

# Un grand chef

Étienne Copel (54 – Hélicoptère)



Insigne de la 12<sup>e</sup> escadre de chasse.



Insigne de la Défense aérienne

Quand vous aurez lu ce témoignage, vous comprendrez que ce titre se passe de tout commentaire !

SHD Air



Le commandant Bret à Cambrai au 1/12.

« Sous-lieutenant Copel au tableau ». 1957 : le briefing météo vient de s'achever à la "douze", le commandant d'escadre, un certain commandant Bret (41-Dagnaux) semble prendre plaisir à terroriser ses pilotes et je n'en mène pas large. « Copel, vous êtes en début d'après-midi à la verticale de Cambrai avec 450 kg restants. Vous débutez votre percée et le terrain passe "rouge", Creil est jaune, comme Metz et Toul, Strasbourg est vert, Colmar est bleu. Où allez-vous ? ». Je sais que le chef

ne va pas me laisser longtemps pour calculer, mais je connais par cœur ses règles mnémotechniques : un kilo par kilomètre à 35 000 pieds, deux kilos à 20 000 et trois à basse altitude et puis il faut tant pour une percée GCA, tant pour une remise des gaz, tant pour... Alors, je fais mes petits calculs et je réponds fièrement « Je vais à Creil, mon commandant, et il me restera 120 kilos au moment de toucher les roues. »

« Copel, vous êtes nul ! » ; je suis pourtant sûr de mes calculs et 120 kilos au toucher des roues, c'est beaucoup plus que ce qui nous reste souvent, tant nous avons l'habitude de nous poser avec la "dix minutes de vol" allumée. « Oui, Copel vous êtes nul. Si vous aviez écouté la météo, vous auriez compris que cet après-midi Creil risque de passer "rouge". Si le terrain ferme au moment où vous terminez votre percée, ou bien si vous ratez votre GCA, vous avez perdu. Il ne vous reste qu'à vous éjecter... si vous ne faites pas de bêtises complémentaires. Alors Copel, où allez-vous ? » Recalculs et j'annonce un peu moins fièrement, mais toujours sûr de moi « Je vais à Strasbourg, mon commandant, et j'aurai 80 kilos à l'atterrissage ». « Copel vous êtes toujours aussi nul, Strasbourg peut très bien passer jaune pendant votre percée et vous n'aurez pas assez de pétrole pour faire un GCA. Alors soit vous vous éjectez, soit vous aggravez votre cas en cherchant à vous poser malgré tout et en percutant la planète. Il n'y a qu'une seule bonne solution : vous allez à Colmar. En débutant une percée économique, tout réduit, à la verticale de Metz, vous n'aurez que cinquante kilos à l'atterrissage, mais vous serez sûr de vous poser tranquillement. » Imparable !

Oui, Bret nous terrorisait, mais sous son règne le nombre de morts a chuté brutalement. Avec toutes ses règles simples, son bon sens et sa volonté de suivre personnellement l'instruction de ses pilotes, il est clair qu'il a sauvé nombre de vies. Et puis, s'il nous terrorisait sur la base, il

savait aussi nous montrer toute sa chaleur humaine lorsqu'il nous recevait chez lui. Merci Nelly ! Vous êtes totalement indissociable du "Mano" que nous avons tant admiré, tant aimé.

Les années passent. Bret revient commander la base de Cambrai. Je ne suis pas là pour en témoigner directement, mais le bruit court que les Bret continuent à recevoir merveilleusement... et qu'ils sont obligés de vendre des meubles pour y arriver. La condition militaire n'avait pas encore été revalorisée !

Les années passent encore. Le général Bret commande la Défense aérienne et, à la sortie de l'École de Guerre, je suis affecté à son état-major. *A priori*, j'en suis ravi car j'aime bien respecter mes chefs. Petit problème : je succède comme sous-chef Ops à Pascal de Chassey, excellent pilote, remarquable connaisseur du monde des contrôleurs, et je vois mal comment réussir à faire au moins aussi bien que lui. Alors, au bout de quelques mois, je me mets à réfléchir à une réorganisation de la DA et je ponds un papier que le colonel Mahlberg, chef d'état-major, me suggère de soumettre directement au grand chef. J'arrive donc dans le bureau du général, je lui montre mon papier, il le lit tranquillement me regarde par en dessous et me dit : « Cela ne me paraît pas con ». Cette entrée en matière ne me tranquillise pas pour autant car, au ton, je sens qu'il va y avoir un "mais". Effectivement, Bret ajoute : « Oui cela tient la route mais, dites moi donc, qu'est-ce qui ne va pas dans le système actuel ? ». « Eh bien, mon général, ce n'est pas que cela n'aille pas, mais... » Bret me coupe alors : « Écoutez-moi bien, Copel. Quand quelque chose va à peu près foutez-lui la paix. Occupez-vous de ce qui ne va pas. » Il avait pleinement raison et, toute ma vie, je me suis efforcé de suivre non pas ce conseil mais cet ordre. Il m'est d'ailleurs arrivé de penser que d'autres auraient bien fait de suivre l'enseignement du général Bret !

Ne pas bouleverser sans raison majeure est une chose, rester passif face à des insuffisances sérieuses en est une autre. Et pour ce qui est de râler quand il le fallait, Bret était sans pareil. L'exemple du FI en est une preuve parmi bien d'autres. Quand le FI est arrivé en unité, Bret commandait la DA. Volant toujours en conditions opérationnelles, il eut vite fait de voir que ce bel avion souffrait de deux handicaps majeurs en combat : il virait mal et il tirait mal. Alors, au lieu de se contenter de faire le mieux possible avec l'avion qu'on lui avait confié, il a commencé à faire le siège du BPM et du chef d'état-major pour obtenir des modifications sérieuses et, en quelques mois, il réussit à obtenir l'adjonction d'une sécurité permettant de sortir les volets en combat et une transformation de la conduite de tir.

Est-ce à cause de ses râlantés que le général Bret n'a pas été chef d'état-major de l'Armée de l'air ? Je ne sais. En revanche, je puis affirmer qu'il était un chef. Un grand. ■

1- La douzième escadre de chasse stationnée à Cambrai

2- Quatre couleurs météo : Rouge = interdiction d'atterrir ; Jaune = finale aux instruments obligatoire ; Vert = percée aux instruments obligatoire ; Bleu = atterrissage à vue autorisé

3- La « dix minutes » est la lampe indiquant qu'il ne reste plus de pétrole que pour dix minutes de vol

