

Une journée ordinaire

Christian Guéguen (53-Brunschwig)

Notre camarade nous apporte son témoignage sur le déroulement d'une journée ordinaire au sein d'un escadron de chasse il y a plus de 50 ans.

À la suite des événements déclenchés en Algérie et en métropole par les manifestations du 13 mai 1958, le président de la République, René Coty, prend, le 29 mai, la décision de s'adresser au "plus illustre des Français" pour proposer de lui transférer le pouvoir exécutif. Le transfert a lieu le 1^{er} juin; le général de Gaulle est nommé président du Conseil. En Algérie les événements sont suivis par toute la population dans une espérance fiévreuse. À la surprise générale une grande partie des musulmans s'est ralliée aux comités de salut public qui fleurissent çà et là, avec le même enthousiasme que les pieds-noirs. Je suis alors affecté à l'escadron 1/6 Oranie, dans l'escadrille "Le Gaulois" et, comme tout le personnel de la 6^e escadre de chasse d'Oran La Senia, je suis de très près l'évolution de la situation. Certains parmi nous s'imaginent, avec quelque naïveté, que la rébellion va s'éteindre d'elle-même, progressivement.

Le 2 juin le commandement de l'escadre est averti d'avoir à mettre en place, le lendemain à Boufarik, un dispositif d'une vingtaine de Mistral, d'abord pour effectuer un défilé aérien en forme de Croix de Lorraine au-dessus d'Alger, ensuite pour faire une escorte d'honneur à l'avion qui va amener, le 4 juin, le général de Gaulle à Maison Blanche. Nous nous mettons en place le 3 et, le 4, l'escadre défile, en début de matinée, dans la formation prévue. L'excitation est à son comble.

Jeune sous-chef de patrouille, je fais également partie du dispositif de huit avions qui doit escorter la Caravelle du Général en fin de matinée. Nous redécollons en deux patrouilles simples, équipés de bidons sup-



Mistral en formation.

plémentaires pour ne pas nous trouver à court de pétrole. Le leader, commandant d'escadron, rassemble les deux patrouilles et nous grimpons, en formation de manœuvre, vers la Caravelle présidentielle qui se trouve alors, selon les informations données par le contrôle radar, au-dessus de la Méditerranée, à 15 minutes d'Alger au niveau 300. Quelques minutes plus tard le leader annonce l'appareil en vue et fait manœuvrer son dispositif pour mettre en place une patrouille de quatre Mistral, en échelon refusé, de part et d'autre de la Caravelle, à 30 mètres de distance. Je suis le quatrième à droite. La vitesse est d'environ 300 kts et le leader nous ordonne de resserrer la formation dans les patrouilles.

Une approche délicate...

Mise en descente sous le contrôle du radar de Maison Blanche. Il n'y a pas le moindre nuage dans le ciel et la tenue de patrouille ne pose aucun problème. Le dispositif descend ainsi à une vitesse de 250 kts environ et le pilote de la Caravelle demande à l'approche l'autorisation de faire un

passage sur Alger, dans cette formation. Autorisation accordée. Nous survolons la ville. J' imagine l'enthousiasme de la foule devant ce spectacle. Je suis moi-même fier comme Artaban d'en être un acteur.

La Caravelle se dirige vers le circuit de piste de Maison Blanche en réduisant sa vitesse, 200 kts, 150 kts. Bon, nous allons arrêter notre escorte, je suppose. À ce moment, le pilote de la Caravelle demande à notre leader s'il est possible de maintenir le dispositif en place pendant la finale de l'appareil présidentiel. À la demande du leader le pilote précise la vitesse en courte finale : 90 kts. Après une certaine hésitation le leader accepte. Oula ! Oula ! À 110 kts les avions de ma patrouille commencent à bouger un peu et j'imagine que, de l'autre côté de la Caravelle, il en est de même. Je distingue en dessous le sol qui défile rapidement et se rapproche. Les yeux fixés sur le Mistral du numéro 3 qui est à ma gauche, je ne peux plus regarder mes instruments et surveiller la vitesse. Je me mets à bouconner, je sens l'avion partir à droite, je vais décrocher, je décroche. Je rends la main



et m'écarte à droite en reprenant un peu de vitesse : ouf ! l'avion m'obéit. Je redresse le plus délicatement possible, en arrondissant à une hauteur au-dessus du sol que j'estime à environ 200 pieds et je reprends de la vitesse en ligne droite. J'aperçois alors un avion de la patrouille de gauche tout seul ; il doit s'agir du numéro 4 qui a sans doute décroché comme moi et, devant nous, le reste du dispositif en remise des gaz. Je me rends compte alors que je suis en sueur et que j'ai la tremblote. C'est passé vraiment très près. Quel jeu de c..!

La radio crache des ordres de façon venimeuse, sans doute à mon intention et à celle de l'autre numéro 4. Je m'en fiche, cause toujours : j'ai failli me planter. Je parviens à rassembler sur ma patrouille et, au *break*, je suis en place. Atterrissage sans histoire. Dans la salle d'ops le capitaine commandant l'escadron, convoque les deux numéros 4, le sergent A... et moi et nous passe un savon de première. Impossible de nous défendre alors que nous avons failli nous crasher tous les deux. Bouillant de rage, j'essaye de lui répondre lorsque la porte s'ouvre. Entre alors un grand lieutenant-colonel qui s'adresse, méprisant, à notre leader : « *Qui sont les deux charlots qui se sont livrés à ce lamentable spectacle, tout à l'heure, à l'entrée de piste ?* » A... et moi levons le doigt ; je m'appête à me justifier mais je n'en ai pas le temps. Le lieutenant-colonel me coupe la parole, avant même que je la prenne : « *Préparez-moi trois avions sans bidons dans une demi-heure* », ordonne-t-il au capitaine B... « *Je vais apprendre*



F-84 Thunderjet de la Patrouille de France.

à ces jeunes rigolos à faire de la patrouille serrée.» Il tourne les talons et sort sans daigner nous accorder un regard « *Bien mon colonel.* » B... nous informe, hilare, qu'il s'agit du lieutenant-colonel Delachenal, ancien leader de la première Patrouille de France, sur F-84G Thunderjet et, actuellement Inspecteur de la chasse. Nous avons intérêt à être en place.

Suivie d'une séance de voltige

Une demi-heure plus tard, briefing en salle d'ops : « *Mise en route sur mon ordre, roulage, alignement à trois avions, vous à droite, vous à gauche; décollage en patrouille serrée, même formation pendant toute la mission, retour au terrain, break en échelon refusé, atterrissage individuel. Des questions ? Aucune. Parfait.* »

Nous décollons effectivement en patrouille serrée à trois, je suis à droite. Après le décollage, accélération en palier à basse altitude et c'est parti à la verticale de la

piste: boucle, tonneau lent, re-boucle, tonneau barriqué, rétablissement, tout y passe, toujours en patrouille serrée. Nous mettons tous deux un point d'honneur à ne pas bouger par rapport à l'avion leader qui annonce à l'avance chaque figure. Au retour au parking, 20 minutes plus tard, la petite foule des mécanos applaudit discrètement. Au débriefing, le lieutenant-colonel consent à nous questionner :

« *Vous avez compris ce qu'est la patrouille serrée ?*

- *Oui mon colonel.* »

Je suis toujours aussi fier d'avoir eu l'honneur d'effectuer cette séance de voltige, en patrouille serrée sur le lieutenant-colonel Delachenal. Bien des années plus tard je rappellerai au général Delachenal cette séance mémorable: il reconnaîtra alors que le leader de l'escorte avait pris un gros risque en maintenant celle-ci jusqu'à l'entrée de piste. Dont acte.

Mais le mot de la fin sera pour le général: me remémorant les événements qui ont émaillé la journée du 4 juin 1958, je lui ferai observer qu'il n'est pas banal de collectionner en moins de deux heures l'escorte du général de Gaulle, un décrochage à basse altitude qui aurait pu mal se terminer et une séance de voltige comme équipier du leader de la première Patrouille de France. Le général m'écouterà, un sourire amusé aux lèvres et conclura avec son humour habituel :

« *Tout compte fait, ce fut une journée ordinaire, non ?* » ■

Piqûre de rappel n°40

Lucien Robineau (51 - Jeandet)

Charabia et anglomanie

Repéré dans une revue aéronautique :

« *Le volume de personnel et d'appareils doit baisser tendanciellement afin de régénérer le potentiel.* » C'était à propos d'un détachement déployé au loin qu'il devenait utile de laisser souffler un peu afin qu'il se refasse une santé. Mais ce *tendanciellement*, que ne veulent pas connaître les dictionnaires, est bien sibyllin. Veut-on dire progressivement ? ou quelque peu ? ou qu'il va falloir y penser bientôt ?

Dans la même revue : « *Les compagnies déjà en place pourraient être challengées par de nouveaux concurrents. Le joint-venture xxx est aussi sur les rangs.* » Ici, tout le monde peut comprendre. Mais pourquoi ne pas le dire en français ? Un challenge anglais est un défi français. Chez nous, un challenge est une épreuve sportive, où un titre est remis en compétition. Une joint-venture est une entreprise commune.

Casamayor, magistrat, écrivain et aviateur, dénonçait dans *Contact* (1979) que, conséquence de la guerre, « *l'américanisme [fût] en France dans les besoins, dans le langage, dans les mœurs, dans la vie de tous les jours, dans la culture...* ».

Supplément gratuit

Arguer. Notre maître, Robert-le-Grand, écrit : « *arguer se conjugue comme tuer, et le u se prononce : ar-gu-er, ar-gu-ant, etc.* », ce qu'indique aussi l'Académie. Son ancien, Émile Littré, exigeait un tréma sur le e muet et le i qui suivent le radical : j'arguë, nous arguïons. Qui sait encore ce qu'est un tréma ?