

A Orléansville avec le PA de la 9^e DI

Souvenirs et anecdotes de Pierre Bernier



L'auteur aux commandes d'un Piper en août 1958.

1- En opération dans l'Ouarsenis

Flody m'a déclaré "bon pour les opérations". On pourrait se demander comment il a pu prendre cette décision puisque je n'ai fait qu'un seul vol avec lui et qu'en outre cela n'a pas été très brillant. En fait, je crois qu'il doit interroger les observateurs. Cela lui permet d'apprécier le niveau de confiance qu'ils me font. N'oublions pas qu'à chaque vol, ils me confient leur vie. C'est sans doute la synthèse de ces diverses opinions qui lui a fait prendre sa décision.

Cette première opération a lieu à l'est de l'Ouarsenis. De nouveau, cette expérience va se dérouler dans une région montagneuse.

Il faut environ une demi-heure de vol pour atteindre le secteur où nous devons arriver à 9 heures. Je pars avec Bébé Rose et cela me rassure un peu parce qu'il est des plus expérimentés et comme beaucoup de personnes m'ont parlé de ces "opérations" en disant toutes sortes de choses, j'avoue que j'ai un peu d'appréhension.

En arrivant sur la zone, je peux voir qu'il y a quatre T6 en protection de l'équipage que nous venons relever. C'est celui de Nounours et Bernard. Ils tournent dans ce secteur depuis plus de trois heures. Je me place derrière eux et je les suis pour faire le "tour du propriétaire". Pendant toute cette visite Bébé Rose dialogue avec Bernard dans le but d'instruire sa carte d'état major avec les informations qu'il reçoit de l'autre observateur. On peut entendre : En "Lima Yankee 40", tu as des "Amarantes"; en "Lima Xray 35" tu as des "Popeyes" et ainsi de suite. On l'a compris, à la radio tout est codé et on ne dit pas, nos parachutistes sont à tel endroit.

En principe, les ennemis qui certainement entendent nos conversations, ne sont donc pas en mesure d'instruire leur carte. La visite se termine presque toujours par la localisation réelle ou estimée des fellaghas. Pour cela Nounours me demande de le suivre et ensemble nous faisons un passage. Il me conseille de passer plein pot et de dégager en même temps que lui, parce qu'une heure plutôt il s'est fait "allumer" par des tirs provenant de cet endroit.

A la fin de ce tour il nous dit :

— Bon on rentre à la maison, salut et à vous de jouer !

— Salut, à bientôt !

C'est ainsi que mon observateur a désormais sur les genoux, un véritable plan de bataille. Il connaît la position des différentes troupes qui sont sur le terrain et avec une planchette en bois toute simple, sur laquelle est posée une carte bien renseignée, Bébé Rose prend maintenant un des rôles les plus importants de l'opération. Il est à lui seul, un PC volant.

Nous commençons par dire bonjour à nos anges gardiens, puis Bébé Rose contacte les troupes au sol. A ce

sujet, précisons que la réponse provient d'un poste radio à haute fréquence qu'un malheureux soldat porte sur ses épaules. Ce splendide appareil à lampes du type "SCR 300" est très lourd, puisqu'il accuse quelque chose comme 30 kilogrammes sur la bascule. Si l'on ajoute que pour parfaire son équipement ce pauvre soldat doit en plus trimbaler son fusil, sa gourde et tous les autres équipements des militaires en campagne. On comprend pourquoi je le plains.

Bref, Bébé Rose prend contact avec les différents acteurs avant que débute notre quête. Je me méfie de la zone où j'ai suivi Nounours et je la survole sans trop m'y attarder. Je commence à présent à voler tout autour d'une façon concentrique. Bébé Rose observe principalement vers l'arrière de l'avion pour voir s'il n'y a pas de mouvement au sol après notre passage. Pour ma part je scrute bien devant moi, je suis très tendu et prêt à dégager immédiatement en cas de besoin. Par moments, mon équipier pose la main sur mon épaule du côté où il lui semble avoir vu quelque chose bouger. A l'instant même je vire de bord pour repasser au-dessus du point suspecté. Ces contacts font partie d'un code et c'est selon la pression exercée par la main que l'observateur traduit l'urgence du changement de cap souhaité. Souvent, tout excité d'avoir trouvé quelque chose, certains observateurs vont jusqu'à tirer très fort sur l'épaule du pilote. Ce geste implique déjà à l'avion l'amorce d'un virage sur l'aile du côté désiré et cela se traduit souvent par une sorte de renversement. Ce genre de manoeuvre a toutefois pour avantage de repositionner presque immédiatement l'avion au-dessus du point à observer et il n'y a donc pas de perte de temps en longs bavardages explicatifs.



Un T-6 en mission d'appui dans l'Ouarsenis (photo Daniel Hartmann).

Voilà donc ce qu'est une "PRO-OPS" ou Protection d'Opération, me dis-je. Ce sont des heures de vol à tourner en rond au ras de la cime des arbres pour chercher et si possible trouver des fellaghas.

Je continue à scruter devant moi en me méfiant bien entendu de la zone dite "à surveiller", mais rien, il n'y a strictement rien dans le secteur. Soudain, apercevant sans doute quelque chose Bébé Rose me tire sur l'épaule droite, j'effectue aussitôt un virage de 180 degrés de ce côté et je ne vois rien devant moi. Mon équipier qui a en permanence continué de fixer l'endroit me dit :

— Il y a bien des felouzes dans le coin On balise au milieu du bosquet qui est en forme de triangle.

— OK, on y va, dis-je.

Le balisage consiste à larguer un pot fumigène rouge. On utilise ensuite sa fumée comme repère pour guider les avions de chasse qui vont faire du "strafing". Oui, on emploie le mot strafing, parce qu'on ne dit plus marmiter. Pour en revenir à notre fumigène, il se largue de la même façon qu'un sac de courrier, mais à la différence qu'il faut se présenter à grande vitesse, car c'est notre deuxième passage au-dessus de l'objectif et c'est en général à ce moment précis qu'on se fait allumer. On ne doit donc pas s'éterniser au-dessus des tireurs éventuels.

Le balisage terminé, les avions de chasse commencent aussitôt leur ronde de mitraillage en passant chacun leur tour en piqué. Ils décrivent de grands cercles pour se replacer en position de tir. Quant à moi je décris de plus petits cercles en tournant du côté opposé. Le but est de pouvoir me trouver juste derrière chaque

chasseur au moment de l'impact du "strafing". C'est ce qui nous permet de corriger leur tir avec des messages brefs qui sont du style : "plus à gauche 10 mètres" ou "plus court 20 mètres". J'apprendrai un jour avec Lafère que lorsqu'il s'agit de bombes, il vaut mieux passer un peu plus loin, parce qu'une fois nous avons été un peu "secoué" par le souffle à l'explosion.

A la fin de ce ballet aérien, chacun reprend sa place qui de protection, qui d'observation pour aller vérifier le résultat.

Ensuite ce sont les troupes au sol qui commencent leur progression vers ce petit bois en forme de triangle. Il est par conséquent indispensable d'assurer leur sécurité et de découvrir les fellaghas qui pourraient encore s'y trouver.

Mais cela fait déjà plus de trois heures que nous sommes en l'air et c'est maintenant à notre tour de devenir les guides de notre relève en les invitant à faire le tour du propriétaire, avant de mettre le cap sur la base.



La base d'Orléansville (photo Daniel Hartmann).

Je ne sais pas comment on se pose sur les autres bases aériennes d'Algérie, mais à Orléansville on se présente à l'entrée de piste pour faire le "brake". Ce mode d'atterrissage utilisé par les avions de chasse de la RAF pendant la dernière guerre mondiale, avait pour but de montrer le train d'atterrissage à la tour de contrôle. Elle pouvait ainsi vérifier s'il était correctement sorti. La manœuvre consiste donc à se présenter dans l'axe de la piste à l'altitude de 300 pieds. On annonce alors au contrôleur qu'on se trouve à 30 secondes de l'entrée de la piste. Puis dès qu'on est à la verticale de celle-ci, il suffit de couper les gaz pour entamer un virage de 360 degrés en glissade en annonçant au contrôleur qu'on se trouve en dernier virage, train et volets sortis pour qu'il puisse vérifier. Après vérification, il autorise l'avion à se poser en lui disant par exemple : "à vous pour l'atterrissage, rappelez piste claire", autrement dit quand celui-ci aura dégagé la piste. Cette procédure a le grand avantage d'être très rapide et d'écourter le vol des pilotes qui souvent rentrent fatigués de leur mission. C'est pour cela que nous l'avons tous adoptée sur cette base.

Comme cela m'arrive en retour de mission c'est assez tard que je vais déjeuner au mess, mais il n'y a jamais eu de problème, on est toujours très bien reçu. Il faut d'ailleurs reconnaître que nous sommes assez bien dorlotés par tout le personnel de la base et j'en profite pour les en remercier.

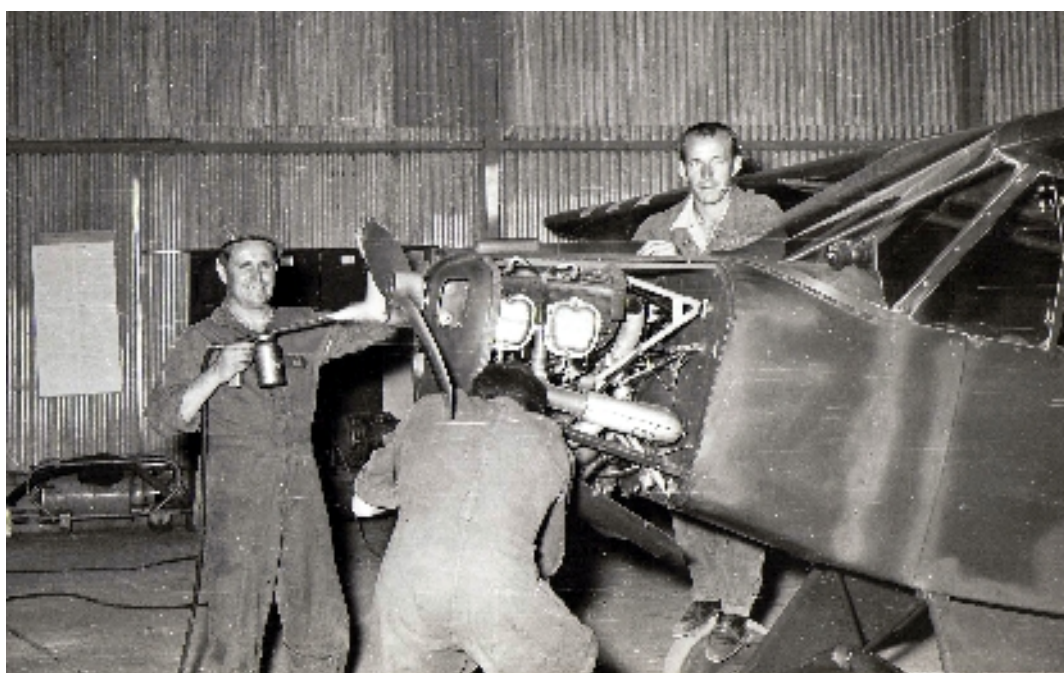
Après le déjeuner je vais rendre visite aux hommes de la tour de contrôle. Il y a deux titulaires. L'un est né en Guadeloupe et son principal souci, c'est la bonne humeur. C'est un homme de corpulence athlétique avec une légère ressemblance avec Harry Bellafonte. Il a du chanteur le goût du rythme et il orchestre ainsi les atterrissages des avions. Lorsque nous contactons la tour de contrôle, nous savons dès les premiers mots de la réponse si c'est lui qui est en poste, car nous sommes accueillis par une voix particulière et ensuite par des mots qui détendent un peu quand nous rentrons d'une mission de combat. Pardon, il ne faut pas dire "combat" parce qu'à l'époque ce mot n'était pas approprié puisqu'il n'y avait pas de guerre en Algérie. En effet, tous les soldats qui avaient été envoyés là-bas étaient partis pour faire ce qu'on leur avait dit être de la

"pacification". Les soldats ne s'y trompaient d'ailleurs pas puisqu'ils disaient en parlant de cette idée purement politique qu'il ne fallait "pas s'y fier" !

Mais revenons à nos opérateurs de la tour de contrôle, car nous en connaissons un et nous allons connaître l'autre qui est beaucoup plus âgé. Il a l'expérience d'un homme qui approche de la retraite. Il a connu des avions comme les Bloch 152 et Dewoitine 520 qui étaient d'excellents avions de chasse français d'avant la guerre 39-45; époque où les galonnés des états majors ne croyaient pas aux chars et encore moins à l'utilité de l'aviation et de la maîtrise du ciel. Ils ne croyaient que dans la cavalerie ! C'est pour cela qu'on aurait entendu dire que bon nombre de "Dewoitine" serait resté en caisses au début de la guerre.

J'aime écouter ces anciens qui détiennent tous une part de la vérité et en plus, ils ont toujours des anecdotes à raconter. Alors en cette époque où la télévision n'en est qu'à ses premiers balbutiements, on écoute encore les conteurs avec qui on passe de mémorables veillées.

Continuant à jouer les touristes, je vais rendre visite au jeune qui est responsable de la station de radiogoniométrie. C'est un jeune appelé qui est tout seul dans son local isolé situé en bout de piste. Il me parle de la monotonie de ses journées. Il me dit que c'est essentiellement dû au désœuvrement. J'avais déjà eu l'occasion de le contacter plusieurs fois pour m'entraîner à la navigation goniométrique. Il me dit que cela lui faisait plaisir quand je l'appelais, parce que pour lui aussi c'était un entraînement intéressant. Sans vouloir donner un cours de navigation aérienne de l'époque, on dira que la station a deux fonctions distinctes. La première est celle d'une balise qui émet des "bip...bip...bip" en langage morse, sur une fréquence donnée et tous azimuts. L'avion qui veut savoir dans quelle direction se trouve Orléansville par rapport à sa position, règle son poste M.F. sur cette fréquence. Il suffit ensuite que le pilote fasse tourner avec une petite manivelle l'antenne de réception en forme de O que l'on appelle antenne cadre et à un moment, il n'entendra plus le "bip...bip...bip". C'est ce que l'on appelle l'extinction. Il lui suffit alors de lire sur le cercle gradué en degré, attendant à la manivelle pour connaître l'angle que fait la route de son avion avec celle qui mène à la station. On peut s'amuser à faire cet exercice avec un simple poste radio, en le tournant pour se rendre compte que la réception est moins bonne à une certaine orientation. Bref, mais cela n'occupe pas notre jeune appelé qui s'ennuie dans sa station de radiogoniométrie. La deuxième fonction est donc celle qui lui donne de l'occupation. Elle consiste à inverser les rôles, c'est à dire que c'est l'avion qui devient émetteur et la station qui sur la même fréquence, cherche l'avion. A ce sujet, nous avons presque tous vu des films de la dernière guerre où l'on voit des véhicules de la Gestapo équipés d'une antenne circulaire chercher à localiser des résistants qui émettent des messages radio en langage morse. Et bien, c'est ce que fait notre jeune homme, pour me retrouver dans le ciel. Seulement je n'envoie pas de message, je parle et je peux même décliner des vers, pendant qu'au sol il cherche l'extinction de ma voix. Dès qu'il l'obtient, il regarde sur quelle ligne de cap je me trouve et il me le dit pour que je calcule ma route. Donc pour l'occuper autant que pour m'entraîner, nous dialoguons souvent, ce qui me permet de m'initier au vol sans visibilité en simulant des percées de nuage lorsque je rentre de mission.



Les mécanos dans leurs oeuvres (photo François d'Arnaudy).

Cette station n'est pas très loin du hangar de nos mécaniciens et en passant devant, le chef me dit :

— Ce soir couscous !

J'ai toutefois le temps d'aller en ville avec celui qui m'a si gentiment prêté un électrophone, parce que je viens d'avoir ma première paye. Oh, pardon ! Je dois dire solde. Elle est assez correcte puisque c'est celle d'un maréchal des logis qui a dépassé la durée légale du service militaire. J'ajoute qu'elle est majorée d'une prime de "maintien de l'ordre" et de la "solde à l'air". Bref, j'ai des sous et nous allons en ville pour que j'achète un électrophone. Une fois rendus, nous entrons dans un magasin où mon mécanicien est déjà client. La boutique n'a rien à envier à ses sœurs parisiennes, on y trouve plusieurs marques à des prix très raisonnables. Quant au rayon des disques, il est très bien approvisionné et je vous l'ai déjà dit, j'aime le jazz, alors je crois que je vais devenir un fidèle client de ce magasin.

Les achats sous le bras nous faisons quelques pas dans cette rue principale bordée d'arbres. Puis on s'en serait douté, nous allons dans ce lieu agréable où l'on offre la kemia avec l'anisette. L'ambiance y est fort sympathique et les seules joutes qui s'y déroulent sont les boutades que peuvent se lancer des soldats d'armes différentes. Mais l'heure du couscous nous dit qu'il faut rentrer à la base.

Le chef mécanicien pied-noir a parfaitement orchestré la préparation de cette cuisine bien de chez lui. Il ne manque rien pas même les brochettes et les merguez, ainsi que suffisamment de bouteilles de vin rosé Sidi Brahim de l'époque, c'est à dire gouleyant à souhait. Je profite du repas pour leur demander s'ils savent ce que veut dire "Convoyage Bel Ab" qui est inscrit sur le tableau des vols en face de mon nom. Cela est pourtant simple et j'aurais dû comprendre que demain matin je vais convoier un avion au bout du rouleau jusqu'à Sidi Bel Abbès, et je reviendrai avec un autre presque neuf. En fait je dois me rendre au "grand garage". Il faut donc que je me couche de bonne heure afin d'être en vol à 7 heures du matin.



2 – Une mission de liaison

Ce matin je dois effectuer ce que nous appelons militairement une "mission de liaison", autrement dit je dois faire le taxi ! Je n'en ai pas parlé jusqu'à présent car généralement, ces missions sont sans intérêt ! Sauf ...

Le tableau des vols indique décollage 9h30 et retour 17h00. Ces éléments sont précis et j'en prends bonne note. Je dois emmener le Commandant Copeau dans un coin perdu entre l'Ouarsenis et Tiaret. Il s'agit d'une région de hauts plateaux.

L'avion est fin prêt. Je n'attends plus que mon passager qui est ponctuel car il vient juste de descendre de voiture. Il parle actuellement à son chauffeur pour probablement lui confirmer le rendez-vous qu'il a prévu pour son retour. Il répond ensuite au salut de son subordonné avant de se diriger vers les avions.

— Fichtre ! me souffle le mécanicien en apercevant ce "m'as-tu-vu".

— Qu'est-ce que c'est que ça !

C'est la seule réponse que je peux faire à la vue de cet officier en tenue toute blanche portant gants blancs et cravache à la main. Il se tient tellement raide qu'avec son képi, il dépasse tout le monde d'une tête.

Ne souhaitant pas me trouver dans la situation d'avoir à saluer ce personnage, je mets vite mon casque et je

m'installe aux commandes de l'appareil. Lorsqu'il arrive, souffrant sans doute d'un manque de quelque chose et ne voulant pas être en reste, il me donne quand même un ordre :

— Allons-y !

Le problème que rencontre peut-être pour la première fois ce Commandant est qu'il se trouve en présence d'un militaire un peu trop décontracté. Celui-ci ne montre pas la subordination qu'il exige habituellement des hommes qui sont sous ses ordres.

Maintenant que je suis prêt, j'observe discrètement mon passager pendant que le mécanicien l'aide à passer les bretelles de son harnais. Pendant ce temps je contacte la tour de contrôle et je commence à dialoguer pour obtenir les consignes.

Voulant aller au devant des éventuels souhaits de mon passager qui a montré quelques signes d'intérêts pour ce que SON pilote a pu dire, le mécanicien lui branche une paire d'écouteurs qu'il accroche à portée de main. Je le vois alors enlever son képi qu'il pose sur ses genoux afin d'ajuster les écouteurs sur ses oreilles. Puis il tente de remettre son couvre-chef, mais il n'a pas, on s'en doute, la taille requise pour englober la tête et les écouteurs. Il le repose donc sur ses genoux et contre toute attente il replace les écouteurs au crochet avant de se recoiffer. A ma grande surprise, il reprend les écouteurs qu'il place par-dessus son képi; mais décidément dans l'aviation on ne fait rien pour le port de l'uniforme réglementaire, car de cette façon ce n'est également pas possible. Alors il décide de rendre ce matériel au mécanicien. Je remarque que pendant toutes ces manipulations, à aucun moment le Commandant ne s'est dessaisi de ses gants blancs, ni de sa cravache ! On aura beaucoup de mal à le croire et pourtant cette histoire vous est fidèlement racontée.

On vole déjà depuis près d'une heure, on a passé l'Ouarsenis et les postes isolés qui l'entourent. Je pense à tous ces gars qui doivent me regarder passer sans que je puisse leur larguer un petit sac de courrier. De toute façon ce n'est certainement pas avec un passager comme j'ai aujourd'hui que je me serais risqué au moindre largage. Cela eût été trop dangereux et je suis donc passé à environ mille mètres au-dessus d'eux pour ne pas leur laisser de regrets.

J'approche maintenant des hauts plateaux où se trouve le point de rendez-vous. J'établis le contact radio et bientôt je fais un passage sur cette piste en terre rouge. Elle est très longue et cela est préférable pour les décollages par forte chaleur à cette altitude. Elle paraît en bon état et je me présente pour l'atterrissage, l'avion descend lentement et le contact avec le sol se fait en douceur. Je roule sur la piste puis je me dirige jusqu'à l'endroit où se trouve le véhicule des hommes qui vont garder mon avion une partie de la journée.

Arrivé à leur proximité, j'arrête le moteur, puis j'ouvre la portière et je saute à terre.

— Voulez-vous bien m'aider à enlever ce bazar, m'ordonne le Commandant qui n'arrive pas à se libérer de son harnais.

— Voilà, regardez il suffit de tourner la boucle comme ceci.

— Bon, ça va ! dit-il avant d'ajouter :

— Je vous retrouve ici à 17h00

— Mon Commandant ma mission précise 17h00 à Orléansville où j'ai sans doute d'autres missions qui m'attendent et il faut compter une heure pour y aller. Alors je dois décoller d'ici à 16h00 au plus tard !

— Bon on verra !

Et sans se soucier de SON pilote, il monte dans un command car qui démarre aussitôt. Il m'abandonne sur place avec une poignée de soldats et leur véhicule blindé. Cela s'est fait très vite, tandis que je vérifiais mon appareil et c'est tout penaud que je demande aux soldats :

— Et moi, qu'est-ce que je fais maintenant ?

— On ne sait pas. Nous sommes seulement chargés de garder l'avion, c'est tout.

— Vous ne savez pas si un véhicule doit venir me chercher ?

— Non, on ne sait pas, mais si vous voulez on va demander par radio.

La radio "ne passe pas" et ces soldats ne savent pas grand-chose, si ce n'est qu'ils vont être relevés dans une heure. Ils sont arrivés sur le site bien avant mon atterrissage, car ils avaient reçu l'ordre de passer la piste à la poêle à frire pour s'assurer qu'elle n'était pas minée.

Sur le coup de midi la relève attendue arrive, mais c'est seulement pour les soldats qui vont pouvoir rejoindre leur campement et aller déjeuner. A nouveau je demande si quelque chose a été prévu à mon égard et j'apprends qu'aucun véhicule ne doit venir me chercher et qu'aucun déjeuner, ni même de boisson, n'ont été prévus pour moi. Par contre, on me dit et cela me rassure pour lui, que le Commandant est venu pour participer à un méchoui organisé par le pacha du coin.

Je me félicite alors d'avoir toujours un Thermos avec une boisson fraîche dans mon avion.

Durant l'après-midi j'ai tout le temps de voir cette piste en terre rouge située sur un haut-plateau au milieu de nulle part. Tout est plat à des kilomètres à la ronde, il n'y a pas le plus petit arbre, ni même un bâtiment pour nous abriter du soleil. La chaleur est telle, que les soldats m'ont rejoint sous une aile de l'avion qui nous

donne un peu d'ombre. Nous trouvons tous que le temps est très long et quand ma montre indique 16h00, je leur dis :

— C'est l'heure, je pars !

— Mais le Commandant ?

— Il n'avait qu'à être à l'heure. Ma mission est de rentrer à Orléansville à 17h00, alors je dois partir maintenant !

— Mais le Commandant, répètent-ils.

— Tant pis pour lui, vous lui direz simplement que je suis parti à l'heure prévue !

Je prends place aux commandes, puis je démarre le moteur. Aussitôt l'hélice envoie un panache de poussière rouge qui s'élève à l'arrière de l'avion. Je fais un signe au revoir aux soldats et je commence à rouler en direction de l'entrée de piste. Dès que je l'atteins, je mets mon avion dans l'axe, puis je mets plein gaz.

J'ai déjà pris de la vitesse quand j'aperçois deux véhicules dont un se dirige à vive allure vers la piste dans le but de m'interdire de décoller. Je peste contre ces farfelus qui ne se rendent pas compte du danger qu'ils me font courir. Je coupe les gaz et j'appuie très fort sur les freins pour arrêter mon avion sans le faire capoter. Lorsque j'y parviens, je vois le Commandant qui descend de voiture et je l'entends dire :

— Que faisiez-vous ?

— Je retournais à ma base.

— Mais je l'ai bien vu et sur quel ordre, je vous prie ?

— Sur le mien ! Mon ordre de mission me demande d'être à Orléansville à 17h00 et comme je suis le commandant de bord de cet avion, j'ai décidé qu'il était l'heure de décoller !

— Bon ! On réglerait cela plus tard, en attendant mettez "ÇA" dans le coffre !

Il faut à présent que je précise que "ÇA" n'est autre qu'un mouton vivant !

— Mon avion n'a pas de coffre où je peux mettre "ÇA" !

— Il faut pourtant vous débrouiller car c'est le pacha qui a tenu à m'accompagner qui me l'a offert. Je ne peux donc pas partir sans son mouton. Par conséquent il est hors de question que je le laisse sur place !

— Alors il n'y a qu'une seule solution, c'est que vous le preniez sur vos genoux.



Un Piper L-21 du peloton d'Orléansville (photo François d'Arnaudy).

Le Commandant Copeau a donc une décision cornélienne à prendre. Elle oscille entre contrarier le pacha ou prendre le risque de salir sa belle tenue blanche. On s'en doute, c'est la seconde solution qu'il choisit, sinon l'histoire ne mériterait pas d'être racontée.

Je veille au harnachement de mon passager et ensuite les soldats lui posent une vieille veste de treillis sur les genoux pour protéger la belle tenue blanche du suint que pourrait y laisser l'ovine à qui ils ont ligoté les pattes. L'embarquement de l'animal n'est pas affaire facile, mais je pense qu'il laissera un souvenir comique aux soldats qui y assistent.

Je n'ai pas de temps à perdre et cette opération terminée, je fais un salut aux soldats avant de démarrer le

moteur. Compte tenu du chargement, de l'altitude et de la température de l'air, il faut beaucoup plus de longueur de piste que de coutume pour qu'enfin mon appareil consente à décoller.

Je vole depuis environ une demi-heure. J'aperçois l'Ouarsenis et son sommet à 1985 mètres et comme à l'aller, le Commandant n'a pas dit mot. Ce manque de conversation de sa part ne me dérange pas, bien au contraire, car je ne souhaite pas l'entendre me dire qu'il a bien déjeuné et qu'il a bu frais à l'ombre des palmiers. Il ne s'est même pas trouvé embarrassé quand je lui ai dit que le repas de SON pilote n'avait pas été prévu dans SON organisation. C'est ce sans gêne plus que l'absence de repas qui m'irrite. D'ailleurs depuis quelques minutes l'heure des repréailles a sonné; j'ai commencé la mayonnaise, dont voici la recette :

- Vous choisissez une montagne qui sera votre alibi et dans mon cas c'est l'Ouarsenis.
- Vous donnez un ou deux coups de manche et de palonnier pour simuler une perturbation indépendante de votre volonté.
- Ensuite vous décrivez des cercles irréguliers avec le manche à balai, jusqu'à obtention d'un résultat.

Dans le cas qui nous intéresse c'est le mouton qui régurgite une partie de ce qu'il a dans la panse. Il n'y a eu aucun bruit, mais j'en suis averti par l'odeur et j'ai même le culot d'incriminer la montagne qui rend ce vol si difficile.

On peut se faire une idée de l'état de ce qui à l'origine était une belle tenue blanche car la protection posée par les soldats s'est avérée insuffisante. Le bel uniforme est maculé d'horribles tâches verdâtres et le Commandant n'est pas content et il me le fait savoir. D'abord, SON pilote voulait partir sans l'attendre, puis il a refusé de mettre le mouton dans le coffre et enfin il n'a pas évité les "trous d'air". Voilà trois bonnes raisons pour faire un rapport. C'est la menace qu'il me lance en guise de salutations de départ.

— Vous allez avoir affaire à moi. Considérez que vous êtes aux arrêts de rigueur !

Bien qu'ayant rigolé, les mécaniciens rouspètent parce qu'il faut nettoyer l'avion. On ne sera pas étonné si j'ajoute que le récit de cette aventure ne demanda que peu de temps pour faire le tour de la base.

Mais l'histoire n'est pas complètement terminée, car dès le lendemain, le hasard va entraver les souhaits du Commandant en ce qui concerne mes arrêts de rigueur.

Il se trouve qu'en me promenant en ville je rencontre Delmas, le chef des parachutistes. Il a bien évidemment lui aussi, entendu parlé de mon aventure dont il me demande des précisions. Ensuite, ne voulant pas attendre son véhicule, il me demande s'il peut rentrer avec moi à la base. Bien entendu, j'accepte. Il ajoute que je lui rendrais service si nous passions chez le général Gracieux afin d'y prendre quelque chose.

— C'est sur notre route, me précise t-il.

En arrivant il me présente à son grand patron qui est lui aussi parachutiste. Mais cet homme est également le chef d'état major de toute la région; autrement dit, c'est mon grand patron à moi aussi.

— Je connaissais votre nom, me dit-il.

Puis il ajoute :

— Demain vous allez avoir du boulot !

— Je ne crois pas que je vais pouvoir voler, mon général car je risque d'être aux arrêts !

— Expliquez-vous !

Et je lui raconte brièvement l'histoire du Commandant Copeau en oubliant, bien involontairement je crois, la recette de la mayonnaise.

— Bon on verra cela, dit-il en accompagnant ses paroles d'un signe de main qui en dit long sur son opinion.

— Il m'a dit qu'il faisait un rapport.

— Il nous casse les pieds votre Commandant ! Demain vous volez, compris ?

— Compris, mon général !

Puis on l'entend maugréer: "On n'a déjà pas assez de pilotes, ce n'est pas pour qu'ils fassent le taxi à balader des touristes, ni pour les voir rester au sol pendant que mes paras crapahutent sans protection !"

— A tout à l'heure, au pot ! dit-il.

Je venais d'avoir une rencontre, organisée par Delmas le chef para qui avait ses entrées chez le général Gracieux. Il n'y a rien d'étonnant à cela, parce que c'est lui qui l'a tout récemment décoré de la légion d'honneur ; c'était à l'occasion du 14 Juillet 1958. Son intervention à mon sujet, était sans doute, sa façon de me remercier du largage de café au petit matin.

Le soir même a lieu le pot de départ du capitaine responsable du PC "Monceau" et cela se passe à la salle PN.

Le breuvage qui a été préparé pour cette occasion est une sorte de "pousse rapière", où il y a du champagne, du cognac et je ne sais plus quoi, mais c'est bon ! Et parce que je suis le plus jeune, on m'assigne au service avec les ustensiles habituels. Je fais plusieurs fois le tour et quand je présente au moins pour la quatrième fois mon pot de chambre au général Gracieux, celui-ci élève le ton en prenant ses interlocuteurs à témoin :

— J'ai comme l'impression que ce jeune veut nous faire boire plus que de raison! Donnez-moi vos ustensiles et allez vous chercher un verre ! m'ordonne-t-il.

A mon retour, il ajoute :

— Tenez buvez déjà un verre, car vous avez beaucoup de retard !

Ensuite un copain vient aimablement relever le général de cette tâche subalterne afin de continuer le service à sa place.

Le pot de départ de l'officier du PC "Monceau", achève ainsi l'histoire du Commandant dont l'anagramme est Copeau.

Texte de Pierre Bernier
extrait de "L'Algérie, ce pays riche"
avec l'aimable autorisation de l'auteur
mise en forme Christian Malcros

