



EDITORIAL

J'ai lu récemment quelques ouvrages sur Pearl Harbour et sur les mois qui ont précédé ce 7 décembre 1941. Trois points ont retenus en particulier mon attention. Il y en d'autres mais ...

Le premier concerne la dissonance cognitive. En dépit d'avertissements multiples, d'informations pertinentes négligées ou refusées intellectuellement les américains se sont laissés surprendre.

Le second est plus révélateur. Les services de renseignements du QG du général Marshall Commandant en chef US, avaient réussi à installer un décodeur qui leur permettait de recevoir en direct et en clair tous les messages envoyés par le haut commandement japonais. L'US Army et l'US Navy étaient parmi les rares destinataires des informations. La Navy avait refusé que l'US Flying Corps (qui allait devenir l'US Air Force) soit mis dans la boucle !!!

Le troisième concerne l'acquisition de la supériorité aérienne que les Japonais ont obtenue temporairement et qui leur apparaissait en 1941 comme fondamentale pour la conduite des opérations navales ou terrestres.

Que faut-il en penser :

1. Que le concept de dissonance cognitive n'est toujours pas enseigné à l'Ecole de l'Air dommage...

2. Que les autres Armées n'ont pas évoluées. Je n'en prendrai pour preuve que ce réflexe maladif de conservation du renseignement de l'Armée de Terre que j'ai vécu en direct il y a quelques années et sur lequel je puis être très disert.

3. Que le Chef d'état major de la Marine, lui-même, aujourd'hui, estime que la supériorité aérienne n'est plus nécessaire à toute opération militaire, quelle misère intellectuelle ou quelle duplicité.

Les leçons de l'histoire ne doivent pas être oubliées

J'ai appris récemment d'une source sûre, une anecdote superbe dont je ne voudrais pas vous priver. Elle concerne Neil Amstrong lors de ses premiers pas sur la lune. Il faut être un homme exceptionnel, pour être capable dans ces moments d'une tension intense être capable de lancer cette phrase.

C'est le propre de ces hommes de l'espace et notre ami Jean Loup Chrétien a fait aussi bien lors de son premier vol en URSS. L'équipage du Soyouz était en place dans la capsule Titou Chrétien en position centrale. Dans le décompte avant le décollage il y eu quelques retards après que J Loup ait accomplit ses procédures. Pendant que tout le monde attendait le feu vert du décollage conditionné par la lecture de la «check list», Titou n'ayant plus rien à faire, s'est tout simplement endormi. Si nous nous interrogeons et si nous sommes honnêtes, qui aurait eu cet équilibre psy. En tout cas pas moi.

Voici donc l'anecdote :

Le 29 juillet 1969 Amstrong a posé le pied sur le sol lunaire et il a prononcé la fameuse phrase que tout le monde connaît «c'est un petit pas pour moi, mais c'est un grand pas pour l'humanité» Il faut savoir qu'il a prononcé une autre phrase qui a été supprimée par la NASA ; Cette phrase était la suivante : **«et bonne chance monsieur BRUNSKI»**. Naturellement elle n'avait aucune justification technique mais seulement une connotation humaine.

L'explication est la suivante :

Quand Amstrong était jeune homme à coté de chez lui habitait la famille BRUNSKI. La vie du couple n'était pas un long fleuve tranquille et lors d'une dispute dont les échos dépassaient la limite des murs de leur maison, Amstrong entendit madame BRUNSKI dire à son mari «à partir d'aujourd'hui tu ne m'approchera plus et je ne changerai que quand un homme marchera sur la lune...»



Nous avons eu une terrible série de décès depuis 6 mois : Tito maulandi qui nous avait amusé avec ses histoires sur le Baroudeur, le général Risso du Normandie-Niemen, Vincent Marchand dit Bouboule, Guy Zimmer pilote d'une grande finesse, Pierre Thubeuf ancien second du 1/5 et enfin récemment Michel Camus qui avait complété cette fabuleuse histoire du raid de SMB2 en Asie du sud et que Philippe Golain nous avait fait découvrir. Pour ceux qui les ont connus et appréciés, et ceux qui n'ont pas en cette chance, nous publierons dans les numéros à venir d'AP 5 New's quelques unes de leurs aventures ou quelques moments de leur vie. Aujourd'hui, c'est de Vincent Marchand qu'il s'agit :

Vincent Marchand

Il est né le 24 février 1920 en Bretagne au sein d'une famille modeste et pieuse qui s'installe ensuite dans l'Oise, et passe une jeunesse paisible avec ce goût du risque et de la vitesse à moto, ce désir de dominer les techniques en construisant des postes à galène et son goût de l'absolu en servant comme enfant de chœur.

Il obtient le certificat d'études primaire (vous savez ce diplôme décrié aujourd'hui, mais qui nous apprenait le français, le calcul, l'histoire et la géographie...). C'est le seul diplôme obtenu par Vincent Marchand et cela n'a pas gêné une ascension sociale remarquable.

Dès 1936 grâce aux sections de l'aviation Populaire crée par Pierre Cot, il commence à piloter et à la veille de la guerre il passe le second degré du brevet de pilote. Et dès le début des hostilités il s'engage pour « la durée de la guerre »...

Grâce à son brevet il est affecté comme pilote. Il enchaîne les missions et les mouvements de base au gré des événements, stationne zone sud avant de se retrouver avec son unité en Afrique de Nord. Là encore, nombre de déplacements le conduisent de l'Algérie au Maroc jusqu'au débarquement allié en novembre 1942.

Inscrit dans le processus de formation et d'aide technique qu'apportent les Etats-Unis, il rejoint le «centre de formation du personnel navigant en Amérique», situé à Casablanca !!! Il rejoint ensuite Tuscaloosa, en Alabama, après une traversée de l'Atlantique en zig-zag pour éviter les sous-marins allemands, et suit un stage de plus d'un an au sein du 8^{ème} détachement de l'Armée de l'Air aux U.S.A.

Sorti de stage au début du mois de mai 1945, trop tard pour reprendre le combat il rejoint encore l'Afrique du Nord après 6 ans sous l'uniforme, et cela va continuer avec le volontariat pour l'Extrême-Orient deux ans à partir d'août 1949 au sein de 2/5 Ile de France

Il participe aux plus grandes batailles de l'Armée de l'Air en Indochine et plus particulièrement au Tonkin : Cao-Bang, la RC4, That-Ké, Lang-Son jusqu'à la frontière de Chine et il est cité à plusieurs reprises.

De retour en métropole en janvier 1951, il est transformé sur réacteur au sein du 3/5 CTR. (Le colonel Bourdilla nous conte quelques anecdotes de cette période dans ce numéro d'AP 5 New's) et il est affecté à la Base aérienne d'Orange-Caritat, sur Vampire, Mistral, Mystère II, Mystère IV et Super-Mystère B2,.

Au cours du conflit d'Afrique du Nord, après un stage de reprise en mains sur avions à hélice à la Reghaïa, il est affecté au 3/5 à Méchéria sur T6 puis sur T28. Là encore il effectue de nombreuses missions de guerre dans les Aurès et en Oranie du sud, et il est encore cité.

Il continue dans l'aviation comme pilote commercial au cours d'une seconde carrière de 21 ans soit plus de cinquante ans de pilotage. Il a volé sur 24 avions à hélice et à réaction tels que le Caudron Luciole, le Fairchild, le Thunderbolt, le Kingcobra ou le Lear Jet soit 6000 heures militaires et 9300 heures dans le civil.

Sous son allure débonnaire, il a été un homme au caractère bien trempé, un homme d'action et un homme qui détestait l'inaction. Il était toujours d'humeur égale, en vol l'on avait avec lui une sensation de sécurité inégalable, son instruction passait naturellement, sobre en paroles mais efficace. Sa passion était La CHASSE et son sourire quasi permanent montrait sa joie de vivre.

L'ensemble de ses mérites ont été récompensés par une nomination au grade de chevalier de la Légion d'Honneur mais elle a été précédée de nombreuses décorations :

- la Médaille Militaire,
- la Croix de guerre des théâtres d'opérations extérieures avec 4 citations (2 citations à l'ordre de l'Armée, 1 citation à l'ordre du Corps d'Armée, 1 citation à l'ordre de la Division)
- la Croix de la valeur militaire avec deux citations à l'ordre du Corps d'Armée
- la croix du combattant
- la médaille coloniale
- la médaille commémorative de la guerre 1939-1945,
- la médaille commémorative de la campagne d'Indochine
- la médaille commémorative des opérations d'Afrique du Nord.

Vous trouverez ci-après quelques témoignages spontanés que nous avons reçus après son décès.

C'est avec tristesse que j'ai appris le décès de Vincent Marchand pilote compétent, affable, toujours disponible. J'ai une pensée pour les siens. Il va rejoindre un autre ancien Gourlia que certains d'entre-vous ont du connaître. Amitiés.

Le chinois

eh oui ! tous deux étaient de prestigieux "chefs pilotes" c'est eux qui nous ont formés ...même lorsque l'on avait l'honneur de les avoir sous ses ordres.

Col Bourdilla

Je ressens une grande tristesse avec la disparition de ce grand ami. Que de souvenirs me reviennent en mémoire depuis tant d'années que je le connaissais. Depuis mon arrivée au 2/5 en 1954. D'une humeur toujours égale, c'était un remarquable CP et tous les jeunes adoraient voler avec lui. Il nous a beaucoup appris.

Ernest Latil



Quand j'étais à Méchéria, j'ai rencontré le capitaine François Meyer

Il était le patron du commando de chasse Griffon .dont j'ai eu l'honneur de recevoir l'insigne. Ce commando était un commando de Harkis. Tout comme le commando Cobra avec lequel nous avons aussi travaillé.

Lors de la signature des accords d'Evian le Capitaine Meyer a rassemblé ses combattants et il les a emmenés en métropole, après avoir trouvé le lieu d'accueil, le financement pour les transferts, l'accompagnement pour l'insertion de ses hommes et de leurs familles. Le point d'arrivée a été un hameau dans le sud du massif central. Avec un courage inlassable François Meyer a accompagné sa harka et il continue encore aujourd'hui son action de patron responsable.

C'est pour ces raisons que le document ci-dessous doit être lu avec respect et émotion. Aujourd'hui il y peu d'hommes qui peuvent témoigner sur ce drame des harkis F Meyer en est un.

Sa harka a pris de l'ampleur, elle compte un polytechnicien et d'autres réussites moins marquées. Elle a subi quelques échecs comme toute société mais quel bilan exceptionnel.

Merci mon général pour votre œuvre.

RESPECTER LES HARKIS

Article extrait du Secours de France

Ecrire l'Histoire, vouloir concilier aujourd'hui les mémoires françaises et algériennes, penser le « vivre ensemble », tenter le rapprochement, certes, vaste programme, mais comment aussi RESPECTER LES HARKIS, le courage et la dignité de leur choix, la vérité ?

Durant ce dernier mois d'octobre, toute une série de manifestations, débats, expositions ou projections de films viennent d'être proposés par l'association « Harkis-Droits de l'Homme », les ligues de l'Enseignement et celle des Droits de l'Homme. Les organisateurs entendent « briser des tabous et les idées reçues, et renouveler pour la première fois en France une Histoire estimée encore méconnue » !

Venant d'organisations à priori hostiles jusqu'à une date récente à la cause harkie et qui feignent d'ignorer l'engagement de nombreuses associations, dont le Secours de France à leurs côtés depuis 46 ans, cette démarche pose question.

Je sais bien qu'aujourd'hui, les témoins du combat des harkis disparaissent. L'heure passe aux historiens. Mais pour avoir été quatre ans durant auprès des combattants français musulmans, et pour accompagner toujours aujourd'hui les harkis et leurs famille, j'entends justement parler encore au nom des témoins. Pour bien connaître les hommes, disait Montesquieu, il faut se placer au milieu d'eux. L'Histoire ne s'écrit pas seulement par l'interprétation, fût-elle attentive, des seuls documents d'archives.

Lorsque le 9 janvier 1958, Hadj Kacimi Mohamed, Recteur de la mosquée d'El Beïod (Géryville), homme de modération et de grande sagesse, est assassiné le jour du marché, Mohamed, notable de Sidi Slimane, décide aussitôt l'engagement des siens et rejoint un poste militaire. C'est sa protestation. Ses multiples enfants – il a eu trois épouses – s'enrôlent chez les Tirailleurs, les Spahis ou, pour les plus âgés, chez les Moghaznis et les Harkis du poste voisin.

Force de la nature, Brahim, lui, avait été enlevé par le FLN . au cours d'un combat malheureux de la katiba qui le retien, il parvient à s'enfuir et rejoint sa famille. Mais bientôt, il est enlevé à nouveau et condamné désormais à mort. Il doit creuser sa tombe. Entre deux coups de pioche, il saute sur son geôlier et parvient à saisir son poignard. On devine la suite. Il s'enfuit à cheval, rejoint un poste militaire et demande un fusil.

Merzeg s'entend, lui, interdire d'aller toucher sa pension militaire. Il proteste et rejoint les moghaznis du poste voisin. Désormais, il escorte les convois et se rend régulièrement à la sous-préfecture chez sont trésorier-payeur. Pour le faire lâcher prise, le FLN enlève sa jeune sœur. Merzeg la retrouve bientôt égorgée à moins de deux kilomètres de sa tente. Ses deux derniers frères viennent aussitôt s'engager à la harka.

On pourrait continuer... Ces destins sont assez significatifs. Qui a écrit : le sang innocent crie vengeance !

Non, les historiens des Ligues ont tort lorsqu'ils disent et qu'ils écrivent que les harkis ont été pour la plupart engagés malgré eux par l'Armée française. Ce n'est pas la réalité. On ne peut refuser aux harkis le courage et la dignité de leur choix. Peuple de paysans, gens ordinaires, il y avait naturellement chez eux ce penchant pour le Bien qui servait de critère. Leur moralité naturelle s'exprimait spontanément. Sans être opposés à l'évolution politique de l'Algérie, ils refusaient la société de terreur qui se mettait en place.

Inaugurant le 24 septembre 2006 une stèle en hommage aux harkis, Bertrand Delanoë, maire de Paris, ne déclarait-il pas : « les harkis ont été des exemples de confiance et de fidélité. Nous devons les remercier pour l'exemple qu'ils nous ont donné. Nous devons les respecter, nous devons les aimer ! ». Les droits de l'homme ne concernent pas le seul engagement des combattants de l'indépendance, les droits de l'homme sont universels. Respecter les harkis, c'est reconnaître leur choix, le rejet de l'oppression terroriste, de « la férocité imbécile », le mot est de Jean Lacouture, peu suspect de sympathie pour la cause de l'Algérie française.

Aussi l'exposition itinérante réalisée à partir du livre « les harkis dans la colonisation et ses suites » et présentée au Sénat appelle au moins une observation. La présentation du combat des harkis, insistant en particulier sur la défiance du commandement, et sans doute imaginée à partir de notes de mises en garde, ne correspond pas du tout à la réalité de la vie des harkas. Les harkis de garde, par exemple, n'étaient pas doublés par des sentinelles européennes. Le caractère dominant des relations internes dans une harka était la confiance. En raison de la nature des effectifs qui ne permettait pas qu'il en soit autrement, et parce qu'au Maghreb, pays de fierté, la défiance dans l'exercice du commandement serait la pire des maladresses (se rappeler que par ailleurs les unités régulières comptaient fréquemment une proportion importante de français musulmans). L'écriture de l'Histoire exige une bonne connaissance des réalités humaines. Des visites guidées sous la direction de la Ligue de l'Enseignement étant proposées aux scolaires, les contre-vérités risquent de faire leur chemin, ce qui est déplorable.

Il ne m'a pas été possible d'aborder tous les points qui ont été développés dans les différentes rencontres de cette manifestation. J'ai essentiellement choisi d'examiner la manière dont était considéré l'engagement des harkis durant la guerre, car je pense que l'importance donnée au choix qu'ils ont fait est intimement liée à la considération qu'on entend leur porter. Les responsables de cette exposition n'attendant aucune évolution de la part de l'Algérie, mais souhaitant tracer un autre chemin pour mieux vivre ensemble, donner une autre lecture de l'Histoire, on peut se demander si ce rapprochement ne cherchera pas à se réaliser au dépens de ceux qui se sont engagés aux côtés de l'armée française, au dépens des harkis, de leur dignité, et des droits de l'homme en ce qui les concerne.

Les harkis et leurs enfants sont toujours très sensibles aux marques de considération dont ils sont l'objet. Les blessures morales consécutives à l'abandon de 1962 restent en quelque sorte comme un traumatisme identitaire. Mais hormis quelques détresses profondes et discrètes, connues des seuls responsables associatifs, la situation matérielle des harkis eux-mêmes s'est réellement améliorée. Il n'en est pas encore de même pour leurs enfants, dont le taux de chômage est encore supérieur au taux national. Sur ce point, le Président de la République a pris l'engagement de mettre en place un plan d'emploi particulier dont le dispositif fonctionnera début 2009. Un groupe spécialisé du Haut Conseil des Rapatriés suit l'évolution de cette question. (1)

Permettez-moi enfin de profiter de cet article relatif au problème toujours sensible de la mémoire concernant les harkis et aux difficultés du « vivre ensemble » avec l'émigration algérienne en France, pour remercier le Secours de France pour l'aide efficace et fraternelle qui a été apportée cette année à plusieurs familles fortement endettées et dont je suis les situations sans toujours pouvoir réagir. Ces gestes ont été profondément appréciés, et je vous en remercie chaleureusement.

(1) *C'est une des préoccupations et une mission nouvelle du Secours de France : financer la formation de jeunes de la 3^{ème} génération pour les préparer à intégrer l'entreprise.*

Général François MEYER



Le colonel Bourdila nous conte quelques histoires du 3/5 « dans leur jus » et il y en aura d'autres

Souvenirs - Souvenirs Le 3/5 "CTAR" et ses Melons

Or, ceci se passait en 1953 .

Roger Rombi était " le Chef ". René Brognon le secondait.

Les autres ... suivaient.

La haut... il y avait "La Base". JULES (Morlat) ... la commandait.

Petit Jules (Montagné Urbain) l'assistait.

Juste en dessous ... il y avait "l'Escadre". Jacques Fabry ... la régentait.

Nous autres, du futur "Comtat Venaissin", nous étions une demi douzaine de Melons-Chefs, préposés à l'encadrement et à la Transformation sur Avions à Réaction (CTAR) de Melons-Stagiaires, donc à leur instruction. Pourquoi Melons ? Parce que c'est Bon ! Parce que Cavaillon c'est pas loin, que nous étions là pour faire mûrir... des melons-pilotes et surtout parce que c'était notre indicatif en vol : Melon 15, 16, 17 pour les chefs, 20, 21, 22... pour les sous-chefs. Melon 50 pour Jules, autorité supérieure, mais extérieure. Et la suite, bien sur, les stagiaires..., généraux, colonels... Lts, sergents ou réservistes actifs, (y avait de tout) se retrouvaient dans les indicatifs 25/30 et 40.

Les stagiaires actifs, normaux, devaient faire 10/15 heures de vol en 3 semaines, sur Vampire Mk1 (30' d'autonomie) et Mk5, avec ou sans bidons, mais sans siège éjectable.

Des souvenirs ? Ils se ramassent à la pelle, et les regrets aussi ! (c'était le bon temps...)

Il y eut le jour où... Noëtinger largua ses bidons sur le parking (pleins, les bidons of course).

Il y eut celui où... Nous avons reçu nos premiers stagiaires "made in Canada".

Les pôvres ! Ils étaient les meilleurs, frais émoulus du T-Bird/T33, avec de belles ailes en chiffon brodé sur leurs poitrines. Tous prêts pour leur lâcher-Mono. Un peu émus peut-être. Mais le temps était beau. Nous les briefâmes, toute une semaine, comme à l'accoutumé, testâmes comme il se faisait, rebriefâmes une dernière fois.

Puis les graisseurs les breslèrent, bien sûr sous l'oeil attentif d'un CP du Cadre, et voguent les galères. On les balançait vers les zazurs à intervalles réguliers, toutes les cinq minutes. Roger, le Boss en personne, était monté à la Tour pour les tenir en l'air de la voix et du geste. Pensez donc comme il savait bien faire, même Jules, que, quelques semaines avant, "Il avait su le poser sans histoire" (c'est René qui cause).

Bref, on avait l'habitude. Mise en route, roulage, décollage, du 1er, du second, du 3, du 4, du 5, pas de pb, ça baignait. L'homme des ops (c'était moi, je me rappelle bien) pointait les départs et s'apprêtait à noter les retours. 30' étaient passées, le 6 roulait au sol.

Le 1er revenant, over-shoota = trop long "remettez les gaz" hurlait le chef ... rien n'y fit ... ou plutôt il le fit... (le M--lon !), juste de quoi sortir en bout de bande et casser la bagnole. D'émotion le 6, qui ouissait la radio et qui se trouvait dernier roulant au sol, s'écarta du taxi-way. Or, à l'époque, le taxi-way en béton dominait bien le sol, (boue et cailloux) de quelques 30 à 40 cm, et se trouvait donc en surplomb. Exit la roulette de nez, et de deux ! La tension monta d'un cran, juste le temps qu'il fallut pour que le 3 sorte de piste, à droite ou à gauche, je ne m'en souviens plus. Aucune importance, du reste, le 4 était, dans l'instant, (disons 4'35") venu faire pendant de l'autre coté de la bande, presque en face de la tour.

A l'époque toujours, nous habitions une Fillod. Vous savez une baraque en tôles, chaude en été, froide l'hiver, mais bien sympa quand même, c'était "chez nous". Un "ami", du 2/5, passa son museau par la fenêtre ouverte "Alors les Melons... on fait carnaval ! 5 Lâchés = 5 casualties ! C'est pour fêter la 5 " "Tu retardes, répliquais-je avec morgue, notre N° 5 s'est posé court, beaucoup trop court, et cela nous porte à un total de 6".

On ne le savait pas encore, mais il n'y avait (heureusement) aucune "casualty", juste du bois cassé et des tôles froissées, en plus made in UK, l'histoire restait donc relativement drôle. Cela dépend pour qui ? La Traction"15/6" d'un Cdt d'Escadre, propriétaire des avions, très furieux, (et vexé) venait de passer, cherchant un responsable ...même si pas coupable, pour passer sa hargne et lui dire son fait. Il arriva à la tour pour y rencontrer un peau rouge non moins furieux (mais plus honteux encore). C'était le moniteur chef (USAF) des A-26 Invaders (les B-26 d'alors, c'étaient les "Marauders"), qui assurait la transfo des french bombers en partance pour l'Asie. Le malheureux avait voulu doubler le piège du n° 6, immobilisé en bord de taxi-way, "Y a pas la place" lui avait-on dit. "Never mind, I've flown 3300 hrs with my baby". Il était passé en force, sur la droite, et son demi-train droit s'était enfoncé dans la boue... jusqu'à l'amortisseur. Il était donc venu; à pieds, jusqu'à à la tour pour demander de l'aide... C'est alors que la jeep du Cne Deuil, (à moins que ce ne fut celle de Cimetière, car il était lui aussi dans le coin) cassant ses freins, vint s'encastrier dans la porte, au pied de l'escalier. "Bof", conclut Roger, fataliste et réaliste, "C'est la Saint-Barthélemy! On arrête et on rentre ! «... » "What means St Beurtelami"? " avait demandé le trop curieux Yankee. "Oh, You Know", avait essayé d'expliquer le chef, qui speakait fluently, "That was a tremendous day when the french catholics and the protestants had established a contest and... " **I AM Methodist !** avait coupé (fort irrévérencieusement) l'américain.

Triste journée, peut-être, mais on avait bien rigolé. Les "canadiens", d'ordre très supérieur, furent TOUS renvoyés à Avord pour reprise en main. L'escadre avait interdit le «lacher» des huit suivants. On s'était demandé pourquoi. Et le 3/5 reprit son rythme immuable de machine bien rodée.

Il y eut aussi le vol de Melon 40. Un attardé que nous avions gardé pour tenter de le rendre plus mur. Histoire de l'occuper je lui avais concocté une mission, hors progression, de navigation à l'estime, sans utilisation radio, à 20 000 pieds. Oh, quelque chose de simple, (fallait quand même pas que je me paume) : Orange, Chalon sur Saône, Clermont et retour. Ciel bleu au sud de Mondragon (yavait 25/30 knts de Mistral) et 8/8 de stratus au nord et sur tout le trajet, bref idéal pour une mission de complément. L'oiseau avait magnifiquement plotté sa nav. Moi je l'avais briefé en lui expliquant l'attéro vent de travers à Orange: Vous écoutez bien le bla-bla de la Tour, vous reprenez la force du vent, vous divisez par deux...

Vous saurez faire ? Oui, mon Lieutenant! m'avait-il assuré d'une voix mâle et fière. Rassuré, j'avais ajouté: Cette demie valeur, vous l'ajouterez à la valeur de votre vitesse d'approche habituelle et la conserverez jusqu'au passage des balises. OK ? ... OK ! m'avait-il répondu, et on était partis. Pas de pb, comme dans le livre. Une mer de nuage somptueuse. Seul accident sur notre droite, un bout de trapèze rocheux, réduit au strict minimum identifiait sans erreur possible le Mont Blanc, et ses 4807 mètres, comme plus haut sommet des Alpes. "Melon 40, où sommes nous ?" avais-je demandé sur notre fréquence de travail, jusque là silencieuse. "Je m'estime travers Lyon. Je ne vous demande pas une estimation, je vous demande OU on est ? Et Comment voulez-vous que je le sache, puis que je ne vois pas le sol ?" osa répondre l'effronté. "Et le gonio du Mont-Blanc y vous dit rien ? Mais je n'ai pas le droit d'interroger les gonios. Ah, Si, celui-là vous y avez droit. Ah bon...! dit-il songeur, ajoutant aussitôt: Ok, on passe sur 116,1. Sitôt dit sitôt fait, et dans la foulée: "Mont-Blanc gonio, Mont-Blanc gonio, ici Melon 40 qui transmet pour fixe... Lundi, mardi...etc. Vert leader" y répond pas! me confia-t-il très ennuyé. Retour sur "C" (notre fréquence de travail) ordonnais-je, après que quelques ouah,ouah, rien moins que sardoniques, aient salué notre fuite hors fréquence publique.

Le reste du vol fut sans histoire jusqu'au retour à Orange. Le vent avait plutôt forcé, mais rien d'inhabituel. 33 noeuds, 20° sur la droite, avait cependant précisé la tour. Comme il y avait quelques rouleaux à l'entrée de bande, je crus bon de répéter "Ok vert deux, rappelez vous, plus 15 noeuds et passez les balises avè (d'accord je suis du sud-ouest) de la turbine. Il n'y eut pas de réponse, mais, alors que je dégageais, la tour me rappela " Ok leader, vous envoyez le FAR ? Pourquoi faire ? Pour rapatrier vert 2 !... Lequel était sagement rangé sur le bord de la piste en face de la tour.

Explication ? il avait compris ... "passez les balises et coupez la turbine !" Ce qu'il fit, scrupuleusement! Car il avait senti que je n'étais pas satisfait et qu'il "ne voulait pas me contrarier davantage"! Mais alors si vous aviez compris " Passez les balises et Sautez" ? Ah Non! je ne suis pas si sot, je vous aurai fait répéter! m'assura-t-il (mais je me demande encore).

Une autre fois, c'était au début de l'été, il faisait beau et chaud **il y eut l'accident du "Violent"**. Je vous ai déjà parlé des réservistes actifs. Gens aux états de services remarquables, pilotes de chasse exceptionnels, fort encombrants, car ils ne venaient voler que les samedis et les dimanches. Mais on leur pardonnait tout car ils étaient fanas au delà de tous critères et mieux qu'extraordinairement sympathiques et gentils. Je ne les citerai pas tous, car c'est bien loin tout ça et que beaucoup sont feu. Parmi eux il y en avait un que les autres ne connaissaient que sous son surnom de "violent". C'était un alsacien doté d'un accent à couper au hachoir. Chaque fois qu'il y avait week-end et quel que soit le temps, il rejoignait Dijon en voiture depuis Strasbourg, où il était garagiste. Il empruntait un des P47, affecté aux réservistes et descendait à Orange pour y faire les deux tours de vampire auxquels il avait droit. C'est ainsi qu'un jour, en panne radio, par un beau soir d'hiver, il avait percé à l'estime sur Clermont, avec tous les Puys accrochés. Le violent est naze, avait dit la foule. Oui, mais il a du cul! avait ajouté un de ses pairs, qui le connaissait bien. Le dimanche soir il refaisait le périple inverse. Des mordus, vous dis-je, pour quoi on les aimait.

Ce matin là le "Violent" entra dans la salle d'ops en affirmant "ça y est les mecs, je sais comment il faut crasher votre bécane" "Fassès pass couillou" (répondit un qui le connaissait aussi). Si, Si je sais! affirma-t-il en partant voler sur un des quatre Mk1, qui nous restaient et que le chef ne confiait qu'à des gens de confiance. Il, (le chef), prétendait que c'était un avion d'accro parfait, malgré son absence d'autonomie (30') et sa non-alimentation-dos. Donc mission accro, 15 000 pieds, verticale Durance = melon 28 alias "le violent".

Dix-huit minutes plus tard, nous discussions en salle d'ops lorsque le biniou grésilla: Ici Caritat (de fait c'était le Cne Vuillemain qui causait. Un contrôleur à qui nous accordions tous une respectueuse reconnaissance car il était capable de vous "fixer" à 100 m près dans sa zone d'action) votre melon 28 est en vrille dos, réacteur éteint ! Dizy de sauter hurla Rombi ! J'y ai déjà dit ... il dit qu'y veut pas, qu'il va rétablir et crasher! Dizy de sauter réitéra le Boss. C'est un Ordre ! Y s'en fout..De toutes les façons... Ca y est ! Contact radio perdu du côté de Mallemort... J'alerte la Sater. Qui c'est ce fou ? demanda le chef, reprenant son calme. C'est G..!, Le Violent! Ya plus K prendre les voitures et aller sur place, ramasser les morceaux.

Muni de cette autorisation en forme d'ordre, je m'en fus donc vers la Durance au volant de ma puissante Aronde. Chef Ops, conscient de mes responsabilités, j'avais extrait "La 2500" de son placard. Au passage, j'avais aussi récupéré ma tendre moitié qui m'attendait au "Bon coin" ** en compagnie des quelques réservistes qui avaient fini leurs tours de vol. Ayant conté le drame, annulé le repas, pris un sandwich, je m'en fus donc. Deux des lascars avaient demandé à me suivre. J'avais deux places, normal qu'ils puissent venir.... mais qu'ils rigolent en supputant l'âge de la châtelaine, supposée chargée de consoler le "Violent", ça je ne pus le supporter et dis mon indignation au "Plombier". Il éclata de ce rire gras, qui le caractérise encore. Je tiens le pari, dit-il, présentement le Violent raconte ses campagnes à une donzelle, boit à ta santé et se prépare au repos du guerrier. Tu as tort de rigoler, insistais-je, le coin de Mallemort est vraiment mal pavé, surtout pour récupérer une vrille dos. Le reste du trajet jusqu'à la gendarmerie de Mallemort se fit dans un silence lourd.

*** le Bon coin était tenu par la famille Tourniaire. C'était le restaurant favori de la 5 pendant des années. Vous comprenez pourquoi Claude Touniaire est fana de Chasse*

A la gendarmerie on ne savait rien déclara un planton ensiesté, pas d'avion de chasse crashé dans le coin... On nous aurait prévenu, il n'y a même pas d'avis de recherche. Si la chose vous intéresse il y a un planeur qui a atterri vers midi (une heure avant quoi). A coté du château de Castellane. CQFD, triompha le "Plombier". En route pour Castellane et son castel, lequel dominait, un peu, la vallée mais, surtout, une petite pelouse en forme de pré mal tondu, de quelques 4 à 500 mètres de coté. Au nord d'icelle, des peupliers survolés par des câbles haute tension. A l'est des ronces et des talus. A l'ouest une rangée de mûriers, axée nord sud. A dix mètres de la borne sud, presque au pied d'un perron descendant du Château... vous avez déjà deviné... un Vampire MK1, mollement avachi sur son plan droit. Ah! j'allais oublier, pourtant je le revois encore, à l'ombre fraîche des mûriers, trois jeunes et ravissantes femmes entouraient un individu, vêtu de l'une de ces combinaisons cachou, un peu dépenaillée dont nous étions porteurs en ces temps héroïques. Le "Violent", c'était bien lui, reposait, la tête calée sur une cuisse veloutée. Possible que là je poétise un peu, ce qui est sûr, c'est qu'il tenait un verre de pastis, tout embué, à la main et qu'il eut préféré nous voir un peu plus tard.

Mais le devoir reprenant ses droits, le reste de la shtrass étant arrivé (avec d'autres lascars des réserves actives), je me mis en devoir de démarrer l'enquête. Les mignonnes débordées étaient allées chercher des verres en quantité ad-hoc pour rincer l'assemblée. Déjà le Violent attaquait Rombi, avant même que celui-ci ait pu ouvrir la bouche : "C'est ta faute ! Tu m'avais dit que pour un vrai tonneau lent, il fallait pousser sur le manche dès que l'on passait sur le dos. J'ai poussé... ce salaud s'est foutu en vrille! En plus il a éteint ! Normal en vrille dos a confirmé Roger (pour essayer de reprendre la parole). Mais l'autre poursuivait : pendant ce temps il y a l'autre crétin de Caritat, qu'arrêtait pas de me dire des trucs. Alors j'ai coupé la radio pour retrouver mon calme. J'ai rétabli facile et cherché un champ. Foutu pays... y a rien que ce petit pré minable. Alors j'ai sauté la Durance et je me suis glissé sous les câbles. Encore heureux que je les ai vus au dernier moment, sont même pas balisés. J'avais baissé le siège et serré mes bretelles, posé mes pieds sur le tableau de bord, comme je vous avais dit ce matin et touché en début de diagonale.

Heureusement que j'ai pu craber un peu, sinon je serai venu me payer les mûriers. Ca vaut bien un "well done" Non ? Essoufflé par sa tirade, fier de lui (honnêtement y avait de quoi!), il se tut pour contempler, et son oeuvre, et la scène. Reprenant les rênes du "Cadre" et l'avantage, je le mouchais cependant d'un docte " Erreur Mossieu ! Vous eussiez du larguer votre verrière ! " Pour le coup, il explosa, littéralement, et je compris pourquoi il était le "Violent". M'empoignant par le ceinture, il me traîna jusqu'à l'épave. La Férrrière , la féférière, il bégayait d'indignation, Rekarte, l'accent avait repris ses droits, rekarte, j'ai bien voulu la larker ta férière, juste en passant sous la ligne, et rekarte ce qui est arrivé. C'est de la m... vos MK1 ! ... Non, c'était simplement du contre-plaqué, peut-être un peu vétuste, (la poignée de largage consistait en une sorte de manette actionnant un câble de frein de vélo) et il avait simplement arraché la commande et son socle, le tout pendait au bout du câble. Que vouliez vous que je rajoute ? Je donnais acte, mais, histoire de continuer à occuper le débat, ouvris la 2500 pour débiter le rapport. Interrogatoire du pilote Cf. § 3.11 Nom, âge, nb d'heures, etc..., ça l'avait calmé, il sentait bien que l'on ne plaisantait plus. Nombre de crash antérieurs ? Attends, attends ... Oui c'est le Vinteuzième! Puis, devant ma stupéfaction, (avouez que vous auriez sursauté aussi) il ajouta Si, c'est le Vinteuzième! Oh mais Attention ! Il y en a dix-sept, c'était pour faits de guerre. (Je le jure, c'est vrai). Dix sept fois, pendant la guerre il était allé au tapis, et ça l'avait rendu célèbre.

Un sacré gus ce Grisanti ! C'était son nom. Simple, gentil et tout... tout juste un peu violent !

Il est mort, voici quelques dix ans, c'est pour ça que je dis son nom. C'est un souvenir à garder.

Le reste de cette histoire, totalement véridique, je l'atteste et j'insiste, ne mérite pas le récit, sauf peut-être le dépôt du gendarme, réquisitionné in fine, pour venir garder le "planeur militaire" en attendant l'enlèvement routier par la quarante pieds de rigueur.

D'autres histoires de ce 3/5 là, j'en aurais des pages à raconter : comment nous fîmes confisquer les plus beaux insignes de la chasse, oubliés dans un tiroir du SHAA. Le Corsaire d'Alger, cher à notre chef, né dans le nord (de l'Afrique), le Miaôu chimérique, avec ses émeraudes et ses rubis, et pour finir, leur assemblage en bateau-lavoir, porteur des clés papales, (Avignon, bien sur, sur la route de Cavailon).

Mais je crois que je vous ai promis des histoires à Jules.

Je vous ai déjà parlé de son lâcher. (c'était une autre fois ...mais je l'ai paumée) Tout made Rombi. Et Jules lui en vouait reconnaissance.

Faut dire qu'à son âge, il avait bien quarante-cinq ans au moins, (exactement 51 d'après l'annuaire!... un vieillard... pour nous qui en avons 30) c'était une belle preuve de maîtrise de soi. Voler sur avion à réaction... c'était nouveau, top-moderne, et donc dangereux. Cdt la Base, il avait jugé de son devoir de le faire et il l'avait fait. Chapeau ! Mieux, il persistait et volait régulièrement. Petit Jules annonçait la réquisition au biniou et quarante cinq minutes après Jules apparaissait. Il allait saluer le chef, signait les ordres, les formes et disparaissait pendant 55' (plus roulage au sol). Nous savions qu'il faisait un triangle autour des 15/20.000 pieds (en respectant les quadrantaux, mais pas toujours les routes)... toujours le même triangle.

Or ce jour là, quand il revint au terrain, il y avait un souk de "short pétrole". Allez savoir avec les melons, ou avec le 2/5 (jamais de pb avec le 1/5!). D'habitude Melon 50 avait priorité, mais ce jour là, c'était un nouveau, qui régulait la tour et son circuit. "Melon 50, ici la tour, bien reçu votre message," fut-il répondu à sa demande d'entrée dans le circuit, mais il fut aussi ajouté "Melon 50, combien de gallons ?" "Cinq, imbécile! rétorqua Jules, qui pensa utile de justifier cette insulte en précisant "Je suis le Colonel !" Il était encore indigné en arrivant aux Ops. Oh je sais bien, que vous allez me dire que cette histoire, qui a fait le tour de France, vous la connaissez; elle a été largement confisquée depuis, mais je peux vous confirmer que cela s'est passé à Orange-Caritat, au 3/5, et Julius regnante.

L'autre histoire, la dernière pour aujourd'hui, (la prochaine sera pour Limb*) prit sa source au mess. A l'époque, nous avions un mess mixte, officiers et sous-officiers. Il y avait une entrée réservée aux chefs et aux pilotes d'avion à réaction, lesquels avaient un menu spécial. Cela se situait du côté du cinéma actuel. Ce jour là un jeune sergent-pilote, pressé d'aller rejoindre son avion, bouscula Jules dans le sas d'entrée. Celui-ci, à son ordinaire, portait LE blouson vert de l'époque, et un calot. Il alpagua le rapide et lui demanda "Alors on salut plus ?" Sans réponse, il exigea " donnez moi votre carte d'identité", puis confisqua l'objet. Rentré à son bureau, il interpella petit Jules : "convoquez moi ce zèbre et filez lui quatre pains". Petit Jules investiga, trouva que le délinquant appartenait au 3/5, et appela Rombi, pour signifier la peine et clore le débat.

Oui, mais voilà. Roger Rombi, capitaine de son état, et Cdt d'un escadron dont les sujets, fussent-ils de passage, étaient tous ses enfants ne pouvait accepter que l'on touche un seul cheveu d'iceux. Il bondit au PC et demanda audience. Bien en cour, because les vampires, il fut introduit sur le champ.

Il attaqua d'entrée: "Mon Colonel, si je peux me permettre, comment étiez vous sapé au moment de la collision ? A mon ordinaire, grogna Jules, calot, blouson PN. Donc pas de galons, enchaîna Rombi. Mon Colonel, j'en appelle à votre justice. Ce jeune pilote vient d'arriver sur la Base et ne peut pas vous connaître, il n'est donc pas coupable. Rendu nerveux par son futur lâcher, il courrait pour arriver à l'heure, vous ne pouvez pas lui en vouloir, il faut lui pardonner et blanchir la sanction..... S'il vous plaît, Mon Colonel...! C'étaient trois mots de trop. Jules releva la tête, réfléchit, regarda Rombi et trancha: "De toutes les façons, avec la tronche que j'ai, je ne pouvais être, pour lui, que colonel, ou adjudant-chef. Dans les deux cas, il devait me saluer.... Il aura ses quatre perles !" Rombi resta sans voix. La chose est suffisamment rare pour être mentionnée. Il se recouvrit, salua, pivota réglementairement et sortit. Petit Jules, qui avait tout entendu, en rigole encore.

** Limlberger Pilote de la 5 qui s'est tué en AFN. Il était célèbre pour les coups pendables qu'il faisait avec son compère de Tonge*

Pour récits certifiés conformes, JAB Le new-yatol à Neauphle



QUELQUES DATES A RETENIR

**Le samedi 20 juin en fin d'après-midi,
Assemblée générale de notre association**

**Le mercredi 24 juin dans l'après-midi,
Portes ouvertes à Caritat pour les 70 ans de la Base aérienne 115.**

Les courriers correspondants à ces deux manifestations vous seront adressés dès que possible.