

Le 3/5 « CTAR » et ses Melons

par le colonel BOURDILA

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 sûr. Les stagiaires, généraux, colonels... lieutenants, sergents ou réservistes actifs, se retrouvaient dans les indicatifs 25/30 et 40.

Les stagiaires actifs, 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/T-33*, avec de belles ailes en chiffon brodé. Tous prêts pour les lâcher-Mono. Un peu émus peut-être. Mais le temps était beau. Nous les briefâmes, toute une semaine, comme à l'accoutumée, testâmes comme il se faisait, rebriefâmes une dernière fois. Puis les graisseurs les breslèrent, bien sûr sous l'œil 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. Las, 30' étaient passées, le 6 roulait au sol. Le 1er revenant, overshoota = trop long (« remettez les gaz » hurlait le chef... rien n'y fit... ou plutôt il le fit... (le M..on !), juste de quoi sortir en bout de bande et casser la bagnole.

D'émotion le 6, qui ouïssait la radio et qui se trouvait dernier roulant au sol, s'écarta du taxiway. Or, à l'époque, le taxiway 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 côté 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 « cheu 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 « 15 » 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 taxiway, « *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 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'encaster dans la porte, au pied de l'escalier. « *Bo* », 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 lâcher 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 mûr. 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 (y avait 25/30 kts 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 retenez 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 demi-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 nuages 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 vers Lyon* ». « *Je ne vous demande pas une estimation, je vous demande OÙ on est ?* ». « *Et comment voulez-vous que je sache, puisque 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) ordonnai-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 Nœuds, 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 nœuds 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 envoyer le FAR ?* ». « *Pourquoi faire ?* ». « *Pour rapatrier vert 2 !* »... Lequel était sagement rangé sur le bord 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 sympathiques et gentils. Je ne les citerai pas tous, car c'est bien loin tout ça et que beaucoup sont feux.

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 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 accro, 15 000 Durance = Melon « Violent ».

Dix-huit minutes plus tard, nous discutons en salle d'ops lorsque le biniou grésilla : « *Ici Caritat* » (de fait c'était le capitaine VUILLEMAIN qui causait. Un 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 veuc 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... Ça 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... ! M. Le Violent ! Ya plus qu'à 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 2 500* » 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 .

À 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 côté du château de Castellane. C.Q.F.D., 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 côté. 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 strass 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

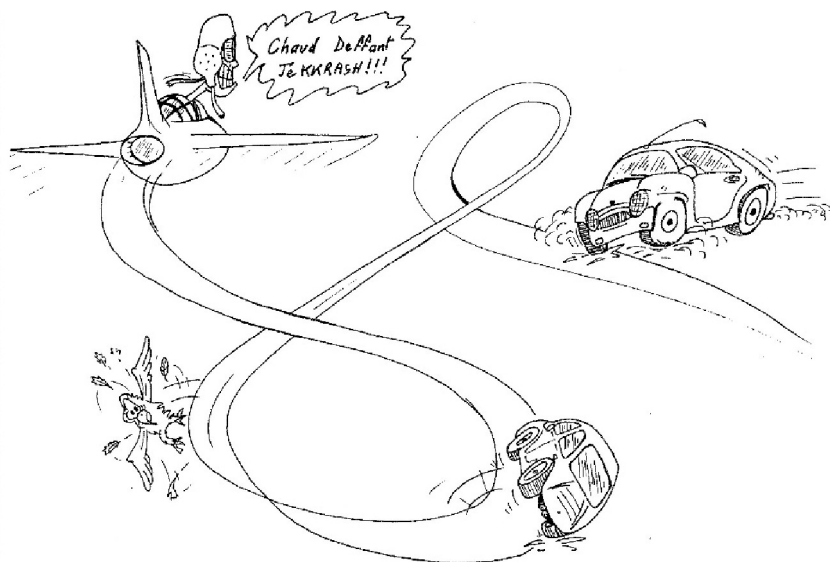
repandre la parole). Mais l'autre poursuivait : « pendant ce temps il y a l'autre crétin de Caritat, qu'arrêtait pas de me dire des trucs. Alors j'ai coupé la radio pour retrouver mon calme. J'ai rétabli facile et cherché un champ. Foutu pays... Y a rien que ce petit pré minable. Alors j'ai sauté la 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 crabrer un peu, sinon je serai venu me payer les muriers. Ça 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 œuvre, et la scène.

Reprenant les rênes du « Cadre » et l'avantage, je le mouchais cependant d'un docte « Erreur Mossieu ! Vous eussiez dû larguer votre verrière ! » Pour le coup, il explosa, littéralement, et je compris pourquoi il était le « Violent ». M'empoignant par la ceinture, il me traîna jusqu'à l'épave. « La férrière, 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 contreplaqué, 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 donnai acte ; mais, histoire de continuer à occuper le débat, ouvris la « 2 500 » pour débiter le rapport.

Interrogatoire du pilote cf. § 3.11 Nom, âge, nombre 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 fûmes 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 sûr, sur la route de Cavaillon).

Mais je crois que je ne saurais éviter de finir sur les histoires à Jules. Je vous ai déjà parlé de son lâcher. Tout made ROMBI. Et Jules lui en vouait reconnaissance. Faut dire qu'à son âge, il avait bien quarante-cinq ans au moins, c'était une belle preuve de maîtrise de soi. Voler sur avion à réaction... C'était nouveau, top-moderne, et donc dangereux. Commandant 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 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 15 000 pieds (en respectant les quadrantaes, mais pas toujours les routes), toujours le même.

Or ce jour-là, quand il revint au terrain, il y avait un souk. Allez sa voir avec les melons, ou avec le 2/5. D'habitude Melon 50 avait priorité, mais ce jour-là, c'était un nouveau, qui régula 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 régna.

L'autre histoire, la dernière pour aujourd'hui, prit sa source au mess. 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 théâtre 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 salue 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 commandant 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 Vampire, 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 ?* », « *À mon ordinaire* », grogna Jules, « *calot, blouson PN* ». « *Donc pas de gallons* », 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 lâche, 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 gueule 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.

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