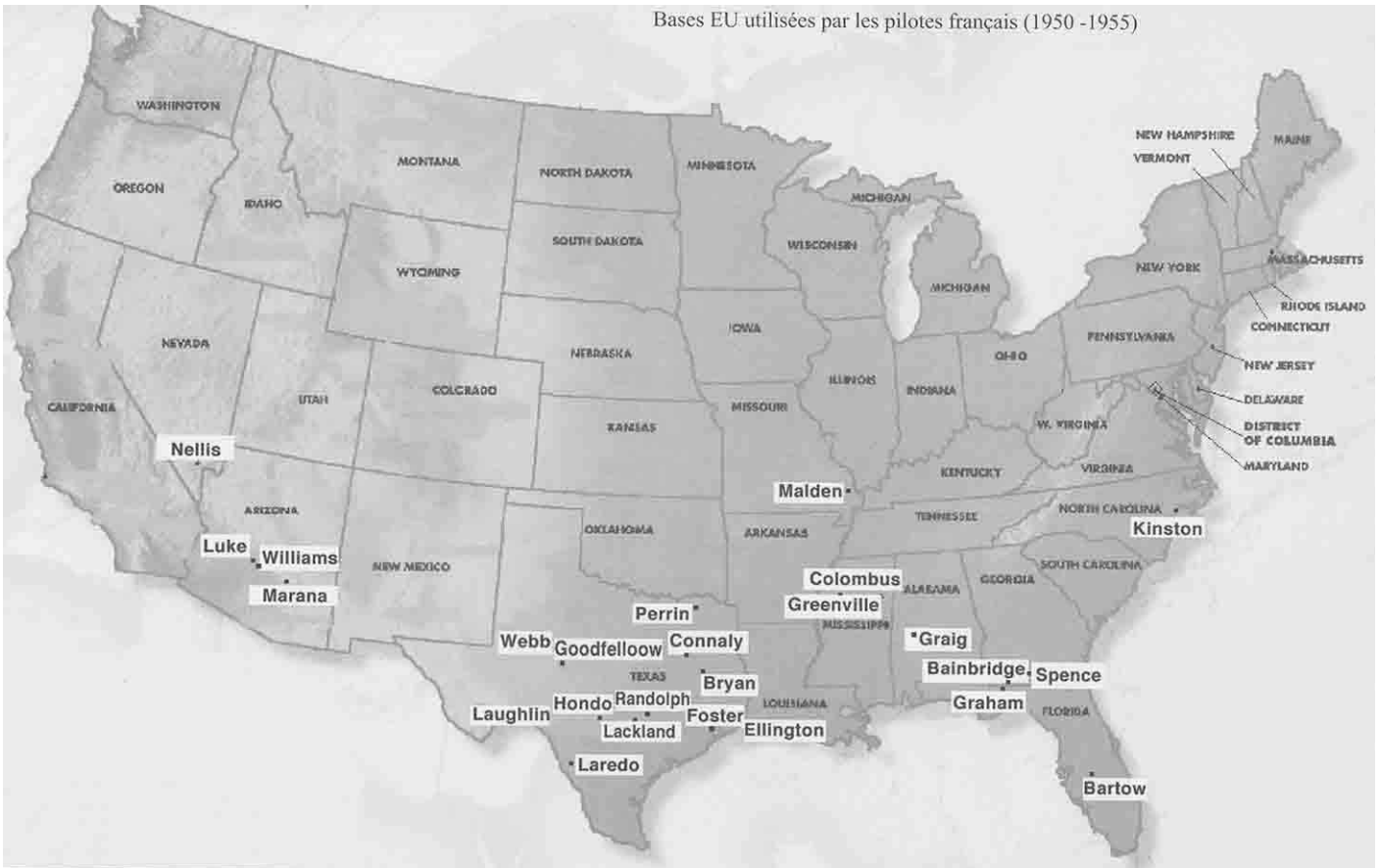
Dès le lever, mercredi, nous sommes consignés à l'hôtel avec nos bagages, mais ce n'est qu'à 13 heures que le car vient nous chercher, direction Central Station. La vie est chère aux States et après paiement de la chambre il ne me reste que \$14,40 pour la suite du voyage ! Le train ne part qu'à 19 heures 30 et après bien des palabres nous obtenons du lieutenant deux heures de liberté pour chercher à manger.

Alors, là, nous faisons connaissance avec la voiture Pullman dans laquelle nous resterons jusqu'au samedi : un couloir central avec de chaque côté des banquettes doubles face à face, mais une seule personne par banquette car ce sera le lit de l'un, un deuxième lit est caché dans le plafond. La nuit, un grand rideau opaque isole chacun du couloir et des autres passagers, à chaque extrémité un vaste cabinet de toilette commun (mais pas de mixité comme nous constatons en visitant le train) et un *porter* noir pour s'occuper de tout.

Le train n'avance pas vite et je passe une partie de la nuit et des jours suivants à regarder dehors. Ne connaissant pas bien l'Amérique du Nord, je suis quand même perplexe devant l'itinéraire suivi, car le lieutenant nous avait dit que nous passerions à Saint-Louis pour permettre à la deuxième escadrille, embarquée avec nous, de se rendre à Good Fellow. Nous passons à Albany, Buffalo, Erie, Cleveland, Detroit et le paysage est magnifique le long du lac.

À Chicago, notre voiture est garée non loin des abattoirs en attendant notre prochain train et nous pouvons voir les immenses parcs à bestiaux, mais pas question de descendre, nous ne connaissons pas l'heure de départ. En effet, depuis le début du voyage, notre voiture a été attachée à divers trains car notre trajet ne figure pas sur les horaires officiels. En plus du wagon-restaurant, il y a parfois aussi un wagon-salon à deux étages avec vue panoramique en queue de convoi. Autres particularités de ces chemins de fer : les voies se coupent à niveau, il n'y a pas de barrières aux croisements avec les routes mais seulement un feu clignotant et une cloche. Enfin les gares des petites villes n'ont pas de quais, c'est le *porter* qui place un escabeau sur le ballast pour faire monter ou descendre les voyageurs. Et la poste se fait sans arrêt : une potence met le sac de courrier départ à hauteur du wagon postal qui l'accroche en passant et le courrier arrivée est jeté par la porte !

Bases EU utilisées par les pilotes français (1950 -1955)



▲ *Les bases fréquentées par les élèves-pilotes français (ARDHAN)*

▼ *Insigne du Centre de formation du Personnel navigant en Amérique pendant la Guerre, de 1943 à 1946. Le Mutual Defense assistance program (MDAP) a pris la suite de la formation du Personnel navigant de 1950 à 1954. 2 158 élèves-pilotes français ont été envoyés aux États-Unis, 1 236 ont été brevetés*



À l'arrêt de San Antonio, le lieutenant descend avec les élèves qui vont à Good Fellow, nous apprenons l'heure de départ du train et nous allons visiter la ville. Nous rencontrons des élèves-pilotes français en *open post* de la base de San Antonio et moi, en plus, une femme noire originaire d'Anvers ne parlant que flamand et anglais ! À 3 heures du matin, nous remontons dans le train et, à 5 heures, c'est l'arrivée à Hondo Station : une baraque en bois au milieu de rien et un car qui nous attend au bord de la voie, la descente se faisant par le fameux escabeau avec l'aide du *porter*.

les agités du *Basic Training*

Hondo Air Base est une école civile sous contrat, la Texas Industries Incorp ouverte depuis peu, car nous sommes seulement la quatrième promotion à y entrer et les militaires sont rares à part les élèves, mais il faudra traiter tous les civils comme s'ils étaient officiers. Le système américain prévoit une promotion toutes les six semaines (huit par an) et il y en a quatre en même temps à l'instruction, plus une en *pre-flight* et c'est nous la 52H.

Les *allied cadets* sont arrivés les premiers et on nous laisse nous installer par nationalités dans des baraques en bois, chambres de deux avec cloisons pleines à mi-hauteur. Là, première surprise : la salle d'eau comprend un bac à douche avec huit pommes et leurs chaînes, les WC sont alignés contre un mur, les urinoirs à côté et les lavabos contre le dernier mur. Tout le monde *fait tout* en même temps : chacun son appareil suivant ses besoins ! Les *allied cadets* se feront remarquer par leurs visites nocturnes dans ces lieux peu propices à la méditation (et sans éclairage, mais avec lampe de poche pour ne pas réveiller toute la baraque, cela fait quand même plus intime!). Puis nous avons droit à un petit déjeuner copieux où nous découvrons le *self service* à plateau alvéolé avant de retrouver les chambres et dormir. En fin de matinée, nous avons la surprise d'être réveillés en français par les cadets de la première promotion arrivée à Hondo (en deuxième classe actuellement) qui reviennent de la parade du samedi. À leurs dires, la vie sera plus dure pour nous que pour eux car, premiers arrivés, ils ont toujours été les chefs. Par contre, ils promettent de nous aider pendant les prochains mois si nous ne faisons pas trop de bêtises. Dimanche de liberté totale pendant lequel nous voyons arriver les cadets américains, dont certains en civil, un peu comme à Aulnat (en fait ce sont des officiers de réserve issus de la préparation militaire universitaire) et surtout beaucoup sont en voiture personnelle.

Lundi, dès 5 heures 15, débutent les formalités d'enregistrement. Nous défilons dans le bureau d'un capitaine pour un entretien et nous en sortons avec un billet de logement, déménagement immédiat. Quand j'entre dans ma nouvelle résidence, j'y trouve un grand gaillard tout content de m'accueillir, Robert Lee Sonke (dit Bob) de Nevada City, Californie, où son Père est exploitant forestier, mais il parle tellement vite que j'ai beaucoup de mal à le comprendre. Nous deviendrons cependant de bons amis pour nous défendre contre la hiérarchie et les tracasseries (bien que 100% américain, il a un peu l'esprit français pour la débrouillardise !). Et quand six semaines plus tard, lors du passage en quatrième classe, on nous demandera de choisir notre *room mate* pour les prochains six mois, nous nous choisirons sans concertation.

Le lendemain, visite médicale, aussi longue qu'au CEMPN, mais moins sévère, par contre deuxième surprise : par paquets de douze, il faut se déshabiller complètement et le médecin examine chacun devant tous les autres !

Pendant les jours suivants, il y a encore beaucoup de réunions et de fiches à remplir avec notre capitaine, le médecin et le chapelain, il est en particulier obligatoire de se rattacher à une confession pour pouvoir imprimer notre *name tag* et je me déclare catholique romain. Cette ferraille ne devra jamais quitter notre cou, même sous la douche. C'est aussi lors de ces remplissages de fiches que je donne ma vraie date de naissance (je suis honnête et encore innocent), ce qui me

WHY I WANT TO BE A PILOT

WHEN I GROW UP I WANT TO BE A PILOT BECAUSE IT'S A FUN JOB AND EASY TO DO. THAT'S WHY THERE ARE SO MANY PILOTS FLYING AROUND THESE DAYS.

PILOTS DON'T NEED MUCH SCHOOL. THEY JUST HAVE TO LEARN TO READ NUMBERS SO THEY CAN READ THEIR INSTRUMENTS.

I GUESS THEY SHOULD BE ABLE TO READ A ROAD MAP, TOO...

PILOTS SHOULD BE BRAVE SO THEY WON'T GET SCARED IF IT'S FOGGY AND THEY CAN'T SEE, OR IF A WING OR MOTOR FALLS OFF...

PILOTS HAVE TO HAVE GOOD EYES TO SEE THROUGH THE CLOUDS, AND THEY CAN'T BE AFRAID OF THUNDER OR LIGHTENING BECAUSE THEY ARE MUCH CLOSER TO THEM THAN WE ARE.

THE SALARY PILOTS MAKE IS ANOTHER THING I LIKE. THEY MAKE MORE MONEY THAN THEY KNOW WHAT TO DO WITH. THIS IS BECAUSE MOST PEOPLE THINK THAT FLYING A PLANE IS DANGEROUS, EXCEPT PILOTS DON'T BECAUSE THEY KNOW HOW EASY IT IS.

I HOPE I DON'T GET AIR-SICK BECAUSE I GET CAR-SICK AND IF I GET AIR-SICK I COULDN'T BE A PILOT AND THEN I WOULD HAVE TO GO TO WORK.



Bob Stevens

vaudra beaucoup de déceptions par la suite : quand j'irai en ville avec les copains, je ne pourrai pas entrer dans les bistrots, ni les bals et encore moins dans les *boîtes*, et dans les *drug stores* je ne boirai que du Coca Cola parce que je suis mineur ! Inutile d'ajouter que les copains laisseront vite tomber les *minos* comme moi lors de leurs sorties, nous gênons ces Messieurs. De même au cinéma, les films *intéressants* nous sont interdits ! Et pourtant, ma Mère m'a émancipé avant de partir.

Nous sommes en plein *Thank's Giving* et par manque d'argent, nous mangeons le plus souvent possible au mess et nous allons au cinéma de la base. Mais nous avons envie de voir autre chose et les Français partent en *stop* vers Hondo, puis San Antonio car Hondo est vraiment un trou perdu, il n'y a même personne dans les rues ! Heureusement que mon *room mate* m'a prêté \$5, car il y a tellement d'auto-stoppeurs que je suis obligé de prendre le bus pour rentrer le soir à l'heure réglementaire. C'est ce jour-là que j'ai acquis ma notoriété de chef en anglais, avec des copains nous allons au ciné en VO et à la sortie ils avouent ne rien avoir compris à l'histoire. Je m'empresse de leur décrire le scénario avec forces détails car j'ai déjà vu le film en français et voilà comment on se forge une réputation ! Mais vis-à-vis des Américains, je me plante le soir même en déclarant fièrement devant tout le monde : *And now, I am going to take a douche* qui déclenche un énorme éclat de rire à ma grande stupéfaction (Bob m'expliquera entre quatre yeux que seules les femmes emploient ce mot).

Au début de cette seconde semaine de *preflight*, tout le monde est arrivé, nous sommes 84 cadets divisés en deux *squadrons* de quatre *squads* chacun et à partir de maintenant c'est par unité constituée que tout se fera. Aussitôt chaque squad va se faire habiller (combinaison de vol, blouson fourré, lunettes de soleil, gants, règle à calcul et sacoche de vol). Après quoi, un divertissement bien militaire : le *drill* par *squad*. C'est amusant pendant un quart d'heure, mais au bout de deux heures j'en ai plein les jambes de ces manœuvres à pied, d'autant plus que c'est totalement différent de la méthode française et qu'il faut imiter son voisin américain quand on ne comprend pas les ordres !

Pour couronner le tout, une inspection des chambres a eu lieu en notre absence et la distribution des *gigs* (sortes de mauvais points avec un code très précis d'attribution) a été généreuse. Plus tard nous, sommes sauvés de la PT (*physical training*) par l'appel des Français au QG, notre gouvernement octroie immédiatement une prime de \$ 38 à ses cadets.

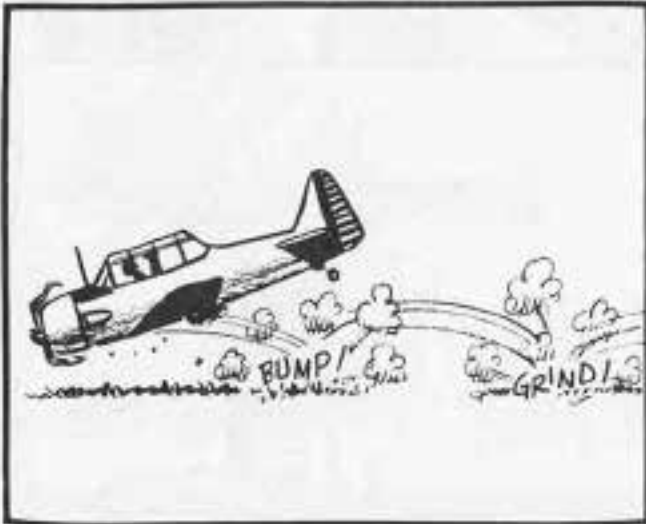
Et jusqu'à Noël, nous aurons en alternance des cours en *academic* avec un test de progression chaque semaine (méthode QCM), la *primary training* (PT) dure ou pas suivant le moniteur, et le *drill* de plus en plus compliqué car nous devons être intégrés à toute la Base pour la parade du samedi matin. Les cadets US seront officiers le jour de leur brevet de pilote et nous partageons les cours sur le *honor code* et les devoirs civils des officiers, et nos sous-officiers sont obligés d'oublier les règlements français pour appliquer ceux qu'on nous apprend maintenant. Pour les bleus comme moi, c'est facile car nous n'avons pas eu le temps d'être imprégnés, vu notre courte expérience à Aulnat. On nous apprend aussi des chants de marche (*Alouette, je te plumerai* est difficilement reconnaissable, mais nous l'aimons bien) car tous les déplacements en groupe doivent se faire en musique, cela aide à oublier notre dure condition !

Surprise des méthodes US : on nous demande de donner une appréciation sur nos chefs, les Français restent prudents car ce peut être une arme à double tranchant. Eh bien, non, c'est une sorte d'élection pour savoir qui va monter en grade ou avoir d'autres responsabilités. Ce système aura lieu toutes les six semaines et c'est ainsi que je passerai de chef de file au grade de *corporal* avec deux barres sur les épaules !

SCENE: AN AAF TRAINING BASE WITH NEW AT-6's:



SOOOO, THE NEXT DAY--



Bob Stevens

Pour m'aider à supporter l'éloignement, ma Mère a repris contact avec son amie américaine qui habite Harrisburg (Nelly était au pensionnat avec elle et avait épousé un Américain) et je correspond avec elle que je ne connais pas ainsi qu'avec tous les parents de Belgique et mon amie Jeannine, ce qui me donne beaucoup de travail d'écriture, mais aussi beaucoup de plaisir à la réception du courrier.

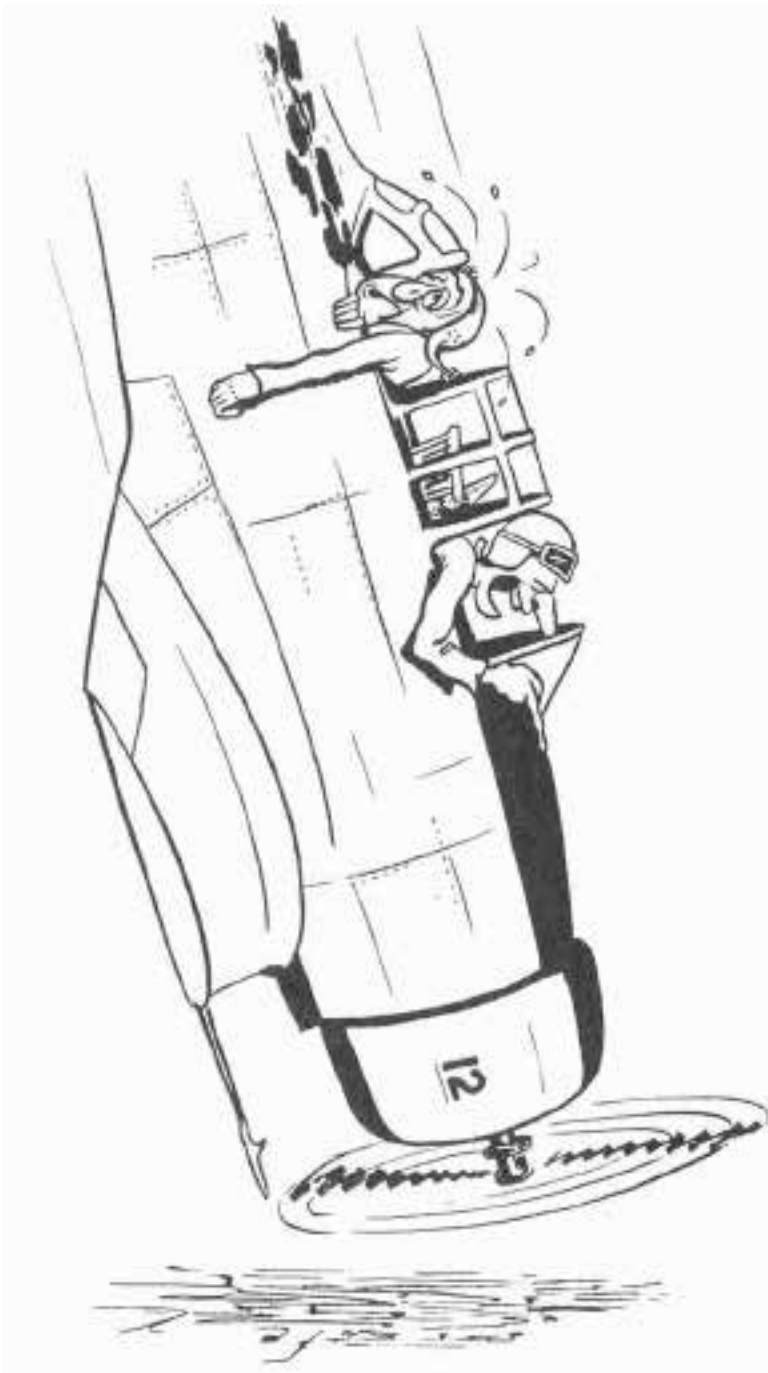
Après avoir vu le contenu de nos paquetages, les autorités nous ouvrent le magasin d'habillement comme pour nos prédécesseurs et nous remplaçons le bourgeron bleu avec ceinturon par des *fatigues* USAF plus pratiques et mieux seyants, du coup, seule la coiffure nous distingue des cadets US. A propos de coiffure, il faut signaler que le coiffeur est obligatoire et gratuit une fois par semaine : tout le monde a la boule à zéro! Nous profitons aussi du *PX* pour remplacer les caleçons, tricots de corps et chaussettes qui ont perdu deux tailles au premier lavage et aussi les chemises blanches à cols et manchettes détachables.

Et un jour nous apprenons que nous devons être vaccinés car nos certificats ne sont pas reconnus. Un de nos camarades sous-officiers se dévoue pour appeler notre officier de liaison à Good Fellow (Hondo étant un aérodrome civil, il ne peut y avoir d'officier de liaison) et celui-ci confirme que nous avons été traités avec un vaccin classé dangereux depuis 1947 ! Décidément, on nous aura tout fait à Aulnat.

Avant le départ en vacances pour Noël, nous passons des tests dans toutes les matières et surtout nous nous entraînons au *drill* pour la parade, avec drapeaux et musique, qui marquera notre entrée officielle parmi les *aviation cadets* le 5 janvier 1952. Nous sommes aussi présentés à notre escadron de vol et répartis par quatre avec un moniteur, le mien est Donald Alsworth du Texas et je le comprends bien quand il parle. Nous visitons les lieux, nous touchons un parachute et comble de joie, chacun à son tour monte dans la grosse bête jaune qui a nom NAT-6G pour apprendre la mise en route, l'arrêt moteur et à quoi servent tous les cadrans, boutons et manettes.

Et nous arrivons au début des congés les *allied cadets* ont le droit de circuler dans tous les états mais il faut donner une adresse. Avec deux copains nous décidons de louer une voiture et de visiter le Texas sans trop nous éloigner, mais aucun de nous trois n'a le permis de conduire américain, ni même le Français, et nous décidons un copain d'en louer une pour nous avec son permis ! Le vendredi 21 décembre au soir notre camarade nous livre une magnifique Ford *Sedan*. Aussitôt chacun s'essaye à la conduire sous sa surveillance car nous partirons dès demain matin à 7 heure 30 vers le golfe du Mexique pour voir la mer. Nous ferons plus de 1 000 miles en une semaine, conduisant chacun à notre tour, dormant dans ou à côté de la voiture pour garder le maximum d'argent pour manger et remplir le réservoir. Nous passerons à Laredo, Mission, Broonsville, Port Isabel et Corpus Christi où la fatigue nous oblige à coucher à l'hôtel. Il y a là une base aéronavale avec des avions amphibies PBY, des avions embarqués avec leurs ailes repliables, etc., que notre bonne mine nous permettra de visiter, des élèves-pilotes français de la Marine Nationale y font leur *advanced training*, en particulier l'école d'appontage. Le soir même, nous sortons avec un de ces Marins qui envie notre tenue de sortie, eux sortent en civil car la tenue de matelot n'est pas très seyante. Retour temporaire à Hondo.

Le kilométrage au-delà de 1 000 miles coûte cher et un copain démonte le compteur pour que nous puissions encore rouler ! Nous allons à Medina Lake, mais le barrage est presque à sec et nous continuons jusqu'à Bandera pour voir comment fonctionne un cinéma *drive in*. Retour au bercail. A ce moment, mes deux camarades en ont assez de la voiture et je pars au Mexique avec trois copains de la première promotion dans leur véhicule pour une visite de Pietras Negras où nous passons la nuit dans un dancing avec des *taxi girls* (pas besoin d'être majeur dans ce pays, ils aiment trop les \$!).



LOOK, THERE IS THAT
RESTAURANT WHERE
THEY SERVE THOSE
EXCELLENT SNAILS

Bob Stevens

Au retour, le conducteur est peut être fatigué, nous entrons en collision avec une jeep de la *border patrol* (elle zigzaguait sur toute la largeur de la route et il était difficile de l'éviter) et nous nous retrouvons tous au commissariat de police d'Eagle Pass, interrogés par un gars du FBI venu exprès pour nous. Notre bonne foi est reconnue et nous sommes libérés, mais la voiture est hors service et je téléphone à mes deux camarades colocataires pour que l'un vienne nous chercher avec la voiture. Triste fin de congés, le garde-frontière est à l'hôpital, notre conducteur pense avoir des côtes fêlées par le volant, un de ses voisins a pris le rétroviseur dans la mâchoire, l'autre a passé la tête dans le pare-brise. Derrière, nous avons des bleus plus l'un une coupure au menton et moi la peau du pied arrachée à travers ma botte !

Finalement, c'est moi qui conduis la voiture pour ramener tout le monde à bon port, mais à l'arrivée je suis épuisé car ils n'ont pas arrêté de me donner des conseils de prudence (et ils ignorent que je n'ai pas de permis de conduire !).

Le câble du compteur est remonté et nous partons à deux à San Antonio pour rendre la voiture et déclarer l'accident de l'autre au loueur. A notre retour, le capitaine (l'officier de liaison est monté en grade) de Good Fellow est venu nous rendre visite, il décide de prendre nos intérêts en main et nous accompagne même au *Town Hall* de Hondo où nous remplissons des feuilles d'assurances pour d'éventuels dommages-intérêts. Entre temps, nous sommes tous allés à l'infirmerie de la base : que des bobos, rien de cassé.

Le 1^{er} janvier, les permissionnaires rentrent et je reçois de Bob un paquet de *cookies* faits pour moi par sa mère, un vrai régal et je lui écris pour la remercier.

Le 2 janvier, fini le *pre-flight*, nous emménageons dans une nouvelle baraque pour débiter la quatrième classe et laisser la place aux nouveaux élèves de *pre-flight*. Bob et moi choisissons la dernière chambre, côté issue de secours, comme cela les autres ne viendront plus nous déranger en passant dans le couloir et nous entendrons arriver les *upperclassmen* en mal d'inspection. Les anciens nous ont en effet prévenus que dorénavant ce seront ces élèves qui auront autorité sur nous (les 1^{ère} classes détiennent les grades supérieurs tels que colonel, commandant de compagnie, les 2^{ème} classes commandant d'escadron et chef de section, les 3^{ème} classes chef d'escouade et chef de file, tout change toutes les six semaines), les officiers d'active n'étant là que pour éviter les débordements éventuels, préparer les élèves aux parades et comme dernier recours pour les plaignants. Cette chambre a quand même un inconvénient, elle possède une fenêtre de plus à nettoyer parce qu'elle est en coin. Les cours au sol reprennent et à la *flight line* nous apprenons à rouler et à nous servir de la radio.

Mon premier vol a lieu vendredi 4 janvier, cela se passe à 6 000 pieds et le moniteur me fait faire le tour du secteur, en particulier la reconnaissance des terrains auxiliaires et de secours et il essaye même de me perdre en me faisant faire un tas de virages. Le plus dur à assimiler est l'entrée du circuit et le circuit lui-même. À Challes, les avions étaient tout simples, rien à faire en dehors de la mise en route et de l'arrêt moteur, le T-6, lui, a besoin d'être mis en condition de décollage, de montée, de mise en palier, de descente et d'atterrissage, chaque fois il existe une phrase mnémotechnique pour se rappeler quoi faire, mais laquelle utiliser et à quel moment ? C'est là dessus que les *upperclassmen* nous interrogent à brûle pourpoint n'importe où et il faut répondre sous peine de *gigs*. De même, pour nous obliger à regarder autour de nous en vol, ils nous font faire *clear the area* quand nous marchons isolément dans la base, cela consiste à se donner à haute voix l'ordre de s'arrêter à chaque coin de rue, écartier bras et jambes, tourner le buste de façon à voir de chaque côté, puis entre les jambes pour l'arrière en criant *clear to the left* s'il n'y a rien à gauche et dire ce qu'on voit s'il y a quelque chose, *clear to the right* et *clear to the rear*, puis on se donne l'ordre



(NOTE: THE CONTROL STICK IN THE '6
COULD BE REMOVED BY PULLING A PIN...)



de repartir... À cause de cela, les Français qui veulent sortir seuls de la baraque attendent derrière la porte qu'un copain sorte aussi (à plusieurs, les *upperclassmen* n'interviennent généralement pas), mais là il faut donner les ordres en criant comme si on commandait une section, marcher au pas et appliquer les règles pour les changements de direction et les arrêts ! C'est une bonne méthode pour apprendre les commandements, car en 1^{ère} classe c'est nous qui commanderons à tous les élèves et il vaudra mieux ne pas se tromper !

À cause du retard pris en vol (météo), on a volé le samedi 5, ce n'est que le 12 qu'a lieu la parade pour notre entrée en 4^{ème} classe. Je dois dire que c'est grandiose avec le drapeau et sa garde en arme et l'orchestre, chaque escadron avec ses quatre *squads* alignés de front (il y a quatre escadrons de quatre classes).

C'est tellement bien que le *staff* nous fait passer deux fois devant l'estrade des autorités ! Je suis crevé.

À partir de ce moment nous avons droit au *cadet club* et mon Bob fait comme tous les Américains, il rentre à la chambre complètement soûl et m'empêche de dormir (c'est la cuite réglementaire du samedi soir). C'est aussi à cette époque que je m'offre un poste de radio à ondes courtes avec casque pour écouter les émissions en français de France et du Canada.

Les nouveaux du *preflight* sont arrivés, ce sera la 53A, et nous faisons connaissance avec les Français du groupe, eux non plus ne sont pas restés longtemps à Aulnat, mais ils ont été mieux traités que nous.

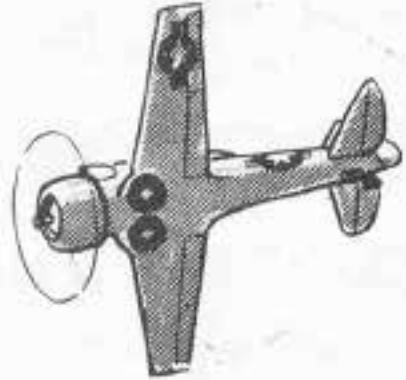
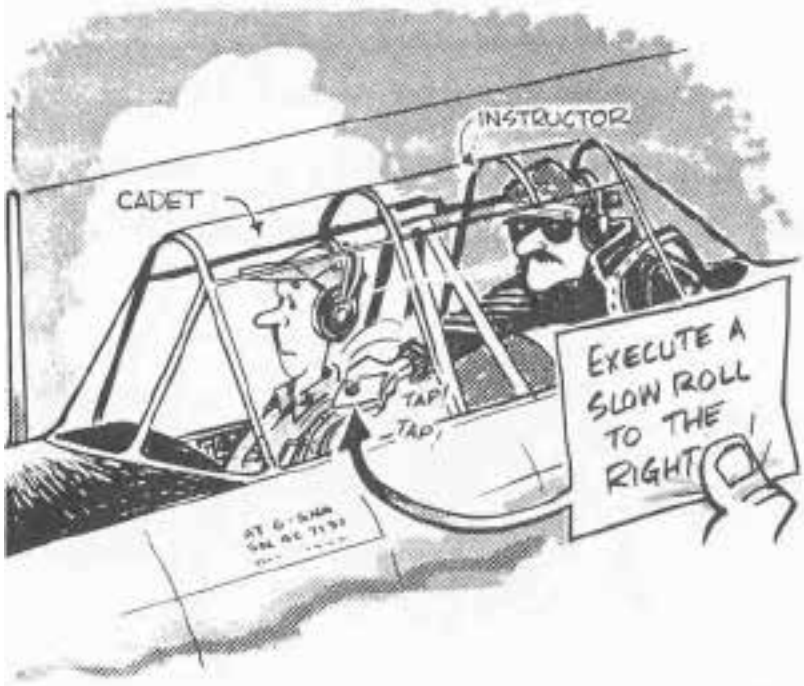
Le 18 janvier je passe déjà mon premier *check ride* qui se termine bien, je peux continuer la progression. Fin janvier, les vols se déplacent sur le terrain annexe de Rector Base pour procéder aux lâchers dans un trafic réduit, tous les moniteurs partent avec un élève, les autres y vont en bus, et c'est un autre élève qui revient à Hondo en avion.

Début février, grande première sur la base : les 1^{ère} classes (la 52E) ont terminé le *basic*, nous passons 3^{ème} classe et les *preflight* prennent notre place en 4^{ème}. A cette occasion, j'achète sa caméra à un première classe qui s'en va en *advanced* et a besoin d'argent. Grâce à cette caméra je pourrai montrer à Bob son arrivée mouvementée sur la piste : *ground loop* avec une roue cassée, l'autre tordue et une aile pliée ! Je ferai mieux plus tard. Vers la mi-février, je suis convoqué à la poste pour retirer un colis et Bob m'accompagne, c'est ma Mère qui envoie un portefeuille pour mon anniversaire et au même moment Bob me tend son colis sur lequel il est marqué *to Pierre*. C'est une magnifique chemise à fleurs confectionnée par sa Mère et il a l'air aussi heureux que moi, à tel point qu'il répand le bruit partout et au cours du repas tout le monde se lève et chante *happy birthday to Pierre* !

Grand jour que ce 27 février : mon premier vol solo sur T-6. Le jour suivant, pendant que je me réjouis du lâché de Bob, les copains me tombent dessus et je suis baptisé comme le veut la tradition, il ne me reste plus qu'à aller me sécher et à récupérer le contenu de mes poches ! Le soir même, Bob téléphone à ses parents pour annoncer nos deux lâchés. C'est ensuite le lâché sur le terrain principal qui coïncide avec l'arrivée d'une nouvelle promotion début mars, il y a huit malheureux Français dans le tas, Aulnat est bien pauvre en candidats.

C'est le 18 mars que je casse le premier avion de ma carrière aéronautique (et en double-commande en plus) : atterrissage vent de travers, le moniteur me dit que je dérive en finale, j'incline un peu plus en mettant du pied contraire et c'est le *déclenché* à vingt mètres du seuil de piste. L'avion est heureusement trop bas pour effectuer le tour complet, et après avoir touché d'une aile, il rebondit et touche de l'autre avant de mettre le nez dans la terre et perdre son moteur et

And OUR NEOPHYTE DUTIFULLY RESPONDS...



And AGAIN-



WHICH OUR HERO ALSO EXECUTES WITH DISPATCH...



FINALLY



Bob Stevens

ses roues, les deux ailes repliées ! S'en suit une visite médicale en règle pour nous deux et le lendemain nous aurons droit à un vol de contrôle qui se passe bien et, sans nous concerter, nous déclarons aux autorités que nous acceptons de revoler ensemble. En fait, *Mister A.s*'en veut plus à lui qu'à moi, car il pense qu'il aurait dû prévoir ma réaction à sa remarque (la vitesse était trop faible pour la manœuvre engagée).

Sur ce, je tombe malade et je suis confiné à l'infirmierie pendant la semaine que mettra mon rhume à passer. Après cela, il faut rattraper le temps perdu si je veux rester dans la même promotion, heureusement il a fait mauvaise météo et je n'ai pas beaucoup manqué en vol, mais je dois suivre des cours supplémentaires en *academic* pour ne pas être rétrogradé d'une classe. Un des profs perd la tête pendant un de ces cours très particuliers (je ne me savais pas si *mignon* !), je quitte aussitôt le cours et pars raconter la *chose* à Bob qui est horrifié et m'accompagne d'office chez les autorités pour porter plainte, cela me vaudra la visite dans notre chambre de presque tout l'escadron, avide de sensationnel (et ce sera l'occasion d'apprendre que je suis le premier à me plaindre de ce gars qui a l'air connu pour ses penchants).

Cette interruption des vols m'a quand même valu l'obligation d'être relâché. Et je passe le *check-ride* des 50 heures avec la *terreur* des élèves qui a l'air bien gentil jusqu'au moment où il donne un grand coup de pied dans la direction et l'avion fait un tonneau déclenché terminé en vrille que j'arrive à récupérer : test réussi !

En plus de la maniabilité, il y a aussi les vols aux instruments avec test, les navigations, le vol de nuit et les navigations de nuit en solo qui donnent bien des sensations. A propos des navigations, je signale qu'au Texas le nom des villes est inscrit sur les châteaux d'eau, c'est pratique quand on perdu, mais cela doit se lire d'assez près et il ne faut pas trop insister. Et la nuit, ne pas se poser dans *Main Street* qui est plus éclairée que la piste !

En passant 1^{ère} classe, j'apprends aussi que l'armée de l'Air m'a nommé caporal, je le suis donc deux fois !

La vie continue son train train avec des hauts et des bas, en particulier le cours de code (..-/--) dont je n'arrive pas à me libérer : dès qu'un message reçu en audio et en visuel est correct, on peut quitter le cours, mais il ne faut pas dépasser vingt heures et c'est tout juste suffisant pour moi ! Tous les cours au sol sont terminés, il reste quelques heures de vol à accomplir que nous faisons en dilettantes et les moniteurs ne sont pas les derniers à faire des blagues en vol : passe de tir, vol en patrouille, toutes les figures possible de voltige, rase-mottes et visite des maisons de ces Messieurs (le mien a un avion dans son jardin !).

Et enfin, voilà le *blind dates meeting* au cours duquel des bus amènent sur la base des jeunes filles accompagnées ou non de leurs mères que les cadets ont choisies sur une liste fournie par la *hight school* locale. Heureusement que je suis *on duty* ce soir-là car il y a de grosses surprises pour certains copains malchanceux ! Ce n'est quand même pas de tout repos car il faut accueillir ces dames, veiller à la bonne tenue des cadets, virer les trop imbibés, s'occuper des mères qui font tapisserie et les renseigner sur les partenaires de leur trésor (les cadets américains deviendront des *partis* intéressants) ! Ce sont également les filles de cette école qui font la musique pour les grands défilés et dans une tenue genre majorette, mais nous n'avons jamais pu les approcher.

C'est mercredi 18 juin que la promo 52H remet tous les galons à la 53A qui prend la relève. C'est terminé pour nous et nous nous défoulons à tout va, tant pis pour le bruit ! Les gars de Donald organisent un repas au restaurant où nous invitons son épouse et mes trois camarades, plus Donald, terminent sous la table.

UNITED STATES AIR FORCE



INSTRUMENT CERTIFICATE

This is to certify that

NAME AND GRADE

Charade, Pierre G. (SGT)

HAS MET THE REQUIREMENTS FOR AN
INSTRUMENT CERTIFICATE (WHITE)

EXPIRATION DATE

20 Feb 54

PILOT RATING

Plt. 19 Dec 52

TOTAL HOURS

290:45

SIGNATURE OF ORGN CO OR OIC INST FLYING

ORGANIZATION

3615 PTW Craig AFB, Ala.

AF FORM 8
1 SEP 50

PREVIOUS EDITIONS OF THIS FORM
ARE OBSOLETE.

GPO 16-62547-1

La brave dame demande mon aide pour rentrer son mari dans la voiture et finalement je vais jusque chez eux pour la sortie de voiture. Nous le couchons sur le canapé et elle propose de me garder la nuit car elle n'a pas envie de me ramener à la Base au milieu de la nuit. Au retour vers la base le lendemain, je ne sais quelle contenance avoir vis à vis d'elle, car malgré les brumes dues aux libations, je crois bien que je n'étais pas seul dans le lit cette nuit là !

Quatre Français dont je suis sont affectés à Craig Air Force Base à Selma en Alabama sur F-51 *Mustang*, alors que trois partent à Bryan, Texas, sur T-33, puis F-80 *Shooting Star*, et Bob part à Reese AFB sur B-25 *Mitchell* pour finir sur B-29. Tout le monde est content, mais nous ne sommes plus que sept sur les quinze arrivés de France (ils ont été déclassés dans la 53A sur place ou envoyés au Canada pour insuffisance d'Anglais, ou envoyés à Marrakech, pour tout reprendre, ou simplement éliminés du pilotage pour être élèves navigateurs à l'école d'Avord, France).

Vive l'Advanced Training !

Les gars de Craig prennent le train à San Antonio pour Selma par la Nouvelle Orléans où nous avons le temps de visiter le *Carré Français* puis le quartier espagnol. En cours de route, nous rencontrons des anciens d'Aulnat qui étaient dans d'autres bases. Sur place, nous retrouvons des Français qui sont restés sur T-6 pour faire moniteur, des anciens de Challes et nos anciens de Hondo (la 52E) qui nous ont bien aidés et le feront encore.

L'installation a lieu le 27 juin 1952 et l'atmosphère semble plus détendue qu'à Hondo. En effet, il y a trois écoles sur la base (Monitorat T-6, Chasse jet, Chasse hélice), les cadets américains sont ailleurs sur la base et volent sur jet car les F-51 se font vieux et il y en a de moins en moins en état de vol, une promotion à la fois peut voler et ce sont les *allied cadets* qui les usent.

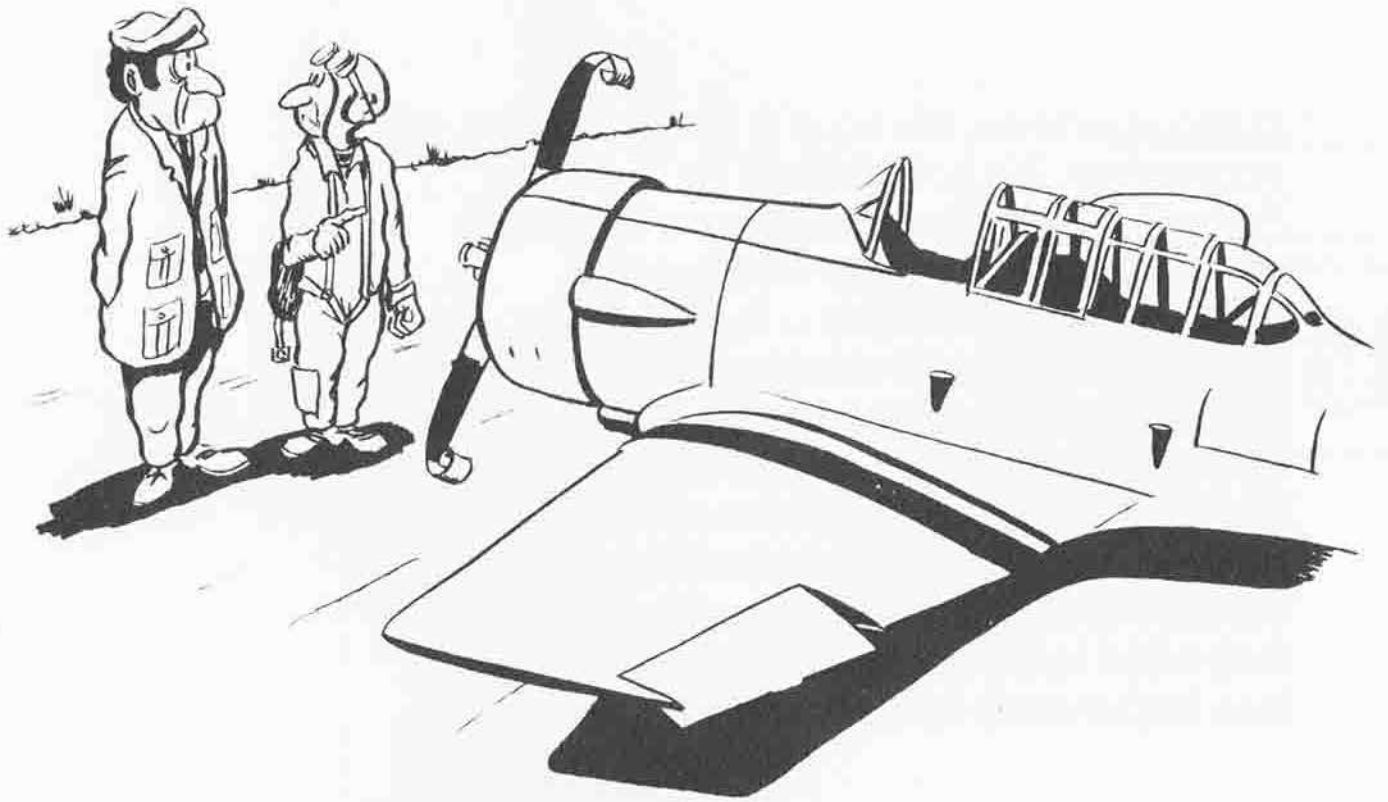
Les baraques en dur sont mieux agencées qu'à Hondo, il y a dix chambres de cinq par bâtiment avec un cabinet de toilette entre deux chambres et le couloir, extérieur, est protégé par du grillage anti-moustiques. Les habitants sont 68 Français et neuf Norvégiens dans cette nouvelle 52H sur F-51 *Mustang*. La *flight line* est loin et nous aurons un bus pour y aller, mais le *mess hall*, la cafétéria et le club sont tout près.

Avant toutes choses, la paperasse doit se faire et nous passons dans les différents bureaux pour remplir des questionnaires et recevoir notre équipement de vol. Cette fois je me vieillis d'un an pour pouvoir sortir partout avec les copains ! Et j'apprends avec joie que j'ai été nommé caporal-chef, on ne m'oublie pas à Paris !

La routine reprend avec ses cours en *Academic*, son *military training*, le link trainer et le PT et nous volons d'abord sur T-6. Il faut être lâché en deux heures maximum et se préparer sérieusement pour le test de voltige et de vol sans visibilité qui comptent énormément pour passer sur F-51.

Le samedi 2 août, nous participons à une grande parade pour la remise des ailes à la promotion 52E avant leur départ pour la *gunnery*. C'est très émouvant car il y a nos anciens de Hondo et les cadets américains qui prêtent serment car les autorités leur remettent les galons de sous-lieutenant. Les familles sont là aussi et il y a même des mariages célébrés par le chapelain tout de suite après la cérémonie.

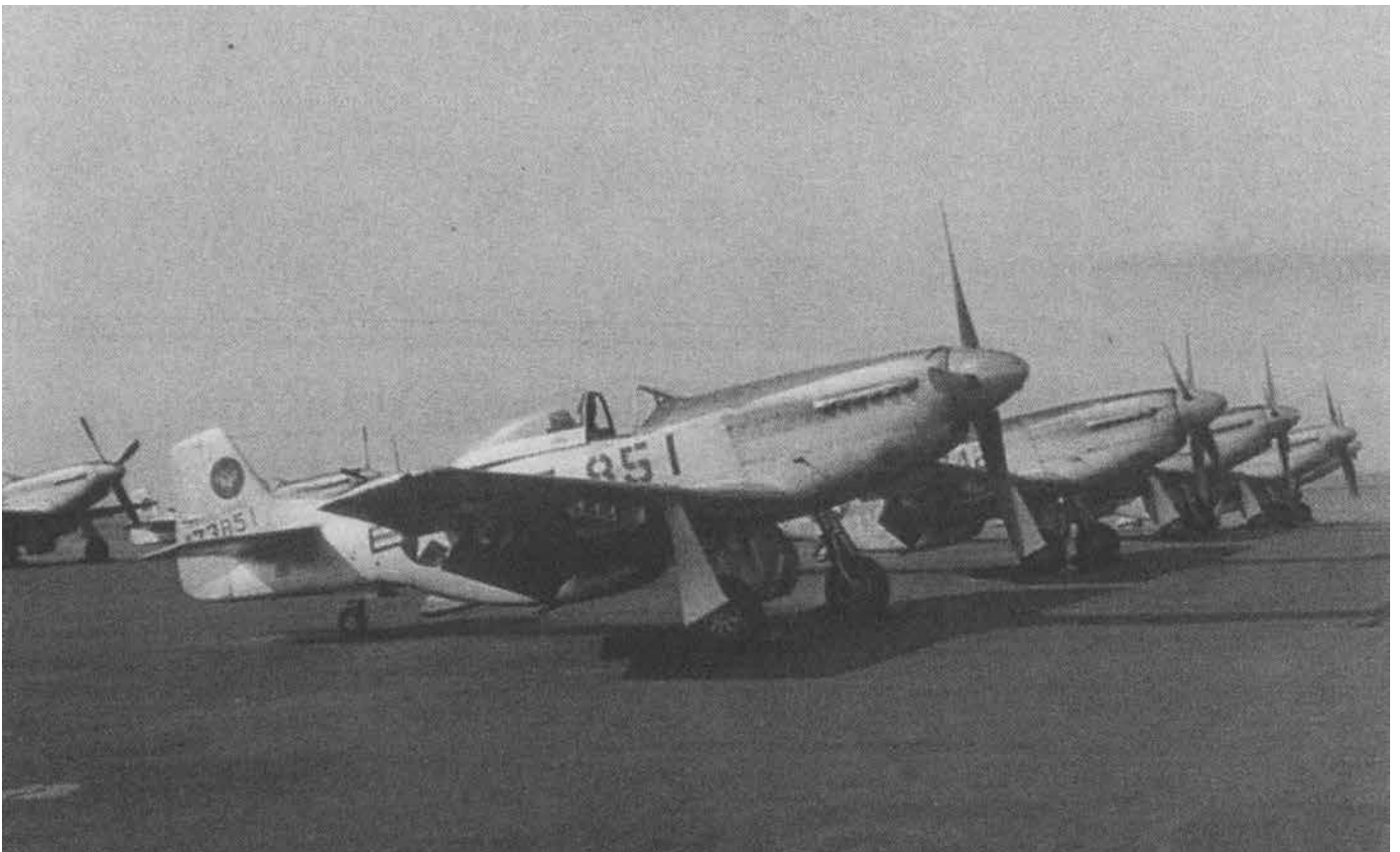
Les vols sont de plus en plus fatigants et les moniteurs nous font poser sur un tas de terrains nouveaux pour utiliser les différents moyens de percer : Range, NDB et GCA pour être sûrs que nous rentrerons quel que soit le temps quand nous serons seuls sur *Mustang*. On nous change les moniteurs qui sont maintenant des guerriers, ils arrivent en effet de Corée et nous traitent comme si nous devions y aller aussi (les 52E iront en Indochine), mais plus en camarades de guerre qu'en élèves.



LOW FLYING ? NO SIR, NOT LOWER THAN USUAL

▲ *Bob Stevens*

▼ *Parking des F-51D Mustang à Craig AFB*



Tout ceci ne nous empêche pas d'aller en ville et de découvrir la ségrégation raciale que nous ne comprenons pas, nous friserons quelques fois l'incident autant avec les Blancs qu'avec les *colored people*. Avec ma chambrée, nous organisons des raids dans la jungle que nous avons admirée d'en haut : marches à la boussole avec nos armes (carabines 22LR et pistolets) et tirs à chaque occasion, nous nous prenons pour de vrais explorateurs !

Le temps libre est assez important et un camarade s'achète un circuit de train à construire pendant que d'autres font des maquettes d'avions. Ceci me donne l'idée d'acheter aussi un train que j'offrirai à mon frère au retour, en attendant, c'est moi qui l'utilise (je pense quand même à un éventuel descendant mâle).

Mardi 23 septembre est un grand jour : je fais mon premier vol sur *Mustang* biplace, mais j'ai les pires ennuis avec mon casque, le masque et le fil de la radio, j'ai même l'impression que ce n'est pas moi qui pilote cette énorme bête tirée par 2 000 ch. Comme à Hondo, nous avons un terrain annexe pour faire des tours de piste à Demopolis et je suis lâché sur monoplace le 2 octobre après un *blind cabin test* réussi. Les cours au sol sont maintenant différents de ceux du *Basic*, nous apprenons l'organisation de l'USAF, les règlements militaires, la façon de commander, le *management*, la politesse et le maintien, on nous oblige à prendre la parole en public et c'est enregistré pour la correction, des cours de médecine aéronautique avec passage au caisson à dépression, bref tout ce qu'un officier-pilote doit savoir puisque les cadets US seront officiers le jour du brevet. Mais les Français s'en fichent car ils ne seront que sergents (en octobre, je suis nommé sergent et cette fois je suis obligé de coudre les galons sur la tenue de sortie, quel boulot !). Pour nous motiver, on nous passe aussi des films sur la guerre de Corée et les différents avions en service là bas.

En vol, les choses deviennent passionnantes : nous faisons de la patrouille chacun dans notre avion et avant de rentrer au terrain le moniteur nous initie à la poursuite à quatre. Quelques fois nous rencontrons un autre *flight* et la bagarre s'enclenche, même avec des jets, et si la formation n'est pas serrée comme il faut à l'arrivée verticale piste, il repart et nous oblige à recommencer, car les arrivées sont notées et l'émulation entre moniteurs est grande (ce sont des *vétérans*). Quelques-uns seront décorés devant nous à l'occasion d'une parade du samedi et nous aurons droit aux passages de 16 F-51 pendant la cérémonie.

Le 14 novembre, la promotion est endeuillée par un accident stupide : deux F-51 se rentrent dedans au décollage en patrouille. La 52H prendra le nom de ce camarade en mémoire de lui (Cesari), l'autre pilote s'en tire. Nous sommes tous volontaires pour donner du sang et je découvre que je ne suis plus O-, mais O+ ! Encore un mauvais tour d'Aulnat...

Le mauvais temps sévit tellement que nous sommes presque toujours à la *flight line* pour profiter de la moindre amélioration, à tel point que pratiquement personne ne fera le voyage de fin de cours que nous attendions avec impatience. Finalement, je pars en patrouille avec trois moniteurs qui ont décidé d'aller à Miami. Le vol se fera en rase-mottes à cause du temps et le retour sera décalé d'un jour à cause de la météo. Mais je suis allé à Miami dont je n'ai pas vu grand chose car les moniteurs se sont saoulés avec des filles dans des bars et à l'hôtel. Je termine mes heures au retour devant les journalistes et les photographes de presse, car je suis le dernier cadet allié à être breveté sur F-51 : vedette d'un jour !

Personne n'a été éliminé ni déclassé et le soir même nous arrosons notre succès avec nos moniteurs à la *flight line*, une bien belle soulerie générale ! Le lendemain, l'État-major de la Base nous convie à un repas gastronomique au *club*, suivi d'un petit spectacle par les nouveaux pilotes et on enchaîne avec une deuxième *party*. Le jour suivant, les officiers d'encadrement américains nous font répéter la cérémonie qui aura lieu le 19 décembre 1952, c'est du sérieux !



▲ *Les obsèques de Robert Cesari dont la 52H prendra le nom*



C'est Le Grand Jour, en tenue de sortie à côté des huiles de la base et des officiels français venus de Washington, nous assistons au défilé des troupes. Deux avions légers font de la voltige, puis défilent 16 T-6, 16 T-33 et 16 F-51 en formation serrée car les trois écoles avaient des 52H chez elles et tout le monde est breveté aujourd'hui. Plus de marche à pied pour nous, des bus nous conduisent au gymnase ou après de nombreux discours, les Ailes sont remises aux cadets par un général américain et un colonel français, bénédiction par le chapelain, et les Américains prêtent serment lors de la remise de leur *commission* d'officier. Quelques mariages sont célébrés ensuite. Notre colonel reçoit alors toutes ses ouailles et engage les nouveaux pilotes à préparer le concours d'entrée à l'École Militaire de Salon dès le retour. Au cours de l'entretien, je découvre par hasard une liste de propositions au grade de sous-lieutenant où mon nom figure en 7^{ème} place !

Pendant les festivités, quelques camarades et moi avons été victimes d'un voleur et c'est par manque d'argent et de papiers que nous passons les fêtes sur la Base. Le brevet a une conséquence directe sur les finances : la Base nous considère comme officiers-pilotes et tout devient payant, alors que nous sommes seulement sergents dans la *French Air Force*. Heureusement, la solde du mois arrive lorsque nous faisons le circuit départ le 31 décembre.

Pilote de chasse

Le manque de F-51 en *gunnery* oblige les autorités à nous partager en plusieurs groupes, mais on ne peut pas nous garder à Craig où arrivent de nouveaux cadets devant voler sur jet et nous sommes envoyés à Sheppard AFB en attente (Wichita Falls, Texas).

Le 2 janvier 1953, nous embarquons tous dans un C-46 avec les bagages et, après une escale casse-croûte à Schreveport, nous sommes reçu à l'école des mécaniciens où, pour éviter le désœuvrement, nous suivrons des cours de mécanique sur le F-84 en alternance avec des vols sur T-6 puisque nous sommes pilotes avant tout et qu'il faut *entretenir le feu*. Mais il n'empêche que nous sommes sous-officiers et nous serons traités comme tels : *NCO mess hall*, *NCO club* et *NCO baraques* à la grande surprise des *NCO* américains qui n'ont jamais vu de pilotes chez eux (*NCO = non commissioned officer*).

Pour permettre l'entraînement des quelques pilotes affectés à la base, il y a des T-6, mais aucun des pilotes n'est qualifié pour nous lâcher, des testeurs arriveront le 6 janvier. Après un test écrit au sol et un *cabin blind test*, un petit vol de reprise en main qui n'est pas inutile pour beaucoup (réactions trop importantes, vu la puissance et le poids du T-6 par rapport au *Mustang*) et nous pouvons voler. Mais attention, nous n'avons droit qu'à des navigations sous plan de vol et il faut passer personnellement à la météo et au bureau des vols avant de partir et respecter le plan déposé, car les contrôleurs ne s'en laissent pas conter, certains camarades seront interdits de vol pour fantaisies aériennes ! Les cours de mécanique sont intéressants et les instructeurs assez sympathiques pour comprendre le peu d'intérêt que ces cours ont pour nous, car la France ne possède pas encore de F-84 à cette époque et nous ne serons jamais mécaniciens.

Pendant ce séjour, nous voyons arriver des Belges et des Norvégiens en attente comme nous et le 16 janvier, à notre grande surprise, nous devons passer un test de mécanique de 80 questions ! Nos instructeurs de mécanique ont été bien gentils car nous recevrons tous un diplôme attestant notre passage aux cours avec *proficiency*.

Le 19 janvier, le premier groupe embarque dans un C-47 à destination de Luke AFB, Phoenix, Arizona, avec escales techniques à Lubbock et El Paso. Grandes retrouvailles avec des anciens de Hondo qui volent déjà sur F-84 (des Américains bien sûr) et les formalités commencent avec des briefings par le colonel, le médecin et le chapelain.

CRAIG AIR FORCE BASE

ALABAMA



Graduation Exercises

OF THE
BASIC SINGLE ENGINE
PILOT TRAINING SCHOOL

CLASS 52-H



19 DECEMBER 1952

Nous sommes logés dans des baraques en bois avec chambres individuelles qui communiquent par deux et c'est assez spartiate. Par contre, c'est une école de pilotes et on nous traite comme les officiers américains avec la même liberté en dehors des cours et des vols.

Contrairement à Sheppard, ici on ne fait pas de double et il faut partir après avoir passé un test au sol et un *cabin blind test*. Personne non plus pour reconnaître les environs et ce sont tout de suite des rendez-vous en vol où on ne se retrouve pas forcément à la grande déception des instructeurs ! Les cours au sol sont pratiques, tout tourne autour de la Corée où nous faisons des missions fictives et on nous passe des films de combats aériens réels pour apprendre ce qu'il faut ou ne faut pas faire, en particulier dans la *Mig Alley*. Nous devons également apprendre à reconnaître sous tous les angles les différents avions engagés dans la bataille et immédiatement savoir quels sont la vitesse max. , l'envergure et l'armement et les diapos passent de plus en plus vite. Inutile de dire que nous sommes Français pour échapper à ce supplice !

Avant de charger de munitions nos avions, nous avons des cours sur les différentes bombes, roquettes, canons et le fonctionnement du collimateur. Chaque instructeur a trois élèves et les vols se font à quatre. Mais de temps en temps, c'est un équipier qui prend la direction des opérations et le moniteur compte les points (les mauvais bien sur). Le plus difficile est d'arriver à suivre un copain, car il oublie parfois qu'il n'est pas seul et on frise la catastrophe. Tous les instructeurs reviennent d'un tour d'opérations en Corée, cette école est une sorte de détente pour eux, mais ils essaient quand même de nous montrer le plus de choses utiles possible et ils nous passionnent avec leurs récits de batailles.

Le 16 février, un camarade reçoit de ses parents le Journal Officiel où on peut lire les noms de 17 d'entre nous nommés sous-lieutenant (j'ignore le nombre de brevetés de la 52H). Quelques jours plus tard, arrivera le document officiel et nous serons obligés de découdre nos galons de sergent si laborieusement cousus pour en mettre d'autres. Les Américains en profitent pour nous faire payer les chambres, après déménagement quand même, et tous les repas au prix fort, mais en contre partie la solde est doublée !

C'est le 3 mars que je réalise ma première victoire aérienne : en dégageant après une passe de tir air-air sur cible remorquée, je vois un avion foncer sur moi et je passe sur le dos pour l'éviter en piquant, hélas trop tard car un grand choc suivi de déclenchés m'annonce que le pire est arrivé. Après des essais infructueux de rétablissement, j'ouvre la verrière pleine d'huile en prenant une giclée dans la figure et je constate que j'ai perdu une aile dans la collision. Aussitôt je prends la décision de quitter le bord, mais les soubresauts de l'avion sont tels que j'ai du mal à me détacher, puis je suis éjecté par la force centrifuge et blessé au cou par le harnais car j'ai oublié de détacher la chenille du masque à oxygène. Je fais quelques cabrioles et j'ouvre le parachute sous moi, ce qui me vaut encore des émotions car les suspentes entourent mes jambes et je me retrouve la tête en bas. J'arrive à démêler le tout et je commence une longue descente de 12 000 pieds qui me donne le mal de mer. La première chose qui me frappe, c'est l'ouverture du parachute de mon camarade, mais très bas car il était coincé dans l'habitacle (mon aile a raclé le dessus de son avion, enlevant le pare-brise et la dérive verticale), puis l'explosion de mon avion au sol, l'arrivée de mon aile puis celle de l'autre avion : trois beaux incendies ! Je fais des signes désespérés aux copains qui tournent autour de moi pour les éloigner, mais l'instructeur restera autour des deux paras jusqu'à leur arrivée au sol. Ayant sauté plus bas que moi, le copain est le premier arrivé et j'essaie de diriger ma chute vers lui. L'atterrissage est plutôt brutal et le vent pousse le parachute avec moi sur le ventre jusqu'à un candélabre, sorte de cactus, qui nous arrête. Je fais signe que tout va bien et les avions me montrent la direction où se trouve mon camarade que je découvre



▲ Republic F-84B sur le parking de Luke AFB en juin 1953

couché par terre, les deux chevilles brisées. Nous avons réalisé là, au milieu du désert, la plus belle partie de rigolade de notre carrière de pilote : nous étions vivants ! Une demi-heure plus tard, un T-6 nous largue un bidon d'eau et une boîte à pharmacie, puis une heure et quart après, arrivent une ambulance avec le docteur et une voiture radio avec le chapelain et l'*investigator officer*.

Trois heures de route dans le désert pour rejoindre un aérodrome d'où un C-45 nous transporte à Luke et visite à l'hôpital où mon camarade est mis dans le plâtre pour six semaines et moi, nanti de calmants, car je ris toujours. Tout est très bien organisé car ce genre d'accident arrive souvent et se termine parfois plus mal, il y aussi ceux qui se tirent dessus, ceux qui rentrent dans la cible tellement ils veulent marquer des points et les nombreuses pannes en vol car les *Mustang* se font vieux et le désert est quadrillé de terrains de secours entre les différents champs de tir pour les atterrissages forcés. Un de mes camarades aura une panne moteur en vol à 12 000 pieds et se débrouillera tellement mal qu'il ratera trois fois le terrain de secours (d'abord vitesse excessive, puis trop faible), il passera des semaines à l'hôpital pour faire réparer son visage abimé par le collimateur (en plus il n'avait pas bloqué son harnais).

Les champs de tir sont organisés pour permettre toutes les missions au sol : il y a le convoi pour le *straffing* et les roquettes, la ligne de défense avec chars et canons pour le bombardement en piqué, les tranchées pour le napalm, le camp retranché à trouver et à détruire, mais aussi des cibles horizontales et inclinées pour apprendre à tirer avant d'aller au combat, plus les aires de tir air-air où il y a toujours un avion remorqueur qui fait des triangles autour de trois terrains de secours.

Cela n'arrête pas du lever au coucher du soleil sauf missions de nuit, l'USAF a besoin de pilotes pour la Corée et les *allied pilots* sont préparés de la même manière. C'est ainsi que nous sommes instruits sur la manière de se comporter en temps que prisonnier de guerre, quoi faire pour survivre

dans la jungle, quels renseignements recueillir pour les services de sécurité et, recommandation vitale : ne pas tomber sur terre si possible, mais en mer où le service de *rescue* est très efficace. Un exercice dans la piscine est même organisé où chacun à son tour est précipité à l'eau, attaché et harnaché dans une carlingue, et il faut se sortir de l'avion et grimper dans le *dinghy*, puis rejoindre le bord du bassin. Nous faisons aussi des missions crépusculaires individuelles pour apprendre à trouver les objectifs soumis au *black out* avec rendez-vous sur un des objectifs pour une attaque à quatre avions et retour de nuit en patrouille serrée sur le terrain éteint par sécurité et allumé faiblement après reconnaissance du *flight*. C'est au cours d'une de ces missions que j'ai volé dans le Grand Canyon du Colorado en décollant trop tôt pour être sûr d'arriver à temps au rendez-vous (l'instructeur passe verticale à l'altitude convenue, fait 360°, et repart, tant pis pour les retardataires qui ignorent la destination !). Ce n'est qu'après cet exploit que j'ai appris que le canyon était traversé de câbles électriques, mais quelle splendeur avec toutes ces couleurs au soleil couchant!

Lors de notre première sortie avec deux bombes au napalm sous les ailes (l'avion est très chargé, à la limite pour des vieux moteurs), on nous donne le choix de décoller sur largage *on* ou *off* pour le cas de panne (mais bombes inertes quand même) et alors que nous sommes rassemblés en patrouille, je m'aperçois qu'il me manque une bombe ! Nous avons droit à deux passes de largage et je les fais sans rien dire en profitant de l'incendie déclenché par un copain pour annoncer *bombs gone*, personne n'est jamais venu se plaindre.

Fin de la guerre le 24 mars 1953, nous allons à la gare de Phoenix mais, arrivés à Albuquerque, tout le monde change de train et les officiers sont casés en pullman avec chambres individuelles alors que les sous-officiers ont les mêmes voitures qu'à notre départ de New York. Pendant trois jours et trois nuits, nous traversons encore une fois les États-Unis en passant par Chicago, Pittsburg, Washington, Baltimore et Philadelphie pour arriver à Jersey City terminal où nous prenons le ferry pour traverser l'Hudson et c'est de nouveau le Plymouth Hotel.

Pendant quelques jours nous visitons encore New York en alternance avec les formalités de départ tant américaines que françaises. Avec un copain, nous rencontrons au Rockefeller Center, une charmante actrice qui nous fait visiter les studios de la NBC où elle travaille, puis elle nous présente à des amis et la soirée se termine de façon très agréable car tout le monde parle français. Embarquement sur le même *Île-de-France* dans la même *Cabin Class* le 2 avril, ce qui réjouit nos camarades sous-officiers qui n'ont pas digéré la différence de traitement dans le train ! Mais le problème des 1^{ère} classes reste le même, car il y a tout un groupe d'officiers-pilotes sur le bateau et ils veulent garder leurs privilèges, pour eux nous ne sommes pas de vrais officiers et les sous-officiers ne comptent pas.

Traversée calme, moins de monde qu'à l'aller, et après l'escale de Southampton, nous débarquons au Havre pour prendre le train-paquebot vers Paris où on nous attend au bureau du personnel pour nos affectations.

En fait, nous serons reçus par le général chef d'État-major (général Fay) dont le fils est avec nous incognito depuis Aulnat ! C'est la mère de ce camarade qui nous loge, mon ami Armand Erbani et moi, durant notre séjour parisien.

Quelques formalités administratives suivent et je persuade un camarade d'aller à Bizerte (Tunisie) à ma place pour pouvoir aller à Orange, puis nous partons en permission de longue durée avant de rejoindre nos escadres.

United States Air Force



Air Training Command

Be it known that

2D LT PIERRE G CHARADE F-948

has satisfactorily completed the prescribed course of instruction of the Air Training Command specializing in

F-51 Combat Crew Training

In testimony whereof and by virtue of vested authority we do confer upon him this

CERTIFICATE OF PROFICIENCY


Given at Luke Air Force Base, Glendale, Arizona

on this Twenty-first day of March

in the year of our Lord one thousand nine hundred and Fifty-three

Attest:


THOMAS GARNER
2d Lt, USAF
SECRETARY


CHARLES F. BORN
Brigadier General, USAF
COMMANDANT

D'Aubignan à Boufarik en passant par Meknès



La 5^{ème} Escadre de Chasse

Le 13 mai 1953, je fais mon apparition à la 5^{ème} Escadre de Chasse après un mois de congé. Les pilotes de l'Escadre viennent de rentrer d'Indochine où ils volaient sur avions à hélice et un des trois escadrons sert d'école pour apprendre à voler sur réacteur, le fameux *Vampire* Mk51.

Je suis donc affecté d'abord à cet escadron avec d'autres pilotes qui n'ont jamais fait de réacteur, l'ambiance est très détendue car en plus des bleus dont je suis, il y a des vétérans que cet avion léger amuse beaucoup.

Tous les avions de l'époque ont une roulette de queue, le *Vampire* est tricycle, la cabine est pressurisée, il est en bois et n'a qu'une heure et quinze minutes d'autonomie sans bidons extérieurs ce qui change énormément des *war birds* classiques. Il n'est pas question de double-commandes, l'armée de l'Air n'a pas les moyens d'en acheter. Les instructeurs font des amphi-cabine et apprennent la mise en route et l'arrêt turbine avant de nous souhaiter bon vol. Pour éviter de nous perdre au premier vol, nous avons eu droit à un vol de reconnaissance secteur sur C 449 *Goéland*, car il n'y a pas non plus de balise de navigation à Orange (ni rien dans l'avion) mais seulement un centre de triangulation goniomètre à Aix-en-Provence avec lequel il faut apprendre à percer et rester en contact en dehors du circuit. De toute façon le *Vampire* n'a que quatre fréquences radio pré-réglées : A= tour, B= approche, C= escadre, D= détresse. Il y a au fond du hangar quelques *Vampire* MK1 et avant de nous rendre à nos escadron, nous sommes lâchés sur ces engins qui n'ont que 50 minutes d'autonomie. C'est avec un de ces avions qu'après l'atterrissage je n'ai pas pu rentrer au parking, car le réacteur s'est arrêté sur la piste faute de carburant !

L'entraînement au VSV se fait sur C 449 *Goéland* (bimoteur en bois et toile, six places passagers, datant des années 30 et premier avion de ligne d'Air France à la libération), puis sur *Vampire* en patrouille légère : après le décollage, le pilote met des lunettes à verre bleu alors que la verrière est recouverte d'orangé (on ne voit strictement rien dehors), l'autre pilote suit dans son avion et assure la sécurité. En finale d'approche, vers 600 pieds, on enlève les lunettes pour atterrir et le tour est joué.

L'atmosphère au sein de l'Escadron est d'abord assez lourde, en effet, les sous-officiers nous considèrent comme des traîtres privilégiés (pourquoi vous et pas nous ?) et les officiers sortant de l'École de l'Air se demandent pourquoi ils ont passé des concours et suivi des années d'études. Pour remédier à cet état de fait, nous sommes tous inscrits d'office aux cours de préparation au concours d'entrée à l'École Militaire de l'Air, mais peu le passeront.

Je profite de la proximité de l'Aéro-club de Carpentras pour faire transformer mon brevet militaire en brevet civil. Le représentant de l'Aéro-club de France qui me reçoit estime que j'en sais sûrement plus que lui (il est commissaire de police, pilote du dimanche) et après un bavardage aéronautique, il me donne l'épreuve théorique. Le chef pilote du club me reconnaît (construction de modèles réduits au collège) et après un bref vol sur le Piper J-3, il m'accorde l'épreuve pratique. Créé par la Royal Air Force après la libération, une escale est même restée à l'arrivée de l'Escadre (Lybie, Angleterre) et certains pilotes ont servis dans cette Armée dont ils ont gardé des manières, ainsi, tous les jours les navigants ont droit au *five o'clock tea*, ce qui n'est pas désagréable. Pour

maintenir notre niveau d'anglais, cette langue doit être la seule utilisée tous les jeudis, inutile de dire qu'en dehors des vols et des *briefings*, personne n'est bien bavard le jeudi, même les repas sont étrangement silencieux !

Le printemps et l'été sont systématiquement consacrés aux manœuvres. Étant trop jeune équipier sur l'avion d'arme, je suis nommé officier d'embarquement pour le déploiement sur le terrain de Coulommiers et je fais l'aller et le retour en C-47 avec les mécanos et le matériel. Sur place, les camarades officiers seront sympathiques et m'emmèneront tous les soirs faire la bringue avec eux à Paris ou ailleurs, mais dans la journée je serai taillable et corvéable à merci, sans voler bien entendu.

Ensuite, c'est la campagne de tir annuelle à Cazaux. Toujours trop jeune équipier, je fais l'aller en train de marchandises avec le matériel ! C'est pendant cette campagne que j'ai eu ma deuxième frayeur sur *Vampire* : à la fin des tirs, on me donne un avion pour garder la forme et en fin de percée sur Bordeaux-Mérignac, l'avion est brusquement déséquilibré à la sortie des aérofreins, un seul sort que je tente aussitôt de rentrer, mais en vain. J'appelle au secours et, assuré que j'ai assez de pétrole, mon commandant d'escadrille vient à Mérignac avec un avion pour m'aider. Quand la sécurité au sol est prête, il me fait descendre dans le circuit et sortir le train qui ne sort pas complètement, à priori c'est la pompe hydraulique qui a lâché et je dois pomper avec la pompe à main de secours pour le verrouiller, ce qui fait rentrer l'aérofrein, ouf !

Mais cette action secoue terriblement l'avion car la pompe est à droite au plancher et il faut piloter de la main gauche sans pouvoir regarder dehors. Malgré cela, il est impossible de sortir les volets et je fais mon premier atterrissage sans volets et sans aérofreins. Tout est bien qui fini bien et on me ramène à Cazaux en voiture. Il n'y avait plus une goutte de liquide dans la bête hydraulique, chaque coup de pompe à main projetait le liquide hors de l'avion ! Cet exploit me vaudra un retour à Orange en patrouille à la place du train.

Dès le début, mes chefs ont eu besoin d'un conducteur pour leurs déplacements sur la Base et ils sont stupéfaits d'apprendre que je n'ai pas le permis, même civil : *Vous avez une semaine pour l'obtenir !* sera la réponse. J'avais conduit aux USA, il me restait à apprendre le code et une semaine après, les deux examens passés sur la Base, je ramenaient le précieux document militaire que j'ai aussitôt fait transformer en permis civil.

Courant août, je suis pris d'un malaise en vol et je ne volerai pas pendant deux mois, il paraît que j'ai du cholestérol et c'est le temps qu'il faut pour me soigner. Cet arrêt de vol sera aussi l'occasion de parfaire ma formation militaire, car les autorités me collent toutes les corvées au sol, tant à l'Escadron qu'à la base, il faut m'occuper.

Quand je reprends l'entraînement, je vole moins sur *Vampire* et plus sur *Goéland* et il est décidé que je serai lâché sur *Goéland* pour entraîner mes camarades au VSV. J'ai l'impression que l'on se méfie de moi pour les exercices à haute altitude !

L'atelier principal des *Vampire* est situé à Dijon où il faut se rendre soit en jet et revenir en *Goéland*, soit aller en *Goéland* et revenir en jet. C'est ainsi qu'un jour de grand mistral, le *Goéland* ne peut pas décoller d'Orange pour venir nous chercher et la base de Longvic nous met au train en combinaison de vol avec le parachute sur le dos !

Voyage inoubliable en première classe où on nous prend pour des extraterrestres. A partir de cet incident, les pilotes seront obligés de partir avec la tenue de ville sous la combinaison ou dans la soute à munitions pour les amateurs d'aise en vol (mais il faut la complicité du mécanicien au départ et à l'arrivée pour ouvrir le caisson).

Au début de 1954, il est question de remplacer les *Vampire* par des *Mistral* de fabrication française et, par petits groupes, nous nous rendons à Brétigny pour l'épreuve du siège éjectable. Le siège est installé sur une rampe à la même inclinaison que dans l'avion, mais au milieu du terrain et je suis désigné pour être le premier candidat. Après un court briefing, je suis ficelé sur le siège et me voila projeté tout en haut de la rampe sous les applaudissements de mes camarades. En fait, le *Mistral* est un *Vampire* perfectionné, mais il a les mêmes dimensions intérieures et ce fameux siège prend plus de place que l'autre. Des pilotes ont perdu leurs jambes en évacuant cet avion et nous irons à l'hôpital militaire de Marseille pour faire mesurer la longueur de cuisse de chacun et aussi jeter un coup d'œil à la colonne vertébrale (après l'essai du siège bien sûr !). Je suis déclaré inapte *Mistral* à cause de mes jambes.

À partir du dimanche 28 mars 1954, je participe à des manœuvres interarmes à Hyères avec les pilotes de l'Aéronavale et je découvre un autre monde, je ne sais pas si j'aurais supporté cette rigidité dans les rapports humains. Au départ, je suis désigné pour être l'équipier du commandant d'escadre que tout le monde craint et *on* me prévient charitablement d'être très vigilant, car c'est une grande brute.

Puis tout l'escadron s'envole et j'attends *l'arme au pied* l'arrivée du chef. Il arrive finalement tellement tard que je ne crois plus au départ, mais lui me dit : *Allez-y, on fonce car l'amiral m'attend pour déjeuner*. Il est 11 heures 30 ! Décollage en patrouille, sortie de circuit à 300 pieds sol et j'ai sué sang et eau pendant 35 minutes, car il n'a jamais réduit ni monté et il a voulu une arrivée *cravate* par la mer avec *peel off* que je n'ai heureusement pas raté : ouf !

Conduits au hangar pour nous mettre en tenue de sortie (ma tenue est dans le caisson à munitions), le canot major vient nous prendre pour nous amener au carré des officiers où une réception nous attend : les matelots sont en gants blancs et tous les ustensiles sont marqués au chiffre de l'amiral, quel luxe ! A tous les repas il faudra mettre la tenue de ville et s'habituer aux grades pour éviter les impairs. Les sous-lieutenants sont deux par chambre et l'après-midi, nous demandons le canot major pour descendre en ville, mais il faut s'offrir le taxi pour revenir.

Nous volons avec une flottille dotée de *Corsair* et après avoir vu leurs décollages avec bayonette pour dégager la piste, nous tentons la même chose, mais le réacteur ne répond pas comme l'hélice et, pour éviter les accidents, cela nous est interdit après quelques essais.

Je n'apprécie pas beaucoup le survol de la mer et l'attaque des bateaux, car on ne se rends pas bien compte de la distance et il faut surveiller l'altimètre de très près. Un jour, après l'attaque d'un C-47 où je dégage par dessous, j'apprends que cet avion traîne sous lui une antenne radio de 300 mètres.

En juin, l'État-major demande des pilotes pour l'école de chasse de Meknès, au Maroc, et les chefs se débarrassent de moi (un malade potentiel leur fait peur).

Personne n'a l'idée de me prévenir que les écoles du Maroc ferment 45 jours en été et j'embarque en première classe sur un paquebot qui va de Marseille à Dakar avec escale à Casablanca.

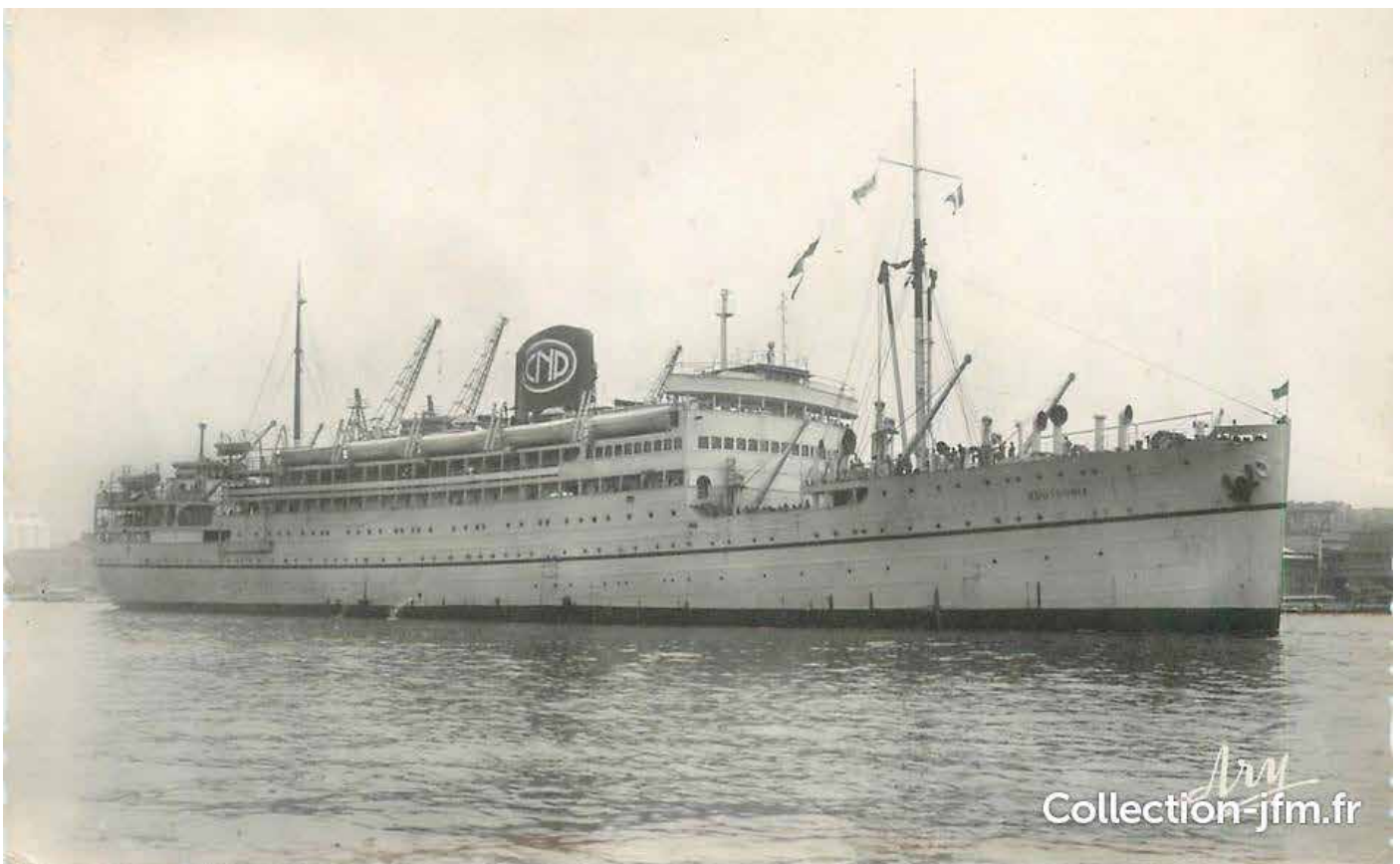
Le SS *Koutoubia* est plein de militaires de toutes armes et l'officier le plus gradé me convoque (je suis le plus jeune dans le grade le moins élevé) pour me confier la responsabilité de la troupe logée à fond de cale dans des conditions difficiles. Impossible de se mettre en civil pendant la traversée, car je dois descendre dans la cale trois fois par jour au moins pour m'occuper de mes troupes qui ont le mal de mer et ne peuvent prendre l'air sur le pont par petits groupes que pendant les repas des passagers, ou la nuit.

À part ce petit inconvénient, ce sera quand même une bonne traversée.



▲ *Vampire de la 5^{ème} Escadre*

▼ *Le Koutoubia*



Arm
Collection-jfm.fr

L'École de Chasse de Meknès



Débarqué à Casablanca, je suis logé au Cercle des Officiers car il n'y a qu'un train par jour pour Meknès et il est parti, j'arrive donc à Meknès le 30 juin 1954, veille de la fermeture de l'école pour 45 jours ! Je trouve un hôtel pas trop cher et, comme il n'y a rien à faire sur la base, la recherche d'un logement commence, mais il devient vite évident qu'une voiture est nécessaire et j'achète une VW d'occasion.

Les permissionnaires rentrent et je suis affecté au 5^{ème} Escadron sur *Vampire* MK5 en attendant mon départ pour Marrakech où je dois suivre un stage de moniteur. Je fais intervenir l'épouse du chef d'État-major pour ne pas y aller (connue lors du retour des USA) car je ne souhaite pas laisser ma femme seule pendant trois mois.

J'échappe à ce stage et je passe en transformation T-33, puis je suis nommé officier d'encadrement d'une promotion d'élèves-pilotes à la Division d'Instruction Militaire.

L'école a cinq escadrons, le cinquième servant à transformer les moniteurs venant des T-6 de Marrakech sur T-33 et *Vampire*, les quatre autres comportent une équipe réduite de chasseurs qui est renforcée à chaque nouvelle promotion par un volant de moniteurs qui passe d'un escadron à l'autre pour la phase T-33.

Étant chasseur d'origine, je suis autorisé à faire des vols *chasse* avec les élèves ayant terminé le T-33 en plus des vols sur cet avion. Les vols *chasse* consistent à surveiller les élèves, faire le tour des axes de travail attribués, voir si chacun est seul sur le sien et si le travail prévu est exécuté et aussi à voler en numéro trois des patrouilles de quatre dont deux élèves.

Il y a aussi des vols de maintien de l'ordre, car des rebelles mettent le feu aux récoltes près des montagnes et nous décollons avec 50 obus dans deux canons pour surveiller le Rif, appeler les pompiers en cas de besoin et tirer pour chasser les individus suspects. Seulement 50 obus, car les munitions sont françaises et les canons anglais (incompatibilité relative pouce/centimètre) ce qui interdit de tirer plus sans risque d'enrayement, deux canons sur quatre par mesure d'économie, les canons ne sont pas renouvelables ni les avions non plus (tout a été acheté d'occasion aux Anglais).

Je suis aussi officier de tir au pas de Port-Lyautey, logé et nourri chez les Marins de la base aéronavale. Les *Vampire* viennent tirer de 7 heures à 10 heures et de 16 heures à 19 heures tous les jours et l'équipe que je dirige est très occupée : mise en place de quatre cibles, visite du site pour évacuer les curieux et les prédateurs (les douilles sont en cuivre), critiques des passes en temps réel depuis la casemate qui nous sert d'abri, remise en état des cibles après chaque patrouille en comptant les points qu'il faut transmettre par radio et baignade plus sieste entre 10 heures et 16 heures (l'océan est au bout du champs et le repas froid emporté est consommé sur place).

La transformation réacteur en escadre telle que je l'ai pratiquée à Orange a été abandonnée et je suis chargé de lâcher sur T-33 des pilotes qui rentrent d'Indochine. Forts de leur valeur, ils sont difficiles à diriger, mais ce sont de bons camarades dont il faut quand même surveiller les fantaisies aériennes !

Je reçois un avis du ministre belge des Armées disant que je suis classé *insoumis* car je n'ai pas rejoint mon affectation pour faire mon service militaire à l'expiration de mon sursis. Je réponds que je suis Français et officier dans l'Armée française et le consul de Belgique à Casablanca

propose de me rencontrer afin de régler cette affaire. Je dois renoncer à ma nationalité belge et quelques temps après le consul me fait parvenir une lettre du Roi m'autorisant à ne plus être Belge (le 26 octobre 1954). Je pourrai dorénavant me rendre en Belgique sans risquer d'aller en prison. Le premier janvier 1955, tous les sous-lieutenants de ma promotion passent lieutenants, il faut aller se présenter à toutes les autorités en grande tenue avec gants blancs et poignard. Certains de ces Messieurs n'apprécient pas et ils nous font sentir que nous ne sommes pas de vrais officiers à leurs yeux.



▲ ▼ *Lockheed T-33 à Meknès*



Pilote d'hélicoptère

En octobre, j'apprends que l'armée recherche des volontaires pour voler sur hélicoptères, je pense que c'est une occasion de devenir pilote civil puisque mon contrat arrive à expiration et que l'école est une société américaine située à Issy-les-Moulineaux, donc brevet civil.

Je me présente le 5 janvier 1956 à la Cité de l'Air à Paris où on me fait signer un acte de rengagement de deux ans pour rentabiliser le brevet de pilote d'hélicoptère au cas où je l'obtiendrais, adieu le projet civil.

Fenwick-Aviation est juste à côté du Ministère, mais les leçons sont données sur le terrain de Guyancourt où, pendant que la plupart s'y rendent en minibus, certains vont en vol avec permutation chaque jour. Les repas se prennent à Versailles aux Petites Ecuries, au mess officiers juste en face du bâtiment des mauvais souvenir de juin 1951. Nous volons sur Bell 47G1 qui n'a pas de chauffage et le moniteur apporte un petit réchaud à alcool sur lequel nous réchauffons nos doigts à tour de rôle après avoir quitté les gants.

Lors de l'examen pour l'obtention du brevet, un camarade se fait une grosse frayeur : le délégué de la DGAC qui fait passer les tests est prudent, il ne monte pas à bord, mais place un barographe dans l'appareil après avoir donné ses instructions au sol. L'examen se termine par une autorotation reprise au moteur et ce courageux fonctionnaire est tout surpris quand mon camarade se pose au bon endroit et ne repart pas, il a oublié de mettre le réchauffage carburateur et le moteur s'est arrêté par suite du gel. Il a failli ne pas obtenir son brevet malgré un atterrissage forcé réel réussi (ce camarade deviendra le pilote personnel du prince Hassan du Maroc).

L'instruction continue par du vol en montagne à Briançon. La saison de ski intensif est passée, il n'y a pas trop de monde, et nous sommes tous logés dans le même hôtel alors que les hélicos sont entreposés dans la cour d'une caserne. L'ambiance est excellente et si les vols sont sérieux et délicats (altitude + neige + froid), nous passons beaucoup de temps à faire des blagues. Mon moniteur est un fanatique du ski et nous décollons avec ses skis sur les patins. Arrivés à plus de 3 000 mètres, je pose l'hélico, il prend ses lattes et me demande de le reprendre en bas pour recommencer (il arrive même avant moi) ! Il m'apprend aussi à faire du ski sur les patins de l'hélico, mais c'est un sport délicat car il y a énormément de neige, cela provoque un nuage de poudreuse qui aveugle et on ne voit plus ni les trous ni les rochers.

Le 15 avril 1956, je me retrouve à Meknès après avoir mis la voiture au bateau à Marseille .

À la fin du mois, je suis affecté à la Base Ecole 725 au Bourget-du-Lac pour être transformé sur hélicoptère lourd avant de rejoindre l'Algérie. Adieu la belle villa, il faut refaire les bagages et le déménagement repart pour la France.

La promotion HF 56A1 est composée de pilotes de chasse qui ont été volontaires pour un tour d'opération d'un an en Algérie. Cela va du sergent au colonel et l'encadrement a beaucoup de mal à faire accepter ses lois, nous sommes là pour apprendre à piloter, le reste n'a aucune importance selon nos valeurs (même mentalité que mes élèves T-33 rentrant d'Indochine).

Seuls quelques sous-officiers n'ont pas le culot de sécher tous les cours. Grâce à cela, j'ai le temps de trouver un logement à Chambéry au dernier étage d'un immeuble 5, rue Juiverie. Et c'est parti pour un nouveau déménagement, partiel, car c'est un studio dans les combles, les meubles non indispensables restent en entrepôt.

En juillet, mon Père vient avec sa famille passer quelques jours à l'hôtel à Aix-les-Bains. Au cours de leur séjour, ils assistent à mon vol d'entraînement de repêchage d'un naufragé volontaire par treuil au dessus du lac, il paraît que c'est impressionnant !

Les moniteurs de l'école sont heureusement des anciens d'Indochine (certains y ont été blessés) et les vols sont sympathiques. Mon adjudant-instructeur connaît une famille dans la montagne et, après m'y avoir posé, il demande que je viennes le rechercher deux heures plus tard, je peux faire ce que je veux avec l'appareil et cela plusieurs fois durant le stage!

Nous volons d'abord sur le Westland S 51 d'origine anglaise (bricolé pour faire de la double-commande, car c'est un mono-pilote central) qui a fait l'Indochine, puis sur le Sikorsky H-19 américain qui sert en Algérie.

Les bonnes choses ont une fin et le 5 août 1956, je me présente au GMH 573 à Boufarik. Le déménagement est mis en garde-meuble car les familles ne sont pas admises en Algérie.



▲ ▼ *Entraînement à Chambéry*



Boufarik.

À la Base Ecole 725 on m'a conseillé de me loger à Alger, car des véhicules assurent les liaisons avec la base de Boufarik située dans la Mitidja, à 40 kilomètres environ dans le sud. Alger est une belle ville très bruyante, mais après avoir assisté de loin à un attentat à la voiture piégée rue d'Isly et découvert l'inconvénient des retours tardifs et des départs matinaux (il faut loger sur la base car la route est interdite de nuit), je décide de prendre mes quartiers sur la base elle-même.

La base de Boufarik est le siège de l'escadrille de liaisons aériennes ministérielles, les installations sont faites pour recevoir ces Messieurs et les hélicos sont les parents pauvres : des tentes abritent le commandement et l'administration, les hélicos sont posés sur des aires imprégnées d'huile de vidange pour éviter la poussière, il y a des toilettes à dix minutes de marche, même distance pour aller manger. Par contre le service de table est fait par des appelés sortant de l'école hôtelière du Bourget-du-Lac et les rares chambres ont une salle de bain. Heureusement pour moi, il n'y a pas beaucoup d'officiers, ils sont tous en détachement opérationnel.

Mon tour arrive très vite après quelques missions locales, c'est avec un des derniers LeO 45 datant de 1940 (mono-pilote transformé de bombardier en piqué en avion de transport), piloté par le seul et dernier pilote autorisé, que nous partons à plusieurs pour Oran où on m'affecte un H-19 pour la durée du potentiel (à l'époque, le potentiel est le critère de la durée d'un détachement, soit 50 heures y compris les trajets Boufarik-Oran et retour).

Le lendemain de mon arrivée à Oran je suis envoyé à Tlemcen avec d'autres appareils et nous sommes logés à l'hôpital dans des conditions très confortables. Comme dans le transport, c'est le plus ancien dans le grade le plus élevé qui est commandant de bord, même non pilote ! Je pars donc en tant que co-pilote avec un sous-officier premier pilote opérationnel, mais je suis responsable de tout, en fait je suis ses conseils et je fais ce qu'il dit en attendant d'être apte à passer l'examen de premier pilote quand il me jugera bon.

Les missions sont nombreuses, les heures de vol s'accumulent et je réussis le test de premier pilote le 21 septembre au cours d'une mission avec dix posés en charge (les contrôles se passent au cours de missions réelles).

En dépit des nombreux vols effectués, la vie de ce premier détachement n'est pas désagréable et nous descendons souvent en ville pour manger au restaurant et faire un peu la fête car cette localité est exempte d'attentats, il y a peu d'Arabes et beaucoup de Juifs.

Nous sommes même invités chez des habitants qui sont reconnaissants de la sécurité que l'Armée leur procure, mais il y a un gros piège pour les maladroits qui jouent les célibataires : des parents astucieux cherchent à marier leur fille à un Métropolitain en essayant de compromettre l'invité ! Nous appelons cela le *coup du canapé*, et quelques gars seront évacués discrètement sans que nous sachions s'ils étaient réellement compromis ou seulement recherchés par des *parents indignés*.

Les rebelles sont très actifs dans cette région montagneuse (infiltration des hommes et des armes par la frontière marocaine) et il y a beaucoup de blessés parmi nos troupes, d'où de nombreuses évacuations sanitaires du terrain vers l'hôpital d'abord, puis après tri médical, vers Oran éventuellement, y compris de nuit. L'arrivée de jour à l'hôpital n'est pas facile car, par mesure de précaution, on se pose un à la fois au milieu des bâtiments (pour éviter les tirs sur un appareil en position critique), mais la nuit tout le monde est à sa fenêtre éclairée et le sol se voit difficilement, cela ressemble beaucoup à la descente dans une cheminée.

Lors d'une mise en place de nuit sur l'aérodrome de Nemours, en attente d'hélicoptère, nous sommes avertis de l'arrivée d'une tempête et notre leader, que sa surdité a empêché d'entendre



▲ Évacuation du corps du capitaine Paul Krotoff, du 11^{ème} Choc, tué le le 9 mars 1956 à El-Amra (région de Duperré). Le corps est porté par le capitaine Eruart et le lieutenant Vallauri

▼ Opération dans la région de Nédroma, avec la 5^{ème} DB, la Marine et l'armée de l'Air, en 1956



notre rappel, décide de faire replier les pales et d'attacher les appareils au sol car ses blessures anciennes l'avertissent de l'imminence d'un ouragan. Nous sommes secoués pendant plusieurs heures, réfugiés dans les cargos, lorsque la radio nous averti que l'opération prévue est annulée car c'est un raz-de-marée qui s'est produit et tout est démoli, on a besoin de nous pour évacuer les blessés. Remise en état de vol des hélicos et départ pour Nemours-ville. Sur l'aérodrome nous pouvons déjà juger des dégâts : les tours vigies sont par terre, le Piper qui devait nous guider est sur le dos et le rouleau compresseur est sur son toit ! La ville est dans un état pitoyable : les bateaux sont sur le quai, il y a de la boue partout, les wagons du chemin de fer sont renversés dans les rues, de nombreuses maisons se sont effondrées sur leurs habitants qu'on essaye de dégager et la noria des évacuations commence.

Aussitôt premier pilote, je suis rapatrié sur Boufarik et, à la suite du décès en opération d'un camarade, je peux disposer d'un logement meublé à Blida, situé à dix kilomètres au sud. Je dépose une demande de visite pour ma femme et nous prenons possession de notre nouveau logis au 5, rue Paul Doumer, avec seulement ce qui se trouve dans nos valises, car les épouses n'ont pas le droit de rester en zone d'insécurité et l'armée ne paye ni le voyage ni le déménagement, mais autorise seulement les visites qui sont limitées à un mois (aucune vérification n'est opérée tant que le militaire ne redemande pas la prime de séparation).

Un jour, au cours d'une mission de ravitaillement d'un groupe de Harkis, j'ai tellement de mal à le trouver dans la montagne (ils n'utilisent pas de cartes et se situent par rapport au soleil et au temps de marche) que je me trouve à court de carburant. Je livre les chaussures et les treillis, puis l'équipage est invité à prendre le café par le chef qui a une tête de bandit, comme ses hommes d'ailleurs. Dans une tasse sans anse, un gars met une poignée de café moulu, verse de l'eau bouillante et casse un pain de sucre pour en donner un morceau à chacun. C'est très difficile à avaler et il n'est pas question de refuser. Après la cérémonie du café, je demande s'il a de l'essence et il me livre volontiers quelques jerrycans d'essence auto. Nous rentrons avec précaution, mais tout se passe bien malgré les appréhensions du mécanicien.

En janvier 1957, je suis désigné avec cinq sous-officiers pour aller à Pau faire un stage de transformation sur SE 3130 *Alouette* et ramener six appareils à Boufarik. Je retrouve sur place un certain nombre de pilotes qui étaient élèves au Bourget-du-Lac, plus quelques moniteurs et le lâcher est vite fait vu notre expérience. Nous faisons aussi connaissance avec l'officier de marque qui nous explique notre mission : ces appareils doivent être essayés en opération, nous aurons des ingénieurs et ouvriers d'usine pour soutenir cette action et nous devons faire éventuellement des propositions pour améliorer le produit qui subira des modifications en cours de fabrication. Les six partent pour La-Courneuve prendre livraison des six premières *Alouette 2* à l'usine.

Ici intervient un épisode qui m'a marqué, nous sommes présentés à Jean Boulet, pilote d'essai à Nord Aviation, qui m'invite à faire un vol avec lui. Nous montons à 2 000 mètres à la verticale du terrain du Bourget en ascenseur et à cap constant, il fait très froid au sol et en vol, la turbine s'arrête et nous nous posons en autorotation : CQFD, c'est une machine fabuleuse qui grimpe aux arbres ! Mais il n'y a que deux sièges légers à bord (la version militaire a cinq places), pas d'extincteur (obligatoire dans l'armée), pas de batterie (mise en route avec prise d'énergie externe), pas de chauffage cabine et le réservoir ne contenait que le carburant nécessaire pour monter à 2 000 mètres alors que les militaires décolleront avec 600 litres !

Une belle tricherie qui éclatera au grand jour le mois suivant avec d'autres anomalies, telle que la règle des trois 15 : l'appareil peut emporter 1 500 kilos à 1 500 mètres mais à 15° centigrade, situation rare en Algérie !



L'Écho d'Oran
FONDÉ EN 1844
LE PLUS FORT TIRAGE ET LA PLUS FORTE VENTE DE L'AFRIQUE DU NORD
MARDI 18 SEPTEMBRE 1956 PRIX : 15 FRANCS N° 30.646

SE DÉPLAÇANT A 210 KILOMÈTRES-HEURE
TORNADE HIER
SUR NEMOURS

- LE CATACLYSME CAUSE LA MORT DE 17 MILITAIRES ET CIVILS
- UNE CINQUANTAINE DE BLESSÉS, DONT PLUSIEURS GRIÈVEMENT
- UN AVION LÉGER EST PROPULSÉ A 275 KM/h PAR LE VENT, PLAQUÉ AU SOL ET PULVÉRISÉ
- DÉGÂTS MATÉRIELS IMPORTANTS DANS UN CANTONNEMENT DE LA D.B.F.M.

Hier matin, entre 8 heures et 9 h 15, une tornade d'une très grande violence s'est abattue sur la ligne des crêtes qui entourent Nemours, du plain au terrain d'aviation. Elle a ravagé une zone
M. Guy MOLLE

▲ Le 17 septembre 1956, à 8 heures du matin, une tornade balaye la région de Nemours sur une zone d'environ 3 km de long et 500 m de large pendant 5 minutes en provoquant d'énormes dégâts avec une vitesse de vent atteignant plus de 300 km/h.

Le seul Morane 500 présent sur le terrain est détruit et un QM tentant de le retenir est tué. Le village voisin d'Oulad-Ziri et les mechtas environnantes sont rasés. La DBFM compte huit morts et une quarantaine de blessés.

Les véhicules sont détruits et les armes rendues inutilisables. Un GMC est coupé en deux, le rouleau compresseur de 15 tonnes est renversé et déplacé de 10 mètres

▼ Avitaillement d'un H-19 par le GT 385 à Nédroma en 1956 - MdL Michel Le Floic à la pompe et MdL Jean Laugier sur la jeep



Nous prenons un C-47 militaire au Bourget pendant que nos *Alouette* sont chargées dans des *No-ratlas*, destination Alger, devant un aréopage de journalistes car l'Armée fait un coup médiatique, les *Alouette* voleront sur Alger cinq heures après leur embarquement à Paris. C'est ainsi que nous défilerons sur la ville à six avant de regagner Boufarik. Les missions *cravate* commencent car tous les grands chefs veulent essayer cette merveilleuse machine. Heureusement pour les pilotes, ces missions compteront comme les autres, ce n'est pas parce qu'on est en état-major qu'on ne désire pas une petite médaille à l'occasion (et parfois un petit frisson en plus).

Très vite, les ennuis commencent. D'abord à cause du poids et de la température : les amortisseurs plient à l'atterrissage (style Louis XVI selon nous) ou la turbine surchauffe si le pilote veut ménager les amortisseurs. Les pales sont décapées par le sable et montrent leur âme et il n'est pas possible de changer une pale seule, elles fonctionnent par lots de trois, c'est la rupture de stock. Les amortisseurs de traînée à friction se bloquent avec le sable, cela provoque un déséquilibre néfaste au vol qui devient chaotique. Enfin les portes ne peuvent se manœuvrer que sur un sol plan horizontal, car la cellule se déforme facilement (où trouver un sol plan en opération ?).

Mais l'engouement des chefs à se faire transporter par cette limousine des airs ne faiblit pas et nous recevons avec soulagement un nouveau contingent d'appareils après avoir mis hors service les six premiers en six semaines, record jamais battu par la suite ! Cette fascination pour l'*Alouette* a parfois des effets pervers, les officiers-pilotes des états major, *abonnés*, ont le droit de faire 40 heures de vol sur avion d'arme et quelques malins se sont faits envoyer en école d'hélicoptère sous le prétexte qu'ils sont à la direction des hélicoptères à Alger. C'est ainsi que l'escadron reçoit de temps en temps des *abonnés* qui essayent de gagner des points d'avancement et des médailles durant les week-ends où ils s'ennuient (eux aussi sont célibataires forcés), ces messieurs ordonnent des missions sur mesure qu'ils exécutent eux-mêmes.

Un dimanche où je suis de permanence, je reçois un appel du contrôle des opérations disant qu'il y a une *Alouette* en panne dans la montagne à 10 kilomètres. Je déclenche aussitôt les secours (protection du site par avions de chasse et héliportage de troupes, mise en œuvre d'une équipe de dépannage). Le colonel pilote du dimanche est rapatrié le premier et il m'explique que le rotor de queue a touché une brindille, ce qui a déséquilibré l'appareil et provoqué sa chute incontrôlable. L'enquête déterminera qu'il s'agissait en fait d'une branche grosse comme la cuisse ! Depuis ce jour mémorable, ce vaillant guerrier a été surnommé *La Brindille* ! Je retrouverai ce colonel lors de mon séjour à Colomb-Béchar.

Un vendredi de mai, j'offre un spectacle gratuit sur la base d'Orléansville : venu en *Alouette* pour remplacer un appareil en panne, mon camarade se dépêche de transférer son matériel d'un appareil à l'autre et je m'installe dans l'*Alouette* à ramener qui est posée à côté d'un hangar. Au moment où je décolle, il me fait des grands signes avec les bras que j'interprète comme un au-revoir et c'est la catastrophe, un choc, l'appareil ne veut plus voler et j'ai beaucoup de mal à éviter les rangées d'avions alignés sur le parking en face de moi. Mais je me pose sans dégât (?). En fait, mon camarade montrait une ligne électrique à cinq fils, partant du hangar au dessus de l'aire de stationnement, qu'il avait oublié de me signaler et surtout que je n'avais pas vu lors de la visite pré-vol. Mais comment imaginer un hélicoptère garé sous une ligne électrique ? J'ai passé le week-end à Orléansville aux arrêts de rigueur, mais tout le monde a pris une remontrance à commencer par les pilotes qui étaient passés en détachement avant moi et avaient pris ce risque pour bénéficier de l'ombre du hangar ! En 1969, au cours d'une réunion d'officiers de réserve sur la base d'Orange, un camarade raconte à ma grande surprise cette histoire à la table où je me trouve, il était en détachement avion sur ce terrain et avait assisté à l'accident ! Nous avons fait connaissance ce jour-là.



▲ *Arrivée des Alouette à Boufarik le 26 février 1957*

▼ *Alouette à Boufarik*



En octobre, le commandement me désigne pour une mission secrète de reconnaissance dans le désert, il s'agit de trouver le *Point 0*, une colline de 14 mètres de hauteur sur laquelle sera monté un pylône pour faire éclater la première bombe atomique française. Cet endroit a été déterminé à Paris à l'aide de photos aériennes et un avion aurait même largué un bidon pour matérialiser le lieu. Le 14, j'embarque avec mon *Alouette*, deux mécaniciens et du kérosène dans un *Noratlas* qui nous débarque à Adrar quatre heures plus tard. Adrar est une très grande ville du désert du Tanezrouft, entièrement bâtie en briques de terre rouge séchées au soleil. Au centre, se trouve une place carrée, la Concorde (mêmes dimensions), entourée de maisons à arcades qui abritent des commerces. La place est piquetée de puits en ligne dans lesquels des gens pêchent, ce sont des foggaras, et les poissons sont plein d'arêtes, paraît-il. Les avenues, non revêtues, sont ombragées par de nombreux arbres. Nous attendons l'arrivée des autorités de Paris et j'en profite pour faire confectionner un costume bédouin pour ma femme et pour moi chez un tailleur de rue qui termine le travail dans la journée.

Le lendemain, départ en *Alouette* vers Reggane en suivant un véhicule tous terrains de la Légion qui navigue à la boussole et au compteur kilométrique, ce que je ne peux pas faire, de plus ma carte date de 1935 et contient de nombreuses zones blanches ! Au bout d'une heure de vol, je fais connaissance avec mon premier fort du désert et son commandant de Méharistes, le capitaine de la Commune, le bâtiment est tout blanc sans fenêtres, toutes les pièces donnent sur la cour au milieu de laquelle il y a un puits. A une certaine distance, se trouve le village indigène dans une petite oasis. En plus du capitaine, il y a deux sous-officiers européens dont le radio.

C'est le branle-bas de combat au fort qui n'a jamais vu autant de monde à la fois car un deuxième *Noratlas* est arrivé avec plein de galonnés et de civils, plus des provisions pour soutenir un siège et certains uniformes parisiens sentent encore la naphthaline (les officiers d'état-major travaillent en tenue bourgeoise) ! Le général Ailleret du CEA désire tout de suite partir à la recherche du *Point 0* et il me fait poser sur toutes les collines pour contrôler la hauteur, mais 14 mètres se lisent difficilement sur mon altimètre et il décide d'attendre la nuit pour faire un relevé avec les étoiles, car nous avons avec nous des géomètres. Nous passerons la nuit à même le sable et je verrai comment on peut faire le point à l'aide de théodolites.

Le tonneau ne sera jamais retrouvé, des nomades ont du s'en emparer. Nous avons dormi au pied de la fameuse colline, contrairement à ce que je pensais, le sable est compact et le sol ressemble à une toile émeri, brûlante le jour et froide la nuit, et le vent projette des grains minuscules mais très piquants. A notre retour au fort, ces messieurs se sont installés et je me retrouve avec mes sous-officiers dans un local qui contient aussi le matériel et le carburant.

Le mardi matin, le général demande si j'ai passé une bonne nuit et, sur ma description des locaux, il appelle son officier d'ordonnance et lui dit de mettre les colonels à deux par chambre et de m'en libérer une, plus une autre pour mes mécaniciens. Au repas, je m'appête à manger à part des *huiles*, mais le général exige que l'on me fasse une place bien que je sois en combinaison de vol. Quelques galonnés réprouvent, après tout je ne suis que le chauffeur du général !

Il fait très soif et l'eau du puits est bien fraîche malgré un goût bizarre, le lendemain nous serons purgés car l'eau est magnésienne. Adieu l'eau fraîche à volonté ! En promenant à l'extérieur du fort, nous voyons partir une patrouille de Méharistes, quelle allure dans leurs grands manteaux blancs et leurs chèches ! Et puis nous marchons dans un endroit où il y a des morceaux d'assiettes, des couverts, des dessins exécutés avec des cailloux et nous ramassons quelques roses des sables, le radio nous conseille vivement de ne plus retourner là car c'est le cimetière du village ! Il nous montre comment il communique avec Alger : un Bédouin pédale pour produire de l'électricité et



▲ *Alouette*

▼ *Évacuation sanitaire en Alouette dans la région de Tiaret*



lui-même transmet et reçoit en morse les messages, car le fort n'est électrifié que quelques heures par nuit, il faut économiser le carburant du groupe électrogène.

Le voyage retour a lieu le 19 et le *Noratlas* se pose à Maison-Blanche car le commandant de bord pense qu'à Blida le mess sera fermé. Mais après le repas, l'équipage qui habite Alger, sauf le commandant de bord, ne veut pas rentrer à Blida (la route Alger-Blida est fermée la nuit à cause des rebelles et il devra coucher sur la base) et je me retrouve co-pilote pour faire Alger-Blida. Habitant moi-même cette ville, je suis ramené chez moi avec le commandant de bord. Le lendemain, l'avion ramène mon *Alouette* à Boufarik, mais avec un autre commandant de bord car le mien se trouve aux arrêts pour avoir abandonné son équipage et piloté seul l'avion.

En avril 1958, je suis envoyé en détachement à Bir-el-Ater à la frontière tunisienne, c'est un camp de toile très poussiéreux et il y a un DIH Marine en plus de l'*Alouette*. Mes prédécesseurs sous-officiers se sont installés avec l'armée de Terre, je suis le mouvement. Mais dès le départ il y a accrochage, je me présente au colonel en tenue de vol, ce qui lui déplaît et il m'invite à sa table pour le repas, mais en tenue de ville. J'ai beau lui faire remarquer que je suis en alerte permanente et que je dois être prêt à partir immédiatement, rien n'y fait. De plus ma *chambre* de toile contient aussi le matériel hélico qui sent le cambouis et je dors sur un lit Picot. Au cours du briefing le lendemain, je fais la connaissance du lieutenant de vaisseau qui commande le DIH Marine et il m'invite à partager le carré des officiers, c'est le jour et la nuit ! Les Marins sont aussi sous la tente, mais le sol est cimenté, chacun a un lit en 90 cm, une table de chevet et un placard, les repas sont servis par des Matelots en tenue avec gants blancs et la vaisselle est au chiffre de la Flottille. La nourriture est fraîche, car un avion apporte le ravitaillement chaque semaine, y compris du poisson ! Leur patron à Bône fait bien les choses.

Les missions consistent à surveiller les barbelés électrifiés de la Ligne Morice qui matérialisent la frontière et à contrôler les caravanes qui viennent du sud, plus quelques évacuations sanitaires sur Tébessa. À la fin de mon séjour, je dois ramener le mécanicien et le matériel, car le détachement est rapatrié. Vu la température, je ne fais pas le plein complet afin de pouvoir décoller sans peine et je coupe vers Sétif pour gagner du temps, car Boufarik est à cinq heures de vol. Erreur fatale, le vent est contraire et je dois procéder à un atterrissage d'urgence dans un petit poste tenu par une compagnie du Train. Après consultation du manuel du constructeur et moult palabres, ces braves gens me livrent du pétrole qui sert à chauffer les fours et nous repartons pas très sûrs des suites éventuelles en l'air d'abord, au sol ensuite à l'arrivée. Pour éviter trop de surchauffe à la turbine, je monte à 1 500 mètres et le vol se termine bien pour moi car le pauvre mécanicien, lui, se voit obligé de démonter tout le système carburant pour un nettoyage complet du circuit. Mais la preuve est faite que la turbine supporte le pétrole lampant ! Ce sera précisé dans le manuel de vol. J'apprends que je suis enfin relevé de mon séjour d'un an (qui dure depuis deux ans), je suis muté à Marrakech pour faire le stage moniteur auquel j'avais échappé en 1954. Tous les papiers sont prêts, les valises bouclées, ma femme a son billet et celui de la voiture pour Marseille. Elle me conduit avec la voiture à la base de Blida d'où part mon avion militaire pour Marrakech avant de se rendre à Alger pour partir elle-même. Surprise complète, la base est bouclée par la Légion et un officier veut bien m'expliquer qu'il y a eu un putsch militaire pendant la nuit à Alger. Tous les militaires sont consignés dans leurs unités et il n'y a plus de liaisons avec l'extérieur. Nous rentrons dare-dare à la maison pour demander au propriétaire de nous garder encore un peu et je vais à Boufarik aux nouvelles. Les dates de stages étant fixes, je serai du prochain en novembre, si tout est rentré dans l'ordre en Algérie. En attendant mon départ pour Marrakech, mes chefs sentent bien que je n'ai plus le moral et ils me confient l'entraînement des jeunes pilotes qui arrivent de

Pau de moins en moins formés tellement l'Armée a besoin de pilotes rapidement. Tous ceux qui ont un peu raté l'école avion sont repris sur hélicoptère, plus des mécaniciens, des radios et des navigateurs, et les cours au sol sont réduits à l'utilisation de la machine et un peu de topographie (on ne navigue pas en hélico, on chemine !).

En plus, je suis chargé par le commandement de tester l'*Alouette* en vol de nuit sans autres instruments que l'altimètre, le variomètre et l'indicateur de vitesse ! Il y a quand même l'éclairage à bord. Et comble de l'astuce, un ingénieur-artilleur a inventé un système qui permet d'équiper l'appareil de quatre lance-missiles SS10 avec un viseur et un mini poste de pilotage en place copilote (après enlèvement des commandes de vol). L'expérience s'avère vite dangereuse car il faut tirer dans l'axe en site et en azimut à moins de 1 200 mètres de l'objectif, à vitesse réduite et c'est l'Artilleur qui donne la distance au pilote au cours de l'approche. Heureusement, cette belle cible (l'hélico) n'a jamais été atteinte, mais je n'en menais pas large !



▲ *Alouette avec civières* ▼ *Alouette armée de missiles SS11*



De Boufarik à Colomb-Béchar en passant par Marrakech

Marrakech



Le 8 octobre 1958, j’emmène ma femme et les bagages avec la voiture à Alger pour un retour en métropole et je reste à Maison-Blanche pour attendre le départ vers le Maroc. Parti en avion militaire d’Alger le 9 octobre, j’arrive donc seul dans cette ville que nous n’avons pas eu l’occasion de visiter lors de notre premier séjour au Maroc. Je m’installe à l’hôtel en attendant l’affectation d’un logement, ce qui ne saurait tarder car l’armée de Terre est en cours de rapatriement depuis la déclaration d’indépendance en 1956, il ne reste plus que les régiments chargés de former la nouvelle armée marocaine, dont l’aviation pour les pilotes.

La Base elle aussi doit être rapatriée et il faut détruire tout ce qui ne peut pas être emporté, en particulier le carburant. Le colonel fait passer une note de service disant que tous ceux qui n’ont pas le permis de conduire militaire peuvent le passer pour brûler le carburant, mais il n’y aura pas de cours pour les officiers ! Une seule consigne également pour les officiers : ne pas rater l’examen sous peine de punition ! Je m’inscris pour passer le poids lourd et je l’obtiens en deux fois quinze minutes : l’oral vite fait puis la conduite d’un P45 avec une remorque pleine des candidats qui attendent leur tour de passer (je le transformerai en permis civil à la préfecture de Cognac qui l’étendra au *super lourd* sans examen puis, en 1982 à Avignon, il sera étendu au *transport en commun de voyageurs*, toujours sans examen). Certains passeront même le permis de conduire les half-track !

La DMP (division des moniteurs de pilotage) forme tous les moniteurs quelque soit leur origine et leur destination : chasse (Meknès), transport (Avord), hélicoptère (Chambery) et Marine Nationale. Je suis le seul combattant du stage et le commandement me remet entre les mains d’anciens très sympathiques qui rendront cette corvée moins désagréable. Il faut en effet refaire tous les cours des élèves au sol et en vol, puis s’entraîner avec un autre stagiaire qui joue le rôle d’élève, apprendre à noter et surtout apprendre à récupérer les fausses manœuvres que les moniteurs se font un plaisir de nous montrer à l’improviste, cela dure trois mois.

Un malheureux accident a coûté la vie à un camarade et, dès que sa veuve libère le logement, il m’est affecté. Je fais venir ma femme par Air France le 27 novembre tandis que la voiture et le mobilier prennent le bateau. Nous restons à l’hôtel pendant ce temps, mais nous allons souvent au 8, rue Commandant-Robiaud pour nettoyer et penser la future installation.

Le logement est au premier étage d’un bâtiment qui comporte cinq appartements et je dispose d’un garage. C’est un deux pièces, cuisine, salle de bain, WC et beaucoup de placards, avec un balcon de chaque côté et vue sur la palmeraie et les neiges éternelles de l’Oukaïmedem côté séjour, mais assez loin des commerces. Il n’y a que des officiers aviateurs dans le bâtiment, mais des militaires d’autres armes habitent dans les immeubles voisins, dont une HLM remplie de sous-officiers marocains qui ont une conception personnelle de l’utilisation d’un logement de type européen. Notre voisin de palier est un couple franco-allemand avec trois enfants et Madame donne des leçons de piano chez elle, l’immeuble est parfois bruyant ! Là encore, ma femme servira de répétitrice aux enfants. Je passe le test de fin de stage le 23 janvier 1959 et je suis affecté au premier escadron de la DMP : moniteur des futurs moniteurs de pilotage.



▲ Marrakech et Colomb-Béchar

▼ Élève-pilote en T-6 à Marrakech



J'attaque ma première promotion le 2 février avec trois pilotes élèves et le cours de météorologie pour tous. Les vols se déroulent sur le terrain principal et sur l'annexe de Sidi-Zouine avec des vieux T-6, car l'Algérie a besoin des bons avions pour assurer le *maintien de l'ordre* (nous utilisons même des T-6 canadiens avec un chauffage super puissant et des SNJ2 *marine* auxquels on a enlevé la croix d'appontage !).

Au bout de trois mois, je suis nommé commandant d'escadrille puis, en août, les congés obligatoires pendant la fermeture de l'école arrivent. Le Maroc a obtenu son indépendance en 1956 et les militaires sont mal vus. Il faut se faire discret, la monnaie française n'a plus cours (mais elle est très recherchée) et chaque mois il faut dire au trésorier de combien d'argent marocain on a besoin car la paie est versée en métropole sur un livret d'épargne ouvert par l'intendance. L'Espagne n'accepte pas les billets marocains et, avant de prendre la route, nous cherchons toutes les cachettes possibles pour planquer notre argent français, il y en aura dans les chaussures, dans la roue de secours, dans la trousse à outils (clé à tube), dans les housses des sièges, etc. Traversée rapide (départs de bon matin, nous avons des bouteilles isothermes pour le café au lait).

Dès notre arrivée à Carpentras, l'Armée nous averti qu'il est désormais impossible de rentrer au Maroc par la route pour les militaires et je suis convoqué à Istres pour rentrer en avion à Marrakech. Ma femme, comme beaucoup d'épouses, ne se sent pas de faire cette longue route seule et nous mettons la voiture au bateau pour partir ensemble par avion militaire. Ceci écourte nos congés et nous faisons le pire voyage de notre vie, le *Noratlas* est plein d'hommes, de femmes et d'enfants de tous âges, nous sommes alignés sur quatre rangs, il fait nuit, le chauffage est en panne, rien à boire ni à manger, un seul WC chimique derrière un rideau.

Le système du livret d'épargne a du bon et nous sommes bientôt en mesure d'acheter une nouvelle voiture. Ce sera une Citroën DS 19 que nous envisageons d'aller chercher à Carpentras à l'occasion des fêtes de fin d'année puisque nous avons un reliquat de congé à prendre (dû au retour avancé d'août). Nous savons qu'il faudra revenir en avion militaire et que la voiture prendra le bateau.

Hélas, les bonnes choses ont une fin, je reçois un ordre de mutation pour retourner en Algérie dès le mois de janvier 1960. Nous remballons toutes nos affaires pour les mettre en garde-meuble en attendant d'avoir une adresse de livraison. La Peugeot 203 est vendue et nous prenons le train pour Casablanca, puis le SS *Djenné* pour rentrer en métropole. Là encore, je dois m'occuper de soldats. Cette fois, ce sont des Marocains qui ne veulent pas entrer dans l'armée de l'Air marocaine, mais rester français. Ils me donnent beaucoup de travail car, non seulement ils sont malades, mais ils suspectent la cuisine du bord de ne pas être conforme à leur religion, d'où palabres avec le commissaire et le cuisinier. À Marseille, je dois demander à Gi, venu nous chercher et de suivre le convoi, car je suis obligé de les emmener à leur caserne pour être dégagé de la responsabilité de cette troupe encombrante.



▲ ▼ *T-6 à Marrakech*



Colomb-Béchar



Le 20 janvier 1960 je prends l'avion à Marignane et je me présente le jour même à l'État-major Air d'Alger qui doit décider de mon affectation définitive en fonction des besoins des unités. Là, je bénéficie d'une chance extraordinaire, c'est un ami qui affecte les pilotes et, après m'avoir décrit toutes les possibilités et donner les noms des chefs en poste, il me demande de choisir. Je n'ai pas envie de refaire de l'*Alouette*, je ne connais pas le H-34, mais à Colomb-Béchar on vole sur le H-19 de mes débuts à Boufarik et je connais la plupart des pilotes qui font aussi leur deuxième séjour en Algérie.

Je me fais donc affecter au GSRA78, groupe de transport qui a une escadrille de H-19 en plus des *Broussard*, des C-54 et des C-47.

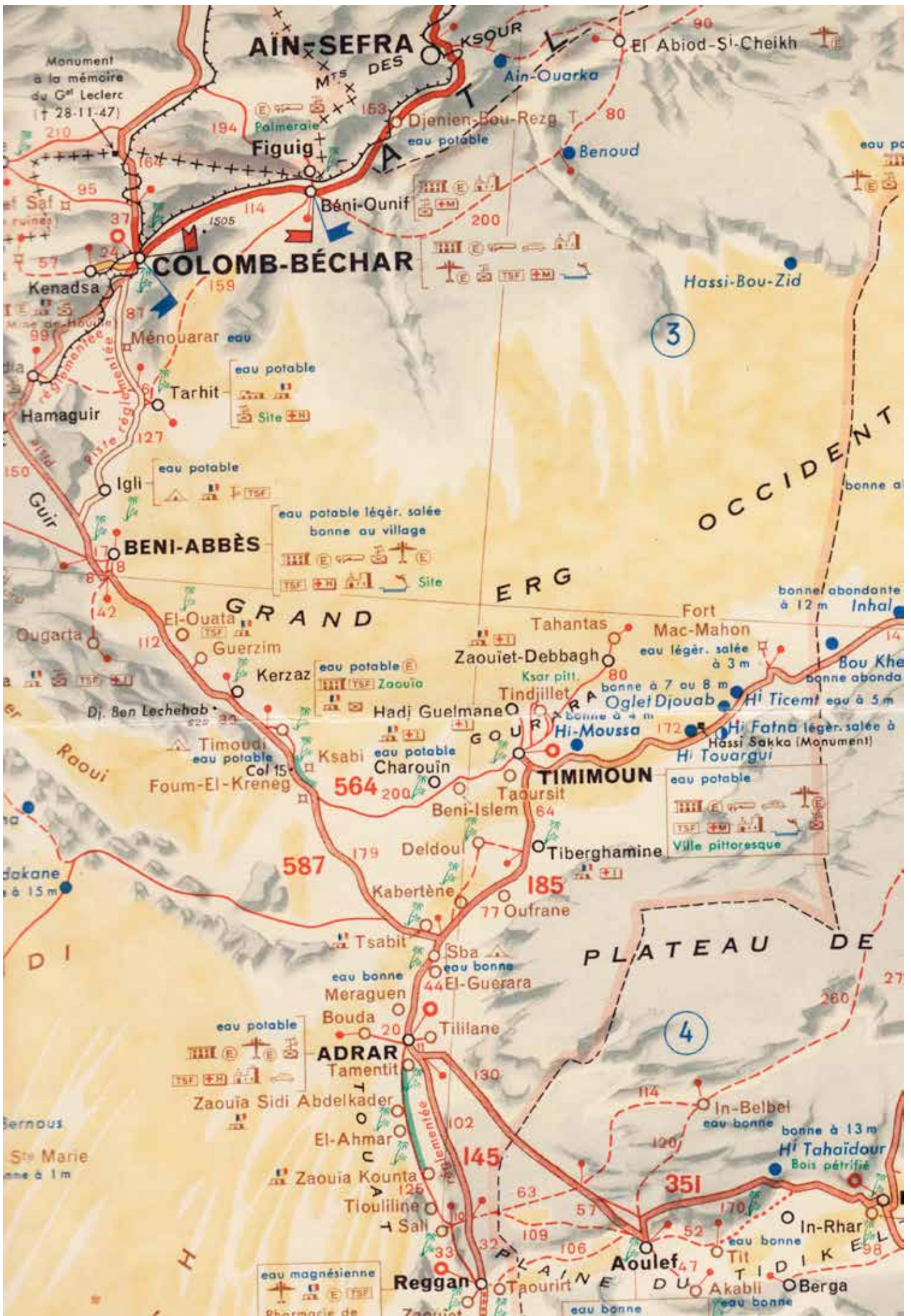
La BA 343 héberge le CIEES (Centre interarmes d'essais d'engins spéciaux) qui est un centre d'essai de tir (missiles air-air et fusées sol-air) qui reçoit beaucoup de militaires et de civils, même étrangers, et la construction de logements va bon train. Ainsi, dès mon arrivée, je suis inscrit pour un studio en cours de finitions dans un bâtiment que je peux déjà voir, quartier La Barga.

Contrairement au séjour précédent où l'affectation était opérationnelle et temporaire, celle-ci est définitive et les familles peuvent rejoindre avec le déménagement (en fait, c'est encore une erreur de l'administration, mais autant en profiter). En attendant la livraison du logement, j'obtiens une chambre dans une annexe du Cercle militaire et on m'annonce que si je reste seul (il n'y a pas obligation de déménager), ma femme pourra venir à mes frais pendant quinze jours et nous serons logés dans une suite réservée aux invités du général, après accord bien sûr. Cette possibilité est offerte à tous les célibataires forcés une fois par an. Il est aussi possible d'aller à l'hôtel, mais le seul fréquentable est loin de la ville sur la route de Beni-Abbès et c'est un palace à prix beaucoup trop élevés.

Comme lors des débuts à Boufarik, les hélicoptères sont les parents pauvres, nos bureaux sont sous la tente et les appareils sont garés sur la terre imprégnée d'huile de vidange, mais gros progrès, il y a un hangar pour effectuer les révisions, alors que le personnel du GSRA est dans des baraques fillod et le parking avion est cimenté devant les hangars.

Il y a peu d'officiers et je suis immédiatement nommé chef des opérations de la section hélicoptère. Je deviens ami avec le chef des opérations avion, le capitaine Jeanbrun, du fait de nos relations de service fréquentes et, après lui avoir fait faire un tour de H-19, je lui demande de me faire voler sur *Broussard*. Je ne peux malheureusement pas le lâcher sur hélicoptère car c'est un brevet délivré en école, mais lui peut me lâcher sur *Broussard* puisque je suis aussi pilote breveté sur avion. Tous les pilotes du groupe sont des *transporteurs* sur multimoteurs et ils n'aiment pas beaucoup le monomoteur *Broussard*, en fait, je leur rends service en prenant leur place. C'est ainsi que je ferai 150 heures de vol sur *Broussard*, appareil armé d'une mitrailleuse de sabord 7,5 mm avec un tireur à bord.

Les C-47 sont nouveaux au groupe où ils remplacent peu à peu les vieux Ju 52 et les grandes révisions se font encore à Villacoublay, il y a donc périodiquement des liaisons vers la métropole. J'apprends par mon ami des opérations que je peux profiter d'un de ces vols pour aller voir ma famille, car le commandant de bord s'arrange pour arriver un vendredi et ne repartir que le lundi.



Je m'inscris sur la liste d'attente et le 10 février je reçois un ordre de mission pour Villacoublay avec d'autres pilotes, navigateurs, radios et mécaniciens du groupe qui profitent aussi de l'occasion, je n'ai jamais vu autant de membres d'équipage dans le même avion !

La traversée de la Méditerranée oblige les avions militaires à se poser à Alger pour prendre un lot de *survie en mer* et déposer le lot *régions désertiques*, puis à se poser à Istres pour déposer ledit lot, manœuvre inverse au retour. J'en profite pour quitter le bord à Istres et je retrouve ma femme venue me chercher avec la voiture. Ces retrouvailles sont de courtes durées, car je dois être présent à Villacoublay le 15 pour décoller le 16 de bon matin (il n'est pas possible de repartir d'Istres à cause de l'incertitude de l'heure et même parfois du jour de départ).

Pendant les dix heures de vol du trajet, j'ai l'occasion de parler avec un des navigateurs, le capitaine Liebenguth qui m'apprend que sa famille va rentrer longuement en Métropole par suite de maladie et qu'il cherche à sous louer sa villa de fonction. Il accepte quelques jours de réflexion pour que je puisse en parler avec ma femme et lors du vol retour, je confirme notre accord.

Seuls les pilotes-avion du GSRA sont affectés, les pilotes hélico sont détachés auprès du GSRA pour emploi, mais la confusion est facile. Cela provoquera la jalousie des pilotes d'hélicoptères d'Oran qui sont célibataires forcés. Pour éviter des embrouilles éventuelles, je commence par demander une autorisation de visite au général commandant la base qui accorde en même temps le prêt d'une suite pour quinze jours en mars (encore une fois, les contrôles se font seulement à l'entrée du territoire pour les civils).

Le Cercle dispose d'une magnifique piscine où les familles passent presque toute la journée et le général (jeune et athlétique célibataire polytechnicien) vient y faire son coq. Pendant les heures normales de travail, il n'y a que des femmes et des enfants. Les pilotes d'hélicoptères prennent l'alerte H24 et il est normal d'avoir des heures de détente dans la journée, je me rends donc à la piscine avec ma femme chaque fois que c'est possible. Eh bien, un jour, le général s'est approché pour me demander qui j'étais et pourquoi je n'étais pas au travail, il n'acceptait pas la concurrence !

Il y a toutes sortes d'unités sur la base et chacune a sa mascotte, aux hélicos ce sera une petite chienne berger allemand appelée *Delly* que le chenil ne pouvait pas garder (seuls les mâles sont affectés à la surveillance). Devant la prolifération des animaux, le général décide un jour qu'ils doivent tous disparaître et c'est ainsi que ma femme et moi héritons de *Delly* le 17 juin 1960 car nous sommes les seuls à avoir un logement privé parmi les personnels hélicos. Mais la pauvre bête est en triste état, elle vient de se faire renverser par une voiture sur la Base (une des raisons invoquées par le général) et nous commençons par la soigner dans la villa. *Delly* comprendra vite qu'il ne faut pas se frotter aux hérissons et aux crapauds cracheurs, elle se contentera de jouer avec la tortue qui adore être promenée dans la gueule, puis balancée dans les buissons comme un caillou ! Par contre, ma femme n'apprécie pas du tout l'amitié des trois autres qui viennent près d'elle pour se faire caresser.

Delly étant un peu fofolle et d'âme vagabonde, nous veillons à toujours bien fermer le portail et ma femme s'étonne de la trouver au marché en même temps qu'elle, la bête a trouvé le chemin des Terrasses et sort par chez le voisin qui ne ferme jamais son portail ! C'est ainsi qu'un beau jour *Delly* nous a fait des petits chiots, elle était complètement paniquée et ma femme a du jouer les sages-femmes. Nous ne pouvons pas garder six chiens et le maître-chien de l'Armée en sélectionne deux que *Delly* élèvera et que nous donnerons une fois sevrés.

Le GSRA78 effectue des liaisons aériennes avec Marrakech et un jour j'obtiens une place de copilote sur un C-47 qui se rend là-ba, cela me fait tout drôle de me promener en ville en tenue bourgeoise et de ne rencontrer aucun militaire (les Marocains n'en veulent plus, mais l'École



▲ *Ju 52 du 78^{ème} GSRA*

▼ *H-19 du 78^{ème} GSRA*



fonctionne encore). Nous faisons quelques achats de tapis, coussins, cuivres et marqueteries qu'il faut faire soigneusement emballer car l'arrivée sera rude (les commerçants ont l'habitude). L'aérodrome de Colomb-Béchar n'étant pas civil, il n'existe pas de poste de douanes et tout avion venant de l'étranger doit faire prévenir les douaniers en ville qui attendent alors le débarquement sur le parking, les achats sont jetés hors de l'avion en bout de piste où les Gabelous n'ont pas le droit de se rendre, après quoi il suffit d'aller les chercher, CQFD !

Les missions en *Broussard* consistent à survoler la clôture frontalière pour repérer d'éventuelles traces de passage, suivre les routes des caravanes pour les signaler et faire le tour des puits. Les vols de plus de trois heures sont effectués par les bimoteurs.

Les hélicoptères sont employés à transporter des Commandos de l'Air sur les traces repérées par le *Broussard* ou autre moyen, il m'est arrivé de descendre de l'avion pour monter dans l'hélicoptère et retrouver les traces que j'avais signalées ! Nous transportons aussi un médecin et son infirmier pour visiter les oasis : soins et vaccinations des habitants. Le contrôle des caravanes peut être dangereux (est-ce un transport affrété par les rebelles ?), mais en général il y a 24 heures sur 24 un équipage au moins prêt à décoller, les pilotes équipés, la visite prévol effectuée. Aussitôt qu'il est parti, un autre équipage prend l'alerte à sa place. Nous sommes bien accueillis, les nomades nous ont toujours offert à boire malgré la pénurie supposée de liquide (et c'est frais, même quand cela a mauvais goût !).

Enfin, les tirs de missiles ne doivent pas laisser de débris au sol, surtout sur le territoire marocain, et ceux-ci font l'objet d'analyses, les hélicoptères ratissent les zones de chutes supposées pour ramasser les morceaux. La trajectoire est suivie au radar depuis le tir et nous ramenons presque toujours quelque chose. Mais la navigation est difficile, car il n'y a aucun moyen pour nous guider sur les lieux et nous sommes hors de portée radio s'il n'y a pas un avion relais en altitude. La trouaille est parfois si loin de notre base que des avions nous larguent des fûts de carburant pour nous permettre de rentrer en sécurité.

Ces missions n'empêchent pas les vols d'entraînement au cours desquels nous faisons voler des amis d'autres unités en échange de bons procédés, par exemple chasse à la gazelle, au mouflon ou à l'outarde, en particulier pour le mess qui fournit de bonnes bouteilles et nous sert très souvent des repas améliorés. Un jour, je baptise (avec la complicité de son nouveau chef direct) un officier arrivant de l'École de l'Air en tenue blanche, en le posant sur le terril de la mine de Colomb Béchar, il croit que c'est le PC secret du général chez lequel il doit se présenter !

Mais il y a aussi la poursuite de convois rebelles qui viennent de passer la frontière : transport de troupes sur les lieux et évacuations sanitaires éventuelles, plus ravitaillement des Commandos s'ils doivent passer la nuit sur le terrain. C'est ainsi que le 13 mai, en fin de journée, d'alerte à l'escadrille, je pars ravitailler les troupes héliportées par les copains le matin. Le sous-officier pilote que je désigne pour m'accompagner fait une scène de mécontentement pour ne pas être traité en copilote (le gars pompe-mélange-radio!) et c'est moi qui pars en place gauche en contradiction avec les règles habituelles de vol en équipage.

La seule DZ praticable se trouve au milieu de la ligne de défense amie et en courte finale d'approche je vois un trou dans le pare-brise devant moi au moment où mon pilote lâche les commandes en criant *je suis blessé*. Je remets aussitôt les gaz pendant que mon compagnon se détache et se déshabille pour voir sa blessure au bras gauche. Le mécanicien assis dans la soute me passe un papier entre les jambes (le poste de pilotage est en surplomb derrière le moteur) où je peux lire que du liquide remplit la soute, que la radio est fichue et la batterie éclatée. La seule liaison qui nous reste est le poste de radio HF (sur piles) qui sert à dialoguer avec les troupes au sol. L'opé-



▲ ▼ *Broussard du 78^{ème} GSRA*



ration en cours nécessitait la présence d'un Piper d'observation de l'ALAT et c'est son pilote qui va nous servir d'intermédiaire radio avec le PC Ops et le contrôle d'aérodrome qui sont en VHF. Ce pilote va faire le tour de l'hélico avec son avion pour évaluer les dégâts pendant que je le ramène à la base, la seule chose qu'il constate est l'écoulement de liquide sous l'appareil (à l'arrivée on verra que ce sont les bidons d'eau et de vin qui ont été percés à travers le plancher et les réservoirs, mais l'essence ne peut pas s'échapper car ils sont auto-étanches), mais il ne peut dire si les pneus sont encore en état.

L'incident a été signalé à la base où quelqu'un a consulté le registre des vols et donné les noms de l'équipage (l'officier commandant de bord est forcément à droite), le tam-tam fonctionne et la nouvelle arrive au cercle des officiers. Tout le monde est à table et, sans savoir que ma femme est là, une bonne âme annonce que le lieutenant Charade est blessé ! Panique à bord jusqu'au moment où, ayant réussi à poser l'appareil sur le parking dans la mousse généreusement répandue par les pompiers, les secours donnent le nom du vrai blessé avant de l'emmener à l'hôpital. Le commandant du groupe est tellement content d'avoir de valeureux combattants chez lui (ses pilotes ne vont jamais où on se bat) qu'il propose des médailles pour les membres d'équipage, c'est ainsi que j'obtiendrai la Légion d'Honneur. Après enquête, il s'avère que l'appareil a reçu quatre impacts, mais cela a produit douze trous dans la cellule tellement le métal est mince.

À la suite de cet épisode qui montre que le détachement hélico n'est pas le *Club Med* comme on nous appelle à Alger et surtout à Oran, un hélicoptère armé nous est affecté. Je serai un des trois officiers affectés à cet engin de guerre inventé par le colonel Brunet, commandant l'Escadre d'Oran. C'est à bord de ce *Pirate* que j'aurai ma deuxième émotion au Sahara : au cours d'une mise en place au nord-est de Colomb-Béchar, nous suivons le convoi des troupes qui roule sur la route n°6 quand un piston traverse le capot du moteur qui s'arrête immédiatement. Le plein de carburant a été fait, car le vol prévu est long et le maximum de munitions a été chargé, d'où un appareil très lourd qui descend très vite (nous avons du décoller en roulant comme les avions, le vol stationnaire étant impossible). Nous décidons de nous poser sur la route entre deux véhicules en espérant que celui de devant n'ait pas l'idée de s'arrêter car les freins du H-19 sont faibles. Quand nous réussissons à stopper notre appareil, le camion est déjà loin ! Par manque de *Pirate*, l'opération projetée tombe à l'eau et, après repliage des pales, notre hélico est remorqué par un camion vers la base en traversant la ville de Colomb-Béchar, le mécanicien sur le toit pour relever les fils EGA et PTT avec le balai du bord. C'est aussi à bord de cet appareil que nous poursuivons les chameaux non identifiés (ils doivent être marqués comme les taureaux) pour les détruire, ils pourraient servir aux transports des rebelles.

La recrudescence des infiltrations par la frontière marocaine amène l'État-major d'Alger à créer une antenne du Bureau Opérations sur place et c'est notre ami *La Brindille* qui vient la diriger. Heureusement, il n'a pas réussi à se faire lâcher sur H-19, mais il vole en co-pilote. Malgré cet inconvénient, il nous est utile car il a toujours besoin de points d'avancement (c'est un rat d'état-major) et il aime les médailles. Lorsque les missions se font rares, nous lui proposons un petit vol et il nous fabrique tout de suite une mission urgente !

Notre appartement est enfin prêt, il est au deuxième étage sur quatre, sans ascenseur, mais les meubles ne sont pas arrivés. En attendant, des voisins prêtent une cuisinière, une table et des chaises de camping, l'Armée nous fournit deux matelas pneumatiques et des couvertures, le mess nous passe quelques assiettes et couverts et nous quittons la villa Liebenguth. Mais la ville et les magasins sont loin, il nous faut un véhicule en dehors de celui dont je dispose (une Jeep de service pour l'Escadrille) et nous achetons une *Dyna* Panhard d'occasion à un mineur. *Delly* est



▲ C-47 du 78^{ème} GSRA

▼ H-19 du 78^{ème} GSRA



heureuse comme tout, car elle dispose d'un plus grand jardin, les bâtiments sont en effet construits à la limite du désert et des dunes et il n'y a pas d'autre chien pour le moment, seulement quelques Bédouins qu'elle course allègrement pour se défouler. Nous apprendrons vite qu'il ne faut la lâcher qu'avant son repas, sinon nous passons des heures en voiture pour la retrouver dans le désert !

Notre période de congés arrive, nous avons les titres de transport par avion militaire et j'évite de partir en mission de longue durée pour ne pas rater le départ. Hélas, une semaine avant, je suis obligé d'emmenner un appareil de secours pour une opération dans le Grand Erg Occidental, juste un aller et retour ! La bande de rebelles est importante et on ne me laisse pas repartir, le H-19 que je devais ramener peut encore faire une évacuation sanitaire en rentrant à la base et je reste une semaine sur place. Tout cela n'avait pas été prévu, nous sommes tous en slip sous la combinaison de vol, rien à manger à part une boîte de ration de guerre et un litre d'eau par personne (emport minimum obligatoire). C'est de nuit qu'un avion nous larguera, sans parachute, à boire et à manger après un appel radio des troupes sahariennes avec lesquelles nous travaillons (trafic en morse, émission avec une dynamo à pédale). A force d'insister et devant le peu de résultats de l'opération (les chefs de guerre apprennent à cette occasion qu'un rebelle chargé de 40 kg parcourt 40 km en une nuit, nous sommes toujours loin derrière !), je finis par obtenir un départ anticipé et je ne rate pas l'avion pour Istres. Si je n'avais pas eu la clé de l'appartement, ma femme ne m'aurait pas ouvert tellement je suis méconnaissable (sale et puant, barbe de huit jours), au point que *Delly* me saute dessus pour défendre sa maîtresse ! Je n'aurai droit aux effusions qu'après passage dans la salle de bain.

À notre retour, le mobilier est arrivé et d'autres locataires ont pris possession de leurs logements, des commerçants arabes commencent à passer au milieu des immeubles avec de petites charrettes à ânes pour le pain et les légumes. Les cris qu'ils poussent pour signaler leur présence a le don de mettre *Delly* en fureur et un jour elle saute par la fenêtre pendant que le commerçant grimpe sur le toit de son véhicule pour lui échapper. Nous sommes atterrés et c'est avec appréhension que nous regardons dehors : miracle, elle est tombée sur le pare-soleil qu'il y a entre chaque étage ! Je me penche au maximum pendant que ma femme se cramponne à mes jambes et j'arrive à récupérer le chien, ouf ! Nous ferons installer des moustiquaires après cet épisode. A la maison Liebenguth, sans étage, *Delly* avait l'habitude de sauter par les fenêtres pour être plus vite dans le jardin car là aussi les commerçants (ce sont les mêmes et ils connaissent bien *Delly*) passaient en criant et elle se devait d'aboyer.

En janvier 1961, les grands chefs reconnaissent que le H-19 devient insuffisant (à bout de souffle, plus de moteurs de rechange et capacité d'emport trop réduite vu la température) et un détachement de H-34 est envoyé d'Oran. La disparition des H-19 est programmée et la nôtre aussi. Les jaloux d'Oran ont gagné, le 1^{er} février 1961 nous serons tous affectés à l'Escadre d'Oran et maintenus sur place jusqu'au 1^{er} juillet 1961. Nous volons en alternance sur les H-19 restants (nous sommes les seuls encore qualifiés sur ce matériel abandonné par les escadres depuis 1959) et en co-pilotes sur les H-34 car nous connaissons bien la région et ces appareils vont nous être affectés dans un bref délai (c'est ce que nous croyons encore). C'est à cette occasion qu'une baraque fillod nous est affectée (avec des humidificateurs !) et que le parking est cimenté. Que ne ferait-on pas pour les précieux H-34 !

Avant de quitter le GSRA 78, je profite encore d'un vol en surnombre pour aller à Carpentras chercher notre voiture (la *Dyna* est vraiment vieille et usée), mais mon appareil ne va pas plus loin qu'Alger où je suis obligé de faire du *stop avion* pour traverser la Méditerranée. J'ai la chance de trouver un *Noratlas* qui rentre à vide sur Toulouse avec escale à Istres pour laisser le lot Surmer.



▲ *H-19 du 78^{ème} GSRA*

▼ *Un Broussard du 78^{ème} GSRA entre un L-19 et un Flamant*



C'est un vol de contrôle pour l'équipage et le testeur (lieutenant de Chassey qui, devenu général, me décorera de l'Ordre National du Mérite sur la base d'Orange en 1975) accepte de me prendre à bord. On m'installe une couchette dans la soute et je m'endors jusqu'au hurlement de la sirène d'alerte. Le mécanicien se précipite pour me donner les consignes en cas d'amerrissage : je suis obligé de quitter les chaussures, enlever la cravate, vider et retourner les poches (je suis en tenue de sortie), mettre le gilet de sauvetage et prendre la position requise dans ce cas-là. Tout le monde est très occupé et je n'en mène pas large quand la sirène s'arrête enfin et qu'on m'annonce *fin d'exercice* ! Je n'ai pas réussi à me rendormir.

A mon retour, par bateau et par la route avec la DS19, l'ambiance a bien changé car nous sommes devenus un simple détachement de l'Escadre d'Oran, les relations avec le GSRA 78 se relâchent (mais j'arrive encore à voler sur *Broussard*) et en avril je suis envoyé en détachement à Aïn-Séfra sur H-34 comme pilote à l'instruction. Trois incidents marquent mon passage dans cette ville :

Je trouve cette décision aberrante et j'ai la malchance de le dire à un commandant qui rapporte mes propos au général commandant les hélicoptères : à partir de là, je serai mal noté quoique je fasse (je conteste le bien fondé des décisions de mes chefs). Le pire est que je devais être proposé au grade supérieur cette année-là.

Le 17, au cours d'une approche en charge, le moniteur veut me faire une démonstration mais il rate son coup et nous *tombons* sur la DZ. La suite de l'opération consiste maintenant à défendre la DZ et à nous évacuer pendant que les mécaniciens essayent de remettre l'appareil en état de vol. Je suis reconnu non coupable et je vole avec un autre moniteur car le mien est *mis à pied* en attendant les résultats de l'enquête.

Je fais beaucoup d'heures et le 20 je pars avec un testeur qui est aussi le chef d'une patrouille de six. Numéro 1 en approche finale de la première rotation, je suis aux commandes lorsque j'entends dans les écouteurs mon testeur dire *je suis blessé continue tout seul* ! Je continue donc la rotation commencée (avec l'accord du mécanicien qui a estimé les dégâts mineurs) et au retour sur le terrain avancé j'annonce que j'ai un blessé à bord (au bras gauche) et me pose à côté de l'ambulance. Le chef du détachement est présent et, après avoir constaté que je suis en bonne santé, il fait descendre le pilote du H-34 n°2 pour me donner sa place et continuer la mission en tant que premier pilote chef de patrouille, mais avec cinq appareils seulement. Il n'a plus jamais été question de test pour moi !

Le 22 au matin, nous sommes réveillés par des troupes de la Légion étrangère qui bloquent le parking avec des camions armés et fouillent le campement (nous sommes sous la tente) pour nous désarmer : c'est le putsch des généraux ! Après quelques heures et des interrogatoires, le détachement est reconnu *sain* et nous reprenons nos activités normales (les Légionnaires étaient restés fidèles au gouvernement).

Fin juin, nous partons en permission après avoir mis tout notre matériel au garde-meuble car nous ne reviendrons plus à Colomb-Béchar, sauf moi éventuellement en détachement. Le commandement exige que tout rentre dans l'ordre, l'Escadre est à Oran, le personnel doit y être aussi. *Delly* est bien sûr du voyage.

Nous passons quelques jours à Oran avant d'embarquer pour trouver un logement, ce sera au neuvième étage de l'immeuble B, 53 rue Robespierre, situé sur une falaise avec vue imprenable sur la mer et la ville.

Le 27 juillet nous prenons à Marseille le *Ville-de-Tunis* pour regagner Oran avec *Delly* et la DS.



▲ Ju-52 du 78^{ème} GSRA ▼ Broussard du 78^{ème} GSRA



De Colomb Béchar à Monteux en passant par Cognac



Oran

Contrairement à Colomb-Béchar, nous habitons en ville au milieu des civils et nous avons droit aux concerts de casseroles sur l'air de *Algérie française* et il faut faire attention à ce que l'on dit car il y a plusieurs factions chez les Pieds-Noirs et les militaires ne sont pas toujours bien vus.

Quand *Delly* gronde, nous savons que quelqu'un rôde près de notre porte (c'est la dernière du couloir extérieur au neuvième et dernier étage).

Comme je l'appréhendais, je me retrouve à Colomb-Béchar en détachement. Heureusement, mon ancien collègue du GSRA 78 est compréhensif et je peux encore voler sur *Broussard* quand je ne suis pas d'alerte sur H-34. Mais cela provoque des jalousies, car il y a d'autres pilotes-avion parmi nous et cette opportunité leur est refusée.

Comme du temps de Boufarik, je suis envoyé en détachement un peu partout et un jour je me trouve avec un seul appareil à Tiaret. C'est une unité de Cavalerie qui tient le poste et son chef me propose de l'accompagner dans une ronde crépusculaire à cheval (dans la journée c'est impossible, à cause de l'alerte permanente que je dois assurer). Cette unité respecte les traditions et, après un petit cérémonial dans la cour (un cavalier me présente le cheval tandis qu'un autre me tient l'étrier), nous partons pour une heure à travers les bois. Heureusement, je monte une bonne vieille grand mère et je suis au centre de la file, tout se passe bien, mais je trouve le temps long car je suis en slip sous la combinaison de vol (autant dire rien pour amortir les chocs) ! Au retour, j'essaie de faire bonne figure parce que l'équipage est là qui guette mes réactions, mais j'ai mal partout.

En cours de détachement, le chef de poste me remet un message de l'Escadron disant qu'un H-34 arrive avec un pilote pour me remplacer, je suis rappelé à Oran (ce n'est pas la procédure habituelle). À l'arrivée, le commandant d'escadron m'apprend que ma voiture a été victime d'un attentat et que grâce au chien, ma femme n'a rien (*Delly* a aboyé et a fait fuir les agresseurs), il est urgent de déménager, le quartier n'est plus sûr. Le capitaine Lapierre-Janon, mon commandant d'Escadron, a fait remorquer la DS jusqu'au garage et a pris l'initiative de demander un logement que nous obtenons immédiatement. Nous allons à l'hôtel en attendant l'emballage et le transport de nos affaires dans un immeuble neuf situé dans un lotissement destiné aux fonctionnaires en danger sur la route de la base aérienne. Il y a de hautes grilles tout autour, c'est gardé par des CRS et un laissez-passer est exigé pour entrer et sortir (les invités doivent être accompagnés). Le ravitaillement est loin et, une fois la voiture réparée, je la laisse à ma femme qui ne sort qu'accompagnée de *Delly*, y compris les trajets maison-base où elle me conduit parfois.

Mon ordre de mutation arrive et, après avoir tout remballé, nous allons à l'hôtel quelques jours avant d'embarquer. Le 20 janvier, nous arrivons sur le port où règne une pagaille indescriptible. Les dockers sont en grève et ce sont les militaires quittant le territoire qui embarquent eux-mêmes leurs véhicules et leurs bagages. En me mêlant à eux, j'ai la chance de pouvoir faire embarquer la DS et nos valises, c'est le sauve-qui-peut général ! Notre déménagement n'est pas sur ce bateau et nous craignons beaucoup de ne jamais revoir nos affaires.

Cognac

Mon arrivée embarrasse un peu les autorités, car je suis pilote d'hélicoptère et c'est une école de pilotage avion. Le commandement me confie à la direction des vols qui me lâche sur T-6, puis me donne à faire les vols d'essai avant et après visites périodiques. Je fais ce travail jusqu'au 19 avril car une décision vient d'être prise : je dois me rendre à Aulnat en T-6 où se trouve la DMP (j'y étais moniteur à Marrakech) pour passer le test de moniteur A2 et la carte blanche de VSV. ais ce n'est que le 23 mai que je suis affecté en escadron où je prends le commandement d'une escadrille. Je n'ai pas d'élève attiré et je vole avec tout le monde, en particulier quand un moniteur a des doutes sur les capacités d'un élève. Quand arrive le moment des lâchers, les vols ont lieu sur un terrain annexe et c'est le commandant d'escadrille qui est responsable du déplacement en fonction des conditions atmosphériques.



J'aime bien cette période malgré la grande fatigue occasionnée. Je décolle le premier de toute la base vers 7 heures du matin, après passage à la station météorologique, avec un contrôleur d'aérodrome en place arrière, je fais le tour de tous les secteurs de vol en donnant par radio les conditions atmosphériques et je dois décider si le terrain qui est affecté à l'escadrille est praticable. Ceci m'amène à faire beaucoup de vols dans les nuages avec des percées de différents types au retour si le terrain annexe n'est pas utilisable. Nous allons principalement à Saintes et à Bergerac. Une fois posé, il faut mettre en place la tour de contrôle mobile et attendre l'arrivée des avions, le commandant d'escadrille passe la journée dans la tour de contrôle (il est relevé par son chef pilote pendant le repas). Lorsqu'il y a des lâchers ou des vols solo, il faut pouvoir donner des conseils aux élèves pour éviter les catastrophes, j'ai eu beaucoup d'émotions mais pas de dégâts. Après le départ de tous les avions pour Cognac, il faut tout ranger et rentrer à son tour. J'ai fait ce travail jusqu'en juin 1964.

Entre deux promotions et pendant les cours au sol des élèves, les moniteurs doivent voler et il s'agit alors de progression personnelle. J'emmène mes gars pour leur apprendre à diriger une patrouille, nous faisons des virages relatifs, de la voltige relative et de la navigation à basse altitude, tous exercices que les pilotes de chasse doivent maîtriser parfaitement (il y a peu de *transporteurs* en école de base).

Comme toutes les écoles, la mienne ferme un mois par an et il ne reste qu'une petite équipe de pilotes pour faire tourner les avions pendant la fermeture (sans raison logique, un avion qui ne vole pas de temps en temps a tendance à tomber en panne !). C'est ainsi qu'en 1964 je me porte volontaire pour rester pendant les congés de juillet et nous prenons nos vacances en juin.

Ce mois de juillet 1964 sera une période idyllique, je fais fonction de commandant de la Division des Vols, ma petite équipe se partage les vols, soit le matin, soit l'après midi, et nous sommes pratiquement en vacance, la Base est déserte !

Mais un jour, en dépouillant le courrier, je trouve un message de l'État-major demandant des volontaires officiers pour devenir temporairement contrôleurs d'interception dans une station radar, je prends contact avec le remplaçant du commandant de Base pour savoir quoi faire et je me

retrouve volontaire ainsi que l'autre officier de l'équipe ! (en fait nous sommes les seuls officiers pilotes présents). Le stage au CICOCSA de Dijon commence en août, le jour de la réouverture de l'école, il n'y a pas de temps à perdre.

Les moniteurs sont classés B2 en sortant du stage DMP, B1 après un an d'activité et un test, puis A2 après un test avec un moniteur classé A1 (il y en a très peu et ils ont la carte verte de VSV, délivrée après un stage en école de chasse).

Le Centre d'Instruction des Contrôleurs de la Circulation et de la Sécurité Aériennes est situé dans un bâtiment très haut car il reproduit les centres inventés par les Anglais pendant la dernière guerre : c'est une cuve en forme d'amphithéâtre, la scène est constituée d'une verrière de quatre étages (plan de situation aérienne tenu en temps réel) derrière laquelle officient les *marqueurs* munis de casques reliés aux détecteurs, au fond du trou il y a les écrans radar de détection et derrière, dans les étages, les différentes cellules de la chaîne de décision (liaison avec les contrôleurs de la circulation aérienne civile, identification des plots, écoutes radio, contact fil avec les bases aériennes de chasseurs d'interception et postes de contrôle d'interception). Je passerai par tous les postes sauf *marqueur* qui est réservé aux hommes du rang. Tous les postes sont tenus par des élèves avec un instructeur en retrait, après explication du travail en salle de classe et au tableau noir. Les futurs contrôleurs font même des vols sur bimoteurs pour visualiser le travail en vol avec interception par les chasseurs de Dijon. Il y a des places partout en France, mais j'ai envie de la Côte d'Azur et je demande en première affectation Nice-Mont Agel (comme tous les Sudistes qui se voient mal dans la Ligne Maginot ou sur la côte de la Manche).

De retour à Cognac où sachant que je ne ferai plus que quarante heures par an pendant cette affectation je vole le plus possible avec l'accord de mon commandant d'Escadron. C'est la période de notation et lors de l'entretien avec le colonel je réaffirme mon souhait d'aller à Nice qu'il promet de soutenir. Et la mutation pour le mont Agel arrive à notre grande satisfaction.

Base Aérienne 943 à Roquebrune-Cap-Martin



La station est en cours d'installation dans les galeries d'un fort Vauban au sommet du mont Agel (1 110 mètres) d'où l'on voit la Corse par beau temps clair. Il arrive du personnel tous les jours et il n'est pas encore possible de travailler normalement, car tout le matériel n'est pas livré par les entreprises civiles. Mais ce délai servira à se familiariser avec ce matériel qui ne ressemble en rien à ce que j'ai utilisé à Dijon.

La détection arrive sur une table horizontale sur laquelle les *marqueurs* suivent les pistes, le tout est filmé et disponible immédiatement sur tous les écrans vidéo, il y a un ordinateur pour effectuer les calculs d'interception (temps de vol, consommation, carburant nécessaire au retour base, distance et temps pour rejoindre la base la plus proche disponible, mais pas la courbe d'interception elle-même qui dépend toujours de l'habileté du contrôleur) et les liaisons entre postes de travail sont instantanées !

Pendant cette période de finitions et de rodage, tout le monde travaille à la journée du lundi au vendredi et chaque officier occupe à son tour les différents postes de commandement : détection, identification, écoute radio, interception et chef de quart. Etant le pilote le plus chevronné (les pilotes sont rares dans une station radar, au moins un dans chaque équipe), je suis aussi désigné comme responsable de la section vol à voile qui compte une dizaine de sous-officiers et de soldats. En ce qui concerne mon entraînement personnel, je suis rattaché à la base de Salon-de-Provence comme abonné avec possibilité d'effectuer au plus 40 heures de vol par an (c'est la règle pour les pilotes affectés sur des bases sans avions). C'est aussi en cette fin d'année que je reçois la Croix de Chevalier de la Légion d'Honneur au cours d'une cérémonie à la station.

Les vols en planeurs ont lieu à Fayence et un car ramasse les gens depuis Roquebrune le dimanche matin de bonne heure, c'est ainsi que je ferai mon premier vol en planeur, mais je ne serai jamais lâché faute d'assiduité (je préfère passer mes dimanches de liberté en famille, ma femme et Olivier s'ennuient sur le terrain où il n'y a rien à faire en dehors des vols).

Le 1^{er} janvier 1965 la station est déclarée opérationnelle et nous sommes divisés en quatre escadrons qui effectueront la permanence en quatre fois huit heures, H24 et 7/7 jours.

Tous les matins, sauf le dimanche, un escadron monte à la station et redescend le lendemain soir, il y a donc deux équipes sur place dans la journée sauf le week-end et la nuit pendant lesquels il faut se partager les veilles pour permettre à chacun de manger et de dormir un peu. Ce système me convient bien car je peux être en famille deux jours consécutifs, pas forcément les week-ends (Olivier ne fréquente pas encore l'école).

Courant janvier, je suis nommé capitaine et je pars aussi à Salon pour effectuer mes premiers entraînements. Je n'ai pas volé sur réacteur depuis Meknès et le commandant de la Division des Vols m'affecte à la section de liaison sur C-47 au lieu du CM170 Fouga sur lequel j'espérais voler. N'étant pas non plus pilote de multimoteurs, le commandant de la section me fait faire des vols en co-pilote et m'entraîne en premier pilote sur des tours de piste.

Heureusement, ma réclamation a été prise en compte à Paris et l'autorisation de vol sur Fouga arrive après quelques jours, ces heures de bimoteur ne seront même pas comptées dans les 40 prévues. Mon lâché intervient rapidement et je pars faire de grandes ballades dans le ciel de Provence jusqu'aux Alpes et aux Pyrénées. Je retrouve quelques anciens amis dans ce cinquième escadron (pas d'élèves mais transformation et entraînement des pilotes de la base) et on parle de me présenter à l'examen de sous-chef de patrouille *chasse* alors que je suis chef de patrouille sur hélicoptère lourd. Les vols deviennent donc de l'instruction : patrouille, VSV, interception et attaque au sol avec quand même encore quelques belles navigations, mais plus seul.

Un matin, le chef des opérations me demande d'emmener un passager à Cognac, j'y retrouve quelques anciens et la journée se passe agréablement dans l'attente de mon passager. Ce dernier arrive finalement si tard que nous volerons de nuit, vol pour lequel je ne suis pas encore qualifié ! Le lendemain, les chefs de Salon décident de me faire voler de nuit en double-commande pour me lâcher officiellement et ils changent les dates pour que je ne sois pas en infraction et eux en tort ! La charge de travail dans la station devient très importante et je ne peux plus m'absenter une semaine pour voler, sauf à prendre sur mes congés. Qu'à cela ne tienne, je vais voler pendant mes jours de repos : un Fouga vient à Nice pour me chercher et me ramène le soir même ou le lendemain (Gi vient alors me chercher à Salon pour coucher à notre *Pétoulette*). J'en profite pour tester la vigilance de la station en me faisant détecter, puis éventuellement intercepter, par les chasseurs d'Orange quand il y en a de disponible. C'est la plus belle affectation de ma carrière !

Le commandement semble oublier mon prochain départ à la retraite et je suis obligé de préparer l'examen de chef contrôleur ainsi que tous les autres officiers de la station qui ne le sont pas encore. Nous partons tous pour Doullens (Somme) où pendant deux jours nous sommes testés sur tous les postes à responsabilité. Cette station est équipée comme la nôtre, mais le trafic est nettement supérieur sur la Manche qu'en Méditerranéenne et nous attrapons des sueurs. Heureusement, un des examinateurs est de chez nous et il intervient pour nous sauver la mise. Puis nous passons à Taverny (Seine-et-Oise) dans la champignonnière qui sert d'abri au CAFDA pour l'oral. Je suis breveté chef-contrôleur avec semonce du général pour mes résultats médiocres (partant en retraite, j'y suis allé par obligation et non pour obtenir de bonnes notes). Au retour, c'est la surprise : je suis nommé commandant d'escadron à la place de mon ami de Cognac (officier de l'École de l'Air) qui a eu de mauvaises notes (et une semonce pire que la mienne !). Pour éviter les problèmes, il sera muté dans un autre escadron car il est capitaine plus ancien que moi. En fait, nous nous entendons tellement bien que cela n'avait pas d'importance, mais le règlement est le règlement et nous continuerons à nous voir en famille à Menton.

Au nouvel an 1966, j'invite tous mes officiers et leur famille à la maison comme le veut la tradition, mais deux seulement nous inviterons à leur tour.

Chaque jour, il y a deux équipes dans la station et l'autre commandant d'escadron est un Pied-Noir qui s'estime brimé par l'armée, il étudie tous les règlements de près pour trouver des astuces et faire payer ses services. C'est ainsi qu'il découvre que, vu mes décorations, je suis exempté de l'examen de franchissement de grade auquel les autorités m'ont inscrit dès ma nomination au grade de capitaine et il me trouve un stage de reconversion dans la vie civile.

Épilogue

Le 21 juin 1966 je quitte définitivement le service actif - 15 ans ont passé - pour un congé du Personnel navigant d'un an avant la retraite.

C'est au cours de cette année de congé que je suis les cours de l'École Supérieure de Commerce à Marseille et que je suis nommé commandant de la SAT de Vaucluse, ce qui me permettra de voler 20 heures par an en aéro-club aux frais de l'État, avec un contrôle d'aptitude annuel.

LE CHARADE

RONHIA RADAR

ex: **10**
30



DOU. CONTRÔLEUR

**CONTRÔLE ETENDARD IV M
MIRAGE III C
SUPER MYSTERE B2
VAUTOUR IIN**

REPERTOIRE terrains - balises
MANOEUVRES (IDENTIFICATION
ARRAISONNEMENT)
CONSIGNES DETRESSE

Histoire de l'aviation en Algérie

Déjà parus :

- **L'aviation légère en Algérie (1909-1939)** (Pierre Jarrige)
- **L'aviation légère en Algérie (1945-1962)** (Pierre Jarrige)
- **Le vol à voile en Algérie (1862-1962)** (Charles Rudel, Pierre Jarrige)
- **L'ALAT en AFN** (Alain Crosnier, Pierre Jarrige)

Déjà parus en publications numériques :

- **Bidon 5** (Georges Estienne - Réédition augmentée)
- **Paris-Dakar-Tombouctou-Alger** (Ludovic Arrachart - Réédition augmentée)
- **Mémoires d'Albert Chaillot** (Henri Chaillot, Pierre Jarrige)
- **L'Aviation Militaire en Algérie (1912-1918)** (Pierre Jarrige)
- **Ceux de 14-18** (Pierre Jarrige)
- **Les ERALA d'Algérie** (Pierre Jarrige)
- **Bulletin d'information des Réservistes de la 5^{ème} RA** (Réédition)
- **1^{er} PMAH 20^{ème} DI** (Daniel Rougeau, Claude Leroy, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Livre d'Or du Djebel-Oum-Settas** (Reproduction)
- **L'ALAT vue par les dessinateurs** (AA.ALAT-Languedoc-Roussillon, Pierre Jarrige)
- **Pilote à Touggourt** (Gustave Camlièri, Pierre Jarrige)
- **Maison-Blanche** (André Heinzelmann - Réédition augmentée)
- **Nanard fais nous un dessin !** (AA.ALAT-Est, Pierre Jarrige)
- **PMAH 19^{ème} DI** (Francis Beaulier, François de Pitray, Jean-Pierre Meyer, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Médecin en hélico** (Jean Massière, Pierre Jarrige)
- **A grands coups d'aile vers l'Afrique missionnaire** (Léon Bradfer, Henri Bradfer)
- **Les insignes de l'ALAT en AFN** (Christian Malcros)
- **Parachutisme prémilitaire à Mostaganem** (Bernard Faucher, Claude Marcellin, Jean-Claude Palisser, Pierre Jarrige)
- **Nord 3400 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Pilotes de la Promo 56Ebis** (Pierre Binet, Pierre Jarrige)
- **Max Hoste MH 1521 Broussard dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Pilote de T-6** (Pierre Binet, Pierre Jarrige)
- **Sikorsky H-19 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Emile Contant, pilote de la Grande Guerre** (Simone Gassier, Pierre Jarrige)
- **Westland WS 55 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Biroutage à Arzew en Piper L-18** (Jean-Claude Maillot, Pierre Jarrige)
- **Piper L-21 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **PMAH 10^{ème} DP** (Jean Gervais, Amédée Arzel, Claude Mourlanne, Joseph Estoup, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Stampe SV4C dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Alouette II SA318C dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Piper PA22 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **André Costa** (Pierre Jarrige)

- **La soufflerie de l'AIA d'Alger** (Marc Rapin, ONERA)
- **La véritable histoire de l'hélicoptère** (Yves Le Bec)
- **Pilote à El-Oued** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote à Tébessa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote à El-Goléa** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote de la SGAA** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **Pilote de l'Escadrille Mercure** (Roland Richer de Forges, Pierre Jarrige)
- **NC 856 *Norvigie* dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Hiller UH-12 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Nord 3202 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Observateur-Pilote de l'ALAT** (François Bard, Pierre Jarrige, AA.ALAT-Languedoc-Roussillon)
- **Bell 47G-1 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Bell 47G-2 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Mes vingt ans en Algérie** (Ulysse Pérodeau, Pierre Jarrige)
- **Cessna L-19 *Bird Dog* dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Joliot-Golf** (Yves Le Bec)
- ***Djinn* dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Meeting National - Alger 1951** (Reproduction)
- **Meeting National - Oran 1952** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1953** (Reproduction)
- **Meeting National - Alger 1959** (Reproduction)
- **Meeting National - Constantine 1953 - Bône 1954** (Reproduction)
- **L'album du lieutenant Bleubéret** (Yves Le Bec)
- **Commandant de PCA** (Lieutenant-colonel Louis Andlauer, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste prémilitaire** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 1** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 2** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste au 1^{er} RCP - Tome 3** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **Piper L-18 dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Gyrafrique** (Pierre Jarrige)
- **8 mois au 584^{ème} BT** (André Amadeuf, Pierre Jarrige)
- **Commando au 10^{ème} BCP** (Alain Garriguet, Pierre Jarrige)
- **SE 3130 *Alouette II* dans l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Les premiers pas d'*Ariane*** (Yvon Chauchard, Pierre Jarrige)
- **De Pérignon à Tindouf** (Claude Millé, Pierre Jarrige)



Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
 Septembre 2019
 ISBN 979-10-97541-12-5
 Reproduction autorisée
 Publication gratuite - Vente interdite