

Je suis content d'avoir fait tout ça...

Roland Glavany (40 - Steunou)



Notre camarade, décédé le 16 janvier dernier, a laissé un témoignage enregistré en octobre 1988 au Service historique de l'Armée de l'air par son directeur de l'époque, Hugues Silvestre de Sacy (61 -Moulin). Il ressort de cet enregistrement une certaine modestie du témoin. Preuve en est dans ce premier extrait sur ses combats dans les commandos de choc : il n'y consacre que trois minutes ! Dans un deuxième extrait, il nous parle de sa fin de carrière depuis le Bureau des programmes de matériels jusqu'à son commandement des Écoles de l'Armée de l'air'.

Bio express

20 avril 1922 : naissance à Nantes

1940-1942 : École de l'air (promotion Steunou), breveté pilote sur MS-230

1943-1944 : combat dans les parachutistes du Bataillon de choc

1945-1948 : école de chasse de Meknès puis pilote de reco au GR 1/33 sur P-51

1948-1950 : suit les cours de Sup'Aéro

1950-1955 : EPNER puis Centre d'essais en vol de Brétigny

1955-1959 : pilote d'essai détaché chez Dassault (1^{er} vol Mystère-Delta MD-550 le 25-6-55 puis Mirage III-01 le 17-11-56; 1^{er} Mach 2 européen en palier sur Mirage IIIA-01 le 24/10/58 ; 1^{er} vol sur Mirage IV-01 le 17-6-59)

1959-1960 : officier de liaison air détaché à la 10^e DP (300 missions de combat)

1962 : École de guerre

1965-1969 : Bureau des programmes de matériel (BPM)

1969-1971 : commandant le CEAM

1971-1978 : commandement des écoles de l'Armée de l'air

1978 : quitte le service actif avec le grade de général de corps aérien

1978-1983 : président de l'Ofema (Office français d'exportation des matériels aéronautiques)

16 janvier 2017 : décès à Issy-les-Moulineaux

Dans les commandos de choc

Venant de France, j'arrive à Alger à un moment où les écoles sont absolument comblées et on a voulu m'envoyer en Amérique, c'est-à-dire partir pour quinze mois aux USA alors que nous étions nombreux obsédés par l'idée de se battre, j'ai donc refusé de partir et ai demandé le régiment de parachutistes le plus proche d'Alger. Il y avait un bataillon en formation qui s'appelait le « Bataillon de choc ». J'ai eu la veine d'y être incorporé immédiatement comme sous-lieutenant sous les ordres du commandant Gambiez. J'ai eu cette chance tout à fait extraordinaire, que peu de gars ont eue, d'arriver fin juillet 1943, d'être incorporé comme sous-lieutenant dans une unité paras d'élite et, trois mois et demi après, d'être engagé contre les Allemands en Corse. J'étais le dernier évadé de France du bataillon et me retrouvais aussi vite à me battre contre les Allemands.

Je ne vais pas résumer les opérations de Corse. Le général Gambiez en a fait un bon bouquin. On était engagés par commandos, c'était un combat extraordinaire. Nous étions des chefs de bandes à la tête de quarante garçons volontaires et on était en train de harceler les Allemands sur la côte ouest, c'était formidable. Arriver à tendre des embuscades aux Allemands et à en tuer tant qu'on pouvait, alors qu'ils nous avaient fait suer quelques mois avant. Moi j'ai fait toute cette campagne sans avoir un blessé.

Voilà, pour la campagne de Corse!

Sur l'île d'Elbe, cela a été beaucoup plus sanglant. On a été débarqués en commandos à H-4 ou H-5 pour coiffer toutes les batteries de l'île. Il y a des coups de main qui sont restés célèbres, comme celui de la batterie d'Enfola par exemple. Cela a été très sanglant, on a eu beaucoup de pertes, j'ai été blessé deux fois, puis j'ai terminé à l'hôpital pour un bon mois. Ce n'est pas la peine que je vous raconte les combats de l'île d'Elbe, lisez *Les Grands Commandos de l'île d'Elbe* et vous verrez tout ce que j'y ai fait. J'y ai terminé bien sonné. Après ça, je me suis remis, on a débarqué en France, j'ai été blessé à nouveau à Toulon, j'ai été retapé et j'ai été définitivement blessé à Dijon où j'ai fait six mois d'hôpital avec des blessures assez graves.

Du BPM à sa fin de carrière

Au BPM, c'est un boulot d'état-major, ça a donc un côté emmerdant mais j'avais des collaborateurs épatants parce que j'ai eu avec moi, sous mes ordres comme on dit, le futur général Lerche, qui était responsable de l'électronique, le futur général de Chassey, responsable de la Défense aérienne, commandant à cette époque, et j'ai eu le lieutenant-colonel Saulnier, avec qui on a décidé la fiche programme de l'Alphajet. On avait quand même des collaborateurs assez retailés. Il se trouve que j'ai eu, moi, un futur chef d'état-major de l'Armée de l'air, un futur



inspecteur général de l'Armée de l'air et un futur chef d'état-major des armées, c'est pas mal, non? Ça marchait très bien, il y avait une bonne équipe, une bonne ambiance, on travaillait beaucoup, beaucoup, beaucoup.

Comme chef d'état-major à l'époque, j'ai commencé avec le général Martin; j'étais un peu un poulain du général Martin, c'était mon premier commandant d'escadre, il m'a toujours protégé. Et puis j'ai eu Philippe Maurin; j'ai surtout travaillé avec Philippe Maurin, j'ai dû terminer avec lui sauf erreur. C'était un grand patron. Martin, n'en parlons pas, lui aussi un grand patron. L'Armée de l'air avait de grands patrons, c'est sûr. Là-dessus, vous pensez bien qu'en quatre ans et demi au BPM, il y aurait de quoi écrire un bouquin.

Je me souviens d'une histoire amusante. Philippe Maurin était chef d'état-major de l'Armée de l'air et Fourquet, était-il encore délégué général pour l'armement ou déjà chef d'état-major des armées, ma mémoire me fait défaut. Philippe Maurin était partisan d'un programme ambitieux, qu'on appelait Ragel; cela voulait dire reconnaissance, attaque et guerre électronique lointaine.

Un jour je me trouvais à accompagner mon patron Philippe Maurin chez le général Fourquet et, tout d'un coup, sur ce programme RAGEL, le père Fourquet s'est mis à m'engueuler. Moi, j'ai eu l'air complètement ébahi jusqu'au moment où j'ai compris que Fourquet n'osait pas engueuler Philippe Maurin mais qu'il l'engueulait par mon intermédiaire. Alors là, j'ai failli éclater de rire. C'était fabuleux. Et le programme Ragel, il a sombré, faut bien le dire.

Une autre anecdote est celle du Mirage F1. Comme beaucoup d'autres projets chez Dassault, c'était une aventure privée. Il construisait ça dans son hangar contre le Jaguar dont il ne voulait pas entendre parler, puis, par sa force, sa puissance politique, il a fini par imposer le Mirage F1. Quand Philippe Maurin est arrivé à la tête de l'Armée de l'air, il a dit qu'il fallait arrêter les combats d'arrière garde et prendre le F1 et il m'a demandé de faire une fiche programme. Alors, j'ai téléphoné à mon camarade Cabrières, chez Dassault, et lui ai demandé quelles étaient les performances de son avion. Il m'a dit: « Il fait ça, ça et ça ». Ainsi, pour ma fiche programme c'était simple. Il fallait que l'avion fasse ça, ça et ça! Jamais, dans l'histoire de l'Armée de l'air il n'y a eu une adéquation aussi parfaite entre une fiche programme et un avion. Je vous assure que



Aux commandes d'un P-51 Mustang en 1948.

c'est vrai, c'est indiscutable.

C'est l'époque où, aussi, on cherchait notre voie, c'était une époque de programmes extrêmement difficiles, on était encore dans la mise au point du Mirage IV en unité; le Mirage IV cela avait été une aventure merveilleuse, c'était le plus bel avion qu'avaient fait les industriels français depuis quarante ans, la preuve c'est qu'il vole encore¹. Le premier vol du Mirage IV c'est moi qui l'ai fait en 1959, bientôt trente ans. Trente ans après il sera encore en unité avec l'ASMP, c'est un succès extraordinaire. C'est un avion qui a été soumis à un rude régime dans des missions à basse altitude où les cellules souffrent beaucoup plus que dans les missions à haute altitude. Donc nous étions à la fin de quelque chose d'assez prodigieux. Et puis il y a eu ce programme d'avion à décollage vertical, le Mirage IIIV, le Balzac. Programme qui a complètement foiré, qu'il a fallu annuler. On a cherché d'autres programmes plus ambitieux de façon à assurer une poursuite du Mirage IV. Là, on s'est plantés, on n'a jamais pu déboucher, avec des problèmes de réacteurs. On cherchait des réacteurs très puissants, il y a eu un début de coopération de la Snecma avec Pratt et Whitney qui a complètement foiré. Tout cela pour dire que c'était une époque difficile. C'est une époque où on cherchait notre voie, jalonnée de plusieurs échecs. Il y a eu des échecs considérables. Ce n'est pas moi qui les avais lancés, mais l'avion à décollage

vertical, la flèche variable, cela n'a pas eu de suite, il a fallu abandonner.

Du CEAM au commandement des Écoles

Faites les comptes de ce qu'ont coûté en essais en vol trois prototypes du GV (géométrie variable) et de l'avion à décollage vertical. On arrive à des sommes considérables et c'est vrai qu'il valait mieux que *Le Canard enchaîné* ne mette pas son nez dans cette affaire. On a cherché, cela a coûté très cher jusqu'au moment où on est arrivés, peu à peu, à force de bon sens et de la faiblesse des crédits, au Mirage F1, au Jaguar et au Mirage 2000. C'était la solution qu'il fallait prendre parce que nous ne pouvions pas faire mieux, mais après avoir gaspillé de façon, non pas éhontée mais sans se rendre compte que nous étions allés un peu loin sur le décollage vertical et le GV, il aurait fallu peut-être s'arrêter plus tôt.

Après, c'est le commandement du CEAM à Mont-de-Marsan, un commandement heureux, à part des engueulades avec le général Gauthier, chef d'état-major de l'Armée de l'air. Il ne pouvait pas souffrir les pilotes de reconnaissance, il ne pouvait pas souffrir les pilotes d'essai et il ne pouvait pas souffrir

1- Son autobiographie parue en 2013 a fait l'objet d'une recension dans *Le Piège* n°214, p. 55.

2- Le témoignage date de 1988, le dernier vol du Mirage IV a eu lieu le 23 juin 2005.

La guêpe

Jacques Humblot
(55 - Gouachon-Noireaut)

► le Centre d'expérience aérienne militaire. Moi j'étais un ancien pilote de reconnaissance, pilote d'essai et patron du CEAM, alors j'en ai pris plein la gueule mais on s'en est sorti quand même. Le CEAM n'a pas sombré mais j'ai passé des nuits blanches. Parmi les appareils à expérimenter il y avait le F1, bien sûr, il y avait encore des queues d'expé Transall et il y avait le Jaguar.

Après ça, j'ai fait les écoles. J'ai adoré commander les écoles, c'était mon chant du cygne qui a duré longtemps car j'ai été d'abord en second avec le général Loubet comme patron avant de prendre ce commandement merveilleux. J'ai été passionné par la formation des jeunes. C'est un boulot totalement exaltant, je me suis donné corps et âme à cette affaire. J'ai tout fait, j'ai rédigé des bouquins, j'ai rédigé des cours de Rochefort, j'ai rédigé des cours d'aérodynamique, j'inspectais les écoles tout le temps, c'était formidable. C'est un boulot merveilleux de commander les écoles de l'Armée de l'air. C'est un tout, on doit voir ça globalement; on dirige une équipe. J'avais à Tours une équipe épatante. J'adore travailler en équipe, on marchait main dans la main. En plus j'avais le général Saint-Cricq comme chef d'état-major. J'avais une adoration pour Saint-Cricq bien qu'il fût mon petit poussin, j'adorais Saint-Cricq.

Au moment de mon départ, comme il est de coutume, on m'a fait un cadeau. Ils ont retrouvé un avis de désertion, l'avis de désertion de 1943 qu'avait sorti l'Armée de l'air. Il y avait écrit « *Le sous-lieutenant Glavany* » et immédiatement dessous il y avait « *le caporal-chef Maurice Saint-Cricq* ». C'est chouette, non, d'avoir l'avis de désertion qui avait été envoyé à toutes les gendarmeries? On l'a cette pièce! Elle vient du Service historique de l'Armée de l'air. Maurice Saint-Cricq a été un très grand chef d'état-major de l'Armée de l'air, très grand.

Ainsi se termine ma carrière militaire. Un bilan? Je ne sais pas si cela veut dire grand-chose. Non, cela ne veut rien dire. Je suis content de l'avoir fait, c'est tout, cela est tout à fait évident. J'ai eu la chance d'être mêlé dans ma vie à des grands événements, c'est comme ça: au moins trois, la guerre de 1943 à 1945, les dix ans d'essais en vol à la plus belle époque d'essais en vol de l'histoire de l'aéronautique et puis la guerre d'Algérie, sans compter que j'ai terminé sur le plus beau commandement dont je pouvais rêver. Je suis content d'avoir fait tout ça, c'est sûr. ■

Midi! Maîtresse guêpe¹ commence à tourner.
C'est que tous ses bébés piaillent en son foyer.
Le hors-d'œuvre est servi, ah! quel fameux pâté!
C'est qu'elle en veut sa part et qu'elle doit se hâter.
Elle en coupe une tranche sous les yeux horrifiés

Des convives pétrifiés.

Elle décolle du pâté, ses six pattes encollées,
À sa pleine puissance la voilà envolée.
Prenant son altitude en plusieurs spirales,
Elle calcule son cap et file comme une balle
Vers son repaire caché. Elle laisse enfin manger

Les convives soulagés.

Le vin jette des verres ses éclats de rubis.
Assoiffée comme un Franc revenant d'Arabie
Elle y plonge sa lèvre attirée par ce phare
Puis titube soudain dans le divin nectar.
Des dents d'une fourchette au sol elle est jetée

Par un homme irrité.

Elle n'en croit pas ses yeux, que voit-elle? Un rôti.
Elle appelle ses sœurs: « Mesdames bon appétit,
Y'en a pour tout le monde. » Et les voilà qui pillent
Des cargaisons de viande, volant en escadrilles.
Elles laissent les haricots, la moutarde, les navets

Aux convives éternés.

Enfin voilà la tarte. Banzai, les Japs attaquent!
Une escadre qui pique. Là les convives craquent.
Des couverts ils tentent d'écraser l'ennemi.
Le carnage est bien mince, mais la table à demi
Dévastée dégouline de vineuses rigoles.

Les convives rigolent.

Tout est rentré dans l'ordre et on passe l'éponge
Pour passer le café. Mais alors nul ne songe
Que du sucre est bien là au fond du sucrier.
Nul à part notre guêpe qui sort de son terrier.
Maintenant elle se moque des gestes indolents

Des convives somnolents.

C'est alors que survient sur ces têtes penchées
Un vol de Mirage. À la sieste arrachés
Les convives regardent dans le ciel de l'été,
Le ciel de la Lorraine et de la Franche-Comté,
Ces insectes voraces pointus comme des épées.

Un convive fait un pet²

(1) Souvenir d'un repas de l'été 89 entre Vosges et Haute-Saône en plein air. En plein air de la FATAC.
(2) Inaudible dans le vacarme des jets.

