

32 ans au service de l'ALAT



André Billegas



Notre ami André Billegas

André Billegas nous fait un cadeau immense en nous confiant ses souvenirs.

Il nous introduit dans le monde de la CRALAT, un monde de travailleurs scrupuleux qui œuvrent dans l'ombre et qui livrent des aéronefs en parfait état que nous faisons voler en toute sécurité, sans apprécier la somme des connaissances accumulées et le savoir-faire indispensables pour mener à bien leur mission.

André nous introduit aussi au sein de la vie militaire où l'instruction est une chose capitale avec la nécessité d'un recyclage permanent et la capacité de transmettre les connaissances et de les partager dans une communauté tendue au service de la Nation.

André sait exprimer les responsabilités d'un officier et d'un officier-mécanicien qui s'étendent bien au-delà des connaissances techniques. Il amène à réfléchir sur l'exercice du commandement qui ne peut s'appliquer qu'avec un sens inné de l'autorité, de la psychologie et de la discipline. Cette discipline, l'officier doit d'abord l'appliquer à lui-même par une conduite exemplaire, intransigeante et une franchise totale. Il doit commander ses subordonnés en tenant compte de leurs personnalités, de leurs parcours individuels, de leurs capacités, de leurs qualités, de leurs faiblesses et de leurs possibilités de carrière.

La vie d'André est l'exemple même de la réussite professionnelle par une recherche constante de la perfection. Tenace dans l'effort sur sa bicyclette, il l'est dans sa vie militaire avec un succès complet, de 2^{ème} canonnier servant tireur à lieutenant-colonel, en accumulant les témoignages de satisfaction. Une carrière complète qui l'amène, tout en étant mécanicien, à être pilote d'avions, d'hélicoptères et de planeurs, officier-observateur et pilote de réception d'avions et d'hélicoptères. André a mené cette vie bien remplie avec notre chère Denise qui, d'Oran à Mèze, l'a accompagné, fidèle et aimante, dans les vicissitudes d'épouse de militaire.

Pascal Hamès

Président du Groupement AA ALAT Languedoc-Roussillon

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

www.unaalat.fr

www.aaalat-languedoc-roussillon.fr

www.ALAT.fr

Sommaire

Prologue

1954 – Engagement dans l’Armée	1
1954 – CIM de Metz.....	2
Printemps 1955 – Kaiserslautern	5
Automne 1955 – Rochefort.....	8
1956 – Kaiserslautern (bis)	10
1956 – Fès	12
1958-1959 – Le Mans	47
1959 – Fontainebleau	56
1959-1961 – Bourges	60
1961-1965 – Dax	64
1965-1967 – Bourges	81
1967-1973 – Pau	86
1973-1976 – Montauban	122
1976-1978 – Rennes	133
1979-1985 – Valence	136
1985-1986 – Paris	165
1986-2000 – Montmeyran	176
Avec les Anciens	178



Mise en page par Pierre Jarrige

www.aviation-algerie.com

Janvier 2023

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite



2^{ème} canonnier servant tireur, à Metz, en 1954

1954 – Engagement dans l'Armée

Tout commence par une dispute avec ma mère. Je viens d'obtenir mon 1^{er} bac technique. Son nouveau mari : Marcel, après neuf ans dans la Marine Nationale et quelques années passées dans le civil, a rengagé pour finir ses 15 ans. Mais une fois rengagé, les officiers de ses amis du Génie qui l'avaient conseillé lui ont suggéré de passer le concours unique des services et le voilà sous-lieutenant du Génie affecté à Nantes. Plus question de retourner en Algérie.



J'ai oublié de préciser que, natif de Mostaganem en Algérie, j'ai passé l'écrit du bac à Oran et l'oral à Paris. Donc vacances en France. Au moment où je me prépare à retourner à l'école à Oran, ma mère décide que je resterai à Paris en pension pour y préparer médecine. Ce n'est pas du tout ce qui me convient. Il s'en suit une violente dispute et, brutalement, je décide que maintenant c'est moi qui décide.

J'ai lu il y a quelques jours que l'Armée cherche des engagements pour former des mécaniciens avion-hélicoptère pour l'ALOA (Aviation Légère d'Aviation d'Artillerie). Et donc je décide de m'engager. Avec un an de plus et le bac complet j'aurais pu avoir d'autres perspectives dans notre Armée. Ainsi je me débarrassais du service militaire et j'apprenais un métier. Au bout des cinq ans je pouvais rester ou retourner dans le civil.

Je me dois de préciser que je n'avais pas envisagé une carrière militaire, mais cette décision ne me posait aucun souci. Nous avons été élevés dans le culte de la mère Patrie, j'avais fait deux préparations militaires : Terre et Air. Alors j'y suis allé direct sans état d'âme, je savais que l'Armée allait m'offrir de belles opportunités. Mon beau-père dans le Génie, deux oncles sous-officiers dont l'un était adjudant-chef chez les Tirailleurs. Donc j'ai suivi les conseils reçus et j'ai choisi le Matériel pour la technique avec option ALOA. Quelle erreur ! j'aurais dû prendre une arme et option ALOA.

Je demande à mon beau-père de m'emmener à la Gendarmerie et de me préparer mon engagement. Après quelques jours passés à Nantes, me voilà devant un gendarme qui s'assure de mes convictions et je reçois un ordre de mission pour rejoindre Satory. Une nuit de train et le 8 ou le 9 novembre 1954, j'arrive à Satory, GH 1 (Groupe d'Hélicoptères numéro 1). J'y reste deux ou trois jours à traîner et je suis envoyé à l'unité du Matériel qui se trouve à Versailles pour les formalités d'engagement puisque j'ai choisi le Matériel (sur les conseils de Marcel). Une fois l'engagement signé, je retournerai à Satory.

À la signature de l'engagement ça commence bien. Mes futurs copains ont signé sans même lire le document. Moi j'aime bien savoir ce que je fais, je vais donc le lire en entier. Il y a là un vieux sous-officier qui nous fait signer nos engagements. Il se met en colère parce que je traîne à lire. Alors je lui dis que c'est mon droit et mon devoir de lire pour savoir à quoi je m'engage. Il commence à me dire que si je continue je vais faire un mauvais sous-officier et moi je lui réponds que c'est sans importance puisque de toute manière, si je m'engage, c'est pour devenir officier le plus vite possible. Ah ! Qu'il est content et il dit : *Encore un de plus à nous emm...er*. C'est comme ça et en voilà un qu'on ne reverra plus (il est de l'Intendance).

En fait je suis engagé à compter du 14 novembre 1954.

1954 – CIM de Metz

Ensuite retour au GH 1. Je rencontre là des sous-officiers rentrant d'Indochine et d'Algérie qui ont fait le même choix que moi et qui n'ont ni BE (brevet élémentaire militaire) ni CIA (certificat interarme). On va nous regrouper, ceux du Matériel, et nous envoyer au CIM (Centre d'instruction du Matériel) de Metz. Nous suivrons là les mêmes cours, eux pour les deux certificats qui leur manquent et nous aussi, sauf que nous devons en plus faire les épreuves nécessaires pour le peloton de sous-officier.

Nous quitterons Metz fin juillet 1955, tout en poche en ce qui concerne le militaire, moi premier et jalosé par les sous-officiers. On va se retrouver plus tard. Parmi eux il y en a un qui a fait son travail sans jamais en rajouter et embêter qui que ce soit, c'est Léopold Cardini. Je ne le sais pas, et lui non plus, qu'un jour nous deviendrons beaux-frères.

Metz en Lorraine, en novembre, le climat n'est pas celui d'Oran. C'est lugubre par-là, je n'ai pas l'habitude de ce paysage et de cette lumière blafarde. Le moral est dans les chaussettes, mais je me dis que maintenant c'est moi qui décide et qui prends ma destinée en mains. Les choses vont avancer dans le sens que j'ai choisi. Ce n'est pas celui que je visais, mais je vais faire avec, bien que je ne vois pas bien encore l'issue. Au bout du compte, je vais faire ce que je voulais mais n'en aurai pas le diplôme. Le diplôme après tout ! Je crois que j'ai oublié de dire que j'ai eu mon oral du 1^{er} bac technique à Paris. J'ai décidé de rayer de mon vocabulaire le mot échec, comme ça je n'ai plus à réfléchir et je me cramponne un maximum. Le temps passe lentement dans la grisaille et quel changement de vie !

La discipline ? Dès que j'en ai ressenti les premiers effets cela m'a bien fait rigoler. Rien, ce n'est rien à côté des vacheries qu'on peut encaisser au collège comme potache. Au bout de deux mois, la loi *dixit*, j'ai le droit de sortir jusqu'à 22 heures. C'est magnifique, mais sortir pour faire quoi ? Voir qui ? De plus je n'ai pas d'argent. Alors je bosse et je dors. Le fait d'avoir ce droit se suffit en lui-même pour moi. J'ai le droit, *amen* ! C'est fantastique. Maintenant je suis traité en homme, et non plus comme un gamin. Jeune homme bien sûr, mais ça change de ces airs condescendants des pions qui n'ont que peu d'années en plus. Je constate que le commandement d'hommes n'est pas une chose aisée. C'est aussi un état d'esprit qu'on a ou pas. Ce ne sera jamais un problème pour moi.

Les responsabilités seront toujours très motivantes et je les rechercherai toujours. Je crois que les pions devaient faire une crise de commandement ne sachant comment s'y prendre. En réalité, si on sait se montrer en exemple et rester irréprochable il n'y a plus de souci à se faire, le reste vient tout seul. Concernant la discipline, j'explique à mes chefs que je suis motivé à 100 % et sérieux et qu'il n'est donc pas nécessaire de m'embêter car de toute manière, embêté ou pas, je fais le maximum et que donc, si on me dérange, cela marchera moins bien c'est sûr.

Bien plus tard, en 1967, en arrivant à Pau, je prends un commandement et je remplace un capitaine que j'ai connu sous-lieutenant à Metz. C'est un de ceux à qui je tenais ce langage étant 2^{ème} CST (canonnier servant tireur). Maintenant, nous sommes copains bien sûrs, étant presque du même grade. Il me dit :

– *Bill tu as la tête dure quand même. Tu as toujours su où tu voulais aller. Tu n'étais pas un 2^{ème} classe comme les autres.*

Cela se voyait tellement. Je suis flatté naturellement. Et dans la première demi-journée qui va suivre, tous vont s'apercevoir combien ce jugement est justifié. Ma fermeté va surprendre (pas

tous car certains ont déjà été avec moi et ont prévenu les autres) car je vais m'attaquer tout de suite au laxisme de mon prédécesseur, et on va vite voir que c'était nécessaire et urgent.

Certains de mes copains trouvent la discipline dure, alors qu'elle m'amuse. J'essaye de leur expliquer les choses. Ce n'est que de la logique. Ici les mesquineries ne fonctionnent pas. Les sous-officiers qui suivent les mêmes cours que nous, se méfient pour la plupart de moi. C'est que j'ai annoncé la couleur. Je suis pressé de passer sous-officier car je ne prendrai pas le temps d'y rester plus que nécessaire et on risque de se retrouver un peu plus tard (c'est ce qui va arriver). Il est vrai que je suis rancunier (c'est pas bien je sais) et que je ne vais rien oublier. Cependant, je suis d'abord attaché à mon devoir et à la justice alors je resterai droit tant que ce sera possible, mais gare à ceux qui dériveront de la ligne droite ! Certains de ces gars-là font leur travail correctement, c'est le cas de mon futur beau-frère, mais l'animal fait ce qu'il doit, pas plus, c'est un calme, doucement le matin et pas trop vite le soir. Avec moi toujours en mouvement, ça jure un peu !

Notre peloton est associé à celui des Enfants de Troupe, ils connaissent la musique, ceux-là ! Je ne le sais pas encore, mais toute ma carrière va se dérouler avec des AET (Anciens Enfants de Troupe), et au bout du compte j'aurai l'impression d'être un des leurs. Parmi eux il y a leurs instructeurs, AET aussi, et je fais la connaissance de l'un d'eux. Nos accents nous ont rapprochés. Il est de Colomb-Béchar, drôle de coïncidence puisque j'y ai habité. Nous sommes copains tout de suite bien sûr. Et Perez, dit Zézé, car il zézaie un peu, va m'arranger certains coups tordus que je n'apprécie pas. Il est le champion de pentathlon de la région et, à ce titre, le privilégié du lieutenant Lemaître (un très mauvais cheval, mais je ne critique pas vu que...) responsable du peloton AET. Ceux qui me cherchent des poux dans la tête parfois ne devineront jamais d'où viennent les coups en retour.

Parmi les disciplines suivies pour l'obtention du CIA (obligatoire pour commander de la troupe) il y a l'entraînement physique. Quelle aubaine pour moi. Je ne fais plus de vélo, alors j'ai un besoin impérieux de remuer et là je peux et je ne m'en prive pas. Mon vélo m'a permis d'acquérir une endurance très au-dessus de la moyenne, et en tous cas au-dessus de tous ceux avec qui je suis confronté ici, et comme le coefficient est bon, c'est tout bénéfique pour moi. C'est fou comme il me manque mon vélo, on se reverra.

La distribution du courrier est considérée comme un service identique à toutes nos activités. Un vrai cérémonial et j'y ai droit souvent. Sans ce courrier j'aurais du mal à supporter vivre ici. Ce n'est pas le travail, c'est le pays. C'est la douce France, mais elle est encore plus douce au soleil du midi, et bien davantage au nord, je veux dire au nord de l'Afrique, mon pays.

Un jour, dans le mois qui suit mon arrivée ici, je suis convoqué chez le commandant Tancredi, le chef du CIM. Je ne suis pas fier et pourtant, je suis sûr de n'avoir rien fait de répréhensible, mais... Il me dit qu'il a compulsé mon dossier, ainsi que tous les autres naturellement, et qu'il a sélectionné le mien pour m'inscrire au peloton des EOR (élèves officiers de réserve). Il est surpris et courroucé par ma réponse négative. Mais en chef intelligent il écoute ce que j'ai à lui dire pour me justifier. Je lui explique que je me suis engagé pour être comme lui officier d'active et pas de réserve. Pour ça, étant entré par la petite porte, il me faut obtenir le CIA ainsi que le BE et devenir sous-officier le plus vite possible car l'attente est longue après. Il comprend le problème et me retire de sa liste, il me serre la main disant que peut-être un jour je servirai sous ses ordres comme officier malgré la spécialité que j'ai choisie. Il me dit aussi qu'il suivra ma progression et qu'il ne faudra pas hésiter à demander à le voir si j'avais un problème. Voilà donc un officier responsable et je vais retenir la leçon.

Je ne vois pas la nécessité de décrire toute la litanie de la vie du peloton : cours divers, marches, tirs, exercices en campagne, etc. C'est pareil pour tous ceux qui ont fait ce type de peloton. Pour le CIA nous devons être capables de nager 50 mètres. Nous sommes quelques-uns à savoir nager mais les autres devons apprendre et au minimum se jeter à l'eau et saisir une perche qu'on leur tendra. En novembre et décembre 1954, pour aller à la piscine, le GMC roule les roues droites dans la rigole près du trottoir, parce que le verglas est chose courante par ici et qu'il ne pourrait y arriver sans ça. À la sortie le retour est dur avec le froid. La natation a du bon, ça nous change des exercices habituels. Je peux dire que le peloton me convient, mais je connais d'autres pelotons que j'aime encore plus.



1954, Centre d'instruction du Matériel à Metz

Printemps 1955 – Kaiserslautern

Printemps 1955, me voilà en Allemagne pour trois mois à Kaiserslautern.

Nous attaquons la partie technique du peloton. Nous avons déjà passé et obtenu le permis de conduire VL. Nous voici devant un avion Piper L-18. Accidenté, il ne volera plus. Il a été remis en état pour servir à l'instruction au sol.

Nous allons apprendre un tas de choses. Outre quelques cours en salle, aérodynamique par exemple (les cours reçus durant la préparation militaire Air m'ont déjà bien dégrossi), travail du plexiglas, entoilage.

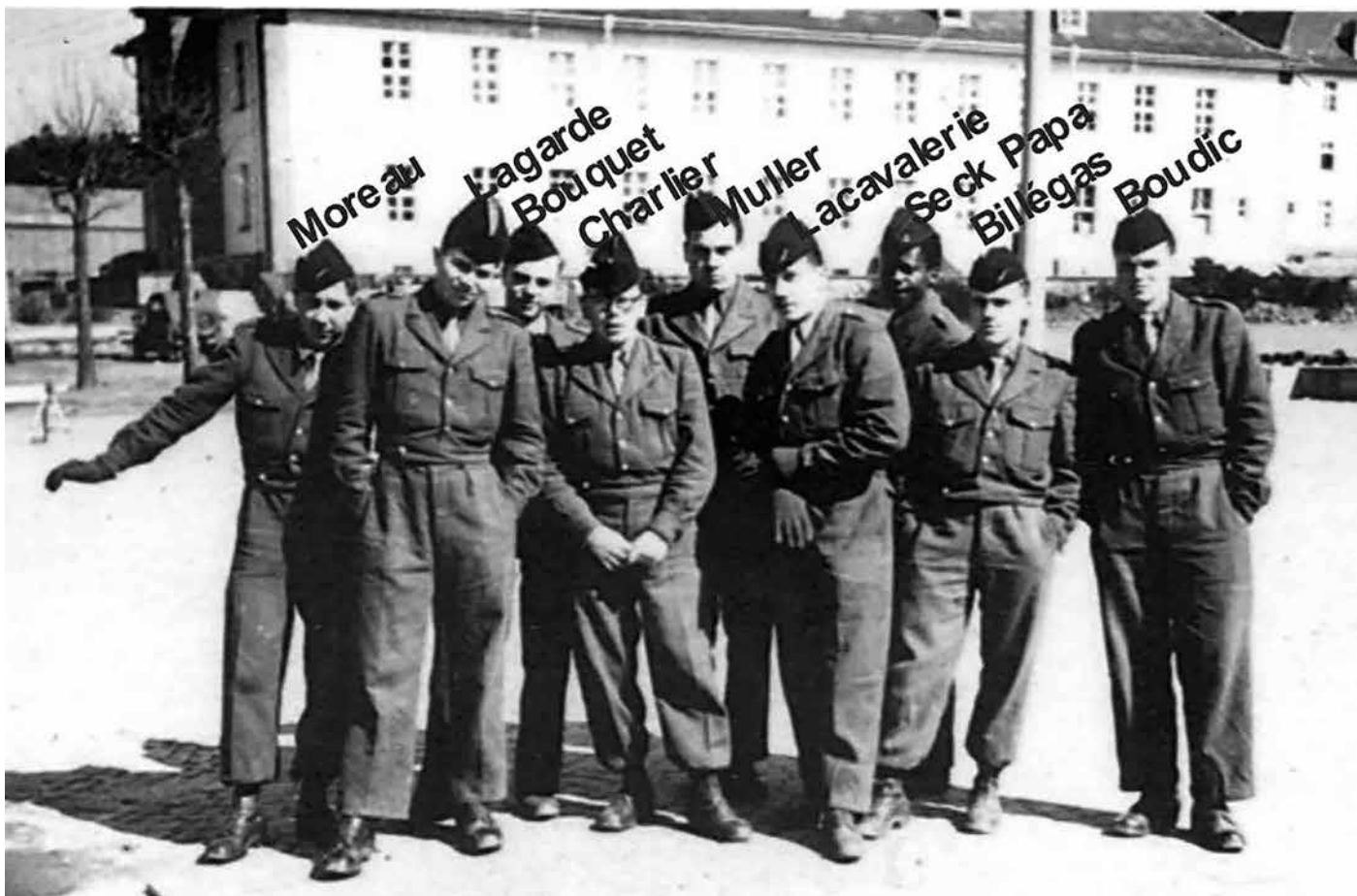
L'entoilage est un travail intéressant car difficile, il faut s'y appliquer vu que le moindre accroc fait sur la peau de l'avion peut être dangereux. C'est un travail sérieux comme tout travail aéronautique. Aucun laisser-aller n'est tolérable, toute faute doit être avouée immédiatement avant même que quelqu'un d'autre ne s'en aperçoive, car les conséquences peuvent être désastreuses pour l'aéronef mais aussi pour le personnel à bord. Souvent plus tard je vais dire que le travail en aéronautique est le même que dans les autres techniques, mais qu'il réclame un sérieux absolu, une discipline rigoureuse et sans faille.

C'est que je vais souvent constater, beaucoup de gens extérieurs à cette spécialité pensent que nous avons une technique si évoluée qu'elle réclame des gens exceptionnels. Non c'est faux. Ce qui est exceptionnel c'est la conscience que ce travail n'accepte aucune négligence, pas de routine, aucun oubli ou mensonge. Un seul mot résume tout ça : rigueur. C'est le credo. Je vais avoir plus tard à virer des gens (officiers et sous-officiers) n'ayant pas cette rigueur. Certains m'auront trouvé trop dur mais non ! Les conséquences d'un manque de rigueur c'est la mort d'un équipage et la destruction d'un matériel d'un prix très élevé, et cela ce n'est jamais acceptable. La décision est très dure pour eux mais elle est difficile à prendre. Il est plus facile de féliciter quelqu'un que de le sanctionner négativement. Beaucoup d'officiers, je le constaterai, n'ont pas le courage de le faire et cela ouvre la porte aux problèmes. J'ai eu ce courage et j'en suis fier. C'est indispensable pour de nombreuses raisons. Discipline, travail de qualité pour la sécurité de tous. Une négligence sur un véhicule terrestre peut être parfois, mais ce n'est pas souvent, catastrophique. Sur un aéronef ça l'est toujours, et le résultat se solde par mort d'hommes et destruction d'un matériel d'un prix considérable par rapport à un véhicule terrestre. Dans ces conditions, accepter le laxisme est un véritable crime. Ceux qui n'ont pas ce courage de tenir les rênes solidement sont des coupables en puissance et n'ont rien à faire dans ce métier. Cette rigueur qu'on doit imposer est dans l'intérêt de tous et en particulier de ceux à qui elle s'applique. Bien sûr c'est parfois très dur. Ma conscience m'a souvent travaillé et je me suis souvent remis en question pour savoir si je voyais juste ou si j'avais commis une injustice. Il est vrai que je n'ai jamais supporté l'injustice, j'en ai assez souffert étant gamin.

Kaiserslautern est derrière nous et dès le début de l'été nous allons passer à Metz, les examens pour lesquels nous sommes venus ici. Nous sommes nommés brigadier-chef, car on vient de s'apercevoir qu'il est interdit à des 2^{ème} CST de passer le CIA. C'est quand même un peu gros, alors que nous aurions dû passer bien avant surtout que cela ne coûtait rien à personne. Voilà : le laxisme c'est ça ! C'est la réussite pour tous. Je termine premier de la promo et cela va devenir une habitude bien que je ne le recherche pas. C'est peut-être parce que j'ai décidé de rayer le terme échec de mon vocabulaire. Je travaille normalement sans exagération. C'est seulement au Mans, un peu plus tard, que je vais exagérer. Cela était nécessaire.



▲ ▼ 1955, Kaiserslautern



Cela va m'arriver plus vite que je ne le craignais, une véritable aubaine. Donc me voilà en permission que je vais passer à Oran.

Un mois de passé et je rentre à Satory pour apprendre que je n'ai rien à faire là, vu que mon stage pour le BE est reculé d'un mois. Un mois dont je ne sais que faire vu que je n'ai pas d'argent pour retourner à Oran. Je vais donc le passer à Nantes, ma mère n'ayant pas jugé utile de me donner un petit coup de main. C'est aussi qu'elle espère de tout son être que ma relation avec la jeune fille que je fréquente à Oran se détériore.



1955, travail sur un NC 856 à Kaiserslautern

Automne 1955 – Rochefort

Bien, les vacances un mois plus un mois sont finies et je rejoins l'école des mécaniciens de l'armée de l'Air à Rochefort, après un passage éclair à Satory pour prendre les consignes et les documents de voyage et de présentation à l'école.

Quelle ambiance ! Les couleurs ont changé ! Du bleu de partout. Nous sommes une soixantaine de kaki au milieu d'une multitude de gars de l'armée de l'Air, en bleu bien sûr, et nous ne passons pas inaperçus. En entrant sur la base se trouvent deux lignes de bâtiments. À gauche les locaux d'administration et l'hôtel pour les officiers et sous-officiers. À droite notre hébergement, la restauration. Beaucoup de monde sur cette base. Une baignoire qui se remplit et se vide sans arrêt, car les stages tournent sans cesse.

Nous y resterons trois mois, les derniers de l'année 1955. Donc ce stage en vue d'obtenir la qualification d'électromécanicien d'aéronautique (et en équivalence le CAP, au collège j'ai passé le BEI, il n'était pas question de CAP pour les techniques, c'était pour ceux qui étaient en industriel et donc destinés à arrêter là). Je me souviens bien de notre instructeur, le sergent Caradec (un breton très sympa), excellent instructeur avec lequel je me suis régalé à travailler sur les circuits électriques, en particulier le système de changement de pas de l'hélice du Dassault 315. C'étaient des systèmes complexes car la technologie de l'époque ne permettait pas de faire ce qu'on peut faire aujourd'hui. Par exemple le système mécanique, chronographique et électrique très compliqué et sujet aux pannes (installé sur un des premiers chasseurs à réaction français le *Vampire*). Aujourd'hui l'électronique a bien simplifié les choses mais les pannes d'électronique... bon, c'est autre chose, surtout quand on complique alors qu'on peut faire simple.

Je n'insiste pas sur les cours dispensés pendant ce stage. Un exemple : en trois petits mois nous avons fait l'étude de l'électricité continue, du magnétisme et électricité alternative. Excusez du peu. Il fallait plus de temps au collège. Mais bien sûr, ici c'est électricité toute la journée. Cela va vite quand même et certains rament plus ou moins. J'en profite pour narrer une petite aventure. Nous sommes plusieurs dans un B-26 *Marauder* (bombardier de la dernière guerre mondiale). Je suis dans le cockpit avec un copain et d'autres collègues s'occupent dans le fuselage. Nous sommes là pour nous instruire et le copain curieux (c'est une qualité pour un mécanicien) soulève un cache et actionne l'interrupteur. Ce faisant, il ouvre les deux demi-portes de la soute à bombes. Ce n'est pas grave, sauf que quatre copains y étaient assis et jouaient au tarot. Ils se retrouvent au sol sans dommage, les cartes s'étant envolées au passage d'un adjudant qui assiste à la scène. Naturellement ils écopent d'une sanction et de nos sarcasmes.

Les bâtiments pour les cours se trouvent tout au fond de la base vers le tarmac. Je vais apprendre un tas de choses sur des appareils que je ne retrouverai pas dans l'ALOA (nous sommes passés ALAT la troisième semaine de novembre 1954, mais nous ne le savons pas). Ce n'est pas de la perte de temps car cela ouvre l'esprit et permet de manière générale de mieux sentir les circuits que j'aurai plus tard à voir. Quelque temps après, ces stages se feront à Bourges à l'ESAM et concerneront directement nos matériels. Je constaterai chez certains de mes sous-officiers un manque de culture sur ces problèmes. J'ai bénéficié d'un stage mixte Air-Terre. Il est vrai que ces techniques étaient nouvelles pour l'armée de Terre et il a fallu s'adapter et bricoler un peu au départ. Malgré les imperfections de ce système, j'ai acquis une sorte de raisonnement qu'on n'a pas quand tout est lisse et qu'on ne tâtonne pas. Je ne sais pas si je me suis bien expliqué et si je suis clair dans cet exposé.

La vie en dehors des cours :

La chambrée : 40 lits gigognes donc 80 dans la chambre. C'est beaucoup. L'intimité on ne connaît pas. Il y en a un du stage, parmi les AET, qui bricole et construit des postes radio. Il faut bien qu'il cherche à les faire fonctionner mais alors quel em...eur. Gentil, sympa, mais casse-pieds. Heureux encore qu'il soit le seul de son espèce.

Nous avons des corvées (je sais aujourd'hui il faut dire *travaux d'intérêt général* mais les choses à faire sont les mêmes, peut-être avec plus de moyens et de commodités. Quelle hypocrisie !). Une de ces corvées consiste à cirer le sol au cirage noir. Chacun doit faire sous son lit et le passage avec celui d'à côté (en réalité on est deux puisque lits gigognes). Lorsque la chambrée est libre, deux gaillards, un à chaque bout (la porte est au centre) à quatre pattes et en reculant cirent le sol après avoir fait leurs chaussures puisqu'il s'agit du même cirage noir qu'on prend dans une boîte de 5 kg (sûr qu'avec des boîtes pareilles, le cirage doit coûter moins cher que dans les petites boîtes individuelles). Avec un tel traitement le sol brille c'est sûr, sauf... que quand passe l'adjudant et que nous sommes partis, la poussière s'est déposée et avec l'orientation de la pièce, le soleil permet de voir cette couche très mince sur laquelle le juteux se régale à écrire avec son doigt : *sale* et alors une autre corvée. Tous les jours même cinéma. Ce n'est pas méchant, c'est le jeu !

Le dimanche, désargenté, que faire ? rien ou presque. Une promenade dans Rochefort pour repérer le chemin le plus court vers la gare. Si seulement j'avais mon vélo, sûr que je visiterais tout le pays, mais voilà ! Un jour à la fenêtre de la chambrée je vois un grand bateau passer dans le champ. J'ignorais qu'il y avait là un canal, il n'est pas visible depuis l'endroit où je me trouve. Quelle surprise ! Cela fait tout drôle la première fois.

La base aérienne jouxte la base aéronavale. Aviateurs et Marins n'ont pas l'air de s'apprécier beaucoup. Mais les Marins avec nous les Terriens ça va très bien et de temps à autre nous faisons la causette au travers du grillage. Une chose importante : on nous a offert un baptême de l'air. Pour moi c'est le deuxième, mais là c'est mieux car c'est dans un avion biplace, un piper L-18, comme il y en a pas mal dans l'ALOA. Ça m'a vraiment plu.

Je suis toujours payé au prêt C'est comme ça qu'on dit pour ceux qui sont encore dans la durée légale du service militaire de 18 mois. Nous sommes payés au lance-pierre, c'est à dire peu de chose : 7,5 francs par mois. Je double cette somme en revendant mes cigarettes à mes copains. Je suis un vrai radin pour l'instant, car j'ai besoin de cet argent pour me payer le voyage à Oran. Heureusement qu'arrivé à Oran j'ai un pied à terre chez mon ami Jean-Pierre Yvars. C'est ma famille d'adoption. Madame Yvars est une vraie mère pour moi. Je suis accueilli dans toute la famille : oncles, tantes, cousins, etc. Je ne les remercierai jamais assez.

Je passe Noël 1955 à Oran et j'en repars le 1^{er} janvier à midi depuis Mers-el-Kébir où Denise m'accompagne. Il fait 20° sur le bateau puis ensuite le train pour Kaiserlautern pour un second séjour, la température va diminuer. Je me couvre au fur et à mesure et à l'arrivée j'ai mis tout ce qu'il m'était possible de mettre. C'est que là il fait -30°. Voilà 50° d'écart en moins de trois jours et je me demande si je vais résister. C'est la première fois que je suis confronté à un tel froid. Quand on est jeune, ça passe, mais je rêve à mon soleil africain. Je ne peux pas m'empêcher de penser à tous les hommes de chez nous jetés dans ces deux grandes guerres de 14-18 et 39-45. Ils se sont battus dans des conditions effroyables avec le froid en plus.

Rochefort terminé. Plus tard j'y reviendrai. Je ne reconnaitrai rien ! Plus tard encore, un court séjour pour assister à la présentation au drapeau de notre petit-fils Nicolas engagé dans l'armée de l'Air. Je vais alors apprendre que la base est maintenant occupée par une école de Gendarmerie et la base aérienne a été reconstruite un peu plus au sud, dans un site plus approprié.

1956 – Kaiserslautern (bis)

Pour ce qui me concerne, je suis logé avec d'autres brigadiers-chefs comme moi dans des chambres à huit (dix fois moins qu'à Rochefort), ça change. Ici, tout est neuf ou presque. La caserne est construite par les Allemands au titre des dommages de guerre. Ils continuent car ce n'est pas fini. Je constate très vite que le bâtiment qui se construit à côté du nôtre monte à une allure étonnante. C'est que les équipes se relaient toutes les huit heures et continuent la nuit, avec une halte très courte pour un casse-croûte. Pourrions-nous faire ça en France ? j'en doute, avec la mentalité française et les syndicats ce serait difficile. Mieux vaut ne pas y penser.

Trois mois à passer ici. J'y suis déjà venu l'an dernier mais l'ambiance n'est plus la même, cela s'est bien amélioré. Les moyens d'instruction sont quasi-inexistants. Cela s'explique : nouvelle technique et premier stage et il faut bien commencer un jour et c'est nous qui ouvrons le bal. C'est donc nous qui allons monter les premières tables de circuits électriques à partir de pièces de récupération. En particulier sur un avion Morane-Saulnier *Criquet*, celui du général Castries à Dien-Bien-Phu. C'est drôle qu'on ait rapatrié une carcasse calcinée. Il faut supposer que c'est vrai puisqu'on nous le dit en tous cas. Heureusement, à Rochefort nous avons travaillé sur ce genre de table, aussi leur conception ici sera correcte. Le plus drôle c'est qu'étant le concepteur et constructeur d'une de ces tables, je vais justement être interrogé sur la mienne pour l'examen final. C'est donc plutôt moi qui vais expliquer à l'examineur et pour les copains cela va être pareil. La note ne sera donc pas un souci. Il faut dire aussi que si plusieurs ont eu la responsabilité d'une table, nous avons aussi aidé pour les autres réalisations.

Voilà ce stage se termine et me voit promu brigadier-chef, titulaire du CIA et du brevet 1^{er} degré qui ouvre droit à l'échelle de solde n° 3. Bien sûr, cette solde, je ne l'aurai qu'à partir du passage ADL. Il ne reste qu'un mois à attendre. Par ailleurs, l'addition des deux diplômes va me donner celui de brevet de chef de section délivré par le général Cogny, commandant des troupes du Maroc. Mais j'ai un gros problème. Il y a quelque part quelqu'un qui ne fait pas son travail. Nous devrions tous être au grade de maréchal des logis (sergent) et si nous passons ADL étant brigadier-chef la carrière est bien compromise. L'expérience nous apprend qu'à partir de ce moment il faudra attendre cinq ans pour être sous-officier et ensuite encore sept ans pour passer le concours officier. Au total 12 ans à attendre et je sais déjà que je n'attendrai pas. Alors je vais faire quelque chose de très répréhensible et je vais le faire trois fois pour faire bonne mesure. J'écris donc une lettre à titre personnel pour faire ressortir l'injustice de cette affaire et les raisons pour lesquelles je me suis engagé. Je l'adresse à la DCMAT qui va me répondre que cette nomination ne dépend pas de ce service mais de celui chez qui nous avons été affectés. Alors j'écris au commandant du GH 1 (Groupe d'Hélicoptères 1) une lettre identique et reçois une réponse tout aussi identique à celle de la DCMAT en précisant que si nous sommes affectés au GH 1, nous appartenons à la DCMAT. Là cela devient grave. J'en écris donc une troisième plus courte puisque les deux autres racontent déjà tout ce qu'il y a à dire et je l'envoie au colonel Legeai commandant l'ALAT en précisant bien mon attachement à cette spécialité et à aucune autre, je précise aussi mon vif désir d'aller plus haut dans la hiérarchie et de devenir officier. J'indique aussi que je n'attendrai pas 12 ans et que dans trois ans, en fin de contrat, je partirai. Ainsi on aura fait les frais de former un spécialiste dont on a besoin pour rien. La durée de ces tractations va être de moins d'un mois et ça c'est extraordinaire. Nous verrons bientôt. J'aurais dû être méchamment sanctionné pour un coup triple comme celui-là. Mais non, peut-être que...

Stage terminé, une courte permission nous est accordée et retour au GH 1 où nous devons recevoir nos affectations. Les spécialistes mécaniciens voilures tournantes vont partir aussitôt, mais les électromécaniciens et les équipementiers non. Il paraît qu'on n'en a plus besoin car il y en a eu trop d'instruits dans cette spécialité.

Me voilà donc parti pour un stage de six mois pour devenir mécanicien voilures tournantes. Là, vraiment mécontent : le grade qui ne vient pas et encore six mois à tirer en France, ça ne va plus. Mais les ordres sont les ordres n'est-ce pas ? C'est que je suis impatient de partir en Algérie, on peut deviner pourquoi ! Les cours commencent et le responsable est le sous-lieutenant Gilbert Rosso. Ce que nous ne savons pas tous les deux, alors qu'il compatit à mon problème, c'est que dans quelques années, peu en fait, nous serons tous deux lieutenants et copains (avec bien sûr tout le respect dû à plus ancien). La vie réserve parfois de drôles de surprises et en voilà une autre !

Finalement on a besoin de moi de l'autre côté. Mon stage aura duré dix jours à peine. Donc quinze jours de permission avant le départ. J'ai choisi Fès plutôt que Sétif. C'est le train qui a décidé : deux jours pratiquement pour faire Sétif-Oran contre une nuit seulement depuis Fès au Maroc.

Permission terminée, je me présente au GH 1, dans le bureau d'un adjudant adjoint au capitaine commandant l'unité administrative. Il me remet tous les documents pour le voyage et pour me présenter à Fès et je m'aperçois, alors qu'il ne m'a rien dit, qu'il y a dedans ma nomination au grade tant attendu pour le 16 avril 1956 ainsi qu'une paire de galons. Bingo je me dis que mes réclamations ont fini par aller au bon endroit. Ouf il était temps ! Car au 14 mai c'était foutu. Je demande alors à l'adjudant de me présenter au capitaine avant mon départ, comme cela se fait normalement. Il me regarde avec des yeux effarés, presque furieux, et me dit :

– *C'est bien toi Billegas ? Tu trouves que tu en as pas fait assez ! Dégage vite et surtout ne te montre pas.*

Alors je pars le plus vite possible. De toute manière, plus vite je serai parti, plus vite je serai rendu à Oran. Par la suite j'ai appris que mon courrier au colonel Legeai (bientôt général) avait fait du dégât du côté du capitaine. Quand je disais que quelqu'un ne faisait pas son boulot ! En tous cas, j'ai obtenu ce à quoi j'avais droit depuis longtemps déjà et mes copains aussi. Certains auront la gentillesse de me remercier, car bien sûr je n'avais pas caché mon affaire.

Je ne sais pas encore que par la suite, j'aurai encore affaire à des officiers disons négligents ou mal intentionnés, ou même fainéants tout court. Il faut comprendre aussi que ces gens-là sortaient d'une guerre et pour certains de deux guerres avec l'Indochine et ils étaient peut-être fatigués et aigris. En tous cas, pour moi, agir par la bande et pour la bonne cause avait bien fonctionné et j'y aurai encore recours chaque fois que nécessaire (en contradiction avec le règlement formel, mais en concordance totale avec la justice). Et puis j'ai toujours été pour l'efficacité. Alors tant pis s'il faut écraser les pieds des inertes qui sont en fait des parasites. Et je n'aurai aucun remord.

Quand j'ai quitté Nantes en novembre 1954, c'était pour vivre un jour celui d'aujourd'hui. J'ai pour l'instant l'essentiel dans la poche, si je puis dire, et me voilà dans le train direction Marseille. Dans mon compartiment des gens me regardent faire. J'ai retiré mon blouson et retiré les galons pour en coudre d'autres. Je leur dis que je ne l'ai pas fait avant parce que j'étais pressé de sauter dans ce train. J'ai donc changé de statut et dès mon arrivée au camp de transit de Sainte-Marthe à Marseille je vais m'en apercevoir. Ce coin-là est un foutoir absolu. J'entends à longueur de journée les hauts-parleurs cracher la même chanson ou peu s'en faut : *Le petit cheval blanc* de Brassens. Je vais rester là deux ou trois jours, le temps s'écoule avec une lenteur désespérante ! Heureusement, je peux prendre mes repas au mess parce que la cantine avec tout ce que je vois, ça doit être jojo !

1956 – Fès

Le 30 avril 1956, j'embarque sur l'*Athos II*. Il en a fait des allers-retours sur l'Indochine et maintenant sur l'Algérie. À fond plat, il remue comme un morceau de liège et je suis content de ne pas être dans la cale avec la troupe. Je suis logé dans une cabine de six places avec cinq autres sous-officiers dont un curé. Le pauvre, il va en entendre des belles. Les quatre autres sont plus anciens et ne le ménagent pas. Moi je ne dis rien et je compatis un peu car il est sympa. Mais bon, il fait front et il assume bien ses convictions. Les repas sont pris au carré des officiers marinières. Le lendemain du départ c'est le 1^{er} mai et les marins offrent un excellent vin et il en est qui en profitent largement. Tellement même que la réserve en prend un coup. C'est que, paraît-il, il est bon. Il pouvait être bon. Il y a eu une erreur, car il était réservé à des gens plus haut placés dans la hiérarchie. Enfin c'est comme ça et tant mieux pour ceux qui se sont régalés. Moi, de toute manière, quelle que soit la qualité du vin, je suis à l'eau et si j'y suis c'est parce que c'est ce que je préfère.

Le 2 mai, débarquement à Mers-el-Kébir, je suis heureux de retrouver Denise, mais les copains il n'y en a plus beaucoup. C'est l'heure du service militaire pour la plupart. Pour moi, dans une semaine ma durée légale sera terminée. La guerre d'Algérie est maintenant bien installée. Avant de descendre du bateau je vois que tous sont armés jusqu'aux dents et ils s'étonnent de me voir si décontracté. Quand je demande pourquoi, on me répond que ce n'est pas tellement pour les rebelles qui doivent être hors des villes, c'est plutôt qu'ils craignent les fauves et en particulier les lions. Je me demande quel est l'abruti qui a pu raconter une telle histoire. Ils ont du mal à me croire quand je tente de leur expliquer leur erreur. Je leur montre la montagne des Lions. Bien sûr qu'il y en avait, mais cela fait longtemps qu'ils ont reculé beaucoup plus au sud de l'Afrique, ça les rassure un peu. Je passe une journée à Oran car j'ai raté mon premier train, ne sachant pas où se trouvait la gare. C'est ce que je raconte en arrivant, l'hypocrite. Je m'aperçois, mais un peu tard, que je pouvais bien rester deux ou trois jours cela n'aurait gêné personne. Et oui, je ne suis plus à l'instruction, ça change tout. Du moment qu'il n'y a aucune exagération !

Me voilà donc à Fès. Mon unité, le GH 3 (Groupe d'Hélicoptères n°3) se situe géographiquement au 64^{ème} régiment d'artillerie à Dar-Mahres, quartier de Fès. Tous les sous-officiers du GH 3 sont vêtus en artilleurs, bien que nous soyons interarmes. C'est plus facile ainsi. Seuls les Gendarmes gardent leur tenue. Me voilà déguisé en Artilleur. Rappelez-vous, lors de mon engagement j'étais nommé canonnier servant tireur. C'est que le Matériel descend directement de l'Artillerie. De l'autre côté de la route se trouvera un régiment de la Légion étrangère, pour l'instant c'est un régiment d'Infanterie. Plus haut c'est l'état-major et à l'est, la base-école des transmissions et de navigation de l'armée de l'Air et dans un coin de cette base le 3^{ème} échelon ALAT de l'ERM (Établissement Régional du Matériel) où je finirai mon séjour au Maroc.

Le changement pour moi c'est la prise du travail, l'instruction est finie (pour l'instant, car dans la vie militaire l'instruction est chose capitale et toujours il faudra se recycler). Je veux parler de celle qu'on reçoit en école. La ville ne ressemble pas tout à fait à nos villes d'Algérie mais elle est bien différente des villes françaises (en 1956 hein, parce que en 2022 une partie des villes est devenue identique aux villes arabes).

Je retrouve les Arabes. Ça ne me gêne pas, j'ai l'habitude. L'accueil au GH 3 est bien différent de ce que j'ai connu jusque-là. On accueille un sous-officier et non pas un clampin quelconque, cela se remarque tout de suite. Le commandement est assuré par le capitaine Raymond Jestin, le

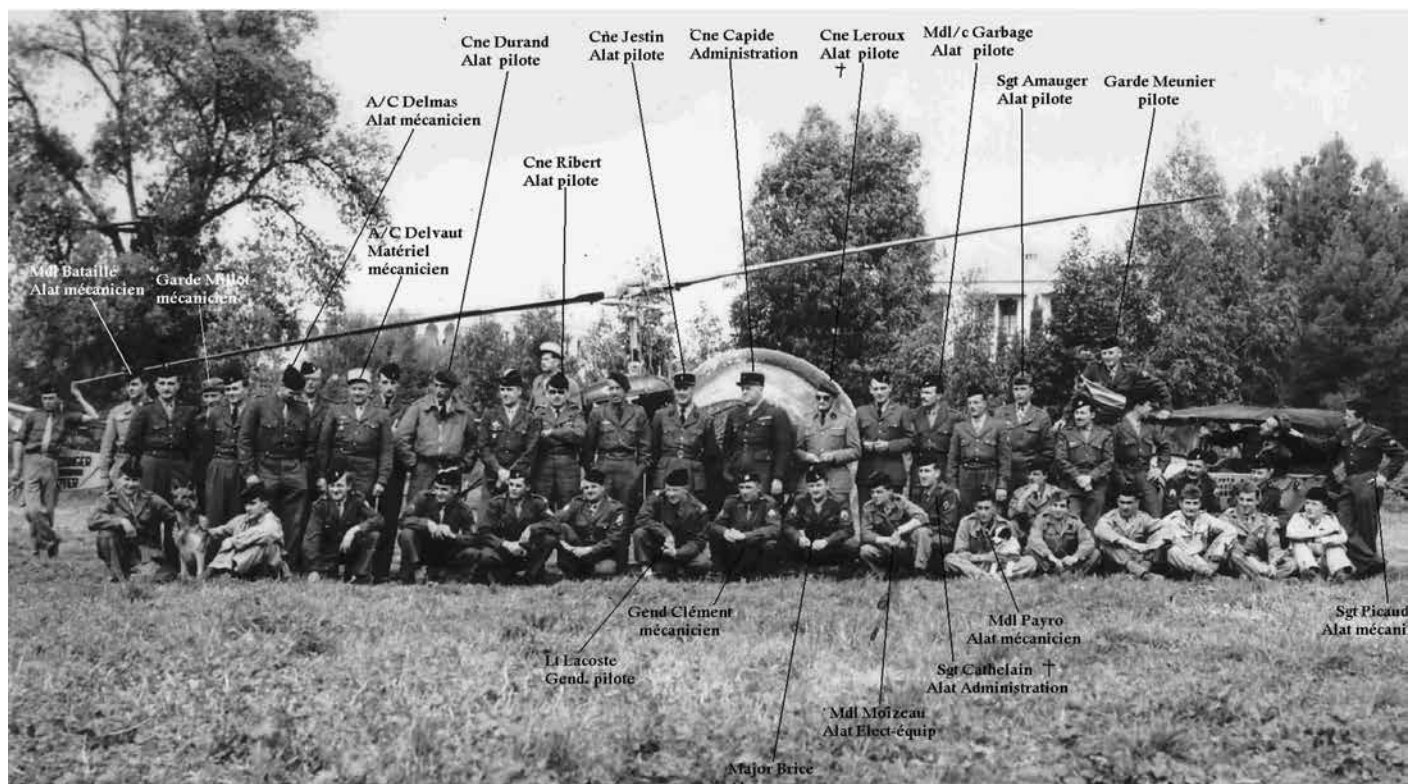


Le 1^{er} mars 1956, le Groupe d'Hélicoptères n° 3 est créé à Fès. Il absorbe le personnel et le matériel de l'escadrille d'hélicoptères du GAOA n° 4. Le 16 novembre, le capitaine Petitjean part en Terre Adélie, le capitaine Raymond Jestin prend provisoirement le commandement du groupe, jusqu'au 7 mai 1957. Le 9 septembre 1957, le groupe dispose de quatre Piper L-18C, d'un NC-856, d'un Piper L-21B et de cinq Bell 47G-2. Le 14 septembre 1957, le GH n° 3 est dissous pour devenir, par apport des personnels et matériels du GAOA n° 4, dissous à ce jour, le GALAT n° 4.



▲ Le capitaine Raymond Jestin

▼ Le GH 3



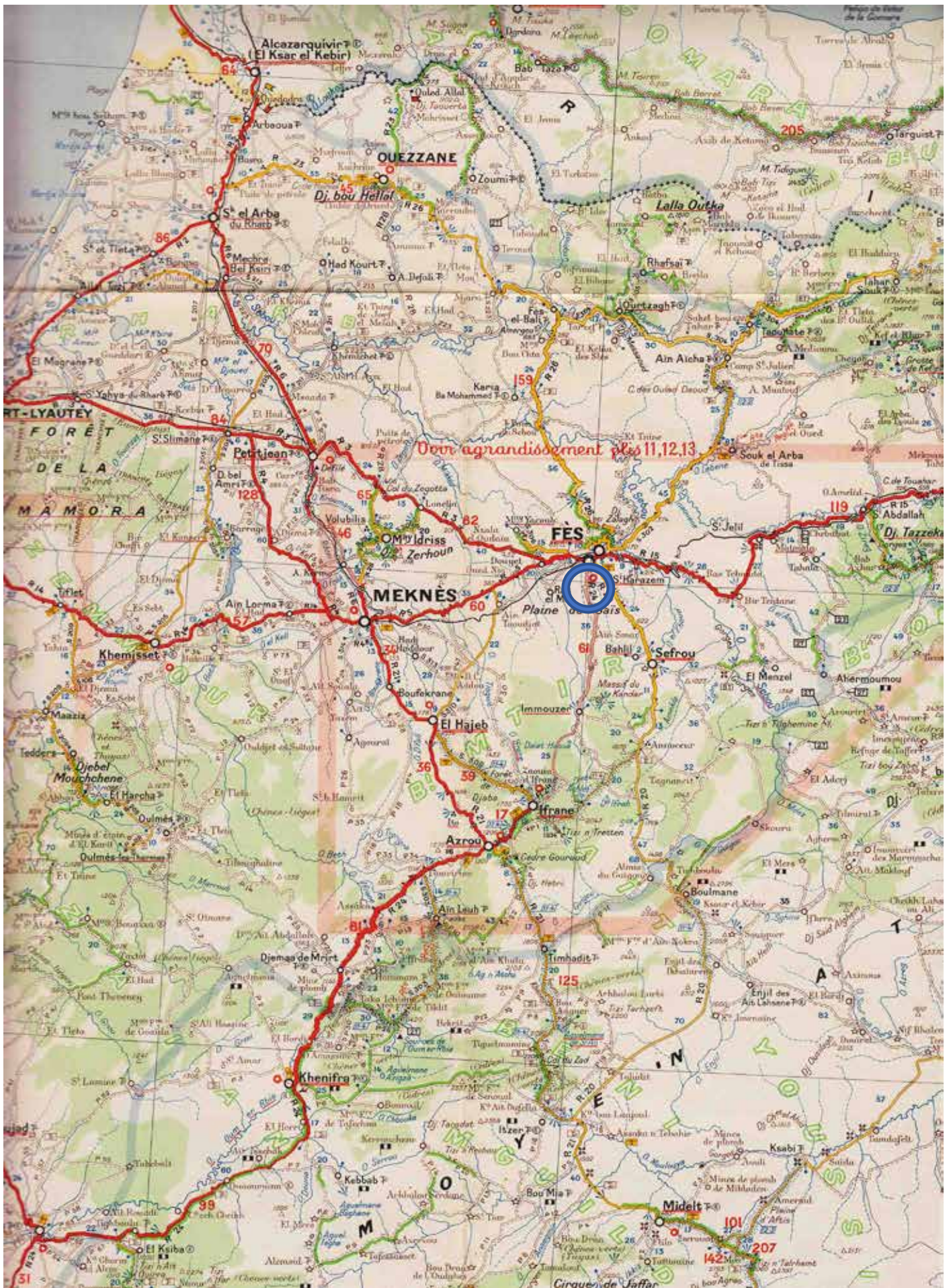
titulaire étant en mission au pôle sud en terre Adélie comme pilote d'hélicoptère SO 1221 *Djinn*, seul appareil (à cette époque) capable d'évoluer dans les conditions climatiques de l'Antarctique (appareil rustique, sans circuit électrique et avec le démarreur actionné à la main). Il s'agit du capitaine Charles Petitjean breveté pilote hélicoptère n° 1 en France.

Je suis logé dans un dortoir qui reçoit tous les sous-officiers célibataires et les mariés temporairement seuls. Cela me fait drôle, pas le dortoir, je n'ai connu que ça depuis mes six ou sept ans, mais d'être avec des adjudants-chefs et des adjudants bien plus anciens que moi. Certains pourraient être mon père. Pour moi ça se passera bien. Par contre, moins bien pour certains jeunes sous-officiers, AET d'origine, parfois turbulents ou ne respectant pas le repos des anciens. J'ai vu parfois des parties de tarot qui commençaient vers 14 ou 15 heures le samedi, pour se terminer le lundi à 6 heures. Les cadavres de bouteilles de bière jonchaient le sol, que c'en était incroyable. Je me souviens d'un maréchal des logis de Gendarmerie, Maraval, très sympa.

Je me souviens d'une anecdote amusante le concernant avec trois autres collègues dont le maréchal des logis Verjus qui était comme moi du Matériel mais bien plus ancien. Les quatre copains décident d'aller manger au restaurant. Les voilà partis en short et chemisette blanche, bien propres. On les refuse à l'entrée, car il faut avoir un pantalon long et la cravate. La négociation ne marche pas et ils font demi-tour, vexés. Alors ils s'habillent pour respecter le protocole et retournent au même restaurant qui les accepte. Ils sont énervés et se mettent à manger comme des cochons, balançant un morceau sur le copain en face, renversant un verre de vin, etc., un vrai carnage. Que leur dire ? Ils sont dans la tenue prescrite et ils paient. Le dimanche suivant ils retournent au même endroit avec short et chemisette. Cette fois l'entrée leur est permise et ils vont se conduire en gentlemen, bien civilisés.

J'ai avancé un peu vite sur ma vie à Fès. Je suis arrivé un vendredi matin. Le lendemain, le maréchal des logis-chef Amauger m'emmène manger au mess de garnison en ville. Pour une semaine encore, je suis dans la durée légale du service militaire, donc je ne paye pas. Mais dans quelques jours il le faudra. Le gérant me dira alors qu'il a l'habitude et que la loi lui permet de me faire crédit jusqu'à l'obtention de ma première solde. Elle arrivera fin juin et je pourrai m'acquitter de ma dette alimentaire. Je vais m'arranger pour dépenser le moins possible et mettre le maximum d'argent de côté car, avec Denise, nous avons décidé de nous marier le 27 octobre 1956.

Arrivé le vendredi, je suis de garde le dimanche soir. Je veille à la radio, tous les hélicos sont de sortie. Des Tirailleurs Sénégalais ont été attaqués par des rebelles marocains. C'est la nuit et vers minuit le premier hélico rentre avec un cadavre de Sénégalais par civière (donc deux). Ce sera la même chose pour les neuf autres aéronefs. Une vingtaine de morts. Ils ont été tués et ensuite pendus à des arbres avant que le champ autour soit brûlé. Ils sont brûlés en surface, mais suffisamment pour éclater leur peau. Mon arrivée est donc marquée par cet événement très violent, d'autant plus que le chef Amauger qui m'a conduit samedi au mess a été blessé dans son hélico lundi dans la journée alors qu'il était à la poursuite de la bande qui a attaqué les morts de la nuit. Il a malgré tout pu poser son hélico juste avant de perdre conscience. Je ne le reverrai que plusieurs années plus tard à Dax où il sera moniteur-pilote. Il s'en est sorti de justesse, ce qui fait prendre la décision au capitaine Jestin de faire apprendre à piloter les mécaniciens pour leur permettre, en cas de problème comme celui d'Amauger, de poser l'hélico avec le moins de dégâts possible. Je vais donc recevoir quelques rudiments de pilotage. C'est ainsi que va m'arriver un événement comique dont je vais être la victime. Le capitaine Leroux m'emmène en montagne sur le lac d'Imouser et me passe les commandes. C'est dur quand même parce que sur l'eau sans repère, c'est quasiment impossible de tenir un stationnaire pour un débutant. C'est la grande valse-hé-



Le Maroc

situation ! Le Bell part dans tous les sens, sur les côtés, à gauche, à droite, en avant, en arrière. Ça monte et ça descend. Le capitaine, lui, se marre. La main droite est sensée maîtriser les oscillations du rotor par le manche cyclique, la gauche doit tenir le manche de pas collectif avec en plus les gaz et donc les tours moteur en même temps que la hauteur et les pieds eux doivent tenir les mouvements en lacet. Un vrai carrousel non contrôlé. On fatigue vite quand on ne sait pas et donc le capitaine reprend les commandes. Et il décide de chasser le canard. C'est facile, le souffle du rotor plaque l'oiseau à la surface de l'eau et il n'y a plus qu'à le ramasser. Le capitaine s'est arrangé pour que le canard soit de mon côté et me dit détachez-vous, ouvrez la porte, et en vous tenant de la main gauche, pieds sur le patin, vous ramassez le canard. Je suis trop haut. Alors il descend doucement et lorsque j'y suis presque il descend brusquement d'une trentaine de centimètres et me voilà complètement trempé. Bien sûr je n'ai pas le canard, mais ce n'est pas ce qu'il recherchait. Retour à la base où je suis attendu. Le capitaine Jestin, l'air de ne pas être au courant, me demande ce qui m'arrive. Moi, ne voulant pas révéler que c'est la capitaine Leroux qui est responsable, je réponds bêtement que j'ai transpiré de peur. Tout le monde s'esclaffe. Ah les vaches ! c'est qu'ils font le coup à tous les nouveaux arrivants. C'est une plaisanterie sans aucune méchanceté.

Les nouveaux arrivants doivent se présenter à tous les personnels afin d'être connus, c'est bien normal. C'est comme ça que je fais le tour de l'atelier et je me présente. J'arrive vers un maréchal des logis-major tellement bourré qu'il ne se rend même pas compte de ma présence, affalé qu'il est sur son étau. On me dit de laisser tomber, il est toujours comme ça. Il est surnommé *Pierrot le Rouge*, de son prénom Pierre, son père est colonel. Il est aussi du Matériel.

Plus tard, en 1961, j'arrive à la CRALAT (Compagnie de Réparation de l'ALAT) à Dax, étant sous-lieutenant. Le lieutenant Debias, le chef des ateliers, me confie l'atelier hélicoptères (un rêve qui se réalise) et me fait visiter les installations en me présentant le personnel. Me voilà devant *Pierrot le Rouge* devenu adjudant et j'en hérite comme adjoint. Visite terminée et de retour au bureau, je dis à mon lieutenant :

– *Cet adjoint, je n'en veux pas.*

Je lui explique pourquoi. Il se met à rigoler, car bien sûr il le connaît aussi, et il me dit :

– *Tu es le chef dans ton atelier et tu fais comme tu veux.*

Il est officier du rang et il a tendance à ne pas trop bousculer les sous-officiers. Je lui précise que ce ne sera pas mon cas et il est tout à fait d'accord et il ajoute :

– *Vas-y, tu peux faire ce que moi, j'hésite un peu trop.*

Le temps de voir le personnel dont je dispose et *Pierrot le Rouge* viré de son poste, pas content, et je lui explique qu'il serait plus prudent pour lui de ne pas insister, car moi j'ai ma carrière devant moi et je ne la laisserai pas ternir pour un loustic de son acabit. Il a bien compris et il va se tenir tranquille, surtout que je l'ai prévenu qu'en cas de beuverie trop flagrante je ne me gênerai pas pour demander une sanction violente et sa mutation. Je vais choisir l'adjudant Antoine Galéa pour adjoint. Nous sommes tous deux d'origine espagnole et Pieds-Noirs. Mon chef des ateliers me dit alors que j'ai fait le bon choix.

Le bon choix va se révéler excellent avec le temps et nous formerons une bonne équipe avec Antoine. Nos épouses également, malgré une différence d'âge de quelques années. Cette digression terminée (aïe ! la chronologie, je vais lui courir derrière sans arrêt). Retour à Fès : je me vois désigné responsable du magasin atelier, en plus de mon travail de spécialité. Ça me convient, surtout qu'en spécialité le travail ne se bouscule pas. J'ai donc la gestion des outillages communs (chaque



▲ ▼ *Les Bell 47G2 du GH 3 à Fès*



mécanicien a sa caisse d'outillage courant). Par ailleurs, il me faudra gérer l'approvisionnement de toute la quincaillerie genre goupilles, rondelles, écrous, etc. et des quelques pièces de rechange courantes pour les aéronefs, ainsi que tout l'assortiment des produits consommables tels que huiles, graisses, fil à freiner, peau de chamois, etc. À ce titre (je pense que j'ai été choisi à cause de mon appartenance au Matériel, ça va faciliter les choses) je vais avoir à travailler avec l'ERM. Là tous sont surpris quand je leur dis que je suis des leurs. C'est vrai qu'avec les galons que je porte, ils ne peuvent pas le deviner. Il y a là des sous-officiers anciens et même très anciens ! Difficile de travailler avec eux. Ils veulent tout savoir et tout contrôler, tout récupérer même si ce n'est pas de leur responsabilité. Par exemple, il faut, selon eux, restituer les peaux de chamois dont on demande l'échange ! (ils prétendent que leur consommation est exagérée, en fait ils ignorent tout de leur utilisation). Alors j'en rends, mais elles sont de forme ronde. Et là ils me montrent que les neuves ont la forme de la bête mise à plat. Ils pensent que certains les fauchent pour leur voiture, mais les possesseurs de voiture sont rares. Je dois leur expliquer que lorsqu'on fait les pleins à l'extérieur il faut filtrer l'essence au travers de la peau de chamois et qu'alors elle est posée sur l'entonnoir tenue par du fil à freiner et que tout ce qui dépasse est coupé pour ne pas gêner. Ceci explique leur forme ronde maintenant. Je me dis que je ne vais pas rigoler beaucoup si un jour je suis muté à l'ERM. Cela va arriver hélas. Tous ces anciens ont fait la guerre et l'armée est leur seule possibilité, certains sachant tout juste lire. Je les respecte, mais parfois c'est dur. Le mieux sera de passer au-dessus le plus vite possible. Certains sont à la limite de dire :

– *Vous êtes trois là-haut, que la moitié descende.*

La vie au GH se passe bien. Je suis arrivé début mai et donc l'été n'est pas loin et il fait chaud dans le coin. Le travail normal se fait de 6 heures à 13 heures, en dehors des missions où les horaires n'existent pas. Il fait chaud dans la combinaison de travail de couleur bleue (comme beaucoup). On ne porte que le slip en dessous. Alors de temps en temps on ouvre la fermeture éclair, un coup d'arrosage et on referme.

En semaine, très souvent avant la prise du travail du matin, je pars courir avec mon camarade Jean Pinard dans le camp du 64^{ème} RA. Avec Jean, nous avons la même spécialité. Comment prévoir que nous passerons le même jour lieutenant-colonel ? C'est encore loin, mais la vie passe si vite. Les relations entre officiers et sous-officiers sont excellentes. C'est notre spécialité qui veut ça, les pilotes dépendent du travail des mécaniciens qui eux-mêmes dépendent des pilotes en vol. La notion d'équipage ne gomme pas la hiérarchie, mais en vol les problèmes sont communs et se règlent ensemble, il y a donc une solidarité due au métier.

Le lundi matin les officiers pilotes sont avec nous à l'atelier pour une partie de brochettes. Cela resserre si nécessaire nos relations et d'en parler dans ces moments-là facilite beaucoup le règlement des petits soucis.

Un dimanche, un hélico est en atelier pour une intervention technique et le capitaine Jestin nous a demandé de faire l'effort de terminer ce travail pour le lever du jour de lundi. Il en a besoin pour la mission de l'unité. Sur le coup de 3 heures du matin, nous sommes en train de procéder à la balance du rotor. En français disons : équilibrage du rotor. En technique, il s'agit bien de balance. Une demi-cigarette posée en bout de pale déséquilibre complètement le rotor. Alors il ne nous faut pas le moindre souffle d'air. C'est à ce moment qu'on tambourine à la porte. Je vais ouvrir et demander d'entrer avec calme pour ne pas faire de courant d'air. C'est le *big-chef*, le capitaine Jestin qui amène une caisse de bière pour nous rafraîchir. Voilà un chef qui nous a demandé de faire un effort et qui lui-même en fait un en venant nous soutenir à cette heure-là ! Je saurai retenir cette leçon plus tard. On peut demander beaucoup aux subordonnés, mais il faut

savoir aussi leur donner, toute question de règlement mise à part. C'est ce genre d'attitude qui assure la cohésion d'une unité.

Le parking devant le hangar où sont garés les hélicos est bitumé mais pas le chemin pour rejoindre la DZ d'envol et ce n'est pas toujours facile pour faire rouler les machines. Alors le capitaine décide qu'il va falloir empierrer correctement le chemin. Et nous voilà tous à travailler sur le chemin, capitaine y compris. De vrais bagnards à casser des cailloux et à empierrer le chemin. C'est qu'en plus il faut faire vite pour le cas où une mission serait déclenchée. De toute manière, vu que nos installations sont dans la partie basse du 64^{ème} RA, nous devons tous les jours faire faire un saut de puce aux hélicos pour qu'ils rejoignent la partie haute et soient visibles du général qui se trouve de l'autre côté de la rue. Et, juste avant la nuit, il faut les ramener en bas. Quand le général voit ses hélicos, il sait obligatoirement que nous sommes opérationnels. C'est ainsi que j'apprends qu'il faut faire bien, mais aussi bien faire savoir. C'est important. Donc, bagnards dans la bonne humeur et tous ensemble. Plus tard je n'hésiterai pas à mettre la main à la pâte si nécessaire.

Dans les anciens il y a l'adjudant-chef Deveaux, lui aussi du Matériel. Il a été instruit dans la spécialité ALOA en partie dans une société civile et à Stetten en Allemagne. Tout jeune sous-officier il a connu le roi du Maroc Mohamed V, à Madagascar, et aussi Moulay Hassan tout gosse. Comme il nous l'explique, c'était un gamin comme tous les autres de cet âge. Il lui est arrivé de lui donner des coups de pieds au cul. C'est ce qu'il nous raconte ! Mais ce doit être vrai. Quand on n'est pas très content après lui, on le menace de tout révéler au Roi. Il y a aussi l'adjudant Daumas Kléber, artilleur à l'origine. Je m'entends bien avec lui et nous travaillons assez souvent ensemble. Il est originaire de l'Isle-sur-la-Sorgues où j'ai couru à vélo en 1952. Lui, c'est plutôt le volley-ball et la pétanque. Bien sûr nous en parlons souvent. Avec Denise nous irons le voir chez lui, bien plus tard, alors que je suis lieutenant-colonel. Il sera très heureux de me revoir et de découvrir ma carrière. Lui à la retraite est devenu champion de France par équipe aux boules. À Fès, un jour je lui dis que je dois aller chercher de la glace pour mettre dans la glacière. C'est que l'adjudant Pâques, marié à une Allemande, est parti en Allemagne pour deux mois de vacances et nous a demandé de loger chez eux. Ainsi il était tranquille pour la garde de sa maison et nous contents de quitter l'hôtel. C'est ainsi que nous est venue l'idée de postuler pour un appartement. Et Daumas me demande pourquoi je n'achète pas un frigo. Je lui réponds que j'ai d'autres achats en vue avant et que je ne suis pas chez moi. C'est comme ça que, voulant changer le sien, il me propose de reprendre l'ancien qui fonctionne toujours bien pour la somme de 5 000 francs. Sur ce que je gagne au Maroc, ça représente une bonne part du salaire et, bien sûr, nous allons le prendre et il nous servira durant 20 ans.

J'ai encore en mémoire d'autres sous-officiers et officiers, mais je préfère m'en tenir à ceux avec qui j'ai eu le plus de relations. Il y a aussi les Gendarmes qui eux ont gardé leur uniforme. Ils sont parfois en butte avec les jeunes sous-officiers (en ce qui me concerne je n'ai pas ce genre d'attitude) qui les titillent en leur racontant qu'étant du même grade ils n'ont pas de conseils ou d'ordres à recevoir d'eux. C'est qu'ils sont plus âgés et certains ont largement l'âge d'être nos pères pour la plupart d'entre nous. C'est leur statut qui les maintient au grade de maréchal des logis, alors que dans l'armée de Terre ils seraient depuis longtemps adjudants ou même adjudants-chefs. Pour ce qui me concerne, je reste déférent, ce qui me permet de profiter du savoir qu'ils me transmettent avec grand plaisir. Je veux avancer et tout savoir est bon à prendre.

Un des Gendarmes est le lieutenant Lacoste, un Basque. Pour nous il est *Le Canari*. Je ne sais pas d'où lui vient ce surnom. J'aurai l'occasion plus tard, à Rennes (encore en avance sur l'heure),

de le revoir alors qu'il est lieutenant-colonel et responsable du maintien en condition de toute la flotte aérienne de la gendarmerie. Lors de cette rencontre je vais lui faire des réglages sur son hélico et nous irons faire un petit tour en l'air tous les deux. Je suis à ce moment-là sur le point de passer commandant. Mais je suis pour l'instant à Fès et il va m'aider à rendre service à un appelé. C'est un jeune Basque qui parle un peu le français et me demande de lui lire une lettre de sa fiancée. Je voudrais bien le faire, mais je m'aperçois qu'elle a écrit en basque et je vais donc aller voir le lieutenant qui va pouvoir la lui lire et même écrire la réponse. Comme on peut le voir, les relations sont de nature différente de ce qu'elles sont en régiment. Nous sommes moins nombreux et nous faisons un travail technique. Parmi les jeunes, il y avait d'autres Basques. Deux d'entre eux parlaient un français à peu près correct. Le soir, ou à des moments de temps de libre, je les initiais à la lecture et au bout d'un an ils ont été capables de déchiffrer un texte. Ils en ont eu un grand bonheur et moi une belle satisfaction. À leur libération ils savaient lire et écrire un peu, ils en étaient très fiers.

Un matin, je suis réveillé très tôt par des pétarades très agressives, j'enfile un survêtement et je me propulse à l'extérieur pour voir ce qui se passe. Je vois quelques-uns de mes copains tourner à moto autour de tonneaux disposés sur le terrain devant la chambrée. Quelques tonneaux sont renversés et moi je me marre comme une baleine. Voilà que s'approche le capitaine Cochaud, mon chef des services techniques, qui me demande ce qui me fait rire. Je le lui dis. Et puisque ça me fait rire, il me met en présence d'une moto et dit de lui montrer ce que je sais faire. Facile, je ne sais rien ! à vélo oui, mais là ! C'est comme ça qu'il me dit, prends cette moto et fais moi ce circuit Ah ! Elle est bien bonne celle-là. Je crois qu'il plaisante. Mais non il est sérieux. Maintenant c'est les copains qui rigolent, plus moi. Me voilà dessus. Un copain la met en route et me dit tire sur cette poignée et tu la lâcheras en tournant celle-là avec la main droite. Sur ce, il m'enclenche une vitesse et voilà qu'elle s'en va et moi dessus. Et les rires vont s'arrêter car j'ai compris qu'il ne fallait pas tourner trop fort cette poignée à droite (l'accélérateur bien sûr) et j'enfile les tonneaux comme si j'étais à vélo, parfois en danseuse, et je n'en fais pas tomber. Le tour est fini mais moi il faut que je m'arrête. Je suis en première (je ne le sais pas) et je vais lentement, ce qui permet au copain de courir à côté et de me dire comment faire. Celui qui rigole c'est le capitaine. Il se régale et moi soulagé d'en avoir fini. C'est ce que je crois.

– *Maintenant tu me suis qu'il me dit et il prend une moto.*

Le copain enfile la seconde et me voilà parti (je maudis cet abruti de copain qui est venu à mon secours. S'il n'était pas venu la moto serait encore à l'arrêt, tandis que là !). Le moteur hurle car je le pousse pour suivre mon capitaine et je ne sais pas monter les vitesses, ni les descendre d'ailleurs et en plus je me fous de cette moto. Et nous voilà de retour. Le copain arrête le moteur et je pousse un grand soupir de soulagement.

Je vais partir dans la chambrée quand le capitaine m'appelle :

– *Où vas-tu comme ça ? Viens un peu ici.*

Il est assis à une table qui lui sert de bureau pour l'occasion et il me tend un papier :

– *C'est quoi ça Mon capitaine ?*

– *Tu ne sais pas lire ? C'est ton permis de conduire.*

Ce n'est pas vrai je rêve ou quoi ? Non c'est vraiment un permis de conduire moto. Plus tard on me le reprendra et on mettra à jour celui que j'ai eu à Metz. Je ne peux pas m'empêcher de rigoler et de dire que la farce est bien bonne quand même. Lui aussi rigole un peu, ironiquement, il sait pourquoi, lui, et moi non. La plaisanterie l'a amusé un peu, c'est bien, on n'en parle plus

pendant deux jours. Mais le troisième, je suis convoqué dans son bureau. Il a récupéré le permis pour y coller une photo et il me le rend. Merci beaucoup. Là il m'interroge et me demande si mes journées sont bien remplies ou si j'ai du temps de libre. Et moi, tel un âne sans méfiance, je lui dit que j'ai du temps de libre et que je suis à sa disposition (ça je n'ai pas besoin de le lui dire, il le sait, c'est mon chef direct, mais ça fait bien dans la conversation). Et là je me prends un coup de massue ! Âh ! L'animal, il pouvait rigoler et être un peu ironique, il a bien préparé son coup. J'ai du temps de libre et je peux me déplacer à moto, donc je vais pouvoir assurer le service du courrier officiel entre le bureau de garnison, le GH et l'état-major. Eh bien voilà qui dit mieux ? Je tente alors de négocier et je fais ressortir que je serais plus performant et moins dangereux si je faisais ça à vélo. *Pas question ! tu as oublié que tu as le permis de conduire moto ?* Allons bon ! Suit une négociation de marchands de tapis. J'obtiens trois jours de liberté et de l'essence à volonté ainsi que ma future moto et je vais tourner et virevolter pendant ces trois jours dans le quartier jusqu'au moment où je serai au point. Le quatrième jour je suis bon pour le courrier. Je sais qu'il m'aime bien mon capitaine. Je commence à comprendre aussi qu'il fait son possible pour me pousser car il connaît mes intentions, vu que je lui en ai parlé. Par la suite il insistera en me donnant des emplois bien au-dessus de mon grade et il ne le fait qu'avec moi. Il est vrai aussi que je ne rechigne pas à l'ouvrage. Mais le coup de la moto quand même ! Bientôt je vais être marié et alors je vais être content de faire ce travail en plus du reste. Sous prétexte que je ne suis pas très bon sur une moto et donc je ne vais pas vite, l'hypocrite, j'en profite pour passer un petit moment avec Madame. C'est que là nous sommes logés en maison, juste à côté de la Légion. Qui est pris qui croyait prendre !

Un matin nous apprenons qu'un Légionnaire a été poignardé par un Marocain et est décédé hier soir en ville à Fès. Nous sommes tous consignés au quartier jusqu'à nouvel ordre. Le soir suivant, les Légionnaires qui comme nous sont consignés (ils le sont les premiers d'ailleurs) quittent leur caserne par l'arrière (car pas vus pas pris) et partent en commandos en bas de la colline vers la Medina qui se trouve en fond de vallée. Armés de poignards, c'est à une vraie hécatombe qu'ils vont se livrer avant de retourner en caserne et en faisant disparaître toute trace de leur sortie. Consignés eux aussi, les officiers ne se sont pas aperçus de ces absences ! qu'ils disent... L'affaire va en rester là car personne n'a intérêt à envenimer les choses et surtout pas le Roi. On verra un peu plus tard pourquoi.

Donc le cri « *À moi la légion* » n'est pas une vue de l'esprit, c'est bien réel.

Un jour je suis sous-officier de semaine. Responsable du réveil de la troupe, rassemblement, surveillance aux repas, etc. toute la journée comme ça. J'aurais presque l'impression d'être devenu un pion tel que ceux que je n'aimais pas et je ferai tout pour ne pas leur ressembler. La semaine se déroule normalement jusqu'au moment où je suis convoqué par le capitaine de l'unité administrative. Il m'ordonne d'aller au poste de police et de prendre en charge un appelé qui s'y trouve sous bonne garde, de vérifier avant mon arme et de l'approvisionner avant de l'emmener. Je dois aller au poste de garde de la Légion et le remettre aux bons soins de mon collègue de semaine à la Légion. Il n'y aura que la rue à traverser.

C'est du sérieux. L'appelé en question est du même grade que moi, bien que moins ancien mais plus âgé. Il a été amené par la sécurité militaire. C'est un universitaire sursitaire (un vrai coco) pris à la frontière algérienne alors qu'il était en permission, mais pour une tout autre destination. Il avait sur lui des documents pris dans le bureau de l'officier de sécurité du GH. De sécurité ! Pas tant que ça en fait ! Il s'apprêtait à passer ces documents au FLN. Un gauchiste dans toute sa splendeur. Je le prends en charge, et il me demande de l'accompagner dans sa chambre pour

prendre ses affaires de toilette. Je lui rétorque qu'on lui fournira tout ce qu'il lui faut chez les copains d'en face. Comme il insiste, je lui précise qu'il est menotté et que la clef m'a été remise. Je lui propose de l'emmener à sa chambre et de lui donner la clef. Il est d'accord. Avant de la lui remettre je sors mon arme et il me demande pourquoi. Je lui dis que je crois qu'il va tenter de s'échapper et que j'ai l'ordre de l'en empêcher avec mon arme s'il le faut. Bizarrement il n'a plus besoin de ses affaires et je me dis c'est ça mon kiki tu n'as plus besoin de rien. Direction la Légion. Là le sergent d'en face le récupère et me dit :

– *Ne te casse pas la tête, on va s'en occuper avant son départ pour le tribunal militaire.*

Le tout avec un sourire entendu, alors que je lui ai raconté notre petite conversation de départ. La Légion disposait d'une véritable prison sécurisée que nous n'avions pas. Je n'ai plus entendu parler du camarade Margolinas. J'espère qu'il aura été condamné comme il le méritait à moins qu'à la Légion ? C'est qu'un accident est si vite arrivé. Ça le fait des fois disent les Auvergnats. Au mois d'août, je prends quelques jours de permission et en une nuit me voilà à Oran avec Denise. Pendant ce laps de temps de graves événements se passent au Maroc le 20 août à Oued Zem. De nombreux morts de chaque côté. Des Européens sont jetés vivants dans des fours à chaux, la répression sera à la mesure de la révolte. Lorsque je vais revenir à Fès le calme sera revenu mais pas l'oubli. C'est bizarre ! Je pars en train à Oran, tout est normal, mais au retour les poteaux télégraphiques ont été coupés. Je me promène dans Oran sans souci et le lendemain j'apprends qu'un Européen a été tué à l'endroit même où je me trouvais la veille, juste quelques minutes après mon passage. J'ai peut-être la baraka qui sait ? Mais je ne suis pas tranquille. Il est vrai qu'au Maroc il y a eu cette flambée de violence, mais de courte durée et tout est calme maintenant. Denise et moi avons parlé mariage. Jamais fiancés et pas de demande officielle. Pour nous les choses se précisent naturellement. Je suis pressé il est vrai. J'ai toujours vécu seul ou presque. Mais surtout et je ne le lui ai pas dit, j'ai peur pour elle. C'est que la situation se dégrade de plus en plus. Oran avait été plus ou moins épargnée jusque-là, mais ce n'est plus le cas. Je me dis qu'une fois mariée et au Maroc elle serait en meilleure sécurité.

J'ai parlé de novembre, mais voilà, on ne se marie pas en novembre à Oran. C'est le mois des morts et en mai c'est le mois de Marie. Coutumes espagnoles ! En décembre je trouve que c'est un peu tard et puis nous pourrions être tranquilles pour Noël. Finalement nous allons choisir le dernier samedi d'octobre, le 27. J'ai gardé des droits à permission et vais passer trois semaines à Oran. Les derniers jours se passent en préparatifs. C'est fou ce qu'il y a à faire pour un mariage tout simple et avec un apéritif pour finir. Nous n'aurons pas beaucoup d'invités. Jean-Pierre va me prêter sa 4 cv pour me faciliter les déplacements dans la ville. Je précise que la population approche les 400 000 habitants, ce sera fait en 1962. Cette précision me paraît souhaitable pour ceux qui ne savent pas ce qu'était l'Algérie.

Dans la semaine du mariage je vais aller voir monsieur Billaud, notre ancien prof, mais j'ai déjà évoqué cette rencontre, et aussi mon ami Bachir Belaïd. Nous sommes très heureux de nous revoir (ce sera la dernière fois). Assis dans le petit salon d'entrée un gamin va nous chercher le thé traditionnel. Bachir s'aperçoit bien que je ne suis pas tranquille et il me demande pourquoi. Je m'inquiète de l'absence de son apprenti qui a mon âge et celui d'être son ouvrier aujourd'hui. Il me dit alors, très gêné, qu'il n'est plus là car devenu fellouze. Je m'en doutais un peu. Il me dit alors que lui-même paye sa redevance tous les mois aux FLN, bien que n'étant pas d'accord. C'est qu'en cas de non-paiement, les mesures de rétorsions seraient violentes. Dynamitage du magasin ou de la maison, attentats contre les membres de sa famille. Aucune pitié. Il me dit aussi que mon copain devenu fellouze est en permission et qu'il peut l'envoyer chercher. Je suis d'accord et il



▲ Les Gendarmes du GH 3 en 1956, parmi eux : Lacoste, J. Meunier et Marc Moizeau
 ▼ Carnet de vol de Marc Moizeau

Date.	Fonction à bord.	Grade, nom, et fonction des autres membres de l'équipage et des passagers.	Type et numéro de l'avion.	Altitude maxima.	Distance et nombre d'atterrissages.	Durée.	Nature du service aérien.	Observations.
				MOIS				
20.12	Hec	chef Polès	ball obs			0.10	obs	
22.12	"	je Meunier	" "			0.30	"	
23.12	"	Sgt Bouteviseh	" 030			0.05	"	
26.12	"	chef Polès	" 046			0.10	"	
28.12	"	je Maréchal	" "			0.10	"	

ANNÉE	PASSAGER		MÉCANICIEN		TOTAUX
Mois de	JOUR	NUIT	JOUR	NUIT	
1955					
Janvier			1	0	1
Temps Antérieurs					
Total Général			1	0	1

ARRÊTÉ LE PRÉSENT CARNET DE VOL AU TOTAL GÉNÉRAL DE 1 HEURES 05 MINUTES DONT . . . HEURES . MINUTES DE VOL DE NUIT . . . HEURES . MINUTES DE VOL DE GUERRE N° 1 EN . MISSIONS ET 007. URES 00. MINUTES DE VOL DE GUERRE N° 2 EN 0 MISSIONS ET 1 HEURES 05. MINUTES POUR LE MOIS DE Janvier . . . 1956

CERTIFIÉ EXACT ET CONFORME AU REGISTRE JOURNAL DES SERVICES AÉRIENS DE L'ESCADRILLE

L'Intéressé *M. Moizeau*

4170. — IMPR. CHIMIQUE ET PHOTOGRAPHIQUE. — 33. 0271. — 1956. — L'ÉCOLE MILITAIRE. — T. 3512. — A. 50 A. 101495.

4170. — IMPR. CHIMIQUE ET PHOTOGRAPHIQUE. — 33. 0271. — 1956. — L'ÉCOLE MILITAIRE. — T. 3512. — A. 50 A. 101495.

Le Capitaine JESTIN
 Commandant le G.H. 3
Jestin
 Chef de

envoie le gamin. C'est ainsi qu'un sous-officier français va prendre le thé avec un fellouze et avec un autre Arabe qui cotise pour la rébellion. Nous étions copains, comment faire autrement ? Nous nous sommes quittés en souhaitant ne pas avoir à se rencontrer sur un djebel à nous tirer dessus. Il aurait pu me dénoncer à ses copains, car il ne devait pas être seul dans le coin. Moi non plus je n'ai rien dit, car de l'armée il y en avait partout et il ne m'aurait pas fallu longtemps.

Avec Belaïd nous nous écrivons tous les ans pour les vœux jusqu'en 1962. A partir de 1963 plus rien. Nous ne nous sommes pas concertés pour ça. Plus tard, vers 1982-83, je vais rencontrer à Nîmes, en réunion d'anciens du collège, un copain arabe venu spécialement d'Oran en vacances. Salah (attention il ne s'agit pas de mon ami François Sala) me dit que je ne pourrais plus vivre à Oran. Je lui demande si c'est pour me faire de la peine qu'il me dit ça. Non me dit-il. C'est que si en 1962 il y avait 400 000 habitants dans la ville, aujourd'hui il y en a au moins 1 500 000, rien que ça ! Des Arabes sont venus du monde entier et surtout des pays communistes, bien sûr. Il se parle plus de 20 à 25 langues différentes. Il me dit alors que parfois il a l'impression d'être un Pied-Noir qu'on aurait oublié. Il pense qu'il lui faudra un jour partir et venir en France, car il ne se sent plus chez lui. Voilà ce qu'est devenue l'Algérie. Les gros malins, les voilà colonisés par d'autres Arabes et par les Chinois. Beaucoup pensent qu'il aurait mieux valu garder les Pieds-Noirs. Effectivement il nous serait aujourd'hui difficile d'y vivre dans ce contexte.

Je lui parle de Belaïd et il me dit le connaître. Je n'ai pas de quoi lui écrire sur le moment, alors je lui donne une photo d'identité qui traîne dans mon portefeuille en inscrivant mon adresse au dos. Je lui recommande de lui dire que je pense souvent à lui, ce qui est l'exacte vérité. Un mois plus tard je reçois un courrier de mon ami. J'aurais bien voulu, à cette époque, répondre favorablement à son invitation de venir à Oran avec ma famille, mais je n'ai pas pu le faire. Quelque temps plus tard, j'ai appris, je ne sais plus de quelle manière, son décès

Mon travail ne ressemble pas à celui des autres militaires. Nous sommes plongés dans la technique aéronautique. Notre travail ne consiste pas à courir les djebels. Pour nous, il s'agit d'assurer le maintien en condition de nos aéronefs. Pour moi cela prolonge les études techniques que je suivais à Ardaillon et je dois m'adapter à ces matériels de pointe sophistiqués et fragiles (toujours la lutte contre le poids et le maintien de la solidité et de la fiabilité). J'écris ça avec un sourire ému, presque ironique. Nous sommes loin, plus que loin, de ce que je vais connaître par la suite. En y pensant je me dis (étant en retraite depuis 25 ans au moment où je passe ces souvenirs sur l'ordinateur) que ce je connaissais en partant doit être très loin aussi de ce qui se fait maintenant et que je ne connais pas. Hélas le temps passe et de plus en plus je me rends compte combien la vie est courte.

Donc à Fès, je vois que mes relations avec mes supérieurs ne ressemblent en rien à celles qui ont cours dans les divers régiments de notre armée. Bien sûr les notions militaires de hiérarchie, discipline, obéissance sont les mêmes et tout autant respectées, mais adaptées à notre situation. C'est probablement pour ça que j'ai toujours dit que la discipline militaire n'était pas un problème. Sur la place de Fès, il y a deux formations de l'ALAT. J'ai, je crois, oublié de préciser que nous sommes devenus ALAT le 21 novembre 1954 et que nous porterons le béret bleu à partir de mai 1956, les Paras étant maintenant tous sous le béret rouge.

Le GH 3 auquel j'appartiens compte douze hélicoptères Bell 47G2 et le GAOA 4 possède des L-18 américains et des NC 856 français. Ce dernier a été baptisé dans l'ALAT et est connu sous le surnom de *Fouille Merde*. Je n'en connais pas la raison. Mais il s'est toujours dit en aviation qu'un avion beau vole bien. Et lui n'est pas beau. J'explique : les avions sont construits de telle manière que le bord d'attaque des ailes soit perpendiculaire à l'axe longitudinal de l'avion ou



Brochu et André Billegas

en flèche vers l'arrière et là, la flèche est vers l'avant suite à un problème de centrage. Cela le rend très vilain. Je ne connais pas d'autre avion ayant cette caractéristique mais il y en a peut-être. Les ingénieurs se sont certainement plantés et l'avion est centré avant, et donc flèche avant pour ramener la résultante aérodynamique vers l'avant pour récupérer ce problème de centrage. D'autres solutions sont possibles mais c'est celle-là qui a été retenue. Il n'y a pas que ça ! Les ingénieurs motoristes, pour ne pas être en reste, ont eux aussi innové, mais pas dans le bon sens. Ils ont pris la solution de doter ce moteur d'une magnéto double. L'allumage est toujours doublé en aviation, ce qui impose deux magnétos. Là une seule double veut dire un seul entraînement et si il est défectueux il n'y a plus rien. Astucieux en théorie mais catastrophique en pratique.

Cette panne est arrivée au capitaine Job (plus tard je serai sous ses ordres à Montauban, lui colonel et moi capitaine). Début des années 60 il sera victime d'un crash et je serai désigné comme officier mécanicien enquêteur. J'étais alors lieutenant à Dax (donc après octobre 62). Ses blessures sont légères et à mon arrivée à l'hôpital il me dira qu'il allait rendre son brevet de pilote. Il continuera à voler, mais ne veut plus piloter et il va le faire. Il a eu une panne d'allumage, c'est ce qui ressort de mon compte-rendu. En réalité j'explique que l'allumage proprement dit est en bon état, mais les écrous de serrage de la fameuse magnéto double se sont desserrés et la magnéto est sortie en partie de son logement et n'a plus été entraînée. D'où arrêt du moteur. Quand je vais aller le lui dire, il en sera soulagé car il craignait que sa responsabilité dans l'accident lui soit imputée. Nos responsabilités d'officiers mécaniciens vont nous faire rencontrer de temps à autre jusqu'au jour où je serai affecté sous ses ordres à Montauban.

J'en reviens à mon propos sur les deux unités de l'ALAT à Fès. En 1957, nous quittons le 64^{ème} RA pour rejoindre de nouvelles installations plus proches du terrain d'aviation, ce qui va permettre la fusion des deux unités pour former le GALAT 4. Quelques jours avant notre départ pour nos nouvelles installations, près du poste de garde du 64^{ème} RA, je croise un capitaine. Nous nous connaissons. Il a été mon instructeur combat à Metz. Il s'agit du capitaine Quilien, un Breton. Il a participé à la dernière guerre. Il nous a transmis son credo, disant que si on l'avait compris, on aurait tout compris sur le combat (en tous cas l'essentiel) la sueur coûte moins cher que le sang. Comme il avait raison, tout est dans cette phrase. Cette rencontre a été très agréable pour nous deux. Pour moi, c'était comme si j'avais rencontré un de mes prof d'école que j'appréciais. J'avais beaucoup de respect pour lui et je sais qu'il m'aimait bien sachant que j'étais armé et décidé à faire un officier au plus tôt. Je me souviens aussi qu'il disait de ne pas s'inquiéter en entendant une balle siffler car elle nous avait déjà raté, mais que par contre il fallait porter attention à celle qu'on n'entendait pas. Il faut dire que son expérience acquise au combat était bien plus grande que tous les cours qu'on aurait pu lui faire sur le sujet. Un guerrier pacifique qui nous aimait bien. Je garderai toujours son souvenir.

J'allais quitter le 64^{ème} RA en oubliant d'évoquer un drame affreux survenu au GH quelque temps avant notre départ. Depuis quelques semaines nous avions déjà commencé à prendre en charge les avions du GAOA 4, les NC 856 comme par hasard. Le 27 juillet 1957, nous avons perdu dans un accident aérien de NC 856 le capitaine Leroux, assisté d'un jeune pilote, le maréchal des logis Roland Mongelous, et en passager le maréchal des logis André Cathelin qui tenait la salle opérations et s'occupait de la tenue des services aériens. L'avion n'était pas en cause et je n'en dirai pas plus à ce sujet. Par contre je me dois d'évoquer un peu le cursus de chacun d'eux.

Je vais commencer par le dernier nommé : André Cathelin, un grand gaillard de chtimi sympa, toujours prêt à rendre service, mais nous n'avons pas eu beaucoup d'occasions d'être ensemble dans notre travail trop différent.



André Billegas à Fès

Roland Mongelous lui venait d'arriver. Jeune pilote avion et jeune sous-officier, il est mort dans le mois qui a suivi son arrivée. Ce que ne savais pas alors c'est que plus tard, étant capitaine à Pau, nous allions habiter juste en face de ses parents. Des gens charmants et contents de connaître un copain de leur fils disparu si tôt. Je l'ai connu tellement peu que j'ai dû inventer légèrement pour soulager leur chagrin toujours vif. Je sais que ce n'est pas bien, mais j'ai menti volontairement sur les causes de l'accident en accusant l'avion. Ils n'auraient pas supporté la vérité. Elle leur avait été cachée au départ et j'ai fait la même chose. Je n'irai pas plus loin sur les causes.

Le capitaine Leroux, parachutiste colonial, un vrai guerrier (comprenons-nous il n'aimait pas la guerre, mais quand il fallait la faire, il la faisait et savait la faire). Justement durant la dernière guerre il a un jour, armé d'un fusil-mitrailleur qu'il tenait étant debout, arrêté deux camions chargés d'Allemands. Il lui aurait été très difficile de se servir de son arme comme ça (l'arme doit être sur un trépied et posée au sol, pas tellement pour le poids mais pour le recul et les trépidations durant le tir). Toujours est-il que les camions ont été arrêtés, les Allemands débarqués et emmenés dans les lignes françaises. Quel grade avait-il alors, je ne le sais pas. Cela lui a valu une Croix de Guerre de plus. De plus, car il en avait déjà un bon paquet qui ornait le côté gauche de sa vareuse. Il était craint et respecté de tous. Certains officiers du même grade restaient figés devant lui tellement il leur en imposait. Moi je l'aimais bien car c'était un officier, un vrai. La seule chose qui était dommage c'est que, ça ne l'a pas empêché de me mettre aux arrêts. J'ai évoqué le souvenir d'une nuit de dimanche où nous étions en atelier à faire une balance du rotor d'un Bell, quand le commandant d'unité est venu nous voir une caisse de bière en mains. Le matin, travail terminé, je partais vers la chambrée quand je croise le capitaine. Je le salue et il me répond, puis m'appelle pour me faire remarquer que ma tenue laissait à désirer surtout un lundi matin. C'était vrai. Mais au lieu d'expliquer le pourquoi, je pensais qu'il le savait, bêtement je lui réponds que seuls ceux qui ne font rien restent propres, sans me rendre compte qu'il était en grande tenue car il devait assister à une prise d'arme avec le général. Il est surpris, venant de moi il ne s'attendait pas à un coup pareil. C'est sûr qu'il a apprécié ma réponse puisqu'il me répond : *huit jours*. Ok je ne l'ai pas volé. J'aurais pu ouvrir les yeux mais j'étais tellement confiant avec lui, un des rares à l'être, que je n'ai pas réfléchi. C'est la vie ! Le lendemain me voilà convoqué chez le *big chef* le capitaine Jestin. Il me demande ce que j'ai fait à Leroux (il sait bien qu'on ne plaisante pas avec un pareil gaillard). Je le lui explique, ce qui le fait éclater de rire. Vraiment une belle rigolade, mais moi je ne rigole pas. huit jours ce n'est pas grave, mais en rire serait manquer de respect. Il me dit :

– *Couillon ! tu n'as pas vu qu'il était en grande tenue ?*

– *Non Mon capitaine. Quand je l'ai aperçu, je l'ai salué, mais c'était son visage que je voyais, le reste je n'ai pas vu.*

Et voilà ! Il prend soin de me faire signer le compte-rendu de punition et le classe dans la corbeille à papier en disant :

– *S'il te le demande, tu lui diras que tu as signé, vu ? Le reste tu n'as rien vu, ce n'est pas ton problème.*

Quelque temps plus tard il a dû lui expliquer le pourquoi de la chose car Leroux va toujours me suivre et aura un petit sourire de connivence semblant vouloir dire couillon va !

Un autre souvenir du capitaine Leroux. Un jour vers la fin d'après-midi nous promenons avec Denise dans l'artère principale de Fès, l'avenue Mohamed V, quand nous nous arrêtons près d'une 4 cv en panne et je vois mon capitaine les mains pleines de cambouis (ça je n'avais jamais vu) affairé à la remettre en route. De suite je lui propose mon aide ce qui est bien normal. Mais il est un peu énervé avec sa panne et me répond :



▲ *André Billegas et la voiture de Blaes*

▼ *Le NC 856 (Fouille merde) du GH 3*



– *Qu'est-ce que tu crois ? que je ne peux pas me débrouiller ?*

Que répondre ? Rien et nous partons vers notre hôtel de Paris, même avenue. Quelques jours plus tard nous nous croisons au travail et il me dit :

– *J'aurais mieux fait d'accepter ton aide l'autre jour. C'était une panne électrique et tu es plus qualifié que moi pour ça.*

Voilà un officier droit, qui sait reconnaître ses torts et je reste persuadé qu'il n'aurait peut-être pas eu cette réflexion avec un autre. Dur mais juste en toutes choses.

C'est bien ce que je vais faire plus tard. Il faut se souvenir des bons exemples et oublier les autres. Je le respectais, pas parce qu'il me faisait peur, comme cela était le cas pour beaucoup, mais pour sa droiture, sa prestance. En un mot pour sa qualité d'officier. Il me faut dire qu'à cette époque, nous avons deux sortes d'officiers essentiellement : ceux sortis de Saint-Cyr ou autre grande école, et ceux du rang. Je n'ai rien contre ces derniers en général, il y en a d'excellents.

La guerre était encore proche et certains avaient été très méritants comme sous-officiers, mais officiers ils n'en avaient pas l'état d'esprit et donc n'étaient pas à la hauteur. Ce n'est pas de la ségrégation de ma part. Il y a des gens qui sont faits pour voir, réfléchir, commander et prendre des responsabilités. D'autres sont faits pour obéir, exécuter et être d'une loyauté absolue, très louable.

La suite de cette narration va être révélatrice. Nouvelles installations, nouvelles tâches. Nous avons passé l'été dans la résidence de l'adjudant Pâques (qui nous vient du GAOA 4) parti en vacances avec son épouse en Allemagne. C'est durant cette période que je demande et que j'obtiens un logement à la place de la chambre d'hôtel. Ainsi nous allons habiter sur le même terrain que l'adjudant Pâques mais, mais... aussi à côté du maréchal des logis-chef Bombaud. Là je ne fais pas une bonne affaire, mais ce n'est pas un chef qui va me faire plier ! Ce dernier est responsable de l'ordinaire. Je sais ça ne veut rien dire comme ça. Il doit assurer l'alimentation des soldats, voilà. C'est très important. Cela me fait penser à l'examen oral combat que j'avais passé à Metz devant un colonel. Il me dit :

– *Qu'est-ce qui est le plus important au combat ?*

Eh bien ! Je cherche dans ma petite tête et avant que je réponde il va me dire une bonne bouffe et des bons chiottes. Surpris je le suis. Mais en y réfléchissant, il a raison. Je reviens à Bombaud. Il se prend tellement au sérieux qu'il indispose tout le monde, surtout qu'il est mauvais dans son travail et dans la vie. Les soldats se plaignent bien sûr et ils ont raison. Son remplacement est donc décidé. Et le couperet va tomber sur l'adjudant Desvigne, un type bien sous tous rapports, et oui c'est bien pour ça qu'il a été choisi. Jusque-là il avait la place d'un officier comptable des matériels, sous les ordres directs du capitaine Cochaud, chef des services techniques. Le changement à l'ordinaire des soldats va être brutal. Le temps d'une semaine et les soldats sont contents et le font savoir. Il en reste un qui lui n'est pas content ? C'est le capitaine Cochaud.

Ce brave homme n'a plus d'adjoint et les têtes pensantes se mettent à chercher et fouillent les dossiers des personnels. Et ils trouvent un pigeon. Devinez un peu ? Ça tombe sur mézigue. Pas beau ça ? Un jeune maréchal des logis pour remplacer un adjudant ancien qui tenait une place d'officier. Le capitaine Capide, responsable de l'unité administrative, est chargé de me faire passer la pilule. Il n'est respecté par personne. Il n'est pas bon, il est même mauvais. Officier du rang qu'on aurait mieux fait de laisser sous-officier où il faisait l'affaire. Sous prétexte de s'inquiéter du bien-être du soldat, il est présent à tous les repas et, très soucieux de la qualité, il goûte à tout. En réalité il se nourrit gratuitement et bizarrement il n'a jamais signalé les manquements de Bombaud (il lui faudrait alors expliquer pourquoi il sait que la troupe mange mal). Tout le



▲ *NC 856 du GAOA 4, devenu GH 3*

▼ *La chapelle ardente du capitaine Leroux et des maréchaux des logis Roland Mongelous et André Cathelin morts en NC 856 le 27 juillet 1957*



monde en rigole mais lui fait des économies. Quand il me parle de mes nouvelles fonctions, je lui objecte quelques arguments mais il se tient aux ordres reçus et je me demande si seulement il comprend ce que je lui dis. J'en doute. Il se cramponne et va même me faire des promesses qu'il ne tiendra pas. Il est prêt à tous les compromis allant jusqu'à me passer de la pommade du genre vous êtes le meilleur. Bien sûr mon kiki je vais te croire.

Je suis bien décidé à refuser, sachant bien qu'au bout du compte il me faudra obtempérer, mais pas sans me battre et aller voir plus haut. C'est que si je me plante dans ce travail, qui va être responsable, devinez un peu pour voir ? C'est alors que le capitaine Cochaud me convoque (je suis déjà sous ses ordres) et me dit :

– *Ne te casse pas la tête, je sais moi que tu es le seul capable et toi tu sais que je ne passe pas la pommade. Tu as là une belle opportunité de montrer que tu vauux beaucoup plus et surtout tu seras sous ma coupe directe. Quand tu auras du temps de libre, tu pourras travailler à la préparation de ton concours et je te couvrirai.*

Et voilà ! J'ai confiance en lui et suis d'accord. Je vais donc le dire à Capide et il me promet que je pourrai prendre mes congés probablement en novembre à la naissance de mon bébé. Je ne demanderai rien en été comme ça tout le monde sera content.

Mais sa promesse est au niveau de sa qualité et pour moi une parole est une parole et basta plus rien à dire. Attention à celui qui ne la respectera pas. Et ça ne va pas rater ! Le moment venu, il a oublié sa promesse et prétend ne pas pouvoir, bien qu'il ne puisse pas se justifier. Il ne veut pas lâcher et je lui promets qu'il va en entendre parler. J'en parle à mon chef le capitaine Cochaud qui a émis un avis favorable sur ma demande de congé. Lui sait que mon bébé est sur le point d'arriver. Je lui demande l'audience du *big chef*, ce qu'il va m'obtenir immédiatement. Là, devant le capitaine Jestin, je n'ai pas le temps de m'expliquer. Il me dit :

– *Arrête un peu, voilà ta perm, dégage* (elle était prête avant que j'entre dans son bureau). Et je pars pour 30 jours de congé qui vont être bien employés à s'occuper du bébé.

Durant mon absence ces deux officiers ne vont pas manquer l'occasion de remonter les bretelles du capitaine Capide. Ce dernier ne sait pas que nous avons des relations serrées tous les trois. J'ai rendu quelques services au capitaine Jestin et il ne l'a pas oublié. De plus notre métier aéronautique resserre les liens, c'est sûr. Je le constaterai plus tard avec mes sous-officiers, car le même phénomène se reproduira. Capide, lui, n'a pas eu affaire à un ingrat et il s'en apercevra encore plus tard.

Nous voilà donc en attente. Une fin d'après-midi Denise pense que le moment est arrivé. Elle avait bien sûr déjà préparé sa petite valise. Je crains de n'avoir pas le temps d'aller chercher un taxi et en plus je ne sais pas où en trouver. Alors je vais emmener Denise sur le porte-bagage de mon vélo, sa valise sur les genoux. (C'est un copain qui, muté, ne savait quoi en faire qui me l'a donné).

Drôle d'équipage ! Mais comment faire autrement ? À la maternité on décide de la garder et on me renvoie. Je repars à vélo sous un terrible orage (heureusement qu'il a eu la bonne idée de ne pas éclater avant). Je traverse, en pleine nuit, le stade à côté de chez nous. Il y a au moins 5 cm d'eau, en peu de temps. Et je rentre bien douché. Le lendemain matin, de bonne heure je me précipite à la maternité. Rien de nouveau ! Elisabeth pas pressée du tout naîtra à 23 h eures 35.

Quand je pourrai les récupérer toutes les deux, la corrida va commencer. C'est que nous ne savons pas bien faire encore et nous sommes très occupés. Le bébé est réglé comme une horloge. 3 heures pile. Denise ne peut pas la nourrir directement. Il faut donc d'abord récupérer son lait et



▲ ▼ *Bell 47G2 du GH 3*



ensuite faire boire bébé au biberon. Cela double le temps normal. Pour tout dire au bout de 3 heures nous sommes clairs et à jour, ayant tout rangé. Seulement voilà qu'il faut tout recommencer de suite. Les choses vont évoluer quand je vais reprendre mon travail. La journée Denise va devoir se débrouiller toute seule. Mon capitaine Cochaud, en me voyant bailler et fatigué, se met à rire comme un bossu et il m'explique que je n'ai rien compris. Donc il va m'expliquer. Il a bien sûr une expérience que je n'ai pas et de plus son père étant médecin lui a appris à faire.

Le soir même il est décidé que 22 heures est la dernière tétée jusqu'à 6 heures. La petite est éloignée de nous dans une autre pièce et pleure tant qu'elle peut et la maman avec. Mais je reste stoïque bien que cela me peine aussi bien sûr. Le capitaine m'a expliqué que tant que le bébé pleure, c'est qu'il est vivant, donc pas de souci. C'est quand les pleurs s'arrêtent qu'il faut aller voir. Tout doucement les choses vont se tasser et Elisabeth va dormir bientôt de 22 heures à 6 heures. Comme quoi les conseils de son capitaine sont bons à prendre.

Quelque temps passe et un jour nous sommes au marché et nous tombons sur Capide. Je n'ai pas trop envie de le voir, mais je ne peux pas y échapper. Nous le saluons et il entreprend Madame, lui explique que j'ai été très méchant avec lui. Ça me rend furieux. Je lui dis qu'il n'est pas un homme et indigne d'être un officier, à venir se plaindre comme ça à ma femme. Pourquoi ne pas m'avoir convoqué pour m'en parler directement ? Il me laisse entendre que je bénéficie de protections. Ce à quoi je lui réponds que moi je travaille sérieusement, au-dessus de mon grade, au contraire de lui, et que je vais en parler. Le lendemain au travail il me supplie de n'en rien faire. Je le lui promets en parlant assez fort pour que ça s'entende au-delà du bureau. Bien sûr cela va faire le tour du quartier et je n'aurai aucun mal à tenir ma promesse. Voilà le genre d'officier à qui j'ai été confronté. Heureusement que les autres étaient d'un autre calibre.

Après cet épisode il va se passer d'autres choses. À commencer par le sputnik lancé le 4 octobre 1957. Le matin du 5, j'arrive au travail et je vois beaucoup de gars dans la cour les yeux en l'air, à chercher je ne sais quoi. Je me renseigne et j'apprends que les Russes ont envoyé un satellite artificiel, dans l'espace. Il paraît qu'il envoie un bipbip en permanence. C'est le premier satellite artificiel. Une ère nouvelle, celle de la conquête spatiale vient de commencer. Les Américains sont furieux d'avoir été devancés par les Russes dans l'espace et la compétition commence.

Mon nouveau travail est intéressant. Il m'élève bien au-dessus de ma condition de maréchal des logis. Cela me ravit mais n'est pas du goût des jeunes officiers qui nous arrivent du GAOA. Ils n'acceptent pas d'avoir à rendre des comptes à un bleu comme moi. Je les comprends et j'en ferais autant si j'étais à leur place. Je leur explique que si je suis à cette place, ce n'est pas moi qui l'ai décidé et que de toute manière, ce que je demande, je le fais au nom du capitaine Cochaud qui est responsable de cette fusion pour la partie technique. Au bout de quelque temps les choses vont se calmer. Je vais retrouver deux de ces officiers à Dax. Ils sont alors des lieutenants anciens et moi jeune sous-lieutenant. Ils me disent : *Allez on ne t'en veut pas, tu es des nôtres maintenant, mais tu avais de l'avance au Maroc*. Je remarque au passage le tutoiement, c'est nouveau pour moi. Je me garderai d'en faire autant avec eux : je dois respecter leur ancienneté. Ils passeront bientôt capitaines.

Cochaud un jour me convoque pour me lire mes notes. Je découvre à cette occasion l'existence de cette notation. Je ne savais pas, mais cela me paraît naturel. Elles sont très élogieuses, mais assorties d'une remarque que je n'apprécie pas et lui demande de la retirer. Bien sûr je n'ai vu que ça ! Il a trouvé que j'avais un esprit de fonctionnaire. Je ne comprends pas et je lui demande de m'expliquer. Il me dit alors que tous les jours à 11 h 55 pile je quitte mon travail, et que je ne devrais pas être à un quart d'heure près quand même ! Je lui explique que j'ai un rassemblement

à respecter et que le capitaine Leroux va m'aligner si je suis en retard. On s'accroche un peu et je lui promets que désormais je resterai plus longtemps au travail le midi, jusqu'à son départ. Je vais vite aller négocier avec le capitaine Leroux qui comprend mon problème, mais qui me fait promettre de me tenir au courant de ce qui se dit chaque jour au rapport de midi. Le lendemain j'arrive au travail à 9 heures au lieu de 6 heures. Là le capitaine me demande une explication. Je lui dis que j'ai bien compris et que je suis devenu un vrai militaire, comme lui, et que donc moi aussi je vais arriver tous les jours à 9 heures et qu'à midi je resterai là. Il me répond que j'ai une vraie tête de cochon, et moi je lui réponds que c'est mieux qu'une tête de c. qui ne comprend rien à ce qu'on lui dit. Je m'adapte moi. Bon allez arrête et fais comme d'habitude, on n'en parle plus. À partir de là j'ai pu assister au rapport de midi sans souci et me tenir au courant sans être obligé d'aller me renseigner pour savoir ce qui s'était dit. Je reste et c'est bien normal astreint à toutes les obligations de ma condition de jeune sous-officier. Je monte la garde comme chef de poste, et pas seulement dans mon unité. Il y a aussi à couvrir les services de garnison entre toutes les unités. C'est comme ça que, jeune marié, je monte la garde comme chef de poste au BMC. Il y en a deux proches l'un de l'autre (traduction pour ceux qui n'ont pas compris : bordel militaire de campagne). J'en connais une qui n'est pas contente, mais pas du tout. Mais que faire ? C'est mon travail. C'est, il faut bien le dire, qu'il y a des bruits qui courent laissant penser que le chef de poste a le droit, une fois durant son service, d'en profiter gracieusement. Je ne doute pas que cela doit faire l'affaire de certains. Pour ce qui me concerne, je m'en passais bien avant, pourquoi n'en serait-il pas pareil aujourd'hui ? Et un soir de garde je vois arriver un adjudant-chef de la Légion, des décorations à n'en plus finir, bourré comme un cochon et qui mesure la route de long en large. Je suis dans l'obligation de lui interdire l'entrée. Ah ! Il est surpris l'ancien. Ce coup-là personne ne le lui a fait encore. Il insiste, mais devant ma détermination il décide de repartir. Je constate que tout adjudant-chef qu'il est et avec toutes ses décorations, il a été respectueux de mon devoir. À peine 5 mn plus tard s'amène un sous-lieutenant appelé qui me demande de l'accompagner dans la salle commune, ce que je fais bien sûr. Et il se met à chercher je ne sais trop quoi. Au bout d'un moment, je le lui demande. Très simple, il cherche l'adjudant-chef de la Légion. Alors je lui explique ce qui s'est passé. Il est satisfait et me dit que je m'en tire bien car il venait de le virer de l'autre établissement et l'avait vu se diriger vers celui-ci. Il était persuadé que je l'avais laissé entrer. Qu'est-ce qu'il s'imagine celui-là ? Que je n'allais pas faire mon boulot ? Il est mal tombé ! Quelques jours plus tard, je suis en ville en tenue quand je croise mon adjudant-chef. Il répond à mon salut et me reconnaissant, il traverse la rue vient vers moi.

– *Dis donc c'est toi qui m'as viré l'autre soir du BMC ?*

– *Oui Mon adjudant-chef.*

– *Bravo, tu as fait ton travail. Il en faudrait beaucoup des sergents comme toi.*

Il me serre la main et s'en va. Là j'ai bien compris qu'à la Légion il y avait des gens sérieux et responsables, des types bien sachant reconnaître leurs erreurs ou débordements. Je ne l'ai plus revu et pourtant j'aurais aimé le revoir, je suis sûr qu'il pouvait m'apporter beaucoup.

Un autre soir, je suis de garde dans mon unité et, à ce titre, je dois surveiller la prison où se trouvent une dizaine de gars. Vers 23 heures, j'entends un vacarme pas possible venant de la prison. Je vais voir et je me rends vite compte de la présence d'un gay. J'assiste à une scène invraisemblable que je ne vais pas décrire mais qu'on peut imaginer facilement. Je décide alors de retirer le responsable de cette orgie et de le garder au poste sous ma surveillance directe. Un moment après, passe l'officier de permanence. C'est le capitaine Leroux qui justement est le responsable de la discipline de l'unité. Je lui explique ce qui s'est passé. Ah ! Il n'est pas content le Para Colonial.

Il le boufferait volontiers. Il approuve ma décision et m'ordonne de l'envoyer se mettre en tenue et de le mettre de garde à l'extérieur et de ne lui assurer aucune relève. Il me dit aussi de bien le contrôler pour qu'il monte bien la garde et n'aille pas se planquer quelque part. La vie est bizarre parfois ! Le gay en question est un artiste peintre, totalement farfelu, et c'est lui qui, quelque temps plus tard, va peindre un Christ flamboyant pour la chapelle ardente et la messe des obsèques du capitaine et des deux sous-officiers qui étaient avec lui. J'ai déjà évoqué cet événement. La vie réserve de drôles de surprises.

L'été est la période des vacances. Le GH 3 et le GAOA 4 ont fusionné pour former le GALAT 4. L'effectif s'est renforcé et je ne connais pas encore les nouveaux venus du GAOA. Mon capitaine, un matin, me demande si je loge toujours à l'hôtel. À ma réponse affirmative, il me dit de me rendre à l'escadrille avions car un adjudant du nom de Pâques souhaite me parler. Donc j'y vais le rencontre. Il m'explique que, marié à une Allemande, il a cumulé ses permissions pour rendre son voyage rentable. Il doit partir pour deux mois et s'inquiète pour ses affaires et sa maison située à Dar-Marhes.

Il me propose de quitter temporairement l'hôtel où je pourrai ensuite retourner sans problème, et de venir vivre chez lui. Il serait ainsi plus tranquille et nous serions installés plus au large et au calme. C'est ce que nous allons faire, à la satisfaction de tous. Je vois qu'il a un bout de terrain et je décide de le travailler pour y faire un peu de culture : tomates, salades et radis. À leur retour, nous avons pu profiter de quelques radis, mais pour le reste ce n'est pas encore l'heure. Sitôt rentré, il a déversé un peu de pétrole et mis le feu. Il semble qu'il ne soit pas trop écolo, mais cette appellation n'existe pas encore.

Nous avons apprécié ces deux mois et nous avons décidé de demander à être logés ailleurs qu'à l'hôtel. C'est ainsi que nous héritons (en location bien sûr) d'une petite maison dans le même carré que celle de Pâques, à peine à 50 mètres. Je précise qu'elle est accolée à celle de Bombaud. Notre installation va être plus facile du fait de cette proximité. Deux pièces et une cuisine. Le WC se trouve à l'extérieur, contre la bâtisse, il est équipé d'une cuvette normale. Le sol et le bas des murs sont carrelés. Il n'y a pas d'évacuation d'eau, mais elle peut s'écouler facilement sous la porte vers la terre du jardin. Mon premier travail va être d'installer une douche. C'est un peu rustique, mais avoir sa douche est un vrai luxe. À l'hôtel il fallait se laver au lavabo. Alors oui, c'est un luxe. Bien sûr, ce sera à l'eau froide, mais à cette époque j'étais jeune et je pouvais le supporter mieux qu'aujourd'hui. Denise, elle, a toujours aimé l'eau froide.

Le sergent-chef X, pilote, est marié avec deux enfants. Un jour il apprend que je suis en train de jouer les menuisiers durant mes heures de repos. Il me demande pourquoi et je lui dis :

– *C'est simple je n'ai pas les moyens de faire autrement.*

Alors il me fait une proposition. Il doit revendre deux fauteuils, une table de salon et une armoire. Il a signé trois traites et payé deux. La troisième lui pose problème et il est prêt à me laisser le tout si je peux lui payer la traite. C'est sa femme qui a fait ces achats pour meubler sa garçonnière. Drôle d'appellation, puisqu'il s'agit du logement d'une femme mariée qui y accueille ses amants et ils sont nombreux. Des officiers surtout. Il est très malheureux, car lui est un type sérieux très apprécié de tous. Cela fait vraiment de la peine. Elle veut se payer des officiers, c'est comme ça. Il n'envisage pas de la quitter à cause de leurs deux petites filles.

Un jour nous nous rencontrerons à Dax. Nous sommes lieutenants tous les deux. Je lui dis :

– *Tu savais que je voulais devenir officier, mais j'ignorais que c'était aussi ton intention.*

Il me dit qu'il a réussi à passer par le rang et depuis, bizarrement, tout va bien. Elle a ce qu'elle

voulait et elle est devenue totalement sérieuse. Il est maintenant très heureux et ses petites filles ont bien grandi. Il s'est passé six ou sept ans depuis qu'on ne s'était plus vus. Voilà une affaire bizarre et triste qui a fini par s'arranger. Je sais que pour moi un truc pareil c'était le divorce immédiat, je ne l'aurais pas supporté, enfants ou pas. En tous cas, pour nous, l'achat de ces meubles a été une aubaine et ils nous serviront longtemps avant d'être remplacés.

Toujours même époque, un après-midi, la fin du travail normal est à 13 heures, je travaillais à la fabrication d'un meuble quand l'adjudant-chef Daumas vient me chercher pour aller dépanner un Bell. Denise le fait entrer et il me trouve dans la carcasse du meuble, un rabot en fonctionnement (je l'avais emprunté au travail). Il croise les bras étonné et me dit :

– *Ce n'est pas vrai ! Tu t'y connais en menuiserie ?*

Je lui réponds un peu, car à mon collègue comme je travaillais vite, j'avais du temps de libre et j'allais voir mes copains de classe dans l'atelier de leur spécialité (à ce moment-là je n'avais pas encore de vélo et donc je ne me sauvais pas encore). Les autres profs me laissaient car ils savaient que je ne dérangeais pas et que je ne touchais à rien.

Je me suis toujours contenté de voir, cela me suffisait. Ainsi, j'ai appris en plus de ma spécialité ajustage, électricité, un peu de tour, menuiserie, forge. À chaque fois que je vois quelqu'un travailler je regarde et après j'imité, c'est aussi simple. J'ai agi comme ça toujours. Par la suite j'ai appris comment faire le travail de garniture de chaise en regardant mon oncle François (une fois suffit), la tapisserie murale, la maçonnerie.

Je considère que lorsqu'on est manuel et capable de réfléchir sur un peu de théorie, on doit être capable de faire beaucoup de choses et devenir un bricoleur polyvalent. Il faut dire que j'allais vite naturellement, mais en plus mon prof monsieur Achille Anna, un Juif sympa, me laissait dégrossir mes pièces sur les machines que nous utilisions habituellement : fraiseuse et étau-limeur. Nous n'étions que deux à être autorisés, mon camarade Ducros et moi. Il savait qu'avec nous il n'aurait pas de souci. C'est vrai que j'étais un peu farfelu dans ma vie de potache, mais mon travail d'atelier était sacré. Par la suite, quand j'ai eu mon vélo c'est devenu une vraie course en atelier et en dessin industriel. Je recherchais sans arrêt le meilleur moyen d'aller plus vite. C'est aussi pour ça que plus tard certains rechignaient à travailler avec moi, car j'avais une cadence infernale pour eux.

Donc je fais quelques meubles simples car, si je n'ai pas de machine pour travailler, je n'ai pas de quoi acheter non plus la matière première. Alors au travail je mets les caisses d'emballage destinées à être jetées de côté et cela va constituer ma matière première. Même les copains vont s'en mêler en me mettant de côté ce qui pourrait m'être utile. Des fois je ramasse un bout de ferraille et Denise me dit :

– *Qu'est-ce que tu t'embêtes à ramasser ça ?*

Eh oui mais elle est surprise après quand je l'ai transformé en quelque chose d'utile pour nous. Au moment où nous avons emménagé à Dar-Mahres, j'ai craint pour Denise quand j'étais de garde et donc absent durant 24 heures. C'est comme ça que nous avons adopté un chien. Nous l'avions connu tout petit chez nos amis Félices. Mais à leur départ il est resté au GALAT, aux bons soins des soldats. Il se disait qu'il appartenait au capitaine Cochaud. Un beau jour, j'ai décrété que comme il ne s'en occupait pas, il était à moi. Il ne s'y est pas opposé et a vite accepté que je le prenne. Nous l'avons baptisé *Pluto*, il n'était pas dressé et parfois il avait la trouille. Mais il avait un tel râtelier qu'il faisait peur à tout le monde sans le savoir. C'était un gentil compagnon et ainsi Denise était moins seule.

Un après-midi, je travaillais sous l'arcade qui couvrait deux ailes de la maison, à la construction du lit pour notre futur bébé. Le chien aboyait tant qu'il pouvait et j'ai fini par chercher pourquoi il s'excitait autant. C'est comme ça que je l'ai vu en train de courir derrière une gazelle entrée par mégarde dans notre enclos. Elle avait sauté le grillage. La pauvre courait dans tous les sens, pistée par *Pluto*. Impossible de le calmer. Apeurée elle a voulu sauter chez le voisin, mais le grillage était trop haut de ce côté et elle l'a heurté de plein fouet, à pleine vitesse. Elle est retombée sur le dos, colonne vertébrale cassée. La pauvre bête souffrait trop et il m'a fallu l'achever. D'un coup de vélo j'ai été chercher le boucher de mon unité et il a pu la dépecer et ensuite la découper. Nous n'avions pas de congélateur (ça n'existait pas à l'époque pour les particuliers et je ne sais même pas si pour les collectivités il y en avait). Alors tout dans le réfrigérateur et nous l'avons consommée assez vite. Le soldat est reparti avec un beau cuissot et tous les gars de la cuisine se sont régalés. Je précise que le lendemain nous apprenions que plusieurs gazelles s'étaient échappées de l'hôpital où elles étaient dans un enclos. Toutes ont été retrouvées sauf une, et pour cause, elle était dans mon frigo. Avec mes gars Robin et Licois et un autre appelé, nous nous sommes arrangés pour planquer la tête et la naturaliser à coup de piqûres de formol trouvées à l'infirmerie. Nous l'avons gardée de nombreuses années avec la peau. Mais il a fallu s'en débarrasser car pour la naturaliser nous n'étions que des bricoleurs et ça je n'ai jamais vu faire. Dans cette aventure il y en a un qui n'était pas content. Devinez pour voir. C'est le Bombaud. Personne ne l'a convié aux agapes ni ses gars ni moi. C'est quelque temps après qu'il a été lourdé et remplacé par Desvigne. Aucun de ses gars ne l'a regretté. Il cherchait sans cesse à embêter quelqu'un et à chaque coup ça lui retombait sur le museau. Quand quelqu'un n'est pas bon, il n'est pas bon et c'est tout. Sa femme était à l'unisson. Robin, plus de 50 ans sont passés et nous sommes toujours amis.

Un jour Denise décide de mettre Elisabeth dehors sous les arbres où il fait moins chaud que dans la maison. La taupe d'à côté, une fois sa lessive terminée, décide pour vider plus vite son bac de le faire dans le caniveau plutôt que la vidange normale. Elle ne l'a pas fait volontairement cette fois je le suppose. Au bout d'un moment le bébé dans son landau s'est retrouvé au milieu d'un lac de mousse de savon, et Denise bien embêtée pour la récupérer. Quand on le lui fait remarquer, elle nous fait comprendre qu'elle n'en a rien à cirer. Alors au bas du grillage j'ai placé un voile métallique très fin qui permettait à l'eau de sortir mais pas à la mousse. C'est comme ça qu'à la lessive suivante (et ce coup-là c'était volontaire) elle a reproduit la même opération. L'eau est partie mais pas la mousse et elle voulait gueuler, là. Quand le Bombaud est rentré, il m'a menacé des pires représailles au boulot si je ne retirais pas le tamis. J'ai répondu que le tamis ne bougerait plus de là et si nécessaire il serait renforcé, Bombaud me dit qu'il a décidé d'aller se plaindre au Génie. Il aurait mieux fait de ne pas me le dire car le lendemain matin, étant libre de mes mouvements avec mon travail, c'est moi qui étais au Génie dès le début du travail. Et là, suprême surprise, je tombe sur le commandant Lacassagne. Celui que nous connaissions à Colomb-Béchar et qui a fait rengager Marcel avant de le pousser vers le concours unique des services. J'avais 15 ans à ce moment-là. Agréables retrouvailles et évocation de quelques souvenirs. Je lui parle de ce qui m'a amené là et l'invite à venir pour faire connaissance avec Denise et Elisabeth. Il vient donc nous voir au moment où le Bombaud bricole dans son enclos. Quelle surprise pour lui de voir le commandant du Génie sur qui il comptait tant, embrasser Denise et prendre bébé dans les bras. Je le vois en douce, il fait une gueule pas possible et n'en mène pas large quand il l'entend me dire tu fais comme tu veux avec ton tamis et si ça ne va pas, appelle moi.

Dès qu'il y a une co..ie à faire le Bombaud saute dessus à pieds joints. Léopold Cardini dont j'ai déjà parlé, mon futur beau-frère (mais nous ne le savons pas encore) est un ami. Nous nous

sommes connus à Metz en 1954. Il faisait partie de l'encadrement et devait lui aussi préparer son CIA. Nous serons mutés tous deux à Fès. Il m'avait prêté sa carabine 22 long rifle. Elle pouvait être nécessaire pour notre sécurité. Ce n'était pas une arme de guerre mais était très dangereuse. Une nuit Bombaud, toujours bien inspiré, s'était lui procuré une arme de guerre : une carabine américaine US M1. Et le voilà, sans en parler à personne, qui décide de faire une ronde de nuit autour de nos habitations. Cet abruti est entré dans mon jardin et passe sous la fenêtre de notre chambre. Je ne dors pas. Il a oublié d'armer sa carabine et s'en aperçoit juste à ce moment-là. Il manœuvre la culasse (les volets sont fermés mais pas le vitrage) et je l'entends (ce bruit est très caractéristique). Bien sûr je ne sais pas que c'est lui. Je prévient la personne à l'extérieur de se présenter vite car je vais tirer à travers les volets. Oh ! La trouille qu'il a eue :

– *Non, non c'est moi.* Qu'il dit.

– *Et moi, qui c'est moi, je tire ?*

J'ai reconnu sa voix tout de suite, mais tant qu'à lui foutre la trouille, autant qu'elle soit maximum. Mais il a eu chaud quand même car je n'étais pas loin de tirer. Voilà un exploit qu'il n'a plus jamais retenté. Faut-il être con tout de même !

Encore un coup avec l'oiseau rare et je passe à autre chose. Il n'en rate aucune ! Et les gars quand ils peuvent se le payer, ils ne le ratent pas non plus. Un jour le voilà qui arrive au travail à Mobylette avec un paquet tenu en main droite. Ça ne rate pas. Le premier soldat qui le voit vite se met en place et le gratifie d'un salut tout ce qu'il y a de plus réglementaire et appuyé. Le Bombaud avec son paquet cherche à le transférer du côté gauche, tout en essayant de rendre le salut au soldat, et et et il se casse la gueule à la grande joie de la galerie.

J'entreprends d'instruire Denise au tir, ça peut servir. Je passe sous les barbelés et je vais clouer une pièce sur un arbre. Nous sommes installés sur un plateau duquel part une pinède en pente vers le ravin de la mort où se trouve la Médina. Tous les jours nous allons tirer sur cette cible. À un moment je me dis qu'il faudrait changer la pièce. Halte au feu et je passe sous les barbelés pour rejoindre l'arbre. À l'instant où je me relève, je vois un Arabe se lever et se sauver comme un lapin vers le bas du talus. Il faisait sa sieste au pied de l'arbre et nous, nous ne pouvions pas voir le bas de l'arbre depuis notre position. Il a dû avoir une sacrée trouille parce que le tir a duré un grand moment. Je pense qu'il n'a plus jamais fait sa sieste dans le coin. Nous pouvions le tuer sans même nous en apercevoir.

Très souvent le dimanche, je me rendais à vélo chez un Marocain qui tenait une petite affaire de restauration. Je prenais deux parts de couscous, très largement servies, et nous en profitions tout le dimanche. Nous pouvions choisir les légumes d'accompagnement car il les préparait séparément. Nos promenades nous amenaient parfois à la Médina que nous avons vue plusieurs fois. Nous y allions sans guide en repérant bien le parcours. On dit que sans guide on s'y perd à chaque fois. C'est un endroit très spécial et c'est une médina unique car la seule fermée par une muraille fortifiée. L'est-elle toujours aujourd'hui ? Je ne le sais pas. Ce qui est sûr c'est qu'il ne peut y avoir d'extension qu'à l'extérieur, ou alors en hauteur. Le dimanche 10 février 2019, au marché à Mèze, nous prenons du couscous chez un Marocain de Casablanca qui nous a été recommandé. C'est sa femme qui cuisine et elle a une bonne réputation. Effectivement il sera bon. Nous parlons un peu du Maroc et de Fès en particulier. Ayant évoqué la médina, je lui ai dit que nous habitons sur la colline au-dessus et que nous pouvions la voir comme depuis un avion. Il va alors m'apprendre que depuis il a été construit une seconde médina, à l'extérieur et accolée à la première.

Pour l'instant, encore en 1957, pour les besoins de mon travail j'ai trois appelés avec moi. Guy Robin, Marcel Licois et un troisième dont j'ai oublié le nom, un paysan sympa et bosseur. Guy

et Marcel venaient souvent déjeuner chez nous le dimanche. De Marcel, nous n'avons plus de nouvelles. Par contre avec Guy et son épouse notre amitié dure toujours et nous nous voyons de temps en temps.

Arrive le moment où je vais devoir quitter le GALAT pour rejoindre l'ERM auquel j'appartiens, pour rejoindre l'atelier ALAT de 3^{ème} échelon. Mais avant de partir je vais participer à une scène digne de Pagnol et dont je suis l'un des deux acteurs.

Un après-midi je suis dans mon bureau et travaille mes mathématiques quand entre (sans prévenir) l'adjudant-chef président des sous-officiers (je précise tout de suite qu'il nous vient du GAOA 4 et qu'il n'est pas un spécialiste ALAT). Sa visite n'est pas innocente et sûrement préméditée. Il s'étonne de me voir faire des maths et me reproche de négliger mon travail. Je lui réponds que cela ne le regarde en aucune façon et que je dépends d'un capitaine qui est au courant et tout à fait d'accord. J'ajoute que s'il n'est pas content il lui suffit d'aller voir cet officier, la porte à côté. Alors il me demande pourquoi je fais ça. Je lui explique que je veux devenir officier et que je prépare le futur concours qui me permettra d'accéder à ce statut. Il insiste et me demande si je ne suis pas heureux comme ça. Je lui réponds que je suis heureux comme ça, mais que je le serais davantage en étant officier. Et il insiste et veut savoir pourquoi je veux être officier. Je n'ai pas envie de lui expliquer. On s'accroche encore jusqu'au moment où furieux je lui dis :

– *Vous tenez absolument à le savoir ?*

– *Oui, qu'il me répond.*

– *Bon eh bien je vais vous le dire. Je veux passer officier parce que plus je vais monter en grade et moins il y aura de cons comme vous pour me faire chier.*

Oh ! Qu'il est content :

– *Puisque c'est comme ça, je vais voir ton capitaine.*

– *Allez-y, il est juste à côté.*

Le voilà parti et il frappe au bureau voisin. À peine entré il se plaint de mon attitude au capitaine Cochaud (qui a tout entendu, bien sûr) qui lui répond :

– *Que veux-tu que je te dise ? Il t'a dit la vérité.*

L'affaire en reste là et l'adjudant-chef *repart dans ses buts*. Le capitaine vient me voir et me dit :

– *Tu es salement gonflé quand même. J'espère que tu sais où tu vas.*

– *Pas de souci Mon capitaine je sais où je vais et je vais faire tout ce qu'il faut pour ça.*

Il part en souriant. Il a confiance en moi et il connaît ma détermination. Toute cette affaire me fait réfléchir. J'en arrive à la conclusion qu'il va me falloir réussir au plus vite. Je suis en train de devenir un mauvais sous-officier au niveau de l'état d'esprit. Manifestement je ne suis pas fait pour ça ! Ici je suis à l'abri avec les capitaines Cochaud et Jestin. Ailleurs ça risque d'être différent.

Un jour le big chef décide que chacun devra planter un arbre dans la grande allée principale du GALAT. Les plants sont achetés et chacun de planter son arbre y compris les officiers. Moi j'ai décidé que je ne planterai pas un arbre pour le laisser aux Marocains. Cochaud me dit que j'ai une tête de cochon et je lui réponds que c'est justement pour ça que je ne peux pas planter un arbre qui serait impur pour les arabes. Entre travail et permissions, va arriver l'heure de quitter l'unité pour l'ERM et mon arbre bizarrement, je n'ai pas pu le planter. Quand je vais le saluer pour mon départ, il me dit que je suis un vrai salopard et n'en fait qu'à ma tête. Il a raison mon capitaine. Je vais le regretter car je l'aimais bien.

Et me voilà à l'atelier 3^{ème} échelon ALAT de l'ERM.

Les échelons représentent des différences au niveau de ce qu'on peut faire en fonction d'un certain nombre de choses : du temps dont on dispose, des moyens en outillages et installations, des rechanges qu'on nous permet d'avoir et éventuellement des capacités techniques.

À la base tout le monde a le même niveau obtenu en école, c'est après que les choses changent. Le premier échelon correspond au travail de piste de courte durée : les pleins, manutention, nettoyage, entretien journalier, pneus à gonfler etc. Le deuxième, toujours en unité ALAT : quelques travaux demandant plus de temps, de pièces et d'outillages.

Le troisième, c'est pour le Matériel et là c'est beaucoup plus de tout. Donc je suis au troisième : simplement parce que j'appartiens au Matériel. L'ALAT a formé plus de mécaniciens et donc le Matériel ramasse *ses billes, prêtées temporairement*. Il faut se souvenir que l'ALAT en est à ses débuts et qu'il faut du temps pour former les personnels et savoir comment s'organiser à tous les niveaux. C'est toujours l'armée de Terre qui est bien connue de ses ouailles mais le côté aviation en est au départ et tout est à apprendre.

Mon nouveau chef est le capitaine Maisonnave. Nous nous connaissons depuis mon arrivée à Fès, donc aucune surprise. Je deviens le responsable de l'atelier électricité où je suis tout seul. C'est un officier du rang, bourru et plutôt brutal dans ses décisions et réactions. Il y a des choses qu'il ne comprend pas alors cela le rend nerveux et il devient brutal par besoin de s'affirmer. Il rue, mais ce n'est pas un méchant homme De toute manière on se connaît. Il est un très gros bosseur et cela est très appréciable. 1957 se termine et me voit au sein du Matériel pour la première fois puisque maintenant les choses sont claires, je suis de ce service (qui deviendra une arme et j'en ferai partie) et y resterai.

L'ALAT est maintenant bien structurée. Quelques jours après mon arrivée, je suis convoqué par le lieutenant Lallemand, le munitionnaire de l'établissement. Je suis surpris, car a priori nous n'avons rien à faire ensemble vu nos spécialités. Je me rends à sa convocation. C'est un jeune officier qui en plus de son travail se préoccupe des jeunes sous-officiers. Il me dit avoir consulté mon dossier et qu'il me verrait bien passer le concours pour changer de statut. Je lui dis que moi aussi cette idée trotte dans la tête depuis mon entrée dans l'armée, mais que je suis bloqué par les sept ans de grade à acquérir. J'en ai à peine deux. Le temps va être long ! Il comprend et me promet de continuer à me suivre et reste à ma disposition si je devais avoir besoin de lui. C'est un AET très sympa. Je le remercie et nous en restons là. Comme on peut le constater et je l'ai déjà écrit, je serai toujours entouré d'AET. Au moment où je rédige ces souvenirs je constate que systématiquement il y a quelqu'un, où que je sois, pour me donner un coup de main qui, si petit soit-il, est toujours décisif. Il y aura des coups durs, même très durs, mais toujours une bonne âme pour intervenir efficacement. C'est peut-être ça la *baraka*. Je constate en même temps que moi-même j'ai joué ce jeu-là pour certains gars méritants qui avaient besoin d'être poussés dans la bonne direction. Après tout, c'est ça faire son travail ! Une partie en tout cas !

Nous sommes fin décembre 1957 quand j'ai cette entrevue avec ce lieutenant. Les choses vont aller à une allure inespérée. Avril 1958, nous sommes à Oran pour le mariage d'Andrée et Léopold. À notre retour, je suis à peine arrivé au travail qu'on me dit que le lieutenant me cherche et veut me voir de toute urgence. Je saute sur le vélo et je vais le voir.

– *Mais où étais-tu ?* qu'il me demande.

Je le lui dis et il me répond qu'il m'a inscrit pour le concours pour le stage préparatoire et que c'est dans 15 jours. Je m'étonne et lui dit :

– *Et les sept ans alors ? Je ne peux pas.*

Il me dit que je peux, il y a eu un changement dans l'exigence d'ancienneté et qu'il a bien calculé : l'an prochain je pourrai passer le concours après un an de stage préparatoire au Mans. Je suis abasourdi. J'ai du mal à le croire. Ça va plus vite que je ne l'espérais. Je l'embrasserais volontiers mon lieutenant. Je dois avoir l'air complètement ahuri et il me dit :

– *Allez Bill, j'ai confiance, tu vas bientôt me rejoindre comme sous-bite.*

Hélas je ne l'ai plus revu. J'ai eu quelques nouvelles bien sûr, mais nos routes ne se sont plus croisées.

La guerre en Algérie provoque des besoins en officiers et la barre est tombée de sept à trois ans. De toute manière ma conviction, avec mon expérience, fait que je reste persuadé que plus vite on passe et mieux cela vaut. Pour l'intérêt du service et pour celui des personnels bien sûr.

Quinze jours, je n'ai plus de temps à perdre. Ce serait vraiment trop bête de se planter maintenant. Je révise durant mon travail dès que j'ai un instant de libre. Il m'arrive même de le faire durant le point fixe sur avion le temps de mise en température du moteur. Le capitaine Maissonave se fout de moi quand il s'en aperçoit, mais ne m'en empêche pas. L'adjudant-chef Claverie lui m'encourage. Le capitaine, lui, a des choses à se faire pardonner, ou tout au moins oublier.

Parmi nous il y a un copain de mon grade, AET, Ilpide, un tireur exceptionnel au FM. Un samedi le capitaine et Ilpide *partent en java* dans Fès. Imaginez un peu ! Un capitaine et son sergent. Enfin c'est comme ça et c'est tout. Ils se soûlent comme des cochons et déambulent en pleine nuit dans la ville, faisant un ramdam de tous les diables. Jusqu'au moment où la police tente de les calmer. C'est alors que le capitaine reconnaît (c'est ce qu'il dit, comment le savoir ?) un policier qui selon lui est un ancien fellagha et il veut alors lui sauter à la gorge. Toujours est-il qu'ils se retrouvent au poste de police où ils vont pouvoir dessoûler. Le lundi matin l'adjudant-chef Claverie (un ancien, un bon père de famille, très sympa) me dit de prendre la jeep et d'aller chercher les deux acolytes au poste de police de Fès. Me voilà arrivé et suis reçu par le commissaire. Il comprend à mon accent que je suis natif du Maghreb et me dit :

– *Tiens prends ton capitaine et son copain, quels sales cons de Français. Toi si un jour tu as un problème demande tout de suite à me voir et je t'arrangerai le coup.*

Il me serre la main et on va les sortir de leur cellule. Ah ! Ils ont l'air fins. Je les ramène et le travail reprend. Difficile après un coup pareil de se faire totalement respecter pour le capitaine. Je me jure d'être plus digne quand j'aurai franchi la barrière. Car je vais la passer ! Mon acharnement finira bien par payer et si ce n'est pas le cas il ne me restera plus qu'à aller voir ailleurs. Ilpide, voilà un drôle de zèbre. Je dis ça avec affection car je l'aime bien.

J'ai presque fini par oublier l'ami Ilpide. Après cette histoire il a fait de la prison. Une fois libéré il a été gérant d'une boîte de nuit à Bourges. Je ne le retrouverai que plus tard lorsque nous nous établirons à Mèze.

Tant que je suis sur le sujet, je vais en profiter pour dire que mon père a été blessé lors de l'attaque de Monte Cassino dans un certain virage baptisé *le virage de la mort* alors qu'il tentait de récupérer un camion en panne pour évacuer la route. Ce ne fut heureusement pour lui pas bien grave. Ce qui est drôle c'est que bien des années plus tard, reçus avec Denise chez notre très grand champion national Alain Mimoun, nous allons découvrir qu'Alain a été blessé au même endroit. Mais lui a été touché très gravement. Nous en étions très émus, en buvant une coupe de champagne.

Le travail continue. Je reviens en arrière car tout cela dans les 15 jours avant le concours ce n'est pas possible. Donc nous reviendrons sur ces 15 jours. La France grande et généreuse, surtout pour les Arabes (déjà !) a offert au roi du Maroc Mohamed V un hélicoptère Bell 47 G2 et a détaché

un pilote et un mécanicien de l'armée de l'Air (on aurait quand même pu prendre des gens de l'ALAT, surtout que c'est nous qui allons assurer ses révisions et pas l'armée de l'Air. Je n'ai rien contre les copains c'est seulement que si nous pouvions rester un peu logiques ce serait bien).

Nous recevons un jour cette machine à réviser. Une 300 heures, c'est déjà une grosse révision qui va durer un bon mois : démontage complet et tout va être contrôlé avant remontage. Les documents sont en anglais technique et c'est notre première révision de 300 heures. Je fais toute la partie électrique et même celle équipement (ce n'est pas ma spécialité mais j'ai vu faire et il y a peu de travail) et ensuite je donne la main aux copains. Nous avons volé dessus pour les mises au point avec un pilote de l'ALAT, mais quand l'équipe armée de l'Air va venir, on voudra tous faire un tour pour avoir une attestation de vol sur l'hélicoptère royal. C'est un beau souvenir et je garde toujours cette attestation. Je précise au passage que le mécanicien en vol est sur la place du roi bien sûr. Mais a-t-il seulement volé ? Le roi est Mohamed V, père d'Hassan et grand-père de Mohamed VI roi actuel.

Il en reste des choses à raconter avant de partir :

Un soir je suis de garde comme chef de poste à l'ERM. Pas très joyeux, car cette nuit, le régiment de Légion quitte Fès. J'étais voisin avec les Légionnaires et quand j'étais chez moi, j'avais des contacts avec eux, par-delà des barbelés. L'un d'eux m'avait proposé de dresser mon chien pour qu'il devienne un bon gardien. Et ils sont partis, passant devant l'ERM et donc devant moi, en pleine nuit. Environ 2 heures plus tard j'entends des camions qui passent, je vais voir et je comprends que les Légionnaires ont fait demi-tour. Curieux. Leur départ était prévu de longue date (même si les petits que nous sommes nous ne le savions pas). Eux quand ils quittent un cantonnement comme ça ils prennent le paquetage, leurs armes et munitions, le reste est pour un détachement arrière chargé de liquider, comme ça c'est facile et pas besoin de prévenir. Nous ne le savions pas mais d'autres le savaient, le téléphone arabe fonctionne bien. Les Berbères hostiles au Roi (les Rifains) eux aussi le savaient ! ils ont encerclé la ville sainte avec leurs chevaux, prêts à débouler sur la ville qu'ils comptent bien investir. La ville sainte est capitale pour eux, surtout que pour eux elle n'est pas sainte. Pour le roi ce serait catastrophique et donc des tractations ont eu lieu, ce qui a amené le retour du régiment. Dans quelques temps il va pouvoir repartir définitivement et personne ne viendra en remplacement. Eux-mêmes avaient pris la place d'un régiment d'infanterie où était le capitaine Quilien dont j'ai déjà parlé.

Une autre fois, j'ai eu besoin d'un pèse-acide, le mien ayant été cassé dans l'atelier. J'en fais la commande et suis appelé par le capitaine car on ne peut pas commander un pèse-acide. Ce n'est pas un terme technique. C'est ridicule. Alors il faut lui donner le terme officiel. Et je lui dis :

– *Donc il me faut un aréomètre.*

– *Un quoi ?*

– *Un aréomètre Mon capitaine.*

– *Bon.*

– *Vous voulez que je vous l'écrive Mon capitaine ?*

– *Non mais dis, tu me prends pour un con ?*

– *Mais non Mon capitaine.*

Il est donc commandé, il n'y a plus qu'à attendre.

L'attente va être de deux mois au moins. Entre-temps je suis allé en prendre un au GALAT où j'ai toujours mes entrées bien sûr vu que c'était moi qui approvisionnais ce genre de chose en

commandant à l'ERM et à l'époque ça venait plus vite. Eh oui bien sûr !!! Parce que Un jour le pèse-acide arrive dans deux caisses d'un bon mètre cube chacune. Dire que je suis surpris est peu de chose surtout que le capitaine commence à sentir que quelque chose ne va pas.

Je déballe et je trouve de quoi installer un aéromètre. Très utile pour le contrôle des instruments pneumatiques tel qu'altimètre, anémomètre, variomètre etc. Il y a là une pompe à vide, un caisson étanche, etc... Tout ce qu'il faut quoi ! Mais je n'ai toujours pas mon pèse-acide. Et voilà le capitaine qui gueule comme un putois :

– *C'est ça un pèse-acide ?*

– *Ah non ça c'est un aéromètre et moi, ce que je vous ai demandé, c'est un aréomètre, c'est pour ça que c'était mieux pèse-acide, pas très technique mais c'est comme ça que je les commandais quand j'étais habillé en artilleur avant d'être ici. J'ai voulu vous l'écrire, vous vous rappelez Mon capitaine ?*

– *Oui je m'en rappelle, dégage et arrête de m'emmerder. Attends voir, comment tu as fait pendant que tu attendais ?*

– *Un coup de vélo et j'en ai ramené un.*

– *Oui je sais du temps où tu étais artilleur, allez fous le camp.*

Dans la foulée il va me commander un pèse-acide (c'est ridicule qu'il avait dit) mais très vite je vais recevoir mon petit tube de verre avec une poire de caoutchouc et un flotteur gradué. Un truc à 10 francs. Moralité quand on ne sait pas, il n'y a aucune honte à le dire. Encore une leçon à retenir. Encore une affaire du même *tabac*.

L'adjudant-chef Desmaret, le *ptiot père* qu'on l'appelle entre nous affectueusement, ch'timi bon teint, grand spécialiste de la soudure devant l'éternel vient me voir pour me dire qu'il a des problèmes avec la torche du poste de soudure à l'arc. Je lui demande de quoi il s'agit exactement. Et il me dit qu'il ne sait pas l'ampérage exact qui passe dans sa torche lorsqu'il soude et que cela l'empêche d'être précis. Il soude depuis au moins 30 ans et ... Je lui réponds que ça se règle directement sur le poste. Bien sûr qu'il le sait, mais il voudrait avoir un ampèremètre directement sur sa torche. Je lui dis que je ne vois pas comment il va faire pour souder et lire quelque chose sur sa torche en même temps, d'autant plus que techniquement il est impossible de brancher un ampèremètre sur un circuit non fermé qui varie sans arrêt, suivant que le soudeur approche ou recule sa baguette de l'endroit à souder. Il grogne un peu et va expliquer au capitaine que je ne veux pas lui faire ce travail. Le chef me donne alors l'ordre de le faire. Je lui explique que je peux lui mettre plusieurs ampèremètres si ça l'amuse mais que ça ne marchera pas. Un ampèremètre se monte en série sur un circuit fermé et qui ne varie pas sans arrêt. Si cela était possible, j'aurais accédé à la demande de l'adjudant-chef tout de suite (c'est vrai qu'on se connaît depuis mon arrivée à Fès, que nous travaillions ensemble au GH 3 et que le *ptiot père* on l'aime tous). Il me dit que je suis un con et que son beau-fils (fils de sa femme) qui est sergent et électricien dans l'armée de l'Air le fera à sa prochaine perm. Je lui dis :

– *C'est bien Mon capitaine comme vous voulez.*

Vous pouvez comprendre maintenant que plus je monterai en grade et moins il y aura de c....ies. Et un jour voilà Zorro qui arrive. Je plaisante car il est sympa le gars. Il a répondu oui au beau-père sans bien avoir compris ce qu'il lui demandait (je ne sais pas comment il lui a présenté la chose). Donc il arrive et va voir le *ptiot père* bien décidé à lui faire plaisir. Au bout d'un moment il part à ma recherche et me demande de l'aide :

– *Je vais t'aider à faire quoi ? Une connerie qui ne peut pas marcher.*

Il en convient aussitôt. Je l'accompagne pour aller expliquer ça au chef. Ah ! Qu'il est content, sûr qu'il était que ça allait fonctionner ! Et voilà ça ne rate pas : nous sommes deux cons maintenant. Et je dis au collègue :

– *Tu vois je ne suis plus tout seul.*

et je lui fais remarquer que ma formation de base s'est faite chez lui à l'armée de l'Air et donc il est heureux que nous ayons eu la même réponse.

Mais je ne vais pas tarder à remonter dans l'estime de mon capitaine. Un jour le beau-fils va chercher un pain de glace. Comme il ne rentre pas d'un bloc dans la glacière il faut le couper. Il tente de le casser sur le rebord de l'évier en faïence et effectivement ça casse.... l'évier. Alors là le *big* entre dans une colère noire devant ce super con et moi je rentre en grâce. Voilà les joies du métier. Je travaille beaucoup sur NC 856. Pour déposer le démarreur il faut deux jours et un peu plus pour le reposer. Un vrai plaisir, et en plus je me fais engueuler parce que j'ai coupé une clé à fourche de 14 en 2 et je n'ai pas de grosses mains. Mais le plus souvent je me bats contre la (ou les magnétos). J'en ai parlé de cette magnéto double qui a envoyé le capitaine Job au tapis. Bien sûr à force de travailler dessus elle n'a plus guère de secret pour moi, idem pour celles du Bell. C'est un vrai plaisir de les déposer, démonter, nettoyer, remonter, régler et recaler sur le moteur. Quand le moteur tourne bien rond et bien équilibré sur les deux allumages c'est un vrai plaisir et une grande satisfaction.

Nous avons un adjudant responsable des approvisionnements. Il est de la *jaquette*, quant à sa femme elle est la *pute* de la garnison (une Arabe). Je peux le révéler tout le monde le savait et cet abruti en est même fier. Voilà qu'un jour arrive à l'unité pour quelque temps un jeune sous-officier appelé. Je le savais mais n'avais pas connaissance de son nom. Quel hasard c'est Jean-Pierre Yvars. Autrement dit mon frère pour ainsi dire. Alors bien sûr le matin quand on se voit on se fait la bise, et voilà que l'adjudant, le *gay* du quartier s'imagine des choses et dans la baraque des appro où je suis venu chercher des pièces il me fait des avances. Je le renvoie fermement dans ses buts et il dit ne pas comprendre vu qu'avec Yvars nous nous embrassons tous les matins. Je lui dis qu'il est vraiment tordu, qu'Yvars est pour ainsi dire mon frère et que s'il se permet d'insister je vais lui faire sa fête, vu qu'il n'y a aucun témoin, et que lorsqu'il aura la tête au carré il pourra toujours aller se plaindre au capitaine, je nierai tout simplement, et pourrai à l'occasion recommencer. Il y a quand même de drôles d'oiseaux sur cette terre. À partir de ce moment-là il va se tenir à carreau car il a compris que je pouvais devenir très méchant. Il est gros comme un cochon pas très mobile et pourrait s'en prendre plein le museau sans même pouvoir tenter de riposter. Son nom : Y. Il est, je crois, connu de toute l'ALAT. Quant à Jean-Pierre, il sera avec Denise et moi à chaque fois qu'il sera libre de sortir. Quelque temps plus tard il recevra sa mutation pour Sidi-Bel-Abbes. Retour au bercail ou presque.

Un matin en traversant à vélo la base aérienne pour rejoindre mes ateliers je rencontre deux copains de mon collègue, anciens potaches comme moi. Alcantara et Rovira. Ils sont caporaux et regardent mes galons avec envie. Ils ont démarré plus tard que moi, donc la différence est normale, et leur tour viendra. Je vais passer un moment dans leur chambre à nous remémorer quelques souvenirs d'école. Ils sont très fiers d'avoir emmené un sergent au milieu des caporaux de leur chambrée. Moi je trouve qu'il n'y a vraiment pas de quoi. Le hasard nous réserve parfois des surprises. Nous allons nous perdre de vue à nouveau.

Revenons à notre entrevue avec le lieutenant Lallemand où il m'apprend que je dois passer un concours 15 jours plus tard. Me voilà à Meknès pour le concours avec deux copains de l'ERM. Ilpide, désigné par le lieutenant, il s'en fout totalement et se dit juste que cela va le changer un

peu du travail, et Boulanger qui est dans le même état d'esprit qu'Ilpide, n'ayant pas osé refuser ce plaisir au lieutenant. Ils vont rater brillamment, ayant passé trois jours de congé, et sont tout à fait satisfaits. Cet animal de Boulanger, frère du Boulanger de l'ALAT (qui me le dira), sera pris de remords plusieurs années après (de 1958 à 1975 ou 76) passera officier par le biais des officiers techniciens (une nouvelle catégorie qui ne perdurera pas).

Moi je m'applique un maximum car si j'échoue je partirai (échec interdit), je ne sais pas pour faire quoi en réalité, mais l'état de sous-officier ne me convient pas. À cette occasion je rencontre plusieurs autres candidats avec qui je vais me retrouver au Mans cinq mois plus tard et... et nous sommes de la même promotion et maintenant des amis avec qui nous nous rencontrons tous les ans (je parle de certains car il en est qui n'ont pas voulu être dans notre amicale de retraités).

Quelques jours avant notre départ en vacances pour la France va arriver en remplacement de notre capitaine un sous-lieutenant. Il est là depuis une quinzaine de jours et s'aperçoit que le capitaine me trouve idiot de partir pour concourir et devenir officier. Lui, passé par le rang à 40 ou 42 ans, n'apprécie pas de penser que je vais y passer juste avant mes 25 ans. Bien sûr, ça le chagrine. Le sous-lieutenant Lebail, lui, me dit :

– Ne te casse pas la tête à écouter ce vieil abruti. Dans deux ans tu seras sous-bite et nous travaillerons ensemble, vu que les officiers ALAT du Matériel, nous ne sommes pas nombreux.

C'est ce qui va arriver et il deviendra un excellent camarade quand j'aurai intégré les rangs des officiers. Nous allons travailler un an ensemble à Montauban.

Je n'ai pas les résultats, mais nous déménageons quand même. Heureusement, car je ne retournerai pas au Maroc en fin de permission. Je choisis une entreprise de déménagement qui me paraît sérieuse parmi celles accréditées par l'Intendance. Elle est dirigée par un adjudant-chef en retraite. Quelle erreur !

Le travail est très bien fait par les Arabes qui emballent tout avec minutie. Beau travail pour des choses qui n'en valent pas toutes la peine. Et nous partons avec l'assistance d'un copain (Bataillé) possesseur d'une voiture qui nous emmène à Mekhnès où nous prenons l'avion pour Orly.



Le pilote Lacoste

1958-1959 – Le Mans

Dernière semaine de septembre 1958, me voilà au Mans, à l'École Militaire Préparatoire Technique (EMPT), pour préparer le concours d'élève-officier. Le moins que je puisse dire, c'est que ce n'est pas la joie. Notre situation financière se détériore. Sous prétexte que j'étais en permission et que je n'ai pas rejoint mon unité, on me retire le supplément AFN depuis juillet. La solde est déjà plus faible sans le supplément AFN, sans les primes de vol et le retrait anormal que je n'ai pas la possibilité d'aller régler à l'intendance.

Notre nouveau chef est le commandant Crahés, avec le lieutenant Yvonnet pour adjoint. Nous sommes gâtés avec de pareils chefs et je me jure de ne jamais leur ressembler. Ils nous prennent pour des abrutis venus ici en villégiature. Je veux bien comprendre qu'il y a là de jeunes sous-officiers, dont je suis, mais les grades s'étagent jusqu'à celui d'adjudant ancien dont Bourgasser qui passera l'an prochain adjudant-chef.

Beaucoup parmi nous ont fait l'Indochine. Par exemple on nous interdit de sortir en dehors des heures de travail. C'est en contradiction avec la loi, surtout quand il s'agit de gens mariés. Seuls ceux qui ont leur famille sur place peuvent sortir, et encore à certaines heures. Je vais quand même sortir pour partir à la recherche d'une chambre meublée. Le commandant n'est pas content mais je lui ai expliqué que je ne pouvais pas faire autrement et que je n'avais pas les moyens de rester au Mans en laissant ma famille chez ma mère. En fait, il n'a pas eu le choix : ou je sortais, ou j'abandonnais tout de suite cette préparation. Il ne rigole plus du tout en entendant ça. Il a consulté mon dossier et a vu que j'étais un des meilleurs candidats. Il veut de la réussite, il en va de sa propre crédibilité. Alors il accepte.

Je trouve à nous loger assez près de l'école pour avoir moins de temps de déplacement. Une chambre pas terrible au second étage sans eau, ni évacuation. Il faut prendre l'eau au premier étage et vider dans la rigole dans la rue. Elle n'a pas été prévue pour un tel usage. Denise est enceinte de Christine, elle va être très courageuse et s'en accommodera. Nous sommes jeunes heureusement. Je prends la décision (en réalité cela fait longtemps que c'est décidé) de réussir du premier coup ou de partir, il ne me restera plus très long à faire sur mon engagement. À cette époque, avec le premier bac technique, le BEI et le CAP d'électromécanicien d'aéronautique, je peux trouver du travail dans une société de construction aéronautique où nous pourrions vivre mieux qu'étant maréchal des logis dans l'armée.

Il me faut aller chercher Denise et notre fille. Nouveau problème : pas de permission. Crahés ne veut pas. La même discussion recommence et, bien en rogne, je lui dis que de toute manière je vais y aller et qu'il peut tout de suite me radier du stage, car j'en ai marre d'avoir à obéir à des officiers qui ne nous respectent pas. J'ajoute que j'ai connu des officiers d'un tout autre calibre dans l'ALAT. Finalement, j'obtiens la permission et comme dit le lieutenant, j'ai un bon de saillie et je peux partir. Là, une colère violente me prend et je leur dis que je suis un homme et non un chien et que s'ils ne retirent pas cette réflexion je démissionne aussitôt et qu'on va tous avoir à s'expliquer devant une autorité supérieure. Remarque retirée, je peux partir mais je dois rentrer dormir au quartier avant 23 heures dernière limite le dimanche.

À peine descendus du train, il nous faut vite rejoindre la chambre où j'abandonne ma famille (car il va falloir faire une demande d'autorisation pour loger avec ma famille. Ce sont des vicieux comme je n'en verrai plus. Et ils font tout ça pour nous motiver car ils s'imaginent qu'on a besoin d'eux pour l'être). Je rejoins mon dortoir et comme je connais mes deux prédateurs je me cache sous le lit.

23 heures pile, les voilà tous deux qui arrivent. Ils contrôlent pour s'assurer que tous les lits sont occupés. Le mien est vide et le lieutenant qui dit :

– *Je vous l'avais dit qu'on ne pouvait pas lui faire confiance.*

Je sors alors et je dis, en m'adressant au commandant :

– *Contrairement à ce que pense le lieutenant, je ne sais pas pour lui, mais moi je mérite qu'on me fasse confiance et vous allez continuer à vous en apercevoir. Ce que j'espère, c'est devenir un officier responsable qui aura autre chose à faire que venir voir si un maréchal des logis est rentré. Ce n'est pas un travail de votre niveau et je veillerai à rester au mien et à laisser aux autres les tâches subalternes.*

Il y en a dans la chambre qui ne dorment pas, car beaucoup sont rentrés pour respecter eux aussi les 23 heures et j'entends des rires étouffés. Bien sûr, je ne suis pas seul à entendre et je vois les deux officiers partir écœurés d'avoir raté leur coup. À partir de là, ils vont prendre des pincettes avec moi, surtout qu'ils vont découvrir que j'aurai d'autres problèmes. Mais mon travail et les résultats vont toujours rester au taquet maximum et pour le standing des deux lascars, c'est tout bon. Donc ils vont un peu me lâcher.

La chambre est meublée : un lit de 90 cm, une vieille armoire, une table, deux chaises. La vie va être spartiate. Je ne rentrerai jamais avant 21 heures et repartirai à 7 h le matin (c'est qu'après les cours nous avons étude).

À mon arrivé, Denise a déjà fait dîner Elisabeth et l'a préparée pour la nuit. Mon arrivée coïncide avec sa mise au lit. Durant la semaine, je ne verrai ma fille que le temps de lui faire une bise. Moi je vais dîner très vite et me remettre au travail. Denise se couche et je me mets tête-bêche, livres et cahiers au sol, et je travaille éclairé par une lampe de poche, jusqu'à 1 heure et parfois plus. Il est arrivé, le calme de la nuit aidant, que je vois une souris se balader et moi je l'attends sans bouger, une chaussure à la main droite. Elle se méfie, mais finira par passer sous la chaussure et j'aurai sa peau. C'est que j'ai peur qu'elle s'en prenne à la petite. Il a fallu nous équiper un peu. Nous n'avons que le nécessaire pour les vacances et il va se passer un an comme ça ! Achat d'un chauffage à gaz, un feu pour la cuisine, assiettes, verres, couverts, etc. et aussi quelques vêtements. Tout cela fait que notre situation financière reste au plus bas et qu'il nous faut toujours compter au plus près. Denise saura le faire. Comment faire autrement ? Cette situation ne me réjouit pas et j'en ai honte. Un an à subir cette situation. Après cela devrait aller mieux, j'en suis persuadé. Au premier étage une autre chambre est louée au sous-lieutenant Postic. C'est un officier de réserve qui fait son service militaire à l'école. Il me voit faire, mais il ne peut pas m'aider bien qu'il soit enseignant. Quand pourrait-t-il le faire ? Je n'ai aucun temps de libre. Un jour, nous nous croisons à l'école et il me dit qu'il s'est un peu renseigné sur mon cas. Il ajoute qu'il a vu mes résultats actuels et il sait mon activité tous les soirs, très tard. Alors il me dit :

– *Vous forcez tellement que le résultat ne fait de doute pour personne. Continuez à vous cramponner et ça va marcher.*

Cela me fait du bien, car cela me vient de quelqu'un qui n'a rien à voir avec mon stage et qui est donc impartial.

Une nuit, un grand bruit dans la chambre nous réveille, le temps d'allumer et nous voyons le désastre : l'armoire s'est écroulée ! Elle n'était pas de première jeunesse. Quand madame Grémillon, la propriétaire, voit ça elle dit :

– *Elle n'était jamais tombée.*

– *Eh oui, je réponds, c'est la première fois mais c'est aussi la dernière fois !*

Elle est vieille cette armoire, mais je suppose que l'eau induite par la combustion du gaz dans notre appareil de chauffage a dû lui donner un sérieux coup de main pour tomber. Derrière, on va trouver beaucoup de moisissure sur le mur. Nos logeurs, âgés d'une soixantaine d'année, n'ont pas d'enfants. Lui est assureur et très sympa. Elle, va se prendre d'affection pour Denise et Élisabeth et ensuite Christine et va s'adoucir. Elle fait remettre en état pour nous une petite chambre au même étage. Il faut dire qu'avec l'arrivée de Christine, nos soucis vont augmenter. Je ne dirai pas grand-chose sur les cours. Rien ne ressemble plus à une école qu'une autre école au niveau des cours dispensés. Nous avons des professeurs de métier et de qualité, ainsi que des officiers de réserve accomplissant leurs obligations militaires qui professent pour nous. Tous ces professeurs ont beaucoup de respect pour nous. Eux comprennent très bien la qualité de nos efforts, avec tous nos problèmes externes au stage.

En plus des cours reçus dans la journée, le soir nous devenons surveillants d'études des jeunes enfants de troupe. Alors là, je me force au début car faire le pion, ça je n'aime pas du tout. J'ai tellement de mauvais souvenirs de cette corporation ! Très vite, je m'aperçois que je peux bien travailler en étude avec les jeunes, mais c'est très difficile en étude avec les copains. Il faut dire que certains ont besoin de décompresser surtout les jeunes célibataires qui n'ont aucun souci hors stage. Et donc ça chahute et ça rigole. Moi je vais attendre l'année prochaine pour me décontracter et cela va donner un très surprenant résultat que nous verrons plus tard.

Nous sommes deux par deux pour ces surveillances à assurer une semaine chacun. Mon copain est débordé dès le début par les jeunes qui le chahutent et il me demande si cela me gêne d'assurer la surveillance permanente. Pour moi c'est une aubaine, je ne vais plus perdre de temps, c'est parfait. Il faut dire qu'à ma première étude, j'ai parlé aux jeunes et leur ai expliqué ce que je faisais là. Je n'étais pas là pour les embêter, mais il n'était pas question qu'eux m'embêtent. Pour moi c'est du sérieux. Ils avaient besoin qu'on leur parle. Je leur précise que je connais déjà tous leurs petits trucs pour pourrir la vie du surveillant, que j'en connaissais bien plus qu'eux et que je pourrais leur en apprendre, mais pour ça il fallait me laisser tranquille. Je vois bien qu'ils ont des difficultés avec les maths. Alors nous allons nous arranger (aujourd'hui on parlerait d'un *deal* entre nous). Je prends leurs devoirs et je les fais en vitesse. Cela me fait du bien et je ne perds pas mon temps sur ce coup. Une fois prêt, l'un d'eux assure le *tuss* à la porte pour prévenir d'une visite inattendue et je leur écris le devoir au tableau rapidement et ils copient en même temps. Arrivé à la fin, je peux déjà effacer. Ils savent qu'ils doivent quand même un peu changer et introduire une petite erreur par ci ou par là. À partir de ce moment, ils vont s'occuper et moi je vais travailler dans une tranquillité parfaite. C'est tout bénéfique et j'avance bien.

Le commandant nous suspecte et nous accuse de saboter les devoirs. Pourtant, il faut que je précise que sur 56 élèves présents au stage, 52 vont réussir le concours et intégrer une école d'officiers et donc être nommés du premier coup. Donc devoirs sabotés, c'est vite dit. Et pourtant, l'honnêteté m'oblige à dire que c'est vrai. (Aujourd'hui je le dis, mais pas à ce moment-là au Mans). C'est un peu compliqué et il convient d'expliquer le pourquoi de cette affaire.

Notre administration centrale à Paris, soucieuse d'obtenir de bons résultats et d'aider les candidats, a décidé de faire suivre à tous les postulants au concours une préparation par correspondance dispensée par l'école d'administration de Montpellier. Seulement voilà, si c'est très bien vu pour les candidats restés dans leurs unités, pour nous c'est très mal venu, parce que nous avons une vraie scolarité à l'école du Mans, avec tous les contrôles inhérents à ces cours et que cette préparation de Montpellier vient faire double emploi et, ce qui est encore pire, le programme est décalé par rapport au notre. De plus, il y a devoirs d'un côté et de l'autre simultanément.

Voilà un problème que personne n'a réglé et surtout pas notre commandant. Nos camarades de Strasbourg n'ont pas ce problème et en plus, ils peuvent se présenter à deux concours et nous à un seul. Comme quoi la justice et la bonne organisation ne sont pas encore de ce monde. Il faut faire avec ce manque d'équité et de logique. Alors OUI, il y a sabotage ! mais seulement contre Montpellier. J'ai déjà avoué faire certains devoirs pour mes jeunes en surveillance, eh bien ici nous allons faire pareil. Gauthier et moi, nous chargeons à tour de rôle de faire les devoirs de maths et ce qui est scientifique au tableau pour le profit des copains. Nous indiquons au passage, en certains endroits, les erreurs de calcul ou de raisonnement qui peuvent être introduites pour qu'on ne nous accuse pas de pomper (ce que nous faisons justement). Il serait anormal bien sûr que nous ayant tous le compteur bloqué à 20, 15, 10 ou zéro. Mais voilà il en est parmi les plus faibles qui se laissent aller à faire remonter parfois leur moyenne (pour ne pas se faire allumer par Crahés). Les profs ne sont pas idiots et comprennent vite qu'il y a un problème quand un gars tire un 20 sur un devoir difficile et se prend un 5 sur un facile. Il en est qui alternent trop le bon et le mauvais à un mois d'intervalle et Gauthier et moi nous ne pouvons pas contrôler tous les devoirs. Au bout du compte, les devoirs reviennent de Montpellier avec chacun l'inscription : *un air de famille*. Eh alors ! Qui peut nous dire si ceux qui sont passés ici avant nous n'ont pas fait la même chose ? Crahés est furieux. Pour mon compte, je me dis que si j'étais à sa place il y a longtemps que j'aurais écrit à l'administration centrale pour expliquer le problème et proposer une solution (rien à craindre, vu le taux de réussite qu'on ne peut attribuer qu'aux cours reçus sur place).

Je dois préciser que ce que nous faisons avec Gauthier, d'autres le font pour d'autres matières et comme cela n'a pas la précision de ce qui est scientifique, cela nous aide quand même à ne pas tous rechercher les mêmes documents. Donc l'air de famille est partout. Sommes-nous vraiment coupables ou est-ce Crahés qui ne fait pas ce qu'il faudrait ? Moi j'ai ma conviction. Les quatre qui ont raté le concours vont le réussir l'année suivante, donc je ne m'avance pas trop en affirmant que nous étions sérieux malgré ces tours de passe-passe.

Je vais en terminer en donnant un exemple de ce que nous fait faire Crahés pour enlever l'air de famille.

Géographie pour Montpellier : nous devons faire une étude et présenter un fleuve. Et le *Cracra* décide que chacun en prendra un et il va contrôler que personne n'est en double (quel vicieux tout de même !). Pas facile d'étudier 56 fleuves en France. Le prof a dû rigoler à Montpellier, sauf que... Moi j'ai pris une rivière et basta ! Mais le camarade Molina (surnommé le *Bison des Amériques* car il a fait un stage pilote aux USA juste à la charnière de fin de la guerre et a réintégré la France sans rien puisqu'on n'en avait plus besoin. Quel manque de pot quand même !) me parle du devoir car il ne sait pas quoi faire. Au départ, pour rigoler, je lui dis l'Algérie c'est la France tu prends un fleuve là-bas. Oui mais lequel et aucune documentation disponible. Alors, je pense aux égouts de Tiaret et je lui dis : *Tu prends l'oued Merda* et je vais te donner quelques informations : noms de villages, douars, collines, etc. J'invente presque tout, sauf que je pense à la Mina et je lui donne des choses vraies quand même. Seulement voilà, il est bon en français notre bison et il brode tellement sur son oued Merda qu'il tire la meilleure note des 56 clampins du stage. Alors, la rigolade générale a dû se faire entendre au moins jusqu'à Montpellier. Nous ne saurons jamais si le prof a compris et a bien rigolé ou s'il s'est fait avoir et a surtout tenu compte de la présentation. En tous cas, s'il a fait preuve de curiosité et qu'il s'est mis à chercher, il y est encore. Avec *Bison* on en reparlera encore très longtemps.

Souvent *Cracra* vient nous haranguer. Une fois c'est pour les fautes d'orthographe de certains (dont on se demande s'ils font exprès ou pas, parce qu'une centaine sur quatre pages ce n'est quand

même pas mal), une autre fois pour les devoirs négligés et pour bien d'autres raisons. Un beau jour, il nous explique qu'il nous faut un plan pour réussir dans la vie. Comment lui expliquer (le comprendrait-il et y croirait-il ? J'en doute) que je ne l'ai pas attendu et que le mien est très clair (ainsi que l'était celui que j'ai imaginé en 5^{ème} à Lamoricière) : pour moi c'est réussir du premier coup, c'est ce que je souhaite bien sûr, ou dégager dans le civil le plus vite possible. Il me semble que le choix fait à 11 ou 12 ans pour me libérer d'études dont je ne voulais pas et basculer vers celles dont je rêvais a été fait suivant un bon plan. Donc le second fonctionnera, dans un sens ou dans l'autre. Un jour, il va se demander pourquoi nous avons accolé à l'insigne de promo que nous venons de dessiner un petit tambour. Il ne voyait pas. Alors il a fallu lui dire *rataplan-plan-plan*. Lui et son adjoint ont été très vexés ce jour-là. Nous nous étions quand même bien moqués d'eux et ils ne l'avaient pas volé. Il faut remarquer que je ne cite pas beaucoup le lieutenant. Je me demande encore s'il servait à quelque chose lui. Il est décédé l'année d'après je ne sais trop comment ou de quoi (en réalité, je le sais).

La vie continue et mes chaussures s'usent en aller-retours de notre habitation à l'école. Je n'en ai qu'une paire. Toutes nos affaires sont bloquées au Maroc. Leur usure va être un peu freinée quand Madame Grémillon va me prêter sa vieille bécane qui va m'être très utile et me faire gagner du temps. C'est comme ça qu'un jour de pluie, mais avec du soleil, je fonce vers l'école. Bref coup d'œil vers l'entrée que je perçois à contre-jour et croyant la barrière ouverte je ne freine pas et la percute à son extrémité libre et je passe sans dommage, sauvé par sa flexibilité, à la grande surprise du soldat chargé de sa manœuvre, à la mienne et à celle des copains qui ont vu la scène d'un peu plus loin.

Voilà pour l'anecdote, mais pour l'histoire des chaussures ce n'est pas fini. Le lieutenant me prévient que je dois en changer, je suis d'accord. Mais comment ? L'école n'est pas en mesure de m'en fournir. Me voilà devant le commandant en présence du lieutenant. Je me fais engueuler un bon moment et j'attends que l'orage passe. Quand je sens qu'il a terminé, je dis qu'on va peut-être commencer à parler utilement car ils ne connaissent rien de ma situation. Où trouver des chaussures ? À l'école, impossible. Dans le commerce ? Elles ne seront pas réglementaires et je ne peux pas les faire acheter par ma femme sans même les essayer. Les horaires qui me sont imposés sont tels que lorsque je sors d'ici tout est fermé et le dimanche aussi. J'explique que toutes mes affaires sont bloquées au Maroc.

Quand je me suis présenté à la DCMAT en fin de permission, on m'avait accordé une rallonge pour que je puisse ensuite rejoindre l'école. Il n'était pas question de faire le voyage vers le Maroc, vu que les relations diplomatiques étaient rompues. La logique de la DCMAT était que je rejoigne l'école où on pourrait me fournir un nouveau paquetage. Oui, mais voilà, ici on ne peut pas ou ne veut pas.

Par ailleurs, je dis au commandant que maintenant j'ai besoin de lui pour récupérer mon mobilier, vu que le déménageur ne daigne pas répondre à mes courriers. Il a mes affaires et les 90% du prix du transport lui ont été payés au départ en juillet 1958, conformément à la législation, et nous sommes en mars ou avril 1959. Je leur dis bien que si mon mobilier était arrivé en temps voulu, j'aurais pu obtenir un appartement qui m'aurait coûté moins cher que ma chambre meublée et que cela m'aurait épargné beaucoup de soucis dont celui pour lequel nous sommes là ce jour.

Là je suis content car le commandant va enfin se comporter en chef responsable. Il restera lui aussi sans nouvelle du transporteur. Alors, il fera appel au consulat de France au Maroc pour obtenir son intervention. Cette fois, le déménageur va devoir obtempérer, car il risque d'être mis à l'index par l'intendance et adieu à son affaire. C'est comme ça que notre mobilier va arriver au Mans le

28 juillet 1959, un an jour pour jour après notre départ. Alors que nous sommes pratiquement sur le départ du Mans. Succès ou pas ?

Dans l'immédiat, il ne nous sert à rien, on ne peut même pas y accéder. Je vais être autorisé à sortir un après-midi et pourrai acheter une paire de chaussures aussi ressemblantes que possible à celles réglementaires. Il aurait été plus simple et moins coûteux, tout en respectant les règlements, de m'envoyer à l'intendance comme cela se fait normalement. Il ne faut pas trop en demander ici et leur logique...

Quand l'affaire des chaussures s'est déclenchée, le départ n'était pas encore en vue et il s'est passé bien d'autres choses.

Pour parfaire notre éducation, le commandant décide de nous amener en visite au Mont Saint-Michel. C'est une bonne chose, mais il insiste pour nous faire manger l'omelette de la mère Poulard et il faut la payer avant le départ. Le prix de l'omelette pour moi coûte le prix de notre alimentation d'une semaine, alors je ne tiens pas du tout à y aller. Les copains ne comprennent pas, vu qu'ils n'ont pas mes problèmes et qu'ils les ignorent. Pourtant il y en a un, Michel Cessac (celui qui balance une centaine de fautes dans ses quatre pages de dissertation) qui a compris. Il va me proposer de payer à ma place. Il est marié et tous deux travaillent, alors il peut le faire. Je le remercie et je lui dis que je vais me débrouiller et que maintenant ce sera plus facile pour moi de savoir que quelqu'un est susceptible de me venir en aide. Denise et moi, ferons en sorte de ne jamais avoir recours à Michel, mais psychologiquement cela nous a fait beaucoup de bien. Il faut savoir que chaque jour, je vais au mess prendre deux repas dans un service en aluminium prévu à cet effet et nous avons ce qu'il nous faut pour la journée. Cela ne nous coûte pas trop et Denise ne peut pas cuisiner en dehors du petit déjeuner. Par la suite, elle le pourra quand nous aurons la seconde pièce.

Il y aura un autre voyage, à Tulle, pour visiter l'autre école technique des Enfants de Troupe. Elle est constituée de deux cantonnements différents. C'est comme ça que plus tard certains me prendront pour un AET (que je ne suis pas), car j'avais le même langage.

Quelque temps plus tard, nous aurons la visite de Guy Robin et de sa femme Jacqueline. Il a fait une partie de son service militaire comme brigadier sous mes ordres à Fès. Au moment où j'écris, il y a plus de 50 ans et notre amitié perdure. Alors, quand j'entends parler de malaise entre les engagés et les appelés, cela me fait sourire car ce n'est pas toujours vrai. Guy travaille à la SNCASE, une société de fabrication aéronautique à Nantes. Moi, mon concours approche et si j'ai bon espoir, rien n'est gagné d'avance. Alors mon plan B est mis au point. Guy n'aura aucun problème pour m'obtenir un emploi dans sa société (son père y travaille aussi). Comme il me dit, avec mes diplômes je lui passerai devant très vite. Pour le logement, aucun problème il me trouvera ce qu'il faut le moment venu. Voilà un problème réglé et ça me libère beaucoup pour la préparation finale du concours.

C'est à ce moment-là que Crahés décide que tous ceux qui arrivent en fin de contrat, avant d'être nommés aspirant doivent rengager pour le maximum permis. Ça part d'un bon sentiment car si on ne le fait pas, on perd une prime de rengagement. Moi je dis que j'ai le temps (presque un an et demi) alors pas de précipitation. Il n'est pas d'accord et moi non plus. Et la dispute recommence. Il a été gâté avec un loustic comme moi (et inversement). Nouvel affrontement : je lui explique qu'il nous a recommandé d'avoir toujours un plan et justement j'en ai un ! Réussir ou partir. Ce n'est pas trop compliqué à comprendre il me semble. Alors pour l'instant, stand-by. J'attends le résultat et s'il y a échec, je finirai l'année de contrat qui me reste et *ciao*. Civil. Je peux me permettre d'attendre. Je sais qu'en cas d'échec, je n'aurai aucune perspective intéressante. Alors, je

ne vais sûrement pas me rajouter moi-même des problèmes. Il y en a d'autres qui s'en chargent déjà. Bien sûr j'ai la possibilité de retenter le concours l'année suivante, mais je l'ai dit le mot échec n'existe pas. S'il me tombe dessus je vais voir ailleurs.

Il finit quand même par comprendre mon raisonnement et il va faire une chose ahurissante. Il va se débrouiller pour avoir connaissance des résultats de l'écrit pour moi seulement ! Quel acharnement quand même ! Un vrai Breton, il n'y a pas de doute. Et un Pied-Noir en face. Pourquoi tant d'acharnement avec moi ? Je ne le saurai pas. Toujours est-il qu'un matin, me voilà convoqué à nouveau. Ma demande d'engagement est posée bien en vue sur son bureau, tournée vers moi, un stylo à côté. Il me fait asseoir et me dit de signer. Il est têtu hein ! Je dis non c'est trop tôt. Et là, la nouvelle me tombe sur la tête. Vous pouvez signer. Vous avez plus de 2 000 points à l'écrit, et l'an dernier le dernier qui a été pris n'avait pas 1 500 points écrit-oral compris. Alors c'est fini, c'est gagné. Et moi je dis oui 2 000 points, mais c'est un concours et je peux être dernier même avec 2 000 points. Il me répond alors que je pourrais me passer de l'oral, que les jeux sont faits, mais que l'oral est obligatoire bien sûr et que les points que je vais prendre à l'oral ne vont me servir à rien. Tout ça avec un air rigolard que je ne lui connais pas, l'air de celui qui sait, devant un bonhomme incrédule et qui n'a qu'une envie, celle de détailler le plus vite possible pour le dire à sa femme. J'ai quand même la trouille de signer. Je lui explique que j'ai une place réservée (c'est tout comme) à la SNCASE à Nantes.

– *Signez, c'est un ordre.*

– *Je signe mon commandant, mais s'il y a le moindre pépin j'aurai votre peau. Je ne veux pas perdre ma famille à cause de votre empressement à me faire signer.*

– *Allez signez, il n'y a aucun risque pour personne.*

Je reçois l'ordre formel de faire le silence total sur l'affaire. Seule ma femme peut le savoir et il m'accorde une demi-heure pour aller le lui dire. Mes copains ne le sauront pas avant au moins 30 ans.

Un soir en rentrant, je rencontre madame Grémillon. Denise est avec elle. Nous conversons un instant et tout à coup elle pose une liasse de billets sur la table et me dit tout de go :

– *Voilà 100 000 francs, Quand le vieux arrivera tout à l'heure, vous les lui donnerez et vous lui direz que vous lui achetez sa voiture.*

Elle est bien bonne celle-là !

Quelque temps avant, elle m'avait demandé si je pouvais lui faire quelques travaux de peinture : portail d'entrée, portes des garages etc. Après la dernière entrevue avec le commandant, la décontraction m'était venue, j'avais du temps de libre et donc j'ai fait ce travail sans plus de souci. Ce soir-là elle m'avait demandé ce qu'elle me devait pour ce travail. Je lui avais répondu rien, je ne l'ai pas fait pour de l'argent mais plutôt pour la remercier de sa gentillesse pour Denise. Elle décide qu'elle me devait de l'argent et que ce serait 20 000 francs et que par conséquent je lui en devrais 80 000, mais qu'il n'y avait aucune urgence. Elle savait très bien qu'on ne pouvait les lui rendre que mensuellement et pas beaucoup à chaque fois. En réalité elle s'en foutait complètement car elle ne manquait pas d'argent et ce qu'elle voulait c'était changer de voiture pour une 2 cv Citroën neuve.

Donc nous avons attendu et lorsque Monsieur Grémillon est rentré je lui ai lancé :

– *Voilà 100 000 francs pour la 202, je vous l'achète, mais à la condition que vous me l'assuriez, parce que je ne peux pas sortir pour m'en occuper.*

Comme il était assureur, c'est lui que j'aurais été voir bien sûr. Il est très surpris, mais comme

elle le tarabustait depuis pas mal de temps il se laisse faire. Il n'a à mon avis pas été dupe, mais il n'en a rien laissé paraître.

Et nous voilà motorisés. Tout compte fait, cela tombe bien pour nous car nous n'aurions pas pu le faire et avec les deux petites, c'est bien plus facile pour nos déplacements. Le premier plein partiel, nous en avons mis pour 5 francs pas plus, mais nous devons en avoir au moins pour 20 litres (la mémoire est un peu défaillante sur les prix de l'époque). La première sortie, nous ne savions même pas où aller. Alors nous avons roulé un peu, plus pour se rassurer et pour finir par comprendre que nous avions une voiture. C'est tellement irréaliste. Nous n'avions jamais eu l'idée d'évoquer un sujet pareil. Que de changements en un an. La voiture est sortie en 1958 de l'usine, mais on construisait solide et nous aurons satisfaction avec elle. Jamais de vidange, je rajoutais un peu d'huile de temps en temps et c'est tout.

L'oral approche. Bientôt nous quitterons Le Mans. Pour nous il s'agit de tourner le dos à une année terrible, difficile oh combien ! Nous ne pourrons pas l'oublier, c'est une chose impossible. La dernière surprise, c'est Madame Gremillon qui s'en charge. Elle s'est tellement attachée à Denise et aux deux petites qu'elle me fait une proposition invraisemblable, pas drôle du tout. Elle me promet de nous rendre légataires de tous leurs biens (et il est vrai qu'ils en ont beaucoup) si je laissais ma famille au Mans chez eux. Là-dessus je vais lui répondre que ma famille n'est pas à vendre ! Je ne vais pas partir et la laisser là. Ce n'est pas possible, un truc comme ça, ça ne se discute même pas ! Je n'en suis toujours pas revenu d'une pareille proposition. Ça paraissait naturel pour elle. J'aurais pu éventuellement la laisser quelque temps, le temps de trouver à se loger, même pour ça ce n'est pas possible. Comment une idée pareille a pu germer dans sa tête ? Avant notre départ, j'ai demandé à voir le commandant. Je voulais lui présenter des excuses car j'ai parfois été très loin et même trop. Je souhaitais lui expliquer les raisons de tous ces soucis, mais je n'ai pas pu le faire. Il a compris tout de suite ce que j'étais venu faire. Il m'a serré la main en me disant :

– Billegas, je sais que parmi vous il y aura de bons officiers. Ce dont je suis sûr c'est que vous en serez un, solide, et que je serais heureux si le hasard de la vie nous réunissait dans le travail. Avec vous comme adjoint je n'aurais plus aucun souci.

Je suis très ému en le quittant, malgré tous les accrochages que nous avons eus. Je pense qu'il était fait pour autre chose que de s'occuper de stagiaires. Par contre, je n'ai pas été saluer le lieutenant, car c'est lui qui aurait dû servir de rempart entre nous. Il était officier depuis peu et aurait dû comprendre ça. J'ai appris un an ou deux après son décès suite je crois à un accident. Je n'en dirai pas plus par respect pour un mort.

Nous voilà à Paris chez ma mère. Je prépare mon oral. J'ai dû me dégonfler comme une baudruche crevée. Je travaille dans la décontraction la plus totale, devant la télé ou la radio, les carottes sont cuites. Je n'attends même plus le résultat tandis que les jours passent pour intégrer l'école de Fontainebleau. 450 candidats, 3^{ème} à l'écrit et 5^{ème} au total. Peu de candidats auront passé un oral dans une telle décontraction (je dois être le seul à connaître mes points de l'écrit). Que pouvait-il m'arriver ? Sauf à faire mieux que 5^{ème}, mais quel intérêt ?

C'est comme ça que... Nous verrons en temps voulu.

Il me faut quand même évoquer un peu cet oral. Il a lieu à Versailles à l'école du Génie (là où Marcel a fait son appli) qui se trouve dans la rue qui monte du lac des Suisses jusqu'au Château, pas loin de la salle du Jeu de Paume où s'est prêté le fameux Serment : *Nous sommes ici par la volonté du peuple et nous n'en sortirons que par la force des baïonnettes*, signé Mirabeau.

Mon examinateur de français est un commandant qui me fait lire un texte sur Alexandre le Grand. Je fais une liaison mal-t'à propos, il me fait recommencer et je rebelote. Il me dit alors que j'en ai pour les *liaisons dangereuses* film qui passe en salle à ce moment. Il me demande si je l'ai vu. Je lui réponds négativement car avec ma préparation du concours je n'ai pas le temps de me disperser. Il me fait promettre de le voir, je n'ai pas encore réussi à le faire, c'est trop intello pour moi. Il me demande alors ce que je sais sur Alexandre le Grand et je dis : *rien*. Il voudrait savoir si j'ai une idée sur la manière dont il s'est défait du nœud gordien. Je lui réponds que non, je suis navré mais que si je ne le sais pas, je sais ce que moi je ferais. Il me demande alors de le lui dire. Je dis donc que j'aurais pris mon sabre et un grand coup dessus et affaire réglée. Il en rigole et il me dit : *bravo* c'est justement ce qu'il a fait et il ajoute que je dois avoir le même caractère à ne pas me laisser faire pour des bricoles. Je lui confirme. Il me demande à quel âge il est mort et là encore je n'en sais rien. Je ne sais pas grand-chose et je m'inquiète un peu quand même, il va me prendre pour un vrai bourricot. Il me précise qu'il est mort au même âge (33 ans) qu'un grand homme et je réfléchis à haute voix sur les 33 ans. J'ai pensé le Christ et aussi à Marcel Cerdan, mais je n'ose pas le lui dire trop fort, je dis Napoléon et je vais continuer, mais il m'arrête et me dit qu'il est un admirateur de l'Empereur. Je lui dis que moi aussi, et nous voilà partis sur ce sujet. Là je suis sauvé, car j'ai beaucoup travaillé sur ce sujet et très vite, l'interrogation devient une conversation entre deux passionnés.

Il s'aperçoit que j'en connais un rayon et il est content. Finalement, il va falloir se quitter parce que si moi j'ai le temps, lui a encore des gars à passer au grill. Je le quitte en l'entendant me dire que c'est tout bon, pas de souci. En maths, l'examineur m'arrête en cours de route en disant inutile de perdre notre temps, j'ai compris. Malgré ma décontraction de ces derniers temps tout va bien et je vais attendre dans le calme d'entrer à Fontainebleau, ma prochaine étape.



1959 – Fontainebleau

L'ESAM (École Supérieure d'Application du Matériel) nous accueille pour une nouvelle année d'étude (1959/1960).

Nos affaires sont enfin arrivées du Maroc mais mises en garde-meubles, nous ne pouvons pas y accéder. Il faudra attendre une affectation véritable. En attendant, me voilà nommé aspirant, premier grade des officiers avec le salaire d'un maréchal des logis-major. J'ai donc sauté deux grades pour la solde et surtout, tous les crédits contractés au Mans sont remboursés. Seule reste à payer la voiture, mais nous savons que toute latitude nous est laissée en fonction de nos moyens, ce n'est plus un souci. Nous trouvons à nous loger à Samoie-sur-Seine, à 7 kilomètres environ de Fontainebleau. Jean-pierre Yvars m'a expédié mon vélo, je suis très content de le revoir et je vais en avoir bien besoin.

Nous sommes accueillis au quartier des Héronnières dans un amphithéâtre où un colonel nous parle de ce que va être notre séjour à l'école et son but. Je retiens qu'il nous promet que l'on va nous donner un vernis d'officier. En gros, nous sommes trop idiots pour apprendre en profondeur et donc on va se contenter de nous donner un vernis sur un tas de sujets. Très sympa comme entrée en matière.

La réalité, c'est le temps qui manquera et aussi qu'on voudrait nous faire tout ingurgiter dans une durée vraiment trop limitée. Mais bon, nous n'avons pas non plus envie de nous éterniser ici. Par rapport aux officiers formés directement à partir du civil suite à un concours, nous avons l'expérience de la vie militaire et du métier. Je me promets donc que ce vernis me suffira avec une seule couche et qu'il ne faudra pas compter sur moi pour que j'aie en profondeur, je verrai ça par la suite dans le travail quotidien en unité. Je vais être un véritable dilettante (comme disent les italiens pour qualifier les coureurs amateurs), j'ai assez donné au Mans. Denise va me houspiller parce que je ne fais plus rien. J'ai travaillé comme une brute pendant un an, alors je n'en ai plus envie (si cela était nécessaire je le ferais bien sûr). C'est surtout que je sais que les carottes sont cuites. Pourquoi s'en faire ? En septembre ou en octobre prochain, nous serons sous-lieutenant et il nous restera seulement à faire notre appli de spécialité.

Donc je vais mettre au point un nouveau plan (c'est une habitude chez moi, il va falloir que ça s'arrête un jour).

Je vais imaginer une technique de travail me permettant d'en faire le moins possible, tout en assurant le coup. Quand je suis en cours, je suis coincé et je ne peux être ailleurs. Donc je vais porter une attention maximum et prendre des notes. Dès que j'ai un instant de libre, je me relis et je souligne ce qui me paraît important. Je fais ensuite le résumé de ce résumé que je recopie sur un cahier (un par matière, comme au collège) et je souligne encore ce qui me paraît le plus important de ce qui n'avait paru important. Vous suivez ?

Comme ça, les veilles de test je n'aurai plus qu'à relire et mémoriser temporairement, ce qui est souligné surtout. En fait, je vais comme qui dirait prendre des photos de type polaroid. Une fois en test et le sujet en main, je vais ouvrir dans ma mémoire la bonne page et restituer ma photo en brochant un peu autour. Ainsi, une fois ma copie rendue, tout ou presque aura disparu de ma tête, une photo sans négatif quoi. Le tout en priant (bien que je ne sache plus le faire) pour ne pas être interrogé sur ce que j'ai écrit, car on pourrait croire que j'ai copié sur quelque chose ou quelqu'un. Personne n'aura l'idée de me questionner, alors roulez bolide.

Tout cela ressemble beaucoup à ma méthode en 8^{ème} et 7^{ème} avec madame Bordes pour mes ré-

citations : aussitôt débitées, aussitôt oubliées ! Je précise que si j'ai pu faire ça, c'est parce que l'examen final compte pour très peu, par rapport aux notes obtenues tout au long de l'année. Sinon j'aurais été obligé de travailler normalement. Quand je pense que Denise peut à tout moment débiter un tas de textes ou récitations, etc. Je n'ai jamais pu et je ne peux toujours pas et je reste très admiratif quand je l'écoute. Pourtant, et cette bizarrerie est très étonnante, si je lis quelque chose qui a rapport avec le cyclisme, alors ça s'inscrit aussitôt et définitivement sur mon disque dur : textes et photos. Je suis incapable d'expliquer ce phénomène.

Je vais passer directement à la fin de l'année et je reviendrai ensuite. Pourquoi faire comme ça ? simplement parce que cette méthode de travail va porter de gros fruits. On nous avait annoncé au départ que nous retrouverions automatiquement nos spécialités d'origine, ceux en possession du brevet supérieur ayant la priorité. Moi je n'ai que le brevet élémentaire, n'ayant pas eu le temps et l'ancienneté pour passer l'étape suivante. Oui oui mais... mais voilà, au dernier moment, on nous annonce, alors que nous sommes réunis dans l'amphi, prêts à quitter l'école, que les spécialités seront données en fonction du classement final de sortie. Il y en a qui font triste mine, s'étant laissés aller complètement. Et là ! surprise maousse-costaud avec ma méthode de dilettante je termine premier de la promo. Et oui, major de promo. Qu'est-ce que cela aurait donné si j'avais bossé comme au Mans ? Je ne pouvais pas finir avant le premier hein, alors j'ai bien fait de me reposer. Et Denise de me dire :

– *Tu n'as pas honte quand même ?*

Non non, je n'ai pas honte. Un plan c'est un plan, c'est tout. La vie c'est comme ça ! Donc j'ai le choix et je vais retrouver mes avions et mes hélicoptères, j'avais tellement peur de ne plus les revoir. Je vais pouvoir partir à Bourges pour la spécialité.

Mais patience, il faut revenir sur ce qu'a été cette année.

Mon vélo reprend du service. Bien sûr, il ira moins vite et ne sera plus entouré par d'autres cyclistes. Plus de compétitions ni de grandes balades. Il va me permettre de faire des économies, car je n'aurai pas besoin d'utiliser la voiture. En plus, je revis de l'avoir avec moi. C'est qu'il m'a toujours aidé dans la vie. Quelle passion ! Très souvent avec Mathieu, *Nounours* pour les copains, nous ferons route ensemble car il habite le même village que moi. Seulement son scooter est poussif et ne dépasse guère le 55 à 60 km/h et moi une fois calé derrière je lui crie :

– *Plus vite Nounours, plus vite.*

On en rigole après bien sûr. Heureusement pour moi qu'il n'allait pas plus vite, mais ça je ne le lui dis pas. Les autres sont étonnés. Je leur explique qu'il faut que je parte tout de suite derrière lui, car je ne pourrais pas sauter dans la roue à ces vitesses-là et que par contre une fois bien calé derrière, mon effort à fournir peut être diminué jusqu'à 30%, ce qui est énorme.

À l'entrée à Fontainebleau, nous sommes nombreux en provenance du Mans. Bien sûr, plusieurs de nos copains ayant réussi sont partis vers d'autres services que le Matériel, en fonction de leur choix ou par obligation en fonction de leurs points obtenus au concours. Nous sommes 56 (c'est curieux comme coïncidence). D'autres arrivent de Strasbourg où ils ont reçu, eux aussi, une préparation. Je remarque très vite qu'ils ne sont pas meilleurs que nous (comme quoi nous avions nos chances pour réussir leur concours, si seulement nous en avions eu le droit).

Dès notre arrivée, nous apprenons que Bourgasser est nommé adjudant-chef. Cela n'a plus d'importance, il est aspirant mais sera payé à son nouveau grade pendant un an. Nous allons lui demander de porter ses galons une journée, ce qu'il fera. C'est un bon copain et un après-midi, avant la reprise des cours, il me fait lire un article du règlement militaire (je me demande bien

où il a pu aller chercher ce bouquin), concernant le commandement d'un peloton d'exécution. Très amusant comme lecture. En fait ça ne l'est pas du tout, sauf que... Le capitaine Boulbin que nous apprécions beaucoup et nous savons que c'est réciproque car c'est un excellent officier, débute son cours en nous tenant des propos concernant l'état d'esprit que nous devrions tous avoir, en allant travailler. Il faudrait être joyeux, siffloter etc. Et moi ayant en tête ma lecture du peloton d'exécution, je souris. Il me voit sourire et me demande pourquoi. Il a cru voir une moquerie de ma part (que je n'aurais jamais eu pour lui, mais il ne le sait pas). Je lui explique que ce n'est pas toujours facile d'être joyeux suivant la mission reçue et je lui fais part de ma lecture. Il ne me croit pas tout à fait et comme il bégaie lorsqu'il est ému, et c'est le cas, il me dit (il essaye de me dire) que si c'est une échacha...échacha... une échacha...une échappatoire que vous avez trouvée, c'est bien trouvé. Pendant ce temps-là, le camarade Michel Chamois, qui est juste derrière moi, se met à chanter mais pas trop fort *tcha tcha tcha* (ah ! couillon va !). Malgré moi, je rigole et le capitaine, qui n'a pas entendu Chamois, est alors persuadé que je me moque et il me vire de la classe. C'est un brave homme, ni méchant ni rancunier, cela n'ira pas plus loin pour lui.

Mais me voilà dehors et je vois approcher le capitaine Cajat, le responsable de notre promo. Sûr que mon compte est bon sur ce coup-là. Je me mets à bricoler sur mon vélo. Le voilà qui s'approche intéressé et qui me demande ce qui m'arrive. Je lui fournis une vague explication technique bidon sur le vélo et il s'en va compatissant, sans s'apercevoir que je devrais être en cours. Je m'en tire bien, car le capitaine Boulbin en sortant vient me dire qu'il ne m'en veut pas. Bien sûr il ne dira rien de tout cela. Je ne saurai pas si quelqu'un de la classe lui a expliqué ce qui s'est passé en réalité. J'étais peiné vis à vis de lui, mais comment lui expliquer le *tcha tcha tcha* de Michel qui lui se foutait (gentiment) du capitaine à ce moment-là ?

Toujours concernant le travail, nous devons faire une marche en forêt de Fontainebleau. On nous lâche dans la nature avec une carte, les coordonnées des points à atteindre et une boussole. C'est comme ça qu'ayant pointé tous les points de passage sur la carte, je m'aperçois que l'arrivée est à peine à 500 m de nous. En fait on va nous faire tourner en rond. Nous ne nous serions rendu compte de rien si je n'avais pas posé tous les passages sur la carte. En allant d'un point à l'autre, nous aurions tourné en rond. Il aurait mieux valu disposer une enveloppe à chaque point pour nous donner les coordonnées du suivant. Nous décidons qu'on s'est foutu de nous (le vernis est toujours dans nos têtes) et nous irons directement à l'arrivée pour l'heure prévue (en fonction du temps de parcours présumé). Il se met à pleuvoir mais nous sommes équipés et pour passer le temps tout en s'abritant un peu, nous voilà à la chasse aux escargots. Ils sont gros dans le coin et nous arrivons de notre marche exténuante les poches de treillis pleines d'escargots et tous dans un état de forme excellent.

Nous avons un capitaine instructeur de la Coloniale qui nous avait pris pour des ânes. Eh oui des mecs du *matoche* ! Mais il est mal tombé, nous n'étions pas des bleus. Il a vite compris ce qui s'était passé et le prochain coup il lui faudra être plus astucieux. De retour à Samoï, à vélo bien sûr, je m'arrête chez notre médecin car je sais que Denise devait y emmener les petites. Là, le brave docteur Huyn (sans garantie pour l'orthographe), un Indochinois, me regarde intrigué par mon allure. Je lui montre mes escargots. Il me demande si je les aime et je réponds non, j'ai fait comme les copains pour passer le temps. Il nous invite à faire un tour dans son jardin et il me montre une caisse grillagée pleine d'escargots. J'en profite pour me délester des miens. Cela lui fait plaisir. De retour à son cabinet, il me tend un paquet. Je lui demande de quoi il s'agit et il me dit que ce sont des poissons qu'on lui a donné en paiement d'une consultation. Et voilà un échange imprévu vite fait bien fait.

Gauthier, qui lui aussi habitait le village, a un jour remarqué que j'avais un bout de terrain. Oh un tout petit bout : un demi-are tout juste. Il a décrété que je pouvais y cultiver des tomates. Il m'a expliqué ce qu'il fallait faire et nous sommes partis en forêt chercher de la terre de bruyère qui est, paraît-il, la mieux indiquée pour cette culture. J'ai donc procédé à la plantation. Jamais pieds de tomates n'auront été aussi surveillés. Et ça a marché. J'ignorais que j'avais des talents d'agriculteur (surtout si on le dit vite). C'était la première fois et j'ai vite compris que la nature avait besoin de graines, de terre et d'eau, mais pas tellement de moi. Elle sait faire toute seule.

Et le curé ? Mais oui il y a même un curé dans le village. C'était du temps où Denise pouvait encore me traîner à l'église (je ne sais pas si je vous ai dit que les curés et moi...). J'y allais pour lui faire plaisir. Cette fois ce curailon a fait fort et moi je n'ai pas raté l'occase.

Voilà qu'un dimanche nous avons été retardés par la préparation de nos petites qui venaient à la messe avec nous. Si j'avais pu les en dispenser et moi avec, garanti je l'aurais fait ! Mais la maman veillait et nous voilà tous les quatre à l'église et en retard. Ce con de curé aurait pu se dire qu'il valait mieux arriver en retard une fois que ne plus jamais venir. Mais non, il était en train d'haranguer la foule des brebis lors de notre entrée et il modifie son discours pour nous engueuler, prenant la foule à témoin. Oh ! il n'a pas eu de pot, le pauvre. Je n'étais pas encore tout à fait assis que me voilà debout, rassemblant ma petite troupe et en avant hors d'ici, direction la maison. Ah ! Cela a dû faire son effet, c'est sûr. Toujours est-il que par la suite, quand je le croisais sur la place, lui à pied et moi à vélo (bien sûr), il me faisait un grand sourire et un geste amical, et moi un grand bras d'honneur. En pensée bien sûr, car comme je ne roulais pas vite je ne voulais pas prendre le risque de me casser la figure (c'est que j'ai toujours le souvenir du gadin de Bombaud avec sa mobylette). Je voulais surtout ne pas lui faire ce plaisir. C'est comme ça que l'église, la messe, les curés, fini ni ni ni pour moi, on ne m'y reprendra plus. Sauf que je ne pourrai pas éviter les mariages et les enterrements, car il faut bien accompagner les autres.

Je vais encore déroger à ma décision de respecter la chronologie.

Presque 50 ans après, je me suis rendu avec Denise à la rencontre de mes amis, champions cyclistes, à Notre-Dame-des-Cyclistes à Labastide-d'Armagnac pour Pentecôte. Là, le curé était très sympa (normal c'est un cycliste, fervent pratiquant, aimant aussi la compétition qui pour lui n'est pas un péché). Nous avons conversé et je lui ai dit ce que je pensais des curés, de la religion et tout le tintouin, sans bien sûr l'agresser, une simple conversation entre hommes raisonnables. Je lui ai dit en particulier que je ne parvenais pas à croire en Dieu. Cela ne l'a pas étonné et il m'a même approuvé sur certains points, me disant que lorsqu'on s'appuie trop sur le dogme de Rome, on en arrive à ce résultat.

Un moment après dans la journée, il a vu Denise et lui a dit tu as un mari formidable. Il a le courage de ses opinions et ne craint pas de les dire. J'aime bien les hommes comme ça. Alors elle lui a confirmé que les curés et moi étions fâchés, mais que je me conduisais comme un chrétien. Ce à quoi il a répondu que cela ne le surprenait pas. J'ai dit que simplement je tentais de me comporter en homme correct et honnête, respectueux des autres, et que s'il voyait là des signes de chrétienté, c'était indépendant de ma volonté. Il a dit oui, si tout le monde était comme ça, nous n'aurions peut-être pas besoin de religions. Nous sommes restés bons copains. Il est aujourd'hui décédé et je le regrette car à chaque rencontre j'avais plaisir à le voir et avec lui je pouvais comprendre que des hommes prennent la même voie que lui.

1959-1961 – Bourges

Octobre 1959 arrive et je suis sensé commencer mon stage d'officier-mécanicien d'aéronautique. Nous n'avons pas trouvé à nous loger sur place et passerons quelque temps à Mehun-sur-Yèvre, à 18 km de Bourges. Pour arranger le tout, mon stage est reculé et on nous envoie à l'ERGM de Montauban pour un mois, pour ne pas nous laisser à ne rien faire. Là-bas on est censé commencer à nous initier à notre futur métier. Mais aucun équipement, ni instructeur, ce n'est pas la mission de l'établissement. L'école c'est Bourges. Alors, on tue le temps et on apprend à plier les parachutes. À Bourges, fin 1960, nous trouvons à nous loger près de la cathédrale, rue Molière. Nous visitons le deux pièces-cuisine avec la propriétaire. Nous traversons une pièce où se trouvent des gravats pour plus de 2 m³. Denise innocente (mais j'aurais aussi pu le faire) demande s'il faut passer par là pour rejoindre l'appartement. La propriétaire étonnée dit que nous sommes dans la cuisine ! Ah ! Bon. Je vais donc commencer à entrer avec une brouette et une pelle. Drôle d'époque ! Pour faire de l'argent, les gens sont prêts à toutes les bassesses.

Un jour, elle passe nous voir (ou peut-être inspecter) et s'étonne de voir du parquet dans notre chambre, persuadée que nous en avons fait l'installation, vu que le sol paraissait être en terre battue. Nous lui expliquons que non, c'est simplement qu'à force de lessiver, on s'est aperçus de la présence de ce parquet. Celle-là il faut vraiment la faire, et l'avoir vécue pour y croire. Bien sûr, la chambre est belle maintenant avec son parquet bien ciré. Elle décide de faire repeindre les fenêtres qui en ont bien besoin. Elle me fournit de la peinture et je fais le travail. Grâce à nous, elle a maintenant un joli deux-pièces à louer.

À Bourges, pour moi les choses sont simples. Avec une préparation militaire Air, un CAT 2 aéronautique, un BE idem, je découvre peu de choses nouvelles. Pour Guémas, c'est un peu pareil à un degré moindre, les deux autres ont tout à apprendre

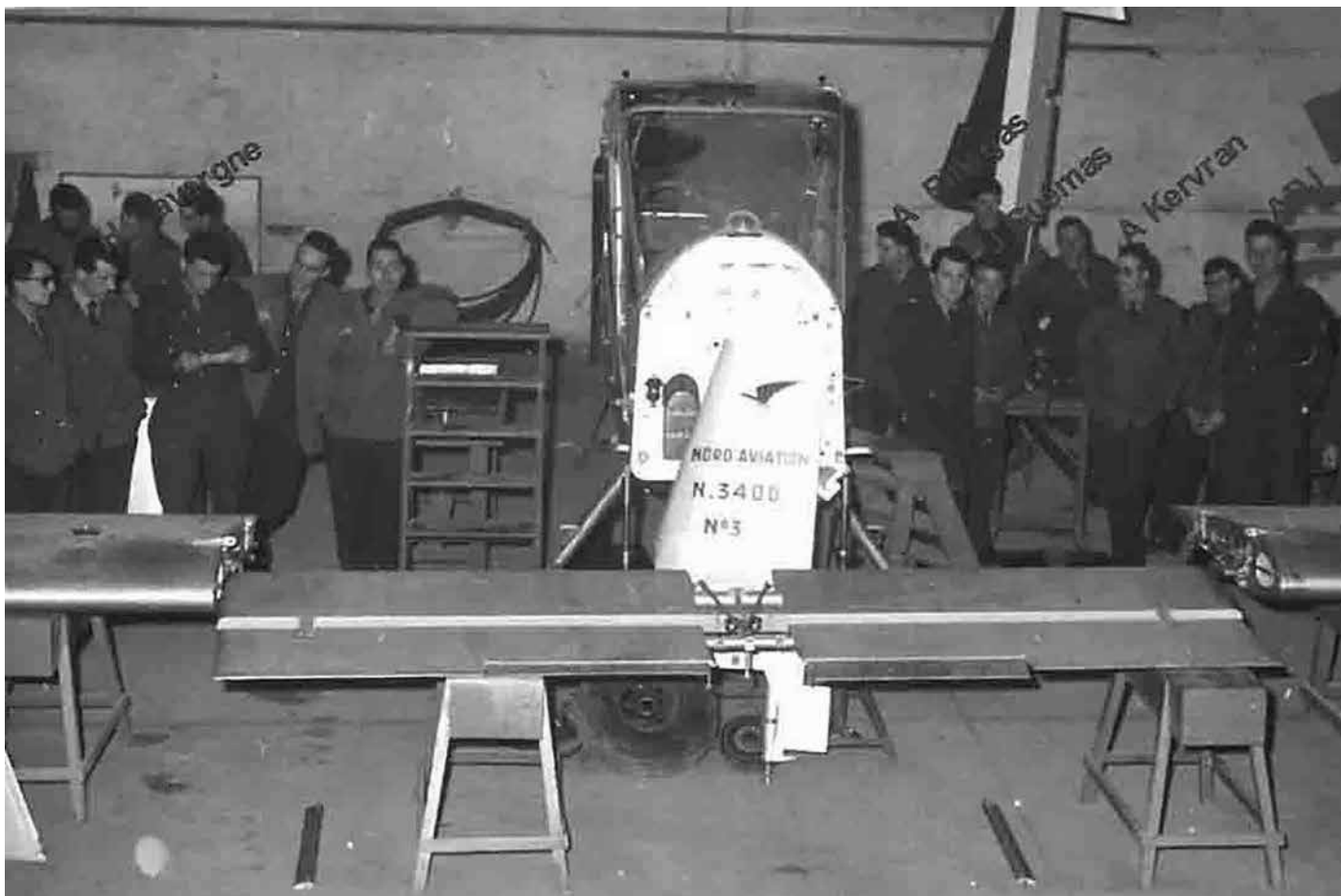
C'est durant ce stage que je vais apprendre, suite à un cours d'un capitaine, que le palier arrière des turbomoteurs est soutenu par trois bras diamétralement opposés. Il nous est difficile de nous empêcher de rigoler sur ce coup-là, surtout que quelque temps avant, concernant les moteurs à explosion, il nous a expliqué que les culbuteurs étaient actionnés par des poussoirs hydrauliques qui servaient à supprimer le jeu qui n'existe pas. On ne pouvait pas mieux dire : c'est simple. Et comment se retenir de rire ? Et les 14 collègues ingénieurs là, ils peuvent penser quoi après de pareilles choses ?

Une fois les cours théoriques terminés, nous sommes bien instruits et la sérénade va continuer. Les machines sur lesquelles nous allons travailler sont des appareils accidentés remis en état. Ils sont devenus inaptes au vol, mais certains pourront tourner au point fixe pour les besoins de l'instruction.

C'est comme ça qu'un jour nous reposons une boîte de transmission principale. Boulonnée sur un plancher mécanique, elle est essentiellement soutenue par deux bras de force en forme de V. Dans le cas présent nous ne parvenons pas à les mettre en place. J'en avise l'adjudant instructeur qui me dit :

– Avec un bon coup de marteau ça va passer.

Pas content, je ne le suis vraiment pas. Ce genre d'idée n'importe quel abruti peut l'avoir, mais pas un mécanicien en aéronautique. Je lui explique qu'il est inacceptable d'agir de la sorte et qu'il vaudra mieux pour lui ne jamais être sous mes ordres et que la première chose que je ferai en arrivant dans un commandement d'atelier sera de supprimer les marteaux des caisses à outils,



▲▼ Bourges 1960



Jean Guémas

Henri Lavergne

André Kervran

André Billé gas

ADI ins tructeur

Jils Général Directeur Central

ainsi que les clés à molette. Il est inadmissible d'instruire les élèves mécaniciens de cette manière et j'aimerais bien m'occuper de son cas. Il s'excuse et me dit ne pas savoir comment faire vu que ces machines ont été déformées par leur accident. Je lui dis alors que le meilleur moyen c'est de provoquer une autre déformation sur les V à l'aide d'un chalumeau et de les repeindre ensuite. Comme ça les jeunes sous-officiers élèves mécaniciens ne s'en apercevront pas et pourront les reposer sans problème. Il est bien sûr obligé de convenir que c'est la meilleure solution.

Je vais encore connaître une autre aventure qui va bien nous amuser. Nous passons au banc d'essai des moteurs avions pour effectuer des réglages. L'adjudant-chef qui s'en occupe, très futé, devant les 18 réunis, décide de jouer un sale tour aux deux anciens sous-officiers de l'ALAT. Il en rigole d'avance et d'autres en font autant. Donc Guémas et moi allons avoir un morceau de choix. Il nous réserve un calage de magnéto sur moteur Régnier. Il s'agit de la très fameuse magnéto double du NC 856, une de celles sur laquelle j'ai le plus travaillé au Maroc. Cela me fait sourire, il s'en aperçoit, et dit à tout le monde :

– *Je leur donne une semaine pour faire ça et je sais déjà que ça ne marchera pas.*

Nous voilà donc tous les deux à l'œuvre. Notre premier travail consiste à la déposer et la lui donner pour qu'il la dérègle et ensuite à nous de la reposer et la régler. Dès qu'il nous quitte je dis à tous les copains :

– *On va bien rigoler et se payer sa tête.*

Guémas me laisse faire d'autant plus qu'il ne connaît pas cet avion et ce moteur. Je prends mes repères et je la dépose. L'adjudant-chef la bricole un peu et me la rend. Je la repose en m'alignant bien sur mes repères, j'ajuste un peu mieux le calage d'origine, le tout en moins d'une demi-heure. J'invite alors notre adjudant-chef à mettre en route devant le stage réuni. Il rigole, mais le moteur part du premier coup et on le laisse chauffer. Une fois en température, je l'invite à procéder à une sélection des magnétos. Sélection impeccable. Il a vraiment l'air d'un con, complètement ahuri, il ne comprend pas ce qui se passe. Bien sûr les copains rigolent tant qu'ils peuvent. Alors je lui explique qu'avant de vouloir se foutre de la gueule d'un officier fût-il jeune, il vaudrait mieux se renseigner un peu. Et là je lui explique que pendant un an j'en ai fait des paquets et qu'à chaque fois qu'il y avait un problème de sélection sur un moteur, celui-là ou un autre, c'est l'électricien qu'on appelait, donc moi. Il est donc très mal tombé en essayant de nous faire passer pour des imbéciles. À partir de ce moment-là, il va être doux comme un agneau et très respectueux, des fois qu'il soit un jour muté sous mes ordres. Je crois même qu'il a fait passer l'information car tous vont faire gaffe maintenant.

Le stage se termine. Je suis classé premier encore une fois. Ce que je ne sais pas, c'est que cela va se reproduire à chaque nouveau stage. Il n'y aura plus que des stages pilote (à part celui des capitaines qui ne donne pas lieu à classement). En qualité de major, j'ai le choix de l'affectation. Théorie tout ça. Nous sommes fin avril 1961 et en Algérie il y a maintenant l'OAS, et je suis Pied-Noir. Donc je n'ai le choix qu'en France : Dax ou Satory. Alors ce sera Dax. L'Algérie, on m'a dit non car vous êtes marié avec trois enfants, et Kervran qui en a deux ira à Satory. Guémas en a un et Lavergne est célibataire donc ils iront en Algérie. Les raisons qui m'ont été fournies ne tiennent pas la route, mais comment faire autrement qu'obéir ? La vraie raison (j'en aurai la confirmation quand je serai muté à Bourges quatre ans plus tard) c'est qu'on a eu peur que je passe dans l'OAS. C'est beau la confiance ! On n'a pas voulu, après avoir formé un officier, prendre le risque de le voir partir dans cette aventure. Je ne sais pas moi-même ce que j'aurais fait. A priori je suis loyaliste et avec ma famille je ne crois pas que j'avais le choix. Donc le doute reste et au bout du compte on m'a rendu service en m'enlevant ce choix.

Préparation du concours au Mans, concours, année à Fontainebleau, stage à Bourges. L'année du Mans a été terrible. Tout cela est derrière maintenant et le but est atteint, bien plus vite que je ne pensais. J'espère et je souhaite être au niveau de mon nouveau statut et ferai tout pour ça. Un peu avant la fin du stage je vais faire un saut à Paris et vais changer la 202 contre une 203 (modèle 1955). Cela n'est plus du tout la même voiture et j'apprécie de voir notre vie commencer à évoluer dans un sens bien meilleur. Nous allons enfin vivre tous les cinq, normalement je l'espère. C'est fini et cela en fait du chemin parcouru...



▲ ▼ Bourges 1960



1961-1965 – Dax

Début mai 1961, je rejoins la 671^{ème} CRALAT à Dax.

Le lieutenant P. commande la CRALAT (Compagnie de Réparation de l'ALAT). Il se prend pour un très grand seigneur. Un jour il rédige ma première notation annuelle d'officier et me montre le document. Dans la rubrique potentiel il m'a noté à une possibilité maximum de capitaine. Bêtement cela m'amuse. Ou il ne sait pas faire ou il a fait exprès par jalousie. Je n'aurais pas dû rire, c'est sûr. Il me demande pourquoi et je lui explique qu'il peut bien mettre ce qu'il voudra et même lieutenant si ça l'amuse, car ce qu'il a mis c'est son potentiel et non le mien qui est de lieutenant-colonel. Oh ! il n'est pas content le grand seigneur, je crois qu'il ne le savait pas. Sur la porte de son bureau il a fait inscrire *no problem* et a fait installer un feu rouge et un vert. Ce n'est pas beau tout ça ? Quand il vient aux ateliers, c'est avec les mains gantées beurre frais même en plein été. Cela doit faire joli, mais ces gants ne sont pas réglementaires alors qu'il se réfère sans arrêt au règlement. Ça c'est l'habitude des gens qui ne sont pas à l'aise : le règlement, comme ça, on est tranquille. Je n'ai jamais su faire ça.

Le jour de mon arrivée il y a revue d'effectif par un intendant et ça ne rigole pas. Je n'ai aucun document justifiant ma présence et la CRALAT n'en a pas davantage. Le lieutenant Santalucia, officier administratif, me dit de disparaître jusqu'au départ de l'intendant. C'est qu'ils sont pointilleux les intendants.

L'organigramme va être le suivant lorsque je serai pris en compte :

Commandant de la CRALAT : lieutenant P.

Officier administratif : lieutenant Santalucia

Approvisionnement technique : lieutenant Lentati

Chef des ateliers : lieutenant Debias

Chef d'atelier avions : lieutenants (successivement) Couffin, Ferrer, Brisolier, Dourthe

Chef d'atelier hélicoptères : sous-lieutenant Billegas.

P., Lentati et Debias sont du rang. Si le premier ne se prend pas pour une demi m., les autres sont sympas et gros bosseurs.

L'atelier avions n'a qu'un seul officier, mais ils se remplacent très vite. J'ignore pourquoi.

Pour ce qui me concerne je vais rester quatre ans à ce poste. Cette CRALAT assure le soutien technique de l'ESALAT (École de Spécialisation de l'ALAT). C'est la grande école de pilotage de base de l'ALAT. On trouve parmi les élèves ceux de l'armée de Terre bien sûr, Gendarmes, Marins et officiers étrangers. Les avions sont d'un côté de la piste, le même que pour nous et les hélicos de l'autre côté. Le trafic aérien est très important. En nombre de décollages et atterrissages, le terrain est classé juste après Orly. J'ai en charge le soutien des hélicos de la base Bell 47G et G2, *Alouette II*, Vertol H21 C (Banane), Sikorski H-19 et SO 1221 *Djinn*. À partir de 1963, les Vertol et les Sikorski partiront au Luc-en-Provence pour l'EAALAT (École d'Application de l'ALAT).

Très vite, je vais être désigné officier mécanicien enquêteur sur les accidents d'hélicoptères et peu de temps après sur les avions aussi. Je vais connaître trois chefs des ateliers : Debias, Cortès et Lentati. Je vais bien m'entendre avec eux, mais le mieux sera le lieutenant, puis capitaine, Cortès, nous sommes tous deux de la même origine EOA et en plus Pieds-Noirs. Il était de la même promotion que Rosso avec qui j'avais passé quelques jours à Satory, à débiter le stage de mécanicien, vite arrêté pour moi (en 1956). Nous deviendrons vite des amis et j'aurai beaucoup



▲ L'aérodrome de Dax vu vers le nord. Les installations de l'ALAT sont de part et d'autre de la piste qui est au QFU 07/25, la 671^{ème} CRALAT est à l'extrémité nord-est

▼ L'aérodrome vu vers le sud-ouest, la 671^{ème} CRALAT est au premier plan



de tristesse lors de son décès. Rosso aussi est devenu un ami. Ce phénomène est normal, car nous sommes une cinquantaine d'officiers mécaniciens aéronautiques, dont 25 pilotes, au sein du Matériel. Nous sommes disséminés dans toute la France et aussi en Allemagne. Il y a des réunions de travail organisées à Paris pour mettre au point nos méthodes de travail. Elles nous permettent de nous connaître. Il y a aussi les mutations qui provoquent à chaque fois un brassage des personnels. En plus de mes fonctions techniques, très vite je suis bombardé officier incendie, instruction, tir, sports, responsable du foyer du soldat et enquêteur sur les accidents aériens. Excusez du peu, mais je suis jeune, alors pas de problème. Mais je me demande parfois pourquoi on ne charge pas un peu plus le collègue des avions, surtout qu'il a moins à faire que moi avec ses avions qui sont bien plus simples techniquement. Cortès un jour me dira que c'est qu'on a peut-être moins confiance en mon collègue. Il participe aux décisions, alors... Mon travail à l'atelier est important, mais je vais faire face, bien aidé par Antoine Galéa qui en fait un maximum. Heureusement que je l'ai comme adjoint, il me débarrasse de beaucoup de choses. Je vais comprendre très vite que si je veux être efficace, je dois en premier lieu mettre les bonnes personnes aux bons endroits, avec un travail bien défini, les moyens adéquats en place et un contrôle permanent, dans la confiance. En fait, moins je travaillerai moi-même sur le tas, mieux cela ira. On a toujours dit : *une mission, un chef, les moyens*. Fournir les moyens au fur et à mesure est essentiel. À partir de là, j'aurai le temps d'assurer mes autres obligations. Comme j'ai eu l'occasion de l'évoquer, une fois *Pierrot le Rouge* viré du poste d'adjoint et Galéa en place, tout ira bien. Antoine va se révéler être un adjoint à toute épreuve. Il saura être de bon conseil avec moi, c'est que je suis un débutant comme chef d'atelier et j'ai à apprendre. Heureusement, j'ai un petit passé de sous-officier au Maroc et j'ai eu un chef qui m'a fait tourner dans plusieurs postes, ce qui m'a beaucoup dégrossi. Ce chef-là, je ne le sais pas encore, mais je vais le revoir.

Peu de temps après mon arrivée à Dax, je vais être désigné pour aller à Valence. Il s'agit de faire passer un examen à des jeunes soldats pour qu'ils puissent ensuite être utilisés comme aide-mécaniciens pour les choses les plus courantes et simples. Ils ont été instruits sur place, sur l'aérodrome de Valence-Chabeuil. Je pars donc vers Valence en avion NC 856C avec le maréchal des logis-chef Belleville comme pilote. C'est un gaillard célibataire, AET, plutôt farfelu et décontracté, mais jamais mauvais. Il est négligent par exemple pour payer ses impôts et après il doit courir pour ne pas être en retard. Farfelu, mais gentil et surtout excellent pilote que j'apprécie beaucoup. Nous arrivons dans les environs de Nîmes un peu avant midi et je lui suggère de nous poser à Courbessac où nous pourrions manger au bar l'aéro-club.

On est en 1962 et je n'ai pas vu mon père depuis 1951 quand il s'est sauvé de Lapasset. Lui m'a vu quand j'ai gagné à Saint-Pons-la Calme en 1952, mais moi non. Je sais qu'il vivait alors du côté de Vauvert ou de Saint-Gilles. Je téléphone à la Gendarmerie où on me promet de l'avertir très rapidement, vu que mon escale sera de courte durée. Je prévient Belleville d'avoir à garder le secret sur ce qu'il verra et je suis sûr de sa discrétion. Voilà donc mon père qui arrive, avec sa mobylette, habillé d'un jean et d'un marcel. Minable, oui il est minable. Il a l'air d'être content de me voir et il veut nous payer à boire, nous refusons, c'est tout ce qu'il sait faire.

L'entrevue ne peut pas durer longtemps et nous décollons pour Valence-Chabeuil. Là, une grande surprise m'attend. Ayant ouvert la porte de l'avion, sans prêter attention à l'extérieur, je saute dehors et je me retrouve les genoux pliés, le corps penché vers le bas et regardant le sol, le temps de me redresser. C'est là que j'entends une voix que je reconnais instantanément, bien que ne l'ayant pas entendue depuis plus de quatre ans. C'est celle de mon capitaine Cochaud, qui en réalité est maintenant commandant et qui me dit :



– *Alors Bill, il y a beaucoup moins de cons à te faire chier aujourd’hui ?*

– *Oui, oui, effectivement beaucoup moins Mon commandant.*

Je lui répond en le saluant. Je vois aussi à son côté un lieutenant-colonel hilare qui me regarde et je reconnais mon capitaine Jestin, mon *big-chef* du GH 3. Eux avaient connaissance de mon identité avant que j’arrive. C’est un grand honneur qu’ils me font de venir m’accueillir (si *Pado* voyait ça...). C’est un très grand plaisir de les revoir tous deux et je vois bien que pour eux c’est pareil. Cela nous rappelle de bons souvenirs. Belleville est étonné de me voir être reçu comme ça. À la CRALAT nos chefs sont des lieutenants et là, le niveau n’est pas le même. Je lui expliquerai dans un moment le pourquoi de tout cela. Ce qui est sûr, c’est que dans l’instant je me rends compte du changement dans ma situation. Je le savais bien sûr, mais là j’ai vraiment le sentiment d’être officier et je suis reçu comme tel. Leur accueil m’enlève tous les doutes que j’aurais pu avoir. Cette mission se déroulera sans aucun souci, à la satisfaction du commandant qui est vraiment content. Je pense qu’il doit se dire qu’il avait placé sa confiance sur un bon cheval, qu’il a été vite et qu’il ne l’a pas déçu. Voilà une mission que j’ai vraiment appréciée et dont je garde un beau souvenir. Je suis content que Cochaud sache ce que j’ai fait. Il a cru en moi. Je le revois encore, dans le couloir, après mon altercation avec mon président des sous-officiers, sortant de son bureau de la Fillod et me dire :

– *Tu es sacrément gonflé quand même. Tu sais où tu vas ?*

Comme à l’aller, Belleville me passera les commandes de vol, il a bien compris que j’aimais ça. Nous aurons le temps durant ce vol et je lui parlerai de ma vie à Fès. Une vie bien différente que celle que nous avons au Matériel à la CRALAT. J’aime bien tenir l’avion, mais en ligne de vol en navigation, les sensations sont réduites.

À la CRALAT, au cours des vols de contrôle, je vais beaucoup voler et profiter des leçons que me donnent les pilotes de l’unité, au point que Cortès va me baptiser morpion de cabine en toute gentillesse. À chaque fois que je volerai, à mon retour à l’appartement, Denise s’en apercevra. À mes yeux dira-t-elle. Sûrement qu’ils devaient briller.

Je vais donc voler autant qu’il me sera possible. Mais je vais assurer aussi sur les Bell de nombreux points fixes de mise au point des moteurs et aussi pour les *tracks*, c’est à dire le réglage du sillage des pales. Si le sillage n’est pas correct, l’appareil vibre et se détériore avec le temps et cela est très mauvais aussi pour les équipages. *Track* et balourd sont les deux ennemis à combattre. Ils usent le matériel et aussi la colonne vertébrale des membres d’équipage. Le balourd c’est la différence de poids de chaque pale. J’ai parlé étant à Fès d’une balance faite de nuit où je disais que le poids d’une demi cigarette faisait basculer le rotor. C’est donc un travail méticuleux.

Quand nous terminons notre travail sur un hélico en réparation ou en visite périodique, nous le présentons à l’ESALAT qui en est propriétaire. Le plus souvent, les moniteurs qui viennent en prendre livraison les refusent. C’est souvent difficile à comprendre, car nos pilotes eux les trouvent bons pour le service. Cela a duré longtemps et je ne voulais pas penser qu’ils le faisaient pour nous embêter. Alors un jour, suite à un nouveau refus, j’ai demandé au moniteur de m’expliquer le pourquoi. En effet, il était difficile pour moi de comprendre ces refus. Et surtout, je ne voyais pas comment intervenir sur les réglages qui ont été trouvés bons. J’ai fini par comprendre que ces gars là avaient un passé différent de mes pilotes et surtout une très grande expérience. Alors j’ai demandé à un pilote de me montrer ce qu’il avait à reprocher à cet hélico. Une fois en vol, il m’a tout expliqué et surtout montré et fait ressentir ce qu’il ne pouvait accepter. Il est vrai qu’un appareil avec du balourd ou du *track* devient vite fatigant et usant pour la colonne vertébrale d’un gars qui vole tous les jours et longtemps. Ayant bien compris (je l’espère) j’ai décidé d’être

toujours présent au dernier vol pour essayer de faire en sorte que ces problèmes disparaissent. Par la suite les refus ont diminué très sensiblement. Le goût du vol étant devenu très présent, je me suis promis que si j'avais un jour la chance de devenir pilote, personne ne me refuserait une machine. Bien sûr, à moi de faire le nécessaire pour qu'il en soit ainsi.

Un jour, malgré les sacs de sable utilisés en lest pour alourdir l'appareil au point fixe pour le *track*, et à force de tirer sur le *pitch* (pas général), je vais décoller l'appareil à la surprise du mécanicien qui tient la perche de contrôle du sillage. C'est le genre de blague qu'il vaut mieux éviter de faire savoir. Heureusement, le mécanicien est mon copain, nous avons fait notre peloton de sous-officiers ensemble. Cela restera entre nous. Il s'agit de Pierre Lacavalérie.

Plus tard nous serons pilotes tous les deux à Montauban et il restera toujours un de mes fidèles. Entre nous cela n'aurait pas dû arriver, mais bien que je ne l'aie pas fait exprès, je suis quand même content d'avoir tenu tout seul un stationnaire. Quand on sait faire ça, le reste du pilotage vient tout seul. Une co...rie oui, mais avec quel plaisir !

Puisque j'en suis venu à parler des points fixes sur Bell et *Djinn* (en *Alouette* il faut impérativement un pilote, à cause d'une mise en résonance avec le sol toujours possible) je dois évoquer celui effectué par notre capitaine *no problem* (il a fini par passer faire un tour aux ateliers). Je tente de l'aider par quelques recommandations, mais il m'envoie bouler, trop fier et trop seigneur pour accepter les conseils d'un jeune lieutenant. Il met trop de gaz à la mise en route et le moteur s'emballe en survitesse d'un seul coup. Il coupe tout aussitôt mais la survitesse est faite. Et cela fait un gros travail pour nous : dépose et contrôle complet, puis repose si aucune anomalie n'est trouvée. Vexé, il abandonne la visite aux ateliers qu'il devait faire. On ne l'y verra plus. C'est vrai qu'un point fixe avec les gants beurre frais c'est classe, mais les gants, ce n'est pas suffisant et l'improvisation n'a pas cours en aéronautique. Inutile de préciser que tout le monde a su la chose très vite et que chacun est parti d'un grand éclat de rire. Même les sous-officiers ne l'appréciaient pas. Je garantis ne pas être l'auteur de cette divulgation.

Puisque je suis en train de parler des exploits de notre capitaine, je vais continuer par ceux de son petit protégé de chauffeur, ils sont les deux dans le coup. Il a donc pour chauffeur un appelé. Ce dernier, fort de sa situation de chouchou du capitaine (il vient d'y passer), en prend un peu trop à son aise et irrite beaucoup ses camarades. Certains vont jusqu'à me faire sentir qu'ils comptent tous sur moi pour lui rabattre son caquet. C'est comme ça qu'ayant présenté un imprimé de punition au capitaine au sujet de son chauffeur, il lui trouve toutes les excuses possibles pour ne pas signer. Très agréable pour un lieutenant d'être désavoué comme ça pour un petit c... Donc le soldat gagne la première manche. Si cela ne me plaît pas, la chose est identique pour les autres soldats qui ne vont pas manquer de me donner un coup de main le moment venu. Officier incendie, je fais contrôler les extincteurs tous les mois comme prévu par les textes. Je prends connaissance du compte-rendu que me fournit le sous-officier chargé de ce travail et je constate avec lui qu'un extincteur de chambre est toujours vide. Ce n'est pas obligatoirement le même, c'est celui qui est placé à un certain endroit, toujours le même lui.

Je me renseigne et bingo, tous les gars me crachent le morceau : c'est l'chouchou. Alors là il va falloir être astucieux et coincer le capitaine à son propre jeu. Le gaillard, sûr de son impunité, s'amuse à arroser ses camarades avec cet extincteur à eau. Je vais rédiger un compte-rendu de punition à présenter à *no problem*. Seulement voilà, un autre officier a aussi à présenter des comptes-rendus de punition. Nous profitons d'un moment où tous les officiers sont réunis chez le chef pour parler de ce danger que représente cet extincteur toujours vide. Comme prévu, car ils sont dans le coup, chacun ajoute un couplet sur le danger en question et nous amenons le chef à

réagir. Il n'est pas content et m'ordonne de faire une enquête car il va être très méchant sur cette affaire. C'est qu'il est responsable s'il y avait le feu. Je lui dis que c'est fait et nous lui présentons nos comptes-rendus. Celui de son chéri est le dernier et il devient impatient d'y arriver car ça va donner, au moins si ce n'est pas plus hein ! Il parle d'une sanction assez solide et je retire ma feuille de dessous et je la lui présente. Il y va franco sans regarder le nom du coupable et met le paquet. Quand je lui suggère de regarder quel est l'auteur de ce grave manquement à la sécurité, il pâlit brusquement, complètement coincé par ses propres éclats de colère contre le contrevenant. Ah ! Il n'est pas content, mais c'est trop tard, j'ai déjà retiré la punition et l'ai poussée vers Santalucia qui la met dans sa chemise à courrier. Et le *Pado* va changer de chauffeur. C'est ses copains qui sont contents et qui ne manquent pas de me le dire. Ils ne vont plus jurer que par moi, d'autant plus que responsable du foyer avec le maréchal des logis-chef Giraud, un mécanicien, gestionnaire, nous faisons notre possible pour leur assurer les meilleurs produits, au meilleur prix. C'est ainsi que le capitaine va encore se couvrir de gloire. Je reçois des représentants pour le compte du foyer. L'un, très content des commandes que nous lui avons passées, se permet de faire livrer chez moi une caisse de 12 bouteilles de champagne. Je l'appelle et je lui intime l'ordre de récupérer ses bouteilles dans le plus bref délai, en lui précisant qu'il n'y aura plus de commande. Il est furieux et il fait appel au capitaine qui, bien sûr, donne l'ordre de continuer les commandes et d'embarquer le champagne. Seulement voilà, les soldats eux ont confiance dans le gérant et en moi. Ils savent aussi que nous sommes deux sportifs et que nous courons ensemble. On leur explique en douce ce qui se passe, car les prix vont augmenter c'est sûr, et on leur suggère de boycotter ces produits, ce qu'ils vont faire avec empressement. J'ai oublié de dire que ce vendeur nous avait fourni en parasols, tables et sièges avec force publicité. Les consommations vont vite chuter et les commandes aussi. *Pado* voudrait bien savoir pourquoi les consommations chutent. Je lui montre que les prix ont beaucoup augmenté, donc je ne peux plus commander, les stocks restent là. Alors adieu parasols, tables et chaises et aussi le champagne pour le capitaine. C'est bête ça quand même ! *No Problem* est déçu !

Tout ne se passe pas bien avec Lacavalierie. C'est mon copain et je ne m'en cache pas. Le problème est qu'il ne montre pas une ardeur démesurée à son travail. Je lui dis de faire attention car je ne pourrai pas toujours le couvrir. Effectivement, arrive le moment pour lui de rengager car il n'est pas encore de carrière. Le conseil de discipline qui concerne tous les officiers et le président des sous-officiers statue sur son cas. Son rengagement est sur le point d'être refusé. Je plaide pour lui et je demande qu'on veuille bien accepter un rengagement de six mois plutôt que de l'éjecter sans sommation. Je me porte garant de son futur rendement. Ma proposition est acceptée. Je trouve ça raisonnable, étant donné qu'il aurait dû être mis en garde avant, ce qui n'a pas été fait. Je vois bien qu'il n'est pas content de ce qui lui arrive. Je le cuisine un peu et il me dit que c'est de ma faute s'il n'a pu rengager que de six mois. Je ne comprends pas et il me dit que c'est l'adjudant-chef Harnois, son président, qui le lui a dit. Alors convocation immédiate de l'adjudant-chef. Là je le somme de dire la vérité, sinon je demande une réunion immédiate du conseil de discipline et là il devra s'expliquer devant les officiers réunis. Il se dégonfle aussitôt et il crache la vérité. Je dis alors à Pierrot :

– *Tu as compris maintenant en qui tu peux avoir confiance ? Il va falloir que tu te débrouilles pour faire le maximum, car le prochain coup je ne pourrai plus rien pour toi.*

Je pense qu'il a compris car il sera rengagé normalement au bout de ces six mois. Quant à l'adjudant-chef je lui dis, Lacavalierie présent, que son nom d'Harnois pourrait très bien être transformé en Sournois et que cela lui conviendrait bien. Il se méfiera à l'avenir.



▲ ▼ 671^{ème} CRALAT à Dax



Il se prépare une grande fiesta à l'ESALAT car Guy Lux (un très grand de la télévision de l'époque) et aussi notre ministre de la Guerre, Monsieur Messmer, doivent venir pour une grande émission en direct.

Je précise que la télé doit aussi passer par la CRALAT, jour de gloire pour *Pado*. Une semaine à laisser tomber nos aéronefs pour répondre à tous les caprices de ces messieurs de la télé et le tout pour un passage de 20 secondes au cours desquelles on me voit sauter d'une *Banane* au sol et à l'arrêt. La gloire coûte cher et encore plus car... à l'école on s'active et on se veut créatif. Un des pilotes, j'ignore lequel, a eu l'idée de jouer au yoyo avec un hélico. L'idée est adoptée. Oui mais ce n'est pas facile surtout que le pilote ne voit pas ce qu'il fait. À force d'essayer et ne toujours pas voir, il va finir par accrocher un autre Bell posé là, à l'arrêt heureusement. Résultat deux hélicos au tapis ! Celui qui était à l'arrêt ça ira, on pourra le sauver, mais l'autre faut voir et on ne me laisse pas voir. Il faudra attendre une quinzaine. *No problem* a dit notre chef, sans savoir ce qu'il y a exactement. Il promet d'en faire son affaire et on va voir ce qu'on va voir. Alors Cortès a reçu l'ordre de réparer et il m'envoie me rendre compte de l'état du Bell à yoyo. Il me recommande en douce de prendre mon temps et surtout de ne rien louper. Il est comme moi et il n'aime pas ce qui se prépare si par hasard une remise en état est possible. Cela fait déjà 15 jours que cette affaire s'est passée. Le capitaine s'est fait fort, grâce à ses connaissances, de me fournir toutes les pièces nécessaires pour réparer sans que personne n'en sache rien.

La fête est finie et je peux approcher le bestiau. Il y a du dégât. La cellule centrale est rompue. L'affaire pour moi s'arrête là. Où va-t-il trouver une cellule ? Il peut connaître qui il voudra, ce n'est pas possible. Cela revient à reconstruire un hélico à partir de la plaque où se trouve son numéro de série. C'est comme si on gardait la clef et qu'on change tout le reste. Je le dis à Cortès et je le rejoins chez le chef. Il s'est tellement engagé avec son *no problem* qu'il n'a pas confiance en moi. Sûr qu'il doit penser qu'avec Cortès on veut l'entuber. Nous ne l'aimons pas mais quand même, nous sommes des officiers honnêtes et on ne va pas s'amuser à faire un truc pareil surtout que n'importe qui pourrait voir la supercherie. Alors nous partons voir l'hélico tous les trois. Comme ça il verra lui-même. Il voit. Le voilà dans la mouise, car maintenant il va falloir écrire sur la porte *there's a problem*.

Et... donc enquête officielle. Et je me retrouve en charge de l'enquête. Cortès me dit :

– *Allez-y Bill et surtout ne loupez rien, il a fini de nous emmerder ce con.*

Je fais la connaissance d'un nouvel officier pilote. Il n'est pas content et moi non plus. Je lui dis qu'il n'est pas question pour moi d'antidater mon compte-rendu à la date de l'accident, mais d'aujourd'hui oui. Il me regarde bien dans les yeux et me répond :

– *Parce que vous croyez que moi je vais le faire ? Il n'en est pas question.*

Nous voilà donc d'accord. Que s'est-il passé plus haut ? Nous ne le saurons pas. Et bientôt P., qui est vraiment passé pour un con, va nous quitter en partant à la retraite comme je le lui avais dit : capitaine, sa butée normale. Basta ! Et le capitaine François Muller va le remplacer. Lui est du même cadre que nous, avec Cortès, et les choses iront mieux, mais il nous faudra gérer son état de vieux célibataire avec ses manies de vieux truc.

1962 - Année terrible

L'Algérie accède à une indépendance que De Gaulle lui a accordée avec une grande largesse, alors que le FLN était complètement exsangue et ne représentait plus rien. Aucun égard pour les Pieds-Noirs, c'est comme cela qu'on nous appelle maintenant. Nous étions des Français d'Algérie. Les Harkis, même décision que pour nous, mais en bien pire. Des milliers vont être désarmés et

abandonnés à la vindicte de ceux qui ont perdu la guerre mais à qui on a fait cadeau d'un pays. Donc en 1962, la France retire la plupart de ses troupes d'Algérie. Les Pieds-Noirs contraints à l'exode se sauvent comme ils le peuvent. La France ne fera rien pour les accueillir, tandis que l'Espagne fera un très gros effort en affrétant de nombreux bateaux, dans le temps même où la France diminue le nombre de voyages de ses navires vers l'Algérie.

L'Espagne : bien des années après, nous sommes en vacances à Pozo del Esparto chez nos amis Laurent et Lolie. Notre doyen, Don Alejandro ancien Alcade de Cartagena, évoque quelques-uns de ses souvenirs qui refont surface au gré de la conversation. Moi, je travaille mon esparto (alphabet) et écoute distraitement, car au bout d'un moment je décroche parce que je suis loin de tout comprendre quand tout se dit en espagnol. À un moment donné, je suis intrigué et je demande à Don Alejandro de bien vouloir répéter, si possible plus lentement.

Là j'apprends des choses qui me laissent pantois. Ce que la France (merci *Zorra*) n'a pas voulu faire, Franco, le caudillo tant détesté, ce dictateur, l'a fait, lui. Aussitôt après le 19 mars 1962, il a passé des ordres à toute la côte méditerranéenne espagnole disant en gros :

– Dans les jours qui viennent vont arriver des gens, par bateau (les siens), chalutiers, voiliers, à la nage peut-être. Vous devrez les accueillir, les reconforter, les nourrir, les loger. Vous viderez des casernes de la Guardia Civil et tous autres bâtiments publics pour cela. N'oubliez pas que ce sont des enfants qui rentrent au pays.

C'est comme ça que la ville d'Alicante va grandir brutalement avec l'arrivée de ces immigrants, descendants d'émigrants espagnols. Ce sont des descendants de pionniers. Ils vont faire d'Alicante une ville magnifique, juste retour des choses.

Donc les troupes rentrent au pays. Avant de partir elles ont désarmé les Harkis, et abandonné les Pieds-Noirs sur ordre de *Zorra*.

Massacres des Harkis et des Pieds-Noirs, enlèvements, sous le regard des quelques troupes restées sur place avec l'ordre formel de ne pas intervenir. L'histoire est là (qui ressortira peut-être un jour) : plus de morts civils et militaires après le 19 mars que durant 8 ans de guerre. Le départ est précipité pour tout le monde.

C'est comme ça que je vais être désigné pour enquêter sur un accident de *Djinn* dans le port de Marseille. Le pilote, prudent et bien inspiré, a fait un très long stationnaire, bien plus long qu'il n'est habituel de faire. Bien lui en a pris. Se doutait-il de quelque chose ? Toujours est-il que l'une des deux pales s'est déshabillée, un peu comme un lapin qu'on écorche et à qui on enlève la peau d'un seul coup. Enquête difficile. Je rencontre l'adjudant-chef Claverie, mon vieil adjudant-chef du 3^{ème} échelon à Fès. Il a su que j'étais là et il est venu me voir. Nous sommes très heureux tous deux de nous retrouver. Il a vu un jeune maréchal des logis partir et il me retrouve sous-lieutenant, sur le point d'être lieutenant. Il est heureux mon ancien, je l'ai dit : un vrai père de famille dans son comportement et cela n'empêchait pas le respect de la hiérarchie.

J'ai mis longtemps avant de déterminer les causes de l'accident. Il me manquait deux petits axes lisses de 6 mm, retenus par des goupilles et qui n'étaient pas en place sur la machine. À un moment l'adjudant-chef ramasse par terre quelque chose dont il ignore la provenance et l'emploi et me montre sa trouvaille. C'est justement un des deux axes que je cherchais depuis un bon moment déjà.

Commence alors une véritable négociation avec le président de la commission d'enquête. C'est le commandant Bagard avec qui j'ai déjà travaillé. J'ai parlé de lui déjà lors de l'enquête du Bell crashé suite à l'opération yoyo.

Le commandant est ferme dans notre conversation sur l'accident. Mais il m'écoute, et lui qui voulait flinguer les deux mécaniciens responsables va finir par les défendre à ma demande. Ils ont travaillé en plein hiver dans un mistral violent et glacial, après une traversée difficile. La machine descendue dans un filet (du jamais vu et pas prévu du tout comme technique, mais les dockers de Marseille font comme ils veulent et c'est tout) s'est retournée dans le filet. Rien que ça ! Toujours est-il que le commandant Royal m'a écouté et m'a suivi. On m'a dit par la suite que cela ne lui arrivait pas souvent et qu'il devait avoir une haute opinion de moi, pour agir ainsi. J'ai eu ce plaisir d'avoir connu un tel officier pour lequel j'ai beaucoup de respect.

Des enquêtes, il y en aura beaucoup d'autres. Cela me coûte du temps, heureusement que pendant ce temps-là Galéa se débrouille dans l'atelier.

Encore un *Djinn*, en Corse celui-là. Je vais rejoindre l'île dans un avion de la marine. Un *Avenger*, avion américain chasseur de sous-marins dans le Pacifique durant la Seconde Guerre. Un très gros moteur, plein de ferraille autour, une vraie brute d'avion. Le *Djinn* s'est crashé en mer, et s'est retourné dans l'eau. Son réservoir de kérosène presque vide a servi de flotteur et l'a empêché de couler. Pour moi c'est simple, il s'agit d'un problème de pilotage, la mécanique n'est pas en cause. L'appareil est bien endommagé.

Encore une autre. J'ai repêché une *Alouette II* dans l'Adour ! L'équipage constitué de deux Marins (détachés à l'école) est allé jeter une gerbe en mer à l'occasion d'une commémoration concernant la Marine. Repas de midi, bombance, arrosage et crash ! Devinez un peu la raison... Je vais devoir jouer les plongeurs pour la sortir de l'eau. Nous avons un bateau-grue prêté pour la circonstance et je plonge pour accrocher la machine au bon endroit, car en se relevant je veux aussi qu'elle se retourne pour être posée ensuite sur son train d'atterrissage. Il s'agit en la récupérant de ne pas alourdir le bilan. La plongée n'est pas facile dans le courant et dans l'eau noire. Noire car il y a plus en amont une usine à papier à Tartas qui utilise cette eau et la restitue noire. L'écologie n'est pas encore à l'ordre du jour. Bon j'y arrive. À la suite de cette opération, mon capitaine Muller va m'obtenir un témoignage de satisfaction qui sera joint à mon dossier mais ne servira à rien d'autre que m'avoir fait plaisir.

Encore une autre et après j'arrête, car il y en a eu assez pour écrire tout un livre et je ne me souviens pas de toutes ces enquêtes. Celle-là par contre... Crash d'un Nord 3202, avion école, près d'un des terrains annexes de l'école sur lequel il travaillait. Il a entièrement brûlé sauf la demi-aile droite (cet avion n'a qu'une seule aile double, construite d'un bloc). L'élève et le moniteur ont aussi brûlé. Nous ne connaissons jamais (localement car plus haut je ne sais pas) les causes de ce crash : mécanique ou faute de pilotage. Les témoignages reçus des autres qui travaillaient à proximité et ceux des gens du coin étant tous plus ou moins contradictoires. J'ai demandé une expertise pour le moteur, voilà.

Des accidents et des morts, il y en a eu beaucoup. Dans l'ALAT nous avons coutume de dire que faire des bons pilotes était facile, mais que faire de bons et vieux pilotes prenant la retraite c'était plus difficile et plus rare. Nous étions quand même nombreux à penser qu'il valait mieux être un con vivant plutôt qu'un héros mort ! Brutal mais vrai.

Mon travail s'éloigne parfois de l'aéronautique. Un matin P. (désolé pour la chronologie, mais ce souvenir ne me vient que maintenant) m'ordonne d'aller sortir un bateau de l'Adour avec le Wrecker 10 tonnes. Et nous voilà près du pont de l'Adour côté Dax où je prends contact avec monsieur Saint-Pé, propriétaire du bateau et premier adjoint au maire de la ville. Un homme très sympathique, d'autant plus que je suis là pour l'aider. Il m'indique l'endroit où je dois accrocher pour tirer le bateau. C'est un dragueur de sable et il est plein à ras bord. Je lui demande

le poids : 40 tonnes, sans compter l'eau qui est entrée. Pour moi, il n'est pas possible de le tirer avec ce véhicule. C'est le camion qui va partir à l'eau. Il me faut un endroit où ancrer le camion, et de toute manière quelque chose cassera : le câble ou l'embrayage du treuil. Il me dit que je peux m'accrocher aux arbres de l'esplanade. Il est très pressant, car bien sûr ce dépannage ne lui coûterait rien de plus qu'un merci à *no problem* qui, lui, a donné des ordres et comme d'habitude n'a pas idée de ce dont il s'agit. Je m'accroche donc aux arbres le plus près possible du sol. Un bon mètre de diamètre ces arbres, ils sont très beaux et âgés. La traction commence et le câble se tend. Le bateau stoïque ne bouge pas d'un poil bien sûr. J'ai omis de dire pourquoi il a coulé. Ce n'est pas profond d'ailleurs. Il avait terminé son chargement, ras bord et nettement au-delà de ce qui est permis. La grue qui n'était pas et n'est toujours pas bloquée a tourné à 90° au moment où le bateau virait de bord et bien sûr il a plongé. Le câble s'est donc tendu et tout vibre, moi avec et pourtant je me suis éloigné du camion, des fois que le câble casserait.

C'est plus que dangereux un câble qui casse, il coupe un bonhomme en deux sans coup férir. D'un coup je réalise que le sol vibre et me fait vibrer. Des fissures s'ouvrent au sol et courent à toute allure. Je fais signe au mécano qui coupe aussitôt la traction. Je dis à monsieur Saint-Pé nous sommes en train de déraciner plusieurs arbres d'un coup, à moins qu'une rupture de câble ne survienne. Donc j'arrête, pour moi c'est terminé. Non, qu'il me dit, on va passer côté Saint-Paul-les-Dax, comme ça on pourra approcher du pont par en dessous et s'arrimer aux piles du pont. Alors celle-là c'est la meilleure, je ne m'y attendais pas et je lui réponds :

– *Monsieur Saint-Pé, je voudrais vous faire plaisir, mais là ce n'est pas possible, je n'ai pas envie d'arracher une pile du pont, bien que j'aie la certitude qu'on va d'abord casser le câble. Non c'est fini j'arrête. Seul le génie civil avec de gros engins pourra y arriver.*

Et je rentre à l'unité. Cortés me rejoint et on va expliquer ça à Pado qui finira par comprendre, obnubilé qu'il est de se mettre au mieux avec la municipalité. Comment le bateau a été sorti (il l'a été) je ne le sais pas. Je n'ai pas cherché à le savoir d'ailleurs. Peut-être a-t-il été découpé sur place, c'est possible.

À une autre occasion, nous allons rendre service à la municipalité. En fait c'est à la ville elle-même, à ses habitants et à nous aussi. La remorque porte-hélicoptères a été repeinte en blanc et l'opération terminée remise en kaki. Nous avons promené l'équipe de rugby dans toute la ville. L'équipe, finaliste du championnat de France, était battue par Mont-de-Marsan, mais les joueurs méritaient bien cet honneur, et nous ça nous a changé du travail habituel.

J'ai évoqué mon quotidien de jeune lieutenant à Dax. Je ne peux pas résumer quatre ans en quelques lignes. Mais je pense qu'il y a là un aperçu assez représentatif bien qu'incomplet. En effet il y a aussi le sport, le parcours du combattant, le lancer de grenades, le tir, les marches. Nous sommes des techniciens bien sûr, mais nous devons tous conserver notre aptitude militaire.

Les marches, il y en a une qui me vient à l'esprit. Ce n'était pas une marche comme les autres. Il s'agissait plutôt d'un raid sur 15 km. Pas très long, mais à faire le plus vite possible, tenue de combat, rangers et casque lourd.

Je suis en concurrence avec mon camarade Dourthe qui est originaire de Dax. Avec un nom pareil, pouvait-il venir d'ailleurs ? Il est arrivé à Fès comme maréchal des logis au moment où j'en parlais. Nous avons eu quelques jours pour nous connaître et passer les consignes vu qu'il me remplaçait, étant de la même spécialité que moi. Il est ensuite arrivé muté ici et a pris l'atelier avions (quatrième en 4 ans). Nous étions copains avant, donc nous le sommes restés. Le capitaine Cortés au courant de ça attisait gentiment notre aimable rivalité. À moi il disait : *Nous sommes Pieds-Noirs* et à lui : *Nous sommes AET*. Toujours est-il que Jean-Claude avait claironné qu'il

me montrerait son cul pendant 15 km. S'agissant des choses sportives, j'ai vite appris en courant à vélo que ce genre de chose est à éviter, il ne faut jamais sous-estimer un adversaire.

Avant le départ, j'avais demandé au maréchal des logis-chef Giraud qui était de l'atelier avions, mais mon gérant du foyer depuis longtemps et mon adjoint aux sports, sachant qu'il était un peu meilleur que moi en course à pied (nous avons le même tempérament) de partir assez vite et d'inciter son chef à le suivre. Jean-Claude ne s'est pas méfié, il ne sait pas qu'à vélo c'est comme ça qu'on procède. Ce qui compte ce n'est pas d'être devant au départ, mais de passer la ligne le premier.

Donc voilà Jean-Claude parti vite et qui se met très vite en dette d'oxygène. Giraud lui, s'en fout, il a l'habitude et il sait qu'une fois échauffé, je vais avancer. Cortés suit en voiture et me dit : *Alors Bill ?* Et je lui dis de partir deux kilomètres plus loin et il verra. Très vite, mon lièvre a des problèmes de respiration et il doit ralentir, au moment où, chaud, j'ai commencé à accélérer. Il explose d'un coup et je le passe. Un peu plus loin, Cortés me voit passer, rigole et va rejoindre l'arrivée. Giraud finira premier et moi cinq minutes plus tard, deuxième (mais il sait qu'à vélo les résultats seraient inversés). À chacun son truc. Dourthe passe la ligne longtemps après, doublé par de nombreux concurrents. Au moment où il passe, Cortés lui demande : *Où est Bill ?* à cela il répond par un geste d'impuissance. On en a bien rigolé ensuite. À nous trois, nous tenions les ateliers et je crois pouvoir dire que nous formions une bonne équipe.

Bientôt Cortés partira pour Montauban et sera remplacé par Lentati. Je ferai ma dernière année à Dax avec lui. C'est un gros bosseur mais il n'a pas le tonus de Cortés. Il écrit beaucoup, mais je n'ai jamais su quoi, car rien ne sort de son bureau en fait. J'en ai connu quelques-uns comme ça qui écrivent sans arrêt. Moi j'ai souvent signé le courrier dans le couloir ou sur le coin d'un établi. J'ai toujours pensé qu'il fallait être hors du bureau, au plus près des gens et leur parler un peu chaque jour. Ils se sentent ainsi en confiance et se confient davantage. Les chefs qui restent dans leur bureau n'inspirent pas, car souvent quand on y est appelé c'est pour se faire engueuler par un chef qu'on voit rarement. Partant de là on ne lui dit rien de ses soucis. Moi le bureau j'y resterai le strict minimum.

À mon arrivée à Dax j'ai fait une terrible erreur. Elle me coûtera six ans. Toujours soucieux de faire pour le mieux et de coûter le moins possible, j'ai voulu apprendre mon métier de chef d'atelier avant de postuler à un stage pilote. Ce faisant, je n'ai pas renouvelé ma visite PN (personnel navigant) n'ayant jamais eu de problème de santé. Quand j'ai jugé qu'il était l'heure très honnêtement de postuler pour un stage pilote (quel âne !) j'ai repassé la visite de personnel navigant à Bordeaux et là on m'a trouvé tout simplement épileptique rien que ça, et donc définitivement inapte.

J'ai vu le médecin capitaine de l'école qui m'a dit que je n'avais pas la maladie mais une certaine tendance à l'avoir. Cela a été dur, très dur. Et cela a duré longtemps. J'avais la possibilité de voler en aéro-club, en section militaire, avec une allocation essence fournie par l'école. J'ai donc commencé à apprendre très normalement. Mon moniteur, monsieur Lamidet, était très sympa. Il m'a amené au lâcher. Le lâcher c'est quelque chose d'extraordinaire, difficile à expliquer. La première fois est bien sûr unique. D'un coup l'avion quitte le sol et je deviens le roi du monde. C'est un petit avion de rien du tout, mais il vole ! et c'est moi tout seul qui vais le ramener au sol. Mais je ne suis pas pressé. Tout le monde me l'a dit, après la première fois il y aura la seconde et toutes les autres, mais la première, il n'y en aura plus. Alors il faut déguster tranquillement, prendre son temps, et c'est ce que je vais faire, mais sans exagérer, et au poser je suis attendu. Le moniteur est là et me dit :

– *Alors Mon lieutenant vous en avez profité hein ?*

– *Oui c'est vrai.*

Il est bien sympa mais notre collaboration va en rester là. L'aéro-club a acheté un nouvel avion, un Stampe de fabrication belge. Un merveilleux biplan à piloter. Monsieur Lamidet va en prendre livraison à Tarbes. Il est tellement heureux qu'il se laisse aller à faire un peu de voltige, c'est l'avion roi pour ça. Mais il n'est pas qualifié pour ça, et dans ce cas il faut impérativement s'abstenir. Il se crashe et se tue. C'est navrant, d'autant plus qu'il le savait, que cela ne se faisait pas. L'aéro-club va trouver un remplaçant, l'adjudant Boucher. Celui-là je le connais, nous étions sous-officiers ensemble à Fès. Excellent pilote, mais avec la fâcheuse habitude de rendre malades ses passagers. Alors à notre premier vol je lui dis :

– *J'espère que tu t'es calmé, sinon premier et dernier vol et je fais récupérer l'allocation essence par l'école.*

Non il n'y aura pas de souci, les années ont passé et la sagesse est venue. Maintenant, je bénéficie des conseils d'un vrai pro et très vite je vais passer mon deuxième degré, plus rapidement que de coutume. Ainsi je vais garder quelques heures pour moi. Il quitte très vite le club car il n'a accepté le poste que pour un court intérim.

Son remplaçant est l'adjudant Michel Baurin, moniteur lui aussi à l'école. Le courant passe tout de suite entre nous et une vraie collaboration va commencer. Nous n'avons jamais volé ensemble, mais il sait qu'avec Boucher nous nous connaissions depuis longtemps et que nous avons bien travaillé tous les deux. Ce dernier le lui a peut-être dit. Il va être vite surpris de me voir faire, car je fais un tour de piste et rentre chez moi. Dix minutes de vol, pas plus. Intrigué, un soir il m'attrape à la descente de l'avion et me demande pourquoi je fais ça. Je lui dis alors qu'il me reste cinq heures à faire et qu'après le pilotage sera fini pour moi, alors je fais durer. Je lui explique aussi mon problème d'inaptitude militaire. Il me demande alors si j'ai confiance en lui. Je lui dis :

– *Oui bien sûr.*

Il me dit alors :

– *Soyez sympa et consommez le plus vite possible le reliquat en deux ou trois vols et après on verra.*

Je vais liquider dans la semaine ce qui me restait à faire.

Mon attente de la suite va être de courte durée. Je commence aussitôt à faire des baptêmes de l'air, des balades pour des personnes qui veulent faire un tour.

Très vite il me demande de prendre en main des pilotes qui n'ont pas volé de quelque temps, et un beau jour il me colle dans l'avion le docteur Bouineaux, le pédiatre de mes enfants. Nous nous connaissons donc et on y va. Ah ! La sarabande qu'il me fait ! tant qu'on est en l'air assez haut je le laisse faire, mais à l'approche du sol pour le poser, il veut continuer et là je lui dis non, remettez les gaz il va le faire en grognant et pas content. Là je lui dis que lorsqu'il soigne mes enfants je ne me permets pas de lui dire ce qu'il faut faire car c'est lui qui sait. Mais là, c'est moi qui sais, alors il fait comme je dis ou je le débarque en rendant compte au moniteur de ses manières. Oh, il n'est pas content mais il obtempère et nous nous posons. Il s'en va furax mais ne dit rien. Après avoir inspecté l'avion comme il se doit, je rejoins Baurin et les autres, tous hilares (c'est la bande de pilotes de la voltige qui se prépare sur Stampe vu que les Nord 3202...), contents d'eux, mais moi pas trop. J'explique à Baurin ce qui s'est passé et il rigole encore plus fort l'animal. Il m'avoue alors que le toubib se croit tout permis, il est imbuvable et veut n'en faire qu'à sa tête. Plus personne ne veut voler avec lui, mais comme il paye, on voudrait le garder bien sûr. Et il ajoute que j'étais le seul capable de le remettre dans l'axe et que je n'avais pas raté l'occasion. On me paye

à boire et je suis la vedette de cette fin d'après-midi. J'apprendrai par la suite que plus jamais le toubib ne posera de problème. Il avait besoin que quelqu'un le remette en place.

Fort de ces constatations, Baurin un soir me demande si cela m'intéresserait de faire de l'instruction. Je réponds oui bien sûr mais je n'ai aucune qualification. Il me répond que la qualification je l'ai. C'est la licence que je n'ai pas. Donc je dois assurer les premières leçons jusqu'au lâcher (je connais bien la progression) et quand j'estime l'élève prêt, je le lui passe. Là il le teste et si ça se passe bien il le lâche. Il me dit que s'il y a problème, on peut toujours dire que je promenais la personne c'est tout. Et me voilà à faire le moniteur que je ne suis pas et les heures vont s'accumuler. La première fois que Baurin lâchera un de mes élèves, je ne vais pas en mener large, mais il rigolera car il en a l'habitude lui. Un soir il m'emmène au bureau pour me dire que quelque chose ne va pas dans mes affaires personnelles. J'ai passé les 300 heures de vol et avec la maladie que soi-disant j'ai, je devrais selon lui être mort depuis longtemps. Donc il y a un os. Il me conseille et me donne toute la procédure, avec les références pour passer une contre-expertise au CEMPN à Paris. Il vient de changer ma vie, mais je ne le sais pas encore.

Merci Michel, sans vous ma carrière aurait continué bien fade. Je sais que je suis bon pilote. Mais qui le sait à part Baurin et moi ? La suite viendra plus tard car cela va être long encore. Nous sommes en début 1964. Quatre ans encore mais le coup est parti.

Pendant ce temps-là les enfants grandissent. Denise a passé son permis de conduire chez l'auto-école Gilbert. Elle l'a eu du premier coup et en est très fière. La vie de famille prend plus d'importance car les enfants en grandissant réclament encore plus d'attention. Nous avons pour amis les Avezac qui habitent le rez-de-chaussée dans notre escalier, ainsi que nos voisins de palier, les Badaux : lui est mécanicien à l'escadron avions de l'école. Maurice Avezac est adjudant-chef et moniteur pilote avions. Nous aurions pu nous connaître au Maroc, mais cela ne s'est pas fait.

Un jour il vient chercher un avion qui sort de l'atelier de la CRALAT. Il me demande comme mécanicien pour le vol de contrôle et m'emmène. Au pied du L-19, il me dit de monter devant. On n'a pas le droit. Il insiste et on y va. Il me dit qu'il pourra toujours dire qu'il avait besoin de sentir l'avion depuis la place arrière. Je n'ai jamais tenu les commandes sur ce modèle d'avion. On y va qu'il me dit, mais l'avion ne bouge pas. Ce qu'il veut, c'est que je le prenne, alors on y va. Il me fait exécuter toute la gamme de pilotage. Je me régale bien sûr, mais lui aussi. Nous n'avons pas volé ensemble depuis longtemps. À notre descente il me dit :

– *Au Club les autres m'avaient bien prévenu, mais je voulais le voir moi-même*

– *Ah bon ! eh quoi donc ?*

– *C'est que l'air de rien et en vous entraînant tout seul, en vous renseignant par-ci par-là auprès des moniteurs, vous êtes devenu tout simplement un vrai bon pilote sans même avoir fait le stage.*

J'ai envie d'en pleurer car justement je ne suis pas pilote et tout cela ne sert à rien, cette blessure n'est pas prête à se refermer, même si un petit espoir m'a été donné par Baurin. Le temps est long. J'ai vu à la télé qu'on pouvait soigner de vrais épileptiques. Oui, mais moi je ne le suis pas. Tendance voilà. J'ai vraiment été très très malheureux à cause de ce problème, heureusement qu'il y a la famille, car là ça va bien. C'est quand même un gros problème car je suis souvent inquiet, surtout lorsque je conduis. On m'a expliqué que la succession d'ombres et de lumières dans les landes par exemple peut provoquer des crises. Oui c'est possible, mais ça ne me fait rien, alors ? Cela m'a hanté souvent. Mais dois-je arrêter de vivre pour ça ? Pour le cas où ? Et tout laisser à la charge de Denise ? Elle a déjà assez à faire avec les trois gosses. Heureusement nous allons continuer à vivre normalement.

C'est dur. Je fais passer le permis de conduire à de jeunes sous-officiers de l'ALAT. Ils sont pilotes et j'envie leur petite étoile, d'autant plus qu'ils conduisent parfois comme des manches et que je suis obligé de les recaler. Je n'aime pas le faire, mais il le faut. Je crains aussi qu'ils puissent penser que je les vire par jalousie, ce qui est faux, mais ils pourraient le croire.

Je suis comblé comme officier mécanicien, mais cela ne me suffit pas. Ce que j'ai appris à Ardailon en technique me met bien à l'aise dans le métier, par rapport à d'autres. Je n'ai encore trouvé aucun officier (en dehors des AET) ayant fait du technique à l'école.

La vie à la CRALAT continue. Comme je l'ai déjà évoqué, j'ai revu Boucher, Amauger (celui qui a été blessé trois jours après mon arrivée à Fès et qui m'avait emmené au mess de garnison), Garbage devenu lieutenant, les lieutenants du GAOA 4 qui renâclaient à me fournir ce que je leur demandais et aussi les deux officiers revus à Valence : Jestin et Cochaud. J'ai retrouvé aussi *Pierrot le Rouge* et Piquemal qui était au 3^{ème} échelon et qui est maintenant dans mon atelier. Fait extraordinaire, j'ai même retrouvé un copain de ma classe de 5^{ème} de Lamoricière, Durand, qui est en stage pilote pour le compte de la protection civile. Je me demande lequel a reconnu l'autre, je ne le sais pas. Surtout qu'avec ma mémoire sélective ce n'est pas évident de reconnaître quelqu'un d'une époque et d'un lieu que j'ai tout fait pour oublier. Bien plus tard, je vais retrouver et reconnaître un autre copain de cette classe, il va me faire une révélation à laquelle je ne m'attendais pas. Nous verrons en temps voulu.

En cette année 1962 de débâcle en Algérie les Pieds-Noirs arrivent en France, pas tous. Ils sont mal reçus et mal perçus du fait de la désinformation des médias. Beaucoup des officiers de la base ont fait cette guerre et eux savent, ce qui fait que je ne souffre pas d'être Pied-Noir, je dirais que c'est même le contraire. Je n'aurai jamais la moindre réflexion comme celles que l'on peut entendre à l'extérieur de la part de gens mal informés, comme cette caissière du Friand qui a montré à Denise des Arabes en lui disant :

– *Regardez ces sales pieds-noirs.*

Sa surprise a été grande quand Denise lui a dit :

– *Non, ce sont des Arabes, mon mari et moi sommes des Pieds-Noirs.*

Ce à quoi la caissière a répondu très étonnée

– *Mais vous êtes comme nous !*

– *Eh oui !*

Durant l'époque où le capitaine Cortès était mon chef d'atelier, il m'avait confié la tâche de faire les plans du nouvel atelier à construire. Nous étions pour l'instant dans des installations provisoires. Sous son contrôle j'avais fait de mon mieux pour imaginer un atelier confortable et très fonctionnel.

Quand sa construction sera enfin décidée en haut lieu, seule la moitié sera financée et donc construite. Je vais connaître le même problème à Pau. À croire qu'on le fait exprès. À chaque fois la coupe sera faite sans en parler à l'auteur du projet initial (de crainte qu'il ne rue dans les brancards peut-être). Ainsi la moitié construite ne sera même pas corrigée pour s'adapter au mieux des besoins. On en arrive à penser qu'on devrait à chaque fois réclamer le double du besoin pour avoir satisfaction. D'un autre côté, si le projet était accepté tel que demandé, on aurait l'air malin avec le double de surface nécessaire.

Quand cette moitié sera construite Cortès sera déjà parti pour Montauban, mais je serai présent. Le Génie est chargé de superviser la construction après avoir passé les marchés et surtout fait les plans techniques (les miens n'étant pas des plans d'architecte).

Un jour je m'aperçois que l'installation électrique avance et que tous les éclairages vont être installés beaucoup trop bas sous le toit du hangar. Or les rails supportant les chariots des palans ne sont pas encore en place et vont être mis plus haut. Autrement dit, quand on utilisera les palans sous rails on arrachera toutes les lampes. J'en parle au capitaine du Génie. Réponse :

– *Il faut laisser les choses aller à leur terme et on modifiera après.*

Il en prend bonne note quand même. C'est intelligent ça ! Sûr qu'on va gagner de l'argent et du temps en faisant comme ça. Comment lui faire comprendre qu'il est plus facile d'arrêter tout maintenant et de modifier ? À la vérité il s'est planté (son responsable des plans techniques) et il ne veut pas que cela se sache car il lui appartenait de vérifier le travail de son dessinateur. Travail terminé et réception faite, il fera procéder aux modifications sur des crédits alloués pour l'entretien. En 1964 mon chef d'atelier, le capitaine Cortès, est muté à Montauban. Sa famille reste à Dax le temps que se termine l'année scolaire. Par le train, le voyage est long, alors il compte bien que l'avion de l'unité ira le chercher à l'occasion. Un jour, le pilote maison décrète qu'il ne peut pas se poser à Montauban à cause de travaux sur la piste. Je me renseigne et on me dit qu'après les heures de travail il n'y a pas de problème, mais comme il a décidé que c'était non et que ce n'est pas Lentati qui va prendre le risque de lui ordonner d'y aller, Cortès est en rade. Avant la fin du travail, je vais voir Baurin et lui explique l'affaire. Il me dit alors d'y aller moi-même. Oui mais... Non pas de mais, l'aéro-club lui doit bien ça. Je prends donc le Jodel et vais le chercher. Je suis très heureux de lui rendre ce service. Il est surpris de me voir arriver seul, mais très heureux tout compte fait que ce soit moi. Après tout, il avait été pour moi un chef tellement compréhensif que je lui dois bien ça et le club aussi. On aidait le club dans la mesure de nos moyens. C'était des réglages d'instruments de magnétos, etc. et en plus, je suis partie prenante puisque je vole sur ses avions. Mon intérêt est qu'ils soient en bon état. De plus nos avions Nord 3202 sont arrêtés de vol à cause de leur hélice qui casse du fait des vibrations. Or l'ALAT présente une équipe au championnat du monde de voltige aérienne et son entraînement, comme la compétition, se font sur le Stampe du club. Nous sommes donc bien liés par nos intérêts communs.

Un peu avant l'été et notre départ, je vais faire un voyage en Allemagne et Belgique. Nous partons de Dax en *Broussard* pour assister aux fêtes de l'ALAT belge. Leurs pilotes sont formés à Dax et leurs mécaniciens à Bourges. Nous passons la première soirée à Fribourg au GALDIV avec Le Bail (le sous-lieutenant qui a remplacé le capitaine Maissonave à Fès). On finit toujours par se retrouver, bien contents. Nous poursuivons ensuite sur Aix-la-Chapelle (Maastricht) et ensuite en voiture sur Melsbroeck en Belgique, très près de la frontière triple. Les festivités se passent bien et ensuite retour sur Dax. Je suis alors loin, très loin de penser que je deviendrai pilote de cet avion.

Un jour Baurin va me demander un service. Quel service ! Il s'agit d'emmener un de ses collègues de l'équipe de France de voltige aérienne avec qui il s'entraîne pour le championnat du monde à Carcassonne. Quel bonheur d'emmener le Chevalier d'Orgeix et de boire un coup avec lui et un autre de ses collègues à Carcassonne. Au retour dans l'avion, je rêve. C'est qu'il a participé aux Jeux Olympiques en équitation. Plus tard, une trentaine d'années après, je lis un périodique de Denise et je le vois en photo. Je dis alors à Denise je connais ce gars-là. Elle est très étonnée. Il est question d'un livre qu'il a écrit *L'aventure retrouvée*. J'achète le livre en question et je lui écris chez son éditeur. Quelque temps plus tard, avec pas mal de retard, je reçois sa réponse. Il avait entre-temps changé de résidence et son éditeur a eu du mal à le trouver tout de suite. C'est une gentille lettre avec une dédicace pour la joindre au livre. C'est un magnifique souvenir.

L'essentiel sur Dax et notre vie est dit. Je garde un beau souvenir de cette ville et tous ses alentours, c'est une belle région. En juillet 1965 ce sera le départ pour Bourges.

1965-1967 – Bourges

Nous sommes l'été 1965 et au camping à Bourges pour quelques jours. Je prends mon travail à l'École Supérieure d'Application du Matériel (ESAM). À côté de nous campe un couple d'ouvriers très orientés PC. On se parle un peu, bien que le militaire que je suis dérange un peu ces militants. Cela les dérange encore plus quand ils me voient sortir une bouteille d'eau de Lourdes. Là ils n'aiment pas du tout ! Il n'est pas question qu'ils goûtent, jusqu'au moment où ils s'aperçoivent que mon eau de Lourdes est en réalité de l'anisette que j'ai transférée dans la bouteille. Alors là ils voudront bien goûter et vont approcher tous les midis. Nous finirons par bien rire tous ensemble, car ils vont aussi comprendre que les curés et moi...

Avant la rentrée des classes, comme prévu, nous sommes logés à Avaricum, comme par hasard (mais c'est du hasard justement) juste à côté de mon ami Jean Pinard. C'est avec lui que nous faisons notre footing le matin à Fès avant la prise du travail. La vie est drôle quand même, nous étions maréchaux des logis et nous voilà lieutenants (et nous passerons en même temps lieutenant-colonel), mais avant ça nous serons ensemble capitaines à Montauban.

J'apprends très vite, parce que je cherche, que l'École a aussi une convention avec l'aéro-club. Mais l'allocation essence est faible, alors je vois avec le chef moniteur pour m'orienter vers le vol à voile. Je ne peux pas faire de remorquages car il faut être pilote de planeur. Alors je m'y mets aussitôt et je découvre une manière de voler différente de l'avion et de l'hélico. Une manière très intéressante qui me plaît tout de suite. L'ennui c'est que je reçois ma licence de pilote planeur une semaine avant mon départ pour Pau. Alors adieu planeurs et remorquages.

Mais patience, si je pars pour Pau, je sais aussi que bientôt brillera une petite étoile. Tous mes collègues savent ce qu'il en est de ma situation. Le capitaine Toutain, pilote avion, n'a fait son stage que sur L-18. Lorsque les Nord 3202 sont à nouveau autorisés à voler après avoir reçu leur nouvelle hélice tripale américaine, il a été qualifié sur cet avion, mais il n'a jamais appris les sauvegardes, en particulier comment sortir de vrille.

Un midi nous en parlons au repas. Nous découvrons qu'aucun des pilotes présents n'a reçu cette instruction, alors que moi le mécanicien je sais faire. Toutain va me demander si je suis capable de lui enseigner comment faire. Ce sera la première fois sur Nord 3202, mais un avion est un avion, c'est tout. Et nous voilà en vol. Il n'est quand même pas très rassuré, mais il est le seul à m'avoir fait confiance. Tout va se passer pour le mieux. Il est très content car, me dit-il, je sais maintenant comment en sortir et surtout comment ne pas m'y mettre.

Cet épisode va faire que lorsque je vais être en vol, aucun n'hésitera à me passer les commandes, aussi bien sur avion que sur hélico.

En 1966 arrive un nouveau pilote. Nouveau oui, mais pas pour moi, car je l'ai eu comme mécanicien sous mes ordres à Dax. Un farfelu de première. Il n'était pas fait pour le métier de mécanicien, mais il était doué comme pilote. Il a également fait le stage de moniteur sur hélico et je vais en profiter un maximum. Au bout d'un an je n'aurai quasiment plus rien à apprendre. On peut imaginer la frustration qui est la mienne. Il me remonte le moral en me faisant faire un tas de choses que ne savent pas faire les pilotes de l'ESAM.

Un beau jour, l'ALAT organise un rallye aérien à travers la France pour avion et hélico. C'est une manière déguisée de contrôler le niveau d'entraînement des équipages : technique de pilotage, navigation, tirs, marches, en fait tout ce qui fait un militaire en campagne et aussi un pilote. Mon école engage un appareil de chaque. Le lieutenant-colonel D. me désigne comme navigateur sur

avion avec le maréchal des logis-chef P. comme pilote. Je lui indique qu'il m'utilise dans une spécialité que je ne possède pas (officiellement). Oui, il le sait, mais il me dit que sa confiance dans le maréchal des logis-chef P. est très limitée. Moi aussi, mais je ne le lui dis pas.

Il faut savoir qu'un jour, le gaillard vient voler sur Nord 3400. Au moment où il quitte le parking il se met à pleuvoir légèrement. Pas de quoi s'affoler ou même réveiller un escargot. Alors il traverse la piste et s'installe au bar de l'aérodrome. Deux heures plus tard, il revient et remplit les documents de bord en inscrivant deux heures de vol. Cela me rend furieux. Furieux à la puissance X. Je ne dis rien. Quand il revient voler quelques jours plus tard, je lui dis :

– *L'avion est là, il vous attend. Vous allez voler deux heures. Je viens avec vous pour bien m'en assurer. Au retour vous rentrerez à l'École et ne remplirez aucun document relatif à ce vol. Si vous voulez vous éviter les problèmes, vous fermerez votre gueule et vous ne me recommencerez plus jamais un coup comme ça.*

Faire un truc comme ça alors que je crevais d'envie de partir faire mon stage pilote. Un vrai minable et de plus un ivrogne, mais là je ne peux pas intervenir vu que mon colonel...

Le rallye se fait donc. La navigation se passe bien, je l'assure en totalité et je prends des photos aux points de rotation en preuve du bon passage. La technique du vol et la précision... Il me fait vraiment honte, je ne sais pas où me mettre des fois que certains pourraient s'imaginer que je tenais les commandes. Au retour, on se pose sur un terrain à midi pour déjeuner. Nous avons été précédés par l'*Alouette II* pilotée par l'adjudant-chef G., pilote et ivrogne comme P., mais techniquement bien meilleur, avec mon collègue le lieutenant Tara (*Tarass Boulba* pour les copains). Ils sont arrivés avant car mon pilote a voulu faire la navigation tout seul et alors zigs et zags jusqu'au moment où il a fallu le remettre dans l'axe. Il nous fait un atterrissage catastrophique.

Heureusement que le L-19 est un avion solide. Quand nous rejoignons les deux autres, son copain Guitard se moque de moi en disant :

– *C'est comme ça que vous posez les avions Mon Lieutenant, et vous prétendez faire le stage pilote ?*

Je n'ai rien répondu, mais j'ai regardé P. qui a été obligé de dire :

– *Non, c'est moi.*

Voilà, pas facile de vivre avec des gens comme ça, moi qui rêvais d'être un pilote correct.

Je vais finir par être convoqué à Paris au CEMPN (Centre d'Expertise Médicale du Personnel Navigant). Le commandant du Roure a remplacé l'ivrogne lieutenant-colonel D. Nous nous connaissons. Il a arrangé mon affaire avec son copain de la DCMAT (Direction Centrale du Matériel de l'Armée de Terre), le lieutenant-colonel Aquaviva, chef du bureau ALAT, pour que je passe cette visite de contre-expertise et que je sois soigné si le diagnostic de 1962 est confirmé. Nous sommes en 1966 et me voilà en expertise. En fait, c'est une visite normale sauf que là c'est la dernière instance et qu'on ne revient pas sur celle-là. Je passe toutes les épreuves sans aucun souci, sauf une, l'électroencéphalogramme, car c'est ce test qui est responsable de mes ennuis, et j'ai la trouille c'est simple !

Un adjudant de l'armée de l'Air me trouve (il me cherche depuis un moment) et me dit qu'il reste ce test à passer. Pour sûr que je le sais. Je lui explique pourquoi je renâcle, je suis tombé sur un type bien qui a vite compris. Il me demande si ça me gêne de manger avec lui au mess sous-officiers de la base. Je lui dis que non bien sûr. Au cours du repas, en confiance, je lui explique la totalité de mon problème et lui m'explique comment doit se passer ce test puisque c'est lui qui sera sur la machine.

Début d'après-midi nous voilà en test. Il me rassure au fur et à mesure du défilement des contrôles et me dit qu'il n'est pas psychiatre mais qu'il a l'habitude de voir les tracés avec son colonel spécialiste. Il me dit que selon lui je suis vif, nerveux, énergique mais épileptique non, il ne voit rien qui ressemble à ça. Une fois terminé il me fait retirer moi-même mon dossier de la bécane et j'emmène directement le tracé au colonel psychiatre qui, très vite, va me dire qu'il y a un problème car ce tracé n'est pas le mien. Je lui affirme que c'est le mien et que son adjudant a tenu à ce que je le retire moi-même. Donc certitude absolue, c'est le mien. Il a un beau sourire et il me montre mon premier tracé en me demandant de le comparer à celui d'aujourd'hui. Les différences sont énormes, je ne sais pas lequel est bon mais ils ne se ressemblent en rien. Il m'affirme alors que le propriétaire du premier tracé est probablement mort à l'heure qu'il est. Le second est excellent et je ne sais plus ce qui m'arrive, j'en ai tellement rêvé. Le premier justifie mon inaptitude et le deuxième l'infirme. Il ne peut pas supprimer le premier. Alors il me donne l'aptitude pour 10 mois et il faudra que je revienne pour tout recommencer et cette fois il m'affirme que ce sera bon définitivement.

Je me dégonfle comme une baudruche crevée. Il me rassure et me dit à bientôt. À mon retour, le commandant du Roure est content pour moi. Je vais devoir attendre encore. Dix mois plus tard je suis au CEMPN. Le troisième tracé est identique au second et le colonel me donne l'aptitude définitive et complète. Le psychiatre me suggère alors de faire appel au Conseil d'État pour faire évaluer mon préjudice. Je lui réponds que je vais plutôt retourner dans mon unité avec le petit bout de papier vert, mon trésor, et faire tout de suite ma demande de stage. Début 1967, dans un peu moins d'un an. Du Roure est content et il se démène avec son pote chef du bureau ALAT pour régler mon problème. Bientôt je vais avoir des nouvelles.

Une anecdote amusante. Le vrai nom de mon commandant c'est du Fornel du Roure de Paulin. Excusez du peu. Pour nous c'est du Roure. Un jour, il fait retenir une chambre d'hôtel à Marignane par son secrétaire, car il a une réunion à la SNIAS (Eurocopter aujourd'hui). Arrivé sur place, il prend sa chambre et le responsable de l'hôtel lui demande si ses deux collègues du Fornel et de Paulin doivent arriver et à quelle heure. Il avait réservé trois chambres. Son sous-officier avait balancé le nom complet, et voilà. Le commandant est noble dans tous les sens du terme. Un très brave homme au comportement noble, gentil, attentionné, n'ayant jamais l'air de commander, mais de demander. Personne ne peut lui refuser quoi que ce soit. Nous nous retrouverons à Montauban où je serai son chef-pilote, il en sera très heureux et moi donc.

Ici, à Bourges, je lui suggère souvent de court-circuiter la hiérarchie de l'école pour les problèmes techniques qui traînent trop longtemps et dont elle n'a rien à foutre. Mais il ne veut pas et je lui dis qu'il est un boy-scout. Ce n'est pas méchant, plutôt affectueux, et c'est comme ça qu'il le prend. Je lui dis que comme il va continuer avec sa voie hiérarchique, il n'y aura pas de problème avec ce que moi je vais faire. Je trafiquerai directement avec les collègues de la DCMAT par des documents manuscrits identiques à ceux qui prendront la voie normale et comme cela les problèmes ne traîneront pas. Ça le bouscule un peu quand même, mais il me laisse faire au nom de l'efficacité et de l'intérêt du service. Il sait que j'ai toujours ce souci en tête et il apprécie mon état d'esprit qui est de faire le maximum pour faire avancer les choses. Il terminera sa carrière général de brigade, dans la simplicité et presque dans l'obscurité tellement il est effacé et discret. Je me souviens qu'un jour à Montauban (aïe ! la chronologie ! Il n'est pas aisé de sortir parfois d'un thème ou d'un sujet), chez lui je cherche un siège et je me dirige vers une chaise à l'écart. Elle a un pied cassé, mais je ne l'ai pas vu. Madame du Roure me dit :

– *Non non pas celle-là, prenez plutôt celle-ci.*

Ce que je fais. Je lui propose de prendre sa chaise pour la réparer. Oh ! Sacrilège, surtout ne pas la réparer, elle est d'époque. Leurs filles feront des études d'infirmières, toujours dans le but de servir les autres. La vraie noblesse, celle du cœur.

Dans ma carrière militaire, j'ai eu la chance de rencontrer des hommes de qualité, modestes. D'autres aussi qui ne méritent pas qu'on en parle. Rien que pour ça, ça en valait la peine. J'aurai même un jour l'occasion de tutoyer des généraux et même un général quatre étoiles. Nous étions copains avant, alors pourquoi pas après, leur mentalité n'ayant pas changé.

Les officiers pas bons par contre, c'est moche et difficile à supporter. Avant du Roure j'ai eu le lieutenant-colonel D., ivrogne notable aux yeux de tous. La hiérarchie est coupable en ce qui me concerne, car elle n'a rien fait. Un jour, un sous-officier lui demande, devant témoins, la consommation de sa Packard (25 litres aux 100 km). Il répond que de toute manière elle consomme moins que lui. Ah ! C'est beau ! Il en est fier en plus ce con. Pendant un an, il me faudra le supporter et j'aurai du mal à le faire. Je me demande comment on peut accepter des gens comme ça et les voir monter en grade comme les autres qui travaillent à 100 %. C'est le défaut du système, mais comment changer ça ? J'aurai à plusieurs reprises l'opportunité de virer des incapables, en interdisant leurs rengagements ou en leur faisant perdre le bénéfice de leurs diplômes vu qu'ils n'étaient pas à la hauteur et pouvaient devenir des dangers et ce, pour des sous-officiers et aussi des officiers. Je suis sûr d'avoir fait mon travail en ces occasions. C'est très dur pour eux certes, mais ne serait-ce pas plus dur d'annoncer à une famille la perte du père parce qu'on a hésité à retirer quelqu'un du circuit en temps voulu ? Pour moi la question ne se pose pas. Il y en a un autre que je connais bien et qui a fait la même chose, c'est B., dit *Kilo*. Mais on ne s'aimait pas, car il avait une manière de commander qui ne passait avec personne. C'est dommage, car il avait des qualités et la principale est qu'il savait être ferme.

Un samedi soir, nous assistons au bal du général commandant l'école. Les jeunes officiers en formation en assurent la préparation et le fonctionnement. Un de nos collègues, le capitaine Bateux (*Gilbat* pour les copains), fait de la magie, plus exactement de la manipulation. Il connaît le monde des artistes et donc nous voilà à table avec la chanteuse Lucette Raillat, très connue, et le conteur d'histoires Patrick Raynal, surtout connu en Berry. Agréable soirée. Un des jeunes officiers passe vendre les programmes de la soirée. Ils donnent droit à un tirage de tombola par un numéro apposé sur la page de couverture. J'en prends un, je vois le numéro sans y prendre bien garde. Comme nous ne dansons pas (moi surtout, mais ça viendra) nous nous éclipsons avant le tirage au sort. Deux à trois semaines plus tard je lis une note de service d'informations générales et je note qu'on recherche les deux premiers gagnants de la tombola. Les numéros sont indiqués et je les vois distraitemment. Je rentre manger à la maison à vélo et d'un coup je me dis que j'ai vu un de ces deux numéros, mais où ? J'arrive et demande à Denise si elle a conservé le programme du bal. Il est dans le tiroir de la table de nuit. Je regarde et bingo, par ici le premier prix. Une semaine à la neige pour deux personnes (valeur 540 francs). C'est un joli lot mais nous sommes cinq. Comme j'ai déjà connaissance de ma mutation (c'est vrai que j'aurais dû en parler avant) pour l'été 1967, à Mulhouse, je négocie avec l'agence de voyage : le séjour à la neige contre un voyage en Alsace pour chercher à nous loger. L'agence accepte sous réserve de lui fournir les justifications de dépenses. Pour Pâques, balade en Alsace, les enfants à Paris pour trois jours. Donc pour ma mère 3+3= 6 jours de garde des enfants dans sa vie. À Mulhouse on me dit qu'il est trop tôt pour se loger, en début d'été ce sera le moment. Mon commandant m'a signifié ma mutation pour Mulhouse très tôt dans l'année. Il s'en est bien occupé afin que j'aie là où je pourrai avoir une place de pilote et donc pourrai faire mon stage. Courant avril alors que je me prépare

à partir manger, il est midi, et je suis à l'aérodrome où se trouve mon lieu de travail, quand il me téléphone pour me voir avant que d'aller prendre mon repas. Je le rejoins et là il m'annonce un changement sur ma mutation.

Je suis catastrophé, car cette mutation avait une importance capitale pour moi. Il me rassure et me dit qu'en fait j'ai maintenant le choix entre Mulhouse et Pau. Il me dit que mon collègue, le lieutenant Antoine, est muté à Pau mais souhaite permuter et aller à Mulhouse. J'ai du mal à croire ça, car ce serait trop beau. Seul inconvénient, il faudra partir plus tôt, avant fin juin. Je lui dis que je peux partir demain, mais non il veut que je consulte mon épouse avant de décider, bien que sa réponse me soit connue déjà. Pau à la place de Mulhouse, pour nous ça ne se discute même pas. Quant à la place pilote il n'y a pas de problème. En plus Pau-Dax : 80 kilomètres, je n'aurai pas besoin de quitter la famille durant 10 mois. C'est tout bénéfique. Nous avons depuis quelque temps vendu la 203 à un sous-officier de l'ALAT à l'école et acheté une DS 19 à boîte mécanique. Voiture chargée, départ pour Pau.

Bourges, je ne regretterai pas, mais je serai mieux à la SRALAT (Section de Réparation de l'ALAT) où je serai mon chef, mon capitaine étant à Tarbes et le chef de corps à Auch.



Bourges

1967-1973 – Pau

Venu à Pau pour deux ans, je vais y rester trois fois plus longtemps. Avec Valence, plus tard, ce sera la plus belle partie de ma carrière militaire. Pourquoi ? Dans les deux cas je serai mon seul chef et dans la durée. Je suis bien obligé de penser que ça devait marcher, sinon on ne m'y aurait pas laissé. Bien sûr, j'ai des chefs, mais ils sont loin. Mon commandant de compagnie est à Tarbes et mon chef de corps est à Auch. En technique, je suis en prise directe avec la DCMAT. J'aurai ici l'occasion d'être connu du général commandant la Division parachutistes. Pour un lieutenant puis capitaine, c'est valorisant.

Je prends mon travail à la SRALAT (Section de Réparation de l'ALAT), au nord de l'aérodrome de Pau-Uzein, en soutien du GALDIV 11. Je remplace le capitaine Mitaine. J'étais 2^{ème} classe quand je l'ai connu sous-lieutenant appelé à Metz. Il n'est pas étonné de me voir et me dit :

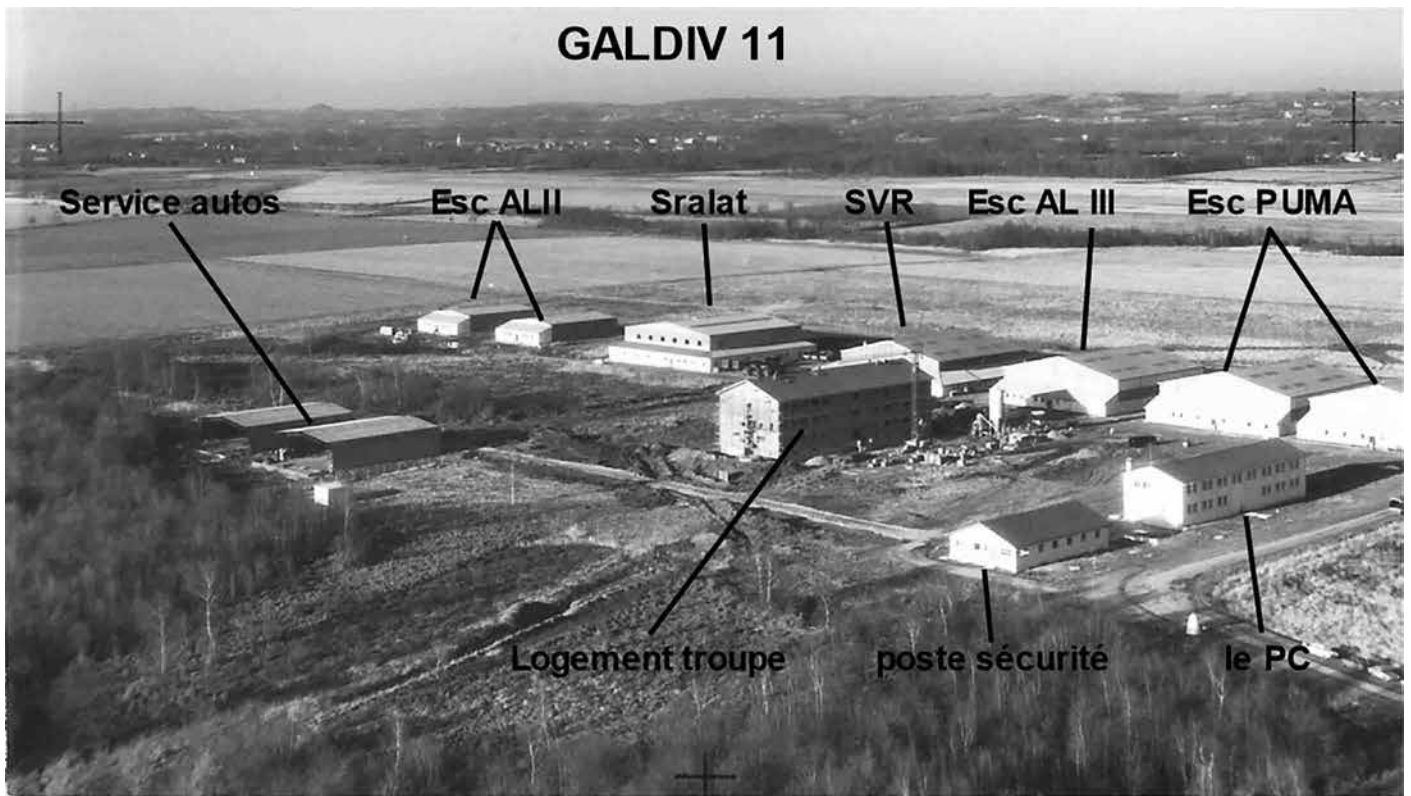
– *Tu as fait ce que tu disais au CIM.*

Très vite, je dois lutter contre le laxisme dont il a fait preuve. C'est le danger quand on est son propre chef et loin de la hiérarchie. Le premier jour, l'adjudant-chef Debacq m'apporte un PRC 10 (poste radio HF). Je lui demande pourquoi cet appareil est ici. Il m'explique que c'est pour m'appeler lorsque je serai à la pêche sur le lac, un peu plus loin de l'aérodrome. Elle est bien bonne celle-là ! Je lui précise tout de suite que je suis là pour travailler et lui aussi. Il me fait la gueule, car c'est lui qui avait la main sur tout, mais cela m'est complètement égal. Je ne suis pas là pour lui faire plaisir et lui laisser ma place. Nous avons une mission et elle sera tenue !

Dans le même style : un matin il pleut sur Pau, j'ai rejoint ma SRALAT à vélo comme d'habitude. Une fois séché et habillé, je fais un tour et m'aperçois que l'adjudant Pi. est absent. C'est le pilote de l'unité (moi je ne le suis pas encore et serai bientôt en stage) et on m'explique que lorsqu'il pleut il ne vient pas, car les vols techniques ne peuvent pas se faire (tiens donc, dans quel film ils ont vu ça ici ?). Me voilà de nouveau avec Po., souvenez-vous, à Bourges, celui qui a passé l'après-midi au bar de l'aéro-club et s'est ensuite crédité de deux heures de vol. Celui-là je vais me le faire et tout de suite. J'envoie aussitôt un véhicule le chercher. À son arrivée, il m'explique que le capitaine l'autorisait à rester chez lui ces jours-là. Je veux bien comprendre certaines choses, mais ça je n'avais encore pas vu. Je ne suis pas d'accord du tout et je lui précise qu'il va devoir se méfier car il me faudra beaucoup de temps pour oublier ce tour-là. La meilleure preuve, je ne l'ai pas encore oublié. Désormais, il sera toujours là et je vais lui confier un travail qui ne va pas lui donner le temps de rêvasser en dehors des vols.

Après le coup de la pêche et celui-là, je réunis tout le monde en urgence et j'explique comment moi je vois les choses et n'accepterai jamais d'en changer. Mieux vaut le savoir, car je ne lâcherai jamais sur ces choses essentielles. Les vols de contrôle pas possibles par temps de pluie ! Elle est bien bonne celle-là. Elle ne m'a pas fait rire du tout. Par temps d'orage d'accord, je veux bien. Pour moi, au Matériel, un pilote est aussi un mécanicien, donc il y a toujours du travail pour lui, comme par exemple la tenue de la bibliothèque technique et la mise à jour des documents techniques propres à chaque aéronef, ce qui est de nature à soulager le travail du contrôleur et aussi des chefs d'équipe. En SRALAT le personnel est encore plus limité qu'ailleurs et donc on a besoin de tout le monde, il n'y a aucun statut privilégié.

Aussitôt arrivé, en combinaison de travail, je fais vider le hangar atelier. C'est un tel foutoir qu'on y rentre avec peine un hélico au milieu d'un tas de ferraille. Ce qui est inutile part au parc à ferraille, le reste est remis en place suivant un plan que j'ai établi avant de commencer.



▲ ▼ *Le GALDIV 11 à Pau-Uzein, devenu par la suite aéroport Pau-Pyrénées*



Il y en a deux qui rigolent : Claude Charlier, qui est un copain du temps où nous étions deuxième classe, lui sait que je suis très remuant, pour moi mais aussi pour les autres. L'autre est un adjudant (le nom m'échappe) qui était à Dax à l'atelier avions et qui me connaît aussi bien sûr. Je vais m'appuyer sur eux, car je sais que je peux leur faire totale confiance.

Quelques jours après (quelle précipitation à venir me voir !) je reçois la visite inopinée de mon directeur régional de Bordeaux, le général Xaintrailles. À peine arrivé, il me demande de lui montrer mon hangar atelier. Ce que je fais aussitôt. Pas content, il me dit que je me moque de lui, en lui montrant un hangar qui n'est pas le mien. Je lui dis que je me garderais bien de me moquer de lui et je lui montre qu'il s'agit bien de mon hangar, mais que je l'ai transformé et c'est pour ça qu'il ne le reconnaît pas. Quand il se rend compte de son erreur, il me dit que sa visite est terminée et qu'il reviendra me voir avec plaisir. La panique que mon prédécesseur avait laissé s'installer l'avait irrité un maximum. Il m'assure qu'il sera prêt à m'être utile en cas de besoin et qu'il me suffira de faire appel à lui.

Dans moins de six mois je vais avoir besoin de mon général et de son intervention. Il m'arrive un truc incroyable, pas possible. Le sort s'acharne sur moi pour m'empêcher de réaliser mon rêve. Il faut croire que je n'en ai pas eu assez comme ça, heureusement que j'ai la tête dure et de la suite dans les idées. En arrivant en IV^{ème} Région militaire il m'a fallu refaire ma demande de stage pilote. C'est la règle habituelle. Un jour, je reçois un appel téléphonique depuis Auch. C'est un copain lieutenant de réserve de ma compagnie à Tarbes (c'est bien d'avoir des copains) qui me dit être dans le bureau du chancelier. Il est seul et il a sous les yeux ma demande avec tous les avis hiérarchiques très favorables, mais elle ne sera pas transmise car j'ai dépassé la limite d'âge. Cela serait vrai si j'étais dans une Arme, mais je suis dans le Service du Matériel et cette limite n'est pas pour moi. Cela s'explique car on fait de nous des mécaniciens, on nous maintient en atelier quelques temps et après on peut viser ce stage, donc forcément on est plus âgé que les autres au moment où on a le feu vert. À qui expliquer tout ça ? Personne n'écouterait ni ne regarderait les Bulletins officiels.

Alors je lui dis de piquer ma demande et j'envoie un sous-officier la chercher à Tarbes. Je désigne le maréchal des logis-chef Thienard (il sera plus tard capitaine et mon adjoint à Valence, quand je dis que la vie est drôle parfois !) qui va me ramener la demande. Je suis catastrophé, moi qui croyais voir enfin le bout du tunnel. Je ne m'attendais pas à un coup pareil.

J'en profite pour faire une remarque. J'ai eu des coups durs dans ma vie, mais il s'est toujours trouvé quelqu'un ou quelque chose, au bon endroit, pour tout effacer et remettre les affaires en ordre. On peut appeler ça comme on voudra : ange gardien par exemple, bien que je n'y croie pas. L'ancien lieutenant (du rang) administratif de Dax, qui a remplacé Santalucia, est maintenant à la direction à Bordeaux. J'appelle Sanjean et je lui explique mon problème et mon besoin de voir le général au plus tôt. Il me rappelle un moment après pour me dire que le général m'attend le lendemain matin. Me voilà donc devant le général Xaintrailles et je lui explique mon problème. Il me dit que s'il a bien compris, il ne manque plus que son avis et sa signature puisque la demande est sur son bureau (il ignore comment elle est arrivée là et cela ne le regarde pas). Donc il inscrit son avis et signe. Il me fait lire et me demande si ça me convient. Je dois être rouge de stupéfaction devant de tels éloges. Il me dit que cela est normal vu sa visite à Pau au mois de juillet. Il remet la demande à Sanjean et c'est parti ! Ouf que j'ai eu chaud sur ce coup-là !

Début janvier 1968, je pars à Dax en voiture. Du côté de Sault-de-Navailles, un camion gêné par la nuit et la pluie se déporte et m'accroche. Je n'ai rien mais la voiture est irréparable. Tout s'en mêle pour m'empêcher d'entrer en stage. Voilà une entrée difficile. Nous n'avons pas les moyens

SRALAT

DEFENSE DE FUMER

en fond d'atelier: bureaux des mécaniciens avec toute la documentation technique



Postes travail ALII ALIII Remarquer : les outillages sont embarqués toujours prêts à partir

Le GALDIV II à Pau-Uzein

de remplacer la voiture pour l'instant. Je ferai le voyage entre Dax et Pau par le train. J'ai 32 ans, en pleine forme, ça y est je suis en stage et je vais me cramponner au maximum. J'ai enfin ma chance, elle est unique et il n'est pas question de se rater.

Me voilà en place pilote sur Nord 3202. J'ai déjà bien sûr volé sur cet avion, mais en place arrière. Il s'agit du vol dit d'accoutumance.

Mes années de désespérance défilent dans ma tête. Mais je suis heureux et le moniteur derrière, le maréchal des logis-chef Carincasau (l'orthographe ?) le voit dans le rétro. Il me voit décontracté, ce qui n'est pas toujours le cas et c'est bien normal, et il me propose de prendre les commandes. Et comment ! j'attends ce moment depuis si longtemps !

Voyant que l'avion ne bouge pas d'un poil, il me fait faire un tas de manœuvres : virages, montées, descentes. Très étonné, il me propose de tenter l'atterrissage sur un terrain satellite de Dax. Moi je ne tente rien, je me pose et c'est tout. Son étonnement est tel qu'il me dit que ce truc-là n'est pas possible. Et il me pousse à recommencer. Avec quel plaisir je lui fais trois atterrissages, pile au même endroit de la piste (trois jolis petits appontages). Il ne peut pas comprendre bien sûr et je suis bien obligé de lui expliquer. Je sais, car cela m'a été dit souvent, que les moniteurs aiment à transmettre leur savoir et n'apprécient pas beaucoup quand ils n'ont rien à passer. Je lui demande de n'en rien dire à l'Escadron et je lui promets de faire le travail demandé avec le maximum de soin et il pourra, s'il le veut, déborder au-delà de la simple progression pour aller au lâcher. Je ne demande qu'à apprendre. C'est comme ça que le chef de stage, le capitaine Sabatier, au test pour le lâcher va me créditer d'un 16/20. Il me dit que c'est une note réservée aux moniteurs et qu'il ne peut pas mettre plus car cela va déjà faire jaser. Il me précise que je suis connu quand même et que ce qui s'est passé à l'aéro-club du temps de Baurin est connu bien sûr ! Et moi qui ne voulais surtout pas le dire !

Le stage se poursuit par la phase observation.

C'est moins facile, car ce n'est pas mon travail normal comme pour tous les autres officiers. Ils sont plus habitués aux problèmes de repérages, relevés de coordonnées géographiques, etc. Mais bon comme je me cramonne, ça passe bien. Arrive le moment où nous allons au plateau de Ger, près de Tarbes, pour les réglages aériens de tirs d'artillerie.

Je vais faire un tour à ma compagnie pour saluer mon capitaine. Je ne peux pas ne pas venir, ma visite est normale. Là il me convie à venir déjeuner le lendemain midi en présence du chef de corps et du général Xaintrilles. Autorisation obtenue, me voilà au repas. Mon chef de corps, le lieutenant-colonel Dupuis, tout à coup me dit qu'il ne comprend pas pourquoi je suis en stage, alors que ma demande n'a pas été transmise. Le général me regarde, curieux de voir comment je vais m'en sortir. Je ne veux ni mentir ni surtout le trahir. Je réponds qu'en haut lieu mon stage était programmé depuis longtemps et qu'en l'absence de ma demande en IV^{ème} Région, ils avaient dû prendre celle faite dans la Région précédente. Je n'ai pas menti et mon explication passe. Mon colonel est un homme intelligent, il n'insiste pas, ayant une explication qui tient debout.

Au cours de la phase réglage de tirs je suis amené à voler en Bell avec un de mes futurs moniteurs sur hélico. L'adjudant Daubian est très sympa, c'est normal, il a couru à vélo et nous deviendrons compagnons d'entraînement. Pour l'instant, le courant passe tout de suite. Il me propose de prendre les commandes et c'est tout de suite la surprise pour lui. Il me réduit brusquement le moteur et je passe en autorotation illico. Il me demande si on va jusqu'au bout. Je lui réponds oui puisque nous sommes en panne. Et je termine l'autorotation sans problème (merci à Touron pour tout ce qu'il m'a appris à Bourges). La surprise est totale. Je suis bien obligé de lui expliquer car



Chef de stage : capitaine JACQUOT (photo ESALAT Dax, via commandant Philippe STEGRE de la base école 6e RHC).



De haut en bas et de gauche à droite. 1 : LTN de CHARETTE de la CONTRIE, 2 : LTN FRANÇOIS, 3 : LTN COLAS, 4 : LTN X, 5 : LTN MERLE, 6 : LTN X, 7 : S/LTN X, 8 : S/LTN X, 9 : S/LTN X, 10 : LTN RÉMOND, 11 : LTN CLÉMANÇON de BELLEFOIS, 12 : S/LTN TORRALBA, 13 : LTN BOUTOUBA (Maroc), 14 : LTN X, 15 : S/LTN CHHET-CHHET (Cambodge), 16 : LTN MARY, 17 : LTN BILLEGAS (photo : Gérard CLÉMANÇON de BELLEFOIS).

Le stage pilote à Dax

une chose comme ça est impensable pour un débutant. Mais il sait aussi mon intention de bosser à fond jusqu'au dernier jour du stage (en réalité je le ferai jusqu'au bout de ma carrière, car rester en ligne de vol en dehors des navigations ne m'intéresse pas, je préfère remuer la machine). La partie observation se termine. Pour moi le seul intérêt a été que cette phase était obligatoire et qu'elle me permet d'obtenir le même brevet que les autres. Beaucoup d'officiers pilotes du Matériel ne l'ont pas fait, alors c'est un plus pour moi.

Me voici maintenant à l'escadron hélicos. C'est la phase la plus importante du stage. Mes futurs moniteurs vont être surpris, bien que prévenus, bien sûr, par Daubian, et le stage se passera très bien.

Le stage tire à sa fin. Les derniers jours se passeront en montagne à Saillagouse. Avant de partir pour la montagne, Daubian me dit qu'il emmènera son vélo car les après-midis nous ne volons pas vu que les conditions météo sont capricieuses et le vent plus fort, ce qui n'est pas favorable pour les élèves. Je rentre à la maison et je dis à Denise que je voudrais bien me payer un vélo. J'ai oublié de dire qu'en cours d'année nous avons pu acheter une autre voiture, une Peugeot 404 break. Le samedi, nous allons en ville acheter le vélo. Je choisis un demi-course, persuadé que maintenant ce sera bien suffisant pour moi. Le dimanche nous devons aller à Bagnères-de-Bigorre voir la maman de Denise. Je décide d'y aller à vélo. Fier comme Artaban, je pars à fond, le vent dans le dos et sur le plat et j'avance bien malgré la côte pour accéder au plateau de Ger. C'est souvent comme ça lors d'une reprise car cela se fait sur la fraîcheur physique, mais ça ne dure pas longtemps. Jusqu'à Tarbes, pas de problème, mais dès la sortie la galère commence. Les vingt derniers kilomètres vont être terribles. Je ne sais pas le temps qu'il m'a fallu pour faire ces vingt kilomètres, mais cela n'a pas été bien glorieux.

Saillagouse. Le mardi après-midi nous partons à vélo tous les deux avec Daubian. Je ne vais pas bien loin. Je n'ai pas digéré la sortie du dimanche trop rapide au départ et ensuite trop longue. Mais je m'accroche comme en toutes choses et nous roulons tous les après-midis. Pas facile de reprendre comme ça au bout de 15 ans, avec un demi-course et en montagne. Ça revient. Le second dimanche, après un dizaine de jours d'entraînement, nous partons pour une virée de 152 kilomètres : col du Puymorens, col d'Envalira, descente sur Andorre, rentrée en Espagne, repas au restaurant à Seo de Urgel et retour à la base. Je largue Daubian dans la dernière montée. Il est furax ! Nous continuons à rouler tous les jours. Partout où on passe il me montre les points de poser habituels et m'indique comment les prendre en fonction du vent. Comme ça, je serai encore plus à l'aise. C'est drôle l'envie du vélo m'est revenue brutalement et la forme avec.

En attendant, ici en montagne, nous avons le temps de converser avec nos moniteurs, chose que nous n'avons jamais pu faire à Dax. Les heures de vol nous rapprochent, même si nos grades sont différents. L'un d'eux a été officier de réserve, pour devenir sous-officier d'active ensuite, faute d'avoir fait le nécessaire pour son activation comme officier (concours). En fait c'est son état de pilote qui l'en a empêché, car il n'en a plus eu envie. C'est bien pour ça que j'ai choisi une progression différente. Je découvre qu'il n'a aucune assurance, alors qu'il est marié avec deux enfants et un troisième en voyage, prêt à arriver. J'ai beau lui expliquer son erreur, aidé par ses copains, il ne veut rien entendre. Cela pourrait lui amener la *scoumoune*, qu'il dit. Quinze jours après avoir quitté Dax, je vais apprendre son décès. Deux hélicos se sont accrochés en vol au point écho, une *Alouette II* et un Bell. Résultat : quatre morts, des veuves et des orphelins. C'est le problème d'avoir des appareils différents en vol avec des vitesses non compatibles. J'assiste aux obsèques de Postel, entouré par ses copains moniteurs qui tous me disent qu'il aurait dû m'écouter. Bien sûr il y aura une collecte en faveur de sa famille. Mais c'est dérisoire. Quelle tristesse !



**Général GONIN
DRM**

Visite général PICART Directeur Central DCMAT

▲ ▼ *Le GALDIV 11 à Pau-Uzein*



Poste travail PUMA là aussi l'outillage est prêt au départ

Pour l'heure les tests sont terminés et la remise des diplômes a lieu, avec les familles présentes. Mon vocabulaire est trop pauvre pour décrire ma joie d'avoir enfin cette petite étoile. Que d'années de galères pour y parvenir ! La porte est ouverte et je vais devenir qualifié sur tous les appareils de l'ALAT, même sur avions et sans jamais avoir fait le stage avion, juste la sélection. Mais nous verrons en temps voulu. Là je suis qualifié sur Bell et *Alouette II* et c'est merveilleux. Dans mon unité je n'aurai pour l'instant que des *Alouette II* à me mettre sous la dent, mais ça me convient. Avant de quitter Dax et le stage pilote hélico, je dois évoquer quelques petits souvenirs qui me viennent à l'esprit sur l'ambiance du stage.

Je suis le plus ancien (en dehors du capitaine) et je vais susciter des jalousies parmi mes collègues. Bien sûr, pour tout ce qui est technique j'ai de gros avantages sur eux, mais que faire ? cela a été mon métier depuis le début. De plus, en matière de pilotage, j'ai tellement d'avance aussi bien sur avion en présélection qu'en hélicoptères. Mais c'est aussi dû à mon métier et mon avance restera jusqu'au bout. Il faut voir et comprendre avec l'entourage des camarades de stage. Nous sommes deux du Matériel avec Petoïn qui est ingénieur Arts et Métiers. Rappelez-vous, c'est à ça que je me destinais. Il est aussi officier mécanicien de fraîche date et n'a pas mon expérience. Avec lui il n'y aura aucun problème, vu que nous sommes du même bord. Il y a également six officiers de l'armée de Terre et avec cinq d'entre eux qui se prennent au sérieux il y aura quelques soucis. Le sixième, Cléménçon, avec qui nous partageons la même chambre, il n'y aura aucun souci. C'est un Parachutiste complètement décomplexé et tout à fait cool. Plus tard je le retrouverai alors qu'il est devenu colonel et il sera toujours aussi simple avec moi. Il faut rajouter 14 Marins qui ont fait Navale. Des têtes bien pleines et bien faites avec qui tout se passera bien car ils sont très décontractés tout en travaillant bien. La plupart finiront amiraux. Plus tard, dans ma dernière année de service, j'en retrouverai un à Saint-Mandrier alors que nous avons le même grade lieutenant-colonel pour moi et lui capitaine de frégate (un *frégaton* quoi !). La différence est que pour moi il s'agit de mon plafond, alors que lui est encore loin du sien. J'y reviendrai plus tard. Il y a aussi deux étrangers : un Cambodgien et un Marocain. Ce dernier, le lieutenant B., est marié à une Française et a fait Saint-Cyr. L'Islam il s'en fout et se moque de ses travers (qui sont bien plus que très nombreux), mais il s'abstient de boire de l'alcool et de manger du porc, c'est sa seule concession à l'Islam, il veut garder cette habitude car il craint de commettre un jour un impair devant les siens. Il est toujours avec moi et ne me lâche pas d'une semelle, car dit-il :

– *Je ne peux avoir confiance qu'en toi parce que tu es Pied-Noir.*

Ce n'est pas beau ça ? Énorme quand même ! Et il a raison d'ailleurs de me faire confiance car je n'ai aucune raison de le tromper. Un jour à midi on nous sert des petits pois. Les autres l'ont incité à en manger car c'est très bon. Bien sûr c'est bon, mais je le stoppe et lui montre les petits morceaux de lardons. Il est donc renforcé dans l'idée de n'avoir confiance qu'en moi.

Un jour en présélection il me dit que son moniteur ne le lâche pas et lui reproche sans arrêt ses incartades de pilotage. Histoire de plaisanter et de le dérider, je lui indique l'emplacement du bouton du volume du téléphone de bord et je lui suggère de le mettre à zéro (jusque-là il ignorait son existence, car le réglage était à peu près bon pour tous et peu y touchaient). Au retour du vol il est tout joyeux, content de lui. Son moniteur, sachant qu'il est toujours près de moi, vient me voir. Il lui a fait un cinéma pas possible, n'écoutant rien et faisant n'importe quoi. Alors je suis bien obligé de lui expliquer ce qui s'est passé. Une fois suffit bien sûr et il va comprendre que les remarques de son moniteur sont justifiées et qu'il les fait parce que c'est son travail. On va bien en rigoler tous les trois de cette histoire. Il va être plus attentif et sérieux, car il a compris que la sortie pouvait ne pas être loin. En magouillant, il réussit à faire le stage pilote hélicoptère pour

lequel il n'était pas prévu, il devait seulement être breveté observateur. J'ai appris quelques années après la fin du stage que son hélico avait explosé en vol, tuant tout l'équipage, suite à l'explosion de munitions transportées. La réglementation au Maroc n'a pas la rigueur de celle en service en France ! et voilà le résultat.

Le Cambodgien, lui, est un garçon gentil et sympa, très effacé. Il va avoir des problèmes avec la navigation aérienne et cela l'inquiète bien sûr (il a peut-être aussi des problèmes de compréhension du langage et peut-être de lecture de cartes, il parle et comprend bien le français, mais il est comme moi, quand ça va trop vite et mal articulé il y a problème. Je parle pour moi aujourd'hui, pas à cette époque). Il viendra me demander des conseils pour savoir comment je fais. Cela m'est difficile de lui expliquer les choses clairement, vu que je n'ai pas la même progression que lui, la navigation m'étant connue avant d'arriver en stage. Je vois bien qu'il est dépassé et qu'il risque un jour où il sera lâché de ne pas retrouver Dax.

À ce sujet il me revient une affaire du temps où j'étais en poste à Dax. Un Africain en stage avion un jour est lâché sur le terrain satellite d'Herm, près de Dax. Au décollage il ne tient pas bien son axe et ne trouve plus le terrain. Il poursuit son vol et trouve enfin le terrain, mais bizarrement il a bien grandi. En fait il se pose à Mont-de-Marsan, au milieu des chasseurs, tout en trafiquant par radio avec Dax. On peut déjà comprendre le micmac que cela a fait. Quand la sécurité se précipite vers lui et lui demande d'où il vient, il répond je viens de Bamako et les autres de rigoler avec cet avion tu arrives de Bamako ? Un moniteur viendra en fin de compte chercher l'avion et l'affaire s'arrêtera là.

Encore une anecdote dacquoise. Les Africains ont, paraît-il, de la difficulté à estimer la hauteur sol de l'avion à l'atterrissage. Un moniteur a trouvé un truc pour remédier à ce problème. Il s'assure au départ que l'élève a bien mis son altimètre à zéro (donc au QFE). Au moment du poser, arrivés à 20 mètres sol indiqué par l'altimètre l'élève-pilote se met à compter jusqu'à 10 et à chaque changement de chiffre il imprime un mouvement du manche vers l'arrière jusqu'au poser. Bien vu encore faut-il qu'à chaque compte corresponde un incrément correct et toujours le même du manche. Je ne sais pas ce que cela a pu donner par la suite. Moi (né en Afrique) je ne savais pas compter alors je me suis débrouillé autrement ! Je plaisante, mais cela ne devait pas faire rire les moniteurs.

C'est plutôt décousu comme récit, mais souvent une anecdote, le temps d'être rédigée en amène une autre. Donc j'en termine avec l'ami cambodgien. Je finis par lui indiquer un truc qui n'a rien à voir avec l'aéronautique mais qui pourra lui permettre de rentrer au terrain. Cela ne peut fonctionner qu'ici d'ailleurs. Quelques kilomètres au-dessus de Dax en remontant l'Adour se trouve la ville de Tartas qui, avec son usine de papier, envoie dans l'atmosphère une belle colonne de fumée visible de très loin (sans compter la pollution qu'elle inflige à l'Adour). Donc il lui suffira de rejoindre ladite colonne et ensuite redescendre vers Dax en ne se trompant pas de sens si possible bien sûr (avant la ville l'eau est claire et donc normale, après elle est complètement noire). Et voilà qu'un jour il s'égaré et cherche la fumée qu'il ne trouvera pas. Devinez un peu, ce n'est quand même pas de chance, nous sommes en été et c'est les vacances, l'usine de Tartas est fermée pour quelques jours. Heureusement, il finit quand même par trouver l'Adour et partir du bon côté. Je me demande comment il a pu par la suite se débrouiller dans son pays avec toutes ces forêts et collines où la navigation basse altitude n'est pas facile. J'espère qu'il a pu améliorer sa lecture de carte de navigation.

Il est plus difficile pour moi de m'exprimer sur les collègues de l'armée de Terre. L'un d'eux est une vraie tête brûlée. J'ai même honte d'en parler mais il le faut bien par respect de la vérité. Je

lui ai prédit qu'il ne finirait pas le stage s'il continuait dans la voie qu'il avait choisie.

Un lundi il s'amène portant de grosses lunettes bien sombres, Il s'est battu le samedi dans un bar contre d'autres ivrognes. Il a eu de la chance en pouvant s'esquiver avant l'arrivée de la police. Mais là, avec son magnifique œil au beurre noir, il va lui falloir s'expliquer car bien sûr il ne voit que d'un œil durant quelques jours. Quelques jours plus tard, il passe en test et dans la foulée en contre-test. Le lendemain c'est la valise. Qu'est-il devenu ? Je ne le sais pas. Mais j'ai de bonnes raisons de penser qu'il n'a pas dû faire de vieux os dans l'armée. Si c'est effectivement le cas, c'est très bien, nous n'avons pas besoin d'individus de cette espèce. Il ne faut voir là aucune méchanceté, mon raisonnement est le même que pour beaucoup. Nous n'avons nul besoin de gens comme ça.

Passons au suivant : fils d'un général, descendant d'un grand chef de la noblesse bretonne et vendéenne, son nom est de C. de la C. excusez du peu. Son frère a été plusieurs fois ministre. Bien sûr, il ne se prend pas pour une demi-m... Très imbu de sa personne, il n'est apprécié de personne. Étant le plus ancien du stage, je vais être amené à remettre un peu d'ordre parfois. Je le fais sans plaisir mais sans aucune faiblesse, ce n'est pas mon genre.

Un jour de pluie, les vols arrêtés, nous décidons de faire du foot dans un hangar réservé aux activités physiques. Naturellement, il n'est pas d'accord et veut se mettre au tennis. C'est plus *smart*. Seulement à ce jeu il n'y en a que deux ou quatre qui peuvent jouer alors que nous sommes une vingtaine. Je le lui explique, mais il ne veut pas comprendre. La T4 me monte vite et brutalement, je lui dis :

– De la Carriole du Champ d'à côté, tu nous les casses et je vais t'expliquer quelque chose. Sais-tu ce que veut dire Bi.

Sa réponse est :

– Bien sûr, ça veut dire deux.

– Bien ! je vois que tu comprends vite. Vois-tu en Espagne, qui est mon pays d'origine, ma famille s'appelle de Llegas, cela te dit quelque chose ?

– Oh ! oui bien sûr (pour trouver plus con, il va falloir chercher !).

– Et bien quand mes grands-parents ont émigré en Algérie, car la famille était quasiment ruinée, comme la plupart des grandes familles nobles (ça il connaît), ils ont décidé de transformer le nom en Billegas au lieu de de Llegas, ainsi ils étaient plus tranquilles et n'eurent pas d'explication à fournir.

Alors là mes aïeux, grand étonnement, grande admiration et grand respect pour cette grande famille tellement renommée. Naturellement les autres ont instantanément compris la supercherie et se marrent comme des baleines, mais lui, tellement obnubilé par la noblesse, ne s'en rend pas compte et se dispose presque à me faire des courbettes. Mais quel con ! Tout de même ! Il ne s'est pas rendu compte à quel point je venais de me foutre de sa gueule, en ayant inventé une pareille histoire. À partir de là il va se montrer très urbain avec moi, presque complice. Comme disait Brassens : quand on est con on est con.

Le meilleur est à venir : mon voisin de chambre, Cléménçon, que nous appelons tous *Pipo* car pour nous il est le premier *Pipo* de France comme beaucoup de parachutistes (ce n'est pas péjoratif, c'est plutôt affectueux) s'est toujours présenté comme Cléménçon.

Mais, et je suis seul à le savoir car bien sûr il me l'a dit depuis le début, il s'appelle en réalité Cléménçon de Bellefois. Eh oui ! La noblesse lui il s'en fout. Seul compte pour lui son état de parachutiste et bientôt de pilote hélico, le reste *pfittt*.

Comme l'autre lui a parfois gonflé le mou, il demande le jour de la remise des brevets à être appelé sous son vrai nom entier. Oh là là! de la Carriole du Champ d'à côté a failli se trouver mal sur coup-là, comment et pourquoi lui a-t-on caché ça ? Il est d'autant plus vexé en s'apercevant que je le savais depuis le premier jour, c'est-à-dire 10 mois avant. *Pipo* qui s'est lui-même baptisé ainsi, se marre avec tous les autres réunis. Et de la Carriole : *Tu aurais quand même pu me le dire*. Les autres rigolent tellement de voir qu'il y a maintenant trois de quelque chose avec moi, qu'ils finissent par vendre la mèche (avec mon accord) et voilà qu'il découvre la supercherie. Ah oui il est vexé jusqu'au tr... du... Rien que pour voir sa tronche ça valait vraiment le coup.

Encore une petite chose : c'est lui qui est allé se plaindre au capitaine Sabatier, notre chef de stage avion, car sa note de test de lâcher (mise justement par ce capitaine) n'était pas à la hauteur de ce qu'il espérait. En effet, il estimait qu'il avait suivi la progression et que maintenant il savait tout ce que le moniteur lui avait appris et en conséquence il méritait la même note que celle attribuée à son moniteur. Ce n'est pas beau ça ? Il faut quand même le faire.

Mon stage terminé, fin 1968, me voilà de nouveau à la SRALAT au nord de l'aérodrome, mais nous passerons plus tard au sud.

C'est une petite unité de soutien adaptée au GALDIV 11 (Groupement d'ALAT Divisionnaire 11). Pour l'instant j'ai le soutien d'*Alouette II* avec moteur *Artouste*, des *Alouette III* et des avions L-19. Bientôt nos *Alouette II* vont laisser la place à d'autres *Alouette II* équipées de moteur *Astazou*. Ce sont toujours des moteurs Turboméca, mais plus récents et plus puissants, moins gourmands en kérosène, mais aussi plus délicats et qui vont me procurer des soucis avec les embrayages, car les réglages usine ne sont pas bons. Le début d'embrayage commence alors que le moteur est à une phase critique de son accélération. Pour ces problèmes, je vais avoir à travailler avec les personnels du SAV de l'usine Turboméca de Bordes, à une quinzaine de kilomètres de Pau. J'ai là une situation privilégiée, étant le seul responsable de SRALAT travaillant en prise directe avec le constructeur. Donc beaucoup d'avantages. Je fais ainsi connaissance de M. Peru responsable du SAV et de son adjoint M. Fourbet avec qui je vais beaucoup travailler. Ce sont des gens haut placés dans la hiérarchie de l'usine et ils vont bien m'aider. Un jour je dois aller à la seconde usine, à Tarnos. Je profite d'y aller avec l'avion maison, un Pilatus, et le grand patron est du voyage. Il s'agit de Joseph Szydowski, le créateur de Turboméca, un personnage mondialement connu. Notre travail quotidien est ici parfois bouleversé. Nous sommes les seuls à avoir certaines missions spéciales. C'est ainsi que nous enverrons des *Alouette III* en mission au Pérou, suite à un séisme, aux Antilles en Martinique, après le passage d'un cyclone et la dernière au Pakistan, après un raz-de-marée. Au retour du Pakistan, comme à chaque fois d'ailleurs, je me charge du remontage des machines.

C'est un gros travail et une lourde responsabilité de préparer ces détachements extérieurs. Nous sommes limités en tout. Nous devons partir avec le moins possible de matériel, mais il faut avoir tout prévu. Amusant comme problème. La limitation en matériel est vraie aussi pour le personnel. Un seul mécanicien, alors il faut faire le bon choix entre les présents et ceux qui n'ont pas encore participé à ces missions. C'est que tout le monde voudrait y aller bien sûr. Comment deviner qu'une machine en bon état va présenter un problème non prévu, au Pérou. S'il manque une pièce, c'est de ma faute, c'est évident pour tous. Mais si tout marche bien, on n'en parle pas car c'est simplement normal, bien évidemment. Donc je suis limité en personnel, en charge et en dimensions et en temps, car tout cela nous tombe sur la tête avec une urgence extrême. Alors j'obtiens, après des explications solides, l'autorisation de préparer ces missions à l'avance. Donc je vais prévoir des caisses pour les outillages et pour les pièces de rechange. Les caisses

sont prêtes et les outillages seront mis au dernier moment car on s'en sert tous les jours, mais la liste inventaire est sur la caisse et ainsi on ne peut rien oublier. Pour les pièces de rechange, elles sont mises dedans directement et y restent. Sauf que le service des appros devra piocher dedans et remplacer aussitôt, car toutes ces pièces doivent tourner. On ne peut pas laisser là des pièces durant des années et utiliser pendant ce temps-là des pièces récemment fabriquées. Nous avons des dates de péremption à respecter sur beaucoup de choses, les huiles et les graisses, qui donc ne peuvent pas rester indéfiniment bloquées. C'est le seul moyen que j'ai trouvé pour ne pas avoir de souci à l'avenir. Je suis obligé de faire ce travail pour tous les types de machines susceptibles de partir. De même des paquetages vont être prêts à l'avance pour le chaud ou le froid, pour les grands et les petits. Là aussi il faudra de temps à autre aérer tous ces équipements. Préparation aussi des passeports, vaccinations préalables en fonction des pays possibles. Ceux qui seront désignés n'auront que peu de choses à faire : voir la famille, les affaires de toilette et l'argent. Tout est prévu et on peut être tranquille. L'adage commander c'est prévoir prend là toute sa signification. Voilà une vie de travail très active, pas de relâchement ni routine. Cela me convient. C'est la seule SRALAT ayant de telles missions avec en plus le même travail que les autres. Merci à mon collègue Antoine d'avoir demandé ce changement, j'ai failli partir à Mulhouse. Il faut dire aussi que la 11^{ème} division para est très remuante. Je m'estime privilégié d'être là. Nous sommes en 1969 et je passe capitaine. Je dois préciser que mon personnel va doubler quand nous passerons de l'autre côté du terrain : un officier en plus, le double en sous-officiers et en hommes du rang. C'était indispensable pour toutes ces missions et c'est comme ça que je me retrouve avec une SRALAT double des autres.

Par la suite nous serons deux officiers avec l'affectation du lieutenant Baribaud (futur général de division). Je vais vite l'encourager à faire le stage parachutiste et ensuite le stage pilote hélico. C'est que le gaillard avait l'idée de respecter son engagement avec l'armée suite à ses études et ensuite partir dans le civil. Moi je ne voulais pas le voir partir. C'était un officier de grande qualité. Il ne fallait pas le perdre. La suite m'a donné raison et il est parti en 2^{ème} section général de division. J'avoue être très fier d'avoir réussi à le persuader de rester.

De 1970 à 1973 les missions vont être nombreuses et variées. Missions inhérentes au GALDIV 11, mais aussi aux catastrophes naturelles. Je les ai évoquées un peu plus tôt.

Cela va commencer par le séisme du Pérou en 1970. Trois de nos *Alouette III* partent au secours des populations sinistrées. C'est le secteur des plus hautes montagnes qui va échoir à notre détachement. Il est vrai que nos machines sont faites pour la montagne et sont les meilleures à cette époque. C'est l'adjudant Claude Charlier que j'ai désigné pour partir comme mécanicien. C'est mon meilleur mécano, celui en qui j'ai toute confiance. Nous nous sommes engagés ensemble et donc nous nous connaissons depuis notre entrée dans l'armée. La mission va bien se dérouler et il n'y aura pas de problème. L'*Alouette III* est une machine très fiable. Il nous est arrivé bien avant d'envoyer des *Alouette II* en *Noratlas*, mais là ce sera toujours en *Transall*.

La mission de secours suivante sera pour la Martinique victime d'un cyclone. Toujours trois *Alouette III*, mécanicien adjudant-chef Perez. Lui aussi est un excellent mécanicien qui a commencé à la SNCF et qui a été bien instruit. Il s'agira surtout de ravitailler les populations isolées. Pour nous aucun problème avec la mécanique.

Autre mission de secours, au Pakistan cette fois, à la suite d'un raz-de-marée. Au plan mécanique pas de souci. Cette fois c'est le maréchal des logis-chef Thiénard qui est parti. Plus tard, Thiénard passera officier technicien (encore une catégorie qu'on vient d'inventer) et je l'aurai comme adjoint à Valence, au départ du capitaine Huebra.

Le moment est venu pour le GALDIV et pour nous de déménager et passer au sud de l'aérodrome. Nous serons dans l'enceinte de la base aérienne. J'ai, avec l'aide de ma compagnie, réalisé des supports embarquables sur camions, avec des caisses aménagées pour recevoir des panneaux d'outillages qui, une fois arrivés à destination, vont pouvoir être directement mis en place sur les supports embarqués. Je dois préciser que ces aménagements préventifs sont réalisés pour les *Puma* qui commencent à arriver C'est un gain de temps important. Je dois préciser que nous emménageons dans des locaux neufs dont j'ai fait les plans il y a déjà pas mal de temps. Deux surprises : la moitié seulement sera construite, la même chose nous est arrivée à Dax où j'avais aussi fait les plans qui ont été coupés en deux, sans même nous en parler, ce qui fait que je n'ai pas pu revoir la seule partie construite, pour la faire coller du mieux possible à notre mission. Cortés et moi étions furieux, mais c'est comme ça. Et là pareil, on construit sans me demander de réaménager pour que ce soit le moins pénalisant possible. En plus de ça j'ai fait mes plans en indiquant les cotes qui me convenaient, mais le génie n'a pas tenu compte de l'épaisseur des moellons ce qui fait qu'en bout de bâtiment une pièce qui devait faire 4 mètres de large se retrouve avec seulement 1,5 mètres. Très finaud ça, ce n'est plus qu'un couloir qui ne débouche sur rien. On y installera des étagères et voilà et cela servira de magasin de stockage.

Toutes ces transformations, déménagements, changements de matériels aériens et missions font que je vais rester six ans au lieu de deux. C'est que nous sommes à l'heure des *Puma* et le GALDIV va être en pointe pour la définition de son mode d'emploi. Le nouveau commandant Bruniaux est un pilote d'essai, après avoir été moniteur, et il est particulièrement qualifié pour mener à bout cette étude.

Je l'ai dit, la vie est souvent bizarre. J'assure le soutien des *Puma* depuis quatre ans quand la DCMAT veut m'envoyer en stage, pour apprendre le *Puma* ! Tiens donc il était temps. La même aventure arrive au commandant Cortés. Bien que nous ne nous soyons pas concertés, nous allons avoir la même réaction assez violente. On se fout de nous et nous ne sommes pas d'accord. Nous allons avoir comme instructeurs des sous-officiers que nous avons nous-mêmes formés. Celle-là est quand même un peu fort de café ! Et il est bien tard pour nous introduire dans cette technique et il est bien trop tard pour s'apercevoir qu'il fallait le faire avant. Les chefs comprennent finalement qu'on va y aller à reculons, les quatre fers en avant, donc ils renoncent à donner suite à ce projet. À notre rencontre suivante avec Cortés, nous serons très fiers d'avoir été les seuls à ruer dans les brancards. On se ressemble beaucoup dans nos manières de faire. En fait nous avons fait capoter le stage et d'autres officiers vont nous remercier, ils auraient mieux fait d'en faire autant. C'est toujours pareil : c'est les mauvais chevaux qui font avancer les affaires, car c'est toujours droit devant et dans la logique des choses.

Novembre 1970 : je retrouve mon collègue et ami Henri Lavergne à Bourges. Nous sommes là, avec l'adjudant-chef Merme (il est du Matériel) pour faire notre transformation de pilote sur *Alouette III*. Une belle et intéressante machine que je vais beaucoup aimer piloter.

Les autres missions militaires dévolues au GALDIV nous offrent bien d'autres intérêts. Techniques bien sûr, mais il y a aussi tout le reste. Là il ne s'agit plus d'envoyer un mécanicien, c'est toute l'unité qui part et c'est plus intéressant, car dans ce cas tous les aéronefs sont de sortie. C'est bien ce qui arriverait en cas de conflit et si nous existons c'est bien à cause de ce risque. Là nous n'avons pas le droit de nous louper. Il est donc nécessaire de se préparer comme si l'exercice était réel.

La première grande manœuvre (elle se fera en plusieurs étapes, chacune d'elles devant être étudiée séparément puis toutes à la suite) avec la presque totalité du GALDIV et de la SRALAT aura lieu à Bourg-Lastic dans le Puy-de-Dôme, durant deux semaines.

Très intéressant du point de vue du travail, mais aussi au plan personnel. Je savais qu'il y aurait toujours quelques heures de liberté entre deux phases de manœuvre. Alors j'ai emmené mon vélo. J'ai ainsi fait 750 km durant ces deux semaines, visitant ainsi la plupart des cols du coin.

Nous avons rallié Bourg-Lastic par la route avec tous les véhicules de l'unité. Ce n'est pas une petite affaire de déplacer toute l'unité avec des véhicules de plusieurs types et tailles différents. Le départ est fixé tôt le matin et j'arrive en jeep à 5 heures pour prendre mon adjoint, l'adjudant-chef Brizard, devant le bâtiment où il loge au 4^{ème} étage. Brusquement, je vois la totalité de la bâtisse s'allumer, en commençant par le haut, étage par étage, C'est très étonnant comme spectacle et inattendu. Je vois alors mon adjudant-chef accourir ventre à terre, son sac d'une main et son casque de l'autre en disant : *Démarrez mon capitaine, démarrez*. Il est à peine monté que nous voilà partis et il me raconte. Je dois préciser que je tiens là un sous-officier de première valeur : compétent, travailleur, sérieux, discret, vraiment bien sous tous rapports. Sorti tout doucement de chez lui, il a verrouillé sa porte, après avoir déposé son sac et son casque posé dessus. Dans l'obscurité il s'est déplacé pour actionner la minuterie et ce faisant, il a heurté son sac faisant ainsi tomber son casque (complet avec sa partie métallique) qui s'est mis à débouler dans l'escalier, les quatre étages. On peut alors imaginer la panique générale qui a provoqué l'éclairage du bâtiment et la fuite précipitée de mon gaillard. Lui si discret et respectueux des autres, ça ne pouvait arriver qu'à lui. Voilà un départ en fanfare.

Plus tard dans la journée un moteur de tracteur de remorque a rendu l'âme en plein orage dans une montée. La traversée d'un village, au milieu de la fête foraine et sous l'orage diluvien a été épique. Mais ça a passé, après avoir fait plier quelques auvents des stands de la fête. Les gens qui s'abritaient dessous étaient mécontents, mais il nous était impossible de passer ailleurs. C'était un dimanche.

Nouvelle mission. Nous allons travailler avec les Marins sur le porte-avions *Clemenceau*.

Ce n'est pas ordinaire ça ! Première visite pour prendre contact avec nos homologues de la Marine sur le navire même. Liaison en hélico vers Saint-Mandrier. Le bateau est en mer, pas très loin. Nous y allons. Je suis alors en liaison avec les responsables mécaniciens du bord et je me renseigne sur ce que je dois savoir avant de venir. Cette prise de contact terminée, nous rentrons à Pau.

Quelques jours plus tard, la vraie mission commence. Dix *Puma* et quelques *Alouette III* sont de la fête. Embarquement à Saint-Mandrier et départ pour la Corse. Il s'agit pour les *Puma* de débarquer des troupes en pays hostile pour récupérer des ressortissants français en péril. Pour moi, c'est la santé des hélicos qui me préoccupe. Nous sommes en baie de Saint-Florent. Les copains du GALDIV comprennent bien (je n'ai rien demandé) que j'ai envie de voler. Ils vont me trouver une mission à faire à terre. Je décolle donc avec une *Alouette III* pour aller dans la région de Calvi. C'est une belle expérience de décoller du porte-avions et de se trouver immédiatement sur l'eau presque à perte de vue. J'arrive à terre pour récupérer deux soldats qui se sont tabassés au cours d'une beuverie : l'un d'eux a une estafilade que lui a fait son copain au couteau. On les installe dans l'hélico et je décolle pour rejoindre le bateau. Il a continué à naviguer et ne m'a pas attendu, l'eut-il fait que cela ne changerait rien à mon problème car sur l'eau tout est pareil, pas de repère à suivre. Le bateau de loin ne se voit pas ou alors ressemble à une toute petite barcasse malgré ses 252 mètres de longueur. Heureusement pour moi, j'ai le radiocompas qui me donne la direction à prendre et je lui fais confiance (mais pas toujours, par temps d'orage ou à la tombée de la nuit, méfiance !). J'aperçois une barque au loin dans l'axe que je dois suivre, et c'est le *Clemenceau* ! Mais qu'il est petit ! Je m'aligne sur le pont et il est toujours petit, brusquement le pont arrive et il grandit vite. Me voilà posé sur le pont, à regret car j'aurais volontiers continué,

mais une mission est une mission et elle doit être faite comme il est prévu, dans les règles de l'art. En tous cas ce fut une belle expérience et un grand souvenir. Un autre jour, j'aurai l'occasion de retourner à terre pour dépanner un *Puma*. Cela change de la vie à bord. J'aime bien mais pas trop longtemps, je suis un terrien moi, alors toute incursion à terre est la bienvenue.

Avec les officiers mécaniciens du bord (c'est l'avantage de la double qualification) j'ai d'excellentes relations. Ils vont me faire visiter le bateau de fond en comble. La machine, tout à fait en bas, est très impressionnante et peu rassurante. Le fuel coule le long de rigoles faites d'origine pour récupérer les quelques fuites qui pourraient se produire (et qui se produisent). Oui c'est bien ça, sauf que à la moindre flamme le Pacha doit décider instantanément d'isoler cette section du navire et de tout noyer. Il vaut mieux perdre quelques gars que tout le bateau. Alors je suis bien content d'avoir vu tout ça, mais j'ai hâte d'être sur le pont avec mes hélicos.

Une fin d'après-midi la plupart des hélicos sont rentrés (Terre et Marine) quand arrive une *Alouette III* ALAT. Le pont est encombré et il ne reste qu'une place à l'avant. Le contrôle décide de faire poser la machine à cet endroit et l'approche va se faire face au bateau et vent dans le dos. Le pilote en rajoute en faisant une grave erreur de jugement. Il pense qu'il faut dans ce cas aller plus vite, alors qu'en réalité c'est le contraire qu'il faut faire car sa vitesse va s'ajouter toute seule à celle du vent et face à celle du bateau. Le résultat est qu'il arrive très vite, s'en aperçoit mais persiste au lieu de dégager, ce qu'il aurait pu faire tout de suite quand il a vu que sa vitesse était excessive. Là il est obligé de cabrer fortement et la queue tape violemment sur le pont, le rotor principal fléchit et coupe la poutre de queue avec la transmission arrière. J'assiste médusé au crash qui se produit juste devant moi. Quand je commence à recevoir sur mes chaussures les premiers morceaux de pales, je me planque derrière un hélico de la Marine qui devrait me protéger si cela allait plus mal. Le crash consommé et l'appareil arrêté, les sept qui sont à bord commencent à sortir. Je fais signe au pilote de couper le moteur au coupe-feu car il tourne toujours et je crains l'incendie si le kérosène vient à verser sur la tuyère de sortie. Il coupe aussitôt. Le service incendie du bord a déjà commencé à asperger l'hélico. Tous sont indemnes, seul le pasteur protestant s'est légèrement coupé à une lèvre. Le mécanicien du GALDIV en sortant me dit :

– *Mon capitaine, dimanche je vais à la messe.*

– *Ha ! Bon, mais pourquoi ?*

– *C'est le curé qui nous a sauvés.*

– *Quel curé ? C'est le pasteur protestant.*

– *Ah ! Bon, alors pas de messe dimanche.*

Fin de l'échange verbal. Dans ces moments-là on n'est pas bien maître de ce qu'on raconte.

L'hélico est mal en point et détruit en grande partie. Ils ont eu beaucoup de chance, car à un mètre près l'appareil basculait à l'eau, 17 mètres plus bas, et là aucune chance de s'en sortir. Le soir au carré, les Marins arrosent. Pas de mal pour le personnel, alors ils font la fête, Je la fais avec eux, bien que la perte d'un hélico me chagrine. Ils m'expliquent qu'il est rare qu'une sortie en Méditerranée se passe sans crash. En Atlantique cela n'arrive pas. Les vagues y sont plus longues et tapent moins fort, donc le bateau tangue moins. Dans le cas présent on n'aurait pas dû faire poser à contre-sens un pilote non entraîné à ce type de poser. Lui aussi a sa responsabilité avec son erreur d'avoir augmenté sa vitesse. Ainsi va la vie, pas de perte humaine alors ça va.

Manœuvre terminée, retour à Saint-Mandrier. Le débarquement fini, une partie du personnel, avec le matériel, rentre par la route. Les autres par voie aérienne et là, j'en suis. Un truc à savoir : l'hélico sera réparé, mais sur le porte-avions, lorsqu'il est occupé par des avions et que ceux-ci

sont sur le point de poser, s'il y a un crash et que ceux qui le suivent sont courts en pétrole, on préfère bien sûr sacrifier l'avion crashé. Et donc il y a toujours un tracteur prêt à rouler et qui va le pousser à la mer. Tout est filmé et donc l'enquête se fera sur le film.

L'année suivante, en 1973, nouvelle opération sur le *Clemenceau*. Mais cette fois le départ est fixé à Brest. Nous rejoignons Landivisiau par un C130 *Transall*, depuis Pau. Ce voyage se fera vers la Corse encore en passant à quelques kilomètres d'Oran, à la tombée de la nuit. Les copains du GALDIV vont venir m'arracher du bastingage où je suis scotché, à regarder vers Oran dont je ne vois que la position par rapport à la colline de Santa Cruz et à la montagne des Lions. En réalité, ayant bien réfléchi au problème, je n'ai pas envie d'y retourner. Ce n'est plus chez moi. Mais... bon... c'est comme ça ! Nous contournons la Corse et nous passons à l'est de Solenzara. Le travail ressemble à celui de l'an dernier. J'ai encore l'occasion de faire un vol à partir du porte-avion et de survoler la base aérienne de Solenzara. Je ne me souviens plus de la mission, seulement du plaisir de l'avoir faite. Par contre, je me souviens qu'un soir, au carré, je rencontre le lieutenant-colonel Dupuis, mon chef de corps qui me demande ce que je fais là :

– *Probablement la même chose que vous Mon colonel.*

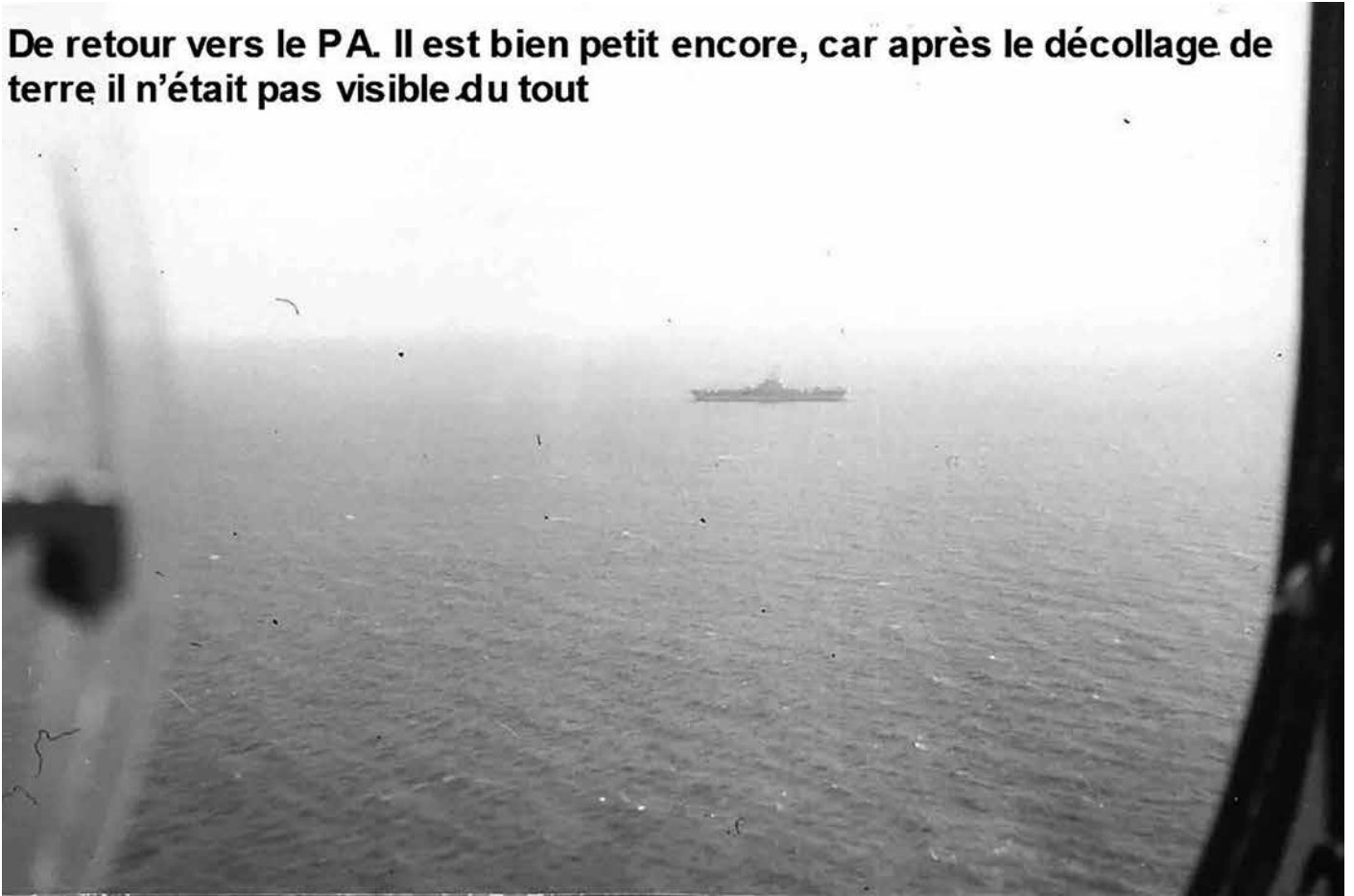
Après réflexion il me répond :

– *Bien sûr.*

Ce n'est pas facile à comprendre, car contraire aux habitudes. Voilà ce qu'il en est : ma SRALAT est une section détachée de la compagnie du Matériel basée à Tarbes. La compagnie elle-même est englobée dans un bataillon des services, dont le chef est justement mon colonel, et le tout appartient à la 2^{ème} brigade de la 11^{ème} Division Parachutiste. Le GALDIV quant à lui est dans les éléments organiques de la division et travaille directement aux ordres du général commandant la division. Comme j'assure le soutien du GALDIV exclusivement, là où il va, je vais. Donc mon commandant de compagnie et mon chef de corps ne savent pas ce que je fais et où je suis. En fait il s'agit d'un système bâtard, je pourrais aussi bien être dans la 1^{ère} brigade, mais le problème serait le même. Bien sûr je pourrais prévenir mes chefs, mais ce serait plutôt à la division de le faire. Moi j'obéis basta ! Il me semblait évident qu'il devrait être au courant mon chef, puisqu'il est là et il participe à la manœuvre et donc il voit bien les hélicos présents. Tout cela n'est pas bien grave et je l'ai déjà dit, mon colonel est un homme intelligent et il s'adapte. Il est évident que si je suis là, c'est parce que j'en ai reçu l'ordre. Comment aurai-je pu décider tout seul de venir là ? Voilà, donc, deux grandes missions mais trois embarquements si je compte la visite à l'origine pour la prise de contact.

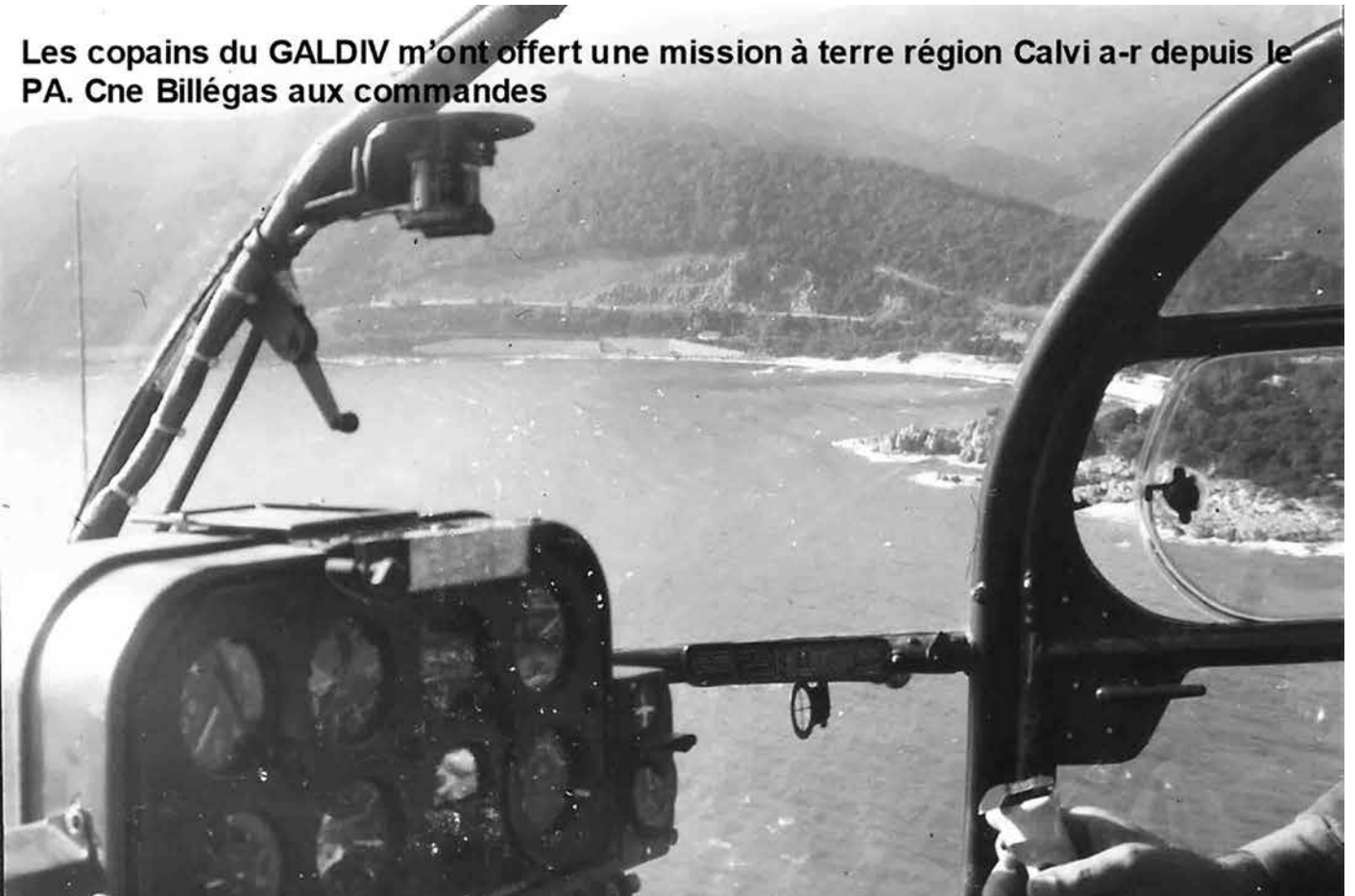
C'en est fini pour le travail sur le *Clemenceau*. À l'été nous partons sur Montauban. J'ai omis de dire que lors de cette deuxième virée *Clemenceau* et *Foch* ont navigué de conserve. Les deux navires sont identiques. C'était vraiment très beau. Dommage que je n'avais pas le matériel convenable pour réaliser de belles photos. Par contre j'ai de bonnes photos du ravitaillement à la mer du *Clemenceau* et ça c'est assez rare. J'ai fait du film super 8 mm et c'est une belle expérience ainsi que de beaux souvenirs. Quelle chance j'ai eu de venir à Pau alors que je devais aller à Mulhouse. Le vélo c'est les fins de semaine, car le reste du temps c'est le travail. Un jour je suis appelé par le commandement de l'ALAT régional, qui me demande, avec l'aide d'un *Puma* du GALDIV, de récupérer une *Alouette II* de Dax accidentée en pré-montagne du côté de Saint-Jean-Pied-de-Port. Un après-midi de récréation sur le terrain, car c'est une évacuation facile et me voilà gratifié d'une lettre de félicitation. Ce n'est pas beau ça ? Pour un petit travail. Si j'avais dû en recevoir à chaque fois ça aurait gonflé mon pédigree.

De retour vers le PA. Il est bien petit encore, car après le décollage de terre il n'était pas visible du tout



▲ ▼ *Sur le Clemenceau*

Les copains du GALDIV m'ont offert une mission à terre région Calvi a-r depuis le PA. Cne Billégas aux commandes



J'ai évoqué un peu plus tôt un voyage au Tchad. Il est temps maintenant de développer cette affaire. Je reçois un jour la visite du commandant Boulanger. Son nom revient souvent. Nous étions peu nombreux les officiers spécialistes ALAT au Matériel, donc forcément il s'agit toujours des mêmes. Je vais être chargé d'une grosse mission qu'il n'est pas question de foirer. Un détachement ALAT se met en place au Tchad, à Sarh (anciennement fort Archambaud). Les hélicoptères du détachement (des *Puma*) vont se mettre en place par C 160 *Transall* et je vais avoir la mission de les démonter et les charger dans les avions. Il vient donc m'initier à ce travail. L'affaire se présente bien. Ce sera un travail important (douze appareils) et une vraie responsabilité. Tout cela me convient bien. Il n'est pas question de déclarer forfait.

Le général Compagnon (un ancien de la 2^{ème} DB du général Leclerc) commandant de la 11^{ème} DP, préoccupé par cette mission, me fait donner l'ordre de prévenir son chef de bureau lorsque je serai sur le point de charger seul le premier *Puma*, à titre d'exercice, et ensuite d'attendre sa venue avant de charger. C'est ce que je vais faire. Le général arrive en personne pour assister à l'entrée de l'hélico dans l'avion. Patient, il reste là à observer et à me questionner. C'est pour moi très valorisant. Une fois le travail fini, il fait appeler le pilote de l'avion et demande qu'un tour de piste soit effectué. Il va attendre mon retour de ce vol et me demandera si tout va bien et si rien n'a bougé. Satisfait il repartira tranquille à son PC. C'est très rare qu'un officier de ce rang vienne s'intéresser d'aussi près. Plus tard, quand je quitterai Pau, il m'avouera avoir été soulagé de voir mon travail avec mon équipe. Il faut dire que cette mission m'était venue de la DCMAT et il en avait pris connaissance par hasard, ce qui est tout à fait anormal il me semble. Il y a quand même de gros problèmes de communication entre les grands chefs. Problèmes d'organigramme aussi. Le général Compagnon va plus tard être l'auteur d'un ouvrage sur le général Leclerc. Un très grand livre. Je vais apprendre beaucoup de choses sur le Maréchal de France, et surtout je vais remarquer qu'il a beaucoup influencé son capitaine, mon futur général, qui va imiter la même manière de commander.

Nous voilà prêts pour cette mission. J'obtiens de la DCMAT de pouvoir faire le premier voyage et de pouvoir ensuite, à chaque transport, désigner un de mes mécanos pour faire l'aller-retour. C'est qu'en haut lieu on a bien pensé à ma formation de démontage-chargement, mais on a oublié qu'à l'arrivée il fallait décharger et remonter. Et tout cela n'est pas évident. Il me fallait donc former une équipe de réception au Tchad. De plus, il me fallait impérativement leur faire comprendre que tous les outillages devaient faire le voyage retour, sinon il ne pourrait pas y avoir une nouvelle expédition (ils manquent de beaucoup de choses pour l'instant et ils pourraient être tentés de garder certains outils indispensables au transport). Et avoir un représentant à chaque fois était une bonne chose pour tout le monde. Et puis il faut le dire, cela nous faisait plaisir de faire ce voyage en plus de la nécessité. Je vais bien sûr en profiter pour désigner les plus méritants de mes gars. Donc premier voyage : à l'aller nous sommes lourds, donc nous faisons escale en Tunisie sur l'île de Djerba où nous passons la nuit. Puis deux jours sur place à Sarh. Le soir, j'assiste à une séance au cinéma de la ville et je vois *Le Chat* avec Jean Gabin et Simone Signoret. Ensuite retour avec escale-repas à Toulouse. Puis Pau. Une grosse affaire qui se passera très bien. Ceux qui ont fait le voyage sont très contents. Quant à la direction centrale, elle aura de la mémoire et Pau va devenir la plaque tournante pour ce genre de travail. Plus tard, à Valence-Chabeuil, je vais avoir à charger des *Gazelle* sur des avions civils inconnus.

À peine rentré du Tchad, je dois faire de gros achats à Carrefour. C'est qu'il manquait beaucoup de choses aux collègues de Sarh. Alors avec Denise et une douzaine de mes sous-officiers, chacun poussant un caddie, nous avons dévalisé la grande surface. La fille à la caisse voyait défiler les



Pliage des pales avant descente hangar

▲ ▼ *Sur le Clemenceau*



PA CLEMENCEAU

Amiral porte-avions

béret interdit sut le pont!!!

**Cne Billégas
Lt x mécanicien GALDIV**

chariots pleins à craquer et se demandait qui allait payer. Je l'ai quand même rassurée, surtout au moment où je lui ai remis un gros chèque. Il m'a fallu ensuite faire les comptes et remplir les chèques en blanc des collègues, pour me les créditer. C'est comme ça que l'un d'eux m'ayant commandé une carabine 22 long rifle et ses munitions aura la surprise d'avoir un millier de cartouches pour le prix de cent, erreur d'étiquetage. Pour un autre, c'est une *Mobylette* que j'ai expédiée. Il a fallu la démonter et la répartir un peu partout dans toutes les caisses, à cause de la douane tchadienne.

Il y aurait encore des choses à dire sur cette opération. Par exemple : j'ai voulu ne pas revenir les mains vides et ramener un petit cadeau pour Denise. Mais rien de bon par ici. Par contre, de Douala au Cameroun, les aviateurs m'ont apporté trois jolis petits parapluies de forme asiatique. Quand je suis rentré à Pau je les ai montrés et tous mes gars mariés en ont voulu. Moi j'étais servi pour chacune de mes filles. Donc au deuxième voyage, commande de 22 pépins. J'ai bien dit pépins car à leur arrivée la douane tombe dessus et me voilà convoqué au centre des douanes à Pau. Ils s'imaginaient que j'allais en faire un commerce. J'ai expliqué le problème et j'ai payé une amende. Malgré ça, le prix n'était pas trop élevé et tout le monde était content. J'ai expliqué à la douane que pour en faire un commerce, vingt-deux étaient ridicules et qu'il m'aurait fallu en commander quelques centaines. C'est comme ça que j'ai appris qu'un douanier avait trouvé une lettre, je ne sais comment, d'un gars de l'ALAT pour un de ses copains lui disant qu'il pouvait ramener tout ce qu'il voudrait à l'occasion d'une de ces missions et que les douaniers étaient tellement cons qu'ils n'y verraient que du feu. Je comprends leur réaction et aussi qu'il y a des abrutis qui confondent bienveillance de fonctionnaires vis à vis de collègues d'une autre branche, avec la vraie connerie. Au bout du compte nous avons bien rigolé avec cette aventure.

Une autre fois, il a fallu aller en Corse pour charger et ramener un *Puma* soi-disant en panne au 2^{ème} REP à Calvi. En fait il n'avait rien, ni pour moi, ni pour le constructeur. Personne n'a pu prouver quoi que ce ne soit, ni le pilote incriminant l'appareil, ni l'ingénieur venu avec mon équipe, ni moi. Il est évident, mais sans preuve, que le pilote a été victime d'une erreur d'appréciation de sa vitesse au poser et qu'ayant freiné il a labouré le sol meuble avec ses roues, et comme beaucoup ont assisté à l'incident, il a invoqué un blocage des commandes. Cela n'était jamais arrivé auparavant et n'arrivera plus jamais. Quand on sait comment sont faites ces commandes, on ne peut pas comprendre qu'elles aient pu se bloquer et ne plus reproduire le phénomène ensuite.

Donc j'emmène avec moi une équipe de sept gars et nous partons en *Transall* pour Istres où nous devons prendre un ingénieur de la SNIAS, et un outillage neuf d'embarquement car celui que nous avons utilisé pour l'opération Tchad est maintenant resté là-bas à demeure, vu que nous a priori n'en n'avons plus besoin (en temps normal). Ensuite décollage pour Calvi en Corse. En arrivant au 2^{ème} REP je retrouve un ami, connu à Pau où il habitait le même petit immeuble que nous, le capitaine Bourelly. Je retrouve aussi le lieutenant-colonel Duboureau qui est surpris de me voir encore dans l'ALAT, et ce n'est pas grâce à lui. Il me fait bonne figure, comme si rien ne s'était passé. Pouvait-il faire autrement ? Non.

Nous commençons à démonter ce qui nous gêne pour un remorquage de l'appareil jusqu'à l'aérodrome distant de 6 ou 7 km. Il fait chaud et je demande au Légionnaire qui assure notre sécurité (on ne risque rien pourtant, mais il y a eu une garde de l'appareil mise en place, car il se trouve sur le terrain de manœuvre à côté du camp du régiment et la garde n'a pas été supprimée) où je peux trouver de quoi faire boire toute l'équipe. Il me répond que je ne peux pas trouver, tout est fermé à cette heure (heure de travail bien sûr), mais lui il peut. Un moment après il s'amène avec une caissette de bières fraîches. Quand on a voulu le payer il a répondu :

Repliage des pales avant passage sur ascenseur pour descendre au hangar



Cdt Bruniaux Cne Billégas

▲ ▼ *Sur le Clemenceau*

PA CLEMENCEAU



Cne Billégas

– *Non, vous êtes les invités de la Légion.*

Et là il est inutile d'insister. Il me dit qu'il est allé chercher ça au *pouf*. Traduction : le bordel du régiment. Il rigole car, dit-il, l'été on n'y va pas trop. Ils trouvent ce qu'il leur faut ailleurs. Ils vont à la plage, se déshabillent, et sur la serviette bien étalée ils installent leurs affaires bien pliées au carré, le képi au-dessus, et s'allongent tranquilles. Très vite des dames seules vont s'approcher pour faire connaissance et, et ... Bref ça se passe bien et ils rentrent le soir portefeuille bien garni (et les dames bien contentes).

Seulement il sait déjà qu'il dormira ce soir en prison pour avoir quitté son poste, car son capitaine ne va pas le louper. Quand il voit Bourelly approcher, il me dit :

– *C'est lui.*

Comme je viens de le reconnaître je lui dis :

– *Pas de souci je vous arrange ça.*

Et effectivement, à ma demande, Bourelly va faire semblant de n'avoir rien vu. Le gaillard est surpris et après le départ de son capitaine je vais lui dire que c'est un ami et qu'il pouvait bien faire ça, pour moi.

Nous voilà prêts à partir, appareil remorqué par un GMC conduit par un Légionnaire. Voyage épique ! Quand je dis au Légionnaire *on y va* et il y va comme s'il prenait le départ d'un grand prix de F1. Heureusement, j'ai le réflexe de le calmer tout de suite, car il partait à fond comme s'il n'avait rien en remorque. Donc première enclenchée et ça suffira, les personnels suivent à pied tenant des cordes attachées le plus haut possible et tirant dessus lorsque la déclivité de la route risque de faire basculer le *Puma*. C'est que les hélicos sont faits pour voler et non pas pour rouler en tout terrains. Il a fallu du temps pour arriver, mais nous sommes à l'aérodrome près de notre avion. La course contre la montre commence. Le décollage va se faire à la dernière minute, pour ne pas dire la dernière seconde, avant la nuit (nuit officielle) : c'est que l'aérodrome n'est pas équipé. Le mécanicien ferme le hayon arrière alors que l'avion a déjà commencé à s'élancer. Vraiment dernière limite. C'était ça ou attendre le lendemain.

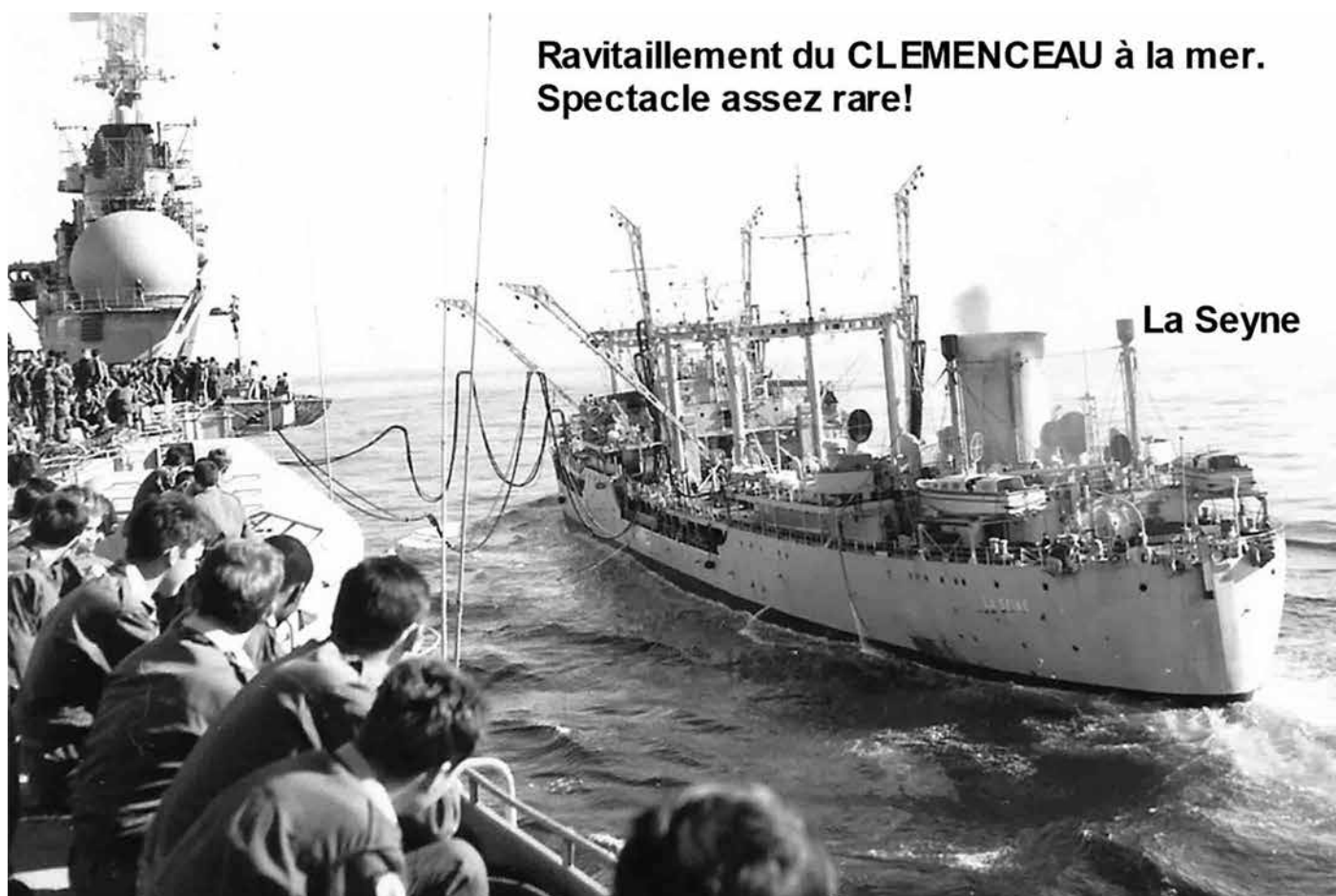
Il faut des règlements c'est sûr, mais ils sont parfois très contraignants et pas toujours justifiés. Nous avions avec nous l'ingénieur chargé d'enquêter avec moi sur l'énigme de cette panne ! Il va se faire agonir à cause de l'outillage arrivé avec lui, mais il n'y était pour rien. En fait nous râ lions contre la SNIAS qui en réalité avait délégué cette fabrication à un autre usinier. Cet outillage a été fait aux normes aéronautiques et c'est ridicule et cher, car cela ne s'impose pas, d'autant plus que les normes étant tellement étroites on n'arrive pas à faire rentrer certains axes. Nous sommes obligés de les passer à la lime et sans étau, très amusant et surtout très long comme travail. C'est moi qui me colle à la lime, car je suis celui qui connaît le mieux ce travail, Il y a aussi que les aciers utilisés sont plutôt rétifs à la lime qui a du mal à mordre. Notre ingénieur regarde bien et prend note de tout ce qu'il voit. Il en rendra compte à qui de droit et les prochains outillages vont être revus et ce problème va disparaître. On dit bien que celui qui entre dans une maison neuve essuie les plâtres, et bien là c'est pareil. De toute façon je suis fier d'avoir été le premier à en découdre avec ces problèmes. Cela m'a permis d'avoir de bonnes relations avec d'autres responsables, civils ceux-là, que mes collègues des autres SRALAT n'ont pas pu avoir. Il y a eu des jalousies, mais que pouvais-je y faire ? Ce n'est pas moi qui m'attribuais mes missions.

Des problèmes j'en ai eu.

Un jour l'adjudant-chef Lacavalierie me téléphone de Montauban pour me prévenir que *Kilo* (surnom de B.) m'a démoli auprès du lieutenant-colonel Establie (général plus tard). C'est grave,



▲ ▼ *Sur le Clemenceau*



très grave même, car c'est un méchant parmi les plus méchants et il est bien plus dangereux que Duboureau. Il peut me démolir à la DCMAT sans jugement ni appel. Je réagis aussitôt en téléphonant au commandant Lebail (c'est le sous-lieutenant arrivé à Fès juste avant mon départ) et lui demande de m'arranger un rendez-vous avec son chef (que je ne connais que de réputation). Une heure plus tard, en hélico, je suis à l'ERGM et Lebail me présente au colonel. Seul avec lui je lui explique pourquoi je suis venu, après avoir été prévenu, et que je souhaite qu'en final il arrange une confrontation avec *Kilo* pour que la vérité éclate. Le colonel me dit :

– *Non, c'est inutile, j'ai bien compris, vous pouvez partir tranquille.*

J'apprendrai plus tard que le *Kilo* s'est fait remonter les bretelles par son chef qui n'aime pas être trompé et mené en bateau. Je dois préciser que si j'ai eu (et j'aurai encore) la complicité de Lacavalerie c'est que nous avons été 2^{ème} classe ensemble, qu'il a été sous mes ordres à Dax et qu'il le sera encore à Montauban plus tard. Nous avons un passé commun et cela compte. Il m'a toujours tutoyé étant seul avec moi et vouvoyé en présence de quelqu'un. Jamais d'erreur.

J'ai parlé de jalousie. Dans le même ordre d'idée, voilà une petite tragi-comédie. J'ai 28 soldats appelés du contingent. Parmi eux il y a un Arabe, fils de Harki. C'est la seule fois que j'aurai un Arabe dans mes personnels. Mais ce n'est pas un problème pour moi. Pour mes autres soldats oui. C'est essentiellement la méconnaissance, comme d'habitude. Ils ne savent pas tout à fait ce qu'est un Pied-Noir, alors un Arabe ça les dépasse complètement.

Un beau jour (en réalité je ne me souviens pas de la météo du jour) le voilà qu'il vient taper à la porte de mon bureau, je le vois car tout est vitré. Je l'ai voulu ainsi afin d'avoir un *chouf* facile de l'atelier depuis mon bureau. Par ailleurs, je précise que tous mes personnels savent que mon bureau n'est pas un sanctuaire et qu'ils peuvent à tout moment venir me parler de leurs problèmes, idem quand je passe dans l'atelier. Donc nul besoin de rendez-vous, mais si je suis occupé je les rappelle dès que cela m'est possible.

Et le voilà qu'il sort un grand couteau, je dirai même un poignard et me dit :

– *Mon capitaine, je vais les planter.*

– *Ahoua ! Qui tu vas planter ?* (notez qu'il me tutoie, et donc moi aussi. C'est bien le seul que je tutoierai en dehors de mes copains. Il me parle ainsi car c'est comme ça chez les Arabes, le vous, ils ne le connaissent pas. Ce n'est pas un manque de respect, c'est comme ça pour eux et moi je le sais depuis toujours bien sûr).

Il veut planter ses copains (enfin pas trop copains pour l'instant) car ils l'ont pris pour tête de turc et l'ennuient à la moindre occasion. Eux ne savent pas qu'on ne joue comme ça avec un Arabe. Il est seul de son état au milieu de 28 mecs. Je passe sur tous les détails de ce qu'il me raconte, mais j'en aurai besoin ensuite bien sûr. Je le calme et je récupère son arme sans souci car il a une totale confiance en moi. Je suis persuadé que son père a dû bien le briefer et lui dire qu'il avait de la chance d'avoir un capitaine Pied-Noir. Je lui promets de régler très vite ce problème avec ses collègues. Je vais le faire aussitôt d'ailleurs car je ne veux pas voir cette situation perdurer.

Ils ne vont pas avoir l'air bien rassurés quand ils vont découvrir l'objet que j'ai confisqué. Je vais bien sûr leur expliquer les gravures en long et en large. Les affaires vont se calmer très vite et les relations normales s'établir. Mais... voilà qu'il va se distinguer en rentrant en retard de permission. C'est que, dit-il, il ne sait pas bien lire les horaires des trains. Ce à quoi je lui réponds :

– *Mon salaud, pour partir tu n'as pas de problème de lecture.*

Comme il s'agit de sa deuxième incartade, je lui dis que je vais écrire au Harki et qu'il va lui faire son affaire, c'est sûr.



les cne

Combaud

Billégas

Février

– *Ah ! Non non Mon capitaine, tu n'écris pas à mon père, il va me tuer.*

Donc punition de quelques jours de prison. Mais bon la prison militaire ce n'est pas celle d'avant. C'est seulement la nuit à dormir dans une salle à part, près du poste de police.

La journée se passe en corvées diverses au GALDIV. En théorie, car je préfère le garder et lui donner un travail différent de l'habitude. Je le mets à casser des cailloux pour empierrer le chemin d'accès à l'entrée de l'atelier. Quand il pleut on passe dans la boue. C'est que notre emménagement ici est récent et nous n'avons pas encore tout fini. C'est l'occasion de continuer. Et voilà que ses copains, à l'affût de bonnes idées, lui racontent que comme il est Arabe et moi Pied-Noir, je l'ai envoyé au bagne (eh oui : il casse des cailloux). Il se pointe au bureau pour me dire :

– *C'est vrai Mon capitaine que tu m'as mis au bagne ?*

– *Mais qu'est-ce que tu racontes encore ?*

– *C'est mes copains.*

– *Tu es sûr que c'est des copains ? Parce que si tu écoutes tout ce qu'ils te racontent tu n'es pas sorti d'affaire. Tu ne vois pas que je t'ai donné un travail qu'il me fallait décider sans tarder avec l'hiver qui approche ?*

– *C'est vrai Mon capitaine ?*

– *Ahouah si c'est vrai ! Tu rigoles ou quoi ? Bon tu arrêtes tes conneries et je te garantis que le prochain qui me joue un tour va prendre ta place aux galères. Ça marche comme ça ?*

– *Ça va Mon capitaine, ça va.*

Est-ce un peu de racisme de la part des autres ? En tout cas ils jouaient un peu sur les malentendus du fait que lui ne comprenait peut-être pas tout... Moi j'étais content de l'avoir, j'avais un peu l'air du pays avec lui. Et puis, à la vérité, je respectais les choix de son père et le fait que lui aussi faisait son service en France, car il aurait pu tenter de se débîner. Il respectait son père et cela était appréciable.

Un matin, je travaille tranquille au bureau quand je vois arriver deux Gendarmes. Je leur affirme que je n'ai rien fait de mal, mais ils en sont persuadés. En fait ils sont à la recherche d'un dénommé Lambert et ils ont appris qu'il était passé par là. Je leur dis :

– *Oui, il est juste dans le bureau à côté.*

Ils sont contents. J'appelle donc mon adjudant-chef et je leur dis :

– *Le voilà devant vous.*

Oui, c'est bien, mais ce n'est pas un gradé de ce niveau qu'ils cherchent. C'est plutôt un 2^{ème} classe qui a servi chez moi. Je réfléchis un instant et je leur dis :

– *Effectivement, il a été là et pour vous en parler, je dois vous raconter une petite histoire, mais je ne sais pas si cela vous sera utile : Lambert est arrivé ici comme soldat appelé. Plusieurs problèmes avec lui et je vais un peu abrégé. Retour tardif de permission, mais ce n'est pas de sa faute bien sûr, mais celle de la SNCF. La bobine de la locomotive est tombée en panne à Nantes. Je lui explique qu'il se fout de moi car une locomotive n'est pas une automobile et qu'elle n'a pas de bobine. Bon ! En fait il s'est attardé avec sa fiancée. Ok ! punition et on n'en parle plus. Mais il rebelote. L'explication vaut la peine d'être entendue. Il était à Paris avec sa fiancée (une autre, donc deux) à une correspondance du métro, assis sur un banc. Ils n'ont pas vu le temps passer, la station s'est vidée et la lumière s'étant éteinte, ils ont passé la nuit là. Donc re-punition. Mais ce n'est pas fini ! Encore en retard, mais ce coup-là pas de problème de transport en cause, mais plutôt de transports ! Avec sa fiancée toujours (mais là c'est la 3^{ème} dans mes comptes, davantage*



▲ ▼ *Sur le Clemenceau*



pour lui probablement), il est à Pau à la fête foraine et il s'attarde tellement qu'il est en retard et re-re-punition en augmentation bien sûr. Comme cela commence à bien faire, je le cuisine un peu et il me raconte qu'il voudrait partir au Tchad. Une telle demande de la part d'un appelé est plutôt rare. Pour moi, c'est la première fois. Je lui explique qu'il ne peut prétendre à ce départ, sauf s'il contracte un engagement. Il va le faire et partir très vite. Avant, il va finir par m'avouer que sa fiancée (la troisième) est enceinte et qu'il ne veut en aucun cas du futur moutard. Ah ! C'est bien ça, quel courage ! J'ai alors un problème de conscience et donc j'hésite. Si je favorise son départ, je me rends complice de ses turpitudes. Mais si je l'oblige à rester là, que va-t-il encore faire ? et est-ce vraiment un service à rendre à cette fille ? Partant du principe qu'il vaut mieux être seul que mal accompagné, je fais ce qu'il faut pour favoriser son départ.

J'explique alors aux Gendarmes, car il me l'a raconté, qu'il y a place Bernadotte, en venant du nord, juste après le virage à droite pour entrer sur la place, un bistrot et au-dessus un appartement avec des volets peints en vert, et c'est là qu'elle habite. Tout ça est vrai au moment de son départ, mais maintenant ? Donc ils s'en vont avec cette nouvelle piste.

Le lendemain voilà mes deux Gendarmes de retour qui m'adressent tous leurs remerciements. Tout était exactement comme je le leur ai dit. Ils sont donc allés à l'endroit indiqué et ils ont trouvé la jeune femme, son bébé et aussi... le papa. Eh oui ! Rentrant du Tchad en fin de séjour (qu'il croyait, car en réalité il lui restait deux mois à faire à l'issue de sa permission) il a voulu la revoir, et le bébé aussi, mais de loin. C'était encore la fête foraine. Il s'est tellement rapproché pour voir les risettes du bébé qu'il est resté là, avec la maman et le petit, pour travailler avec elle et gagner un peu d'argent pour elle et le bébé. Voilà comment il a tout simplement oublié de rentrer cette fois-là, ce qui en fait un déserteur, rien que ça !

Et... et, ils vont se marier ! Ce n'est pas beau ça ? Bien sûr il lui reste deux mois à finir, et les Gendarmes vont essayer de faire en sorte que la désertion soit abandonnée (ce n'était pas exactement ce qu'il a voulu faire). Une drôle d'histoire qui se termine bien. Son séjour tchadien lui a permis de mûrir un peu (pas complètement).

Pour mon compte je me dis qu'il faut toujours gagner la confiance de ses personnels afin d'en savoir le plus possible sur eux. Ce n'est pas du voyeurisme, c'est de la connaissance de ses gens et cela peut servir. On commande mieux quand on sait.

D'ailleurs, à ce sujet je me souviens être passé un jour voir mon collègue et remplaçant le lieutenant-colonel Chantereau, quelque temps après avoir quitté mon commandement à Valence. Nous nous sommes connus en 1955 à Rochefort où nous suivions les cours du brevet élémentaire à la base-école d'Aviation. Il était en train de travailler sur la notation des personnels et il semblait ramer difficilement et beaucoup réfléchir. Je le regardais avec un sourire en coin (je sais ce n'est pas bien). Le remarquant il me dit :

– *Ça te fait rigoler ? Évidemment toi il te fallait moins de 10 minutes par gars, travail bâclé pas très sérieux.*

– *Tu es sûr de ça ?*

– *Naturellement.*

– *Veux-tu appeler le major Emery et Madame Aymes ?*

– *Bien sûr.*

Une fois en présence de ces deux personnes, chacune d'elles étant respectivement responsable de la gestion des personnels militaires et civils, je lui dis :

– *Tu veux bien m'indiquer le nom du gars que tu es en train de noter ?*



PAKISTAN raz de marée 3 AL III du 20.11 au 22.12.1970



– *Oui, c'est untel.*

– *Dans ce cas je te demande à quoi ressemble sa femme : petite, grande, brune, blonde ? Combien d'enfants a-t-il ? Prénoms et sexe ?*

– *Je ne sais pas.*

– *Moi, oui.*

– *Voilà.*

Je lui donne les renseignements et fait confirmer par les deux responsables. On recommence l'expérience plusieurs fois avec le même résultat. Je lui précise que je faisais mes notes deux fois par an et que je les communiquais à chaque fois aux intéressés, et que donc je n'avais la seconde fois, qu'à rectifier éventuellement s'il y avait des changements que je notais sur des fiches spéciales et individuelles que je tenais tout au long de l'année. De plus je lui précise qu'étant pilote, je m'arrangeais pour voler avec tous les personnels qualifiés ALAT, à tour de rôle et là, la communication s'établissait très vite, et les confidences allaient bon train, ce qui me permettait d'avoir une connaissance approfondie de chacun, de connaître leurs soucis, leurs souhaits, etc. Ainsi à la deuxième notation, je n'avais que peu de changements à noter (vu qu'ils étaient déjà notés sur fiches je n'avais plus à y réfléchir). Dix minutes me suffisaient donc.

J'ai bien compris à leur attitude que les deux responsables de la gestion n'étaient pas très heureux de la nouvelle administration. Chantereau, lui, ne savait plus quoi dire. Et le pas sérieux c'était lui et de loin. Je dois reconnaître que mon état de pilote me conférait un avantage certain. En vol la notion de hiérarchie existe toujours mais elle se met en sourdine. C'est la notion d'équipage qui prend le dessus, et là on peut se dire beaucoup de choses. Je ne dirais pas que nous sommes dans la même galère, car c'est faux, mais il y a plus de risques ou soucis en vol qu'assis à son bureau. Il y a donc une sorte de complicité entre pilote et mécanicien ou passager. Je précise que la notation en deux fois m'avait été inculquée par le lieutenant-colonel Dupuis, mon chef de corps à Auch, alors que j'étais à Pau. J'avais trouvé ça très bien. Il faut toujours adopter les bons conseils des anciens. Ils sont passés avant nous devant les mêmes problèmes. Je ne pourrais pas jurer que Chantereau était capable d'appeler chacun par son nom. Il passait son temps dans son bureau, alors que je n'y étais presque jamais. Je signalais le courrier dans le couloir ou sur un coin d'établi. C'est sûr qu'il aurait dû parcourir l'établissement dans tous les sens pour avoir une chance de rencontrer tous ses gars.

J'ai écrit que j'avais oublié un autre général. Il s'agit du général Compagnon dont j'ai parlé au moment du chargement des *Puma* pour le Tchad.

Juste avant de quitter Pau, je me présente à lui, comme c'est la coutume. Il est dans une colère terrible, furieux. Je ne suis pas tranquille et je lui dis :

– *Mon général, si j'ai fait quelque chose de mal, dites-le-moi, je suis prêt à assumer.*

– *Oui, je le sais. Ce n'est pas à cause de vous mais de vos chefs. J'ai téléphoné à la DCMAT juste avant notre rendez-vous, pour leur dire qu'on m'enlevait d'un seul coup un capitaine ancien, mécanicien-pilote et un lieutenant ingénieur et mécanicien dont on a fait un parachutiste et un pilote (mais c'est qu'il est au courant le général, digne descendant de Leclerc qui ne laissait rien au hasard) pour les remplacer par un jeune lieutenant spécialiste transmissions.*

Ce qui le rend très inquiet pour ses hélicos. À la DCMAT on a répondu que le lieutenant Allamassey était marié à une Allemande, il se trouvait à Phalsbourg et il fallait rapidement l'envoyer à Pau pour qu'elle soit vite en ambiance française. Cette explication l'a rendu fou-furieux et il me dit :

– *Vous vous rendez compte ! Me dire ça à moi que Phalsbourg est en Allemagne, moi qui*



Général COMPAGNON commandant la 11^e Division Parachutiste



avec la 2^{ème} DB, sous les ordres de Leclerc, ai participé à la libération de Phalsbourg avant de passer le col de Saverne et foncer sur Strasbourg.

Pour sûr que je comprends sa colère. Il ajoute :

– Avec des chefs comme ça, vous n’êtes pas gâté.

Je vais le regretter mon général, mais je le retrouverai à Rennes.

Et toujours encore, encore et encore ça n’en finit pas. Mais il faut y aller puisque j’ai décidé d’écrire. Cette fois c’est fini. Nous laissons Pau et partons pour Montauban. Si quelque chose me revient, promis je le rajouterai. C’est formidable l’ordinateur pour ça : on peut rajouter ou enlever à volonté.

Une anecdote de plus justement :

Très dure, triste, cruelle, un drame en réalité.

À l’Hôtel de Paris, à Fès, nous avons des voisins. Le maréchal des logis-chef H. de la même unité que moi, avec sa femme et sa petite fille (4 à 5 ans). Un jour la petite vient voir Denise et lui raconte qu’elle a fait une grosse colère le jour du mariage de ses parents. Il lui a été refusé de figurer sur la photo de mariage avec ses parents. Manifestement elle ne l’avait toujours pas digéré. Tout cela n’est pas bien grave. Quelques années plus tard j’aurai l’adjudant-chef H. dans ma SRALAT comme spécialiste radio. C’est un gars bien et donc aucun problème. Depuis le Maroc ils ont eu un garçon, mais nous ne le connaissons pas. Un jour, en fouillant dans une cave de leur bâtiment, ce garçon et ses copains ont trouvé de vieilles épées. Et bien sûr ils jouent les d’Artagnan. Le malheur veut qu’alors que le fils H. tient son épée relevée comme pour une attaque, son adversaire en avançant trébuche et se plante dans l’épée qui pénètre par un œil jusqu’au cerveau du garçon. Décès immédiat. Un drame incroyable tant il est idiot. Les enfants ne faisaient que jouer. Il y a un abruti immature qui a abandonné ces armes sans penser aux conséquences possibles. À partir de ce moment le pauvre garçon va être traité d’assassin par toute son école. Sa sœur elle-même devient la sœur de l’assassin. C’est dur les gosses. La situation devient totalement invivable. H. vient m’en parler et me supplie de le faire muter de toute urgence. Naturellement je fais le nécessaire auprès de mon chef ALAT de la DCMAT. Une fois de plus (mais c’est pour une bonne cause et pour l’efficacité) j’oublie et court-circuite ma hiérarchie divisionnaire. Le lendemain matin je reçois l’ordre de le transférer immédiatement à Montauban où il va pouvoir très vite organiser l’arrivée de sa famille. Je le retrouverai plus tard quand je rejoindrai le même établissement. Les parents du gamin qui a perdu la vie, n’avaient que ce seul enfant, faute de n’avoir pu en avoir d’autre. Lui, adjudant-chef dans les Paras aimait beaucoup les gosses et avait pu obtenir de ses chefs de pouvoir en emmener par car militaire à Gourette pour les initier à la pratique du ski. Il organisait aussi des stages de ski en profitant d’un bâtiment militaire se trouvant à Gourette, toujours pour les enfants de militaires. C’est bien la première fois que nos enfants ont bénéficié de quelque chose par l’armée. L’armée, ce n’est pas fait pour ça, alors personne n’y pense, pourtant il existe des possibilités qui ne coûteraient pas grand-chose. C’est ainsi que nos enfants ont commencé à skier. Le drame de cet adjudant-chef est qu’il aimait les gosses et n’avait pu en avoir qu’un seul. C’est vraiment horrible, un accident sans véritable responsable, mais un décès bien réel et tellement cruel.

Une autre anecdote, semi-dramatique celle-là. J’ai reçu il y a quelque temps un sous-officier issu de la Marine. Excellent mécanicien confirmé. Mais ce n’est pas un garçon très joyeux. Il ne recherche pas le contact avec les autres sous-officiers. Il est, disons, mélancolique. J’ignore la raison de ce comportement. Cela ne gêne personne, mais intrigue quand même. Un lundi matin, le capitaine médecin du GALDIV (que je soutiens, je ne suis là que pour lui) me rend visite et

3 ALIII en MARTINIQUE pour le cyclone DOROTY 25.08 au 09.1970



m'apprend que mon gars a fait une tentative de suicide. Samedi soir il a pris une chambre d'hôtel. Comme il ne se levait pas, le personnel d'entretien a fini par entrer dans la chambre et a découvert le problème. En fait il s'est raté ! Le médecin m'explique qu'il a pris un somnifère, probablement pour ne pas souffrir et se sentir partir, et il s'est tailladé les veines des poignets. Il a quand même perdu beaucoup de sang, mais pas autant qu'il le pensait. En fait le somnifère a rempli son rôle, et le cœur ayant réduit son rythme il a été sauvé. Je ne l'ai pas revu et je n'ai donc pas pu connaître ses raisons. Il faut savoir que lorsqu'on est militaire engagé ou de carrière, nous nous sommes engagés à servir et nous sommes payés pour ça. Cela nous interdit d'attenter à notre personne : blessure ou suicide. Car cela revient à nous soustraire à nos obligations contractuelles. Nous n'avons donc pas le droit, et cela me paraît bien normal.

Encore une autre petite affaire concernant un de mes sous-officiers, un jeune Réunionnais bien sympa. Nous nous rencontrons sur les pistes de ski un dimanche à Cauterets, par un vrai soleil de printemps. Je lui fais remarquer qu'il ne porte pas de lunettes de soleil. Il me répond que ce n'est pas un problème pour lui, et que ça ne craint rien. Malgré mes conseils il continue sans lunettes. Le lendemain au travail il est absent. Il est devenu aveugle, rien que ça ! Cela va durer trois jours. Le jeudi il est de retour et vient me dire qu'il est un idiot et qu'il aurait mieux fait de m'écouter. À partir de cet instant il va suivre mes conseils à la lettre. C'est que la cécité définitive lui est passée au ras du museau.

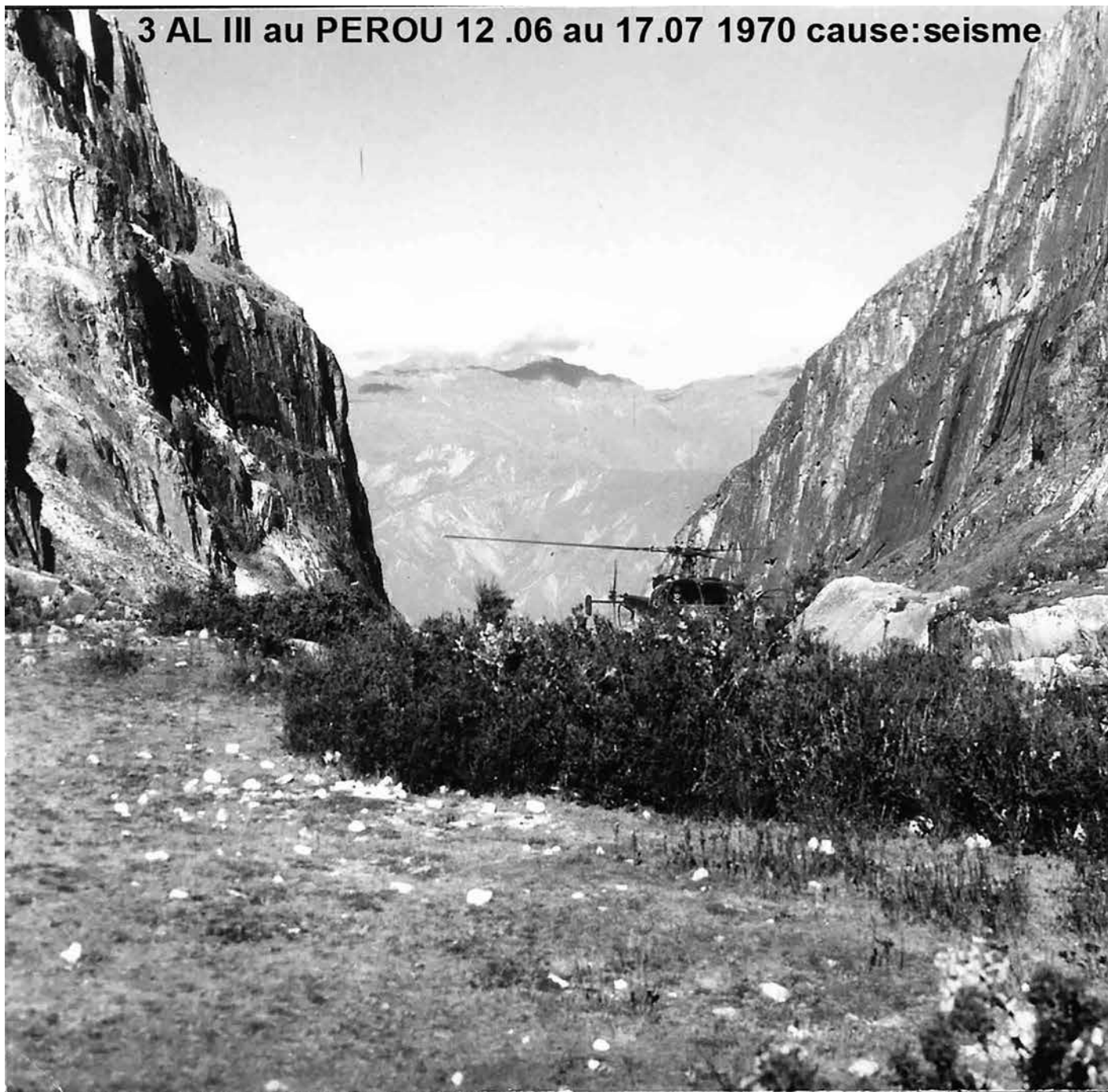
J'allais oublier des choses importantes :

Le 21 juillet 1969, scotchés devant la télé nous ne dormons pas de la nuit avec Denise et Christine. C'est le premier pas de l'Homme sur la Lune. Nous sommes admiratifs de voir Armstrong et Aldrin marcher sur notre satellite. Le pauvre Collins reste seul à tourner autour pendant ce temps-là. Un grand bravo à ces hommes et aux ingénieurs de la NASA.

Bravo aussi aux Français, car le 2 mars de cette même année a lieu le premier vol d'essai du *Concorde* avec André Turcat aux commandes.

Quelle année ! Eh oui, en juillet Eddy Merckx gagne le premier de ses cinq Tours de France.

3 AL III au PEROU 12 .06 au 17.07 1970 cause:seisme



1973-1976 – Montauban

Je retrouve le lieutenant-colonel du Roure, nos amis Pinard (j'espère que vous suivez : nous habitons en face d'eux à Bourges et lui, je l'ai connu à Fès, mon compagnon de cross de bonne heure dans le camp du 64^{ème} RA, Zanibellato et bien sûr B. (dit *Kilo*) avec qui cela va être la joie : il fait peur à tout le monde, mais en ce qui me concerne, il est encore loin du compte et il va s'en apercevoir. Le directeur de l'ERGM-ALAT-AERO est le lieutenant-colonel du Roure du Fornel de Paulin. Un vrai noble dans tous les sens du terme. Si je suis pilote aujourd'hui, c'est à lui que je le dois en grande partie (je n'oublie quand même pas l'ami Michel Baurin).

N'étant pas pilote avion militaire (ça viendra à Valence), je lui propose une solution tout ce qu'il y a de plus honnête. Je lui suggère de donner la section de convoyage au lieutenant Zanibelleto et l'atelier hélicoptères à moi, Pinard restant à la tête des ateliers aéronefs, *Kilo* étant le chef des ateliers, y compris un gros morceau : les parachutes. L'atelier hélico a besoin d'être sérieusement repris en main (rappelez-vous l'histoire avec *Kilo* et le colonel Establie).

Mais il n'est pas d'accord. Je connais mes deux oiseaux rares *Kilo* et *Zani*, ils ont dû magouiller et monter le bourrichon au big chef. Ok je prends la section de convoyage. Quel service ils m'ont rendu ces deux couillons, sans même s'en apercevoir. Je suis bien plus tranquille et je vais voler et voler et encore voler. Pour un pilote, ce n'est quand même pas mal hein ! Je n'ai même plus envie de m'occuper d'un atelier. Mon seul souci : voler ! Quant au foutoir des ateliers, ce sera sans moi. Le seul problème c'est que mon chef direct c'est *Kilo*. Ça va être un festival d'étincelles jusqu'au jour du bouquet final. Mais patience... Mes pilotes eux sont contents. Pour une fois, ils ont un chef qui les met à l'abri de *Kilo*. Ils vont bien m'aider aussi, c'est leur intérêt.

Donc section de convoyage et pilote à plein temps. Il s'agit de travailler avec le bureau gestion des potentiels de la DCMAT. Mes ordres de convoyage, je les reçois de mon camarade de promotion Michel Doudoux et par conséquent aucun problème. Il faut emmener ou aller chercher des avions et des hélicos dans toutes les unités de l'ALAT et les usines ou AIA (Ateliers Industriels de l'Air) qui exécutent les visites majeures. À longueur d'année, nous sillonnons la France dans tous les sens. Nous sommes libres de passer là où nous estimons devoir passer en fonction de la météo. C'est elle notre principal souci. De même, c'est moi qui décide de l'ordre des missions. Comme nous avons tous envie d'être chez nous les fins de semaine, je m'arrange pour conserver les missions dans le sud-ouest justement pour les derniers jours de la semaine. Nous savons très bien que beaucoup d'accidents surviennent le vendredi. C'est le jour où tous forcent la dose pour rentrer. Donc moins nous sommes loin et mieux ça vaut.

Peu de temps après mon arrivée, je vais faire un stage pour passer sur SA 330 *Puma*. C'est ensuite sur *Gazelle*. Parler des convoyages, je peux le faire bien sûr, mais ce serait très long à faire, pas forcément intéressant, surtout que je n'ai aucun des talents de Saint-Exupéry.

Je vais quand même évoquer un peu ce travail.

Une journée intéressante surtout parce qu'elle m'a rapporté 9 h 15 de vol. Parti le matin à 5 heures de Montauban en *Puma*. Poser à Phalsbourg (c'est en France, j'espère que vous vous souvenez de mon général Compagnon) à 7 h 45. Décollage en *Alouette III* direction Valence. Changement de machine et départ pour Montpellier en *Alouette II*. Nouveau changement et décollage en Bell pour retour à Montauban. Temps magnifique le matin au départ (on dit tempête de ciel bleu) et orages de partout en fin d'après-midi. 9 h 15 de vol.

Sans compter le travail à chaque escale : formalités de passage en compte de la machine qu'on



Montauban, le 11 novembre 1974, remise de la médaille de l'ordre national du Mérite

livre et idem pour celle qu'on perçoit et les contrôles techniques après vol et avant vol. Et puis je suis passé du plus gros appareil jusqu'au plus petit en passant par les intermédiaires et dans l'ordre s'il vous plaît ! Le Bell dans les orages, la radio qui ne passe pas, ce n'est pas mal. Une fois posé : *ouf!* grosse journée, grosse fatigue et grand plaisir.

Autre travail de la section : la perception des hélicos sortant neufs d'usine. Il s'agit d'un travail sérieux. Le mécanicien qui vient avec nous fait un contrôle sol très détaillé. Sur les *Puma* il y a un gros travail à faire avant et après. On fait des vols dits techniques et non pas de réception, car pour ces derniers il faut être breveté par le CEV (Centre d'Essais en Vol).

Je vais diverger un peu pour que les choses soient bien claires.

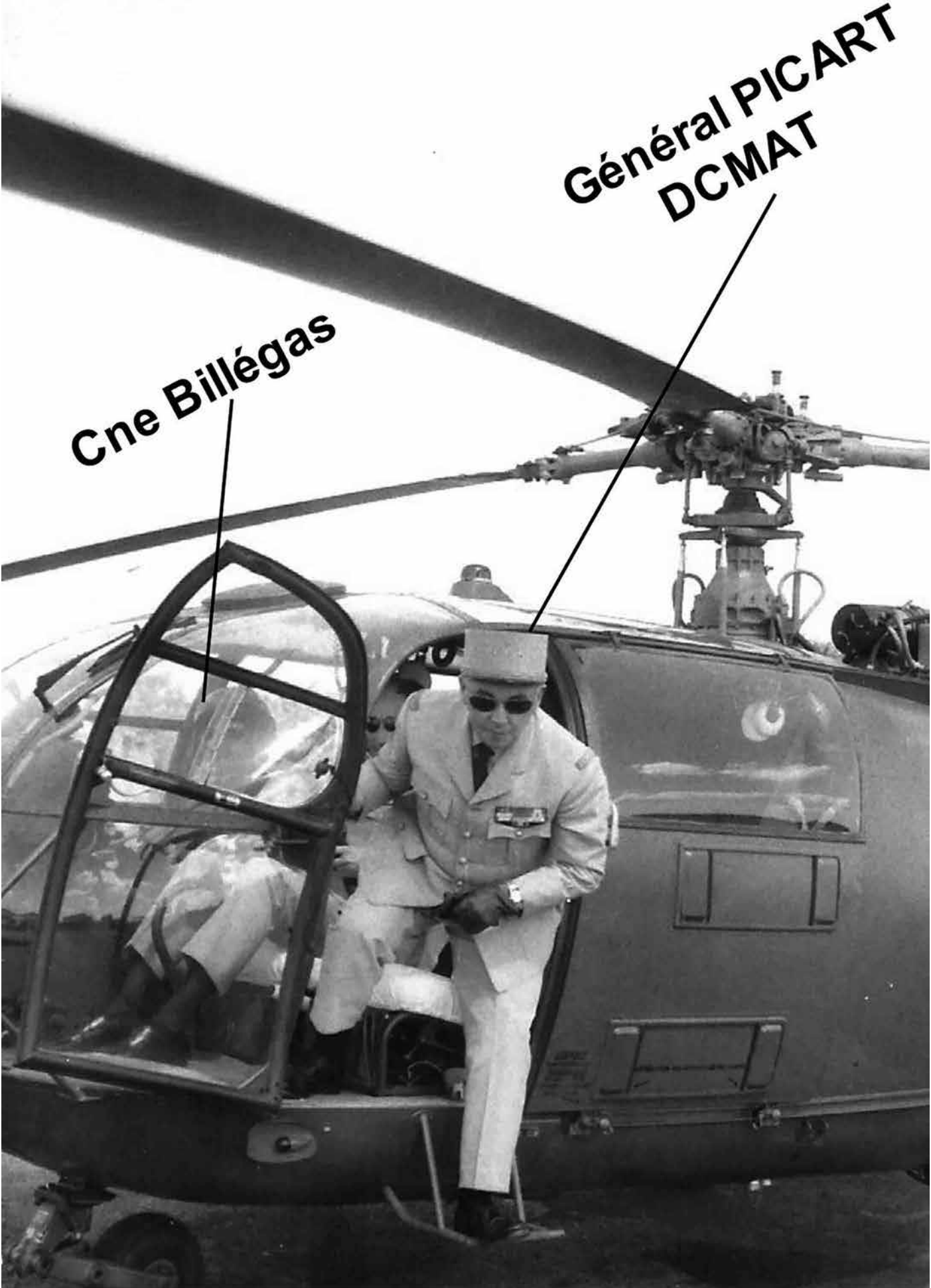
Le vol technique peut être fait par n'importe quel pilote, sous réserve qu'il se soit un peu intéressé au problème. Il s'agit de contrôler le domaine de vol ouvert aux utilisateurs. Ce domaine définit une utilisation normale de la machine telle qu'elle a été demandée dans le cahier des charges. Il est évident qu'on ne peut pas construire une machine qui ne pourrait donner que les performances réclamées par le cahier des charges. Cette machine serait trop juste et n'aurait aucune sécurité. Il n'est pas question, c'est évident, qu'une machine nous lâche parce qu'on a dépassé une performance d'un rien du tout. On ne doit pas le faire et on s'y astreint, mais il y a des circonstances où on peut se faire prendre et tirer un peu au-delà de la limite.

Maintenant le vol de réception. Il s'agit là de contrôler un appareil en sortie de fabrication, et là, le domaine de vol est bien plus étendu que le domaine autorisé à l'utilisateur (le client). Ce domaine étant plus étendu prouve que la machine est capable d'aller au-delà de ce qu'on a droit, donc sécurité. Le pilote apte à faire ce vol est un pilote de réception qui a été formé au CEV et donc breveté (c'est mon cas mais cela viendra plus tard). Son aptitude au vol est la même que celle du pilote d'essai, mais il a fait moins de théorie.

Maintenant le vol d'essai. Là il ne s'agit plus de contrôler un domaine de vol, mais de le découvrir et le définir avec l'ingénieur d'essai et en fonction du cahier des charges et de tout ce qui découle des études de fabrication. Le domaine qui sera découvert va au-delà du domaine à contrôler par le pilote de réception qui normalement doit l'ignorer puisqu'il n'a pas le droit d'y aller. En pilotage pur il pourrait le faire.

En résumé on peut dire (c'est un exemple simplement) que pour le vol normal et le vol technique, cela va jusqu'à 310 km/h sur *Puma* (cette valeur là est la vraie), le vol de réception va jusqu'à 330 km/h et le vol d'essai à 350 km/h. Donc un pilote utilisateur est limité à 310 km/h. Aux essais on est arrivé à 350 km/h. Faut-il penser que l'appareil cassera à 360 km/h ? Non, car a priori on n'ira pas au-delà de la limite calculée et voulue qui est >350 km/h. On ne poussera pas jusqu'à la casse, bien sûr. C'est l'équipe d'essais, avec les ingénieurs concepteurs, qui vont alors déterminer les domaines de vol. Le manuel de vol donnera à tous les pilotes utilisateurs leur domaine. En aucun cas ils n'auront à connaître l'existence des deux autres domaines. Il y aurait, c'est sûr, des abrutis pour aller voir et se tuer. J'espère avoir été assez clair car ce n'est pas très facile. Surtout que beaucoup de gens imaginent que les pilotes d'essai sont des casse-cous, non c'est tout sauf ça. Tout est calculé.

J'en reviens donc à mon niveau pour l'instant qui consiste à contrôler que l'appareil est conforme au manuel de vol et rien de plus, mais rien de moins. À la suite de ces vols techniques, j'ai été amené à refuser certains appareils. Mais encore un détail d'une énorme importance, je ne refuse rien au constructeur que je suis censé ne pas connaître. Je m'adresse au représentant de l'État, le SIAR (Service de surveillance Industrielle de l'Armement) et c'est à lui que je vais dire je ne peux pas prendre cet appareil pour telle raison. C'est un service qui contrôle tout le long de la



**Général PICART
DCMAT**

Cne Billégas

fabrication le bon respect du cahier des charges. C'est le *chouf* de l'État, pas un espion puisqu'il est là officiellement. C'est lui qui demandera au constructeur de mettre l'appareil aux normes. Il ne s'agit surtout pas de faire n'importe quoi.

La commande initiale des *Puma* a été de 130 et je vais refuser le 130^{ème} (entre autres). Le vol terminé est satisfaisant, mais le mécanicien lors de sa visite après vol découvre une présence d'huile à un endroit où il n'y pas d'huile dans les parages. Très bizarre. Alors, discussions vives et nombreuses entre nous et le SIAR et entre lui-même et les représentants de la SNIAS. Des ingénieurs bureau d'étude se pointent. Ils finissent par déclarer l'appareil bon pour le service, mais moi je n'en veux pas. Alors je leur dis que c'est OK et que je vais partir. Je leur demande s'ils peuvent me donner un bout de papier et une enveloppe timbrée. L'un d'eux me demande pourquoi et je lui dis que je vais écrire à mon colonel, comme ça si je me crashe en mer dans le golfe de Fos il aura un début de piste pour orienter la commission d'enquête sur l'accident. Alors la rigolade s'arrête brutalement et ils décident de garder le *Puma*. Ce n'est pas beau ça ? Ils ont eu la trouille c'est sûr. Quand je reviendrai quelques jours plus tard le problème aura disparu. J'ai tenté de savoir avec Monsieur Gonson, le responsable du SIAR, mais lui non plus n'a pas su, et comme il est du côté de l'État, il me l'aurait dit c'est sûr.

Un autre refus mouvementé (il y en a eu d'autres, mais on ne va pas en faire le tour complet).

Je refuse donc un *Puma* pour des T4 trop fortes. Je simplifie : les températures des moteurs sont trop fortes. Je sais que les moteurs fonctionnent bien, mais il y a un problème d'indication instrumentale qui provient du harnais pyrométrique. Ce travail est courant pour nous mais, je dis au SIAR que l'usine est payée pour cette mise au point et je n'ai aucune raison de leur faire des cadeaux et payer deux fois le travail en le faisant chez moi. Par ailleurs, si mon colonel apprend que le problème existait au départ, il serait en droit et je dirais même en devoir de me le reprocher (c'est écrit sur la documentation technique par moi-même). Gonson comprend très bien car il a le même point de vue. Quelques jours plus tard, me voilà de retour et le contrôle est satisfaisant. Sauf qu'un des ouvriers (je rappelle que je suis censé ne rien avoir à faire avec eux) me prend à part et me dit que Monsieur Boulet a dit qu'il aimerait connaître le petit con de capitaine qui a refusé le *Puma*. J'appelle ça la solidarité entre mécanos. Boulet lui ne l'est pas et prend les mécanos d'un peu haut, alors quand l'un d'eux a l'occasion de se le farcir, il ne va pas rater l'occasion, et celui-là sait que je peux ne pas être commode si on se fout de moi. Je ne suis pas content et je vais de ce pas voir Monsieur Bruna, le seul que je suis censé connaître à la SNIAS, puisqu'il est le chef du bureau client et c'est lui qui est chargé de bichonner les clients. Nous sommes bons copains avec le temps. Je lui explique la raison de ma *rabia* et lui dis que je veux voir ce Monsieur Boulet. S'il ne peut ou ne veut pas me recevoir maintenant, je pars et le *Puma* restera là aussi longtemps que je ne l'aurais pas vu. Bruna est un homme charmant et il comprend d'autant plus vite que lui aussi est du même côté que le mécano. Mis au courant, Boulet accepte de me recevoir tout de suite, il a compris qu'il n'était pas l'heure de tergiverser s'il ne veut pas rester avec ce *Puma* sur les bras et qu'en plus il ne sait pas pourquoi. Bien sûr Bruna s'est bien gardé de lui dire la raison de cette demande. Je sais par ailleurs que mon directeur me suivra.

Me voilà donc face à Monsieur Boulet qui me reçoit en parfait homme du monde. Mais moi je ne le suis pas et d'entrée :

– *Vous avez souhaité connaître le petit con de capitaine qui a refusé le Puma. Il est devant vous et il vous écoute.*

Son sourire se fige, il ne comprend pas ce qui lui arrive. Sûr qu'il va éviter ce genre de réflexion à l'avenir. Il ne s'attendait pas à ça. Comme il a du mal à trouver son souffle je poursuis et lui dis :

Visite général PICART DCMAT

Cne Billégas

Lt-Col Job

Cne Baranski

D Billégas



Réception du 130° PUMA, dernier livré de la commande originale



1 Charissou 2 Gonson 3 Aresten 4 Billégas 5 Glipa 6 Barillet 7 Cousin 8 Jambon 9 Bruna

– *Je suis certes un petit con et je vais vous le prouver. Je sais que vous êtes un grand pilote et moi un petit, mais je suis en plus un mécanicien, ce que vous n’êtes pas. J’ai appris mon métier de petit pilote, mais je l’ai bien appris et je vous mets au défi aussi grand que vous soyez de me mettre en défaut sur ma connaissance du manuel de vol. Et ce manuel, c’est un plus grand con que moi qui l’a écrit et sauf erreur de ma part, c’est vous qui l’avez écrit (bien sûr que c’est lui). Je fais donc très précisément ce qui est écrit, et que vous avez peut-être oublié, et cela d’autant mieux que mon mécanicien le tient ouvert devant lui et me lit au fur et à mesure ce que je dois faire et lire. Et donc quand je dis que les T4 sont trop fortes, vous ne pouvez pas me contredire. Quand vous avez fait le vol après moi, la lecture était bonne. Heureusement. Mais si vous vous ne savez pas pourquoi, moi je le sais et je vais vous l’expliquer. Je savais au départ ce qu’il y avait à faire étant comme je vous l’ai dit mécanicien. Or j’ai consulté la documentation technique, ce que vous n’avez pas fait, cela m’a été confirmé, et j’ai constaté que le harnais pyrométrique avait été changé. Donc maintenant les indications sont bonnes. J’ai su aussi que vous n’aviez pas lesté l’appareil comme vous l’avez prévu sur le manuel de vol et que donc en aucun cas les T4 pouvaient monter. Je vous précise que lorsque je viens chercher un appareil, j’ai hâte de rentrer chez moi et je ne vais pas me retarder pour le plaisir d’embêter quelqu’un. Par ailleurs la SNIAS est payée pour livrer un appareil au point et je n’ai pas le droit de prendre une machine pour la rentrer en atelier à mon arrivée. Suis-je assez clair Monsieur Boulet ? Et suis-je toujours un petit con à vos yeux ? Si vous voulez tester mes connaissances en matière mécanique ou même pilotage vous verrez vite que je ne suis pas aussi minable que vous l’avez pensé.*

Fermez le ban ! La pilule est dure à avaler. Il va me dire que sa parole a dépassé sa pensée et qu’effectivement il ne savait pas ce qui avait été fait sur l’appareil entre nos deux vols. Voilà, le cas Boulet est réglé et il n’est pas près de recommencer. Mais cela a dû se savoir, au moins en partie, car si mes relations avec les mécanos ont toujours été bonnes, dans leur entourage on va désormais me faire plus de sourires et être encore plus agréable avec moi. J’ai toujours été persuadé que les problèmes il faut les prendre quand ils se présentent et une bonne explication si dure soit-elle est toujours meilleure que de rester à ruminer une riposte quelconque.

Son temps de service à Montauban étant passé, le colonel du Roure passe son commandement au colonel Job. J’ai parlé de lui à l’époque où j’étais à Dax et que le capitaine Job avait eu un accident d’avion pour cause de magnéto desserrée. C’est un colonel solide, un ancien qui n’a pas fait les écoles (du rang). C’est du sérieux, bien que différent de son prédécesseur que je préférerais quand même.

Voilà que *Kilo* en profite pour se régénérer et devenir encore plus con qu’avant. Quant à mon ami Pinard, je sais qu’il souffre en silence avec cet ostrogoth. J’ai beau lui dire de lui rentrer dans le lard, ce n’est pas dans sa nature de faire ça.

C’est comme ça qu’à l’occasion d’un vol technique, je suis avec Monsieur Malabreda, un mécanicien. Il me semble bien qu’il me fait la gueule. Pourtant nous sommes bons copains tous les deux. Je le cuisine un peu pour lui faire cracher le morceau. Il me dit alors qu’il n’a rien contre moi, mais qu’il a, avec ses collègues, des soucis à cause de *Kilo*. Il les enquiquine en permanence à vouloir leur tirer dessus avec son fusil à deux coups (c’est son expression favorite) et il fait régner une ambiance exécrationnelle. Tous ces ouvriers travaillent sous les ordres de Pinard et *Kilo* devrait ne s’adresser qu’à lui, mais voilà...

Voilà qu’ils ont décidé de faire la grève le lendemain. Cela le contrarie car il ne sait pas ce que cela va donner : *Rien de bon*, je lui dis. Je lui suggère de faire reporter cette grève et je lui promets de m’occuper du problème, mais il me faut trouver la bonne occasion, surtout que j’ai besoin moi

aussi d'affronter le *Kilo*. Il me promet qu'il va s'arranger pour tout bloquer pour le moment. Je sais qu'il a une grosse influence sur ses camarades ouvriers, une bonne influence je dirais même. Dois-je préciser que ce monsieur est oranais et qu'entre nous, nous sommes frères ? Donc la grève va être bloquée.

Je me dois de faire quelque chose car un officier n'a pas le droit de ne pas aider ses collègues. Je n'aime pas ce *Kilo* mais je dois rester solidaire, quitte à lui mettre le compte en dehors de ce problème. Et deux jours après, je provoque l'occasion. J'ai appelé *Kilo* pour lui demander de venir me voir et il a accepté. Mes pilotes sont prévenus qu'ils ne devront, sur ce coup-là, n'obéir exclusivement qu'à moi.

Ils savent bien sûr ce qui se trame. Tout se sait dans une boutique comme ça. La porte entre mon bureau et le leur est verrouillée par eux. *Kilo* est à peine entré que j'ai verrouillé la porte et j'ai glissé la clef chez mes gars par dessous l'autre porte. Ils n'ouvriront qu'à ma demande. La discussion va être orageuse, très violente, surtout après que je lui aurai dit que désormais je ne le tutoierai plus, car il est trop con pour ça et que je réserve le tutoiement à mes copains. Je lui déballe à la fois mes griefs et ceux des employés de l'établissement, tout en lui promettant de leur lâcher la bride s'il refusait de comprendre. Il va chanceler au moment où je lui apprends qu'une grève peut se déclencher dès l'instant où je ferai savoir que mon intervention s'est soldée par un échec. Il n'a plus envie de rigoler et son fusil à deux coups s'enraye aussitôt. Alors il promet à contre-cœur, pas content, mais il promet. C'est qu'il a la trouille maintenant. Moi aussi je lui promets que je vais rester sur le coup pour le cas où il viendrait à manquer à sa parole. Une grève contre lui serait la fin de sa carrière. Ce serait dommage, car il a de grosses qualités, solide, travailleur, il lui faut seulement fermer un peu sa gueule surtout quand tout va bien.

Pourquoi faire peur à des gens qui n'ont pas démérité et sur qui on sait qu'on peut compter. Ce serait dommage de tout gâcher avec ses déclarations intempestives, hargneuses, agressives, alors que rien ne le justifie. Il y a des brebis galeuses bien sûr et pour eux on peut utiliser la foudre, mais la majorité sont des gens consciencieux, compétents qui ne demandent qu'à travailler dans le calme et la sérénité. Pour lui c'est a priori, pour le cas où ! Donc à ma demande mes gaillards vont me repasser la clef extérieure sous la porte entre nos bureaux. Une fois seul avec eux, je me rends bien compte que leur regard a changé, comme si eux aussi venaient de gagner quelque chose. Et la grève n'aura pas lieu. Le colonel Job ne me dira rien, mais lui aussi ne me regarde plus de la même manière et c'est peut-être sa façon à lui d'exprimer ses remerciements, car on aurait tous dégusté, c'est sûr. Il se montrera, comment dire, plus complice peut-être, je ne sais pas. Le colonel, j'ai dit ce que j'en pensais, mais à titre personnel, je ne le sens pas bien. Par exemple un soir (un samedi probablement) il invite tous les officiers à dîner chez lui. Tout se passe bien, repas agréable et ambiance détendue, mais... mais au moment de partir et de franchir la porte surprise... il tend la main et réclame à chacun le paiement du repas. C'est la seule fois de ma vie que je verrai un coup comme ça. Peut-être n'a-t-il pas voulu le dire au moment où il a lancé les invitations, de crainte qu'on se défile tous. Je sais que nous aurions été quelques-uns à le faire. Pour le principe, pas pour le prix à payer. C'est un comportement curieux quand même. À son âge et à son grade il n'avait pas besoin de ça. À la limite, personne ne l'obligeait à recevoir ses officiers. Autre chose, il a une voiture de fonction et un chauffeur à sa disposition. Je dis bien sa disposition, pas celle de sa femme, et c'est pourtant ce qu'il fait ! Plus tard, j'ai eu moi aussi ce même avantage, pour moi ! Denise n'est montée que rarement dans ce véhicule, uniquement lors de cérémonies officielles où là, la chose est prévue. C'est à peine croyable des choses comme ça. Pour parler de bizarreries... Un jour il me fait venir dans son bureau et me dit qu'il a entendu

dire que je voulais acheter un nouveau vélo. Ce qui est vrai. Quand je dis que tout se sait et vite ! Alors il me dit d'aller chez un grossiste de ses amis et qu'en disant que j'étais un de ses officiers on me ferait un bon prix. Je n'ai normalement pas accès à un grossiste et je n'y serais pas allé. Mais là bien sûr j'y vais et choisis mon vélo en petits bouts puisqu'il ne vend pas de vélo complet et monté. Là, je choisis mon cadre et tout ce qui va avec, mais je n'ai rien dit. J'obtiens un très bon prix, car en fait je n'avais rien à dire. On attendait ma visite, il avait prévu. Donc on voit là un homme à plusieurs facettes différentes, capable de bonnes choses comme de mauvaises.

Encore un autre truc avec mon colonel. En 1975, pour le 11 Novembre, je dois être décoré chevalier de l'ordre national du Mérite. Mon colonel me dit que ma décoration me sera remise par le général commandant la Région et que c'est un grand honneur. *Ah ! ça pour un honneur, ce salaud n'est pas près de me décorer. Jamais Mon colonel, jamais!*

Oh ! il est surpris par la violence de ma réaction. Il tente de reprendre la main, mais je lui dis ma détermination définitive, je quitterai l'armée s'il le faut. Alors là il ne rigole pas et me demande une explication et je lui explique ce que le général Katz représente pour un Oranais. Pour le coup il comprend vite et me dit que si sa venue est confirmée, il me le fera savoir et ce jour-là je serai absent car malade. Voilà qui est mieux et me satisfait. Finalement c'est le colonel DMD qui me remettra ma décoration (Délégué Militaire Départemental). Cette décoration m'est arrivée un peu vite je crois. Je dois probablement remercier mes heures de vol.

Les vols de convoyage continuent. Une fin d'après-midi nous arrivons à Mulhouse. Il est un peu tard pour aller courir chercher une chambre d'hôtel et au GALAT rien de disponible. Alors nous allons dormir dans une chambre de soldats appelés, dans des lits de permissionnaires. La surprise est grande le matin au lever pour les garçons de voir un capitaine et deux adjudants avec eux. Tout compte fait ils sont contents et moi cela m'a rajeuni de quelques années.

Les hélicoptères Bell commencent à atteindre leur limite d'âge dans l'armée mais surtout (car avec une grande visite ils pourraient reprendre du service) ils sont trop limités en performances pour les besoins de l'ALAT qui continue de grandir et de prendre de l'importance au sein de l'armée de Terre. Alors ils vont tout doucement disparaître des unités et pour cela nous les retirons à tour de rôle pour les stocker à Montauban.

À cette même époque, j'ai reçu un jour le chef-pilote de La Ferté-Alais et son adjoint. Ils sont les responsables de l'escadrille des vieux coucous. Ils venaient prendre possession de deux Nord 3202, notre avion école et de voltige, celui sur lequel j'ai été lâché en présélection. Après communication de quelques conseils sur la mise en route et les paramètres de vol, ils sont partis sans problème. Il faut dire qu'il s'agissait là de deux pilotes aguerris et consciencieux.

Encore une petite anecdote sur *Kilo*. Il n'a pas volé depuis quelque temps sur *Puma* et il veut reprendre la main. La réglementation dit que dans ce cas il faut faire un vol avec un pilote ancien et entraîné. Alors il me demande de le faire avec lui. Je choisis le mécanicien navigant et nous voilà partis. Je passe sur tous les détails du vol où j'en ai profité pour le matraquer un peu. Sur le retour il se décontracte et je fais signe au mécano de réduire un moteur en douceur, ce qu'il fait sans attirer l'attention de *Kilo*. Il va rester un quart d'heure avec cette panne et ne s'en apercevra qu'après que j'ai insisté plusieurs fois à lui demander si tout allait bien. Ah ! il va être vexé, mais contre lui car il aurait dû s'en apercevoir aussitôt. Je précise que lorsqu'un moteur est défaillant le 2^{ème} prend tout en charge automatiquement et en vol de croisière on ne s'aperçoit de rien si on n'est pas attentif.

Encore une. Tous les jours, quand je suis là, je me rends au travail à vélo (vous vous en doutiez hein ?) et tous les jours le gardien (un des gardiens) m'ouvre la barrière.

Un jour je viens en voiture, je ne sais plus pourquoi. Et il n'ouvre pas. Il veut voir mes papiers. Ce serait normal s'il ne me connaissait pas. Alors je lui montre mes papiers, il voit que je les ai et il est satisfait, mais pas moi. Je lui dis vous ne les avez pas regardés et vous ignorez si ce sont les miens, alors vous allez les lire à haute voix, comme ça je saurai que vous les avez lus et vous me reconnaîtrez à l'avenir. Le lendemain je suis de permanence et lui est de garde. Alors, après avoir vu le film du soir à la télé, je prends la 2 cv, je suis en tenue bien sûr. Je prends de l'élan et je coupe le moteur 200 mètres avant d'arriver. J'ai la clef pour entrer, c'est normal car si on arrive au moment où il fait sa ronde on peut rester devant la porte pendant une heure. Je vois qu'il se tient la tête entre les mains, les coudes sur sa table.

Dit en français : il roupille !

Je reste discret pour ne pas le réveiller et en prenant le cahier de garde j'écris : *Capitaine Billegas, officier de permanence. Il est 22 h 55 je pars faire une ronde pendant que le gardien dort et ne m'a pas vu.*

Une demi-heure après, je reviens et il dort toujours. Donc je reprends le cahier et j'écris : *Capitaine Billegas, retour de ronde à 23 h 30, le gardien dort toujours et je vais le réveiller.*

Et bien sûr je le réveille et je lui dis :

– *Vous dormiez bien, c'est un vrai plaisir.*

– *Jamais de la vie Mon capitaine.*

– *Ah bon, j'ai dû me tromper. Vous devriez quand même lire le cahier de garde.*

Aïe, aïe, aïe il oublie de rigoler. Je le quitte en lui disant :

– *Rendez-vous demain pour le résultat.*

Le lendemain vers 9 heures, le colonel du Roure me convoque et j'entre dans son bureau

– *Alors Bill vous empêchez le gardien de dormir ?*

– *Oui, Mon colonel je suis comme ça.*

Je vous garantis que de ce jour-là, aucun des gardiens n'a eu l'idée de me demander mes papiers. Le bilan au plan professionnel maintenant. Là j'ai beaucoup appris et là je peux mesurer. Sur le vol technique, pas grand-chose, je savais déjà, et je dirais même, quand j'étais mécano. J'ai quand même appris à être plus vicieux. C'est qu'aucun de mes mécaniciens n'avait à chercher à me tromper. Entre nous c'était confiance totale.

Par contre, avec la SNIAS il était de l'intérêt de l'usine que les appareils partent le plus vite possible et si, une fois arrivés à Montauban il y avait du travail de mise au point à faire, ce n'était plus leur problème et donc tout bénéfice. Il a fallu être plus vicieux qu'eux et les prendre à leur propre jeu. J'ai appris le métier de pilote en ce qui concerne la navigation, l'utilisation du terrain par mauvaise météo, la météo, la lecture de carte, le trafic radio, la réglementation aérienne. En fait tout ce qui concerne le métier de pilote.

La vie de famille en a souffert mais je n'avais pas le choix. Cela a duré trois ans. J'en connais qui sont restés dix ans et là, bonjour les dégâts.

J'ai appris aussi beaucoup de mes relations chez l'industriel à l'Aérospatiale, à l'AIA de Clermont-Ferrand. Au plan humain aussi (j'exclus les relations avec certains officiers) avec mes pilotes. Je dirais que malheureusement j'ai vu juste. J'ai viré un de mes pilotes. Tout seul il avait peur et nous sommes plusieurs à l'avoir constaté. Aucun de mes autres pilotes ne voulait voler avec lui. C'est qu'il paradait en plus et cela les faisait enrager car c'est eux qui assuraient le coup et ils l'avaient mauvaise. On peut avoir peur parfois, c'est humain, à condition de garder ses facultés.

Si ayant peur, on perd tous ses moyens on est mort, c'est tout. À ce sujet soyons clairs. Un être humain a peur en certaines circonstances, c'est normal. Celui qui dit n'avoir jamais eu peur est soit un menteur soit un fou. Il n'y a pas d'autre alternative. Je ne citerai pas le nom.

Autre pilote, autre problème. Celui-là n'a pas peur, mais il devrait avoir un peu quand même. Car il fait des choses inacceptables au niveau de la réglementation et de la discipline. Il prend trop de liberté et se prend pour un cadon. Ce n'est pas qu'il soit spécialement doué, c'est surtout qu'il le croit et là c'est grave. Je lui ai prédit une catastrophe s'il continuait comme ça. Il quitte l'établissement et part au Tchad. J'ai fait mention de ce problème dans sa notation. Et la catastrophe arrive hélas. Ce n'est pas la France, la réglementation est quasi-inexistante et il est moins contrôlé. Le jeu consiste à suivre les méandres du fleuve Chari, le plus bas possible pour faire baisser la tête de ceux qui s'y baignent ou naviguent, soit celles des Noirs, soit celles des animaux. À force d'être bas il a fini par taper dans l'eau. Résultat un *Puma* détruit (c'est quelques très gros millions de perdus pour l'État) et surtout le mécanicien qui perd la vie, laissant une veuve et des enfants en bas âge en grande difficulté. Bien sûr, il a perdu son brevet de pilote mais c'est peu de chose comparé au mécano. Une précision : le mécano (sur *Puma*) est celui qui en vol n'est jamais attaché, il a une ceinture mais elle l'empêche de faire son travail, alors elle ne sert à rien. Cela a été signalé, mais probablement pas assez fort car on n'a jamais pu régler ce problème.

Je vais le revoir un jour mon ex-pilote et il me dira que j'avais raison. Ah si seulement il l'avait compris avant. Et comme il dit :

– *C'est con !*

– *C'est surtout con pour le mécano oui.*

C'est tout ce qu'il a trouvé à dire. Je voudrais dire que lorsque l'on a de telles machines dans les mains et la responsabilité des gens à bord et celle de ceux qui en dépendent, on n'a en aucun cas le droit de jouer à la roulette russe. Comme j'ai eu l'occasion plus tôt de l'écrire mieux vaut être un con vivant qu'un héros mort. Cette formule prend tout son sens là.

En voilà un autre : B., adjudant de son état. Combien de fois lui ai-je dit :

– *Nous ne sommes pas l'aéro-club local. Nous sommes d'abord des militaires et ensuite des pilotes. Nous avons deux professions. En oublier une c'est grave, oublier les deux c'est la catastrophe.*

En 2005 je serai victime d'un grave accident et je serai évacué par l'hélicoptère du SAMU. L'un des pilotes est un ancien de l'ALAT et il m'apprendra le décès de B. dans le crash d'un ULM. Voilà pour le pilote de club. Je sais, moi aussi j'ai été pilote de club, oui, mais avec un comportement responsable : ça change tout.

Encore une anecdote avant de partir. Elle est très belle : Un concours a été organisé par la Sécurité routière. Le sujet porte sur le code de la route (sur quoi d'autre aurait-il pu porter ?). Avec mes pilotes, nous y participons puisque nous en avons reçu l'ordre de notre colonel. Mais nous faisons entre nous, en famille quoi ! Et je gagne un lot. À la remise c'est une vaste rigolade, un vrai gag. Si on avait voulu le faire volontairement on n'aurait pas pu le faire, car on n'y aurait pas pensé. Les personnels de l'établissement voient leur chef pilote gagner un... baptême de l'air. Ce n'est pas beau ça ? Le colonel décide que je n'en ai pas besoin et le garde pour quelqu'un de sa famille. Il ne m'a pas demandé mon avis. Je pouvais moi aussi le vouloir pour quelqu'un de chez moi. Mais voilà Job c'est Job ! Souvenez-vous c'est lui qui nous a invités à dîner et qui ensuite a réclamé qu'on lui paie nos repas. Il n'y a pas de petits profits.

1975-1979 – Rennes

J'arrive à Saint-Jacques-de-La-Lande le 26 avril 1976, deux mois avant la famille. J'ai amené mon vélo. Heureusement, car c'est mon meilleur compagnon quand je n'ai pas ma famille. Une petite explication pour comprendre. Je suis muté à l'ERGM de Bruz, mais mon atelier se trouve auprès du GALAT 3 sur le terrain de Saint-Jacques-de-La-Lande. La bonne chose, c'est cette séparation des lieux. Dans deux mois nous serons réunis et nous habiterons dans cette ville. Sauf que voilà, une ville coupée en deux. La partie de la ville où nous logerons est contre la ville de Rennes et sur l'autre partie se trouve l'aérodrome où est le GALAT 3.

Le travail ? Pas terrible. L'atelier est petit, bien plus que ma SRALAT. J'ai trois ans à attendre pour trouver mieux et, comme d'habitude, je ne le sais pas encore. J'ai remplacé mon ami Henri Lavergne. Cet animal a enquiné un maximum mon directeur actuel, le lieutenant-colonel J. Ce dernier n'est pas le meilleur chef que j'ai connu. Il est à classer dans les c... du point de vue état d'esprit et il va en être pour ses frais avec moi. Le travail ne me fatigue pas et les relations avec les officiers du GALAT sont excellentes. En fait c'est bien l'ALAT ma vraie famille de travail, et non pas cet ERGM dont je n'ai rien à foutre, en tout cas pour l'instant. On ne peut tout avoir en même temps. Je suis en train de m'apercevoir que le nombre de pages écrites n'est pas proportionnel à la durée du séjour, mais à son intérêt.

Je fais de temps à autre le voyage aérien vers Saumur où je soutiens l'escadrille ALAT de l'école de l'Arme blindée cavalerie. Deux heures de vol aller et retour.

Un jour mon colonel qui n'aime pas l'ALAT (peut-être n'a-t-il pas réussi à y entrer, ça s'est vu ce genre de chose) mais qui veut bien en profiter le cas échéant, me demande si je ne pourrais pas avoir un hélico pour l'emmener à Châteauroux où l'équipe de l'Établissement s'est qualifiée en volley-ball pour la coupe du Matériel, je ne sais à quel niveau. Bien sûr que je peux, mes relations avec mon unité soutenue ne sont pas les mêmes qu'avec lui. Comme il m'a déjà cassé les pieds, je me dis que je vais l'amuser un peu. Vient avec nous un copain, le capitaine Farine. J'ai pris mon sac de cartes de navigation, celui que j'avais à Montauban et qui couvre toute la France. Je sais que ma route passe pile, à la moitié du temps, sur Saumur et en plus je connais le terrain de Châteauroux. Donc je n'ai aucun problème de navigation et je n'ouvre même pas mon sac. Je vois bien qu'il n'est pas tranquille le colonel, Farine aussi s'en est aperçu.

Au bout d'un moment il finit par me demander si j'ai des cartes. Je lui dis oui. Il s'étonne que je ne m'en serve pas. Je lui avoue que c'est parce que je ne sais pas bien les lire. Alors là il ne rigole plus du tout. Je lui propose de lui passer le sac, car dedans il y a tout ce qu'il faut. Je le lui passe et le temps qu'il trouve la bonne et la tourne du bon côté je suis presque arrivé. Je repère de loin le hangar où je sais que le nom de la ville est inscrit sur le toit, et je me décale un peu sur ma droite. À l'instant où j'arrive sur le bâtiment je bascule l'*Alouette II* sur la gauche en disant :

– *On dirait qu'il y a quelque chose d'écrit sur le toit.*

Bien sûr, il s'est cramponné au siège quand j'ai incliné la machine et il me répond tout excité :

– *Châteauroux, Châteauroux !*

et moi :

– *Oh ! Quel coup de chance quand même.*

Il ignorera si c'est du lard ou du cochon. Et l'autre qui se marre derrière, il a compris depuis longtemps et s'attendait à quelque chose de ce goût-là.

Au retour, le colon va demander d'avoir tout de suite les cartes et moi je lui explique que dans ce sens il n'y a aucun problème car si notre cap est trop faible on butera sur l'Atlantique, et s'il est trop fort ce sera la Manche et donc nous ne serons pas perdus. Je ne sais pas ce qu'il a pensé de ça, mais il ne m'a plus jamais demandé de l'emmener quelque part. Je sais qu'Henri lui avait secoué la paillasse en avion. Il s'en plaignait assez. Moi je ne l'ai pas secoué, c'est plus difficile en hélico, mais il n'a pas été tranquille quand même.

Heureusement, je peux (et dois en tant que militaire) faire du sport ainsi que des marches intéressantes. Nous avons à l'établissement un lieutenant du rang qui est un bon crossman et un spécialiste pour organiser de belles marches, en particulier dans le camp de Coëtquidan. C'est comme ça que je vais connaître le Val Sans Retour bien connu de tous les élèves officiers qui font leur école dans ce camp. En fait quand on remonte ce val il ne faut pas se tromper car il n'y a qu'une seule sortie et faire demi-tour c'est en réalité faire un très grand tour surtout que pour arriver là déjà... Je ne sais plus à quelle occasion en conversant avec Marcel je lui parle de mon très cher directeur, le lieutenant-colonel J. Il me dit : *Tu es bien gâté avec un con pareil*. C'est un intégré du Génie et c'est là qu'ils se sont connus lieutenants. Mais son temps est terminé. Son remplaçant, le lieutenant-colonel Sorret, est d'un tout autre calibre (il finira directeur central). Il est docteur en sciences nucléaires ce n'est pas rien ce truc-là ! et c'est un chef, un vrai, du genre qu'on suit sans se faire prier, il est sympa en plus.

Bien, me voilà devenu commandant le 1^{er} janvier 1979. Pour l'instant nous sommes encore à Rennes. Le général commandant la 3^{ème} Région Militaire a eu une carrière exceptionnelle et difficile. En 1944 il est en Indochine et les Japonais ont tout investi. Ils décapitent tous leurs prisonniers d'un coup de sabre. Lui a été raté : la tête mais pas son bras, coupé net. Il quitte Rennes à la fin de son commandement.

Son remplaçant est le général Compagnon qui quitte la 11^{ème} Division Parachutiste de Pau. Il est remarié avec la veuve d'un lieutenant parachutiste tué en Algérie. Celle-ci décide un jour d'organiser un cocktail pour recevoir tous les officiers de la Région en charge d'un commandement. Étant le seul spécialiste ALAT du Matériel de la Région, j'y suis invité et, bien sûr, Denise aussi. Le général passe tous les officiers en revue et leur serre la main tout en s'informant rapidement sur leur rôle dans la Région. Arrivé devant moi, il me regarde intrigué. Je vois bien qu'il me reconnaît mais qu'il n'arrive pas à recadrer précisément. Alors je lui dis :

– *J'étais responsable du soutien de vos hélicoptères en 11^{ème} Division à Pau. Phalsbourg en Allemagne vous rappelle-t-il quelque chose mon général ?*

– *Oh que oui !*

Il est content de parler un peu avec moi et de se souvenir de Pau qu'on ne quitte jamais tout à fait. Mon colonel J. lui n'a eu droit qu'à quelques secondes et il est tout surpris que je puisse ainsi converser avec notre général. Après ce coup-là il va changer d'attitude avec moi. Il est méfiant le bougre, des fois que l'idée me viendrait d'aller voir le grand chef (ce n'est pas le genre de chose que je ferais pourtant).

Au début 1979, je suis désigné pour être dans le jury d'un concours ouvert à des sous-officiers un peu anciens en vue de leur recrutement comme officiers.

Ce concours se passe à l'École d'Administration de l'armée de Terre à Montpellier. Je m'arrange pour qu'on me passe une *Alouette II* pour me rendre à la réunion préparatoire de ce jury et je fais le voyage avec l'adjudant-chef Baume qui est mon adjoint. Nous nous connaissons depuis la CRALAT de Dax.

Un mot sur le concours. Nous sommes trois commandants et un lieutenant-colonel pour cette épreuve. Nous n'avons pas à contrôler le savoir des candidats. D'autres examinateurs sont chargés de ça. Nous devons juger de la capacité du candidat à se comporter en circonstances un peu délicates. Il faut savoir s'il conservera son calme et ses facultés intellectuelles devant des questions susceptibles de le désarçonner. Donc il peut nous dire des choses pas tout à fait exactes (à condition que les réponses soient vraisemblables) mais bien exposées sans perdre son calme et disons sa prestance (tenue, comportement, etc.). Nous ne sommes pas toujours d'accord entre nous et alors c'est le colonel, chef de toute la délégation, qui nous départage, bien qu'il participe aussi à la discussion parfois.

Nous sommes de quatre Armes différentes, ainsi diverses sensibilités peuvent apparaître et c'est ce qui est recherché. Je remarque qu'un adjudant, un Réunionnais, a pris l'option Matériel. Il est artilleur à spécialité mécanique auto-char. Les autres me disent de l'interroger seul et je ne suis pas d'accord, ils doivent participer car il ne serait pas bon que je sois seule partie prenante. Je pourrais soit être trop dur soit pas assez. Donc je prends l'essentiel, mais pas tout. Bien sûr je vais le torturer un peu, juste ce qu'il faut pour savoir pourquoi il a fait ce choix. Il va garder le souvenir d'un commandant du Matériel qui ne lui a pas fait de cadeau. Mais c'est inexact et il ne le sait pas. Je l'ai cuisiné, mais sa tenue et ses réponses m'ont donné satisfaction et je vais le dire aux autres. Ce qu'ils ne sauront pas, et moi je ne peux pas le deviner pour l'instant, c'est que plus tard à Valence il va être sous mes ordres. J'en reparlerai le moment venu.

Rennes c'est fini.

Pour le travail, voilà un épisode terminé et pas très intéressant. Je dirais même du temps de perdu pour tout le monde. Il y a des mutations comme ça, mais heureusement ce sera la seule de cet acabit pour moi..

Maintenant rendez-vous à Valence-Chabeuil.

1977 récupération d'une AL II au Menez Hom (Bretagne)



1979-1985 – Valence

Au moment où je prends le commandement de l'annexe ALAT de l'ERM de Lyon, je suis commandant depuis six mois. J'ignore que là aussi je vais rester six ans. Deux fois dans une carrière, c'est exceptionnel. Pourquoi cela m'est-il arrivé, je ne le sais pas, mais par contre je sais qu'il y a eu des circonstances qui ont favorisé cette durée et que si je n'avais pas bien fonctionné, circonstances ou pas, j'aurais dégagé, c'est sûr. Comme je l'ai dit pour Pau ce séjour sera aussi un sommet pour moi. Mes chefs encore une fois sont loin et je suis seul à me débrouiller. Mais j'aime ça. Quel changement avec Rennes ! J'ai une belle mission et 125 personnes (126 avec moi), moitié de militaires et moitié de civils.

J'espère que je serai à la hauteur, mais ne suis pas inquiet. Ce sont plutôt les personnels qui sont inquiets. Eht oui ! comme d'habitude le téléphone arabe a bien fonctionné et ma réputation est déjà connue. Et puis aussi, je retrouve des sous-officiers qui ont déjà travaillé avec moi : eux rigolent des craintes des autres car ils savent la vérité. Et comme d'habitude encore, ma réputation n'est pas forcément justifiée en tout.

Ce sera ma meilleure affectation même par rapport à Pau, car elle n'est pas au même niveau. Il est vrai qu'avec l'âge et les galons il est normal d'avoir plus de personnels, de responsabilités et de les assumer seul. Il faut dire aussi (mais les grands chefs le savent-ils ?) que j'ai du mal à accepter d'avoir à obéir à des ordres donnés par des chefs qui ne connaissent pas ma technique. Il faut se rappeler de Fès où je disais que plus je monterais en grade et moins il y aurait de cons pour m'emmerder. C'est toujours vrai. Mes chefs sont bons dans leur technique, mais leur méthode, bonne pour eux, ne vaut rien pour moi. L'aéronautique a des exigences qu'ils ne connaissent pas, et surtout ils s'aperçoivent qu'aucun problème ne remonte jusqu'à eux.

Autre souci pour mes chefs successifs : j'ai plus de sous-officiers qu'eux et ce sont eux qui assurent la production. Ils sont avant tout mécaniciens.

Les civils : quelques-uns ont été formés à Bourges, ils sont donc mécanos ALAT et sont bons.

Les autres assurent le travail qui tourne autour de l'atelier aéronefs : administration, approvisionnements, véhicules automobiles, etc. Pour l'heure mon chef à Lyon est le lieutenant-colonel Beuscher. Nous ne nous connaissons que depuis mon arrivée.

Un vendredi après-midi, quelque temps après ma prise de commandement, mon colonel me téléphone pour me dire que le commandant Boulanger, mon prédécesseur, l'appelait toutes les fins de semaine pour le tenir au courant de ses problèmes de la semaine. Il s'étonnait que je n'en fasse pas autant. Je suis tellement habitué à rouler seul et je n'ai pas envie qu'on fourre son nez dans mes affaires. Je lui réponds que je suis payé pour régler mes problèmes moi-même et que je préfère réserver mes appels pour des choses plus importantes que je ne peux pas régler tout seul (cela n'arrivera jamais !). J'ajoute que s'il le souhaite je peux bien sûr l'appeler chaque semaine. Ma réponse le surprend, mais il me dit OK si c'est comme ça que vous voyez la chose. Six ans plus tard, à mon départ de Valence (lui a déjà été muté deux fois et il est revenu comme directeur régional. Il est sur le point de passer général) il parle un instant à l'assistance, comme c'est la coutume, et dit que si tous les officiers faisaient comme moi, il n'y aurait plus beaucoup de souci pour les grands chefs. Il est vrai qu'il n'a jamais reçu d'appel téléphonique pour lui parler de problème.

Étant sur le sujet de mon directeur, je vais continuer à évoquer mes chefs, comme ça il y aura une meilleure continuité, et compréhension plus facile. C'est son adjoint le lieutenant-colonel



cdt et Madame Billégas: arrivée à Valence-Chabeuil

Vergnas. Avec lui, tout se passera bien, nous nous connaissons déjà, c'est un ancien Méhariste et lui aussi sait qu'il ne faut pas tenir les rênes serrées à un Pied-Noir si on veut que ça marche. Ils ont compris tous les deux que plus j'étais libre et plus ils étaient tranquilles, puisqu'aucun problème ne remonte jusqu'à eux.

Mon troisième directeur (j'en ai usé presque quatre) c'est un copain (plus tard ami) de ma promotion, seulement comme il est ingénieur Arts et Métiers nous n'avons pas eu de cours communs et bien que copains, nous ne nous connaissions pas beaucoup. Marionnet (*Mario* pour les copains) est une tête bien faite et bien pleine.

Mario parti, j'ai un nouveau directeur, un oiseau rare celui-là, et cela ne l'empêchera pas de passer général. Je pense qu'il y a eu des mecs bien plus solides et sérieux qui ne sont pas passés. Il est vrai qu'ils travaillaient eux, au lieu de se pavaner dans les salons.

Je reviens au début du séjour à Valence. Je remplace Boulanger et c'est le général Faugeras, directeur régional, qui préside à la passation de commandement. C'est un bon pépère, c'est comme ça que je le vois, ce n'est surtout pas péjoratif. Il est brave et ne donne pas d'ordre ferme, il suggère plutôt. Et moi si je n'ai pas un ordre sec et d'équerre, je fais comme je veux.

Le GALAT réclame depuis un certain temps une personne de plus pour le mess. Boulanger a renâclé et laissé courir jusqu'à ce que j'arrive. Moi, comme l'effectif est serré, je renâcle aussi. À sa première visite de travail, mon général, toujours titillé par les collègues d'à côté qui ont compris que de ma part il n'y a rien à attendre, me suggère de faire un effort. Je réponds oui. Pour moi ça veut dire oui : j'ai entendu. Et je ne fais pas. Bientôt mon général est sur le départ à la retraite et là il va me donner... l'ordre de le faire (quand même hein !). Et je lui réponds alors que dans quelques minutes (c'est presque la fin du travail) il va être à la retraite et que donc son ordre, je vais l'oublier, c'est sûr. Il n'en attendait pas moins et je lui vois un petit sourire en coin : il s'est amusé à me titiller un peu pour voir si je continuais à bien tenir la barre. Il m'a provoqué pour le plaisir. Il faut dire que nos relations ont toujours été au beau fixe. Lors d'une de ses visites, il était fatigué, il souffrait de sa jambe blessée, et je lui ai proposé de le ramener en hélico. Il a apprécié pour sa fatigue, mais aussi pour la balade. Je savais bien que lorsqu'il était un peu grognon, ce n'était pas à cause de l'un de nous, c'est qu'il avait mal à sa jambe, et on l'aimait bien notre général. Voilà une anecdote qui date de bien plus tard, juillet 2003. Il faut bien que je la place quelque part et comme elle m'arrive à l'esprit à l'instant, je la traite, comme ça je ne l'oublierai pas. Je suis en retraite depuis le 15 septembre 1986 (après 31 ans, 10 mois et des broquilles de service). Mon camarade Dartiguepeyrou m'a retrouvé sur internet. Il me recherchait à la demande de notre ami commun Baribaud. Ce dernier, général de division, prend sa retraite et souhaite ma présence à cette cérémonie. Je lui donne mon accord, bien sûr, et je vais recevoir une invitation. Nous partons à Gap avec nos amis de Montmeyran pour voir le Tour de France et aussitôt après nous rejoignons Bourges. Pour moi, c'est un devoir d'être présent ou plus exactement un grand plaisir. Quand j'ai reçu Baribaud à Pau, j'ai su tout de suite que s'il oubliait son idée de partir dans le civil, il ferait une belle carrière. S'il ne doit y en avoir qu'un seul à en avoir été persuadé, c'est bien moi. Juste avant la cérémonie, sur la place Rouge (elle est de couleur rouge tout simplement), nous sommes placés sous un auvent et je me retrouve à côté du général de corps d'armée (quatre étoiles) Moulinier. Lui aussi je l'ai connu jeune et ce jour-là, j'ai donc tutoyé un général quatre étoiles. Je vais lui dire que si quelqu'un m'avait dit ça lorsque je me suis engagé je l'aurais traité de fou. Il en rigole et me répond que si on lui avait dit qu'il serait général et à quatre étoiles, il aurait répondu la même chose. Quelque temps plus tard il perdit la vie de manière naturelle, sur son tracteur. Et voilà de bons souvenirs, mais aussi des mauvais.



Aux commandes du MH 1521 de l'unité, heureux car j'ai attendu longtemps avant de devenir pilote avion militaire(1962 à 1981 mais pilote hélicos en 1968)



Photo prise par a/c Clémentz à bord d'un L19 piloté par l'a/c Ballarin

Nous voici tous réunis au cinéma de l'ESAM, il sert aussi d'amphi pour des réunions comme celle d'aujourd'hui. Il est plein à craquer. L'ami Serge Baribaud se fend d'un beau discours pour retracer sa vie depuis qu'il a rejoint tout gosse l'école des Enfants de Troupe. Cela l'amène à parler de son affectation à Pau. Il s'inquiète alors de savoir si je suis présent et je lève un bras pour qu'il me voit. Il raconte que ses copains lui avaient fait craindre le pire vu que son futur chef de SRALAT était le petit *Bill*. Il n'en menait pas large à son arrivée. Je ne le savais pas, c'est ce jour-là que je l'apprends.

Je reçois à ce moment-là le plus bel éloge qu'on puisse imaginer. On ne m'en a jamais dit autant. Denise et moi en sommes tout retournés. Et pourtant qu'est-ce que j'ai fait pour mériter ça ? Rien de spécial ! Mon travail, mon devoir rien de plus. Après le déjeuner, au cours de l'après-midi je vois que le général Poulet, le responsable de toutes les écoles de l'armée de Terre est seul dans son coin et j'en profite pour lui présenter mes respects. Je me rends compte immédiatement que s'il ne m'a jamais vu, il me connaît bien, Je lui dis alors :

– *Ah, je crois que Serge vous a parlé de moi.*

– *Oh ! oui il l'a fait.*

Un moment plus tard je me trouve avec Denise, entouré par cinq généraux. Nous conversons sans plus, je les ai connus lieutenants. Je ne me souviens pas de ce que j'ai dit, mais le général Agnus me regarde et me dit :

– *Bill, c'est toi et tes copains qui nous avez formés et avez fait ce que nous sommes.*

Je regarde Denise et je me dis ce n'est pas possible, eux aussi me disent merci, car les autres opinent du chef. Une réflexion comme ça ajoutée à ce que Serge a dit ce matin, ça n'a pas de prix et ça paye beaucoup de choses.

La femme de l'un d'eux va me dire vous avez été dur une fois avec mon mari (le nom m'échappe). Je lui réponds :

– *Non madame, il ne l'avait pas volé celle-là, c'était mérité.*

Elle n'en est pas persuadée, mais lui il rigole franchement, lui il sait. Féron, voilà ça me revient en mémoire.

Il est vrai que capitaines, nous recevions ces jeunes et il fallait vite les mettre dans le droit chemin avant qu'ils s'en écartent, cela pouvait arriver. Parfois il fallait les reprendre pour des bricoles, mais c'était nécessaire, avant que cela aille trop loin. Ce que je sais c'est qu'avec Baribaud il n'y avait pas grand-chose à redire. Il savait ou ne savait pas c'est tout, car il était déjà discipliné de nature, et donc ne posait pas de problème.

Le capitaine Huebra que je vais recevoir, avec un dossier de notation que manifestement il ne mérite pas, car c'est un type bien. Je vais le récupérer un peu en le remontant tous les ans, mais le mal est fait et il terminera colonel alors qu'il aurait dû finir général. Je ne comprends ni n'admets ce comportement, cette jalousie. Ce n'est pas de leur faute si la vie nous a moins gâtés.

Ce qui est sûr c'est qu'avec Huebra nous allons obtenir tous les records en matière de minimum de temps d'immobilisation en VP des aéronefs. Et pourtant nous sommes défavorisés vu que nous avons tous les types de machines, mais chacun en petite quantité. Là aussi ça va jaser, et faire des jaloux. Mais nous avons un travail et il fallait le faire bien. Tout cela fait que je comprends les inquiétudes de Baribaud à son arrivée, cela n'a pas duré bien sûr. C'est vite fait pour habiller quelqu'un et tout mélanger, mais être ferme, dur, ne signifie pas injuste et malhonnête. J'ai toujours remarqué qu'à chacune de mes mutations, le même problème se pose. Ceux qui ne me connaissent pas ont la trouille et ceux qui me connaissent sont contents.



▲ ▼ *Vol en montagne à Saillagouse*



Après cette déviation, je reviens sur mon travail à Valence. C'est la première fois que j'ai autant de civils à commander (60) et avec l'entière responsabilité. Avec eux j'ai deux représentants syndicaux FO et CGT. Très amusant, le cégétiste a des raisonnements très primaires et un pouvoir de compréhension très limité, mais il s'est bien comporté durant la guerre et à ce titre j'ai du respect pour l'homme, le responsable FO lui est de la même classe d'appel que moi et les choses passeront bien avec lui. Il va falloir faire gaffe, ruser, et aussi diviser pour régner (je sais... pas bien ça... mais on fait comme on peut). Je ne vais pas m'en priver, nous y reviendrons.

La mission : soutien de tous les aéronefs de la VI^{ème} Région Militaire, jusqu'en Corse, et ceux de passage dans la zone, ceux du Luc-en-Provence ont leur propre soutien. J'ai en plus les dépannages des véhicules automobiles sur l'autoroute A7 dans le département. En ALAT donc : le GALAT de la STAT qui est sur la même base que moi et qui est très spécial, vu sa mission d'expérimentation avant et après la sortie officielle des aéronefs, le GALAT de Lyon-Corbas avec ses trois détachements de Grenoble, Gap et Corse, l'escadrille de l'École d'Infanterie de Montpellier et le COMALAT d'Aix-les-Mille. Tout cela sans compter le travail en débordé que me confiera la DCMAT, le plus souvent à ma demande ou suivant ses urgences. Il existe un principe qui veut qu'on ne laisse jamais des personnels sans travail. Il n'y a rien de pire pour tout désorganiser et faire prendre de mauvaises habitudes. Les gens doivent toujours avoir leur charge de travail, mais jamais trop.

Je vais avoir quelques soucis. L'unité était bien tenue par Boulanger et ensuite par moi. Mais j'en suis parti presque cinq mois après mon arrivée.

En effet un beau jour (en réalité je ne sais pas s'il faisait beau) je reçois un appel téléphonique du colonel Bernard, c'est à dire *Crin Blanc* (tout jeune il a blanchi et donc récupéré ce surnom, nombreux sont ceux qui ne le connaissent que sous ce surnom). Il me demande si je suis volontaire pour faire le stage de pilote de réception au CEV à Istres. J'en crève d'envie mais je dis non, car je suis méfiant et j'ai peur que cela ne cache quelque chose comme une mutation par exemple et je n'ai pas envie de partir car je me plais ici.

Ah ! Je signale que *Crin Blanc* commandait ici juste avant Boulanger. Tous deux ont été ensemble au contrôle technique et se réservaient les bonnes places. Tout le monde a refusé son offre et il fait appel à moi en dernier parce que je viens juste de prendre ce commandement. Je me renseigne un peu et je découvre que la DCMAT a depuis longtemps réclamé une place à ce stage et vient enfin de l'obtenir. De plus pour une fois, aucune entourloupe en vue. Il semble donc que je n'ai pas à redouter la peau de banane. Je l'appelle pour lui donner mon accord, ce qui l'arrange bien car il était difficile de refuser cette place après l'avoir tellement réclamée.

Et me voilà à Istres. Une merveille de stage. Je vais obtenir un diplôme équivalent en pratique à pilote d'essais. La théorie sera plus réduite, quatre mois et demi au lieu d'une année scolaire. Heureusement, car cela fait si longtemps que j'ai abandonné les maths et la physique et j'ai eu de la difficulté au début. C'est ainsi que Monsieur Jean Richard (ne rigolez pas ! il ne s'agit pas de l'artiste comique), ingénieur et pilote d'essais responsable de nos cours théoriques : aérodynamique, mécanique du vol, etc. éprouve des difficultés avec moi car, bien que le plus ancien et le plus gradé, j'ai du mal à suivre et je ne supporte pas de laisser continuer un cours que je ne comprends pas. Il répond avec patience à mes questions 1, 2, 3, 4 fois, mais un jour, il finit par me dire gentiment qu'il est obligé de continuer car il ne pourra pas finir ses cours dans le temps imparti (sous-entendu : les autres ne posent pas de questions vu qu'ils comprennent eux, c'est moi qui traduis comme ça, mais je me trompe peut-être). Je décide donc d'aller voir le colonel Thomas, chef du département hélicos. Pour moi c'est facile vu que nous nous sommes connus

à Pau où j'assurais le soutien technique des appareils de son escadrille, il était capitaine et moi lieutenant. Donc entre nous, pas de problème de compréhension. Je lui explique que je n'y arrive pas malgré tous mes efforts et qu'il vaut mieux que je réintègre mon unité où mon commandement m'attend. Je ne veux pas prolonger un stage qui coûte cher pour finir par le rater. Il me connaît bien et il sait mon sérieux. Il n'est pas d'accord pour me voir partir (dans un certain sens, c'est un échec pour moi bien sûr, mais aussi pour lui indirectement). Il me propose de passer d'abord les premiers tests et il sera alors temps de décider. Sûr qu'il a dû être confronté à ce genre de problème et il doit connaître l'état d'esprit de ceux qui ont tout compris et qui ne posent pas de questions. Je vais bientôt comprendre que comme en matière de pilotage, la curiosité dans les matières théoriques est appréciée, car ce n'est pas un défaut, au contraire, et il ne tient pas à voir partir le seul qui justement est dans ce coup-là.

Les premiers tests arrivent. En connaissances mécaniques, je fais un vrai carton avec 20 partout et l'instructeur va voir Thomas car il ne comprend pas ce qui se passe, vu que j'indique des choses qu'il ne connaît pas. De la part d'un pilote, cela le surprend encore plus. Alors, le colonel lui explique que nous nous connaissons depuis longtemps et que j'ai été et suis toujours mécanicien et cela avant d'être pilote. Et par ailleurs mon métier est justement le maintien en condition des aéronefs des unités que je soutiens. Alors tout est normal.

Avant que les résultats de la théorie nous soient communiqués, Thomas me convoque pour me les faire connaître. Il est rigolard tout simplement. Il me dit :

– *Voilà vous avez 15 de moyenne en théorie et les autres sont tous sous la moyenne et vont devoir se cramponner.*

Quand nous entrons en cours avec Monsieur Richard, je lui demande de pouvoir m'adresser à mes collègues avant la diffusion des résultats, ce qu'il accepte volontiers (cela va lui éviter de le faire lui). Là, tout de go, je leur dis :

– *Vous êtes une belle bande de cons ! Vous compreniez moins que moi, mais vous n'en avez rien dit et vous m'avez laissé tout seul aller au carton.*

Je dis à Monsieur Richard que mon 15 en théorie me suffira compte tenu qu'en mécanique je resterai à 20, les autres eux vont avoir du boulot pour remonter leurs notes dans les deux disciplines. Je l'ai déjà remarqué : ceux qui comprennent le plus sont ceux qui renâclent à laisser derrière un point obscur (ou des).

Au bout du compte c'est moi qui vais devoir les aider en dehors des cours, pendant nos pauses. Je travaille tous les soirs et j'y arrive quand même. La théorie sur 12 mois je ne sais pas si c'était à ma portée, j'ai de gros doutes. Je vais apprendre un pilotage extra. Je ne pense plus qu'au vol, les soucis de commandement aux oubliettes.

Les appareils ont leurs instruments classiques auxquels on a rajouté des instruments spéciaux pour les essais. Par exemple le stationnaire n'est plus marqué par rapport au sol mais par rapport à l'air. Un instrument nous permet de constater qu'on est en stationnaire air, avec les commandes bloquées (par le pilote bien sûr), et pendant ce temps l'hélico court à 1,5 m du sol au grès du vent. Ce n'est pas évident car on est très attentif sur l'instrument, pendant que l'appareil se déplace et la sécurité est difficile à assurer. Cela peut être stressant et on m'a dit que certains avaient renoncé car ils n'y arrivaient pas. Pendant ce temps-là, le mécano relève les paramètres et se fait insulter car c'est toujours trop long dans ce type de situation. Dans tous les cas de vol il y a relève de tous les paramètres et donc blocage des commandes. Souvent le vol se fera en actionnant les commandes par incréments successifs et relevés des données de vol à 10, 20, 30, 40, 180, 190 km/h.

La précision doit être totale. Mais j'ai déjà depuis longtemps pris l'habitude de tenir mes paramètres dans mes vols techniques. On va ainsi apprendre la totalité du domaine de vol (j'ai donné précédemment l'explication concernant les types de vols pratiqués).

Je découvre à ce moment-là que le vol enseigné à Dax et utilisé ensuite ne couvre qu'une partie limitée du domaine, c'est dommage, mais difficile à apprendre pour un élève débutant. Il est vrai que si tout le monde savait l'existence de ces possibilités, il y aurait obligatoirement des abus et des problèmes. Donc à chacun son travail et ses limites. Je vais vivre un grand moment quand je serai lâché en autorotation (et arrêtée s'il vous plaît !). Elles sont plus difficiles à apprendre et ce n'est peut-être pas possible pour un débutant (je n'en sais rien, je le suppose et ce d'autant plus que ma progression en stage ne ressemble pas aux autres vu qu'elle s'est déroulée sur plusieurs années), à Dax on les fait glissées, mais pour ça il faut que le terrain soit propice. Quand on a le choix ça va, mais en cas de panne le choix est limité et la décision se prend quasi instantanément. Pouvoir se poser en panne arrêté au lieu de glisser est très sécurisant pour l'appareil et pour ses occupants. Là je suis lâché avec le mécanicien d'essai (c'est un officier marinier qui fait son stage de mécanicien avec nous). À Dax pour le lâcher normal on est seul et le lâcher en autorotation ce n'est que pour les moniteurs. Avec ce Marin nous ferons équipe toute la durée du stage. Il va me faire faire de gros progrès au ping-pong que nous pratiquons durant les pauses.

Après le lâcher au milieu des cailloux (je n'ai pas dit des rochers) je vais aussi l'être sur l'eau, avec des boudins pneumatiques aux patins. C'est extra. Je vais en faire une vingtaine sur un lac près d'Istres, mais je ne me souviens plus du nom de ce lac. Sur l'eau c'est un peu différent. Quand on peut le faire il vaut mieux se poser avant pour régler l'altimètre à zéro (QFE), car après l'appréciation de la hauteur est difficile en l'absence de repère et de vague. Je vais aussi avoir l'occasion d'en faire une en *Puma*. Là c'est plus délicat et on se contente d'une seule pour ne pas risquer la casse d'un appareil de cette importance et compte tenu du fait qu'il y a deux moteurs, l'autorotation n'est pas indispensable. Je n'ai jamais entendu dire qu'il y en avait eu une seule de faite en dehors de ce cas au CEV. Il y a eu aussi les pannes en stationnaire. Celle-là c'est bon de l'avoir en mains car cela peut arriver en sortie de réparation ou visite périodique. En rentrant je vais entraîner mes deux pilotes sur ce type de panne.

À chaque vol il y a un relevé des paramètres. Il faudra ensuite les étudier pour voir si tout est normal et s'il n'y a pas d'erreur. Et pour cela il y a construction de la courbe du vol. Ainsi on obtient une courbe qui nous permettra d'extrapoler dans certains cas. On voit aussi s'il n'y a pas d'accident de courbe, ce qui signifierait que des paramètres relevés seraient erronés. Erronés suite à erreur de relevé ou parce que le pilote n'a pas bien stabilisé avant d'autoriser le relevé. Ainsi à conditions identiques en tous points nous aurons des paramètres identiques. Nous comparons alors nos relevés avec les enregistrements du vol de la fameuse boîte noire des journalistes qui est toujours orange pour être facilement repérable. Là il faut vraiment apprendre car ce n'est pas évident de savoir à quoi correspond chaque tracé sur les bandes de papier, une fois qu'on a appris il n'y a plus de souci bien sûr. Il est évident aussi qu'en écrivant ça j'ai 44 ans de retard, mais j'évoque ce que je connais. Rien d'autre, car maintenant avec les progrès de l'informatique les relevés sont bien plus complets et plus facilement exploitables.

Ce stage aura été des plus intéressants, mais je ne peux pas en rajouter plus, ce serait trop long et je n'ai plus tout en tête, il me faudrait revoir mes cours et ce n'est plus l'heure. Ce que je vais en garder surtout ce sont mes acquis en pilotage pur, car là j'ai fait un bond en avant bien sûr. Cela me servira un peu dans mon travail, mais m'aurait davantage servi en usine ou si j'étais dans l'unité à côté au GALAT/STAT. Mais si mon métier reste le même, je suis encore plus à l'aise, voilà.

Stage pilote réception au CEV EPNER à ISTRES 1980

**Braley(ex moniteur DAX) a/c Féroldi cdt Billégas col Thomas cdt Cartoux
chef EPNER**

Rossignol



Stage pilote réception: remise diplome par général commandant STPA



Je vais montrer beaucoup de choses à mes personnels pour qu'ils voient qu'il existe autre chose. Ils sont, je le vois bien, très fiers de moi car dans le Matériel je suis le seul et unique à avoir fait ce que quelques-uns des gars d'à côté ont fait. Et ils ne manquent aucune occasion de le faire sentir et roulent les mécaniques devant les autres. Je me garderais bien d'en faire autant et en vexerais certains en disant que je suis toujours aussi con après qu'avant. Évidemment eux se croient devenus plus intelligents et bien au-dessus de tous les autres. C'est ridicule. Je sais aujourd'hui au moment où je passe mes souvenirs sur ordinateur que je ne suis plus le seul. Il y en a eu un autre plus tard. C'est mon ami Serge Baribaud qui me l'a appris à l'occasion d'un appel téléphonique. Lui il a fait le stage d'ingénieur d'essais et je trouve ça magnifique. Je sais qu'en pratique pilotage je ne craignais rien (au fait, j'ai omis de dire que j'ai fini premier) mais en théorie c'est une autre histoire. Il aurait fallu que je fasse moi aussi l'ENSAM, mais là aussi en étais-je capable ? Je ne le saurai jamais.

Le stage au CEV est terminé, mais avant de reparler du travail ou de la vie à Valence, il y a encore d'autres choses à évoquer, et qui concernent le vélo.

Mon travail habituel va reprendre (j'ai bien dit habituel et non routinier). Comme je l'ai dit une reprise en main est nécessaire, mais ça ne me pose aucun problème.

Là il s'en est passé une bonne tout à fait involontaire.

Cela s'est passé le 19 février 1981. Les bons et les moins bons moments ont été nombreux cette année. Je complète un peu cet article paru dans le journal du Matériel de la région. Une plaque de neige de quelques mètres carrés s'est décrochée au moment où je prenais appui sur mon ski droit et je me suis trouvé aussitôt allongé sans pouvoir rien faire d'autre que glisser. J'ai passé ensuite deux cascades verticales de 15 m chacune, environ. Elles étaient séparées par une sorte de table horizontale verglacée sur laquelle je suis tombé et ensuite retombé au bas de la deuxième, dans la neige.

À partir de là j'ai retiré mes skis (le droit était cassé) et je suis descendu jusqu'à une petite falaise que j'ai pu descendre en prenant appui sur un arbre déraciné et couché à l'horizontale. J'ai continué ma descente et atteint une route. Au bout de quelques centaines de mètres j'ai vu une voiture de Gendarmes qui venaient à ma rencontre. Ils m'ont amené chez le maire de Bouvante-le-Haut où j'ai pu me réchauffer (dans le lit du maire) en attendant les pompiers qui m'ont ramené à Chabeuil. Ma cuisse droite qui a supporté le choc sur la table verglacée entre les deux cascades me faisait mal et avait bien gonflé, mais je pouvais marcher.

Rentré à mon unité j'ai été accueilli par le lieutenant-colonel Jauze (celui qui m'a permis de passer mon test sur avion, et avec qui je continuais pour me qualifier sur *Broussard*. Je vais revenir un peu plus tard pour expliquer cette affaire, c'est un vrai problème car les choses se déroulent en même temps.). Il y avait aussi mon ami le lieutenant-colonel Doumenc qui, avant de me ramener à la maison, m'a accompagné chez mon médecin qui a eu du mal à croire à cette chute. Elle était pourtant bien réelle. J'ai par la suite passé une radiographie. La jambe droite n'a rien révélé, mais la gauche où je ne sentais rien de spécial avait un petit bout d'os cassé avec un petit arrachement ligamentaire au trochanter. C'est comme ça que je me suis traîné quelque temps avec des béquilles anglaises.

J'étais au travail dès le lendemain matin et j'ai pu continuer à voler.

L'anecdote amusante c'est que nous volions de nuit en *Broussard* et des gens s'étaient plaints à cause du bruit (la pétition a même été signée par la femme de mon mécano chargé de cet avion. Ah ! il était content sur ce coup-là : sa femme qui râlait après son gagne-pain. En fait elle avait

signé sans regarder). Les plaignants ne comprenaient pas que cet avion de 1914-18 qu'ils nommaient *tagazou* puisse voler encore. Ah ils étaient bien informés !

C'est là que Jauze me dit :

– *Bill, si en plus les gens nous voyaient monter dans l'avion, vous avec les béquilles, pour sûr qu'ils se croiraient en 14/18.*

Quelques événements de travail qui sortent de l'ordinaire.

Un *Puma* (je ne sais plus de quelle unité, mais pour moi de passage) s'est crashé sur les pentes du col du Glandon en Savoie (col très réputé dans le Tour de France cycliste). J'emmène avec moi une équipe chargée des démontages nécessaires pour être en mesure d'évacuer l'appareil par hélitreillage. C'est que nous n'avons pas en France (coté militaire) d'appareil assez puissant pour l'enlever comme ça. La SNIAS va nous envoyer un *Super Puma* pour ce travail. Il est un peu plus puissant que les *Puma* de l'ALAT. Le pilote n'est autre que Bruniaux, l'ancien commandant du GALDIV 11 avec qui j'ai beaucoup travaillé. Nous sommes très contents de nous revoir. L'opération va bien se dérouler et nous n'aurons aucun problème.

J'ai envoyé les *Puma* pour le TCHAD étant à Pau et maintenant c'est des *Gazelle* que je vais envoyer. C'est *Crin Blanc* à la DCMAT qui a pensé à moi pour ce travail. Il sait que j'ai l'habitude de ce genre d'opération. Il aurait pu penser à quelqu'un d'autre car, bien sûr, ça va encore jaser. Mais bon il a préféré assurer le coup. Je vais donc charger mon chef d'atelier de ce travail, le capitaine Huebra. Naturellement je resterai attentif pour l'aider et le conseiller, mais il va bien se débrouiller et tout ira bien. Nous n'avons pas eu les *Transall* habituels mais des avions civils. Je ne me souviens plus du type d'appareil, ce n'est pas grave. Nous avons chargé par une porte latérale au lieu du haillon arrière. Il est vrai que ces avions-là ne sont pas prévus pour ce travail. Mais bon on fait avec et ça se passe bien.

Dès les premiers jours qui ont suivi mon arrivée à Valence, j'ai instauré le sport obligatoire pour tous les militaires, comme cela est prévu dans les règlements. J'ai aussi autorisé les civils volontaires à y participer. Quelques-uns vont se joindre aux militaires. Ceux-là savent qu'ils doivent quelque chose et sauront être reconnaissants. Certains sous-officiers anciens (à quelque chose près je suis presque aussi ancien qu'eux) renâclent, mais je ne cède pas (ce n'est pas dans mes habitudes, et la loi est la loi basta ! on ne discute pas). Un adjudant-chef se plaint d'avoir mal à une jambe. Je l'envoie consulter le médecin du GALAT. Il disparaît pendant un mois. Le temps d'être opéré à Lyon. Il était à la limite de l'amputation. Merci la cigarette ! Pour le coup il ne jure plus que par moi. Une chance pour lui que je n'aie pas cédé. En réalité, je n'ai fait que mon travail. Ce que tout le monde ne fait pas avec assez de rigueur.

Avec mes civils j'ai deux syndicats : CGT et FO. Heureusement que les militaires nous sommes épargnés et n'avons pas ce fléau. Je n'ai pas l'habitude de travailler avec des civils. Un peu à Montauban mais je n'avais pas sur eux un commandement direct, c'est l'ami Pinard qui se les farcissait. Je vais me débrouiller pour éliminer la CGT. Je n'ai pas l'intention de laisser la politique me casser les pieds et eux ne savent faire que ça. Les deux représentants refusent (prétendant n'avoir pas le droit) de me communiquer la liste de leurs adhérents. Ils me prennent pour un con ou quoi ? Je vais leur montrer qu'on a le droit de réfléchir et de ne pas être trop idiot. J'attends leur prochaine réunion syndicale qui a lieu en fin de mois. J'ordonne à mon lieutenant de se planquer un peu et de prendre les noms de ceux qui vont d'un côté et de ceux qui vont de l'autre. Le lundi, je convoque mes deux gars (je sais que c'est de la provoc de ma part, mais c'est comme ça, à chacun son tour d'emmerder les autres) et donne à chacun d'eux la liste de ses ouailles. Ah ils sont surpris. Il y en a un qui ose me demander comment j'ai fait (le cégétiste bien sûr). À lui d'y

réfléchir. Je remarque qu'une grande majorité des cégétistes sont des Pieds-Noirs. Ils vont être convoqués sans tarder. Je comprends alors que lorsque le syndicat s'est cassé en deux : la CGT et FO, ils sont restés là, sans plus de raison. Je leur explique que je suis Pied-Noir comme eux (mais ça ils le savaient avant même que j'arrive) et qu'ils doivent me faire confiance, que je ne les décevrai jamais et qu'ils doivent quitter la CGT, rester non syndiqués un an et après basculer vers FO. Ils vont tous le faire et exit la CGT ! Ce n'est pas beau ça ? Ils ne vont pas y perdre, bien au contraire. Mes militaires rigolent et se demandent comment j'ai fait, mais ils vont vite comprendre. Je sais que diviser pour régner ce n'est pas toujours bien, mais là c'est mieux comme ça dans l'intérêt du service. Il y en a une qui ne dit rien mais je vois bien qu'elle applaudit, c'est Madame Aymes, une fonctionnaire chargée de la gestion des civils. Elle n'hésitera jamais à me donner les bons renseignements et les textes de loi régissant les civils. C'est que si je sais bien ce que je dois faire avec les militaires, avec les civils je ne sais pas.

Concernant la gestion des personnels civils, il y aurait beaucoup à dire, mais ce serait trop long et pas forcément toujours intéressant. Ce qu'on peut retenir, c'est que sur la place de Valence (mais c'est pareil ailleurs) celui qui a le plus de personnels civils devient président de la commission d'avancement de la place. Et c'est à moi qu'échoit cette présidence. Les civils avancent par échelon d'ancienneté et là c'est automatique, ou par échelon attribué au choix et c'est là que j'interviens. Je précise que ce système englobe toutes les unités militaires sans distinction, Terre, Mer, Air, Gendarmerie. Chaque année la commission se réunit. Chaque unité envoie un représentant, officier si possible, et les représentants syndicaux sont là bien sûr. Il y a un nombre d'échelons à répartir en proportion du nombre de personnel en place dans chaque unité. Mais il y a des reliquats exprimés par un nombre en décimales (tous les nombres entiers sont déjà distribués). Ces reliquats additionnés peuvent donner des unités distribuables et alors là c'est celui qui défend le mieux ses ouailles qui enlève le morceau et je me débrouille pour les embrouiller justement, afin que ça tombe dans mon escarcelle. Après tout, j'ai la corvée de la présidence autant que ça me rapporte un peu pour mes gars. Normal non ?

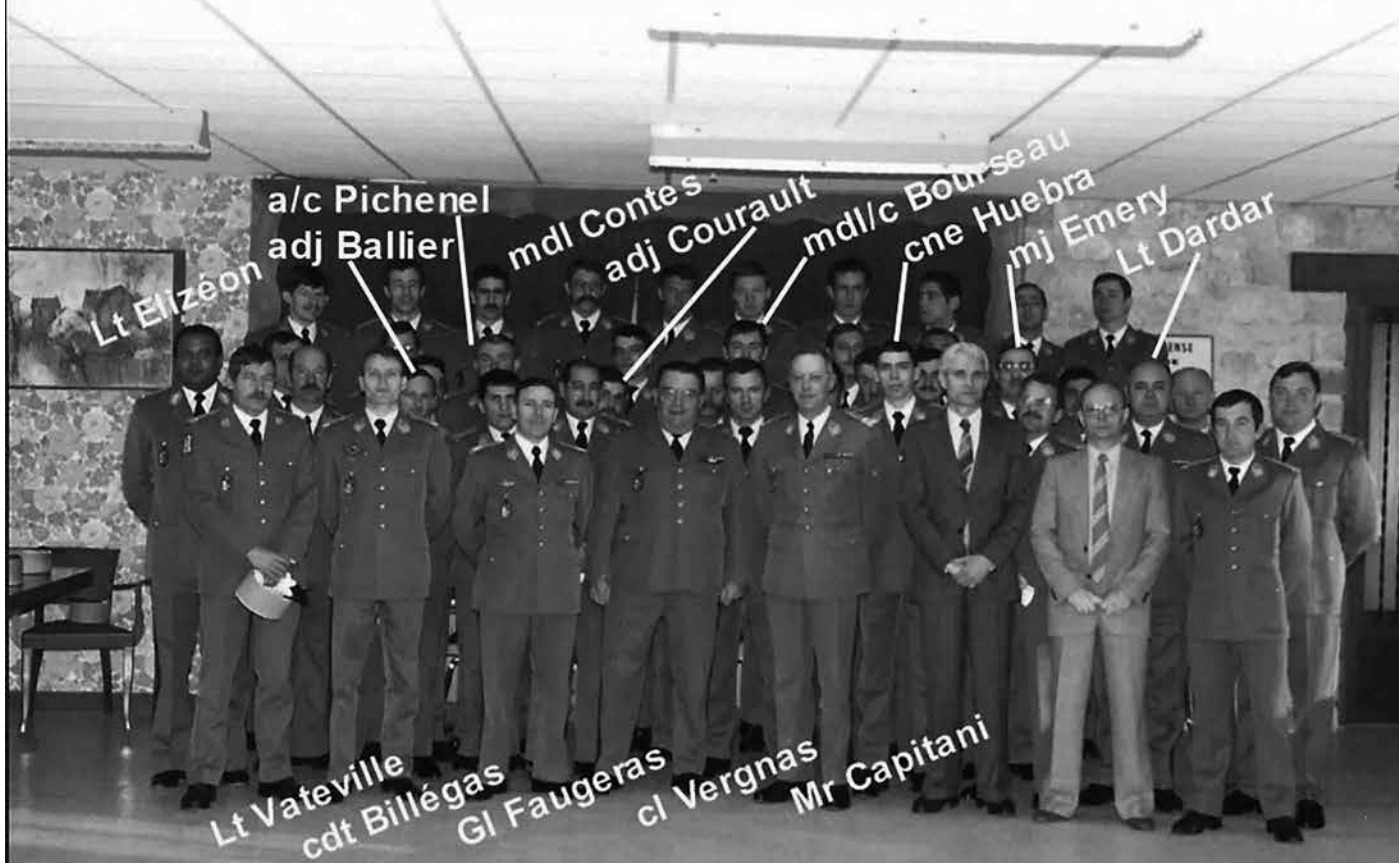
Avant d'oublier, je vais évoquer le problème que j'ai eu avec un représentant syndical (CFTC, CFDT je ne sais plus très bien, j'ai un peu de flou sur le titre exact) de l'établissement de l'armée de l'Air (ERCA, genre intendance). Il voudrait bien sûr récupérer des gens de chez moi pour gonfler ses effectifs et pouvoir ainsi intervenir dans mon unité et aussi au plan régional. Celle-là est la meilleure ! Voilà un gars qui va venir défendre des mecs de mon unité contre moi ou contre je ne sais qui. Il a le droit de le faire et moi j'ai le droit de réfléchir à ce problème. Je lui promets de lui fixer une date pour tenir une permanence. Je la repousse plusieurs fois pour l'emmerder et finalement je lui en fixe une. Je lui fournis un bureau pour qu'il soit à son aise et puisse recevoir correctement ses futurs adhérents, je l'encourage même. Hypocrite ! Il s'y installe donc. Mais, ce qu'il ne sait pas, c'est qu'à la même heure j'ai demandé à mes deux syndicats de faire leur réunion mensuelle. Comme ça il n'aura aucune visite, alors que j'ai facilité sa démarche. À son départ je vais jusqu'à regretter le manque de conviction des gens envers le syndicalisme. En voilà un qui ne viendra plus me casser les pieds. Ce n'est pas beau ça ? Je précise que mes deux lascars étaient au courant et approuvaient ma manœuvre. Et tout va bien. C'est le genre de situation du paragraphe précédent où le délégué de l'ERCA peut intervenir, surtout s'il a des adhérents chez moi. C'est pour ça que je lui mets des bâtons dans les roues (on en revient toujours au vélo hein !). La CFDT ou CFTC, peu importe pour moi, ne risque pas de s'installer chez moi. Non mais ! C'est vrai ça ! Je vais avoir un gros problème avec la CGT. Mon représentant, poussé par un de ses gars et pas futé du tout et surtout oublieux des accords pris avec moi et son collègue FO, a écrit à sa cen-



cne Thiénard
 cdt Billégas
 Général Nicolas Vuillerme
 directeur central DCMAT

▲ ▼ *Valence*

AALAT dernière visite du général Faugeras 1981



Lt Elizéon
 a/c Picheneil
 adj Ballier
 mdI Contes
 adj Courault
 mdI/c Bourseau
 cne Huebra
 mj Emery
 Lt Dardar
 Lt Vateville
 cdt Billégas
 GI Faugeras
 cl Vergnas
 Mr Capitani

trale à Paris. Bien sûr elle ne va pas rater l'occasion et a écrit à l'état-major pour se plaindre de ce commandant qui maltraite ses ouvriers et les empêche de boire de l'alcool, rien que ça. Sur ce coup-là celui qui a rédigé ce courrier à l'état-major ne va pas avoir affaire à un ingrat. J'ai un ouvrier civil diabétique qui doit faire chaque semaine une prise de sang de contrôle. En bon ouvrier, il a choisi le mercredi pour faire ça et il lui faut la journée entière (payée par l'État bien évidemment). J'en connais qui ont choisi le samedi, jour non travaillé. Mais pas lui. Naturellement je ne peux pas intervenir auprès de son médecin. Je trouve tout ça un peu gros. Alors ses notes et ses primes de rendement vont descendre en flammes. C'est que j'ai décidé là aussi d'appliquer la Loi. Mes prédécesseurs n'ont pas osé pour s'éviter des ennuis, mais moi je m'en fous, car la Loi doit être appliquée et c'est tout. Madame Aymes chargée de l'administration des personnels civils applaudit et me fournit tous les textes nécessaires. Pour sûr que ça a jaser, car ils ont perdu l'habitude depuis longtemps. Il n'est jamais trop tard pour s'y mettre. Alors j'y vais, mes prédécesseurs ont fait comme ils ont voulu et moi je ferai ce que je dois faire. Il me paraît normal et justifié que les meilleurs avancent plus vite que les mauvais. C'est une affaire de simple justice. Ceux qui donnent plus et mieux doivent être récompensés, ça me paraît tellement évident !

À ce problème s'ajoute celui de la lutte contre l'alcoolisme. Les lois sur ce sujet valent leur pesant de cacahuètes. Ça dit ce qu'il faut faire mais ça ne dit pas comment et avec quoi. Et surtout il ne faut pas heurter la sensibilité des gens. C'est à dire qu'il faut lutter contre l'alcoolisme, mais on n'a pas le droit de faire procéder à un contrôle par médecin. Pas mal trouvé. Encore une loi venue de la gauche. Les politiques sont de vrais faux-culs. Alors il faut contourner et je ne vais pas m'en priver.

Un beau jour le CEMAT (chef d'état-major de l'armée de Terre) sort sa cinquième directive dans laquelle il souhaite (donc il ordonne ! Ce n'est pas un politicien) une journée sans alcool dans toutes les unités. Ça tombe bien car le général commandant l'ALAT a déjà ordonné pour l'ALAT que le lundi soit journée sans alcool. J'ai parlé de ces décisions à mes deux syndicalistes. Ils m'ont donné leur accord. Seulement voilà que mon cégétiste poussé par le diabétique (qui est en rogne à cause de ses primes réduites à néant et à ses notes parties en vrille) oublie nos accords et écrit à sa centrale. Oh ! dans le courrier adressé à l'état-major il y avait bien d'autres points, car bien sûr on a trouvé que le moment était propice pour en rajouter un max. Le poulet fait toute la chaîne hiérarchique descendante et m'arrive, juste la semaine qui précède le mariage de Christine avec Paul. C'est que je ne suis pas content !

Contrairement à mon habitude, je ne réponds pas immédiatement, je prends trois ou quatre jours de réflexion. Résultat, ma diatribe va en être que plus violente, mais très circonstanciée, avec des questions tellement précises en particulier sur l'usage de l'alcool, avec la question en forme de constatation qui va conclure que la CGT semble tout à fait favorable à l'alcoolisme, puisqu'elle va exactement en sens contraire du CEMAT et du général commandant l'ALAT. Réponse nette et précise à laquelle seront jointes deux lettres (une du cégétiste et l'autre du responsable FO) où tous deux affirment qu'ils étaient au courant et d'accord avant que ma décision soit prise, pour l'instauration de la journée du lundi sans alcool. Le cégétiste a été complètement coincé par son collègue qui lui s'en est tenu à la simple honnêteté. C'est comme cela que quelques jours plus tard à Nîmes, le colonel adjoint au général directeur du Matériel de la région, juste avant de me décorer officier de l'ordre national du Mérite, me prend à part et me dit :

– Bill vous avez un style si percutant et redoutable dans ses précisions que le général nous l'a lu en rigolant et l'a contresigné sans changer un mot avant de l'envoyer à la DCMAT. Nous sommes persuadés que d'autres vont encore rigoler là-haut.



Embarquement de 10 gazelles sur avion civil , destination.....x

**1981 dernier HSS à avoir volé en Ardèche pour le film « l'honneur d'un capitaine »
Il est resté quelques temps à l'AALAT de l'ERM Lyon avant d'être
récupéré par le CEV son propriétaire.**



Affaire réglée, plus personne n'en entendra parler (sauf peut-être le responsable CGT à Paris, car il a bien fallu que quelqu'un lui réponde).

Et moi, je vais passer au minimum de temps lieutenant-colonel. Lien de cause à effet ? Je n'en sais rien, je constate c'est tout.

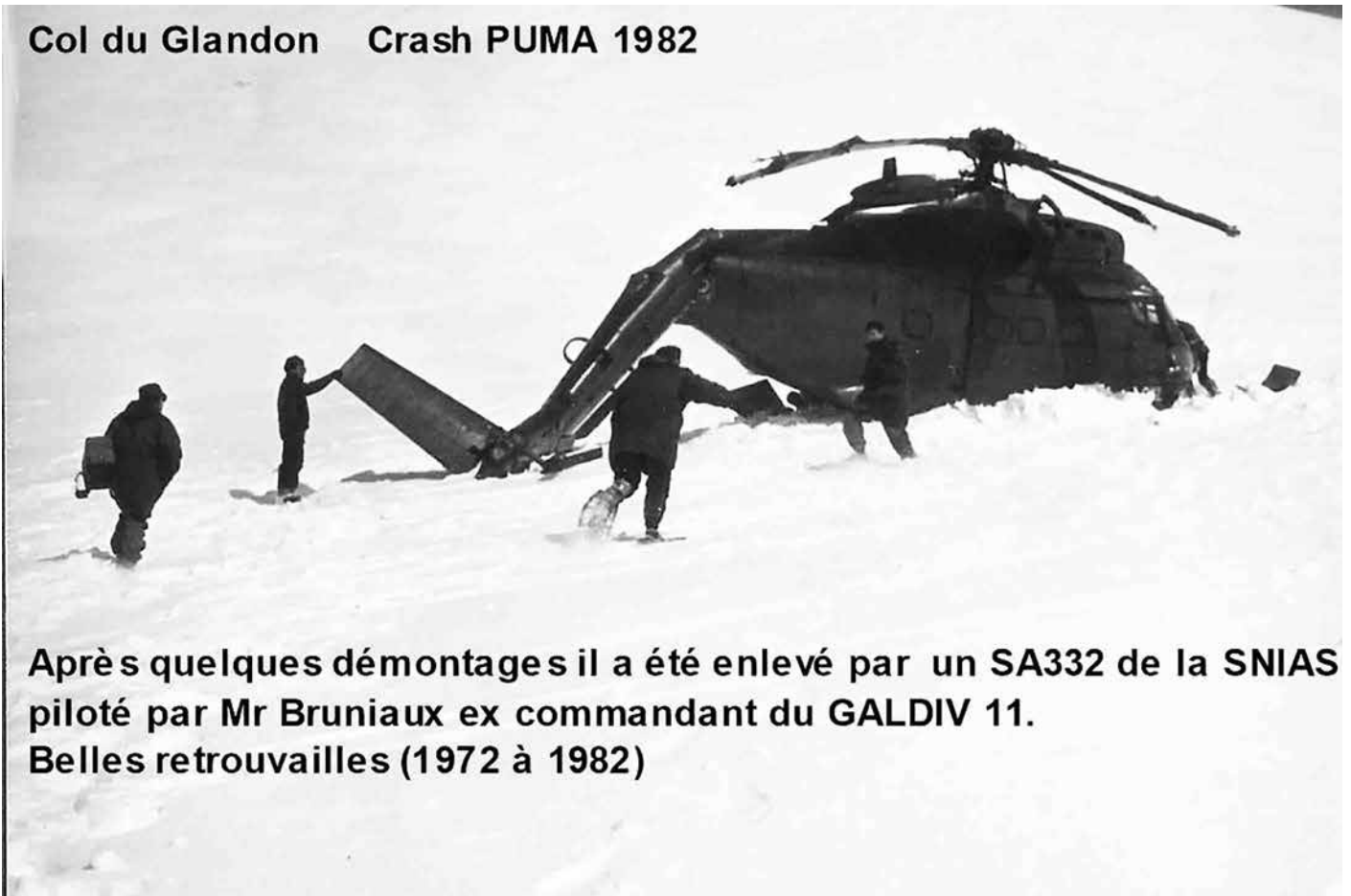
J'allais oublier. C'est qu'il y avait une douzaine de récriminations. Il était question aussi du fait que je n'aimais pas les Rouges, donc les Communistes. Or Monsieur Mitterrand et les cocos venaient juste d'être élus. Nous sommes en 1981. Cela provenait du fait que mon cégétiste, un très brave homme par ailleurs, mais bête, con et inculte, avait tout confondu. Il avait voulu alourdir un peu la note. Quelque temps avant mes deux représentants m'avaient demandé de leur expliquer un thème de manœuvre, ce que j'avais fait avec plaisir. Je leur ai expliqué qu'il y avait deux camps : les Bleus et les Rouges. A priori on souhaitait que les Bleus gagnent puisque c'était notre camp. Et donc il a compris que si les Rouges devaient perdre c'est parce que c'étaient les communistes CQFD, il avait tout compris. Sur ce seul coup il y en a un paquet qui ont dû rigoler.

Je reviens sur ce jour de ma décoration. Une fois la cérémonie terminée, ainsi que le défilé, un vieux monsieur s'approche de moi pour me féliciter. Manifestement il ne m'a pas reconnu et se présente : *Général Xaintrailles*. Je lui dis : *Non, Mon général, c'est à moi de me présenter à vous. Vous ne me remettez pas, mais moi je sais ce que je vous dois et je vous en remercie encore*. Je lui rappelle alors son intervention concernant ses notes et sa transmission de ma demande de stage pilote en 1967. Et nous sommes en 1981, le temps a passé et lui a quitté l'armée depuis des années déjà. Je lui demande s'il est toujours le maire du Boulou à la frontière espagnole du côté de Perpignan. Sa réponse est extra : il me dit qu'un jour il se rasait devant sa glace et y a vu la gueule d'un vieux con. Il s'est alors souvenu que jeune sous-lieutenant, avec ses copains, ils se disaient que ces vieux cons ne leur laisseraient jamais la place ! Alors il s'est habillé, s'est fait beau et a rejoint son conseil municipal où il a remis aussitôt sa démission. Ce n'est pas beau un truc comme ça ? J'ai eu beaucoup de plaisir à le revoir. Marcel a bien vu que nous nous connaissons bien et a été content de me voir converser tranquillement avec un général. Eh oui, plus le temps passe, et plus je me rapproche des colonels et des généraux. Ils étaient si loin avant. Pour eux aussi le même phénomène s'est produit. Plus je monte et plus je constate que beaucoup de chefs sont des gens intelligents, modestes, abordables, même s'ils sont fermes dans le travail (heureusement qu'ils le sont). Quand on est au bas de l'échelle on ne peut pas savoir ça. Souvent les généraux directeurs régionaux et d'autres officiers de haut rang passent dans les unités voir ce qui s'y passe. On apprend à se connaître et il devient plus facile d'exposer les problèmes à des chefs venus spécialement pour aider et se rendre compte sur place.

La lutte contre l'alcoolisme est difficile. Mais un jour je vais avoir de la chance. Je suis en vol. Monsieur Capitani (un technicien chef, donc fonctionnaire de la défense) est chargé des problèmes de sécurité. Je précise qu'il roule bien dans le même sens que moi, avec le même objectif. Il fait un tour au poste de garde de la base et se rend compte que le gardien, un ivrogne (j'aurais tendance à dire de compétition, si vous voyez) qu'on ne peut pas coincer, mais qu'il faudrait coincer (c'est beau les lois quand la gauche les vote) est fatigué et gît plus ou moins sur l'escalier d'entrée au poste. Il demande l'intervention du médecin et c'est l'infirmier qui vient, car le médecin est absent. Il est donc décidé sur le champ de le descendre voir le médecin de garnison qui, coup de chance n'est pas là non plus. C'est donc le médecin appelé qui s'en occupe. Prise de sang et : 3,86 grammes, rien que ça !

J'arrive de mon vol et Capitani me rend compte. Je me dis qu'il y a peut-être un bon coup à jouer. On appelle l'aspirant au téléphone et je lui dis qu'il s'est planté dans son dosage. Il n'est pas très

Col du Glandon Crash PUMA 1982



**Après quelques démontages il a été enlevé par un SA332 de la SNIAS piloté par Mr Bruniaux ex commandant du GALDIV 11.
Belles retrouvailles (1972 à 1982)**



content (c'est bien ce que je cherchais) et me propose de m'envoyer son compte-rendu. Je lui dis OK et j'envoie un véhicule le chercher. Dès que je l'ai en mains, je rappelle le toubib et je lui explique ma manœuvre. Je lui dis bien qu'il ne devait pas me donner ce document et que cela pourrait être grave. Donc je le rassure et je lui dis de prétendre ignorer comment ce document est venu jusqu'à moi. De mon côté il a la promesse que personne ne saura comment je l'ai eu. Je réunis mon conseil de discipline : deux officiers et les deux syndicalistes et on décide de lui mettre un marché en mains : cure de rééducation alimentaire, c'est comme ça que cela s'appelle (c'est beau hein ! un vrai faux-cul celui qui a inventé cette appellation) qu'il va refuser, c'est couru d'avance, ou alors voir un médecin pour le mettre en retraite anticipée pour cause médicale. Et il va partir. Affaire réglée. Tout le monde s'étonne du succès de ce tour de passe-passe et se réjouit. J'ai été servi par la chance sur ce coup-là et par la vigilance de Capitani. C'est qu'en cas d'accident, ils sont armés les gardiens et ils ont des munitions, et qui est responsable ? Moi. On ne s'occupera pas de savoir si j'ai ou pas les moyens de lutter contre ce fléau, je serai responsable (c'est avec des lois comme celles-là que gouverne la gauche. Nous sommes en plein dans sa gouvernance). Encore une anecdote un peu violente, mais qui se terminera bien. Le colonel Bernard *Crin Blanc* me téléphone pour me confier la charge d'une VP (visite périodique), avec remise à niveau d'un paquet de modifications non encore faites sur un *Puma* rentrant du Tchad. Le délai est d'un mois, ce qui va m'obliger à battre tous les records d'indisponibilité minimum. Très difficile, car manque de temps et de pièces de rechange. Il m'autorise à envoyer toutes les demandes de pièces en procédure d'urgence que je veux. Au lieu des trois ou quatre habituelles il y en aura plus de 50. Il m'a promis de prévenir le directeur de l'ERGM de Montauban, sinon ce dernier va m'allumer c'est sûr. Moi je vais faire travailler deux équipes qui vont se relayer et ensuite je saurai m'en souvenir lorsque l'un des participants aura quelque chose à me demander (je n'ai pris que des militaires). Le contrat sera rempli et *Crin Blanc* n'en sera même pas surpris, car à Pau j'ai eu un problème du même genre et il l'a su (je l'ai évoqué durant ma vie à Pau).

Volontairement pour m'embêter, le GALDIV une fois m'avait donné une *Alouette II* en VP un lundi avec Noël le vendredi soir. Comme ça j'allais me farcir je ne sais combien de jours d'indisponibilité avec les fêtes. Seulement voilà, à vicieux, vicieux et demi. Cette fois-là j'avais mis trois équipes sur le coup : 24 heures en continu et le vendredi le GALDIV s'est vu contraint de venir chercher sa machine. Ils n'ont plus jamais eu l'idée de recommencer un coup pareil. Bien sûr, j'en avais rendu compte à la DCMAT et Bernard savait ce dont je pouvais être capable et il s'en est souvenu.

Bon je reviens à mon *Puma*. Je vais avoir un problème. *Crin Blanc* a-t-il prévenu Montauban ? Je le connais et je répondrais oui si on me le demandait. Mais là-bas on ne semble pas être au courant. Je reçois un courrier du colonel Bourgoïn, directeur de l'ERGM. Pas très gentil, il m'enjoint de faire un peu mieux mon métier. Là j'accuse le coup et ne suis pas content du tout. Je suis lieutenant-colonel, je n'ai plus rien à attendre et je ne risque plus rien. Ma réponse (avec copie à la DCMAT) va être violente. Je lui explique les raisons de mes commandes d'urgence, du contrat que m'a donné le colonel Bernard, ainsi que le fait qu'il devait le prévenir et l'avait certainement fait. Je lui précise que je pourrais lui donner de très nombreuses leçons concernant la technique ALAT, que je ne l'avais pas attendu, que je pratiquais cette technique depuis 30 ans et lui seulement depuis 6 mois et sans même être passé par un stage de mécanicien, vu qu'il venait à peine d'intégrer le Matériel, et que je me tenais à sa disposition pour confronter nos connaissances en mécanique. Là ça a fait mal. Bernard me téléphone pour me dire que j'y vais quand même un peu fort, mais que c'est bien fait pour sa gueule. Là je comprends que ces deux-là ne

s'aiment pas beaucoup. Il est vrai que personne, chez nous au Matériel, n'appréciait ces intégrés qui n'avançaient pas dans leur arme et venaient prendre la place de nos anciens. Personnellement ils ne me dérangent pas tant qu'ils ne se mettent pas en tête de m'apprendre mon métier (là c'était justement le cas). D'où est venue la faute ? Je ne le saurai pas, bien que j'aie mon idée, vu qu'il m'a été dit sur place que le chef des appros avait bien dégusté.

Bon, j'ai mes pièces rapidement et le *Puma* va sortir d'atelier dans le temps qui m'avait été fixé. Un mois plus tard, je passe à Montauban en *Broussard*. Je vais saluer le colonel comme cela est normal (et j'ai envie de voir sa tronche à celui-là). Quand je me présente, je vois bien qu'il est intrigué, quelque chose lui échappe et il n'arrive pas à comprendre. Alors je lui dis qui je suis. Là, ça lui rappelle quelque chose. En homme intelligent il me tend la main et me dit :

– On fait la paix Mon colonel. J'avais tort car j'ai été très mal renseigné chez moi, sinon je n'aurais jamais écrit une lettre comme ça.

Je le prie de bien vouloir m'excuser aussi car ma réponse virulente a quand même été exagérée. Bon tout va bien et c'est oublié. Quelques années plus tard (je serai alors en retraite) je vais apprendre que devenu général, il a pris la direction de la DCMAT. Comme quoi les hommes intelligents arrivent toujours à s'en sortir. Je parle pour lui, bien sûr.

La vie à l'annexe se poursuit au rythme du travail, mais aussi des exercices de marche, de jour ou de nuit. De temps en temps, je bloque ces entraînements sur deux jours, comme ça nous passons la nuit à la ferme du Juvantin (qui appartient au 75^{ème} RI), ou encore dans le Vercors, en plein hiver. Le soir nous dînons aux brochettes. Ces sorties sont excellentes pour resserrer les liens entre tous les personnels. Bien sûr, seuls les militaires sont concernés. Une rupture comme ça dans le rythme du travail fait du bien et casse la monotonie. Il y a aussi l'entraînement au tir. Il arrive le plus souvent que les marches soient remplacées pour certains par une sortie à vélo et là, à chaque fois, c'est la grande bagarre. Ils voudraient avoir ma peau, mais cela leur est très difficile. Le vélo, il faut commencer jeune, ce qu'ils n'ont pas fait. En réalité, quand ce n'était pas l'heure de préparer les tests physiques réglementaires, toutes les séances de sport se transformaient en sorties vélo pour ceux que j'avais embarqués dans ce sport.

Pour les besoins de l'instruction, j'ai décidé une virée en Vercors. Il y aura des marcheurs et deux groupes de cyclistes, et bien sûr les véhicules pour le retour et les mouvements sur place. Nous verrons ainsi le musée de la Résistance, l'entrée de la grotte de la Luire qui a servi d'hôpital de campagne (l'entrée, pas la grotte) et diverses autres choses dans le même coin, les restes de planeurs par exemple. Le déjeuner se fera dans un restaurant à l'entrée de la ville de Vassieux-en-Vercors. Avant de repartir nous ferons un tour au cimetière pour déposer une gerbe devant le monument de la Résistance.

L'exercice du commandement n'est pas toujours facile. Certaines décisions ne sont pas faciles à prendre.

Ainsi j'ai dû faire le nécessaire pour obtenir la mutation d'un officier-technicien et d'un sous-officier qui n'étaient pas à la hauteur (je me souviens bien de leur nom, mais je préfère ne pas les nommer). L'officier avait été sous mes ordres à Pau, alors qu'il était maréchal des logis-chef. C'était un très bon mécanicien. Devenu officier technicien, il n'est jamais parvenu à en acquérir la mentalité. Il ne réussissait pas à donner un ordre et faisait lui-même les choses qui n'étaient plus de son niveau. Malgré de nombreuses explications et mises en garde de ma part, il n'a pas pu s'y faire et réussir à comprendre. Il est parti au SCA (Service Central Approvisionnement) et là, sans commandement, ça a dû marcher, Je le souhaite pour lui, car je l'aimais bien.

Le sous-officier, lui, c'est autre chose. Ancien instructeur de Bourges, il connaissait bien les machines anciennes, surtout théoriquement, mais quasiment rien sur les machines récentes (qui étaient l'avenir, bien sûr). Manquant de confiance en lui, il n'a pas réussi à passer sur les nouveaux matériels, il n'a pas fait les efforts nécessaires et en avait peur. Comme il était ancien, il envoyait les plus jeunes faire ce travail et je dois dire que ces jeunes se cramponnaient bien, comme j'aime le faire moi-même. Il est donc parti pour Bourges à nouveau, mais l'instruction sur les *Alouette II* et *III* c'est le passé. Je ne sais pas ce qu'il est devenu. Le plus dur pour lui, c'est qu'il a perdu sa qualification de mécanicien navigant-contrôleur et les avantages pécuniaires qui s'y rattachent. Je sais, j'ai été très dur, mais il serait vite devenu un danger pour tous et je n'avais pas le droit de faire du sentiment. Le plus triste c'est que cet adjudant-chef était un homme sympathique que j'aimais bien.

Il y avait aussi la vie de l'unité en dehors du travail. C'est ainsi que nous organisons plusieurs repas dansants en soirée dans l'année et je m'étais désigné pour m'occuper de la musique. Il nous est arrivé aussi de faire un méchoui, avec un agneau ou un cochon pour satisfaire le maximum de gens. Les Saint-Sylvestre nous ont donné l'occasion de faire de belles fêtes qui duraient toute la nuit et parfois aussi une bonne partie de la journée suivante. Cela n'empêchait pas que la reprise du travail se faisait exactement comme si rien ne s'était passé. Tout était rangé et le travail n'en a jamais souffert. De même, avec mon équipe, nous avons organisé plusieurs fois la fête annuelle des anciens de l'ALAT de la région.

Nous avons une fois organisé une soirée qui a commencé en après-midi. Je m'explique : notre ami Claude Borg nous avait arrangé la possibilité de faire des baptêmes de l'air à l'aéro-club. Avec l'adjudant-chef Ballarin, un avion chacun, nous en avons baptisé quelques-uns et ensuite nous sommes passés à la soirée.

Le général Faugeras nous quitte. Il est remplacé par le général Perrier. Il arrive avec une réputation de méchant et dur. Comme je l'ai toujours constaté, cela se produit à chaque fois qu'on a affaire à un gars qui veut bien faire son travail et qui montre des exigences qui dans le fond sont tout simplement normales. Pour moi, ces gens-là ne me font pas peur, puisque c'est ma nature de faire justement comme ils le demandent. À partir de là, il n'y a aucun souci à se faire, le tout est de leur faire savoir tout de suite dans quel sens on marche et tout va bien. On nous a dit qu'il ne respectait pas toujours la voie hiérarchique et donnait des ordres sans en aviser le responsable. Je vais donc l'attaquer au départ là-dessus et donner des ordres pour que tous disent oui, mais ne fassent rien et qu'au cas où il insisterait lui répondent que le commandant a dit qu'il était ici le seul chef et le seigneur sur ses terres, seul habilité à donner des ordres.

Voilà que mon capitaine Huebra va se voir contraint de le lui dire.

Oh ! Qu'il n'a pas apprécié cette répartie !

Bien sûr, il me chope et demande une explication. Je confirme ce qu'a dit mon capitaine et j'ajoute que s'il veut être bien obéi, il n'y a pas de souci, c'est à moi qu'il doit s'adresser car je sais qui pourra le mieux satisfaire la demande et que c'est comme ça qu'il aura la meilleure satisfaction. Avant son départ, nous buvons une coupe de champagne. Il va me prendre par le bras et me faire sortir de la salle pour me remercier de l'avoir remis dans l'axe. Il m'explique qu'avec le temps, les mauvaises habitudes se prennent et on finit par ne pas prendre les choses par le bon bout. Il est bon que quelqu'un fasse l'effort de dire les bonnes choses car ça recadre bien. Il est satisfait de ma manière de voir les choses et nous allons bien nous entendre. Il va me faire une confiance totale. Très vite, il va s'intéresser à la manière dont je tiens mon budget et il me fera chaque année bénéficier des reliquats de crédit non consommés par les autres chefs d'établissements. Mon camarade

Rieubernet (nous avons été 2^{ème} CST ensemble à Metz) m'a dit un jour que le général lui avait donné l'ordre de me transférer toutes les queues de crédit restant en fin d'année, car il sait que je vais les engager immédiatement. Il faut dire que j'ai préparé à l'avance des dossiers de travaux chiffrés en heures de travail et aussi en budget nécessaire. Je ne suis jamais pris au dépourvu, il y a toujours un projet qui va coller avec la somme qu'on peut me donner. J'ai mis un système au point avec mes fournisseurs, bien que nous n'ayons pas le droit, mais alors pas du tout. Cela consiste à lui passer commande de matériaux et à faire le dossier de paiement tout de suite pour qu'il soit payé au plus vite. Les matériaux seront livrés plus tard et s'il y a eu une augmentation de tarif entre temps, la livraison sera amputée de la valeur de l'augmentation. C'est très simple, on ne vole personne, mais chacun doit bien jouer le jeu car, bien sûr, il en est qui pourraient magouiller. La confiance doit être totale. Il m'a fallu expliquer ça à mes magasiniers qui accusaient réception de matériaux qu'ils ne verraient jamais, c'est à dire ceux disparus du fait des augmentations.

S'il y avait le travail, il y avait aussi les relations avec l'unité d'à côté. Je veux dire de chef à chef. Là cela ne se passait pas toujours très bien. À chaque fois, celui qui commandait l'unité de l'ALAT était au-dessus de moi en grade et voulait de ce fait me commander et moi je n'étais, bien sûr, jamais d'accord. Je n'avais pas à l'être d'ailleurs, car même s'il était loin j'avais toujours un chef et ce dernier ne pouvait pas être amputé de son autorité. Cela, ils ne parvenaient pas à le comprendre et ce n'est pas faute de le leur avoir expliqué pourtant. Ils voulaient prendre ce qui les intéressait et pas le reste. Je n'ai jamais compris ça. La plupart négligeaient déjà une partie de leurs responsabilités et ils en auraient voulu plus, car bien sûr ils savaient bien que moi je tenais les rênes bien en mains. Pourtant tous savaient qu'avec moi ils allaient se casser le bec et ça ne manquait jamais.

Un jour, je suis convoqué (que ça ne me plaît pas ce truc -là, une invitation aurait été mieux) par le commandant du GALAT. Il est responsable de la discipline sur la base et, à ce titre, je dois m'exécuter. Il me reproche de ne pas bien tenir mes sous-officiers qui ne sont pas, selon lui, toujours bien en tenue, avec en plus des cheveux trop longs. Oh qu'il est mal tombé ! Je suis en rogne et il va vite s'en apercevoir, c'est sans aucun ménagement que je vais le lui faire savoir. Il n'apprécie pas évidemment et de son bureau au premier étage il me montre trois sous-officiers qui passent en bas et me dit :

– *Voyez vous-même.*

Je lui réponds :

– *Je vois surtout que c'est vous qui ne voyez pas. Ils ont les cheveux longs, c'est vrai. Mais ils sont à vous. À l'avenir ce genre de réflexion, il faudra les garder pour vous. Je vous mets au défi de trouver un seul de mes gars ayant les cheveux comme ceux des vôtres. Je peux les rassembler tout de suite si vous le voulez. Et si vous n'en trouvez pas, alors je vais en parler à qui de droit.*

Il est obligé de s'écraser et il a l'air bien con sur cette affaire, Cela ne m'empêchera pas le lendemain de téléphoner quand même au colonel commandant l'ALAT régionale, que je soutiens en technique, pour le lui dire et pour ajouter que s'il continue à essayer de m'emmerder je ne vais pas le rater en technique, chose que je n'ai jamais fait jusque-là, ni ici ni ailleurs, mais là je suis décidé. Je viens d'obtenir avec lui une paix définitive, c'est que je suis plus méchant que lui et ça il ne le savait pas.

Celui avec qui la guéguerre a été totale quitte son commandement. Il va bientôt passer général. Le jour de son départ, il fait un beau discours devant le général commandant l'ALAT et toutes les autorités invitées. Grand seigneur, il remercie tout le monde, presque jusqu'au balayeur du coin, mais oublie son unité de soutien. Volontairement ou pas, comment le savoir ? Pour moi, le

connaissant, c'est volontaire en espérant que je ne dirai rien. Mais voilà, il croit me connaître et il se trompe lourdement. Je ne suis pas un officier de salon moi. Il va falloir payer. Il papillonne comme c'est son habitude, le Corse, et il ne sait pas qu'il ne faut pas chatouiller un Pied-Noir. Tout doucement, j'ai attiré Denise à proximité du général Baffeuf et j'ai attendu qu'il passe, car il passera c'est évident. Il passe et là je lui dis :

– *Mon colonel j'ai connu des mexicains, mais des mecs si cons que vous, jamais !*

Denise ne sait pas où se mettre. Et lui non plus d'ailleurs. J'ai parlé assez fort pour que l'information passe bien. Il va faire le tour de mes officiers, du président des sous-officiers, pour s'excuser, mais tous lui expliquent que ce n'est pas leur problème, mais le mien. Ils se montrent tous d'une parfaite solidarité avec moi. Il faut dire que c'est la première fois qu'il s'adresse à eux, comme s'ils n'existaient pas avant.

Moi je connais la plupart de ses personnels et nous nous entendons bien. Voulant se racheter, il change son plan de table (il ne m'avait pas prévu à sa table d'ailleurs) et me réserve la place à droite du général. Elle va rester vide, ça va faire bien ! J'avais au préalable prévenu son remplaçant, lui précisant bien que les remarques que j'allais faire ne le concernaient pas. Je ne voulais pas qu'il prenne ça aussi pour lui, alors qu'il n'y était pour rien. J'ai été très surpris le lundi. À la prise du travail, il me téléphone pour me demander s'il peut venir me voir. Mais bien sûr, avec grand plaisir. Voilà, les trois autres (un an pour l'un et deux ans pour chacun des deux autres) n'ont jamais daigné me rendre visite et sont partis sans même savoir où était mon bureau. Et Archambaud n'a pas encore vu ses propres installations, qu'il est venu me voir et visiter les miennes. Changement total de mentalité et tout va se passer pour le mieux maintenant. Mes personnels ont apprécié qu'il soit venu les voir avant de l'avoir fait chez lui. C'est avec un comportement comme ça qu'on a envie ensuite de faire le maximum pour lui.

Vers le 15 décembre 1982, mon général Perrier me téléphone pour me dire que je suis au tableau de lieutenant-colonel pour 1983 et donc le 1^{er} janvier. Je ne réagis pas très vite (je le savais depuis octobre, car avec l'ami Pinard nous avons été prévenus par *Crin Blanc* sous le sceau du secret). Comme il s'étonne je lui dis :

– *Je ne comprends pas. Il y a quatre ans j'étais le plus con des capitaines et aujourd'hui je suis le plus intelligent des commandants.*

Il me dit alors qu'il y a peut-être un général qui s'est occupé de moi. Je lui réponds que ça doit être ça et que je crois savoir duquel il s'agit (c'est lui évidemment). Du jour de son premier passage à Valence (vous vous rappelez : *Le commandant nous a dit qu'il était le seigneur sur ses terres*) le courant est bien passé entre nous. Il avait la réputation d'être un dur et moi aussi. Deux durs ensemble, je l'ai constaté, ça fonctionne bien entre eux, car l'objectif est le même et les moyens employés aussi. J'ai toujours agi loyalement et encore plus avec lui et j'ai pris soin de satisfaire tous ses souhaits dans mon travail. Il était toujours content de voir ce que je réalisais avec le budget qu'il m'accordait, avec les rallonges de fin d'année aussi.

Voilà une belle affaire. Toujours la CGT bien sûr. Il n'y a qu'elle pour inventer quelque chose pour embêter. Mais il y a moi pour ne jamais marcher dans leurs combines. Donc un matin mon délégué CGT, Monsieur C., vient me raconter qu'un ministre a écrit à un autre ministre (c'est que nous sommes en ère socialo-communiste) pour lui expliquer que nous sommes en place au gouvernement et qu'il va falloir être très agressif envers les patrons. Donc agressif, il demande que je lui donne une heure pour haranguer ses ouailles. Je lui réponds que je n'obéis qu'aux lois de la République, uniquement, et que je n'en ai rien à foutre des ministres, s'ils veulent quelque

chose qu'ils fassent une loi. De toutes les manières il vaudrait mieux pour lui ne pas être agressif envers moi, car il risque que je m'occupe de son cas vu que je suis son chef de par la loi et qu'en aucun cas je ne peux être son patron. Il est embauché par l'État, donc ouvrier d'État, payé par l'État, Son patron c'est l'État. Et l'État c'est tous les ministres socialo-communistes, donc il faut être agressif contre eux. Ce n'est pas beau comme raisonnement ça. Il se trouve là comme un con ! Je lui dis de me laisser la copie de la fameuse lettre, car je veux être au calme pour bien la comprendre et voir ce que je peux faire. Dès qu'il quitte le bureau, je fais des copies de la lettre pour l'envoyer à ma hiérarchie. Je précise qu'après mon intervention auprès des ouvriers pieds-noirs, ses ouailles ne sont plus que cinq. Mais je tiens à l'existence de ce groupe pour éventuellement contrebalancer FO, on ne sait jamais, prudence, et dans le cas des syndicats, se garder la possibilité de diviser pour régner. J'ai envie de refuser et de refouler sa demande, mais méfiant, je prends mes précautions et je téléphone au sous-directeur administratif de la DRM. Il me dit que tous les autres ont accepté (les dégonflés) et que si je décide de refuser, tout le monde va applaudir. Mais si jamais il y a un problème, personne ne me couvrira et il faudra que je me débrouille tout seul (ah elle est bonne celle-là !).

La colère me prend et je téléphone à mon directeur, le colonel Vergnias, pour qu'il m'obtienne un rencart immédiat avec le général. Il a confiance en moi et il ne me demande même pas la raison. Une heure et demie plus tard, me voilà dans son bureau avec mon colonel. Il me demande ce qui m'amène et je lui dis que je ne suis pas content de lui. Oh là ! Il saute au plafond. Je lui explique le problème : s'il me donne carte blanche, je fais ce que je veux et s'il y a un problème c'est lui le responsable. Mais s'il me donne un ordre, je me dois de faire ce qu'il m'a ordonné et là je suis responsable vis-à-vis de lui. Il me répond qu'il est tout à fait d'accord avec ce que je viens de lui dire. Donc je lui relate ma conversation téléphonique avec son adjoint administratif. Je vois bien qu'il n'apprécie pas beaucoup. Il me dit alors :

– *OK Bill, faites comme vous l'entendez.*

Là c'est clair, carte blanche. Je ne suis pas surpris et c'est bien ce que j'attendais de lui. Quelques jours plus tard, je suis de passage à la DRM et tout le monde me dit que le commandant sous-directeur administratif a dégusté et n'est pas content. Je m'en fous, pour moi chacun de nous se doit de faire bien son travail. Pour moi c'est tout à fait justifié, basta ! Naturellement mon cégétiste s'en va la queue basse et il devra attendre une loi qui ne viendra pas.

Puisque nous en sommes sur les problèmes de politique, voilà une anecdote que j'aime beaucoup. Chaque année, dans les premiers jours de janvier, une grande réception est donnée en préfecture pour les vœux adressés au préfet. Y sont invitées les personnalités civiles et militaires du département. À ce titre je suis invité tous les ans avec Denise et donc nous nous y rendons. À cette occasion, je peux utiliser ma voiture de service (une Peugeot 305) et emmener mon épouse. Je connais, bien sûr, les officiers présents ainsi que quelques civils (des élus le plus souvent, ainsi que les commissaires de police de Valence). Cela se passe en 1983 ou 1984. Nous sommes là avec notre coupe de champagne en main, quand j'entends malgré moi (c'est qu'ils parlent fort) une conversation entre Monsieur Filloud (alors ministre de la Communication) et un autre élu du département. Le ministre parle d'un député de droite (je ne me souviens plus de son nom) qu'il désigne comme étant son ennemi. Je me tourne alors vers lui et lui dis :

– *Monsieur le Ministre, je n'accepte pas cette appellation. En quoi est-il votre ennemi ? Ce n'est pas un Allemand, un SS ou quelqu'un de cet acabit. C'est un Français comme vous et moi. Il ne peut être que votre adversaire politique.*

Il me répond :

– *C'est vrai Monsieur.*

Et moi :

– *Je pense que vous avez fait votre service militaire ?*

– *Oui, bien sûr.*

– *Donc si je vous ai appelé Monsieur le Ministre, j'entends que vous m'appeliez Mon colonel s'il vous plaît.*

– *Oui, oui Mon colonel bien sûr, oui.*

J'avoue être assez content de moi sur ce coup-là, même si Denise pense que je suis gonflé. Lui il sait qu'il doit s'adresser à moi de la manière que je lui ai dite. Aucune raison de faire des cadeaux à ces politiques qui se croient tout permis, surtout ces mecs de gauche. Celle-là il ne l'a pas volée. J'allais oublier une belle affaire.

De temps en temps, j'assiste à Lyon à la réunion des directeurs d'établissements et annexes sous la présidence du directeur qui est maintenant le colonel Frècaud. Chacun est invité à exposer ses problèmes qui souvent sont communs avec les autres. Ils ne parviennent pas à régler un problème de comptabilité des ateliers et à tenir le budget. Il faut dire que cette comptabilité a été bien faite à l'origine, mais les choses ont changé et elle n'a pas été modifiée en conséquence. Chaque unité, nous compris, a un budget à respecter et la manière de leur facturer le coût des réparations les pénalise beaucoup trop. Quand on change un moteur car il y a une pièce à changer dont on ne dispose pas tout de suite, on leur facture un moteur neuf et quand on reposera le moteur déposé après avoir reçu la pièce idoine, on va le refacturer comme un neuf. Bien sûr ça ne va pas. On leur mange leur allocation financière en un rien de temps (c'est une monnaie de singe, car on ne travaille que sur des chiffres, pas vraiment avec de l'argent. Mais plus haut dans la hiérarchie il s'agit bien d'argent réel). Le colonel me surprend à sourire, et pas content me demande de m'expliquer.

Je vais le faire volontiers car moi, j'ai la réponse, comme tous ceux du Matériel ALAT. Nous sommes en avance sur eux et pour moi c'est extra, je vais leur en mettre plein le museau. J'utilise la procédure ALT O (ALT zéro) qui permet de ne facturer que les pièces de rechange utilisées et les heures de travail passées. Le premier moteur est facturé (en fait il est payé en même temps que l'achat de l'aéronef), mais après on remonte systématiquement un moteur que nous avons réparé et donc l'unité n'est pas pénalisée, surtout que le moteur déposé d'un hélico d'une unité va être reposé sur un autre hélico d'une autre unité. Oh le tollé ! Ils tombent tous des nues et m'accusent d'avoir inventé une nouvelle comptabilité et donc d'être en infraction avec la loi. Et non je ne le suis pas. Je propose au colonel de téléphoner pour faire venir ma réglementation (Décision Ministérielle 26000 date ?) ou bien de l'amener à mon prochain passage à la DRM. Bien sûr s'ils veulent faire comme moi, il faudra obtenir d'abord une refonte de la réglementation car dans tout le reste de la France le problème est identique.

Tout compte fait, mon colonel est content de mon intervention et il promet de regarder ce problème de plus près.

À cette même réunion, certains émettent leurs craintes concernant les annuités pour leur retraite. Effectivement, il n'y a plus de territoire extérieur pour en acquérir et donc plus de possibilité de faire campagne. Ce problème est bien réel pour eux. Mais là, c'est au gouvernement de changer un système fait à l'époque où nous avions des colonies. Et là, comme par hasard, je vais être agressé à cause de mon statut de pilote. Ils envient ma solde à l'air et bien sûr mes annuités (j'en ai le double de ce qui est requis).

Le colonel ne réagit pas pour arrêter le tollé, alors c'est moi qui me lève sans solliciter son autorisation et je leur dis :

– *Si j'ai empêché l'un de vous de faire mon métier, alors qu'il se lève.*

Je suis vraiment en rogne :

– *Est-ce que j'ai volé quelque chose à quelqu'un ? Non.*

Alors qu'ont-ils après moi ? Le colonel sent bien que je vais finir par dire des choses blessantes et me demande de me calmer et l'affaire se tasse.

Elle va même se tasser définitivement. Eh oui ! Le colonel va avoir besoin de moi, car je suis seul à pouvoir régler son problème.

S'il fait une demande officielle, elle mettra beaucoup de temps à se décider et il a peu de chance de l'obtenir. Il doit aller au Luc-en-Provence et doit se rendre aussitôt à Perpignan. Les distances sont importantes et il ne pourra pas assurer sa mission sauf si... sauf si j'interviens. Je lui promets de le rappeler dans un instant, le temps de voir si je peux faire quelque chose. Je vois l'ami Fernand Soro pour qu'il me passe si possible une *Gazelle*. Il peut m'en prêter une (je rappelle que j'ai des entraînements à faire et donc les heures que je vais consommer durant cette virée seront à soustraire de celles réservées à mon instruction courante qu'en réalité je ne fais pas. Je me réserve à chaque vol un petit instant où je refais mes gammes).

Je rappelle mon colonel pour le rassurer et lui dire que c'est OK et que je l'emmènerai moi-même. Le jour venu, il fait un temps magnifique dans le sud (dans l'ALAT on dit qu'il fait un temps de curé), mais il y a un brouillard pas possible juste à partir de la barrière de péage d'autoroute de Péage-de-Roussillon. J'ai déjà bien connu ça du temps du convoi à Montauban. Alors assez bas, l'autoroute entre les deux palonniers (les pieds), à faible vitesse je rejoins Lyon. Au moment où il entre dans l'hélico je lui dis que je vais avoir besoin de son aide pour la détection des obstacles vu le brouillard existant.

– *Quoi ? Mais il fait beau.*

– *Oui ici en pleine ville, mais pas en campagne.*

À peine décollé, il s'aperçoit de son erreur et se cramponne à son siège. Je lui recommande de se décontracter et de regarder dehors et je lui précise que j'ai quand même l'habitude, sinon je n'aurais pas poussé aussi loin. Tranquillement à 60/70 km/h, l'autoroute bien entre les deux pieds, je rejoins le péage et là je grimpe vite assez haut après avoir obtenu l'autorisation du contrôle aérien. Alors il se déride et trouve la vie belle. À cette altitude on aperçoit le miroir de la méditerranée. Arrivés au Luc, une fois sortis de l'appareil, il me prend le bras et me dit :

– *Bill, vous avez un métier merveilleux, mais qu'est-ce qu'il peut être dangereux quand même. Je vous promets que plus personne ne vous agressera à l'avenir.*

Et il a tenu parole.

Une autre fois, j'ai la visite du grand Jacques (non ce n'est pas Jacques Brel), c'est le général Pain, inspecteur d'Arme. Son prénom est Paul, alors bien sûr Pain-Paul est vite dit, mais c'est le grand Jacques qui est employé. Nous nous connaissons, car j'ai déjà eu l'occasion de le transporter en hélico quand j'étais à Montauban. Son travail de contrôle terminé, il s'apprête à partir quand je lui dis que j'ai une mission pour lui et qu'il ne peut pas la refuser. Donc il se met à ma disposition. J'ai prévenu l'ami Schaeffer et Denise pour qu'elle nous attende chez lui. Le général et Schaeffer tombent dans les bras l'un de l'autre. Ils ont été ensemble à Valence, le général était alors capitaine et Schaeffer lieutenant. Le champagne coule et le temps passe vite. Vers 22 heures

le général jette un coup d'œil à sa montre et, catastrophe, il a loupé un rendez-vous. Que faire ? Rien, c'est trop tard. Il n'aura qu'à dire qu'il est tombé en embuscade. Ce qui est vrai et j'en suis responsable. Mais je n'ai aucun remord, car il est très heureux. Voilà il y a des moments dans la vie qui valent vraiment la peine d'être vécus.

J'ai failli oublier d'évoquer l'arrivée du lieutenant Elizéon. Je sais qu'un officier doit arriver. Je connais le grade et le nom, mais je ne connais pas la personne, enfin, c'est ce que je crois. On frappe à la porte du bureau et après avoir dit entrez, je vois poindre un visage connu. Je vois la tête d'un Réunionnais que je connais. C'est l'adjudant artilleur que j'ai asticoté à Montpellier lors de son concours pour passer officier. Je vois tout de suite qu'il n'est pas tranquille à l'instant où il reconnaît le petit Bill qui l'a tant cuisiné à son concours. Je le rassure et il va devenir un adjoint formidable (donc le concernant, nous avons vu juste). Je vais lui expliquer qu'il nous fallait à tout prix éliminer les pas bons et pour ça il était nécessaire de pousser plus loin et comme il avait pris l'option Matériel, les autres m'avaient laissé faire pour le tester et déterminer s'il ferait l'affaire. Nous avons adopté le système suivant : quand il y avait doute, on se demandait si oui ou non nous le voudrions dans notre unité. C'est bien de défendre quelqu'un, surtout si on pense qu'un autre aura à le commander. Mais si on doit le récupérer, autant assurer le coup avant. Et là la sélection a été bonne et j'en suis fier et content.

L'heure de quitter Valence est presque arrivée.

À deux jours du départ, je fais un dernier vol sur un L-19 qui part pour Berlin. Ce sera mon tout dernier vol sur ce type d'appareil. Quand je rentre au parking, le mécanicien est là à m'attendre. Je lui dis :

– Je crois que l'hélice a un problème.

Il va la voir et revient :

– Oui effectivement, il faudrait la changer. Mais celle-là je ne sais pas où la mettre, le parc à ferraille est plein. Si vous voulez, je peux la déposer chez vous, ce serait mieux.

Le père Chesta me connaît bien, c'est un Pied-Noir de Tunisie. Il a bien vu que j'avais du mal à descendre pour la dernière fois de cet avion. C'est toujours dur quand ce qu'on aime s'arrête. Voilà, aujourd'hui, je vois tous les jours cette hélice sur le mur de mon spa, mais nous ne volerons plus. Naturellement, pour mon départ il y a une prise d'arme. J'ai sollicité le 1^{er} Spahi pour avoir la musique, et surtout les soldats équipés de la grande tenue de parade. L'adjudant-chef qui en est responsable me dit qu'il n'est pas en mesure de le faire car, la veille ils étaient sous la pluie à Orange et n'ont pas eu le temps de remettre les équipements en état. Mais subitement il reconnaît au téléphone la voix du Pied-Noir que je suis et alors il me promet de tout faire pour venir en grande tenue, et il va le faire. C'est que pour moi les Spahis sont une partie de l'armée d'Afrique et ça compte. Je vais donc les avoir tous en grande tenue : burnous, etc...

J'ai un problème avec mon directeur qui, fidèle à sa ligne de conduite habituelle, n'a rien fait mais veut retirer tous les profits et modifier le dispositif au dernier moment. Furieux, je lui dis que j'attendrai l'arrivée du directeur régional qui n'est autre que le colonel Beuscher, mon ancien directeur d'établissement et Pied-Noir du Maroc. B., lui, ne sait pas ce qui me lie à Beuscher et dit d'accord.

Quand il arrive je lui explique le problème et il me répond de faire comme je l'ai prévu et que B. aille se faire voir chez les Grecs.

Pas content le mec. À chaque fois qu'il a voulu se heurter à moi, il s'est trouvé le bec dans l'eau et il espérait bien avoir enfin raison.



▲ ▼ *Départ de Valence, avec la musique du 1^{er} Spahis*



Il a quand même réussi à m'énerver et il va me le payer cash aujourd'hui même. Il veut décorer des gens lui aussi, car il veut se montrer et... et il va mettre la première décoration du côté droit du récipiendaire : c'est comme ça qu'une fois la cérémonie terminée, mon délégué militaire départemental, le colonel Picot, va me dire :

– *Alors Bill on décore à droite maintenant ?*

– *Ah ! oui Mon colonel, c'est nouveau ça vient de sortir !*

Tout le monde s'en aperçoit bien sûr et se fout de sa gueule. Le décoré était l'adjudant-chef Cortes et en décorant moi-même le second de la ligne, m'étant mis un peu de son côté, il a pu en douce déplacer sa décoration. Voilà pour B., acte I, car il va y en avoir un autre.

Prise d'arme terminée, nous passons aux discours (deux suffiront). J'ai oublié de dire que B., toujours pour bien se montrer, veut me remettre un cadeau, mais comme il n'en a pas prévu, il va s'approprier un de ceux que mes gars doivent me faire. Je ne suis pas content pour eux, car tout le mérite leur revient après tout. Alors acte II, je mets au point une dernière vacherie. Je fais dessiner rapidement les ailes de l'ALAT sur le paquet et je le fais recouvrir d'une autre feuille de papier. Un petit signe discret me permettra de savoir comment le présenter pour l'ouvrir. Il va donc me le remettre en son nom. Et au moment où je l'ouvre tout le monde constate la supercherie et c'est un grand éclat de rire auquel il ne comprend rien, jusqu'au moment où il va découvrir le dessin qui l'a trahi. Beuscher me dit :

– *Celle-là, il ne l'a pas volée !*

Je fais donc mon baratin comme il se doit et ensuite je laisse la parole au colonel Beuscher. Pour nous deux il y a la hiérarchie bien sûr, mais le moment de l'amitié vraie ne va pas tarder à venir. Un grand repas en plein air clôturera la journée.



1985-1986 – PARIS

Juillet 1985. C'est ici que la carrière va prendre fin, mais en réalité dans mon esprit, c'est déjà fait, car Valence a été un sommet et maintenant c'est fini.

Nous logeons chez ma fille Elisabeth, à Villejuif, en attendant de trouver à nous loger, elle n'est pas là pour l'instant. Mon ami, le lieutenant-colonel Garen, devenu chef du bureau ALAT, m'a trouvé cette place au STPA pour me permettre de pouvoir partir tranquille. Je vais encore voler, mais de moins en moins et, travaillant en civil, je me désintoxique lentement de l'armée. J'ai bien senti que les temps de commandement sont finis pour moi. J'en ai profité plus qu'un maximum, sans jamais m'en lasser, désormais les emplois de bureau me menacent et je ne les veux pas, moi qui signais mon courrier dans les couloirs ou sur le coin d'un établi. C'est sûr que les états-majors ne sont pas pour moi car je vais m'y étioler très vite. Au STPA j'aurai une certaine liberté et si je ne travaille pas, personne ne s'en apercevra. C'est pour ça que je vais faire en sorte de travailler et que mon efficacité se voit, ça va les changer un peu. Ce n'est pas qu'on ne travaille pas ici, c'est que les choses se font avec une certaine lenteur nécessaire, vu que la conception des cahiers des charges pour les commandes de machines nouvelles doit être réfléchi un maximum et la précipitation serait très préjudiciable.

Je me présente à Monsieur Berthaud (je ne peux garantir l'orthographe), un ingénieur polytechnicien de très grande valeur, sympathique, qui partira presque en même temps que moi pour rejoindre un système international, toujours au service de la DGA (Délégation Générale pour l'Armement). Sa réception est gentille, un peu froide pourtant. Il est vrai que ma réputation m'a précédée, mais pas complètement. De toute manière je m'en fous totalement.

Il y a plusieurs officiers en retraite employés dans ce service, dont le colonel Simonot qui me connaît. Je lui dis, incidemment, que si ce monsieur compte m'impressionner, il va être déçu et en être pour ses frais. Il va alors aller le voir et lui dire :

– Je crois que vous ne connaissez pas bien le colonel Billegas, c'est celui qui s'est farci le colonel X. Dans son unité ils étaient tous prêts à le suivre au moindre geste.

Alors là, Monsieur Berthaud me revoit et s'excuse de la fraîcheur de son accueil. Ennemi du colonel X, je suis automatiquement son ami. Ce n'est pas beau ça ? Nos relations vont être excellentes jusqu'au bout. J'aurai l'occasion de lui rendre quelques services, de travail bien sûr, et il va apprécier mon efficacité.

Très vite, je vais secouer le cocotier car les choses traînent trop, je veux dire celles qui devraient être traitées rapidement. Le gars dont je partage le bureau, Monsieur F., traîne pour le passage des marchés courants. Son adjoint est l'adjudant-chef Cluseau, du Matériel, et nous nous connaissons depuis longtemps, ça va beaucoup m'aider. Il commence par me trouver un petit appartement rue Bobillot sur la place d'Italie. C'est sa filleule qui l'occupait et elle part juste à ce moment-là. Concernant le travail, il va me donner tous les éléments pour débloquent certaines affaires. Il m'explique qu'un industriel ne veut même plus répondre au téléphone à F., tellement ce dernier lui a cassé les pieds. Cette filière ne doit pas être cassée, car dans nos unités on est en attente de matériels venant de ce fournisseur. Je lui demande alors d'appeler cet industriel et de me passer le bigo. Je lui explique qui je suis et ce que je fais là. Je lui demande d'avoir la gentillesse de venir me voir, cela lui fera une sortie et nous allons pouvoir travailler utilement, car je ne ressemble en rien à mon collègue. À la surprise générale il vient, c'est déjà un premier exploit, et la négociation commence.

Je vois que F. a refusé toutes les augmentations supérieures à 10 %, y compris sur des matériels de très faible valeur, comme des rondelles par exemple. En même temps, je m'aperçois que les conteneurs entiers et de forte valeur ont considérablement baissé, du fait d'une grosse amélioration des procédés de fabrication. Je lui demande s'il est prêt à m'accorder tout de suite et sans discussion toutes les remises qu'il fera de toute manière après des heures de tractations, car moi je suis prêt à signer tout de suite. Il est d'accord. Cluseau se marre de voir une pareille négociation, car cela ne s'est jamais vu. Et nous signons immédiatement. Il n'en revient pas et me dit que c'est la première fois qu'il travaille avec un officier et il est très étonné. Je lui explique que je suis là pour peu de temps, que je veux écluser toutes ces vieilles affaires et remettre le train sur les rails avant de partir. Comme ça je ne serai pas venu pour rien. Je lui fais remarquer que je suis très largement gagnant, car si j'ai perdu quelques centaines de francs sur les bricoles, j'en ai gagné des milliers sur les grosses choses. Voilà ! il n'avait jamais réussi à faire comprendre ce truc-là à F. Et nous partons déjeuner tous les trois après une négociation d'à peine une demi-heure, du jamais vu, et nous sommes ses invités (c'est l'habitude). Cluseau rigole comme un bossu et l'industriel me dit qu'il avait entendu dire qu'il y avait des officiers d'une grande efficacité, mais qu'il n'en avait pas encore rencontré. Il est complètement bluffé. Je lui dis qu'il n'a pas à être étonné et que nous sommes nombreux à être sortis du même moule.

Une fois seul, je vais voir Monsieur Berthaud et je lui dis qu'il n'est pas dans mon intention d'attendre cinq ou six mois pour que ce marché parte et que si je ne peux pas le faire passer en machine très vite, je vais l'envoyer rédigé à la main, l'industriel est d'ailleurs prévenu et d'accord. Il me répond qu'il a été prévenu sur mes manières de faire et il est d'accord.

Je dois expliquer le pourquoi de ce truc-là. Le département hélicoptères du STPA n'a que deux dactylos (qui travaillent, heureusement, en traitement de texte sur ordinateur) et une bonne trentaine d'ingénieurs qui grattent du papier à longueur de journée. Alors, elles ne peuvent pas fournir et ne parviennent à se mettre à jour parfois que quand plusieurs sont absents en même temps.

Un autre jour, j'organise une réunion avec des représentants de l'Aérospatiale. D'entrée je les préviens que je n'ai pas l'intention d'y passer la journée. Cluseau rigole, car il voit le coup se préparer à nouveau. Je sais ce qu'ils peuvent accorder comme remises après des heures de négociation, et que c'est un jeu. Mais moi je n'ai pas envie de jouer. Alors on va direct au but et on n'en parle plus. Certains parmi eux me connaissent depuis le temps où j'étais au convoi et aussi à Valence et l'entrée en matière les amuse d'autant plus que les autres sont un peu perdus par ce changement dans les habitudes. Alors les remises sont accordées sur le champ et l'affaire est réglée. Je leur dis que, comme il y a la foire à côté (juste la rue à traverser), ils ont du temps pour se promener avant de prendre l'avion du retour. Ils n'en reviennent pas, surtout que je les préviens que je vais consacrer mon après-midi à rédiger le compte-rendu de la réunion et qu'il sera posté le soir même pour qu'ils y travaillent dès le lendemain matin. Certains rigolent, car ils connaissent le STPA, oui bien sûr, mais moi ils ne me connaissent pas. Ceux qui me connaissent vont les mettre en garde. Ils sont prévenus qu'il faudra les signer et répondre très vite car j'envisage éventuellement d'écrire directement à leur direction si les choses traînent. Et c'est comme ça que cela va se passer. Je garantis que j'aurais écrit à la direction, si le besoin s'était fait sentir. Cluseau me dit que je devrais rester deux ou trois ans pour purger toutes les affaires en souffrance et moi je lui réponds que je veux me baigner l'année prochaine et que j'ai ma piscine à construire. Et puis il y aura bien un remplaçant, il n'aura qu'à faire pareil. En réalité, s'ils sont surpris, ils sont très contents de se débarrasser vite d'un problème, plutôt qu'avoir à en rediscuter six mois plus tard. Moi je sais que je vais vite disparaître du coin et j'aimerais bien que cette affaire soit réglée.

Quelques jours après mon arrivée je suis présenté au chef du STPA. Regardant mon dossier, le général Collin me dit :

– *Mais vous êtes pilote ?*

– *Oui, je suis même pilote de réception et c'est vous-même qui m'avez remis mon diplôme en 1980.*

Apparemment cela lui fait plaisir et il me dit :

– *Quand vous aurez envie de voler, allez-y, ne vous en privez pas et maintenez votre aptitude.*

J'irai voler de temps à autre aux Mureaux, mais ce n'est pas facile. Je ferai une liaison sur Lille en *Broussard* et aussi sur Rennes pour les besoins de l'unité. Cela leur a rendu service et ça m'a fait plaisir. Je vais avoir l'occasion de faire une belle balade en *Alouette III* avec l'ami Baribaud qui est colonel maintenant et qui ne va pas tarder à passer général. Nous irons tourner du côté d'Étretat, c'est très beau dans le coin. Je suis heureux de sa réussite, j'ai réussi à faire en sorte qu'il ne parte pas dans le civil. Sa carrière aura ainsi été bien plus belle. Nous serons invités un soir à dîner chez lui à Vélizy.

Tous les mois, je vais me mettre en mission trois ou quatre jours à Valence et en permission pour boucler la semaine. Cela nous fera du bien d'être un peu chez nous, au lieu de la place d'Italie et son 5^{ème} étage qui vaut bien un 7^{ème} ou un 8^{ème} moderne sans ascenseur et ça me permettra de voler un peu. C'est comme ça qu'un jour, je vois au GALAT une *Gazelle* abandonnée et bien poussiéreuse. Très étonné, je me renseigne. Elle est pour ainsi dire foutue. Je ne comprends pas et surtout, je refuse d'admettre ça. Elle a participé à une campagne d'épandage chimique à la STAT, sans en référer à l'ingénieur chargé de ce type de machine au STPA (moi j'avais la responsabilité des machines dites non perfectibles, c'est à dire les anciennes, qui a priori n'avaient plus à évoluer). La peinture a cloqué par endroits. Le zèbre du STPA ne veut plus en entendre parler et la machine est bonne pour la casse. J'ai dit le zèbre, car c'est le moins sympa de tous les ingénieurs du département.

Le lundi, je rentre au travail avec la rage au ventre, furax. Une *Gazelle* presque neuve à la ferraille ! C'est difficile à avaler. Je demande à voir Monsieur Berthaud et je lui explique que je ne peux en aucun cas accepter cette situation, pour une simple affaire de susceptibilité. Il est bien embêté. Je lui demande de m'autoriser à aller causer un peu avec cet ingénieur et de se boucher éventuellement les oreilles, car ça va faire vilain c'est sûr.

Pour le coup, ça lui fait presque plaisir cette tournure des événements. De grands cerveaux mais aucune autorité. C'est ça qu'ils sont et je vais leur montrer un peu comment on fait chez nous. Je vais dans la foulée voir le zèbre. Il me dit qu'il est très occupé et n'a pas le temps. Alors la T4 monte à toute allure et la surchauffe n'est pas loin (T4 : température de la tuyère de sortie des turbomoteurs, à surveiller en permanence comme du lait sur le feu). Il comprend instantanément que le temps, il va l'avoir tout de suite. C'est le plus jeune du département et il se croit le meilleur. Je lui précise qu'il est surtout le plus con au niveau de sa relation avec les autres. Je ne suis pas ingénieur, mais je vais lui expliquer les gravures. Il va lui falloir mettre sa susceptibilité au vestiaire, car je pourrais adresser un courrier à qui de droit pour expliquer le comportement de ce monsieur et ce qu'il va coûter à la société par sa connerie.

Je sais qu'il y a déjà du monde dans le couloir à écouter et à se régaler, car personne encore n'a osé affronter ce monsieur, cela ne se fait pas ici ! Je n'accepte pas qu'on abandonne une machine pour de pareilles raisons. Une bonne engueulade avec celui qui lui a fait le coup et l'affaire était réglée. C'était plus simple, plus efficace et surtout plus rentable. De toute manière, l'engueulade

est là maintenant et c'est lui qui ramasse. Si ce n'est pas être con ça, je ne comprends plus rien. Je lui explique que de tout temps, je me suis battu pour limiter au minimum le temps d'immobilisation des machines. Je lui explique qu'à Valence, bien que n'ayant que peu de machines par type, mais tous les types, il était difficile de tenir les délais et malgré ça j'ai obtenu tous les records de l'ALAT pour l'immobilisation minimum lors des VP. Pas de perte de temps et maintien de la qualité. En conséquence je n'accepte pas son comportement et je lui retire la responsabilité de cette *Gazelle*. Il pourra la reprendre quand je l'aurai remise en vol. Je ne lui demande pas son avis. D'accord ou pas, ce sera comme ça !

Oh ! Je me doute bien qu'il doit être content que je la prenne, mais le coup de gueule il l'a pris sans moufeter. À la sortie de son bureau, tous ses collègues sont là et me disent que j'ai fait fort et que ça va remettre beaucoup de choses dans l'axe. Eh oui, maintenant ils vont peut-être oser avec lui. C'est qu'ils ont plein de galons, mais cela ne leur sert que pour la paye, parce que pour le reste, ils ne savent pas à quoi ça sert. Moi oui !

Je provoque une réunion à Valence de tous les décideurs, sans le principal intéressé, puisque je l'ai provisoirement viré. Là, entouré d'ingénieurs de la SNIAS je leur dis :

– Qu'est-ce qu'on fait ?

Pour eux elle est foutue, vu que le produit d'épandage a dû pénétrer partout. Je leur réponds que je ne le comprends pas. Nous allons aller voir, comme ça nous saurons. Ils sont d'accord et demandent qu'un mécano décape une partie du revêtement sur la poutre de queue.

Je désigne le mécano de mon choix qui décape à l'endroit désigné par ces messieurs. C'est le triomphe, le primaire métal est parti, donc ils ont raison, l'appareil est foutu. Mais moi, je leur dis qu'ils sont de grands ingénieurs de bureau d'études, mais qu'ils n'ont pas dû souvent voir un hélico de près.

Je leur dis :

– Vous n'avez vraiment pas de pot car, regardez, le mécano rigole. Vous avez choisi un endroit de la tôle qui est en réalité une pièce rapportée pour réparer une crique et comme par hasard, c'est justement lui qui a fait cette réparation. Le primaire métal est cuit au four en usine, mais nous, nous ne pouvons pas le faire et donc il est normal qu'il parte aussi facilement. Ce travail a été fait conformément aux cartes de travail que vous avez définies. Il nous faut donc recommencer et faire ce travail en un endroit où personne n'est intervenu.

Une fois la tôle décapée, on verra que le primaire métal tient bien le coup. Je leur propose pour lever tous les doutes de déposer la poutre de queue, ainsi nous verrons si le produit a pénétré là où la protection se fait par du mastic. Ils sont d'accord et nous constatons qu'il n'y a aucun problème nulle part. La machine n'est pas encore bonne pour la casse. Quelle surprise, hein ! Ils conviennent donc que tout va bien. Comme l'appareil est resté quelque temps abandonné, je décide de le passer en visite périodique, de refaire la peinture et de procéder à toutes les vidanges. Ils acceptent cette décision et sont prêts à repartir.

Je leur dis :

– Non, vous allez rester là, le temps que je rédige le compte-rendu de réunion et vous le signerez avant de partir. Il restera comme ça, rédigé à la main. De cette manière je suis sûr que personne ne pourra reculer après cette décision.

Ils n'ont pas l'habitude de voir les choses se passer comme ça. Je sais qu'au STPA, même en ayant obtenu une priorité, il m'aurait fallu du temps avant que mon compte-rendu soit passé en machine et expédié.

Trois semaines plus tard la *Gazelle* reprenait ses services aériens. Monsieur Berthaud est enchanté d'avoir un problème épineux réglé, quant au loustic chargé des *Gazelle*, il sait maintenant ce que vaut un officier et il se montrera très respectueux avec moi désormais.

Les anciens officiers travaillant au STPA rigolent et disent :

– *Allez Bill, continuez à les bousculer ça leur fait du bien.*

Je suis content d'avoir sauvé cette machine ! Je me dois de préciser que j'ai tenu à être informé du moment où cette machine serait prête à voler afin de pouvoir assurer son premier vol et ainsi couper court à toutes les discussions possibles. Ayant volé le tout premier, j'ai empêché que quelqu'un puisse émettre un doute sur mon honnêteté quant à la qualité de ma décision de la remettre en vol. Et 36 ans plus tard, je me dis que j'irais bien faire un tour avec elle. C'était si bien le vol.

Je me dois de dire que si la réception de Monsieur Berthaud avait été un peu fraîche au départ, ce n'est plus du tout pareil maintenant. Les autres ingénieurs, à part celui des *Gazelle*, m'avaient reçu avec beaucoup d'amitié, me disant qu'ils avaient leurs connaissances d'ingénieurs, mais ne connaissaient rien de ce qui se passait sur le terrain et qu'ils comptaient ferme sur moi pour les informer, car ils en avaient grand besoin. Ils disaient qu'avec moi il y aurait une complémentarité qui faisait défaut jusque-là. Je dois avouer qu'en arrivant là j'étais un peu inquiet car, avec mon premier bac technique, j'étais très limite auprès de ces polytechniciens. Mais là encore, comme je l'ai constaté en grim pant dans la hiérarchie, les hommes intelligents et instruits sont souvent modestes et agréables à fréquenter.

Je vais un jour surprendre Monsieur Hervieux, l'adjoint de Monsieur Berthaud. Dès le premier jour, j'ai été très bien avec lui. Il a été le premier à me dire qu'il comptait sur moi et mon expérience de mécanicien et de pilote. C'est vrai que mon brevet du CEV les impressionnait beaucoup. Souvent, je recevais des revues aéronautiques en lecture. Je les voyais avec décontraction sauf qu'au tout début j'ai cherché les embauches pour Marc et j'ai eu la chance de tomber sur la bonne proposition. Je reçois un jour un paquet de bouquins imprimés au STPA. C'était le résultat de très nombreuses réunions entre tous les ingénieurs concernés, sur plusieurs années. Chaque ouvrage traitait un problème de l'hélicoptère comme, par exemple, la cellule ou le moteur et définissait les exigences à avoir lors de la conception des matériels, auprès du constructeur. Ainsi tout le monde marchait dans le même sens sans rien oublier. Je les ai donc lus et j'ai mis dans chacun d'eux mes remarques. J'ai ensuite remis le paquet en circulation, vu que nous devons tous les consulter.

Quelques jours plus tard, je vois Monsieur Hervieux qui me dit avoir besoin de me parler. Il me demande si les remarques inscrites sur la feuille ajoutée à chaque ouvrage sont de moi. Je lui réponds oui bien sûr. Il n'en revient pas et me dit :

– *Ça veut dire que vous les avez tous lu ?*

– *Oui.*

– *Eh bien ! Vous êtes le seul à l'avoir fait.*

Nous parlons un moment et je lui commente toutes mes remarques. Il me dit :

– *Voilà, je vous l'avais dit. Votre expérience nous manque, la preuve est là. Seul quelqu'un qui a travaillé sur les hélicos et les a pilotés peut faire ce genre de remarques. Il va falloir refaire ces ouvrages et les corriger en tenant compte de vos propositions.*

Il est très content car, dit-il, nous nous approchons au plus près de ce qu'il nous faut exiger. Il va réunir tous les responsables pour que ces corrections soient incluses dans ces ouvrages et aussi parce qu'il veut que tous soient au courant. C'est que ces recommandations vont être adoptées et il sait qu'ils ne vont pas lire ce qui n'est pas de leur responsabilité. Seulement un hélico est

un ensemble et il faut que tous marchent ensemble. Quand je vais partir, il me fera part de son inquiétude de me voir partir en retraite à tout juste 51 ans. Je lui dis de ne pas se soucier, je serai toujours très occupé et je l'ai été et le suis, toujours.

Je vais souvent à la DCMAT voir mon ami Michel Garen. Je l'engueule un peu en lui disant :

– *Qu'est-ce que tu attends pour foutre le camp à l'Aérospatiale, ils t'attendent avec impatience, ils vont te faire une place de roi.*

Il a du mal à se décider. Un jour j'arrive et avant que j'ouvre la bouche il me dit :

– *Arrête Bill. Aujourd'hui tu ne peux plus rien me dire, ça y est, j'ai fait la demande. Je pars.* Enfin ! Curieusement, au moment où il dépose sa demande, en décembre, il est informé de son passage au grade de colonel dans peu de temps. Il sera parti avant d'être nommé. Il me présente à tous les grands chefs responsables techniques de la DCMAT. C'est très gratifiant pour moi et certains me reçoivent très amicalement. Ce que je ne comprends pas, c'est comment ont-ils fait pour loper ainsi Garen. Il ne devrait pas passer colonel car il devrait en réalité passer général. Tartanac l'est bien, lui, et ils sont de la même promo (il est vrai que lui aussi est un type bien). Je crois que Garen a payé son appartenance à l'ALAT. Il n'était pourtant pas pilote et n'aurait pas dû en souffrir, vu qu'il n'avait aucun avantage pécuniaire. C'est comme ça. Il est vrai aussi que ces chefs-là ne sont pas concernés, en principe, par les problèmes d'administration, même s'ils ont le pouvoir d'aller voir le grand chef pour lui en parler. Je pense qu'il est arrivé trop tard à la Direction.

Si je rends visite à la DCMAT je vais aussi à COMALAT, car j'y ai là encore plus de copains. Il est vrai que dans ma carrière j'ai toujours été tourné vers l'ALAT et pas vers le Matériel. La première fois que je m'y rends, le colonel adjoint me connaît bien. C'est moi qui assurais le soutien de ses deux hélicos quand il était à Aix-les-Mille en tant que COMALAT régional. Il me dit que le général voudrait bien m'avoir à sa droite durant le déjeuner et il me demande ce que j'en pense. Je pense que j'en suis très honoré et que j'irai avec grand plaisir. Donc nous voilà marchant en direction du mess et le général Baffeuf qui se trouve à côté de moi me dit :

– *Alors Mon colonel vous voulez bien manger à mon côté aujourd'hui ?*

– *Bien sûr Mon général, mais vous savez ce qui s'est passé à Valence...*

Il me coupe la parole et dit :

– *J'ai bien compris, ne vous inquiétez pas.*

Le tout avec un sourire entendu. C'est sûr que l'affaire avec X a dû provoquer quelques conversations lors des repas au COMALAT. Il y en a bien d'autres qui ne l'aimaient pas. Les carriéristes ne sont pas aimés, ils avancent mais restent bien seuls. Je sais aussi que son colonel adjoint n'a pas manqué de lui parler de moi.

À table nous conversons et j'en arrive à lui dire que mes débuts remontent à l'ALOA et au GH à Fès. Il se rend bien compte alors que mon attachement à l'ALAT est déjà très ancien et bien ancré. Je lui dis aussi que j'en suis rendu à ma troisième demande d'article 5 pour mon départ à la retraite et qu'on pourrait bien me le refuser encore. Il me demande pourquoi je songe à partir alors que je n'ai que 50 ans. Il comprend tout de suite que les places que la DCMAT peut m'offrir maintenant ne correspondent plus à mes aptitudes et à ce que j'ai envie de faire. Il me fait alors une proposition que tous les officiers entendent, c'est du sérieux et j'en suis abasourdi.

En cas de refus il m'offre tout simplement le commandement d'un régiment de l'ALAT. Ce n'est pas possible un truc pareil. Je n'aurais jamais pu en rêver seulement. Il s'explique. Il y a longtemps qu'il cherche un officier supérieur pilote qui serait en même temps mécanicien pour

avoir un régiment net sous tous rapports. Bien sûr, il s'est renseigné et connaît bien ma poigne, il n'est pas inquiet. Il me dit que dès que j'aurai connaissance du refus, je vienne le voir, et il m'indiquera l'Arme la plus déficitaire pour un changement d'Arme qu'on ne peut pas me refuser. Dès le changement réalisé, il me récupère à l'ALAT au vu de mes qualifications et le tour est joué. Je regarde son colonel adjoint qui, souriant, a l'air de me dire vous serez bientôt des nôtres, ALAT complètement. J'ai commencé à Fès à mettre des galons d'artilleur et je vais peut-être en remettre. Je suis tellement tenté que j'envisage de retirer ma demande. Mais je crois quand même qu'en cas d'acceptation, j'ai intérêt à partir. Alors je reste en attente et mon départ va être accepté. Dommage, car commander un régiment de l'ALAT aurait été le rêve suprême auquel je n'avais jamais osé penser. J'ai eu peur sur ce coup-là : le fait d'avoir un commandement ne me dérangeait pas du tout, au contraire. Par contre ce qui me gênait est que si j'étais pilote, je n'étais en réalité qu'un pilote de base. Je n'ai fait aucun stage de perfectionnement sur les missions de l'ALAT et ces missions ne sont pas des vols techniques de mise au point. Sans ces qualifications je ne me voyais pas commander des gens qui eux les avaient. De plus, je craignais un départ éventuellement du général et que son remplaçant n'ait pas le même point de vue. Il faut dire que mon changement d'Arme n'allait pas se faire d'un coup de sifflet bref !

Encore aujourd'hui j'y pense et je me demande si j'ai pris la bonne décision. Pour ma retraite je réponds oui, mais pour la beauté de ma carrière non. Je crois qu'il faut une explication.

Au moment de partir j'ai 51 ans moins un mois, mais presque quatre ans de grade de lieutenant-colonel, donc j'aurai une retraite de colonel deuxième échelon. Si je reste, pour obtenir cette même retraite il faut que je passe colonel au plus tard à 55 ou 56 ans et là, je n'ai aucune garantie que j'y passerai. Beaucoup de diplômés de l'école de guerre (que je ne suis pas), restent sur le carreau colonel ou lieutenant-colonel. Donc mon choix pour ma retraite est le bon. J'aurais eu au moins la proposition et c'est déjà énorme, car ça restera toujours au fond de moi. Naturellement, quand l'acceptation me sera donnée j'irai faire un tour à COMALAT pour en aviser le général et le remercier. Lui va quitter son emploi pour commander toutes les écoles de l'armée de Terre et par la suite il sera adjoint au général gouverneur de Paris. Une belle carrière.

Comme j'ai eu l'occasion de le dire un peu plus tôt, je suis en charge des hélicoptères qui en principe n'évoluent plus (aux yeux du constructeur et des services techniques de la DGA).

C'est comme ça que je m'occupe du *Super-Frelon*, le trimoteur de la Marine.

Actuellement, nous sommes sur l'étude du chargement (juste pour le transport depuis la terre vers le porte-avions en mer) de l'arme nucléaire. Le transport en lui-même ne pose pas de problème. Il y a à bord de l'hélicoptère tout ce qu'il faut pour l'arrimage en respectant les règlements de sécurité nucléaire. Ce qui pose problème, car pas encore étudié sur place, c'est la manière de faire monter l'arme sur son chariot à bord de l'aéronef. Je précise, au passage, que l'étude du chariot n'est pas de la compétence du STPA et qu'il répond lui-même à un tas de règlements de sécurité nucléaire. Le plancher de l'hélico est à 40 ou 50 cm du sol. Je ne suis pas plus précis car cela fait plus de 36 ans que je n'ai plus approché cette machine et l'oubli a fait son œuvre. L'ensemble de cette affaire représente beaucoup de travail, de réflexion et de respect des normes et ne se règle pas dans la minute. Un exemple : si ma mémoire est bonne, le chariot de transport doit pouvoir être tracté par un véhicule, sur le tarmac et le taxiway, à une vitesse de 40 km/h. Vu l'étroitesse de l'engin (donnée imposée par l'hélico), ce n'est pas évident, car les virages à cette vitesse risquent de voir le chariot se renverser. Rien d'évident à tout cela.

Donc parlons de la montée de l'ensemble chariot et arme. Je suis en relation, depuis mon arrivée au STPA, avec un capitaine de vaisseau (colonel pour moi) de la direction centrale de la Marine,

qui est en charge de cette étude pour le compte de la Marine bien sûr. Il voudrait, et c'est bien naturel, qu'on avance un peu sur cette étude et comme cela traîne depuis pas mal déjà, il compte sur moi pour donner un peu d'élan. À ce titre, il venait parfois me rendre visite au STPA et moi en retour au ministère qui se trouve juste en face de chez Maxim's, dans la rue qui va de la place de la Concorde à l'église de la Madeleine. C'est ainsi qu'un jour nous sommes partis tous deux dans un avion de la Marine, je ne me souviens plus du type mais je sais qu'avec les Marins nous l'appelions *La Cocotte*, pour Saint-Mandrier. À peine descendus de l'avion, nous sommes accueillis par le Pacha qui, bien sûr, reçoit quelqu'un de l'administration centrale. Il est en fait l'adjoint mais agit en ce moment par intérim, le titulaire étant absent.

Aïe la réception ! Je n'ai pas encore posé un pied à terre qu'il se précipite vers moi les bras grands ouverts. Nous sommes tous deux au même grade, lieutenant-colonel pour moi et *frégaton* pour lui. C'est que nous venons de nous reconnaître, nous sommes copains de stage pilote. Nous ne nous sommes pas vus depuis 1958 et nous sommes en 1986. Le capitaine de vaisseau est surpris, il ne s'attendait pas à ce que je trouve un copain commandant la base Marine, moi non plus d'ailleurs. Le repas de midi va être grandiose, car les Marins savent recevoir leurs amis et là, en plus, il y a un chef.

Parlons quand même travail. Il y a là avec nous cinq ou six ingénieurs de la SNIAS (Eurocopter aujourd'hui). Ils sont les concepteurs du chariot en collaboration avec la direction de la sécurité nucléaire et ils avaient fait construire une rampe d'accès pour monter ledit chariot sur le plancher de l'hélico. Mais voilà, cette rampe ne convenait pas car elle n'arrivait pas à la bonne hauteur. Heureusement, car il y avait là une élucubration invraisemblable : pas assez haute, beaucoup trop longue et lourde, tout ce qu'il faut pour voir les mécanos faire la tête et ils ne s'en sont pas privés. Voilà nos ingénieurs dans la panade.

Pendant ce temps-là, je dis à mon copain et au collègue de Paris que j'ai la solution, vu mon expérience en la matière, et nous décidons de les laisser mariner un bon moment, car ils nous ont pris d'un peu haut au départ et cela ne nous a pas plu. Forcément, pour eux, des militaires ce n'est pas très sérieux.

Après le repas, ils nous voient rigolards et comprennent bien qu'on est en train de se foutre d'eux. Alors je leur dis qu'il n'est pas question pour eux d'homologuer cette rampe une fois refaite à la bonne hauteur, car elle est trop encombrante, trop lourde, etc. Je leur explique que j'ai une solution beaucoup mieux adaptée et qu'un escalier fera l'affaire.

Les voilà qui rigolent à mes dépens, mais cela ne va pas durer, car pas content je leur dis que nous avons suivi le matin sans rien dire et que maintenant c'est leur tour d'écouter.

J'explique que j'ai une expérience de plusieurs années sur le chargement d'hélicos sur avion Nord 2501 et Transall et que je n'ai pas attendu leur espèce de rampe pour réfléchir au problème. Je leur montre un dessin que j'ai fait à table. C'est un escalier un peu spécial, avec des parties légèrement montantes, sans partie verticale que j'ai remplacé par des rampes plus prononcées et destinées à surélever l'avant du chariot juste avant qu'il ne bute sur la marche qui justement, elle, est classique et donc verticale. Les roues avant doivent reprendre une pente plus faible au moment où l'arrière du chariot va frotter le sol. La longueur de la partie le moins en pente correspond à l'entre-axe des roues du chariot. En fait l'engin monte en gardant une assiette constante quasi-horizontale. Leur surprise est totale. C'est maintenant au tour de mes deux collègues de rigoler et de dire :

– *Heureusement qu'il y a dans l'armée des gens qui ont de l'expérience car vous n'étiez pas encore sortis d'affaire.*

L'un des ingénieurs me connaît d'avant ce jour et me dit qu'il n'est pas surpris, car il connaît un peu mon parcours avant mon arrivée au STPA. Au bout de cette journée de travail, tout le monde est content, et nous rentrons sur Paris avec *La Cocotte*. J'avoue être ce jour-là assez satisfait de moi, car je laisse quelque chose de correct aux copains de la Marine à la place de la monstruosité qui avait été concoctée. Le capitaine de vaisseau lui me remercie car il sait que je suis sur le départ et craignait de voir cette affaire traîner encore longtemps.

Ma carrière militaire est presque terminée. Au début de la dernière semaine, je me retrouve au Bourget avec deux jeunes ingénieurs Arts et Métiers. Je ne me souviens plus de la raison pour laquelle j'étais là. Pour le travail c'est sûr. Par contre, je me rappelle bien de notre repas. D'une confiance à l'autre, je leur dis que mon rêve au départ en dehors du fait que je voulais être pilote, avait été d'intégrer l'ENSAM comme eux. La vie en ayant décidé autrement, j'ai eu finalement l'emploi, à défaut d'avoir le diplôme, et ma carrière de pilote avait finalement effacé tout le reste. Je vois qu'ils me regardent avec de gros yeux tout ronds. Je m'en étonne et l'un d'eux me dit :

– *Vous voyez Mon colonel, nous avons changé de rêve, car nous voulions être exclusivement pilotes. La vie est drôle tout de même.*

Je me suis rendu coupable d'un dernier exploit : le jeudi je suis à Marignane, aller-retour par un Airbus dans la journée. J'ai provoqué une réunion. La dernière, car le lendemain c'est fini. Je voulais régler un problème grave avant mon départ, ne voulant pas laisser ça à mon remplaçant qui n'aurait pas pu le faire avant quelques semaines et pendant ce temps-là les *Alouette III* de l'ALAT seraient restées au tapis.

Depuis quelques temps, plusieurs *Alouette III* se sont posées en catastrophe, la BTP vidée de son huile. Cela n'était jamais arrivé. Les joints se mettent à fuir alors que depuis des dizaines d'années il n'y avait eu aucun problème. Garen prévenu vient assister à la réunion. Il sait que je quitte l'armée et il a voulu être à mes côtés et aussi me voir faire. C'est vraiment gentil de sa part. Je rappelle qu'il a fini par entrer à la SNIAS.

La raison de cette épidémie vient juste d'être découverte. Le mécanicien qui était chargé du contrôle de ces joints a pris sa retraite il y a peu de temps. Celui qui l'a remplacé a cru bon de supprimer les quelques petites bavures de gomme qu'il a repéré sur les joints et a provoqué des criques qui sont à l'origine des fuites (pas suintements, fuites véritables). Comme quoi, le bien et le mal sont parfois très proches. Nous discutons donc sur le dépannage et l'attribution des joints sortis d'usine en petite quantité et non rectifiés par le jeune mécano. La société est donc décidée à les livrer à tout ce qui est civil. Diable c'est qu'il faut vendre des machines ! Et l'armée qui est le plus gros client n'a plus d'achats de ce type de machine à faire. Alors on passe en dernier.

Là me prend une grosse rabia. En gros je leur dis que je rentre ce soir et dès mon arrivée, coup de téléphone au CEMAT (général chef d'état-major) pour lui dire d'arrêter tous les hélicos de l'ALAT pour vérifier non seulement les joints des *Alouette III* mais de tous les hélicos en service, quel que soit le type. Comme ça le parc militaire entier sera au tapis. Ah ! Là plus personne ne rigole. La discussion reprend et j'ai la promesse (écrite s'il vous plaît) que les joints existants seront livrés en priorité aux armées et expédiés dès le lendemain matin, aux unités concernées. Ce n'est pas mieux comme ça ? Non mais !

Comme c'est mon dernier jour et qu'ils craignent que j'en profite pour leur jouer un sale tour (ça je n'aurais jamais pu le faire, quand j'ai un sale tour à faire je le fais de face et je préviens d'abord. Mais ils ne peuvent pas le savoir), c'est à dire téléphoner pour faire part des difficultés que j'ai rencontrées. On m'offre une belle maquette de *Super Puma*. Je l'ai toujours.

En sortie de la réunion, Garen me dit :

– *Putain Bill, je ne te savais pas aussi gonflé, je n'aurais jamais pu faire un coup pareil.*

– *Tu as vu ils n'ont pas marché, ils se sont mis à courir. De toute manière ils ne pouvaient pas deviner que c'était un coup d'esbroufe. Et puis tu sais si je l'ai fait, ce n'est pas pour moi, mais dans l'intérêt du service, même si dans 24 heures c'est fini pour moi, alors je n'ai aucun remords, ils nous doivent bien ça.*

On en rigole bien tous les deux, son esprit militaire ne l'a pas encore quitté. Quelques mois plus tard, je vais apprendre son décès. Un cancer l'a emporté en peu de temps. Il n'a pas eu de chance. Ses chefs n'ont pas su voir ce qu'il valait et il n'aura profité de sa vie d'ingénieur que très peu de temps, même pas un an.

Je repense aux ingénieurs de la SNIAS, ils étaient parfois d'une naïveté invraisemblable. Comment ont-ils pu croire qu'il m'était possible de téléphoner au CEMAT ? Ils n'ont pas bien les pieds sur terre par moment. Ou alors... eh oui pourquoi pas, c'est ça, je dois avoir des talents inconnus de comédien. C'est sûrement ça. Je ne dirais pas dommage, vu que je suis incapable d'apprendre un texte, ça n'aurait pas fonctionné.

J'en ai terminé avec le travail. Mais il reste un petit plaisir à raconter. Dans les dernières semaines nous allons au théâtre Montpensier à Versailles, une fin d'après-midi nous sommes conviés à assister à un concert de musique militaire. En tenue bleue pour ce qui me concerne (je n'ai pas fait les frais d'acheter la nouvelle grande tenue du fait que je partais) et Denise est en robe longue comme toutes les dames. Ce n'est pas souvent qu'elle a ce genre d'occasion, elle est donc très contente. Nous passons un excellent moment à écouter une très belle musique : un peu de militaire, un peu de classique. Un bon programme bien exécuté.

En m'envoyant à Paris, l'ami Garen m'a permis de tout doucement me désaccoutumer de ma tenue militaire et malheureusement aussi du vol. Mon dernier vol aura été sur un *Puma*, de Valence à Paris-Villacoublay en juillet. J'aurais pu voler dans les 15 derniers jours de septembre, mais je n'ai jamais voulu faire un dernier vol, même quand je changeais d'unité. Je ne suis pas superstitieux, mais j'ai quand même vu plusieurs accidents mortels le dernier jour, alors quand rien n'oblige. Vie militaire finie, en tous cas pour l'active.

Et nous rentrons à Montmeyran.



Au théâtre Montpensier à Versailles avec Denise, dernière soirée en uniforme

1986-2000 – Montmeyran

La vie militaire est finie.

Je n'ai jamais pensé que je deviendrais militaire. Cette idée ne me m'était pas venue. Ai-je du regret d'avoir fait ça ? Non sûrement pas. Je l'ai décidé brutalement parce que ma mère ne me laissait pas le choix de mon avenir. De toute manière, j'avais 18 mois de service à faire et même 30 avec la guerre d'Algérie (mais les 30 mois je ne pouvais pas le savoir à ce moment-là). Alors j'y suis allé franchement. Nous avons tous été élevés en Algérie dans le culte de la Mère Patrie, alors cela ne m'a posé aucun problème.

Il me faut avouer quelque chose qui aurait pu choquer, mais qui est finalement très amusant. Un jour à Ardaillon, je suis convoqué au parloir. Je m'y rends bien sûr et je vois là deux Gendarmes qui m'attendent. Bizarre ! Je n'ai rien fait de mal moi. Il paraît que oui. Je ne me suis pas présenté au conseil de révision. C'est quoi ce truc-là ? Je débarque réellement. Les copains n'en ont jamais parlé. Ils l'ont sûrement passé chez eux. Mais moi qui aurait pu me prévenir ? Ma mère ? Mais elle se moque bien de tout ça. Et me voilà classé bon absent service armé BASA, c'est comme ça que sont classés les récalcitrants ! Mais je ne l'étais pas et je le leur ai dit aux Gendarmes :

– Moi je veux le faire, mon service militaire. D'ailleurs j'ai fait deux préparations militaires, une Terre et une Air.

Voilà qu'un futur engagé est compté presque comme réfractaire. Tout ça par pure ignorance.

La vie militaire est finie... Eh bien non !

Voilà que le DMD (délégué militaire départemental) me demande si je veux participer aux exercices de défense des réservistes. Pourquoi pas ? je lui dis oui. Et voilà je vais être désigné chef de la cellule de crise en préfecture. C'est à dire que je serai le représentant du DMD auprès du préfet et donc responsable de la cellule de crise qui comprend plusieurs officiers de tous grades. Il y a même un colonel réserviste de la Gendarmerie. Mon DMD m'a dit :

– Vous êtes le chef car vous êtes le seul officier qui a été d'active et ils ne connaissent rien. Ils vont tous accepter sans problème, car cela les arrange bien sûr.

Et moi on a déjà compris que je n'aurais pas accepté une autre situation.

Cela va me permettre de bousculer un peu la préfecture. Je veux dire par là que je montrerai au préfet que beaucoup de dossiers sont manquants car jamais établis : par exemple en cas de crise on ne connaît pas le nombre de lits disponibles dans les divers établissements hospitaliers de la ville (hôpital, clinique, etc.), le nombre et l'emplacement des transformateurs électriques au pyralène (qui sont dangereux), le nombre de camions grues et leur force, le nombre de bus et leur contenance pour le cas où devrait être décidée une évacuation massive, la contenance des silos à grains pour l'alimentation du département si une crise se prolonge et tout un tas de questions de ce genre qui me viennent à l'esprit au vu des incidents qu'on me provoque.

Il faut aussi régler les problèmes de compétence entre les préfets et les DMD car des installations sensibles sont installées à cheval sur plusieurs départements comme certaines centrales nucléaires. Il faut vite savoir qui va faire quoi. Il faut établir aussi les liaisons entre gendarmeries pour les droits de poursuite si les fugitifs passent dans le département voisin. Au total, la préfecture aura beaucoup de travail pour mettre toutes ces listes en place et je verrai au fur et à mesure de ces crises simulées que les renseignements que je demande arrivent de plus en plus vite et sont plus précis. Au bout du compte, le préfet fera connaître sa satisfaction car ses services vont mieux

fonctionner sur ces problèmes. Je pense que mon DMD a dû être satisfait car il me l'a dit avant que je sois rayé des listes de réserve, ayant dépassé la limite d'âge.

Donc c'est fini ce coup-là ! rayé de la réserve : trop vieux.

Non pas encore !

Je vais encore travailler 45 jours pour tenir un bureau de doléances à Espeluche, vers Montélimar, afin de permettre aux gens du coin de venir consigner leurs doléances à la suite de la définition du parcours du TGV. À chaque fois en plus de ma retraite qui ne bouge pas, je serai payé comme si j'étais en activité et à mon grade. J'ajoute à cela que, tant que nous resterons à Montmeyran, nous participerons aux réunions de l'amicale des anciens du Matériel.

Voilà maintenant c'est fini, quoique les souvenirs restent puisque j'en parle encore... alors...

Alors une petite dernière sur Espeluche justement :

Un jour un médecin du coin, président de l'association contre le tracé du TGV, vient me voir pour m'exprimer son mécontentement, comme si j'y étais pour quelque chose. Je le rembarre sans ménagement, il se calme et nous parlons alors tranquillement. Je lui dis que j'aimerais mieux être sur mon vélo qu'ici à attendre. Il me dit alors que m'ayant écouté sur ma manière d'être, il pensait que je ne devais pas gagner beaucoup de courses. Je le lui confirme et il me dit que je dois bien être le seul à ne pas me charger (comprenez doper), car il perd beaucoup de clients qu'il refuse de soigner. Il est médecin et pas chargeur.

Le dernier jour passé à Espeluche je me rends en Gendarmerie pour remettre les clefs de la baraque où je tenais la permanence. Le Gendarme à l'entrée me dit que je ne peux pas partir, il me faut passer dans la pièce à côté. Là ils m'ont préparé un petit apéro pour mon départ, c'est vraiment très gentil. Voilà mon dernier contact avec l'Active.

En réalité non, car je vais recevoir deux décorations : la médaille de l'Aéronautique et c'est mon camarade le colonel Lavarde qui me la remettra. La Légion d'honneur ce sera à Miramas, par le général directeur régional du Matériel.

Cette fois c'est bien fini.

Avec les Anciens

Encore une fois ce n'est pas fini tout à fait.

Étant en activité j'ai organisé plusieurs fois avec mes gars les retrouvailles des Anciens de l'ALAT. Il s'agissait d'un repas dansant en soirée un samedi et ceux de l'unité, militaires ou civils qui le voulaient, pouvaient y participer. C'est comme ça que nous nous sommes retrouvés un samedi 220 personnes aux agapes. Grosse fiesta !

J'ai même été président des anciens de l'ALAT Groupement Rhône-Alpes un certain temps, puis j'ai préféré m'en éloigner, nous n'avions pas les mêmes approches sur l'association.

J'ai aussi quitté la région de Valence pour me rapprocher de la Méditerranée qui nous a vu naître, Denise, mais de l'autre côté. Quand on la regardait nous avions le soleil dans le dos.

Un jour, un ami du vélo m'a dit, qu'il avait rencontré quelqu'un qui s'occupait des anciens de l'ALAT et qui lui avait dit qu'il me connaissait. Mon ami m'a alors demandé s'il pouvait lui communiquer mon adresse. J'ai bien sûr répondu affirmativement. C'est comme ça que l'ami Pascal Hames (car c'était lui) m'a envoyé le dossier d'inscription. Je l'ai gardé un peu plus d'un an avant de le remplir. C'était plutôt un problème de flemme.

Donc à ma première rencontre avec les Anciens du Languedoc-Roussillon j'étais un peu perdu, mais heureux d'avoir retrouvé Boucher avec qui nous étions au Maroc et qui m'a préparé pour passer mon 2^{ème} degré de pilote privé. Il m'a surtout initié réellement au pilotage. J'étais surtout heureux de voir des bérets bleus autour de moi et de porter à nouveau le mien. À ce sujet, je dois dire que je rencontre un problème car j'ai du mal à le mettre en place. Soit j'ai pris la grosse tête, soit il a rétréci. J'ose espérer qu'il s'agit de la seconde proposition. Je dois ajouter que j'ai été très ému d'avoir participé au chant de *La Marseillaise* devant le monument où nous étions rassemblés.

Donc je participe autant que cela m'est possible à nos réunions et j'en suis très heureux. Il est vrai que nous sommes là tous d'anciens pilotes ou mécaniciens (moi j'étais les deux à la fois) qui avons vécu une aventure commune qui nous lie comme une famille.

Cette fois je crois que c'est vraiment terminé...



