

Yves Le Bec

# JOLIOT GOLF

Ou

Pilote de Piper en Algérie



Reproduction autorisée  
Publication gratuite  
Vente interdite

Du même auteur

***Les Carnets du Lieutenant Bleubéret***

Editions des Amis du Musée de l'ALAT

***La Saga du Lieutenant Bleubéret***

Editions des Amis du Musée de l'ALAT

***La Véritable Histoire de l'Hélicoptère***

Editions Jean Ducret SA

***Les Agités de la Voilure***

et

***Les Hélicos du Lieutenant Bleubéret***

Editions des Amis du Musée de l'ALAT

YVES LE BEC

# JOLIOT GOLF

ou

**PILOTE DE PIPER  
EN ALGERIE**

*Mes petits enfants ne connaissent qu'un seul grand-père et, le hasard fait bien les choses, c'est moi. N'ayant pas souvent l'occasion de leur parler, je ne peux pas leur raconter mes aventures de pilote pendant la guerre d'Algérie, alors j'ai décidé de les écrire. Tout ce qui suit est rigoureusement authentique et vérifiable grâce aux carnets de vol, aux photos et aux documents d'époque.*

*Papy.*

Première partie

# La Préparation



## 1. Prémices

Tout nu dans la salle des mariages de la mairie de Vaujours, je n'en mène pas large. Nous sommes en décembre 1954, la classe 1955 passe le conseil de révision. Afin que mes petits-enfants ne soient pas étonnés, je vais tout de suite donner quelques explications : la classe 1955 concerne les jeunes gens nés en 1935. Le conseil de révision est une sorte d'examen médico-intellectuel qui consiste à vérifier si les jeunes hommes sont en état d'être incorporés dans l'armée. Le service militaire est obligatoire et dure 18 mois (durée légale). La majorité est à 21 ans révolus. A cette époque, l'Algérie est un territoire français divisé en cinq départements... Et pour finir, deux remarques essentielles pour la compréhension de ce qui suit : aucun auteur de science-fiction, même en plein délire, n'imaginerait le GPS ou le téléphone portable !

Je reprends. L'année 1955 s'écoule, puis je vais effectuer mes «trois jours» du 9 au 10 décembre au Fort de Vincennes. Ne cherchez pas une logique mathématique, on est dans le cadre de l'armée. Toujours est-il que je ne fais pas le poids : 59 kg pour 1,76 m. Je suis «réformé temporaire n° 2» pour *insuffisance pondérale*.

Pendant ce temps, l'Algérie devient le théâtre d'événements dramatiques. Le Front de Libération National (FLN) veut l'indépendance de l'Algérie. Depuis le massacre de la «Toussaint Rouge» du 1<sup>er</sup> novembre 1954, il y a un mois, ce territoire vit dans une atmosphère de terreur : embuscades meurtrières contre les convois militaires, attentats terroristes contre la population civile, bombes dans les cinémas, grenades dans des cafés-restaurants, massacres de militaires mais aussi de civils, opérations dites de «pacification» (c'est le nom officiel : on ne doit pas évoquer la «Guerre d'Algérie» car il s'agit de départements français...), c'est-à-dire, une guerre de maquis, avec atrocités, prisonniers torturés et mutilés, des actes de barbarie... Tout cela pour quoi ? Un peuple qui veut se libérer des colonisateurs et des colons exploités, ou bien parce que le Sahara contiendrait du pétrole ? Va savoir...

L'armée française a besoin de plus en plus de soldats. Le service militaire est prolongé au-delà de la durée légale (ADL). Des contingents sont rappelés après la fin de leur service. En mai 1956, l'opinion est traumatisée par le massacre de 17 soldats dans les gorges de Palestro et d'autre part les rappelés tentent désespérément d'échapper à cette guerre sans nom en retardant par tous les moyens les trains qui les acheminent vers la Méditerranée.

Pour les jeunes gens de mon âge, l'attente de ce service militaire dans une région mal connue et dans une atmosphère de terrorisme est assez angoissante. Dans mon bureau d'études, sur neuf dessinateurs, il y a un appelé, un rappelé et un disparu... et nous sommes encore deux à attendre notre tour. Un ami de collège, Marc, a fait les EOR (élèves officiers de réserve) à Saint-Maixent-l'Ecole puis, aussitôt arrivé en Algérie, il est tombé dans une embuscade.

Sérieusement blessé, il est rapatrié en métropole. Il est décoré mais il préférerait être intact... Évidemment, mes kilos absents ne sont plus un motif d'ajournement et le 21 novembre 1956, la commission de réforme me classe « *service armé* ».

Je rêve de devenir pilote d'hélicoptère. C'est une véritable vocation depuis que j'ai découvert ces machines il y a 10 ans. Je veux piloter ces engins qui ont la possibilité de s'arrêter en l'air et qui viennent secourir les gens en danger. Jean Moine, l'homme qui vient de se poser en hélico, pour la première fois sur le Mont Blanc (le 6 juin 1955), me conseille de suivre la filière de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (ALAT) qui consiste à être d'abord pilote d'avion puis d'aborder les voilures tournantes dans un deuxième temps. Mon père ne voulait pas que j'aille dans un aéro-club mais à 21 ans enfin majeur je vais passer mon « 1<sup>er</sup> degré » sur Piper *Cub* L-4 de 65 ch à Chelles-Le-Pin. J'y effectue une trentaine d'heures avant d'être appelé sous les drapeaux. Le Piper *Cub* L-4 était l'avion d'observation utilisé par les troupes du débarquement lors de la Libération et de nombreux exemplaires se sont retrouvés en aéro-club après les hostilités.



Le Piper L-4 *Cub*  
de la Libération.

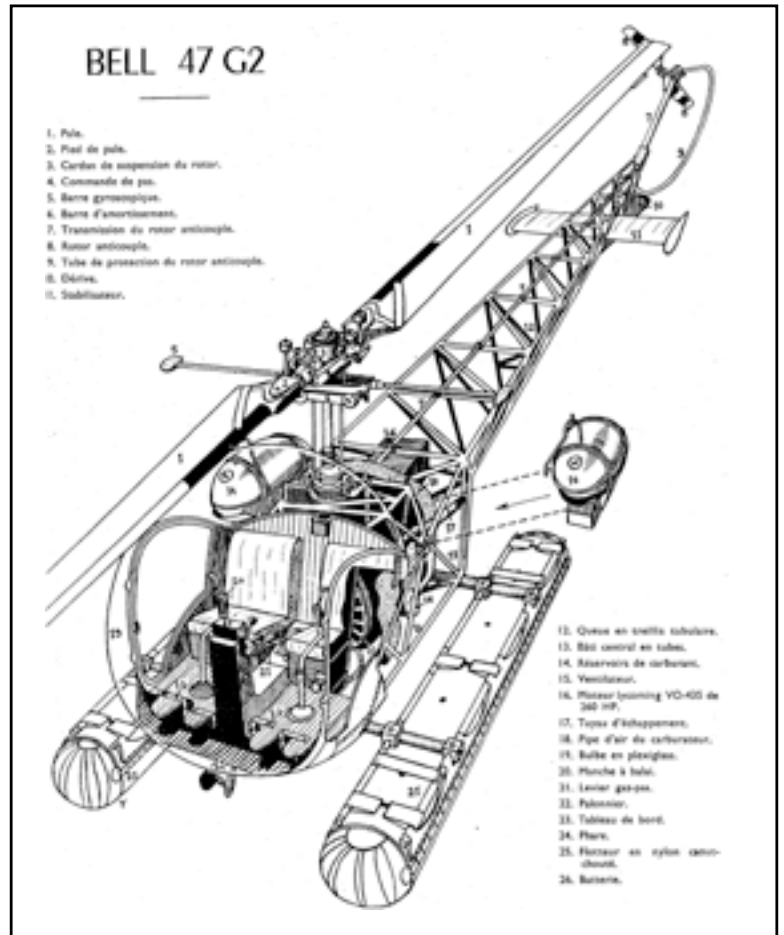
Je m'intéresse quand même de près à l'hélico et je vais régulièrement aux réunions de l'Hélicoptère Club de France. Je dessine pour la revue du club, *L'Hélicoptère*, bénévolement (c'est le début des mauvaises habitudes), notamment un Bell 47 G2, qu'un responsable du club donnera pour le n° 721 de *Que Sais-Je ?* en ayant la délicatesse de supprimer ma signature, un simple Y à cette époque ! Je traduis aussi les plans du *Gyrocopter* américain de Bensen, ce qui me vaut un voyage homérique pour porter ces plans au centre de vol à voile de la Montagne Noire, près de Castelnaudary, dans un Jodel piloté par « le Ravagé », un radio navigant d'Air ---France, myope comme une taupe, (un des derniers radios sachant utiliser le morse, ce qui fait de lui un des derniers spécialistes à voler sur les lignes allant vers Moscou).

Mes héros sont Valérie André, la première française pilote d'hélico, héroïne de la guerre d'Indochine (mais j'aurai l'occasion de vous reparler d'elle) ; Jean Moine, qui a été le premier à se poser sur le Mont Blanc avec un Bell, et qui m'a si bien conseillé ; Jean Boulet, légendaire pilote d'essais et recordman du monde d'altitude (il me préfacera aussi un livre et j'aurai l'honneur de le rencontrer la même année que Valérie André) ; Gérard Henry, héros d'un fabuleux sauvetage en montagne avec Jean Boulet (il deviendra mon plus actif correspondant par internet) ; Hermann Geiger, le pilote des glaciers en Suisse ; Eric Fourcault, à qui je dois mon baptême en hélico, à bord d'un *Djinn* au salon du Bourget, en 1955. Ce sont des pionniers qui défrichent le domaine du vol vertical.



Un des faits les plus frappants de ces dernières années a été le secours aérien porté par l'hélicoptère pendant les inondations des Pays-Bas, en février 1953.

En attendant mon incorporation, je me documente sur cette machine extraordinaire mais encore très peu utilisée en France, espérant un jour parvenir à la piloter.



Dessin du Bell 47 pour *Que sais-je?* n° 721.



Le prototype du *Djinn*, au Bourget.

## 2. Les classes

C'est ainsi que le samedi 5 janvier 1957, j'entre au Centre d'Instruction des Spécialistes de l'ALAT (CISALAT) à Essey-lès-Nancy. C'est une base de l'armée de l'Air dont une petite partie est occupée par l'armée de Terre.

« Vous êtes ici dans un régiment semi-disciplinaire. Je vais faire de vous des hommes de fer. » En d'autres termes, « Je vais vous en faire baver. » Voici en résumé le discours d'accueil de l'adjudant-chef Lallemand (qui deviendra bientôt *Jojo*). Une précision : notre régiment n'a pas droit à la fourragère<sup>1</sup>. Mes collègues et moi, nous apprenons en même temps que nous sommes devenus des artilleurs, des « 2<sup>e</sup> canoniers servants tireurs » pour plus de précision, ou des « 2<sup>e</sup> CST » pour plus de concision. « 2<sup>e</sup> », c'est notre grade, le plus bas dans la gamme, 2<sup>e</sup> classe ou 2<sup>e</sup> pompe. Et, pour commencer, on va « faire nos classes », ce qui veut dire qu'on va apprendre le B-A BA du troufion de base. Cela doit durer deux mois sans aucune sortie en ville... si tout se passe bien.

Petite parenthèse avant d'aller plus avant : en 3 ans et demi d'armée, je ne verrai aucun canon de près...

Le contingent de la 56 II C, auquel j'appartiens maintenant et qui vient d'arriver à Essey, a été trié en fonction des aptitudes à devenir des spécialistes de l'ALAT et je crée pour mes copains un insigne reflétant l'état d'esprit de ce contingent. Il y a des pilotes d'aéro-club, futurs pilotes militaires, des gens qui travaillent dans l'automobile destinés à devenir mécaniciens avion, des électriciens qui seront transformés en opérateurs radio, etc.



L'émblème de la 56 II C

Très rapidement des affinités se créent et on voit apparaître le clan des postulants pilotes, avec Bouboule, Nounours, Baden Oos, Le Môme, Fernand, Brigitte, Concombre et Phiphi qui se vante de pouvoir soulever un casque lourd sans les mains (je ne vous fais pas un dessin, mais je peux vous préciser que le slip « kangourou », à la mode en ce temps-là, facilite l'exercice de lévitation)... Autant de surnoms qui témoignent du sérieux avec lequel nous abordons nos classes. Je suis rapidement affublé du sobriquet de « Frappe qu'un Coup », à cause de ma musculature proche de la myopathie. J'en fais la démonstration lors du parcours du combattant, au moment où il faut sortir de la fosse aux ours à la force des biceps... Quant au Môme, le plus jeune de la bande, sa gentillesse lui permet d'encaisser nos moqueries lorsqu'il nous parle d'un film avec « *Brute Lancaster et Laurent Bacall..* ». Comme on l'aime bien, on lui dit que sa région de Valence est ravitaillée par des corbeaux et qu'ils volent sur le dos pour ne pas voir la misère !

1. Pour mes petits-enfants, la fourragère n'est pas le véhicule chargé de la nourriture pour les ruminants, mais une cordelette décorative sur l'épaule des militaires et qui témoigne d'un fait héroïque du temps passé, mais nous en sommes privés à cause d'une mauvaise action perpétrée dans le même passé.



Deux petits détails à propos de la cantine. Lorsque, par hasard, il y a des frites, notre copain Brigitte a un coup de main particulier pour resservir ce qui reste dans le plat, il questionne: « *Plus personne n'en veut plus ?* », mais il verse en même temps tout le reste dans son assiette, alors, tintin pour les autres ! Heureusement, je peux me rattraper le jour où on nous sert des tripes car je m'installe à côté de Phiphi dont un des talents consiste à faire des commentaires de chirurgien viscéral, ce qui agit directement sur l'appétit de nos voisins.

Chaque samedi matin, nous avons droit à une revue. Non, ce n'est pas de la lecture hebdomadaire. Il s'agit de se mettre au garde-à-vous au pied de notre lit pendant qu'un gradé vient chercher la petite bête qui lui permettra de désigner des « volontaires » pour les corvées. Parmi l'éventail des revues, il y a notamment la revue d'armes qui consiste à chercher les minuscules traces de corrosion dans le canon du fusil ou à passer un gant blanc sur la culasse pour détecter un soupçon de graisse et la revue de détail qui, comme son nom l'indique, est « tout azimut », ce qui laisse au gradé la possibilité de pinailler sur n'importe quel détail de la chambrée, que ce soit un grain de poussière au dos d'une armoire ou un caleçon mal plié dans ladite armoire (je ne vous dit pas l'angoisse de La Déglingue le samedi matin...).

Un mot sur la hiérarchie. Nous sommes en bas de l'échelle, les 2<sup>e</sup> CST. Parmi les hommes de troupe, il y a des 1<sup>er</sup> CST, les meilleurs, puis au-dessus, les brigadiers et enfin les brigadiers-chefs. J'aurai l'occasion de passer par ces deux derniers grades. Notre chef de chambrée est un brigadier-chef appelé (appelé à faire son service militaire), mais parmi nos instructeurs, il y a des brigadiers-chefs de carrière, c'est-à-dire des soldats de métier qui témoignent d'une certaine obstination pour être parvenu à ce niveau ! Ensuite, ce sont les sous-officiers. Cela va du maréchal des logis au maréchal des logis-chef, suivi de l'adjudant puis de l'adjudant-chef, comme notre Jojo. Finalement, notre Jojo, on l'aime bien. C'est un bon bougre qui se donne des airs de gros dur, mais il a aussi ses faiblesses : il lui est arrivé d'ordonner à un chauffeur de faire décoller une jeep sur la piste du terrain d'aviation... sans résultat ! Au-dessus, nous arrivons chez les officiers et nous avons particulièrement à faire à des lieutenants, dont le terrible « Sénéchal le Magnifique » (référence à un film de Fernandel et à une ressemblance physique) qui aime bien nous botter le cul au moment où on presse sur la détente, au pas de tir (au stand de tir, si vous préférez)... Le grade supérieur, c'est le capitaine. Le nôtre est surtout visible le samedi matin en maître de cérémonie des revues. Le grand patron du CISALAT est un homme invisible. C'est un colonel dont les locaux sont à l'autre extrémité de la base, il se nomme Gaston Blanc, mais nous ne connaissons que Gaston. C'est d'autant mieux qu'en ces années 50, l'expression d'admiration la plus fréquente est : « *Chapeau Gaston !* ».

Nous avons droit à la redoutable TABDT, la vaccination contre tout un tas de maladies. Cela se pratique en série. Nous sommes debout dans l'allée de notre chambrée et l'infirmier pique dans les épaules. Heureusement pour nous, la notion de contagion ne s'applique pas, parce que ce n'est pas encore la mode, et la même aiguille sert plusieurs fois. Pendant 24 heures, nous avons une épaule en plomb. Durant une de ces cérémonies, notre Fernand s'écroule du haut de son mètre quatre vingt, la figure pâle comme celle d'un meunier... Un autre de nos collègues, qui a jusqu'à présent vécu sainement dans la campagne lorraine, ramasse en une seule giclée plus de microbes qu'il n'en a rencontré en vingt ans ! Il lui faudra six mois de convalescence pour s'en remettre !

En plus de notre formation militaire, nous avons quelques loisirs sur place : le foyer des hommes de troupe de l'armée de l'Air, les balades à l'intérieur de la base... très folichon tout ça ! Un jour, Fernand Choisel (un surnom, à



Jojo Lallemand.

ne pas confondre avec le Fernand vacciné, qui lui serait plutôt du style Fernand Raynaud) dort profondément sur son lit. Nous mettons le feu à quelques journaux au pied de ce lit, en criant «*Au feu!*». Le copain se réveille en sursaut, bondit vers le poêle, saisit le bouteillon d'eau et inonde son lit... En plein hiver, voilà qui endure un homme de fer! Ceci vous donne un aperçu du moral des troupes...

Voici bientôt deux mois que nous sommes à Essey. Nos classes vont se terminer. Il ne reste plus qu'une sortie opérationnelle de trois jours dans la nature pour tester notre capacité à être de bons petits CST. Mercredi, jeudi et vendredi sur le plateau de Malzéville, avec deux nuits sous la tente, puis nous aurons droit à notre première permission. Enfin!

Mercredi matin, nous sommes prêts à partir. Tenue de combat, c'est-à-dire treillis kaki avec la capote n°2. Pour les jeunes générations, je dois expliquer que la capote n°2 est un lourd manteau de drap kaki (ou caca d'oie), ne pas imaginer un accessoire britannique... et tout ce qui porte le n°2 est destiné à l'usage courant, le n°1 étant réservé à «tenue de sortie» en ville. Notre équipement comprend aussi le casque léger, le casque lourd, le fusil, la cartouchière, les godasses à clous, le sac à dos, la guitoune à deux places, une couverture, des gants de laine, etc, le tout dans un joli camaïeu de kaki... Il ne nous manque rien! Cerise sur le gâteau, il se met à neiger abondamment...

Le capitaine, qui cache un grand cœur sous sa carapace d'artilleur, ou qui se demande peut-être s'il est judicieux de risquer une diminution d'effectif en période de conflit, demande à Jojo d'annuler la manœuvre. C'est sans compter sur la force de caractère de notre adjudant-chef! «*De quoi, de quoi? Ce ne sont pas quelques flocons qui vont arrêter les hommes de fer! En avant!*» Et nous voilà partis pour trois jours sous la neige, crapahutant et couchant dans ce que les Québécois appellent le *splatch*... Vendredi soir, nous rentrons à la caserne, trempés, crottés, mais heureux de retrouver notre chambrée et ses poêles à charbon.

Demain matin, avant la première permission tant espérée, nous aurons une revue de détail. Connaissant la conscience professionnelle de notre capitaine, j'entreprends avant de me coucher le nettoyage de tout mon barda... alors que certains se disent que les affaires sècheront cette nuit et seront plus faciles à nettoyer demain matin.

Samedi matin, revue de détail. Notre capitaine aurait-il avalé de travers l'entêtement de Jojo nous emmenant bivouaquer en dépit de son avis? Non, il n'est pas comme ça. Je pense seulement qu'il nous offre un festival de la recherche de la petite bête. Jamais détails n'ont été autant détaillés... D'abord, les traces de boue. Rien qu'avec un soupçon de jaune sur les revers de la capote n°2, la moitié de la chambrée se retrouve consignée pour le week-end (on appelle cela sucrer les perms). Notre officier qui n'est pas un monstre, admet l'humidité sur nos vêtements, sachant qu'en février on ne peut pas obtenir un séchage immédiat. Par contre, il n'accepte aucun faux pli, aucune trace de semblant de poussière, rien qui puisse nuire à l'efficacité d'un bon petit soldat de l'armée française.

Je ne suis tombé dans aucun piège. Toutes mes affaires sont nickel. J'attends avec anxiété le verdict final, mais l'inspection se prolonge, le capitaine ouvrant les armoires, soulevant les matelas, passant ses gants blancs dans tous les recoins. Petit à petit mes copains se font aligner. Je fini par ressentir une gêne en me disant que je serai le seul à partir en perm...

Dans un dernier souci de méticulosité, le capitaine se plante devant moi. Je pressens les félicitations... Mais non, il me demande: «*Faites voir le dessous de vos chaussures*». Je suis tranquille car je les ai nettoyées à fond hier soir... «*Il manque un clou!*» Et c'est ainsi que se terminent mes classes à Essey-lès-Nancy, par un week-end sans permission, avec des corvées à partager entre futurs spécialistes de l'ALAT. Pas un seul homme de fer n'ira voir sa famille. Pas de jaloux.

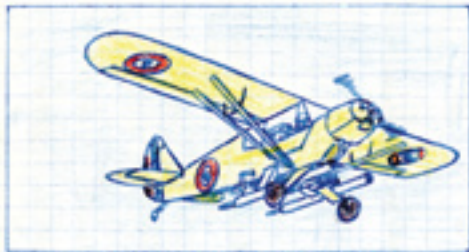
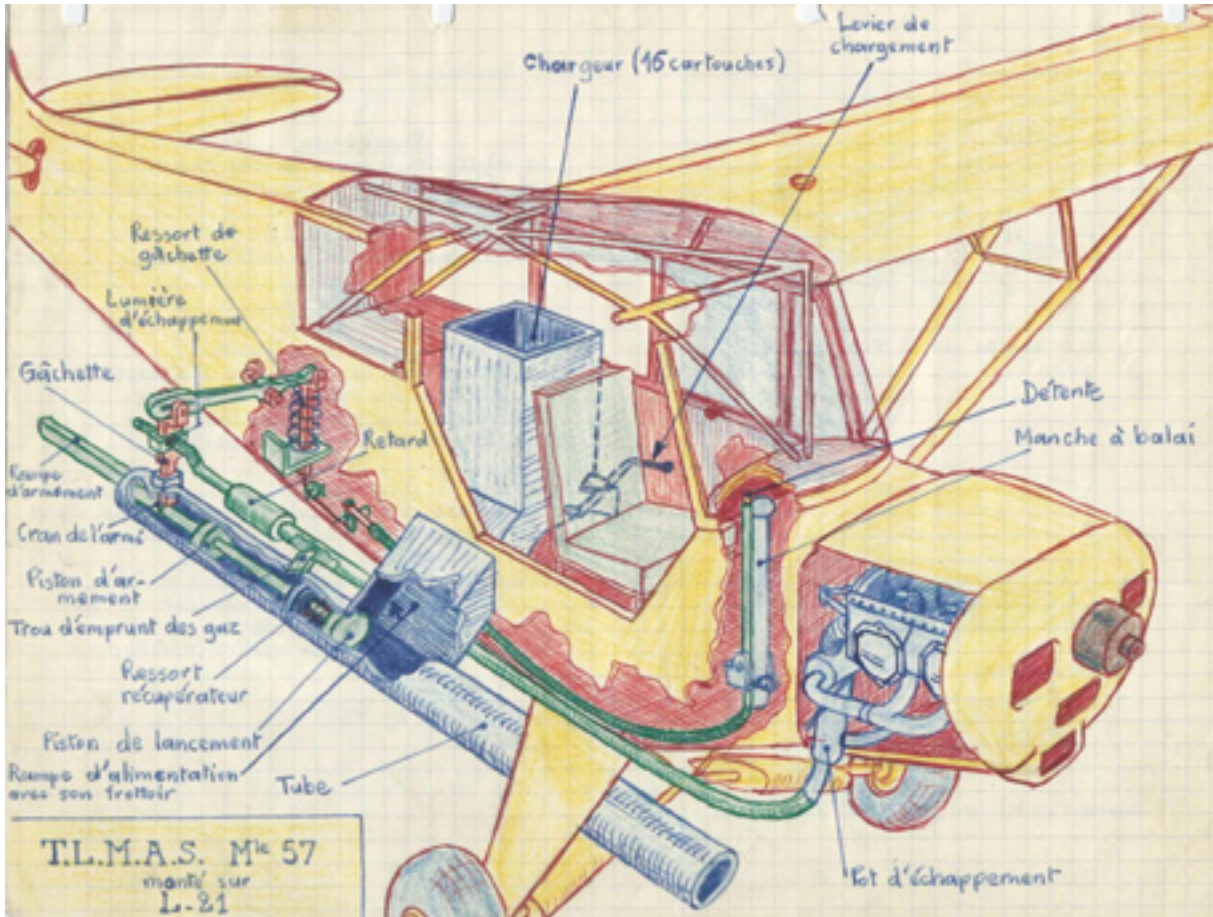
### 3. Le peloton de sous-officier

Après nos classes, nous abordons le peloton de sous-officier. Nous étudions le contenu du fameux TTA 116, la bible du militaire. Aujourd'hui, notre brigadier-chef, pendant un cours d'armement, demande un volontaire pour aller chercher à l'armurerie la cale pour régler la feuillure de la 12.7. Notre copain Brigitte (souvenez-vous, ce n'est qu'un surnom), toujours à l'affût d'une action valorisante, se propose et part comme une flèche. Hélas, la cale n'est plus à l'armurerie, ni dans aucun des endroits où les gens le dirigent... Elle n'est même pas chez Gaston, notre colonel! Une heure et quelques kilomètres plus tard, Brigitte constate sur un calendrier que le mois d'avril 1957 vient juste de commencer...

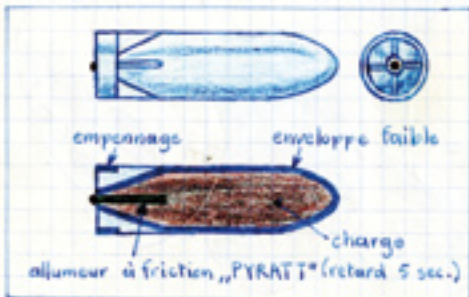
Pendant les cours d'armement, j'imagine une nouvelle version du fameux TLM (Tube Lance Merde). C'est le TLMAS (pour Air-Sol). En somme, je suis un des précurseurs de l'hélicoptère armé... Quand je pense que plus tard je donnerai mes cahiers de cours, avec mes croquis, au Musée de l'ALAT! Mais ce projet, il ne l'aura pas!

Un sous-officier doit savoir conduire, alors on nous envoie faire un stage à Toul. Mon permis civil a trois ans moins un mois, mais je n'ai pas de voiture et j'ai un peu oublié. Mon moniteur, un Chti pur jus m'apprend à conduire une jeep : « *Te débrayes, te passes ta vitesse, te rembrayes...* » et j'apprécie ce véhicule rustique. Un de nos copains du clan des Bretons, pilote de rallyes dans le civil paraît-il, n'a pas besoin de tous ces conseils et réussit tout seul à mettre une jeep sur le dos (retournée comme une crêpe bretonne). Viennent ensuite les cours sur camion Ford et surtout sur le fameux GMC, vétéran de la seconde guerre mondiale, mais véritable passe-partout à condition de savoir jongler avec ses leviers de vitesses et de crabotage... Ah! Les démarrages en côte! Mais je n'irai pas jusqu'au permis poids lourd, les postulants pilotes sont envoyés à Metz pour passer le CIA (pas une agence de l'intelligence centrale, mais le Certificat Inter Armes qui ouvre la porte au domaine des sous-officiers).

Parmi toutes les épreuves du CIA, il faut savoir diriger les manœuvres d'une troupe, y compris pendant les rassemblements et les défilés. Pour cela, il faut d'abord aligner les soldats derrière un homme de base en disant d'une voix forte et autoritaire : « Sur Untel de base, alignez-vous ». Michel, un de mes compagnons de chambrée, pilote militaire en puissance, doit commander la manœuvre en me prenant comme homme de base. Il doit dire : « *Sur Le Bec de base...* » et, Michel, toujours prêt à plaisanter, mais pas aujourd'hui c'est trop sérieux pour son avenir, déclame : « *Sur Le Bec de gaz...* ». Fin de la citation et de la carrière de sous-officier pilote de Michel! C'est la marrade générale sauf de l'examineur. Pardonne-moi, Michel Jouin, de porter ce nom qui peut prêter à confusion, mais tu pourras quand même piloter en Algérie et, surtout, tu mettras ton immense talent d'illustrateur au service de l'état-major de l'ALAT en attendant de devenir un célèbre affichiste.



L-21 équipé de 2 TL.M.A.S. 57



Cartouche AS 57-A 1

Synthèse de fonctionnement

I

Chargement

- Le pilote tire le levier de chargement. Il y a:
- Chute d'une cartouche dans la rampe d'alimentation
  - Friction de la tête de l'allumeur
  - Introduction de la cartouche dans le tube

II

Départ du coup

- Le pilote appuie sur la détoné. Il y a:
- Élévation de la gâchette
  - Fermeture de la lumière d'échappement
  - Détoné du ressort récupérateur
  - Propulsion de la cartouche
  - Explosion de la cartouche

III

Armement

- La lumière d'échappement étant fermée, il y a:
- Compression des gaz d'échappement dans le retard
  - Compression des gaz dans le tube et recul du piston d'armement
  - Armé de la gâchette
  - Ouverture de la lumière d'échappement.

## 4. Le CS 1

Nous voici en stage d'aide-mécanicien avion à Essey-lès-Nancy. Nous sommes un peu moins nombreux qu'au début de l'année. Nos cours théoriques ont maintenant lieu à l'autre bout de la base aérienne, dans des salles attenantes aux hangars, mais le régime de troufion normal est toujours appliqué, avec ses exercices, ses corvées, ses revues et aussi ses tours de garde. Lorsqu'on est seul, la nuit, dans une guérite éloignée de tout bâtiment, on ressent ce que l'on nomme maintenant «un grand moment de solitude»...

Nos cours concernent la mécanique avion et les moteurs, sachant qu'il s'agit des tranelles utilisées dans l'ALAT, c'est-à-dire des avions légers, souvent construits en tubes et entoilés, avec des moteurs à pistons allant de 90 à 213 ch. On apprend aussi à recoudre une pièce lorsque l'entoilage est déchiré. On utilise aussi nos compétences pour creuser une tranchée, non point pour nous enseigner les bases de la guerre de 14, mais pour passer une ligne téléphonique entre la caserne et les hangars.

Nous allons à Paris passer des tests psychotechniques et psychomoteurs ainsi que la visite PN (personnel navigant) pour vérifier notre aptitude à piloter. En face de notre chambrée, à Essey, l'armée de l'Air dispose d'un centre médical et, parmi les «bouteillons» qui circulent (c'est ainsi que l'on nomme les bruits de couloir), il paraît qu'on y passera nos futures visites



Réparation  
d'une aile  
entoilée lors  
du CS 1.



médicales et que le toubib-chef de ce centre voudrait pratiquer des ponctions lombaires comme pour les pilotes de l'US Air Force (c'est ce qui se dit). Notre ami Nounours en perd le sommeil surtout lorsque j'apprends par l'infirmier qui travaille dans ce centre que le toubib s'entraîne sur des lapins... et qu'il les fait tous crever!

Le 18 juin 1957, je décroche le Certificat de Spécialiste n° 1 d'aide mécanicien ALAT (avions), n° 298 avec la mention bien. 15,50/20 (étonnant, non ? pour qui connaît mes dons de mécanicien). Avant de parler du stage pilote qui commence maintenant, je dois mentionner les cérémonies du 14 juillet à Nancy. Nous reprenons provisoirement l'entraînement aux manœuvres à pied en



vue de participer au défilé. Le jour venu, nous voici dans les rues de Nancy marchant au pas, le (vieux) fusil sur l'épaule. Nous arrivons sur la superbe place Stanislas et nous nous alignons devant la tribune officielle. Arrive le commandement : « *Présentez armes !* ».

Il faut donner une légère impulsion avec l'épaule droite pour lancer en avant le fusil, puis ensuite le présenter sur sa poitrine... Manque de pot, le mien de fusil ne veut pas obéir à la première impulsion ! La culasse reste accrochée par ma patte d'épaule (je rassure mes petits-enfants, ce n'est pas une difformité congénitale, cette patte d'épaule, mais une petite bande de tissu qui est prévue pour accrocher certains galons).

Je redonne donc une deuxième impulsion plus vigoureuse et, avec une seconde de retard par rapport à tous les autres soldats, je peux présenter les armes... pendant que le bouton en laiton qui retient normalement la patte d'épaule, arraché par la culasse du fusil, roule tranquillement par terre ! Et sachant que j'avais une bonne note au CS 1, je suis au premier rang devant les officiels (remarquable, non ?... remarqué, en tout cas).

## 5. Le CS 2

Le stage d'élève pilote est commencé. Vous avez vu *Top Gun*? La combinaison de vol anti-G, les *Ray-Ban*, le casque anti-crash? Eh bien, pour nous c'est légèrement différent : en guise de combinaison, le treillis kaki (pour les jeunes lecteurs, il ne s'agit pas d'un grillage, mais du vêtement de tous les jours du militaire ordinaire, un pantalon et une veste dotés d'immenses poches extérieures... quel look!) et des Pataugas (des brodequins de toile ocre jaune très en vogue actuellement).



Le tableau de bord du L-18.  
(Cliché AAMALAT)



Le Piper L-18 de 90 ch.



Elève pilote.

Les avions sont des Piper L-18 C, dérivés du Piper *Cub* L-4 de mes débuts en aéro-club, mêmes dimensions et même silhouette, mais avec 90 ch au lieu des 65 du L-4.



Le Piper L-18 C. (Composition de l'auteur)

Premier vol le vendredi 30 août 1957. Un vol d'accoutumance puis l'enseignement commence dès le 2 septembre et je me ramasse d'entrée un zéro en sécurité. Bonne leçon que je n'oublierai jamais. Je me rends rapidement compte qu'en aéro-club je n'ai pas appris grand-chose et qu'ici j'ai la chance d'avoir des moniteurs compétents qui appliquent une méthode dite « française », rigoureuse et efficace. Je découvre la visite avant vol (VAV), les actions vitales (une sorte de litanie qu'il faut connaître par cœur et que les vrais pros nomment *check list*), les « 2 alpha » et j'apprends à maintenir « l'aiguille sur le trait » ainsi que « la bille au milieu », entre autres. Ah, ces tours de piste avec le moniteur qui n'est jamais content : « *La cadence ! L'altitude ! La pente ! L'inclinaison ! La bille ! Les tours ! La sécurité !* » Et la redoutable panne au décollage, pour laquelle nous devons oublier l'instinct de survie et acquérir un réflexe contre nature : ne jamais chercher à retourner au terrain, c'est la mort garantie, mais plonger tout droit, quelque soit l'obstacle qui se présente devant nous !

Ces moniteurs sont aussi nos professeurs pour les cours théoriques. Il y a Portz, qui enseigne la mécanique du vol. Merle, surnommé Cui-Cui, allez savoir pourquoi, est le maître de la navigation (et je rappelle que le GPS est loin d'être inventé). Voisin est le spécialiste de la législation aérienne. Tessier nous inculque le pilotage théorique. Nicolas, transfuge de l'Aéronautique Navale donne des cours d'aérodynamique. Enfin, Waechter, auréolé d'une évocation de la Luftwaffe aux commandes d'un Messerschmitt, est le professeur de météorologie.

Certaines anecdotes plus ou moins scabreuses circulent et, comme il y a prescription et qu'elles ne font pas de tort à leurs acteurs, je peux les rapporter ici. Un jour, Tessier a « descendu » une buse avec l'aile du Piper. Waechter a accroché une ligne électrique avec l'antenne qui dépasse au-dessus du Piper... sachant qu'on nous apprend à ne jamais passer sous une ligne électrique, mais toujours à la verticale d'un poteau ou d'un pylône. Nicolas s'est trouvé nez-à-nez avec une péniche, au détour d'un canal... Mais, que faisait donc cette péniche à cet endroit ?



La buse de Tessier.

A moi, il a enseigné le looping en Piper, à éviter sous peine de voir les ailes se replier (influence de l'Aéronavale, de toute évidence). Merle adore démontrer le pilotage «aux grands angles» (c'est-à-dire, à la limite du décrochage), à basse altitude au-dessus d'un cimetière. Plus sage, Voisin dessine la Nième version de l'avion idéal. Portz est l'homme sérieux.

Le grand patron des vols, c'est le lieutenant Millory (devinez son surnom). Nous avons tous entendu parler de sa rigueur et de sa sévérité concernant la précision du pilotage, et l'approche d'un test en vol avec lui est une redoutable épreuve pour les nerfs.

Le lundi 30 septembre 1957, je suis lâché sur L-18 C. Je vais sagement tourner dans la zone qui m'est impartie et je me familiarise avec cette brave machine en effectuant scrupuleusement les exercices que Waechter m'a demandés. Mes copains et moi, nous sommes seuls en l'air dans ce coin de Lorraine. L'un de nous, que je ne nommerai pas parce que je ne suis pas une balance, profite de cette nouvelle liberté pour lancer par radio une de ses phrases fétiches : «*Owling! Bonjour monsieur le pharmacien. Je voudrais trois sous de boules de gomme.*» Bien entendu, ceci n'a rien à voir avec les procédures aéronautiques et c'est un défi aux autorités, du genre : «*C'est interdit, mais je le fais et vous ne saurez pas qui est le coupable parce qu'il y a plusieurs avions en l'air en même temps*». Qui croirait que ce bavard deviendra le plus intransigeant des instructeurs sur Boeing 747-400 ?

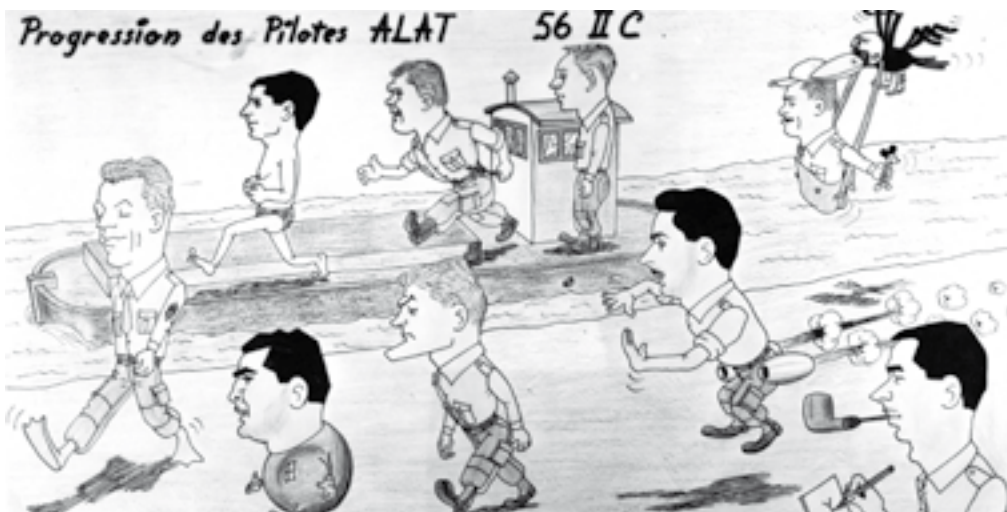
Nous allons fréquemment nous exercer sur le petit aérodrome d'Azélot. Nicolas y pratique une technique de l'observation à très basse altitude qui consiste à le déposer au sol et à exécuter quelques tours de piste en solo pendant qu'il crapahute silencieusement dans les fourrés, histoire de surveiller les mœurs des couples de rencontre et s'assurer qu'ils ne préparent pas des actions de sabotage...

Nous avons droit à quelques distractions aéronautiques, comme le Stampe d'un aéro-club local qui se met en pylône après la rupture d'une cheville... Ou, mieux, l'atterrissage d'urgence d'un Sabre F-86 américain en panne, puis son décollage spectaculaire le lendemain matin. Il faut préciser que notre piste en plaques PSP (un système de plaques métalliques inventé par les Américains pour leurs aérodromes de fortune en temps de guerre. *Pierced Steel Plank*, planches percées en acier, in french... mais, PSP, cela fait plus sérieux) semble un peu juste pour ce chasseur à réaction.

Le vendredi 4 octobre 1957, les Russes envoient dans l'espace le premier satellite, *Sputnik*, qui fait «*Bip, bip*» en tournant autour de la Terre. Cela n'a rien à voir avec mon récit, c'est juste pour situer mes aventures dans leur contexte historique...



Un stampe en pylone.



Les élèves pilotes de la 56 II C.

Nous arrivons à la fin du stage. Je suis devenu brigadier, puis brigadier-chef. En quatre mois j'ai effectué 29 h 40 de vol (c'est peu !) et je connais maintenant les bases élémentaires. Le 2 janvier 1958, j'obtiens mon deuxième certificat, le CS 2 de pilote ALAT, n° 38, mention bien (15,41/20). Je suis donc «pilote certifié» et je devrais partir en Algérie pour effectuer des vols de liaison au sein d'un peloton ALAT... Mais voici une nouvelle qui change tout : l'ALAT a besoin de pilotes opérationnels capables de participer à des vols pendant les combats. Pour cela, on va nous envoyer à Finthen, près de Mayence, en vue de devenir «pilote breveté».

Le samedi 4 janvier 1958, nous fêtons la fin de notre stage avec nos moniteurs Merle, Portz, Waechter et Nicolas, Tessier étant de garde (Tessier à la base... drôle, non ?) et Voisin en perm. Sur la vingtaine de postulants pilotes du début, nous ne sommes plus que sept, le huitième, Georges, est en permission à Paris.





Le CS 2.

Ce soir, nous allons au château d'Eulmont. Dans le hall d'entrée, il y a un bar où nous prenons l'apéritif, puis nous nous mettons à table dans une salle décorée d'armures, d'ustensiles de cuisine en cuivre et d'un sapin de Noël. La chaleur est fournie par un poêle. Nous venons à peine de nous asseoir qu'une panne de courant nous plonge dans l'obscurité. Le personnel du château s'affaire à nous installer des bougies, mais cela demande un certain temps... Lorsque nous profitons enfin de ces lueurs, nous constatons que Nicolas a effectué un vol sans visibilité : il s'est dirigé dans le noir vers le bar et en a rapporté une bouteille ! Mais, à la lueur des bougies, il constate qu'il s'agit de *Marie Brizard* ! Qu'à cela ne tienne, nous tendons nos verres et, à onze, nous vidons ce digestif fortement anisé en guise de second apéritif...

Nicolas, toujours lui, déclare à la serveuse : « Vous avez de beaux yeux ! Je m'assiérais bien au bord pour me laver les pieds dedans... » Un poète d'une délicatesse rare... Le repas continuant, nous buvons encore... Je constate que Portz, qui est assis en face de moi, se dédouble parfois et il me faut faire une difficile gymnastique des yeux pour rétablir son intégrité ! Je dois aller procéder à un largage d'urgence pour pouvoir suivre le cours des événements. La suite n'est pas très correcte et j'hésite à la conter... Mais, mon devoir d'historien est le plus fort alors, voici : un élève, dont je ne citerai pas le nom mais que je nommerai X (nous n'avons pas d'atomes crochus et je ne voudrais pas qu'il m'attaque pour diffamation) présente son derrière à Nicolas pour le faire embrasser (pari stupide), mais Merle, qui se trouve à côté, en profite pour se débarrasser de sa glace à la vanille et refroidir ainsi les chaleurs de l'importun !

Fin de stage au Château d'Eulmont.





Les moniteurs d'Essey-les-Nancy.

Je crois bien qu'une casserole en cuivre a servi à réchauffer sur le poêle un trop plein de vessie, mais je ne me souviens plus du coupable. Pour masquer l'odeur, nous faisons griller du pain à la flamme des bougies (leçon de tactique militaire et politique : détourner l'attention de l'adversaire par un leurre). J'ai honte, mais il faut bien que la vérité soit dite... Ensuite, lorsque Waechter nous ramène en ville à bord de sa *Traction avant*, il donne sa bénédiction à un agent de police qui souhaite un peu de silence sur la place Stanislas à cette heure avancée de la nuit.

En souvenir de ce stage, nos moniteurs nous remettent une feuille de «Progression Pilotage» spéciale et fort sympathique.

Fini pour nous le CISALAT d'Essey-les-Nancy. J'en garderai un souvenir mitigé. Il a fallu un an pour faire de nous des pilotes non opérationnels alors que beaucoup de jeunes de notre âge sont déjà partis pour «droper le djebel». Nous avons de la chance et nous ne nous en plaignons pas, mais l'efficacité de notre formation n'est pas flagrante. Il faut dire que l'ALAT en est à ses débuts après des périodes d'Aviation d'Artillerie ou d'Aviation d'Observation, et que la guerre d'Algérie remet en cause les méthodes et tactiques utilisées précédemment. L'ambiance aéronautique du stage de pilote, grâce à la qualité de notre encadrement, est l'aspect le plus positif de cette année écoulée.



Feuille de progression pilotage.

## 6. Finthen

« *Mainz Hauptbahnhof...* » Ça commence bien ! Nous ne comprenons pas un mot de ce que déclame le haut-parleur de la gare. On croyait aller à Mayence et nous voici à Mainz ! De là, nous allons ensuite à Finthen. C'est une base aérienne, Finthen Airport, où l'Ecole de Spécialisation de l'ALAT (ESALAT) cohabite avec un petit détachement de l'US Army et un centre allemand de vol à voile qui fonctionne pendant le week-end. Le plus important, c'est l'ALAT avec son école et ses ateliers d'entretien (CRALAT). Juste au sud du terrain, il y a des batteries de fusées *Nike*, qui, comme leur nom ne l'indique pas, ne sont pas des vêtements sportifs mais des engins de mort orientés vers les pays de l'Est, pour empêcher les méchants Soviétiques d'attaquer les gentils Américains.

De ma période à Finthen en qualité de brigadier-chef, le seul fait marquant est une bagarre à coups de maquereaux à la cantine. Etant donné ma religion concernant la nourriture aquatique, je fuis devant l'adversaire...

Mais voici deux éléments nouveaux : alors que nous fantasmions depuis quelques mois sur le futur uniforme de l'ALAT (gris acier comme les aviateurs du nouveau monde ? Pourquoi pas ?), nous recevons les premiers bérets bleus... et nous gardons le costume kaki. Deuxièmement, nous devenons sous-officiers, maréchaux des logis, pour être précis, le 1<sup>er</sup> mars.

Nous sommes logés à « la ferme », une superbe bâtisse avec des chambres mansardées, en bordure du terrain, avec un chemin d'accès direct vers la bourgade de Finthen, sans passer par la caserne. Je partage ma chambre avec Bouboule. Une femme de ménage allemande vient dans la journée lorsque nous sommes « à l'école ». Souvent, le soir dans ma chambre, je donne des cours de maths à Brigitte, qui souhaite passer du niveau brevet à celui de math-élem, en vue de préparer l'Ecole nationale d'Aviation civile et devenir pilote de ligne. L'intimité de nos chambres nous permet aussi de faire une expérience : nous sommes un peu des scientifiques et nous vérifions l'inflammabilité des gaz d'échappement... pas des moteurs d'avion, non, mais des tubes digestifs... et ça marche ! Et sans mettre le feu au caleçon de Georges ! Nos repas sont servis au mess des sous-officiers par des hommes de troupe en veste blanche. La grande classe et un confort auxquels nous ne nous attendions pas... Mais, il paraît que c'est normal dans un pays occupé.



Finthen, le parking.





Finthen, la ferme.



Finthen, le mess.

Février à Finthen.



Ce confort ne nous fait pas oublier le but de notre présence ici et l'enseignement y est beaucoup plus intensif qu'à Nancy. 117 h 35 mn de vol en cinq mois et demi, c'est déjà trois fois plus copieux qu'avant et le contenu des cours théoriques est aussi gratiné. Le personnel enseignant est de grande qualité. Parmi tous les moniteurs, je vole surtout avec Bascou et avec Scellos, mais j'ai aussi l'occasion de piloter avec Charennac, Bonvalot, Baurin, Quatremare, Savoldelli, Cognac et le fabuleux Rendinaro (on en reparlera). Les tests en vol sont passés avec les lieutenants Baffeuf, de Pitray et Rapilly. Sur cette même base de Finthen, des officiers reçoivent une formation d'observateurs.

La plus grande partie des vols est effectuée sur le Piper L-18 C de 90 ch, mais nous avons d'autres appareils à notre disposition. Du 15 au 22 février 1958, j'apprends les bases de la voltige sur Stampe SV-4C. Un biplan d'origine belge, d'avant guerre, dont le cockpit n'est pas fermé...



Le Stampe SV-4 C.  
(Composition de l'auteur)

Dois-je vous rappeler que nous sommes en Allemagne, au mois de février et qu'il neige? Température allant jusqu'à -25°C... Pantalon et blouson de vol fourrés. Bottes du même genre. Casque de cuir et grosses lunettes «d'aviateur». Sous-gants en soie et gants en cuir. Ce bel équipement enfilé par-dessus nos tenues de drap est à peine suffisant. Les vols ne durent pas plus de 45 minutes, mais nous en descendons avec le nez rouge, les lèvres bleues, les sinus en feu et les doigts raides comme des saucisses congelées...

La cabine avant du Stampe SV-4 C...



...et sa place arrière.  
(Clichés AAMALAT)



Quand je pense que les as de l'Aéropostale franchissaient les Andes dans des biplans sans cockpit fermé.

Le mercredi 19 février, je suis lâché sur Stampe. Je me suis habitué à ce vieil avion fabriqué en bois et toile, à sa visibilité réduite lors du roulage (il faut zigzaguer pour voir où on va) et à son confort spartiate, mais j'aime bien sa sensibilité aux commandes et l'impression de grand huit qu'il nous offre pendant les figures de voltige.

Les sièges du Stampe n'ont pas de coussin, on s'y assoit sur notre parachute. Je n'aurai jamais l'occasion d'utiliser cet accessoire en dehors de cette fonction de rehausseur fessier. Lorsque que le Stampe se retrouve en vol dos, on est suspendu par les bretelles du harnais avec une impression bizarre. L'attraction terrestre s'exerce de bas en haut, il faut s'y habituer et ne pas avoir d'objet non attaché. C'est ainsi qu'un casque de cuir est descendu tout seul dans la campagne allemande.

Dans le Stampe, le moniteur est à l'avant et l'élève à l'arrière. Ils communiquent par un tuyau porte-voix, l'*aviaphone*, qui va d'un cornet, côté moniteur, à une oreille du casque de l'élève. C'est ainsi que le capitaine Poudou, un des cadres de l'école, sort le cornet à l'extérieur, face au vent, puis explique à son élève: « *C'est le principe du venturi...* ». Direct de la trompe Venturi à la trompe d'Eustache, on ne peut pas se tromper ou alors on est sérieusement bouché.

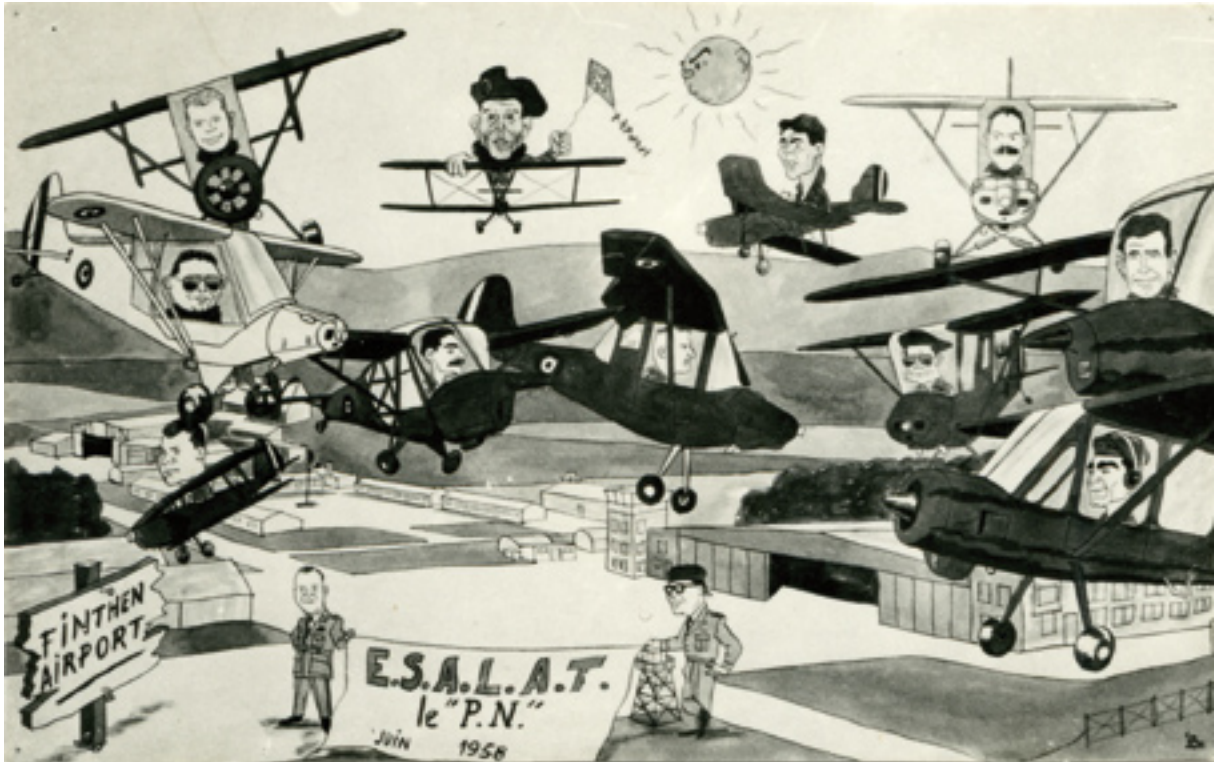
Cette prise en main du Stampe est un peu courte. Elle nous permet d'apprendre à nous sortir de positions dangereuses telles que la vrille ou un vol sur le dos.

Comme tous les utilisateurs de ce vieil avion, j'en garderai le souvenir d'un appareil au pilotage très fin. En dépit de sa conception ancienne et de son confort rudimentaire, le Stampe est encore un fameux avion d'acrobatie. Le Stampe permet d'évaluer l'importance du dernier virage avant l'atterrissage: glissé, c'est OK... Dérapé, c'est KO! (Un de nos moniteurs en a fait l'expérience et s'en est sorti vivant... aussi insiste-t-il sur ce point stratégique de notre trajectoire).

Quelquefois, le samedi ou le dimanche, nous allons faire un petit tour en ville, à Mayence. Les chantiers de reconstruction, après les dégâts de la seconde guerre mondiale, donnent un aspect de provisoire, mais aussi de grande organisation... Malheureusement, nous n'avons que notre petite solde et nous évitons soigneusement tout ce qui pourrait entraîner des dépenses inconsidérées. Nous sommes à la période du carnaval. Le carnaval de Mayence a conservé une réputation qui déborde des frontières. Depuis quelques semaines, nous avons remarqué des personnes déguisées, qui se promènent sans complexe. Aujourd'hui, Bouboule et moi avons décidé d'aller au grand défilé du carnaval. Les rues de Mayence sont noires de monde et la musique « *oum pah pah* » se déchaîne. Malheureusement, nous n'arrivons pas à nous approcher du défilé... et notre tenue kaki, avec la capote n° 1, ne facilite pas notre insertion! Alors, nous rentrons penauds et à pied vers la station de tramway.

Afin de garder un souvenir de cette journée, nous entrons dans un bar et nous nous installons dans un coin tranquille, mais un Allemand vient vers nous et nous invite à sa table. Il y a un autre personnage en civil à cette table.





Finthen, les instructeurs.

L'Allemand commande une tournée de bières pour tout le monde (la grosse bière dans un grand bock, avec une poignée sur le côté), puis il fait les présentations: «*German, Amish, kamerads...Prosit!*» et nous trinquons à la santé de l'amitié germano-américaine. Nous éclusons et l'Allemand renouvelle sa commande et les commentaires varient: «*Amish, Französische, kamerads... Prosit!*», puis: «*German, Französische, kamerads...Prosit!*», et ceci plusieurs fois (le temps d'aller aux toilettes et de revenir à table) jusqu'au moment où cela devient: «*German, Französische, kamerads! Amish, Französische, kamerads! German, Amish, nicht kamerads!...Prosit!*» Et l'Américain, écroulé, continue à trinquer alors que les bons petits soldats français bénéficient encore d'un fameux capital de sympathie! Mais ça ne s'arrête pas là et notre hôte en arrive à nous faire des propositions avancées d'échanges culturels: «*Mon femme, il est Alsacien. Vous venir à ma maison voir mon femme!*»

Très gênés par cette subite générosité, Bouboule et moi nous partons en promettant d'étudier sérieusement la proposition et dans le tramway qui nous ramène à Finthen, nous convenons d'oublier rapidement ce qui aurait pu devenir un premier geste vers le rapprochement franco-allemand. Dommage pour ce pionnier de la grande Europe et tant pis pour cet Américain que nous avons lâchement abandonné, prostré devant sa énième bibine...

A propos de bière allemande, la Mainzer Aktien Bier est remarquable. Un week-end, nous sommes cinq dans un café près de la gare de Mayence et, après un calcul savant, nous commandons: «*Fünf biers*». Le garçon de café nous répond avec un accent grasseyant de parigot: «*J'vois c'que c'est: cinq demis!*». Ni notre accent, ni notre tenue kaki ne l'ont égaré. Il nous a reconnus comme des compatriotes et une longue discussion en français s'engage. Le loufiat connaît bien la rue des Morillons où Brigitte habite, mais qui est plus connue pour son établissement des objets trouvés. Il connaît bien Valence aussi, la ville du Môme, et peut même lui révéler où se trouve le quartier des claques, à côté de la gare... et, par la même occasion, révéler au Môme ce qu'est un claque!

## 7. Avril à Mayence

Mais il faut continuer notre apprentissage de pilotes. Le mois d'avril nous prépare à toutes les finesses pour reprendre contact sainement avec la planète lorsque, par malheur, le moteur tombe en carafe. Le L-18 est l'avion-école idéal pour pratiquer toutes sortes de prises de terrain : prise de terrain en L (PTL) mais aussi en U (PTU) et en S (PTS), ces lettres de l'alphabet figurant schématiquement les évolutions nécessaires pour atterrir au bon endroit. Ceci nous oblige à regarder le sol en cherchant constamment à repérer un endroit dégagé pour un éventuel atterrissage. Le moniteur se fait d'ailleurs un plaisir de nous «mettre en panne» n'importe quand et n'importe où afin de tester nos réflexes et nos initiatives. Nous apprenons aussi les atterrissages «de précaution» qui doivent être précis au mètre près.

Nous commençons les exercices de navigation, c'est-à-dire savoir où nous sommes, où nous allons, à quelle heure nous arriverons, en tenant compte de la vitesse et de l'orientation du vent... et, sans GPS, bien sûr, puisqu'il n'est même pas question d'envisager la possibilité de l'inventer en 1958 ! Pour savoir où nous sommes, nous avons la carte sur la cuisse gauche et nous suivons l'itinéraire calculé avant le départ avec une règle-rapporteur spéciale. En l'air, nous cherchons des repères au sol, et nous nous débrouillons avec un peu de trigonométrie et du calcul mental. A propos d'atterrissage, une mesure particulière existe à Finthen : nous comptons le nombre de rebondissements d'un avion qui se pose, en «Morin», du nom d'un officier du matériel, grand spécialiste de cette figure...

Ce vendredi 11 avril, je prends contact avec le L-19 A *Bird Dog* (in french, *chien d'arrêt*) construit par Cessna. Ce superbe petit avion américain est le fruit de l'expérience de l'aviation d'observation et c'est une réussite. Construction métallique, une ligne dépouillée, une excellente visibilité, un moteur de 213 ch, des volets manuels à trois positions (pas pour dormir à l'abri de la lumière, mais pour obtenir une très faible vitesse, notamment à l'atterrissage) et des instruments gyroscopiques pour le vol aux instruments (sans visibilité, mais on n'en est pas encore là !). Je me souviendrai toujours de mon premier atterrissage en solo. Nous sommes le 14 avril. Je viens juste d'être lâché et mon premier tour de piste est fini. Je vais me poser mais n'étant pas habitué à voler seul dans cette puissante machine, j'arrondis un poil trop haut. Le zinc décroche et tombe d'un mètre de haut (voire plus...).

Le train d'atterrissage à ressorts à lames fait son effet et me renvoie en l'air, mais ces lames de ressort entrent en résonance et tout l'avion se met à trembler avant de s'avachir pour de bon. C'est une impression curieuse d'être suspendu à quelques décimètres du sol dans une carcasse qui vibre de partout, ne pouvoir rien faire d'autre et d'attendre que cela se termine !



Le Cessna L-19 *Bird Dog*. (Composition de l'auteur)

On dirait un gag de dessin animé : Dzoingggg... Même si cela ne dure qu'une ou deux secondes, c'est très long... et on a largement le temps de se dire : « *J'ai fait une connerie, pourvu que je ne casse rien !* ». C'était un Morin majuscule ! Inutile de vous dire que mes arrondis suivants sont pinaillés au quart de poil pour tangenter la planète en douceur. De mes très brèves 7 heures 30 sur L-19A, je garderai le souvenir d'un avion confortable, une vraie bagnole américaine.

Le dimanche 20 avril, avec trois de mes collègues, nous avons droit à une ballade nocturne, mais en « sac de sable » (passager) dans un *Broussard* piloté par Quatremare. Nous passons au-dessus de Bergen-Belsen, camp de concentration SS de la 2<sup>e</sup> guerre. Le *Broussard* est un avion français, prévu pour un équipage de deux personnes et quatre passagers. Il est équipé d'un gros moulin en étoile, Pratt & Whitney de 450 ch qui fait un raffut du diable. Sans son moteur, le *Broussard* doit voler comme un fer à repasser, mais c'est une bonne bête très fiable qui accomplit correctement son rôle d'avion de brousse.

Mercredi 23 avril. Scellos m'emmène au bord du Rhin pour une séance de PTL en L-18. Nous avons enregistré dans notre petite tête le sens du vent au décollage, parce qu'il n'y aura aucune indication là où nous allons travailler, ni arbre, ni fumée... L'endroit est idéal pour parfaire ce genre d'exercice. C'est une zone cultivée, mais en avril il n'y a encore aucune végétation. On peut donc peaufiner les prises de terrain en L. Scellos réduit les gaz une première fois et me désigne une parcelle de terrain que je dois atteindre pour un simulacre d'atterrissage en campagne. Premier essai avec un L en virage à droite... Mais le Piper ne descend pas assez vite et je passe nettement au-dessus de l'entrée de la piste virtuelle ! On recommence... Mais là encore, j'arrive trop vite et trop haut, même en « glissant » à mort et pourtant, je suis sûr de respecter les paramètres ! Troisième essai, Scellos me demande d'arriver par l'autre côté et donc de tourner mon L à gauche...

Et voilà que ça descend bien... Trop bien peut-être ? Dernier virage. Je vire à gauche pour m'aligner sur la parcelle prévue, mais je me trouve bien bas ! J'ai envie de remettre les gaz et de recommencer l'exercice, mais mon moniteur retient la manette des gaz !

Nous sommes à ras du sol, l'entrée de la parcelle est juste devant nous, presque à notre hauteur...



Aux commandes du L-19.



Le poste de pilotage du L-19. (Cliché AAMALAT)



Le Max Holste MH 1521 Broussard.  
(Composition de l'auteur)



Le Broussard.  
(Composition de l'auteur)

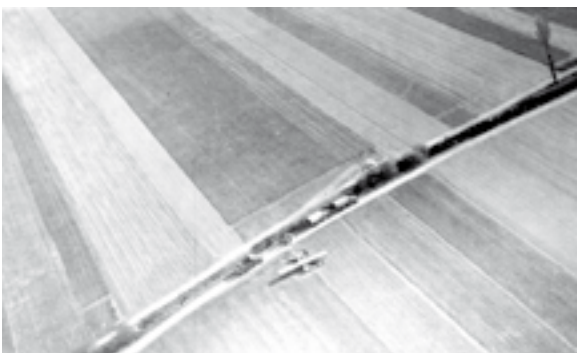
On voit alors une légère dénivellation, 10 ou 20 cm de haut, qui ne se voyait pas de loin ! Scellos pousse à fond la manette des gaz pour « sauter » cette butte, mais : plouf ! Crac ! Essence coupée, contacts fermés (j'ai le bon réflexe acquis à Nancy).

Grand silence... et nous voilà immobiles, le derrière à ras des mottes de terre, dans la campagne allemande ! On s'est crashés ! L'hélice est tordue, le train d'atterrissage est replié, le carburateur est arraché, mais nous n'avons aucune égratignure. L'avion s'est arrêté en 5 mètres. C'est Nicolas qui devrait être content de savoir que j'utilise les méthodes d'appontage de l'Aéronautique navale ! Nos bretelles de harnais nous ont protégés du fameux casse-croûte-pare-brise. N'empêche que ça fait tout drôle et que l'on cherche à comprendre ce qui s'est passé.

D'abord, on a accroché une branche qui dépassait d'un petit fossé avant la dénivellation, et sans cette branche, on passait. Ensuite, il y a eu ce plouf et il paraît que ce « trou » dans l'alimentation du carburateur arrive parfois en cas de remise des gaz à toute vitesse. Mais surtout, l'explication des manœuvres de PTL manquées est évidente, maintenant que nous sommes par terre : le vent est complètement différent de ce qu'il était à la base et il nous poussait dans le dos lors des deux premiers essais alors qu'au troisième, nous l'avions dans le nez ! (Et maintenant, nous l'avons dans le baba !). Trois GMC viennent nous récupérer. En remplissant les *form's* de l'avion (ce sont des registres dans lesquels tout est noté), je m'aperçois que c'est mon anniversaire ! En tout cas, en rentrant à la base, c'est ma fête au mess et je suis nommé inventeur de la PTQ (prise de terrain sur le cul). Mon Piper étant immatriculé AID, des petits malins disent en parlant de mon aventure avec Scellos : « *C'est l'os, ils ne sont pas aidés..* ». Facile !



Le L-18 C ventre à terre  
et le site du crash...  
(Clichés ESALAT).





Le soir du 24 avril, nous avons droit à une double expérience : un vol de nuit, en tant que passager, pendant l'entraînement de nos moniteurs et, par la même occasion, une prise de contact avec le NC-856 A *Norvigie*. Ce n'est pas rien cet engin volant ! Il s'agit de l'extrapolation d'un petit avion d'aéro-club adapté à l'observation aérienne et cette adaptation s'est faite progressivement, chaque nouvelle fonction entraînant des modifications qui intervenaient sur la conception de départ, etc ! Résultat final, le NC est un avion triplace (pilote, mécanicien ou photographe et observateur) au lieu des deux places d'origine, d'où un moteur plus puissant (147 ch), donc plus lourd, ce qui entraîne une flèche inverse (vers l'avant) des ailes pour compenser le poids de ce moteur. La structure est en tubes, entoillée. Et le cockpit étant vitré sur 360°, il faut beaucoup de tubes pour rigidifier tout ceci.

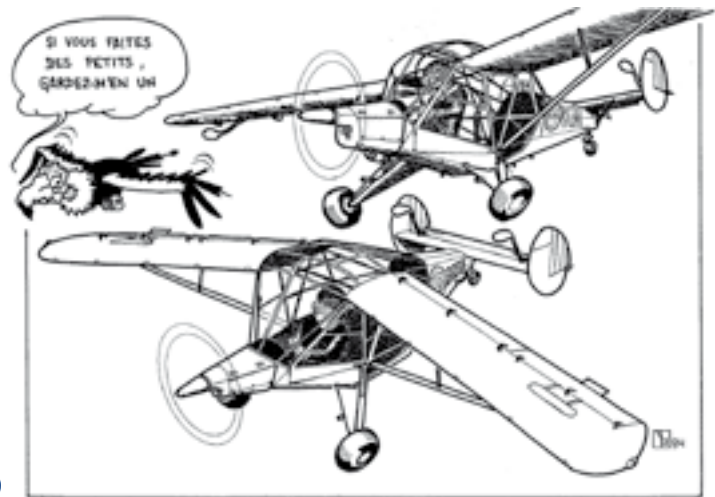
Le petit avion de club s'étant alourdi, il faut assouplir ses manœuvres en le dotant d'une hélice à pas variable commandée par une manivelle, il a besoin de cinq crans de volets pour lui conserver de bonnes conditions de vol aux faibles vitesses et, puisque sa géométrie a évolué, les parties mobiles des gouvernes sont compensées par des masselottes afin de permettre aux pilotes non culturistes de pouvoir les manier. Le démarrage du moteur se fait par une manivelle latérale, un système à inertie. Le tableau de bord est très bien équipé ce qui en fait un excellent appareil d'école. Résultat final, cet avion prévu pour l'observation est surtout utilisé en liaison et en école. Il est plutôt mou (quoiqu'un certain Anxionnat lui aurait fait tourner des tonneaux !) et il est universellement connu, du moins dans les milieux aéronautiques, sous le sobriquet de *Fouille-Merde*.

Revenons-en à notre vol de nuit. J'accompagne Baurin qui fait quatre tours de piste en quarante minutes. La piste en herbe est éclairée comme pour Noël, avec des plots lumineux tout le long de sa longueur. Ce vol ajouté à l'heure quarante cinq passée en *Broussard* avec Quatremare, constitue la seule expérience de vol aux instruments et encore comme « sac de sable » (c'est ainsi que les vulgaires passagers sont baptisés).

Le mardi 29 avril, je commence mon entraînement sur *Fouille-Merde* et il faut bien reconnaître qu'un simple tour de piste avec cet engin volant est un fameux exercice pour un élève.

Le NC-856 A *Norvigie*. (Composition de l'auteur)





Le NC-856 *Norvigie*.  
(Composition de l'auteur)

Rien qu'avec la manivelle du pas variable et avec les cinq crans de volets, je n'ai pas le temps de m'ennuyer! Le 30 avril, premier vol solo sur le NC. Drôle d'effet dans ce cockpit fait de tubes et de plexiglas... Nous apprenons aussi l'utilisation des instruments gyroscopiques, tels que l'horizon artificiel et le compas gyroscopique, mais nous ne faisons pas de véritable vol aux instruments, sans visibilité extérieure.

Nous abordons ensuite deux phases intéressantes de notre progression: la navigation en montagne et le vol en patrouille. La particularité de la navigation en montagne, appliquée aux monts du Taunus, n'est pas le franchissement de pics abrupts, mais l'évitement du cul de sac, c'est-à-dire, faire attention à ne pas se faire coincer sous les nuages, dans le fond d'une vallée, et ne pas pouvoir faire demi-tour. Le vol en patrouille, ou en formation, consiste à savoir se maintenir à distance constante du leader. Deux ou trois mètres entre les bouts d'ailes, pour des petits avions comme nos Piper très sensibles aux turbulences, ce n'est pas mal. Le leader doit avant tout penser à ses ailiers et effectuer ses manœuvres de sorte que les ailiers en question puissent l'accompagner en toute sécurité en se fiant uniquement au sens des responsabilités du leader... on en reparlera.

Avant de conter la suite, un petit mot sur le code Q (ne fantasmez pas!). Ce système international, utilisé en radio, remplace une phrase complète ou une définition précise par trois lettres. Exemples: QFE: quelle est l'altitude pression du terrain en millibar? QNH: quelle est la pression au niveau de la mer? QGP: numéro d'ordre à l'atterrissage (le QGP 1 se pose le premier). QGO: interdiction d'atterrir, souvent pour une raison météorologique.

QTR: quelle est l'heure exacte? (On ne veut pas de l'heure inexacte!) Et il y en a beaucoup d'autres, mais si je vous en parle c'est parce que le QGO reviendra dans mon récit.

Moment de détente pour les élèves  
(au fond, la ferme).

Le tableau de bord du NC-856.  
(Cliché Didier Faure)



## 8. Joseph

C'est un personnage de légende, Joseph Rendinaro. Que les pilotes ALAT de ma génération qui n'ont pas volé avec Joseph lèvent la main... C'est probablement le plus ancien des moniteurs de Finthen. Il a d'ailleurs les traits burinés du vétéran. Une anecdote circule à son sujet : un jour, dans la salle où les pilotes remplissent les *form's* des avions après un vol, Joseph repère ce qu'il croit être un de ses amis, en combinaison de vol, penché sur son écritoire. Joseph arrive par derrière et fait une «olive» à son ami (c'est le geste que pratique un médecin pour tâter la prostate...). L'ami se retourne... Hélas, ce n'est pas l'ami ! C'est un officier et Joseph n'est qu'adjutant-chef !

Les présentations sont faites, nous pouvons relater maintenant un temps fort de notre stage, le convoi de Mayence à Dax. L'ESALAT déménage. Des appareils sont déjà partis à Dax et nous devons convoier ceux qui sont encore en Allemagne. Sept élèves pilotes sont chargés de sept Piper L-18C, et cinq moniteurs, Savoldelli, Charennac, Baurin, Cognac et Joseph, pilotent des Stampe SV-4C. Le mercredi 21 mai 1958, nous sommes prêts mais la météo ne l'est pas. Des nuages bas traînent sur le Palatinat, retardant notre départ. Le lieutenant Baffeuf en profite pour nous faire un exposé sur l'efficacité des *Ray-Ban* : « *En voiture, au soleil, on a les lunettes sur le nez. Quand on entre dans un tunnel, on peut les garder et on y voit suffisamment. A la sortie, on n'est pas ébloui..* » (publicité gratuite). Pendant ce temps, un de nos passagers, mécanicien de son état, planque un des nouveaux transistors dans le fuselage d'un Piper. La douane est encore efficace... Mais voici qu'un éclaireur nous signale un trou dans la couche de stratus, alors c'est le décollage vers la France.

Première étape, Strasbourg. Douane (transistor pas vu, pas pris). Complément des pleins. Décollage pour Troyes. Les Stampe partent les premiers. Lorsque nous arrivons à Troyes avec nos Piper, les Stampe ne sont pas là. Moment d'inquiétude... Pas moyen de les joindre par radio... Pourvu qu'il ne soit rien arrivé de grave... Mais non, les voici finalement. Ils se posent, se rangent au parking. Et là, je vois Cognac descendre de son biplan et se diriger vers celui de Joseph, suivi des autres moniteurs.

- *Tu n'aurais pas dû faire ça, Joseph ! Ça va te coûter ta licence ! Il y avait des gendarmes, je les ai vus et à l'altitude où nous sommes passés, ils ont pu relever nos immatriculations !*

Evidemment, nous demandons des explications. Charles de Gaulle ayant annoncé l'avant-veille qu'il était « *prêt à assumer des pouvoirs* », Joseph, chef de la patrouille des Stampe, a fait un

détour par Colombey-les-Deux-Eglises et a effectué des « passages » à basse altitude sur la propriété du grand homme.

- *Je l'ai même vu qui nous saluait, précise Joseph, et si je devais y perdre ma carrière, je ne regrette rien !*

Le soir, dans nos logements provisoires, nous entendons sur le transistor de contrebande : « *Une patrouille de l'Armée de l'Air, de la base de Saint-Dizier, a survolé aujourd'hui La Boisserie à Colombey-les-Deux-Eglises...* »... et voilà comment on écrit l'Histoire avec un grand H et de grossières erreurs. N'empêche que le 29 mai, le grand Charles rencontrera le président Coty ! Sacré Joseph, il est intervenu sur le cours de l'Histoire de France !

Le lendemain matin, 22 mai, nous décollons de Troyes en direction de Châteaudun. Le leader d'une des deux patrouilles des Piper est X (dont j'ai parlé précédemment). À chaque étape, un des élèves tient ce rôle. Le leader, comme nous l'avons appris à Finthen, doit effectuer toutes ses évolutions en pensant à ses ailiers, ceux-ci devant s'aligner sur lui en toute confiance... Autre précision : à l'atterrissage, le leader se pose en dernier. Plus on est vers l'arrière de la patrouille, plus vite on doit se poser, sachant que le sol nous ralentira, et que les autres gagneront



Le convoi des L-18 C.

de la distance vers l'avant... Le contraire entraîne la collision ! Notre formation est semblable à la main droite, paume vers le bas. Le leader est le majeur. Je suis l'index, en n°2, l'annulaire étant le 3 et l'auriculaire le 4... C'est ainsi qu'en arrivant à Châteaudun, je suis les évolutions de X, étant son ailier gauche. Etape « vent arrière », puis descente en « étape de base », dernier virage, on s'aligne sur la piste. Je quitte des yeux le leader pour voir où je vais et... Le con !... Il y a un tas de cailloux juste devant moi, des travaux sur la piste ! J'y vais direct ! Impossible de me poser ! Remise de gaz et je refais un tour de piste pour atterrir bien après les autres avions (vous trouverez peut-être que je ne suis pas très gentil envers mes petits copains, mais c'est moins grave que de frimer au risque d'envoyer les autres au tapis ! A quoi sert-il que les moniteurs se décarcassent pour nous inculquer les fondements de la sécurité ?).

Je suis le leader de l'étape suivante, Châteaudun-Angoulême. Nous terminons par Angoulême-Dax et nous sommes accueillis sur la nouvelle base de l'ESALAT. Ce soir, nous allons faire un tour en ville. Concert dans le kiosque du parc Théodore-Denis (entre les arènes et la statue de Maurice Boyau). Nous y voyons pour la première fois des « blousons noirs » parmi les auditeurs (pour mes petits enfants, c'est équivalent à ce que vous nommez la « caillera »).

Le lendemain, nous prenons le train pour aller profiter d'une permission bien méritée dans nos foyers. Hélas, aucun des élèves pilotes ne sera de retour à Finthen pour jouir de l'apothéose de Joseph ! Seuls nos moniteurs qui habitent en Allemagne pourront nous faire le récit de cette journée mémorable. En voici le compte-rendu.

Les équipages des Stampe sont donc de retour à Finthen. Dès leur arrivée, l'adjudant de batterie (ce n'est pas lui qui est aux percussions dans l'orchestre, mais il est le sous-officier responsable de la discipline sur la base) vient trouver Joseph et lui dit : « *Désolé mon vieux, mais je dois*



La « libération » de Joseph. A droite de Pitray (Cliché ESALAT).

*te mettre en taule !* » et Joseph est enfermé, seul, pendant presque deux heures... Imaginez ce qui peut se passer dans sa tête. Enfin, l'adjudant de batterie vient le rechercher et le conduit dans un bureau où se trouvent quelques officiers et deux civils, qui lui sont présentés comme des inspecteurs de la sécurité aérienne. Ils sont ici pour statuer sur le passage à très basse altitude de la patrouille de Stampe sur la propriété privée du général de Gaulle. Les faits étant exposés, Joseph, dans une tirade cornélienne, déclare ne pas regretter ses actes, même si sa carrière militaire doit se terminer brutalement ! A cet instant, une rumeur naît à l'extérieur du bâtiment, va grandissante et devient une véritable clameur avec des slogans comme dans une manifestation syndicale. Le capitaine Poudou ouvre une fenêtre et demande aux manifestants de se calmer. Il s'agit des élèves et du personnel de la base qui défilent en demandant la libération de Joseph. Les exhortations de Poudou ne suffisent pas et le cortège entre dans le bâtiment et monte jusqu'au bureau. Joseph est littéralement enlevé à ses tortionnaires et conduit dans une grande salle de réunion. Les manifestants entrent avec leurs banderoles, la plus belle disant : « *PTL, PTS, PTU, ralliez-vous pour libérer Joseph* ». Les tables sont préparées pour un apéritif copieux... et le pot aux roses est dévoilé : Joseph est fêté en héros.

Quant aux deux inspecteurs en civil, il s'agit de deux Allemands qui se sont trouvés là par hasard et qui profitent de cet arrosage, même si certaines subtilités leur échappent. Mon seul regret : les élèves pilotes de la 56 II C sont en permission et ne participent pas à cet événement historique.

Le mardi 3 juin, je dois passer le test de navigation à basse altitude. Il s'agit de suivre un parcours triangulaire, bien préparé à l'avance, en passant par des points de repère peu visibles. Je m'installe dans le L-18 et c'est Joseph qui doit me tester. Il monte en place arrière et aussitôt me commande : « *Fait les actions vitales (une sorte de check-list) en roulant et décolle tout de suite. Il va y avoir QGO (interdiction d'atterrir et donc, de décoller)* ». En effet, la pluie arrive, et nous sommes à peine en l'air que la météo devient exécrable. Il pleut très fort. Le Piper n'ayant pas d'essuie-glace, le pare-brise est complètement occulté par la pluie. Je ne vois plus rien par l'avant et c'est uniquement par les vitres latérales, à travers le ruissellement des gouttes d'eau, que je peux me guider.

De plus, les nuages sont très bas et nous volons réellement en basse altitude. Après le passage sur mon premier repère, nous survolons une forêt de résineux. Par chance, le séquoïa ne pousse pas ici. Heureusement j'ai bien préparé ma « nav » et je suis scrupuleusement les indications du compas magnétique. La pluie est abondante, mais il n'y a pas de vent, donc on ne dérive pas... Je sens que Joseph s'impatiente. De mon côté, je commence à trouver le temps long et à me demander où est planqué mon prochain repère... Joseph s'agite. Il regarde le tableau de bord par-dessus mon épaule, mais, question paramètres, je suis dans l'axe... Soudain, sans prévenir, nous croisons une autoroute et aussitôt nous voici au-dessus d'un immense aérodrome avec des *Constellation* et des DC-6 et, au loin à gauche, des hangars et une tour de contrôle ! Heureusement, le temps est pourri et nous traversons les pistes en volant dans les barbillles des stratus bas. C'est grand un aérodrome et il me semble que je n'en sortirai jamais !

Mais nous voici hors des pistes en béton. Joseph me demande de virer immédiatement à gauche. Il a compris que nous venons de traverser Frankfurt Flughafen et qu'il faut éviter la grande ville, Francfort. Nous allons chercher notre route dans les monts du Taunus, mais les vallées sont bouchées (excellent exercice d'école...) et nous revenons par les berges du Rhin. Joseph me demande d'assurer la sécurité pendant qu'il observe le camp de naturistes... qui se sont abrités du mauvais temps puis, entorse à la sécurité, il m'ordonne de passer sous les lignes à haute tension... de toute façon, on n'a pas la place pour passer à la verticale des pylônes. Histoire de ne pas rester sur le souvenir d'un vol banal, Joseph me fait passer entre les immeubles de sa résidence avant de retrouver la piste de Finthen.



Rassurez-vous, d'abord, nous n'entendrons jamais parler de notre traversée du terrain de Francfort. Nous étions loin de la tour de contrôle et probablement peu visibles dans les franges des nuages bas. Trente ans plus tard, lors d'un transit par Francfort, je me rendrai compte de l'énormité de ce gag, qui ne se déroulerait certainement pas maintenant avec la même impunité ! Ouf ! Ensuite, notre Piper est testé sur la plateforme de calage du compas magnétique et ce compas est totalement déréglé, accusant jusqu'à 60° d'erreur ! Compte tenu de ce handicap, de la météo exceptionnellement exécrable et de mon comportement face à ces difficultés, je suis reçu à ce test. Merci Joseph pour ce souvenir ineffaçable.

Notre stage se termine. Le mardi 10 juin 1958, nous recevons notre brevet du premier degré de pilote. Cette fois-ci, je ne peux pas me vanter de bonnes notes pour la simple raison qu'il n'y en a pas. Le brevet est « *la reconnaissance d'une qualification par rapport à un savoir-faire, avec la remise d'un insigne métallique; l'ordre d'attribution correspondant au classement dans la promotion* ». J'ai le n° 770. Nous ne sommes que cinq pilotes brevetés sur la vingtaine de postulants de la 56 II C d'Essey-lès-Nancy et trois autres candidats qui nous ont rejoints en cours de route reçoivent leur insigne le même jour. Je ne choisis pas mon affectation, mais je me rendrai compte par la suite que je suis envoyé au bon endroit. Je dois aller au peloton ALAT de la 5° DB, à Mostaganem. C'était le précédent commandement du capitaine Bagard, jusqu'au 31 janvier 1957, et il est maintenant à la direction de notre école de Finthen.

Un brevet, cela s'arrose. Le souvenir du château d'Eulmont est encore cuisant, alors nous allons faire plus simple... et moins cher. Nous allons rendre visite à nos moniteurs dans leurs appartements de la ville voisine. Le premier nous reçoit avec du champagne.

C'est un excellent début et nous allons ensuite frapper à la porte du second. Ici, l'influence anglo-saxonne est sensible et c'est avec du whisky que nous baptisons nos diplômés. Chez le troisième moniteur, retour à la culture française, la viticulture pour être précis. Un bon cognac fait l'affaire. Pour mettre un terme à notre tournée, nous arrivons chez Joseph (l'appartement que j'avais repéré par la voie des airs le 3 de ce mois-ci). Pris au dépourvu, Joseph fouille dans ses réserves et nous achève au vin rouge... Et nous reprenons à pied le chemin du retour vers « la ferme », notre résidence sur la base aérienne. Nous passons par le petit chemin direct qui évite les casernements. Tous joyeux, nous nous tenons par les épaules... Mais soudain, un caillou traîtreusement placé en travers de notre chemin nous fait trébucher ! Et allez donc vous protéger la figure quand vous tenez vos copains par les épaules ! Résultat, je me ramasse le plancher des vaches en pleine figure, avec une belle écorchure au nez et au menton. Imaginez les questions de ma famille lorsque je vais arriver en permission : « *Tu as encore eu un accident ?* » Ben voyons. Merci Joseph.

L'école est finie. Jusqu'à présent, mon service militaire a été du gâteau. A part les deux premiers mois de classe, puis les deux mois du peloton sous-officier, j'ai eu la chance d'évoluer dans le milieu aéronautique, d'apprendre un métier qui me passionne, de vivre dans des conditions de confort particulièrement appréciables, surtout en Allemagne, et de rencontrer des personnages inoubliables. Nos moniteurs sont des professionnels compétents, consciencieux et ils entretiennent des relations chaleureuses avec leurs élèves. La porte de leur local, interdite au public par une méchante pancarte « *Gorillas only* » est en réalité ouverte à qui veut un renseignement. J'ai effectué 117 heures 35 minutes de vol à Finthen et je suis « lâché » sur Piper L-18C *Super Cub* (120 heures sur ce piège en comptant Nancy), sur Stampe SV-4C (8 h 30), sur Cessna L-19A *Bird Dog* (7 h 40), ainsi que sur NC-856A *Norvigie* ou *Fouille-Merde* (10 h en tant que pilote). Sans avoir beaucoup d'expérience (je n'ai que 1 h 45 de vol en montagne et le Taunus ce n'est pas les Alpes), je pense pouvoir être maintenant un « cocher » acceptable pour un officier observateur et être capable de le ramener sur la planète si nous avons un incident de vol. Maintenant, il faut aller en AFN mettre en application ce que j'ai appris. Fini de rire, le Môme, Bouboule, Brigitte, Nounours et Frappe-qu'un-Coup sont devenus Roger, Claude, Jacques, Michel et Yves et partent pour participer à la guerre d'Algérie.

