

Mise à jour de
L'Extrait du Chapitre
« Mon séjour au Tchad »
Du livre
« Un vol à tire-d'aile »
Édité et diffusé par l'A.H. A



À l'attention des membres de l'A. H. A.

Mes Chers camarades,

À l'invitation de quelques amis très chers, c'est avec plaisir que je partage avec vous le chapitre de mon séjour au Tchad extrait de mon livre

« Un vol à tire-d'aile ».

Edité et Diffusé par l'A.H.A.

(Un livre personnel, de souvenirs retraçant mon parcours depuis mon enfance, jusqu'à l'automne de ma vie.)

Dans le chapitre « Mon séjour au Tchad » j'ai essayé modestement quarante-cinq ans après, de redonner vie à ces moments peu ordinaires que j'ai vécus dans ce pays d'Afrique, essayé aussi de recréer l'ambiance de cette époque en m'aidant de quelques photographies réalisées en leurs temps avec mon petit Kodak, de mon précieux document, mon carnet de vol et de mon « copilote » cette mémoire ancienne que j'ai heureusement conservée.

Je ne sais pas si j'y suis arrivé mais en tout cas, j'ai éprouvé un immense plaisir à tapoter sur le clavier tactile de mon iPad en me remémorant ces lointains souvenirs.

Je vous demande d'avoir la gentillesse d'être indulgent pour tout.

Cette récente mise à jour a été enrichie par quelques magnifiques photos de notre ami Michel ELOY que je remercie chaleureusement.

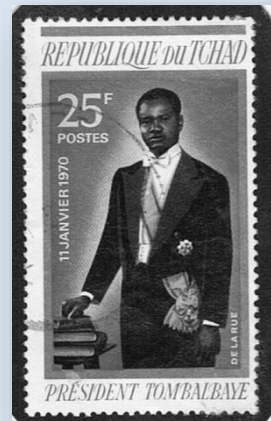
Pour les anciens, j'ose espérer que la lecture de cet extrait vous replongera dans ces années formidables déjà lointaines, que beaucoup d'entre vous ont vécues, et pour les plus jeunes, qu'elle leur permettra de connaître le passé de leurs aînés à une époque très différente de celle qu'ils vivent aujourd'hui, ce qui est toujours enrichissant.

Amicalement.

TCHAD

CONTEXTE :

Après l'indépendance proclamée le 11 août 1960, le Tchad est gouverné par le Président François Tombalbaye de 1962 à 1975



Il est utile de rappeler que jusqu'en 1961, une partie du territoire tchadien, celui des nomades en particulier, était encore administrée par des militaires français. En 1961, les premiers troubles éclatent au Logone et à Fort-Lamy en 1963. En 1965, la France, en vertu des accords signés, évacue ses garnisons du BET - Borkou, Ennedi, Tibesti -, du Kanem et de l'Ouaddaï, y laissant ainsi un vide administratif.

Le 22 juin 1966 à partir du Soudan, se forme le FROLINAT (Front de libération nationale du Tchad). Il tente d'exploiter à des fins politiques le mécontentement général, alors que les réfugiés Toubous de Libye commencent à organiser la rébellion de l'extérieur.

Ses bandes armées mènent une guérilla qui étend son contrôle sur les campagnes au point de menacer directement la capitale en 1968. Tombalbaye fait alors appel à la France qui envoie des unités. Cette intervention passera inaperçue dans le contexte de l'entrée des chars russes à Prague. À l'issue de l'opération, les rebelles sont repoussés. Après l'ouverture de négociations, l'essentiel des forces françaises regagne la France (à l'exception d'un petit détachement de sept militaires de l'Armée de l'air et de quatre AD4).

Mais rien n'est réglé et elles doivent revenir en avril 1969.

Les forces déployées doivent assister l'armée tchadienne et traquer les rebelles du FROLINAT soutenus par l'étranger et dont les forces se structurent. De nombreuses opérations sont menées :

(Opération Éphémère en mars 1970, opération Moquette le 31 juillet 1970, opération Picardie 2 le 21 octobre 1970, opération Bison en janvier 1971).

Avec près de 50 soldats et 200 militaires gouvernementaux tués, l'intervention touche à sa fin avec les retrouvailles en avril 1972 entre Tchad et Libye, au moment où la France procède à un rapprochement spectaculaire avec la Libye par la livraison d'une centaine d'avions Mirage.

Malgré une tentative de coup d'état contre Tombalbaye en août 1971 faisant apparaître les visées libyennes et la relance des conflits qui en est issue, l'action de la France au Tchad étant controversée, elle retire ses forces le 28 août 1972, n'y laissant qu'une assistance militaire technique, sans cesser toutefois de leur faire mener des opérations de transport voire d'appui feu. (Avec notamment le cas de l'opération Palétuvier en décembre 72).

Jamais peut-être, au cours de leur histoire, les soldats Français n'ont eu à affronter, comme au Tchad, autant de difficultés.

Aux rigueurs du climat, il fait parfois 50 degrés à l'ombre, à la fatigue des opérations en pays de savane ou de désert, aux pertes dues aux combats, s'ajouteront l'animosité de leurs "alliés" tchadiens, l'hostilité et l'incompréhension d'une opinion publique métropolitaine sensibilisée par une presse déchaînée et l'incompréhension ou l'indifférence de leur propre gouvernement.

Courageusement les Français se sont mis à l'ouvrage. En dix-huit mois ils ont rempli ce qui était leur première mission, réduire la rébellion. Défaites ici ou là, les bandes se sont soumises ou ont été anéanties ou mises dans l'obligation de se réfugier hors du Tchad, au Soudan.

La situation dans le BET du Tchad à l'automne 1970 est tendue.

En effet, sur cet immense territoire désertique de 600000 km carrés comportant d'importants massifs montagneux (l'Emi Koussi culmine à 3445 mètres), les forces de l'ordre contrôlent seulement les 5 palmeraies les plus importantes, c'est à dire : Faya-Largeau - Zouar - Bardaï - Fada - Ounianga Kébir.

Mais, elles subissent la pression d'un adversaire particulièrement adapté au terrain et au climat et de plus, bien équipé par la Libye.

Au début de 1971, le général Cortadellas, commandant la mission militaire, décide de passer à son tour à l'offensive avec l'opération Bison. De janvier à juin 1971, 900 soldats français et 350 Tchadiens, avec 150 véhicules, 18 hélicoptères et 8 avions traquent les rebelles Toubous dans les refuges montagneux du Tibesti. Depuis Faya-Largeau, des bases avancées sont créées avec la CPIMa portée par Transall, rejoints ensuite par un DIH et des Skyraider, pour lancer enfin, une fois les pleins faits, le tout dans le bouclage et la destruction des bandes repérées. Des opérations de ce type vont durer jusqu'en juin, provoquant des pertes très sévères au Frolinat, mais ne parvenant pas à obtenir la décision.

Le fils du Général commandant les Forces françaises au Tchad : Le Sergent-chef Cortadellas Bertrand.

Engagé en 1964 dans les troupes parachutistes de l'infanterie de marine, Bertrand Cortadellas se fait rapidement apprécier de ses chefs. L'année suivante il suit une formation de sous-officier à l'école nationale des sous-officiers d'active. Dès lors, partout où il sert, il laisse le souvenir d'un sous-officier exceptionnel. Affecté au Tchad en 1969, il donne le meilleur de lui-même. Il s'affranchit de la tâche ingrate de former un peloton de goumiers. En octobre 1970, il se distingue en réduisant une arme automatique rebelle. L'année suivante, le 22 janvier, le sergent-chef Cortadellas est parachuté avec le 3ème commando du 6ème R.I.A.O.M. à Moyounga. Aussitôt arrivé au sol, un feu violent les empêche d'avancer. Voulant réagir immédiatement, ce sous-officier énergique tombe frappé d'une balle en pleine tête. Il meurt de ses blessures le lendemain. Une promotion porte le nom de ce sous-officier formé à l'E.N.S.O.A. de Saint-Maixent.

(Extrait d'Archives de revues.)

Ne les oublions pas.

En mémoire de nos soldats tombés sur le théâtre d'Opérations durant mon séjour.

| TERRITOIRE | DATE | GRADE | NOM | UNITE |
|------------|-----------------|-------------------------|----------------------|-------|
| Tchad | 8 août 1970 | LTT | CHAUSSIN Pierre | CPIMa |
| Tchad | 11 octobre 1970 | Parachutiste | RONDEAU Eric | CPIMa |
| Tchad | 11 octobre 1970 | SGC | VORONINE Dimitri | CPIMa |
| Tchad | 11 octobre 1970 | Parachutiste | SCRIVE Rémi | CPIMa |
| Tchad | 11 octobre 1970 | CAL | RIGAUD Dominique | CPIMa |
| Tchad | 11 octobre 1970 | 1 ^{ère} Classe | RAYGASSE Bernard | CPIMa |
| Tchad | 11 octobre 1970 | SGT | NESSUS Bernard | CPIMa |
| Tchad | 11 octobre 1970 | Parachutiste | MARTIN Norbert | CPIMa |
| Tchad | 11 octobre 1970 | CAC | GAGNOL Albert | CPIMa |
| Tchad | 11 octobre 1970 | Parachutiste | DOUTY Edouard | CPIMa |
| Tchad | 11 octobre 1970 | CAL | BLUTEAU Sylvain | CPIMa |
| Tchad | 11 octobre 1970 | 1 ^{ère} Classe | DETAILLER Lucien | CPIMa |
| Tchad | 19 octobre 1970 | CAC | THOMAS Jacques | CPIMa |
| Tchad | 22 janvier 1971 | 1 ^{ère} Classe | DEMIRAS François | CPIMa |
| Tchad | 23 janvier 1971 | SGC | CORTADELLAS Bertrand | CPIMa |
| Tchad | 12 mars 1971 | CAC | DIOT Jean | CPIMa |
| Tchad | 18 juin 1971 | Parachutiste | MARTIN Yvon | CPIMa |
| Tchad | 18 juin 1971 | SGT | DIARRA Michel | CPIMa |
| Tchad | 31 juillet 1971 | Parachutiste | ALLAIN Louis | CPIMa |



Mon séjour au Tchad - Juillet 1970

Au mois d'avril, je reçois un appel d'un ami de la D.P.M.A.A. (Direction du Personnel militaire de l'Armée de l'air) qui m'informe que mon départ pour l'Afrique est prévu début juillet.

Ce mois arrive rapidement et mon départ également. Mon père m'accompagne avec sa voiture jusqu'à la base d'Istres où un DC9 militaire m'attend pour embarquer. Je lui dis au revoir et pour la première fois, alors qu'il essaie de se retenir, je vois de ses yeux embués, une larme couler sur sa joue.

Je ne l'ai jamais vu aussi ému. Dans son regard, je sens qu'il craint quelque chose. Je le rassure en lui disant que ce n'est pas la guerre d'Algérie et que tout va bien se passer. Lui qui d'habitude n'est pas du tout expansif et manifeste peu ses émotions, il me serre fort dans ses bras. C'était la dernière fois que je voyais mon père. Il devait décéder, un mois après mon départ.

Le voyage s'annonce agréable, le DC9 est confortable, bien climatisé et silencieux avec ses deux réacteurs à l'arrière.

C'est la première fois que je traverse à nouveau la Méditerranée depuis mon départ d'Algérie.

Vu du ciel, qu'il est beau ce pays qui m'a vu naître et qu'il m'a fallu quitter sans avoir pu le connaître réellement à cause de cette maudite guerre.

Le survol du Sahara à haute altitude m'impressionne fortement par son immensité. Je le savais grand, mais pas à ce point.

Depuis quelques instants, l'avion a entamé sa descente. De mon hublot, je regarde à l'extérieur, le temps est magnifique, pas un seul nuage dans un ciel bleu et limpide, je peux découvrir avec émerveillement ce désert démesuré à n'en plus finir.

Ce paysage défilant sous mes yeux avec ses couleurs ocre, or et brune est de toute beauté. Je suis enthousiasmé et anxieux à la fois à l'idée de fouler à nouveau ce sol Africain et d'avoir à passer un an dans ce pays en guerre que je ne connais pas. L'appareil se rapproche maintenant du sol, j'ai encore quelques instants pour profiter et admirer le paysage avant son atterrissage.

À mon arrivée à Fort-Lamy (aujourd'hui N'Djamena), à peine sorti de l'avion perché tout près du bâtiment principal de l'aérogare, je suis surpris par la chaleur étouffante qui règne sur l'aéroport, surtout après la température agréable produite par la climatisation de l'appareil lors de ce voyage.

Ma descente d'avion est assez surprenante aussi.

En me présentant à la porte de débarquement, mon attention est attirée par une bande d'énergumènes en civil sur le balcon du toit de l'aérogare faisant de grands gestes et s'époumonant à crier tous ensemble des mots ou des slogans que je ne comprends pas de suite. Sont-ils des manifestants hostiles à la venue de militaires français sur le sol tchadien ?

Mon oreille capte mieux ces cris lorsque j'emprunte la passerelle et commence à descendre les marches de l'escalier.

C'est bien "Néné"... "Néné"... "Néné" que crient à tue-tête ces personnes.

Je comprends vite que ce comité d'accueil m'est destiné et qu'il est constitué de mécaniciens et pilotes d'hélicoptères qui attendaient mon arrivée. Je les salue à mon tour d'un grand geste avec ma casquette blanche à la main, sans avoir pu reconnaître leurs visages et descends l'escalier, surpris et ému d'une telle réception. J'étais loin de me douter d'un accueil aussi chaleureux.

Comment avaient-ils su et connu mon affectation ?

Inutile de dire que je n'ai pas eu le temps de déposer mon paquetage, que l'on partait aussitôt pour une virée en ville qui dura jusqu'au petit matin. On commence par l'Hôtel "La Tchadienne" un hôtel récemment construit sur la route de la capitale. Il est moderne, luxueux avec une boîte de nuit, une piscine donnant vue sur le fleuve Chari. Il n'est pas rare, paraît-il, de côtoyer des ministres tchadiens le soir dans cette discothèque.

Pour nous, apéro au bar de la piscine où les hôtes, de superbes filles noires, sympathiques et parlant très bien français, nous accueillent avec de beaux sourires.

Du comptoir, devant une " Gala " bien fraîche (bière locale), j'observe sur le fleuve, des gosses grimper sur le dos d'un hippopotame qui semble se prêter volontiers à ce jeu, et de là-haut, plonger dans le fleuve qui n'a pas l'air très accueillant. Un homme blanc fait du ski nautique tracté par un zodiac.

C'est rassurant ! Dans la capitale, la vie ne semble pas être affectée par la guerre menée par les rebelles.

La virée continue par une visite rapide de la ville, son avenue principale, sa place, sa cathédrale moderne et typique, ses rues commerçantes, mais surtout par les bistros de Fort-Lamy.

Puis la tournée se poursuit dans les lieux malfamés des quartiers chauds pour finir au " Charivari " le bar fréquenté par les légionnaires.

Dur, dur ! Pour moi cette première nuit !

Mais je comprends mes amis, car je sais que pour la plupart, c'est leur dernière sortie en ville. Leur séjour se termine et dans quelques jours, ils regagneront la Métropole.

La Base aérienne 172 de l'armée française est située à une douzaine de kilomètres de la ville. Pour pouvoir m'y rendre, afin d'éviter d'emprunter les taxis collectifs, je fais vite l'acquisition d'une mobylette à un ami en fin de séjour. Elle n'est pas toute jeune, mais me rendra bien des services. Cette base arrière sera notre base de repos peut-on dire. Un peu les vacances pour ceux qui reviennent d'opérations.

On nous attribue une villa qui jouxte la base, près des courts de tennis, de la piscine, du cinéma plein air et du club hippique. Je devais y faire de l'équitation presque tous les soirs quand je me retrouvais sur cette base. Manège le plus souvent avec une fois par semaine une sortie trot-galop sur les chemins de la savane avoisinante.

À la saison sèche, nous profiterons du cinéma à la belle étoile, assis sur des chaises pliantes en visionnant des films quelquefois récents, mais en étant souvent attaqués par les moustiques.

Dans cette villa, nous serons 4 mécanos, mais pratiquement jamais ensemble. Nous avons un boy tchadien à notre service qui nous fait le ménage, lave le linge et le repasse. Il est sérieux et on peut lui faire confiance. Nous reviendrons 8 à 10 jours par mois sur cette base, pour nous ressourcer.



*Fort Lamy Parking GMT 059.
Photo de Michel ELOY.*

GMT 059

Venant de Salon-de-Provence où je travaillais sur les Noratlas, je pensais que j'allais être affecté sur "la grise" (nom donné au Noratlas) ;

Eh bien non.

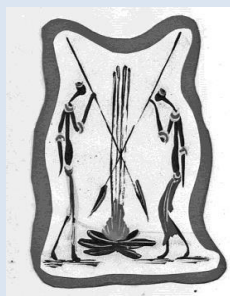
Je retrouvais à nouveau les hélicos et mes anciens camarades. Beaucoup d'entre eux, venaient surtout de Chambéry ; des pilotes de la maison mère des hélicoptères avec son école de pilotage et des mécaniciens du GERMaS de Saint-Dizier. Ceux du Bourget-du-lac dont certains avaient été envoyés d'office, étaient affectés à la maintenance 2^{ème} échelon des appareils, ici à Fort-Lamy.

Lors de ma présentation à l'officier commandant la mécanique du GMT 59 (Groupement Mixte de Transport), escadron où je suis affecté, qui regroupe les avions Noratlas et les hélicoptères, le patron me connaissant, a vite fait de me récupérer dans les voilures tournantes.

Il me demande si je préfère la grosse maintenance ou bien le détachement opérationnel. Mon choix est vite fait, ce sera le détachement opérationnel. Ce qui n'est pas pour lui déplaire, car les volontaires ne sont pas légion. Son adjoint, un lieutenant, apprend que je sais jouer aux échecs et viendra me voir souvent l'après-midi à l'heure de la sieste pour faire quelques parties acharnées. Il est tout comme moi, passionné par ce jeu et je suis content d'avoir trouvé ici aussi un partenaire et de pouvoir "pousser du bois" sur un échiquier. Il attend mon retour chaque mois avec impatience, car peu de gens ici jouent à ce jeu.

Mon incursion dans le monde des aéronefs paralysés de la voilure (allusion aux ailes fixes des avions par rapport aux hélicos) n'aura duré que deux ans.

Une vie un peu aventureuse, incertaine et palpitante m'attend.





Mongo

Mon départ pour ce poste avancé sera très rapide.

Moins d'une semaine après mon arrivée à Fort-Lamy, une fois les formalités administratives accomplies et après avoir perçu un complément de paquetage adapté au climat africain, un Noratlas me transportait jusqu'à notre Détachement d'Intervention d'Hélicoptères situé à 450 kilomètres à l'est de la capitale, en pleine savane tout à côté de la petite ville de Mongo dans un camp protégé par la Légion étrangère. Leur présence dans le camp nous rassure et notre sécurité est assurée.

C'est là que j'effectuerai la majeure partie de mon séjour. Un camp où j'allais me plaire et où la vie que je mènerai correspondra à ce que j'en attendais.

De l'aéroport de Mongo, un terrain sommairement aménagé où le Nord nous a déposés, mes camarades du Détachement viennent me récupérer avec une jeep et nous empruntons la route "nationale" (sic), une piste de terre ocre très poussiéreuse guère plus large que notre véhicule, pour rejoindre le campement en traversant une partie de la ville.



"La Route Nationale"

Le camp est assez original, on se croirait dans une réserve de safari. Et ma première impression est positive.

Mongo est une petite ville constituée de quelques bâtiments administratifs de briques rouges, de quelques belles maisons de notables, de maisons de terre battue et de beaucoup de cases et huttes. Ses habitants éleveurs et agriculteurs vivent maintenant paisiblement depuis l'arrivée des troupes françaises l'année dernière.

La seule femme blanche à 400 km à la ronde qui demeure dans ce coin perdu est une jeune institutrice américaine qui viendra de temps en temps nous rendre visite.

Un ami me présente rapidement le camp et m'emmène vers le "boukarou" où je logerai durant tout mon séjour.



« Mon Boukarou »

"Boukarou" C'est le nom donné à ces cases en dur. Elles sont recouvertes d'un toit de chaume où nous, les aviateurs, sommes logés.

Il y en a cinq en tout et le nôtre est le plus spacieux de tous.

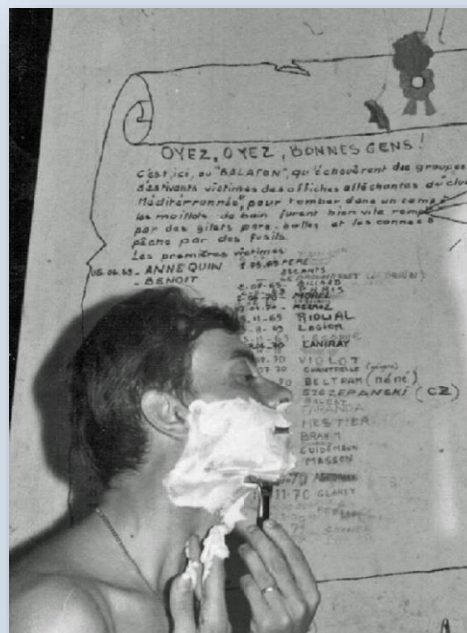
Terrasse et douches sont à l'extérieur, protégées de la vue et du soleil par des paillasses. Devant, un joli parterre de fleurs vient agrémenter les bords de l'entrée de notre véranda.

Je visite l'intérieur de "la suite 5 étoiles de ce beau lodge africain" et prends possession du seul lit de camp disponible qu'il reste.

Nous sommes regroupés pilotes et mécaniciens et je trouve ça super sympa.

Les lits Picot avec leur moustiquaire sont disposés en cercle le long du mur. Au centre, une table et quelques chaises. Face à l'entrée, accroché au mur, un râtelier où sont rangés nos armes et à côté un lavabo au-dessus duquel sont inscrit le nom des pilotes et mécaniciens participants à l'aventure. Bien entendu on m'invite à y inscrire le mien, ce que je m'empresserai de faire le jour suivant.

Près du lavabo, un frigo à la porte verrouillée par un cadenas à code, avec sa petite affiche qui nous rappelle de ne pas oublier de verser le montant de nos consommations dans la petite boîte placée au-dessus.



L'après-midi, pour moi, c'est sieste ou quelques fois, jeu de tarots. Nous nous réunissons à l'ombre, dans une fraîcheur relative de la véranda pour pratiquer en silence, ce jeu de cartes fort intéressant que je découvre, apprends et apprécie en consommant une boisson bien fraîche.

Je n'aurai pas souvent l'occasion de jouer aux échecs ici.

Mon copain et adversaire à ce jeu qui le passionne autant que moi, fait souvent partie de l'équipe de relève, nous nous croisons donc le plus souvent sans séjourner ensemble.

Pour d'autres occupants de notre habitation, certains tiennent un journal de bord et remplissent chaque après-midi leur carnet en y mentionnant les événements de la veille.

Un autre pilote, discret et très gentil garçon se charge presque tous les après-midis d'apprendre le Français et les maths à notre jeune boy tchadien François qui s'occupe de notre linge, il est très sympa et avide de connaissance.

Quelques fois, en fin d'après-midi, avant que le soleil ne se couche, deux camarades partent au village et reviennent avec plusieurs chevaux sellés, moyennant quelques francs CFA...À nous les chevauchées dans le vaste camp. Il faut bien profiter un peu de notre temps de repos.

Le mess est une grande tente où nous nous réunissons tous, officiers et sous-officiers 3 ou 4 fois par jour. Je dis 4, car souvent vers les dix heures nous venons prendre un "casse-croûte". Un bon steak grillé ou un boudin noir ou des chipolatas ne nous font pas peur.

Nous mangeons très bien, notre cuisinier est à la hauteur et nous sommes servis à table par les jeunes boys serveurs.

Bientôt un nouveau joli bâtiment en dur avec toit de chaume viendra remplacer cette tente.

Le reste, salle d'opérations, ateliers radio, de mécanique et magasin sont sous des tentes alignées le long de l'allée pour rejoindre le parking des hélicos. Ah ! J'oubliais...Les toilettes en dur, avec des WC à la turque, sont tout au fond du camp, face au parking de nos appareils.

J'en parle parce que ce petit coin est très important dans ces contrées où les dysenteries bacillaires ou amibiennes sont monnaie courante...c'est le cas de le dire, car ces uniques WC souvent occupés, sont le plus éloignés de toutes les installations du camp et c'est fréquemment en courant ou d'un pas pressé que nous nous y rendons.

À propos de cette "cabane au fond du jardin" ; une petite aventure amusante s'est déroulée avant mon arrivée et m'a été racontée par les anciens.

Un fumeur qui y avait volontairement jeté sa cigarette dans la cuvette pour l'éteindre, avait fait exploser les WC.

Il était ressorti dans un état pitoyable et avec une colère monstre. Son prédécesseur n'avait rien trouvé de mieux que d'arroser et inonder le WC à la turque avec de l'essence avion pour chasser les mouches et insectes qui s'y trouvaient. Bonjour les dégâts !

Revenons au camp. Le cadre est sympa et harmonieux, mais cette colline qui domine notre petite base m'inquiète un peu. Si elle est belle et apporte un peu de relief et de verdure au site, je la trouve bien trop proche et particulièrement dangereuse en temps de guerre. Fort heureusement nous ne serons pas attaqués durant mon séjour.

Cette unité de la Légion étrangère implantée ici depuis 1969 est épuisée après une année de combats, sans beaucoup de moyens. Elle devait être relevée dès fin juillet par le 3ème RIMa.

L'année dernière encore, cette zone était occupée par les rebelles.

Les légionnaires du 2^{ème} R.E.P devaient rapidement récupérer cette région et la contrôler efficacement.



Le D.I.H vu de la plateforme de la BTP d'un H.34 sur lequel j'ai grimpé.

Je suis étonné de voir la nuit tomber vers 18 heures 30. À quelques minutes près, ce sera comme ça toute l'année.

Le premier soir de mon arrivée, après le dîner sous la tente qui nous sert de mess, je regagne notre boukarou et m'allonge sur mon lit Picot protégé par la moustiquaire. Il fait nuit depuis un moment déjà. À peine le groupe électrogène arrêté et les lumières éteintes, qu'une explosion se fait entendre, suivie d'une rafale de pistolet-mitrailleur.

Hou là là ! On est vite dans l'ambiance ici !

Nous sortons du boukarou, le ciel est tout illuminé, on y voit comme en plein jour et une gerbe d'artifices redescend lentement vers le sol droit devant nous.

Non, non ! Ce n'est pas un feu d'artifice destiné à fêter l'arrivée de "Néné" à Mongo... C'est un intrus qui vient de franchir la clôture de fils barbelés entourant notre camp qui a déclenché le dispositif automatique de lucioles pour éclairer la zone et alerter la sentinelle qui a lâché une rafale dans la direction d'où venait le bruit. Sûrement un petit animal.

Le lendemain matin au réveil, en mettant le nez dehors, je peux apprécier ce lever de soleil de toute beauté sur la savane africaine.

Un paysage digne des meilleurs films américains se déroulant en Afrique comme "Hatari" film de Howard Hawks avec John Wayne mais pour nous malheureusement, sans la belle star Elsa Martinelli.

En fait, je ne crois pas si mal penser puisque j'apprendrai plus tard que cet endroit particulier et magnifique avait été acheté bien avant la rébellion par un artiste et cinéaste français, Georges Marchal, qui comptait développer le tourisme dans cette réserve pour en faire des "safaris", afin de pratiquer la chasse aux gros animaux sauvages.

La guerre venue, le projet fut abandonné. C'est donc nous aujourd'hui qui en profitons.

Je décide pendant qu'il fait encore frais, avant même de prendre mon petit déjeuner, de faire le tour du propriétaire et me dirige vers nos appareils stationnés tout près.

Il y a neuf H.34 dont deux « Pirate » (H.34 armé de canon de 20 mm) magnifiquement alignés sur le parking, prêts à intervenir. Un peu à l'écart est parquée une Alouette II qui sert de liaison, mais surtout de poste de commandement volant et quelques fois d'évacuation sanitaire.



Alouette II au parking sous un ciel menaçant. Photo de Michel ELOY.



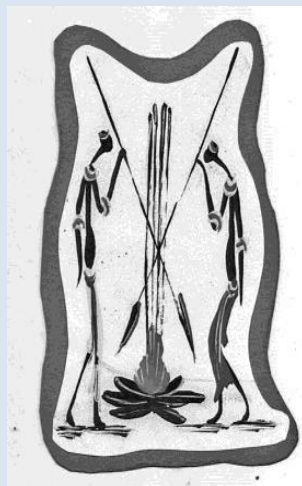
H-34 au parking. Les bêtes sont prêtes. Photo de Michel ELOY.

Je m'approche de l'un des deux "H.34 pirate". Il est impressionnant avec son armement.



"Le Pirate"

C'est un redoutable appareil de guerre capable d'occasionner d'importants dégâts sur le terrain. Il a été expérimenté pendant la guerre d'Algérie et a prouvé toute son efficacité. Les Américains s'en inspirèrent pendant la guerre du Vietnam.



Un peu plus loin sur la gauche le dépôt de carburant avec tous ses fûts alignés attire mon attention.



Le dépôt carburant. Photo de Michel ELOY.

Je le visite également et au retour, je longe le camp de légionnaires à proximité.

Sur mon chemin, à quelques mètres sur ma droite, un jeune parachutiste est enterré jusqu'aux épaules et tient son fusil les deux bras en l'air. Est-ce la sentinelle de cette nuit ?

Il ne fait pas encore bien chaud, et pourtant le pauvre gars est en nage et n'en peut plus. Une punition que je trouve sévère. Un caporal à proximité lui crie avec un fort accent étranger :

- lève tes bras...lève tes bras, je te dis !

Ça ne rigole pas trop chez nos voisins. Je préfère m'éloigner et regagner le mess pour prendre mon petit déjeuner.

De retour à mon boukarou, un de mes camarades me demande de regarder la montagne en face de nous. Il me présente alors celle que nous appelons « La Reine du Guéra » ou plus souvent « La Dame de Mongo ». Je ne l'avais pas remarquée.

Effectivement, la crête de la montagne, au loin devant nous, se découpe sur le ciel et laisse deviner sans beaucoup d'imagination, l'apparence d'une femme allongée.

Ce paysage vu de notre case est vraiment magnifique.



La Dame de Mongo.

Mon arrivée en ce début juillet correspond à la saison des pluies qui dure environ jusqu'en septembre.

Je suis surpris par la vitesse avec laquelle la nature reprend ses droits.

Une nuit ou deux d'orage et le paysage se transforme rapidement dans les jours suivants. Tout a reverdi ! Le vaste parking se transforme aussitôt en prenant presque une allure de prairie.

L'herbe repousse avec une rapidité incroyable. Grenouilles et autres batraciens surgissent d'on ne sait où et croassent à tue-tête dès le soir venu ainsi qu'au petit matin. Libellules, insectes de toutes sortes, reprennent vie aussitôt.

Mais ce paysage laissera vite la place dans quelques semaines, à un autre ressemblant davantage à la savane en étant beaucoup plus désertique comme il le sera durant tout le reste de mon séjour.

La température de la nuit est encore acceptable. La journée, elle avoisine les 45°, ce qui ne sera pas la même chose à la saison sèche où nous allions supporter des températures de plus de 50° à 55° à l'ombre.

Oui 55°...Vous avez bien lu !

Les températures du Tchad sont parmi les plus élevées du monde et les canicules de ces dernières années en France sont encore loin de battre ces records.

Nous avons droit chaque jour à notre comprimé de Nivaquine contre le paludisme et plusieurs petites pastilles de sel jusqu'à six à chaque repas.

À partir de onze heures, les conditions de travail deviennent très dures. Il est impossible de toucher les tôles de l'hélico sans nos gants.

Le moindre effort est pénible. Nous devons pourtant assurer la maintenance de nos appareils avant d'aller prendre notre déjeuner à 13 heures. Ce sont les heures les plus épuisantes de la journée.

Il faudrait boire au moins 5 litres de boissons par jour pour ne pas se déshydrater en plus des comprimés de sel que nous prenons.

Le 13 juillet, je fais mon premier vol en hélico sur Mongo. Je peux enfin découvrir et apprécier notre camp vu du ciel et me faire une idée de sa situation.



Approche sur notre camp.



D.I.H de Mongo vu du ciel. Photo de Michel ELOY.

La zone vie de notre base est entretenue par un prisonnier rebelle, un homme âgé, ancien militaire de l'armée française.

Dans ce vaste camp vivent et cohabitent librement plusieurs animaux sauvages capturés jeunes, souvent orphelins et apprivoisés par nos prédécesseurs : une belle et gracieuse gazelle, notre petite "Bambi", une grue couronnée, splendide avec ses joues d'un rose éclatant, ses yeux maquillés d'une large bande blanche, son magnifique pompon noir sur sa tête prenant forme au-dessus de son bec et son diadème de plumes fines dorées, un calao blanc à bec rouge très peu craintif et effronté n'hésitant à nous piquer la jambe avec son gros bec courbé pour nous solliciter de la nourriture, une hyène aussi docile et attachante qu'un chien et une autruche femelle au plumage brun terne que l'on voit rarement. Récemment un jeune phacochère orphelin a été ramené ; encore craintif et méfiant il commence tout de même doucement à s'habituer à nous.

Tous ces animaux en liberté dans notre camp apportent indéniablement une touche de vie bien agréable dans ce coin perdu.

Sur le premier plateau de la colline qui domine notre camp a été aménagé un petit stand de tir où nous allons de temps en temps vider quelques chargeurs de pistolet-mitrailleur.

Le sommet de la colline héberge une colonie de cynocéphales solidement implantée. Une bonne soixantaine de babouins y vivent en groupe. Ils passent leur temps à s'épouiller, se quereller, mais leur chef est là pour mettre de l'ordre et intervient régulièrement. Lorsque nous pénétrons sur leur territoire, ils peuvent devenir agressifs et n'hésitent pas à nous jeter des cailloux et morceaux de bois.

Chaque semaine, un avion Noratlas ou Transall nous apporte le ravitaillement en produits frais et le courrier, seul lien avec nos familles et la France.

Ici, pas de radio, donc pas de nouvelles de ce qui se passe en métropole, on est vraiment coupé du monde.

Lorsque je ne pars pas en mission, c'est dans ce camp, que je vis environ trois semaines par mois, avant de regagner la maison mère à Fort-Lamy pour une petite semaine de semi-repos.

Au mois d'août, je suis en opération dans le secteur du Ouaddaï et rentre le 16 en fin de journée sur Mongo.

Le 17 au matin alors que je suis en train d'effectuer une révision sur un H-34, le commandant d'unité me fait appeler.

Il m'annonce le décès de mon père.

Je suis surpris et effondré, je l'ai quitté il y a tout juste un mois et il était en pleine forme. Je ne m'attendais vraiment pas à une telle nouvelle. Il me présente ses condoléances et me demande de prendre le Nord le surlendemain pour Fort-Lamy. Il me dit aussi qu'il m'a réservé une place dans le prochain Transall pour la France, mais que cet appareil ne pourra partir que dans la journée du 27.

Je le remercie de cette attention très touchante que j'apprécie.

L'avion a comme destination Orléans et le vol sera long.

Après onze heures de vol, le commandant de bord a la gentillesse d'atterrir à Istres pour me déposer.

J'arrive trop tard. Mon père est déjà enterré.

J'apprends qu'il a eu une attaque cérébrale en m'écrivant une lettre. Il a fait tomber son stylo et en cherchant à le récupérer, il s'est effondré ; il avait 65 ans.

Je reste quelques jours à Salon et en profite pour m'équiper d'une tenue de cavalier : bottes, bombe, culotte, cravache, car cet équipement coûte la peau des fesses à Fort-Lamy.

Le 8 septembre, je reprends à Istres le Transall sur le chemin du retour pour le Tchad. Nous ferons une escale technique à Djerba en Tunisie où nous effectuerons le plein de carburant de l'appareil.

Aussitôt arrivé sur la base de Fort-Lamy, je reprends un autre avion-cargo pour regagner Mongo. Je suis content de retrouver toute mon équipe et notre camp.



La mécanique à l'ouvrage. Photo de Michel ELOY.

Mon travail reprend.

Révisions, entretien journalier des appareils. La routine, quoi...

Il y a aussi la pose où la dépose des plaques de blindages suivant le type de mission. Ces opérations récurrentes sont épuisantes et pénibles, mais nécessaires pour la protection des pilotes.

Seulement cela se passe pour le mécanicien, dans le compartiment moteur où il n'y a pas beaucoup de place et où il fait une chaleur intenable. De plus ces plaques sont très lourdes ce qui vient compliquer leur pose. Fort heureusement c'est souvent tôt le matin alors que la température est encore supportable que sont décidés ces travaux. En principe, sur place, nous ne travaillons que jusqu'à une heure de l'après-midi, mais quelques fois le soir à la fraîche après le retour d'hélicos partis en opération, nous reprenons notre travail avec parfois l'aide de la "girafe" (petit groupe électrogène muni d'un grand mât télescopique avec une lampe à fort éclairage à son sommet). Lampe qui attire tous les insectes du camp qui nous gênent quelque peu dans notre travail, surtout qu'ici les petits insectes ont la taille de chauves-souris et les chauves-souris celle des grands-ducs.

Il nous faut le maximum d'appareils disponibles chaque jour pour assurer notre mission.

Ici nous ne ménageons pas notre temps.

Rares sont les journées où nous restons désœuvrés.

Les missions, les dépannages et l'entretien des appareils occupent l'essentiel de notre temps.

Le changement d'une tête de rotor principal est assez folklorique ! Nous n'avons pas de grue assez haute pour pouvoir effectuer cette opération. Cette pièce est la plus haute de l'hélicoptère, elle est située presque à 5 mètres de hauteur.

Il y a au cœur du village un vieil arbre plus que centenaire où les sages se réunissent et papotent toute la journée à l'abri du soleil. Confrontés à ce même problème nos prédécesseurs ont eu l'ingénieuse idée d'utiliser cet arbre pour se dépanner.

Il nous faut donc tracter l'hélico à l'aide d'un 4x4 "Dodge" accompagné par une ribambelle d'enfants jusqu'à cet arbre qui a une branche suffisamment solide pour y fixer un palan et pouvoir réaliser notre travail. Le bon vieux système "D" français, comme d'habitude.

Nous sommes plusieurs à l'ouvrage et la présence d'un pilote nous donnant un coup de main est encourageante, bien sympa et pas de trop. Merci S...bien évidemment.

Les indigènes nous regardent faire, tout en continuant à papoter. La matinée est vite passée et nous retournons au terrain toujours en tractant l'appareil avec notre 4x4, pour remonter les pales et effectuer un vol de contrôle.



*Changement d'une Tête de Rotor Principal.
Roro, Pépé, Néné et Féfé.*



Le Boucher de Mongo.





"Veillée d'armes" !

Il arrive parfois le soir après le dîner, lorsque les pilotes connaissent le programme du lendemain, un programme qui risque d'être chaud, que les équipages concernés déclenchent spontanément une veillée d'armes.

Je ne suis pas le dernier à me joindre à eux. Je me souviens de ces soirées bien arrosées où tous ensemble ; pilotes, mécanos, équipements, radios, armuriers, chantions ces chansons jusqu'à une heure tardive de la nuit ; comme celle sur l'air de tonton Cristobal de Pierre Perret.

"Tonton Tombalo est à Mongo, les soldats, les Maras, tout le monde étaient là, le préfet du Guéra crie vive Tombalo. Tonton Tombalo est à Mongo" ! , etc...

Ou celles ramenées par les anciens d'Algérie...

"Pourquoi la fatma l'a mis l'feu mon z'ami" ? Par ce que la fatma l'était saoule" ! , etc...

"Et je sais jouer de la clarinette...cla, cla, cla", etc...

Et combien d'autres encore... Ces chaudes soirées inoubliables tissent des liens et des amitiés solides.

Je n'ai jamais oublié tous mes compagnons d'armes que j'ai connus, tous mes copains mécanos et pilotes qui avaient su rester simples et sympas en toutes circonstances durant ce séjour au Tchad et surtout ici à Mongo alors que beaucoup d'entre eux terminèrent leur carrière avec le grade de Colonel et quelques autres moins nombreux à l'échelon plus élevé, la tête dans les étoiles.

Les canards armés

En repos à Fort-Lamy pour une huitaine de jours, comme tous les mois, je dois ce matin effectuer un vol de contrôle de sortie de révision d'un H.34 avec un mécanicien équipement qui doit lui, effectuer des relevés de compas et bien sûr deux pilotes aux commandes.

Une fois le travail terminé, avant de rentrer sur la base, le pilote par l'interphone de bord nous propose une chasse aux canards armés.

- késako, mon lieutenant ?

- purée ! Néné...tu ne connais pas ce canard ?

On l'appelle aussi : Oie de Bangui ou Oie de Gambie, je n'ai jamais su. C'est un gros canard avec un bec acéré et un éperon très coupant sur chaque aile. Il faudra faire gaffe !

- ma foi...je ne connais pas. Je n'ai jamais participé à cette chasse.

- mon lieutenant, mais je n'ai pas de carabine US.

- t'en auras pas besoin, Néné...tu vas voir...

En fait, cette chasse assez particulière et originale consiste à trouver une zone marécageuse à partir de l'hélicoptère en vol, et à observer si ces fameux canards s'y trouvent, tout ça très rapidement pour les surprendre. Nous sommes en pleine brousse, à quelques nautiques de notre base et un marécage connu est souvent visité par ces palmipèdes. Avec un peu de chance, on pourra peut-être en trouver aujourd'hui.

- vous me direz, mais en quoi consiste cette chasse ?

Une fois le marécage localisé et les canards repérés, tout maintenant, repose sur la dextérité et l'habileté du pilote. Il doit faire une approche rapide à basse altitude, venir les survoler, faire un "flare" (réduction rapide de la vitesse en cabrant l'appareil jusqu'à s'immobiliser en l'air tout en restant à la même altitude) et se mettre en stationnaire au-dessus d'eux. Le souffle du rotor est tellement puissant que les volatiles sont plaqués sur l'eau et ne peuvent plus décoller ni même se déplacer en nageant. Seuls les plus malins ou les plus chanceux y arrivent.

Notre appareil approche du marécage où par chance plusieurs de ces canards se trouvent. Le pilote se met aussitôt en stationnaire au-dessus d'une oie et la plaque sur l'eau.

- Allez ...à vous la mécanique...

L'oie est sur l'eau à 4 ou 5 mètres de la porte ouverte de mon cargo et immobile avec le souffle du rotor. Elle bat bien des palmes, mais n'avance pas d'un pouce.

Je regarde le marécage ; j'ai l'impression qu'il y a tout au plus 10 ou 20 cm d'eau. Tant pis pour mes pataugas, je vais les mouiller, mais je l'aurai ce canard...

Je demande au pilote de se déplacer un peu plus à droite, ce qu'il fait immédiatement. L'hélico se rapproche, l'oie est maintenant à 2 mètres de ma porte-cargo.

Je débranche le cordon de ma radio et saute avec mon casque sur la tête, à pieds joints tout près du canard, persuadé de me réceptionner sur la terre ferme à 20 cm de la surface de l'eau !

La purée ! Ce n'est pas possible, je n'ai pas pied ! J'ai de l'eau jusqu'au menton !

Je me dis en moi-même ; bien joué Néné ! Quel c...!

Pour les mouiller... je les ai bien mouillés, ces "pataugas" !

Je chope le canard...

La vache, il est lourd, il doit peser au moins 8 ou 10 kilos et se débat en plus. Je lui tiens fermement les ailes en me méfiant de ses éperons, mais ce n'est pas facile pour moi de me maintenir en surface avec le casque, la combine et les brodequins de toile. Je patauge dans les algues sans lâcher ma prise.

L'hélico se rapproche près de moi. Le pilote met l'appareil en stationnaire, je file le canard à mon ami qui le met aussitôt dans son sac à casque, m'agrippe au marchepied et me hisse à bord du cargo avec l'aide de mon copain.

Je suis trempé !

Que c'est trompeur l'eau ! J'étais vraiment persuadé que c'était du gazon que je trouverais à 10 ou 20 cm tout au plus de la surface de l'eau. Ce n'était pas du gazon que je trouvais, mais des algues qui me permettaient malgré tout de me maintenir plus ou moins bien en surface. Le marécage était beaucoup plus profond que je l'avais imaginé et qu'il le laissait paraître. Je ne m'attendais vraiment pas à prendre un bain dans ces conditions ce jour-là.

Sur le retour mon copain riait de bon cœur avec moi dans le cargo, mais au fond, même si j'avais capturé l'animal, j'étais plutôt penaud, car je m'étais fait piéger par l'eau sur ce coup-là.

En fait, il m'aurait sûrement suffi de m'allonger sur le plancher du cargo, de guider le pilote jusqu'à que le canard soit à ma portée et baisser les bras pour attraper la bestiole sans avoir à sauter. Mais cela n'aurait peut-être pas été aussi évident, car mes petits bras et mes petites quenottes ne m'auraient probablement pas permis de réussir ma capture.

Les pilotes allaient manger du canard ce soir et moi j'étais bon pour une bonne douche en arrivant.

J'eus l'occasion de revoir mon copain sur sa base une bonne dizaine d'années après notre retour du Tchad et nous avons encore ri devant une bonne bière en nous remémorant cette fameuse chasse aux "canards armés"... !



Wikipédia :

Lettré - "Canard armé" : n.m. écrit, oral, rare. (Plectropterus gambensis). Oiseau fréquentant les mares, de la famille des anatidés, appelé aussi oie de Gambie.

Il est reconnaissable à sa grande taille, son long cou, et une tache blanche à l'aile, contrastant avec le dessus noir.

La femelle est plus petite que le mâle.

« Les canards les plus réputés sont bien sûr les canards armés, ou oies de Gambie, car ils sont les plus gros et peuvent facilement atteindre les 10 kg ; ils tiennent leur nom de la petite saillie osseuse métacarpienne, qui constitue un véritable " poignard".

Oie de Gambie?

(Ornithologie) Espèce d'oiseau palmipède de la famille des anatidés, avec un éperon sur le poignet de chaque aile, au-dessus du corps noir avec des reflets verts sur les ailes, au ventre blanc, à tête blanche sauf pour la peau entre les yeux et le bec crochu nu et rouge et avec une bosse rouge.

Le bord des rivières et les zones inondables sont peuplés d'oies et de canards parmi lesquels l'oie de Bangui ou canard armé.



Premier vol en place copilote sur H.34

Comment oublier cet instant magique...C'est impossible !

Cela s'est passé en novembre 1970, il y a 45 ans et je m'en souviens comme si c'était hier.

Pour avoir le privilège d'occuper le siège copilote tout là-haut dans le cockpit de ce gros hélicoptère en tant que mécanicien, il fallait être au moins BS - breveté supérieur -, posséder le grade de sergent-chef et avoir réussi les tests de "contrôleur".

Ce n'était pas mon cas.

À cette époque, je ne suis pas encore sergent-chef et ne passerai à ce grade qu'au premier janvier de l'année 1971. Quant à mon brevet supérieur de mécanicien, je ne devais le passer qu'au début de 1973 à Rochefort en étant bien malade.

En ce mois de novembre, je suis en repos sur la base de Fort-Lamy.

La saison sèche vient de commencer. Il fait une belle journée et le soleil commence à produire ses effets dès le début de matinée faisant grimper rapidement la température.

Sur cette base arrière, lors de notre repos mensuel, entre piscine et farniente, nous donnons entre autres un coup de main aux équipes du 2^{ème} échelon chargé de la grosse maintenance.

Ce matin-là, je suis prévu pour effectuer un vol d'orientation en tant que mécanicien, mais ne suis informé que tardivement.

Je me rends vite à mon vestiaire, enfile ma combinaison P.N, récupère mon casque de vol pour rejoindre rapidement l'appareil sur le parking.

Les techniciens de l'atelier ont déjà effectué la visite pré-vol et

l'hélicoptère tout propre et rutilant à sa sortie de révision, est prêt,

parqué tout près du hangar sur le tarmac. Il brille de tous ses éclats sous le soleil et paraît comme neuf sortant d'usine.

Les aviateurs aux ailes à la roue dentée sous la chaleur accablante du hangar hélicos, ont encore bien travaillé, ils ont œuvré sans compter pour livrer rapidement cet appareil.

Durant environ trois semaines, après avoir nettoyé entièrement l'hélicoptère, et que chaque spécialiste ait changé les pièces défectueuses et celles en limite de fonctionnement, remis en état la cellule endommagée, vérifié méticuleusement toute la partie mécanique, transmission, rotors, moteur, en effectuant les différents réglages nécessaires, il sort de révision aujourd'hui et il ne reste plus qu'à vérifier son bon fonctionnement en vol par un pilote chevronné. Les mécaniciens en atelier se font toujours un point d'honneur à la sortie de révision, pour remettre aux utilisateurs, les appareils sous cet aspect lustré et éclatant même ici au Tchad, au cœur de l'Afrique. Dès sa restitution dans le détachement opérationnel, exposé aux conditions climatiques particulièrement sévères qui y règnent et les missions inlassables qui s'enchaîneront, il reprendra vite son aspect guerrier mat et terne.

Je n'ai pas eu le temps de serrer la main aux deux pilotes et ne les reconnais même pas avec leur casque sur la tête, lorsque je vois mes compagnons de vol grimper dans leur cockpit à l'extérieur de la cellule chacun de leur côté en s'aidant des poignées et petites trappes escamotables prévues à cet effet.

Je récupère rapidement un extincteur et viens me placer du côté gauche près du gros et unique pot d'échappement.

Quelques instants après, le copilote là-haut de la fenêtre ouverte de son cockpit me regarde et me fait tourner son index m'informant qu'il va réveiller la "bête".

Je réponds à son geste en levant mon pouce à mon tour, lui signifiant que je suis prêt et bascule mon extincteur vers le sol.

Le volumineux moteur commence à pétarader avec quelques hésitations avant de trouver un régime stable et régulier.

J'adore entendre cette cavalerie se mettre en branle.

Ce moteur à pistons Wright "Cyclone" de 1525 CV avec ses énormes neuf cylindres en étoile est un des derniers que l'on utilisera sur hélicoptère. Dès les premiers tours de vilebrequin, l'on sent déjà toute la puissance que ce moteur sera capable de développer au décollage.

Quel mélomane de belles mécaniques n'a jamais tendu l'oreille pour s'extasier devant le démarrage d'un moteur d'une Ferrari ?

C'est un peu la même chose pour nous les mécaniciens d'aviation. Lors du démarrage de tels moteurs, nous ressentons les mêmes émotions ; ça vous prend jusqu'aux tripes lorsque l'on est à proximité et écoutons avec jouissance cette belle mélodie.

Après avoir éloigné l'extincteur et fait un tour rapide de l'appareil rotor tournant, je rejoins le cargo et m'installe sur le siège avant près de la porte, j'attache mon laryngophone (micro) autour du cou, branche le cordon de la radio de mon casque et boucle ma ceinture quand la voix d'un des pilotes retentit dans mes écouteurs.

- OK Cargo ?

Je réponds aussitôt...

- OK, RAS derrière. C'est bon pour moi.

Bien assis sur mon siège, de la porte ouverte de mon cargo dont je viens d'attacher la sangle de sécurité, j'observe tout au loin, l'air chaud qui s'élève au bout du tarmac et qui commence déjà à créer des phénomènes optiques sur le sol donnant l'impression de flaques d'eau sur le parking. Ces fameux "mirages" ! phénomène courant, ici, sous ces latitudes. Il va encore faire très chaud aujourd'hui.

Le H.34 s'ébranle et roule lentement sur le tarmac jusqu'au point d'arrêt. Décollage ! L'appareil s'arrache du sol verticalement et après un court instant d'immobilité, commence sa montée avec une forte inclinaison vers l'avant sous les actions du pilote aux commandes.

Cela ne fait que quelques instants que nous sommes en vol, lorsque je vois le siège du copilote se soulever et le cocher en second descendre de son poste.

Peut-être souhaite-t-il soulager sa vessie ?

Dans le cargo nous avons un petit entonnoir relié à l'extérieur par un petit tuyau, bien pratique en cas d'urgence...

À ma grande surprise, ce dernier me demande de grimper là-haut et de prendre sa place, le commandant de bord m'invite dans le cockpit. Pas le temps de me poser des questions et de chercher qui peut bien être ce commandant de bord qui m'offre ce magnifique cadeau de Noël au mois de novembre. Je ne me fais pas prier, ni une ni deux, je remercie le copilote et grimpe rapidement là-haut.

Une fois installé sur le siège, je boucle mon harnais de sécurité et branche le cordon de mon casque. Le pilote commandant de bord n'est autre que le Lieutenant J. que j'ai connu en 1968 à Istres.

- salut Néné ! tu m'entends ?

- bonjour mon lieutenant, je vous reçois cinq sur cinq.

- OK ! tu prends les commandes, tu gardes cette vitesse, cette altitude et tu conserves ce cap me montrant du doigt l'anémomètre, l'altimètre et le gyro...OK ?

- OK ! merci mon lieutenant.

Il m'invite à prendre les bâtons, comme ils ont l'habitude de dire, me confiant, cyclique, collectif et palonnier.

Il lâche les commandes en retirant ses pieds du palonnier et en levant ses deux bras en l'air me montrant bien qu'il ne pilote plus l'appareil.

- Allez, il est à toi...Néné !

Je saisis le manche cyclique de ma main droite, le collectif de ma main gauche et m'empresse de poser mes pieds sur les palonniers qui sont pile-poil à ma taille.

Depuis cinq ans que je travaille sur hélicoptères, c'est bien la première fois que l'on me propose de m'installer sur ce siège là-haut en place copilote... et pour le piloter en plus !

Quelle joie... je jubile !

Impressionnant le pilotage d'un hélicoptère de cette taille. Je suis habitué à monter dans ce cockpit du H.34 au sol, pour mon travail plusieurs fois par jour et de temps à autre, accompagné de mon chef mécano pour effectuer quelques points fixes, mais jamais en vol.

Là aujourd'hui, aux commandes de cet appareil, l'impression ressentie est totalement différente.

(Le point fixe du H-34 était très délicat : Il consistait pour nous mécanos à mettre le moteur en route, vérifier son bon fonctionnement en contrôlant ses paramètres, mais sans embrayer le rotor. Il fallait absolument maîtriser la poignée des gaz et bien la contrôler pour ne pas entrer en survitesse, car sans embrayage des rotors, le moteur Wright avait la fâcheuse tendance à entrer en survitesse dans cette configuration. Le moteur était équipé d'un mouchard tachymètre dont l'aiguille indiquait la vitesse maximale atteinte et une survitesse nécessitait aussitôt la dépose du moteur et son envoi en révision au 4ème échelon).

J'applique du mieux que je peux, les consignes du commandant de bord qui me demande de respecter les paramètres affichés par les instruments puis d'effectuer des virages à gauche puis à droite.
Je prends des inclinaisons jusqu'à faire entendre le "flapping" des pales.

- doucement quand même...Néné !

Génial. Je suis aux anges. Je m'éclate pendant de longues minutes que j'aimerais voir durer.

Puis il me demande de me diriger vers la base que l'on distingue bien au loin et qui n'est qu'à quelques kilomètres de la ville de Fort-Lamy, pas trop loin du fleuve Chari délimitant la frontière avec le Cameroun. Je mets aussitôt le cap vers l'ouest. J'ai toujours les commandes et le pilote me laisse effectuer l'approche en me demandant d'afficher les paramètres de vitesse, pas, gaz qu'il m'indique. Puis, arrivés en courte finale, juste un peu avant l'effet de sol, il reprend les commandes de l'appareil pour le poser.

Quel plaisir vient de me faire ce pilote !

Je n'ai jamais oublié ce moment magique ! Je lui en serai toujours reconnaissant.

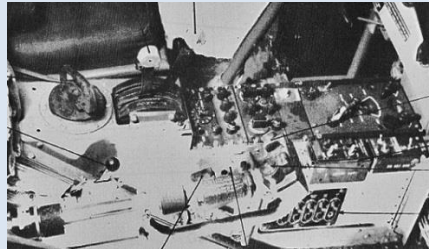


Tableau de bord du copilote. Console centrale entre les deux pilotes. Tableau de Bord du Pilote.

À propos de ce petit entonnoir dans le cargo du H-34, seul hélicoptère que je connaisse avec ce petit accessoire, je me souviens lorsque j'étais affecté au GERMas de Chambéry (unité chargée de la maintenance et réparation des hélicoptères), une des plaisanteries ...dans les équipes d'entretien, consistait à piéger le nouveau mécanicien chargé de la vérification de la cellule.

Cette opération était indispensable pour détecter et réparer les éventuelles fissures du revêtement de l'appareil provoquées par les vibrations du vol.

Si la détection de ces fissures (criques) incombait aux mécaniciens, la réparation éventuelle, elle, était confiée aux mécaniciens chaudronniers appelés familièrement "choumacs". Virtuoses et experts du marteau, du tas, du pistolet à riveter et de l'autre à peinture pour la finition. En rien de temps ils étaient capables de remettre à neuf n'importe quelle partie de la cellule endommagée.

Le vol d'hélicoptère était à l'époque une source importante de vibrations pouvant provoquer des dégâts sur les pièces mécaniques (notamment des ruptures de lamelles de « flectors » assurant la liaison des arbres de transmission mais aussi l'apparition de fissures dans le revêtement de l'appareil).

Lors de cette recherche de criques et de vérification de rivets dessertis ou suintants, lorsque le mécanicien abordait la partie extérieure sous l'avant de l'appareil, le passage obligé à proximité de la sortie de ce petit tuyau d'évacuation était quelquefois l'occasion d'une petite blague de la part de ses camarades.

Allongé sur son chariot à roulettes que nous appelions familièrement "traîne-fainéant" il effectuait consciencieusement son travail muni de sa lampe élau, en se déplaçant sur le sol à l'aide de ces pieds avec une certaine habileté. Arrivé à hauteur de ce fameux petit tuyau, un mécanicien qui surveillait discrètement son déplacement prévenait aussitôt d'un signe un complice à l'intérieur du cargo, qui déversait alors une bouteille d'eau dans l'entonnoir.

L'effet de surprise était total et la réaction du mécano piégé souvent amusante.

Tout en étant très sérieux dans son travail, le mécanicien d'aviation peut aussi être un petit farceur.

Ah ! Ces mécanos...

J'eus par la suite plusieurs fois l'occasion de regrimper là-haut exceptionnellement pendant mon séjour.

Quelques années plus tard, je devenais mécanicien contrôleur au sol et en vol. Cette fonction me donnait alors le droit d'occuper officiellement cette place de copilote sur tous les types d'hélicoptères de mon Escadron : Alouette II, Alouette III et Puma SA330 sauf sur H.34, un appareil qui venait d'être remplacé et retiré du service en 1975. Je ne devais donc plus avoir le plaisir d'occuper cette place avec ma nouvelle fonction sur ce type d'hélicoptère.



Rencontre avortée.

Il est 13h, je quitte le hangar hélicos et me dirige sous un soleil pesant, vers le mess de la Base de Fort-Lamy pour prendre mon déjeuner...

Absorbé dans mes pensées, la chemise auréolée de transpiration avec la chaleur étouffante qui règne comme d'habitude sur le tarmac, je passe près d'un appareil quand, Mon Dieu...J'ai failli ne pas la remarquer.

Oui ! C'est bien Elle !

Elle est debout en combinaison P.N, toujours aussi séduisante, semblant coordonner le débarquement de matériel sur la porte arrière ouverte d'un avion Transall C160 sur le parking.

Je me dirige aussitôt vers elle à l'arrière de l'appareil, le cœur empli de joie quand subitement prenant conscience de la tenue ridicule que je porte, je me ravise.

- Néné...Tu as vu la touche que tu as ? Me dis-je en moi-même.

À l'époque, nous les aviateurs en Afrique, n'avions pas des tenues des plus seyantes avec nos shorts kaki en toile rêche bien trop grands, nos chemises elles aussi trop amples et vite froissées, nos bas de laine de même couleur remontés normalement jusqu'aux genoux mais plus souvent plissés et retombants sur nos pataugas, faute d'élastiques solides.

Rien de très élégant !

Même impeccable, je trouvais cette tenue laide et rechignais à la porter, préférant de loin la combinaison P.N où même la tenue Gao.

Une tenue juste bonne peut être pour impressionner l'ennemi et encore...mais sûrement pas pour séduire une jeune et belle demoiselle.

"Un soldat...C'est fait pour faire peur, pas pour plaire ! "

Disions-nous en ce temps.

(Combinaison P.N : Combinaison de vol du Personnel Navigant de l'Armée de l'Air.

Tenue Gao : Ensemble Composé d'un short vert et d'un débardeur GAO de même couleur. C'est un effet vestimentaire simple, sans manches confortable qui met à l'aise les militaires sous le climat africain. Son appellation vient de Gao une région relativement chaude du Niger.)

J'allumais une "Malboro" et m'éloignais de l'appareil pour regagner le mess avec regrets, en jurant de consulter lors de mon prochain retour à Fort-Lamy, un tailleur de la ville pour faire retoucher ma tenue et la rendre plus convenable. Il y avait toute une rue dans la vieille ville, où ces artisans installés les uns à côté des autres derrière leur machine à coudre, travaillaient inlassablement en plein air à l'ombre devant leur devanture.

Finalement, contrarié, je changeais d'avis et retournais directement à mon appartement, prendre une douche, me changer pour des vêtements civils, récupérer une serviette de plage, mettre mon maillot de bain et rejoindre le bar de la piscine militaire.

A l'ombre, devant une bière bien fraîche, les souvenirs remontent en moi et je me remémore le jour de notre rencontre sur la base d'Istres en aout 1968 pendant mon alerte feu. Déjà presque trois ans !

Ce jour-là...au petit matin, pas de mission prévue au briefing.

Après avoir effectué la vérification avant vol de mon hélicoptère H-34 stationné sur l'herbe près du parking, je me dirige vers la porte ouverte de la "Fillod" qui nous sert de salle de repos pour me préparer à y passer la matinée à attendre une éventuelle mission.

Je ne la remarque même pas en entrant dans la salle où règne un silence monastique. Un équipage joue pourtant au tarot calmement et sans bruit dans un coin. Dans toutes les salles de repos des escadrons navigants le silence toujours respecté, est de rigueur. Je m'installe au fond sur un banc et feuillette une revue posée là sur une table. Elle est assise sur une chaise à quelques tables de moi et semble plongée dans la lecture d'un livre apparemment absorbant. Je lève les yeux vers elle et au même moment, elle en fait autant, nos regards se croisent, accompagnés d'un sourire.

Ah ! Quoi de plus plaisant que les yeux et le sourire d'une femme !

("Fillod" nom du constructeur donné à cette habitation métallique très courante à l'époque dans l'armée.)

Elle est mignonne, même très mignonne. Belle, brune, jeune, à peu près de mon âge avec un joli minois, une silhouette élancée dans sa combinaison P.N très seyante resserrée à la taille par son cordon intérieur.

La fermeture éclair légèrement ouverte du col laissant deviner une poitrine ferme et généreuse dans l'échancrure de sa combinaison de vol. Ce doit être une nouvelle infirmière-convoyeuse de l'air en renfort pour l'alerte-feu.

Après quelques instants elle se lève et s'approche de moi.

- Vous croyez à l'astrologie ? me dit-elle à voix basse.

- Ma foi, pas plus que ça... répondis-je bêtement, surpris par une telle question.

-Je peux m'asseoir ? me dit-elle avec un beau sourire.

-Je vous en prie.

Elle prend place sur le banc près de moi.

- En fait, j'étudie pour le plaisir la chiromancie et la chiromancie, vous connaissez ?

- Vaguement ... C'est l'interprétation des lignes de la main, je crois ?

- C'est cela, oui. Cela reflète souvent le caractère de la personnalité et c'est très intéressant.

Je sentais en plus de son agréable parfum, les ions positifs s'installer entre elle et moi.

- Vous permettez ?

Ajoute-t-elle.

Elle prend alors ma main, la pose dans la sienne et avec l'index de son autre main parcourt les différentes lignes de ma main, me donnant pendant de longues minutes, toutes sortes d'explications que je ne capte même pas, tellement je suis troublé.

- Néné ça décolle !

Me crie un mécano de la porte ouverte de la "fillod" sans même entrer dans la salle.

Oh ! La poisse !

Interrompant brusquement ce moment délicieux, je prends congé d'elle immédiatement pour regagner mon hélicoptère et le reste de l'équipage pour un vol normalement rapide et tranquille mais qui ne devait pas être le cas.

Quel agréable souvenir, cette brève rencontre avec cette charmante jeune-fille à Istres !

Allez ...changeons nous les idées et piquons une tête dans la piscine pour nous rafraîchir un peu. Après un bon bain et une petite sieste, il sera l'heure de retrouver mon cheval au club hippique pour un peu d'équitation à la fraîche.



Piscine Militaire de la Base de Fort-Lamy. Photo de Michel Eloy.

Malgré les nombreux voyages en avion Transall ou Noratalas effectués pour me rendre sur Mongo, ou retour sur Lamy, je ne devais plus jamais revoir cette belle convoyeuse de l'air. Pas plus qu'à mon retour en France ni en outre-mer pour le reste de ma carrière.

Domage ! J'aurais bien aimé faire plus ample connaissance avec elle.

Mission près de la frontière du Soudan

Ce matin du 19 décembre en cette période de saison sèche, le temps est au beau fixe.

Nos quatre gros hélicoptères viennent de décoller de Mongo et se dirigent vers l'Est pour une mission de plusieurs jours avec de nombreux déplacements à Goz-Beïda, Koukou-Angarana, Abéché. Des petites villes éloignées de quelque 200 kilomètres de notre camp.

Héliportages, mises en place de commandos et entretien des appareils, voilà le programme de cette opération de plusieurs jours en ce qui me concerne.

Nous devons y rester jusqu'à la veille du réveillon de Noël.

Pour ce genre de mission nous décollons généralement à quatre "Sikorsky" : trois, servant au transport des troupes et le quatrième armé d'un canon préparant la zone de poser en assurant notre sécurité pendant le débarquement des commandos.

Le décollage de 4 gros hélicoptères n'est pas très discret, le bruit assourdissant des moteurs à pleine puissance et le "flapping" des rotors a dû réveiller tout le village.

Le réseau T.T.T.S (Tam Tam Tchad Service) doit fonctionner à plein régime dans toute la savane pour informer les rebelles de notre arrivée et doit déjà être saturé de bon matin. Le tam-tam africain (*les SMS de 1^{ère} génération !*) était d'une grande fiabilité à l'époque, car souvent lorsque nous arrivions sur zone, les rebelles s'étaient évanouis dans la nature.

Nous volons en formation en ligne depuis le décollage à une altitude confortable quand subitement le pilote entreprend une descente de quelques centaines de pieds en s'écartant légèrement de notre route. De la fenêtre de mon cargo, je cherche et ne vois rien qui justifie ce changement. Soudain devant nous, j'aperçois un troupeau d'une bonne dizaine d'éléphants se dirigeant dans la même direction que nos appareils. Ils sont difficiles à discerner, recouverts par la poussière de la piste qu'ils empruntent. Il fallait vraiment un œil exercé pour les déceler, de l'altitude à laquelle nous volions.

Chapeau P. ! et merci de nous faire cette petite "baïonnette" (petit écart de trajectoire en forme de baïonnette).

Le pilote réduit sa vitesse et conserve une altitude raisonnable pour ne pas les effrayer, mais suffisante pour nous permettre de pouvoir les admirer. Je demande au pilote l'autorisation d'ouvrir la porte de mon cargo pour mieux profiter de cette vue. Je tiens à jouir de ce moment exceptionnel qui risque d'être unique.

Plus nous nous approchons d'eux, plus je sens les battements de mon cœur s'accélérer. Encore deux trois secondes et je les verrai presque en gros plan.

Voilà ! On y est ! Ils avancent d'un pas assuré presque indifférent à notre présence. En tête de cette petite troupe, l'un des plus gros avec de longues défenses tourne un court instant sa tête vers notre appareil en levant sa trompe et en brassant ses grandes oreilles, sans ralentir ni accélérer son train pour autant. Il semble nous dire "continuez votre voyage et laissez-nous finir le nôtre".

Qu'ils sont beaux en liberté ces seigneurs de la savane !

Nous les dépassons à faible vitesse et je les regarde avancer imperturbables, pendant que l'hélicoptère reprend progressivement de la vitesse.

Je ne les lâche pas des yeux, savourant chaque seconde de ce moment bref, mais merveilleux, jusqu'à ce qu'ils disparaissent de ma vue pour se fondre dans cette immense et uniforme brousse.

J'adore ces rencontres imprévues avec la faune sauvage surtout lorsque le pilote a la bonne idée de nous en faire profiter à une altitude raisonnable. Merci encore mille fois P.

Cela ne nous retarde pas dans notre mission, mais nous rappelle que nous sommes en Afrique dans une région admirable, avec le privilège de pouvoir la survoler dans toute sa splendeur. Des moments furtifs, intenses et magiques qui resteront gravés dans nos mémoires.

Notre appareil reprend de l'altitude et regagne rapidement sa place dans la formation. Ce début de vol va nous mettre en forme pour le reste de la journée. Malgré la guerre qui sévit dans cette région, la faune sauvage est encore assez riche et nous aurons l'occasion à plusieurs reprises durant notre séjour, de renouveler ce genre de rencontres avec ces gros animaux vus du ciel. Quelquefois des girafes, plus rarement des troupeaux de buffles, provoquant chez moi la même émotion en en prenant plein les yeux de cette Afrique si différente de celle où je suis né.

Le vol se poursuit jusqu'à Abéché où nous passerons la nuit. Le lendemain, ce sera Goz-Beïda avec retour à Abéché. Le jour d'après nous mettons le cap sur Koukou-Angarana près de la frontière du Soudan. En fin d'après-midi le soleil est déjà bas sur l'horizon donnant au ciel cette lumière si particulière à cette heure de la journée ici en Afrique et ne va pas tarder à se coucher quand nos quatre appareils se posent à proximité du village de huttes.



Koukou-Angarana.

C'est là que nous bivouaquerons. Je termine juste ma visite après-vol quand une section de l'armée tchadienne arrive pour garder nos appareils.



Koukou-Angarana.

J'en profite pour dégainer mon petit Kodak et prendre quelques clichés avant de regagner le campement qui nous est réservé où nous installons nos lits Picot autour d'un baobab. Nous dormirons à la belle étoile cette nuit sous ce gros arbre imposant.

À quelques mètres de notre dortoir improvisé, cinq ou six hommes regroupés assis sur le sol, gardés par deux soldats armés, attendent que l'on vienne les chercher pour être interrogés.

Ce sont les prisonniers de l'opération de la journée.

Après avoir pris nos aises, nous regagnons avec nos lampes électriques, le village où nous attend une petite festivité en notre honneur.

Pour notre venue, les femmes de cette tribu tiennent à nous rendre un hommage chaleureux. Elles se sont toutes rassemblées avec leurs enfants en cercle autour de plusieurs danseuses. Tout le monde est heureux et accompagne par des battements de mains rythmés, la douzaine de femmes, grandes, fines et élancées qui, au centre, se mettent à danser en chantant à notre arrivée.

Elles sautent sur place très haut à la manière des "Massaïs ". Elles sont gaies et semblent vraiment s'amuser et heureuses.

Nous ne comprenons pas les paroles de leur chanson à part un mot répété très souvent : "Hélicoptère"... "Hélicoptère"...

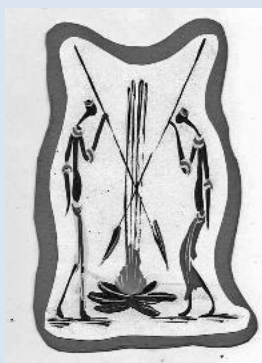
Sous cette grande voûte étoilée, au centre de cette place en terre battue entourée de huttes, ce terrain faiblement éclairé par les flammes de quelques torches disposées en cercle, prend une atmosphère particulière rappelant certains films hollywoodiens tournés la nuit en pleine brousse africaine.

"Il ne manque que les rugissements des lions...et une belle star amoureuse à mes côtés".

Nous assistons à cette cérémonie d'accueil avec plaisir et nous nous joignons à eux pour frapper nous aussi dans nos mains à leur rythme.

La petite fête se termine. Après avoir applaudi les charmantes danseuses, nous les remercions et retournons à notre bivouac pour un frugal repas avant de nous allonger dans nos lits de camp à l'abri dans nos moustiquaires pour une nuit de sommeil bien mérité.

Je n'ai jamais connu un accueil de nuit de ce genre durant mon séjour sauf ici à Koukou-Angarana...de quoi marquer nos esprits !



Au petit matin, tous les techniciens, préparons les "Sikorsky" pour la mission de ce jour, mais nous resterons ici aujourd'hui. Après le départ des appareils, nous retournons au camp pour décider de l'organisation de la journée.

Nous occuperons notre temps à notre guise.

L'autre mécanicien et le technicien équipement partiront à la chasse aux fauves nous annoncent-ils.

Mon ami G. le radio et moi, en safari photo, armés tout de même de nos pistolets-mitrailleurs.

Depuis le camp, après la visite du babouin que je ne peux m'empêcher d'aller caresser, il est attaché à un arbre par une longue corde et n'est pas agressif, nous prenons la route pour notre safari.

Nous rencontrons sur notre chemin à plusieurs kilomètres du village, quelques femmes joyeuses, revenant de la rivière en chantant et portant chacune une grande cruche de terre cuite emplie d'eau en équilibre sur leur tête avec les mains libres. Quelle habileté ! Pas une seule goutte n'est renversée. J'admire le courage de ces femmes africaines qui parcourent dans la joie chaque matin de telles distances pour se procurer un peu de cette eau si précieuse ici.

Le soleil est déjà haut dans le ciel. La chaleur accablante et étouffante qui règne dans cette savane nous fait abrégé notre randonnée photographique. Pas si infructueuse malgré tout cette chasse...Car mon ami à l'aide de son téléobjectif a réussi à prendre quelques clichés d'oiseaux très colorés, sans doute des martins-pêcheurs sur le bord d'une rivière et d'autres insectes en gros plan.

Arrivés au camp, il me montre en détail son nouvel appareil photo réflex de marque japonaise dont il a fait l'acquisition en France juste avant sa venue au Tchad : prismes, miroir, obturateur à rideau, objectifs interchangeables, zoom ; toutes ces nouveautés techniques que je découvre avec avidité. Il m'explique le fonctionnement de chacune des pièces constituant son mécanisme. Il en connaît un bout sur le sujet le bougre, et n'est pas avare d'explications. Je me rends vite compte que mon petit Kodak "Rétinette 1B" est très largement dépassé et ne me permet pas de réaliser de telles photographies.

Ce sera le déclic de ma nouvelle passion. À mon retour en France je m'y intéresserai.

Nos chasseurs, eux, ne sont revenus qu'avec 4 pigeons et deux lapins, ce qui n'est déjà pas si mal comme tableau de chasse. Pas un seul lion ou autre félin en vue, même pas un phacochère, nous disent-ils !

On ne s'improvise pas chasseur de fauves aussi facilement.

Ils demandent à un jeune tchadien du camp s'il sait préparer le gibier. Ce dernier répond que oui et se met de suite à l'ouvrage.

Il commence aussitôt à plumer les pigeons. Après avoir terminé de s'occuper des volatiles, il s'attaque au lapin en arrachant un à un chacun de ses poils comme il venait de le faire pour les plumes des gros oiseaux. Grosse rigolade de la part des chasseurs qui lui montrent aussitôt comment dépecer un lapin. Un peu honteux il observe attentivement et se met de suite à dépecer le dernier en riant de bon cœur. Nous mangerons ce gibier ce soir quand les équipages seront de retour.

L'après-midi, après avoir déjeuné avec nos boîtes de ration, nous attaquons, G. et moi, quelques parties d'échecs acharnées et une dernière interminable, jusqu'au retour de nos appareils que nous allons accueillir au pas de course, dès la perception du bruit de leur moteur et de leurs rotors. RAS pour le mien.

Je n'ai donc que la visite après-vol, le nettoyage de l'engin et le graissage de toutes les articulations à effectuer.

G., lui, a un poste de radio à changer.

Nous attaquons aussitôt et rapidement l'entretien et la remise en état de nos hélicos, car le soleil ne va pas tarder à se coucher.

Nous terminerons notre travail à la lampe-torche tous les deux en même temps.

Le repas du soir ne s'éternise pas et le groupe électrogène assurant l'éclairage de notre bivouac est vite arrêté. Nous retournons nous coucher sous ce beau ciel étoilé.

Une autre journée nous attend demain.

Nous retournons à Abéché une nouvelle fois avant de remettre le cap sur Mongo en milieu d'après-midi. Notre mission est terminée.

Arrivé à Abéché, après avoir dit au revoir à mes amis bérets bleus, je me dirige vers mon H-34 lorsque le pilote lieutenant J. m'interpelle...

- Néné, je ne peux pas t'emmener, je suis en surcharge et tu es trop lourd !
- je ne pèse que 60 kg tout mouillé mon lieutenant !
- rassure-toi je t'ai négocié une place dans le Cessna L.19 de l'ALAT pour le retour sur Mongo...tu seras le copilote, ça te va ?
- ah ! dans ce cas, c'est parfait ! merci mon lieutenant.
- alors, vas-y vite, le pilote t'attend pour embarquer.

Sans doute une pierre, deux coups.

La chaleur et le poids ne font pas bon ménage avec nos "Siko". Connaissant également mon intérêt pour les petits avions, il a certainement voulu me faire plaisir et s'est arrangé avec le pilote béret bleu pour ce baptême exceptionnel.

C'est ainsi que j'ai eu le privilège d'effectuer un vol d'Abéché à Mongo à bord d'un petit avion biplace d'observation de l'ALAT.

Privilège plutôt rare qui ne devait se produire qu'une fois dans ma carrière d'aviateur.

Bien sympa ce vol de retour à mon D.I.H dans ce petit avion d'observation.



Noël 70 à Mongo

Notre retour de mission hier, s'est bien passé.

Ce matin, après une bonne nuit de sommeil dans notre boukarou, nous révisons les hélicos après ces quelques jours d'opérations, effectuons l'entretien nécessaire et les nettoyons, car le sable, notre second ennemi, recouvre non seulement toute la cellule, mais pénètre partout dans l'appareil. Au Tchad, le potentiel de nos moteurs était notablement diminué à cause d'une usure prématurée de ses pièces en mouvement provoquée par l'absorption de sable.

L'avion-cargo "Transall" nous apportant le courrier, est arrivé ce matin et n'a cessé de décharger caisses, colis qui nous sont destinés ainsi qu'aux hommes du 3^{ème} RIMa. Pas de relève pour nous dans l'avion. Je vais donc passer le réveillon et le jour de Noël à Mongo, je ne rentrerai à Fort-Lamy qu'avant le Jour de l'an.

Un petit pincement au cœur de savoir que je vais passer ce jour de fête si loin des miens, mais vite surmonté par la franche camaraderie qui nous réunit tous ici.

À vrai dire je préfère passer ce jour de fête à Mongo dans notre camp plutôt qu'à Fort-Lamy.

Finalement, je ne le regretterai pas, car ce Noël sera exceptionnel.

Que ce soit à Diên Biên Phu, dans les Aurès, à Kaboul ou à Tombouctou récemment, passer cette fête à des milliers de kilomètres loin de sa famille dans un pays en guerre a quelque chose d'émouvant et de particulier.

Notre nouveau mess en dur a été inauguré il y a peu de temps, il est tout neuf et d'un blanc immaculé avec un beau toit de chaume. Il est suffisamment vaste pour accueillir tout notre petit détachement et quelques invités éventuels.

C'est là que nous passerons le réveillon.

Un sapin joliment décoré a trouvé sa place dans un coin, une petite crèche a été installée. Elle est originale, simple, mais très jolie. Les personnages principaux y sont représentés. Ils ont été confectionnés par un artisan du village avec des douilles de fusil fondues.

La salle à manger aussi, a été décorée et est très accueillante. Même ici en pleine savane, c'est vraiment Noël que nous fêterons.

Rien n'a été oublié par le personnel de l'hôtellerie et quelques pilotes qui ont œuvré toute la journée pour que la fête soit réussie. Chacun y a mis son cœur pendant que nous, les mécaniciens, étions sur l'entretien de nos appareils.

Les caisses et colis apportés par l'avion sont réceptionnés.

De tous les coins de France nous sont envoyés, vins, champagnes, huîtres, saumons, langoustes, foie gras, victuailles de toutes sortes, bûches, vraiment un vrai repas de fête nous attend.

Le soir venu, au bar, à proximité du mess, la véranda de paille est comble, nous sommes tous là pour l'apéro au champagne avec toasts, etc.

Le personnel serveur, jeunes tchadiens du village, revêtus de leurs beaux habits de cérémonie sarouel noir avec fine broderie blanche, chemise blanche, boléro rouge, et petite chéchia rouge sont mignons comme tout. Ils nous présentent les plateaux de coupes de champagne et d'autres, garnis de petits fours, toasts de saumons fumés, de foie gras, d'œufs de poissons, etc. Un apéro, comme devant le buffet d'un grand restaurant ! Sans trop nous attarder, nous regagnons le mess pour le repas. À l'entrée deux autres serveurs nous accueillent avec leurs belles tenues.

Au pied du sapin sont déjà déposés mille petits cadeaux pour chacun d'entre nous. Jeux de fléchettes, de cartes, de dames, d'échecs, des boules de pétanque, etc., tout cela accompagné de petites cartes avec toutes un petit mot gentil.

Vraiment exceptionnelle cette nuit !

À part les anciens qui avaient fait l'Algérie, personne ne s'attendait à tant de générosité et d'attention envers nous, de la part des unités métropolitaines. Bien sympathiques ces délicatesses pour nous qui sommes en opération, dans ce coin perdu.

Nous prenons place autour des tables rangées en "U". Elles aussi bien décorées.

Ce soir-là, nous sommes une quarantaine, entre pilotes, mécaniciens navigants et mécaniciens sol, armurier, radio. Personne n'a le bourdon ou en tous cas personne ne le montre et l'ambiance est plus que cordiale, je dirai même familiale.

Les mets préparés par notre excellent "cuistot" présentés et servis par les jeunes serveurs tchadiens sont succulents et très copieux. De bonnes bouteilles sont débouchées, le vin est excellent.

Je suis parmi les plus jeunes du groupe et suis un peu timide et en retrait ce soir-là. Je suis sergent, n'ai que 24 ans et devrais passer sergent-chef que dans quelques jours, au 1^{er} janvier.

Tout se passe pour le mieux. Dès la bûche servie et le champagne débouché, chacun y va de sa petite histoire...

Tout à coup, tous mes camarades ensemble d'une seule voix,

- Néné... une histoire, Néné...le "Tarbouche", "Le Tarbouche", "Le Tarbouche" !

Je me lève à mon tour et me voilà parti pendant de longues minutes à raconter cette histoire de tarbouche et des blagues que tous connaissent déjà. Mais ils sont ravis ; du commandant et ses pilotes, jusqu'aux mécaniciens. L'ambiance est super.

Je suis certain que tous ceux qui étaient présents ce soir-là se souviennent tout comme moi de ce Noël particulier à Mongo.

Nous resterons à table jusqu'à 23 heures 45, pour nous diriger ensuite chez nos amis de l'Armée de terre où sous une tente improvisée en chapelle, l'aumônier de leur compagnie célébrera la messe de minuit.

Sortis de la chapelle, nous retrouvons les gars du troisième RIMa qui nous ont invités chez eux pour fêter dignement Noël et l'amitié de tous les combattants, ce soir-là.

Rien d'extraordinaire ce Noël...si ce n'est que c'est un Noël particulier passé en pleine brousse, dans un pays en guerre, à des milliers de kilomètres de la France et qui restera ancré dans nos mémoires à tous.



Blagues :

"Le Tarbouche"

C'est l'histoire d'un arabe qui monte à Paris dans les années cinquante et qui nous raconte son voyage à son retour.

Il voulait voir l'Opéra ! A priori il s'était trompé d'endroit.

Si ti vois comme ci jouli, la France ...mon z'ami !

La première fois qui ji monte à Paris, j'vois les trois quatre zéro, la tour des fèves.

Li moulin, pas li moulin Saint Louis di bab el oued, li moulin tot roge.

C'y jouli comme tout. Apris j'médis, ji vais aller à l'Opéra ! J'y marche, j'y marche ji trouv' pas l'opéra. Ouarkzoubi ou squi strouv' s'topira ? Tot d'un coup, j'y trouve une grand'maison, plien di monde divant, j'mi dit ça yé j'y trouvi. J'y rentre, c'y presque complit.

C'y tout jouli didans. J'en y d'la chance c'y pas commenci..! J'trouv' une place y j'm'assoies.

Tot d'in coup Tot l'monde y s'lève ! Ji fé comme eux.

Li voilà qui rentre un vieux chibani avec une gran' gandorah avic un tarbouche sur la tête avec deux p'tits mzabites, qui li suit derrière lui ? Chkoun hada ? avic li gandorah ! Ji crois q'cé les artistes qui arriv !

Li spictacle y va commenci, tout le monde y s'assoit. Rien qu'j'y fé comme eux.

Tot le monde y ferme son gueule. Même pas t'i entends li moches voler.

A peine, Li vieux chibane y li rentri, il l'enlève li tarbouche di la tête, y li p'tit mozabite avic la gandoura tot' blanche, tot joli, avec des p'tits trous, tot suite y li pique li tarbouche. J'ti jure, ji l'y vu !

Oh ! Yemmar biba ! Ici aussi ci comme chez no, ci kif kif ! Il faut rieeeen laisser triner ! La purée de n'zotre !

Li vieux chibani y rigar, y trouv'pas l'tarbouche. I commence..

- ki ci qui la piqué li taaaarbouche ?

Tous les gens y disent... (Repris en cœur à chaque fois par tous les convives.)

- On n'a pas piqué le taaaarbouche !

- Y rocommence...

- ki ci qui la piqué li taaaarbouche ?

Tous les gens y rocommence...encore

- On n'a pas piqué li taaaarbouche...y dit...

- Pitête, j'li fait tombi parterre, rigar parterre, si ti li trouve mon taaarbouche ?

Tous les gens y s'y mett' à genoux y rigar par terre y disent

- On n'a pas trouvi li taaaarbouche!

Moi j'rigar y ji vois oualou !

- Rigar bien! Encore une fois! Y dit !

- Tot les gens y baisse la tête, y se rimette à genoux, y regar, y disent : ...
 - On n'a pas trouvé le taaarbouche !
 A force d'y parli comme ça, il attrappi mal di tête! Ouakarbi, y prend une aspirine grosse comme ça ! Jamais j'y vu une grosse comme ça. Il lève l'aspirine en l'air, Il y monte à tot le monde, ji crois pas ki va li bouffi, j'ti jure il a bouffi tot entière :
 In challa ça lui passe li mal di tête, li pôvre.
 Apris, i la soif, i boit dans li casserole tot joli, on voit pas quis qui boit ! Ji suis sûr qu'cé du charab ! Apris, à tous les z'amis spectators qui z'on mal à la tête, y donne une p'tite aspirine. Tot p'tit! Y encore y cope en deux !
 Moi ji pas mal à li tête, ji prend pas !
 Apris, y vient avec un bâton avec une barre au milieu, y passe devant nos, i dit :
 - Si c'est toi...Ji va ti donner li compte.
 J'ti jure m'sieur ci pas moi. Y retourne là-bas, y dit, puisqu' ci comme ça, on va faire la quête pour achiter une nouvelle tarbouche. Il envoie li p'tit mozabit avec li panier. Tout li monde y donne 100 francs, 20 francs, 5 francs...Moi j'en i pas bocoup di flouss, ji donne 5 francs li pôvre, pour qu'il achite une nouveau chachia. Li p'tit mzabite y retourne là-bas il lui donne tous li sous.
 Le vieux chibani, y dit Meeerci ...Çi fini !
 A peine y dit çï fini, li p'tit mzabite i rissort li tarbouche, il li donne au vieux chibane !
 Nike zoubi, l'Opira ci fini pour moi, jamais ji retourn'. Lui li bogre di salopri, il a ritrouvi le tarbouche, y à moi, y m'a niqui les 5 francs !



Le Para légionnaire

On est à Calvi. Un petit légionnaire sort en courant de la caserne, poursuivi par deux MP.
 Il rencontre une bonne sœur et lui dit :
 - Ma sœur s'il vous plait... cachez-moi.
 - Vous n'avez rien fait de mal au moins, mon fils ?
 - Non, non, ma sœur, tout simplement ils veulent m'envoyer au Tchad et je ne veux pas y aller.
 - Bon d'accord ! Cachez-vous sous ma robe.
 Les MP arrivent.
 - Ma sœur vous n'auriez pas vu un petit légionnaire courir ?
 - Si, Si Messieurs, il est parti par là.
 Les MP partent en courant dans la direction indiquée par la sœur. Et le légionnaire

sort de sa cachette.

- Merci beaucoup ma sœur vous venez de me sauver la vie ! Vous savez ma sœur quand j'étais sous votre robe je me suis permis de regarder et j'ai vu que vous aviez de belles jambes.

- Vous n'avez pas regardé plus haut, j'espère ?

- Oh non ma sœur, je ne me serais pas permis.

- Et bien tu aurais dû mon garçon parce que tu aurais vu que j'avais une belle paire de castagnettes comme toi.

Je suis ton adjudant de compagnie et je suis déguisé en sœur parce que moi non plus je ne veux pas y aller au Tchad.



La cigale y la formi

J'y conni one cigale qui tojor y rigole

Y chante, y fir la noce, y rire comme one folle.

Y s'amouse comme y faut

Tot l'temps y fi chaud.

Ma, voilà, qui fi froid !!!

- Bor blorer t'y en a le droit-

Ma, t'a riann por bouffer !

Bar force ti va criver.

Y marchi bor la rote.

Y trovi oune formi

Qui porti bon cascrote.

Y loui dit : « Mon z'ami,

« Fir blizir bor priter

Oune p'tit po di couscousses

Bor qui ji soui manger

Josqu'à c'qui l'hirb' y pousse.

J'y paye, barol d'onnor

L'arjany l'antiri, pas bizoann d'avoir por. »

La formi, kif youdi,

L'argeann y prite pas.

« Quis ti fir, y loui di,

Quand di froid y ana pas ?

Le jour, ji chanti bor blizir,

La noui j'y sui dormir.

Ti chanti ? Bor moi ji pense

Qui millor qui ti danse. »

Moraliti

Li jouif y couni pas quisqui cit la mousique

Millor di bons douros, afic bon magasin

Qu'one tam-tam manific

Qui l'embite li voisin.



Le Corbeau et le Renard

Misio corbeau itit sur un arbre tout en l'ir

Il avit dans son boche un morceau di gruyire

Ou bien di camembirt ou di gorgonzola.

Moi ji sis pas tris bian qu'il fromage il en a.

Ouala qu'misio rinard qui passi par ici

Il avit dans son ventre ji crois bian l'appetit.

Y dire gentiment : " Bonjor sidi corbeau,

Qui vous ites bian jouli et ji vous trouve tris beau.

Vous aviz ma barole un tris jouli chapeau

Et ji crois sans mentir qui si vos chassons

Ils sont di mime z'itoffe qui vot'beau pantalon

Vous chantiz dix fois mio qui tous lis canaris

It mimi qui lis chanteurs di Casino d'Paris."

Li corbeau y vient fou, y va crivi d'orgueil,

Y fira dis manières, il firmera son z'œil

Apris y l'ouvre son boche bor chanti la Tosca

Mis voilà qui l'fromage y tomb'ra tout en bas

Li rinard l'attrape, y l'avale d'un seul coup

Il liche bian son figoure it il part comme un fou.

Li corbeau ji ti joue y complit'ment couillon

It y joue qui jamais y chante plous dis chansons.

Moraliti:

Si ti en as di fromage pas besoin qui ti gueule

Ji ti donne un conseil, c'ist mieux qu'ti ferme ton gueule.



Après l'aventure, la mésaventure.

Comme chaque nuit, la « Dame de Mongo » a veillée avec vigilance et mansuétude sur les « chevaliers du Guéra » secondée dans cette tâche par nos anges gardiens du 3ème RIMa (Régiment d'Infanterie de Marine).

Le jour n'est pas encore levé et la sombre silhouette de la « Reine du Guéra » se détache nettement sous un ciel bleu-nuit lumineux et constellé.

Les destriers de métal soigneusement alignés et jalousement entretenus par deux poignées d'écuyers du monde moderne, sont prêts à intervenir sur toutes les terres du royaume et attendent dans l'obscurité leurs cavaliers.

Huit fiers chevaliers se dirigent vers eux dans la pénombre. Seule leur lampe de poche allumée permet de les distinguer. Ils s'approchent de quatre magnifiques coursiers qu'ils s'apprêtent à chevaucher. Ils vont grimper deux à deux dans leurs cockpits sous les yeux éveillés des mécaniciens qui les attendent au pied de leurs montures. Dans quelques instants le vrombissement de cette petite cavalerie retentira sur toute la savane alors que l'astre du jour éclatant commence déjà à pointer son nez et que le ciel se pare des premiers rayons lumineux.

Où vont-ils ? Au royaume de l'Ouaddaï ? Ces derniers jours, c'est par là, qu'ils interviennent. Celui de l'Hadjeraï est plutôt calme depuis l'implantation de notre camp au pied de cette majestueuse montagne. Ces décollages opérationnels à l'aube sont toujours impressionnants et émouvants. Je regarde mes amis s'envoler en les enviant un peu, c'est assez frustrant de voir ses compagnons de route partir au combat sans les accompagner.

Moi, je resterai là aujourd'hui, dans ce petit paradis perdu au cœur de l'Afrique.

La révision d'un appareil m'attend. Je sais que ma journée sera longue et bien remplie mais commencer une journée de travail sous une fraîcheur relative est tout de même bien agréable car je sais qu'en peu de temps la température sera totalement différente, le soleil de Mongo faisant rapidement grimper le mercure dans son tube de verre durant cette matinée radieuse qui nous attend sans qu'aucun nuage ne soit visible sauf peut-être quelques-uns de poussière, au loin. Il me faut donc fournir de suite à la fraîche le maximum d'effort et de travail avant les heures difficiles de la mi-journée.

Dans l'après-midi, après un copieux déjeuner et une courte sieste, je regagne mon appareil pour terminer une dernière opération de maintenance.

Il fait chaud et je suis torse nu. Mon travail terminé, je fais l'inventaire de mes outils, les range dans ma "caisse à clous" et me dirige vers le fût de carburant à proximité sur lequel j'ai posé ma veste de treillis.

Je la récupère et m'apprête à l'enfiler quand un gros insecte d'une dizaine de centimètres qui était posé sur une des manches, me pique ou me mord à l'abdomen, avant de s'envoler rapidement ne me laissant pas le temps de l'identifier.

Cet OVNI, sûrement méconnu des entomologistes qui ne connaissent que 30% des insectes existant sur ce vaste continent africain, allait être la cause de mes soucis plusieurs mois après.

Je ressens aussitôt une vive douleur et brûlure à mon ventre.

La douleur est si violente que je me rends rapidement à l'infirmerie du RIMa (La seule assistance médicale de tout le camp, les aviateurs, n'avons pas de médecin, ici).

Leur "toubib" est là. Je lui explique ce qui vient de m'arriver. Il m'ausculte, m'applique une pommade et me file quelques comprimés antalgiques à prendre.

La douleur s'estompe rapidement et je ne prête plus attention à cette petite mésaventure que je croyais anodine et que j'allais finir par oublier.

Pourtant elle est à l'origine de graves problèmes de santé que je devais rencontrer quelques mois après mon retour en France.

En Afrique la moindre piqure ou morsure par un insecte peut prendre des proportions inimaginables.

Il vaut mieux dans ces régions supporter la chaleur, même par fortes températures, en restant couvert que d'exposer notre corps à ces insectes en apparence inoffensifs mais qui peuvent être redoutables. Ce continent héberge les plus gros animaux du monde réputés pour être parmi les plus dangereux et curieusement les plus petits peuvent s'avérer encore plus pernecieux.

Je l'ai appris à mes dépens.

La petite tête d'épingle devait mettre neuf mois pour se développer et atteindre la taille d'un petit citron sur la paroi de mon abdomen (non visible de l'extérieur).

A mon retour en France, ce sera le début de beaucoup de souffrances, d'incertitudes, qui devaient durer plusieurs années et d'un handicap à vie avec cette prothèse en plastique souple que devait me poser le chirurgien pour combler le trou laissé par l'exérèse de cette tumeur.



Mécanos à l'ouvrage. Photo de Michel ELOY.

Évacuation sanitaire dans le nord du Tchad

Le 22 mars 1971, je suis sur la Base aérienne 172 de Fort-Lamy. Depuis deux jours, j'occupe mon temps entre piscine et farniente le matin, l'après-midi, sieste, puis échecs avec mon officier mécanicien qui adore ce jeu et équitation au manège de la base à la fraîcheur du soir.

Ce matin, je me rends à mon Escadron d'Hélicoptères. Lorsque j'arrive, j'apprends qu'une EVASAN (évacuation sanitaire) va être déclenchée pour évacuer un blessé de la Légion étrangère lors d'un accrochage avec les rebelles près de Faya-Largeau à 800 km au nord de Fort-Lamy.

Nous disposons d'un camp avancé sur l'aérodrome de cette oasis, avec des troupes au sol et un détachement d'avions AD.4 Skyraider, servant d'appui-feu.

Le Douglas Skyraider est un avion bombardier d'appui tactique américain d'après-guerre avec un moteur de 2700 CV. Un des derniers types d'avions à moteur à piston sorti à l'époque où les premiers avions, plus modernes, à réaction, commençaient à voir le jour. Il est équipé de quatre canons de 20 mm et peut emporter un nombre impressionnant de bombes. L'Armée de l'air française dans les années 50 se dota de cet appareil qui démontra ses capacités au combat durant la guerre d'Algérie.

Bien que la vaste zone du Guéra, du Batha et de l'Ouaddaï, secteurs où nous opérons depuis notre détachement de Mongo, ne soit pas épargnée, la majorité des combats les plus violents a lieu dans la région montagneuse du Tibesti, Bardaï, Trou du Natron.

Région majestueuse du désert Tchadien où vivent les Toubous. Ici, dans le nord, le FROLINAT (Front de Libération National) y est bien implanté. Les rebelles de cette région sont de redoutables guerriers connaissant très bien le terrain. Ils sont aussi bien armés (armes russes fournies par la Libye).

Ils tendent souvent des embuscades aux convois des troupes tchadiennes et françaises et ne décrochent pas facilement. La Légion, souvent parachutée ou héliportée, a fort à faire.

A Fort Lamy, la mission se déclenche et deux hélicoptères H.34 sont prévus pour la réaliser. Je ferai partie de l'équipage de l'un deux. À la vitesse de 90 kts soit environ 160 km/h avec nos hélicos, notre vol sera long. Six heures et 45 minutes de H.34 en ayant récupéré le blessé pour nous rendre jusqu'à Faya-Largeau où nous passerons la nuit.

Presque tout le désert du Tchad à survoler.

Un vrai plaisir de voir défiler sous notre appareil, ce magnifique paysage et cette immensité de sable et de rochers changeant d'aspect et de nuances avec la hauteur du soleil. Pas d'habitations, pas âme qui vive. Rien ! Que du sable et des rochers. Mais quelle beauté !

Dans notre hélico la température est relativement fraîche avec la porte de mon cargo ouverte.

Après 500 kilomètres de vol dans cet environnement à la fois hostile et beau, nous arrivons à Koro Toro, minuscule oasis perdue dans ce milieu désertique avec un peu de verdure et quelques arbres.



Approche sur KoroToro. Photo de Michel ELOY.

Nous nous posons pour nous ravitailler en carburant. Quelques fûts posés là et une pompe Japy nous attendent pour nous dégourdir les bras. Des soldats de l'armée tchadienne basés dans ce petit fort du désert, entendant nos hélicos arriver, sont déjà là, attendant les atterrissages de nos appareils et s'empressent de nous devancer pour cette besogne.



Ravitaillement en carburant à Koro Toro.

Le plein effectué, nous mettons le cap sur la zone où nous devons récupérer le blessé. Après quelques bonnes minutes de vol au-dessus de ce magnifique paysage, nous apercevons le convoi de camions ; 4x4 et jeeps de la Légion étrangère.



Récupération du légionnaire blessé.

Nous nous posons, les deux appareils à proximité des véhicules, en soulevant deux gros nuages de sable avec nos rotors. Nous ne voyons plus rien pendant quelques secondes.

Une configuration de vol délicate et dangereuse où le pilote doit rester concentré pour faire atterrir son appareil en douceur.

Les pilotes coupent le moteur et descendent de l'appareil pour rejoindre l'officier commandant la compagnie.

Pendant que je fais le tour de mon hélico pour les vérifications habituelles, un 4x4 "Dodge" arrive.

Les paras légionnaires en descendent avec le blessé qui a l'air d'être pas mal amoché ; il ne se plaint pas, mais ces soldats savent souffrir en silence. On l'installe à bord.

Les paras me proposent de boire une canette de bière. Ils sont sympas.

Ils ont deux bâches à eau remplies de canettes accrochées à l'arrière du véhicule, qu'ils arrosent régulièrement avec leurs gourdes d'eau pour les maintenir fraîches. Je n'ose pas refuser et trinque avec eux. Elle est chaude leur bière... mais offerte avec tellement de cœur et de gentillesse...que je la bois sans grimacer en papotant avec eux.

Il ne faut pas nous attarder et reprendre notre vol rapidement, si nous voulons nous poser avant la nuit tombée. L'équipage est de retour, nous embarquons et redécollons pour Faya-Largeau, capitale du Borkou située à 200 km plus au nord.

Le bruit assourdissant à l'intérieur du cargo m'oblige à communiquer avec le blessé allongé sur sa civière que par gestes. À chaque fois que je regarde le petit légionnaire en lui adressant un haussement de sourcils ! Il me fait savoir par un hochement de tête de haut en bas et avec son pouce levé que tout va bien.

Le soleil commence déjà à se coucher éclairant de mille nuances cette étendue de sable blond et ocre avec ses ondulations de dunes.

J'en prends plein les yeux ! Un paysage époustouflant !



*Ondulations de Dunes vues d'hélicoptère.
Photo de Michel Eloy.*

Faya-Largeau est bientôt en vue, avec cette oasis luxuriante au cœur de cet immense désert.



*Approche sur Faya-Largeau.
Photo de Michel ELOY.*

Nous nous approchons de la piste. Au loin sur le parking, les Skyraiders AD-4 sont alignés et leurs ailes métalliques réfléchissent toute leur brillance pendant un court instant sous le soleil couchant.

Nous prenons contact avec le sol et après un court roulage, rangeons nos appareils près d'eux. Nos deux H.34 font grise mine à côté de ces engins de guerre vieux, mais encore étincelants.

Nous confions le blessé au toubib qui vient le recevoir et qui prendra soin de lui jusqu'au lendemain matin.

La nuit est déjà là. Nous dînons en plein air où des tables sont alignées et faiblement éclairées par un groupe électrogène.

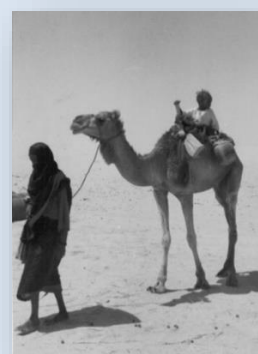
Nous nous couchons de bonne heure sous une tente qui nous a été attribuée. La journée a été longue, fatigante et demain le trajet de retour le sera tout autant.

Dans le désert, s'il fait très chaud la journée, plus de 55° à l'ombre, les nuits, contrairement à Mongo où elles sont relativement chaudes, ici, elles sont très fraîches. La température peut avoisiner les 2° seulement. Cette différence est énorme, mais permet de bien dormir et de bien récupérer.

Nous ferons bon usage de notre sac de couchage.

Au petit matin, l'autre hélico récupère le blessé que l'hôpital militaire de Fort-Lamy attend et cap sur le retour, avec comme à l'aller, un ravitaillement en carburant à Koro-Toro à mi-chemin.

Une caravane de dromadaires arrive pendant notre courte escale et les Touaregs curieux s'arrêtent pour regarder nos hélicoptères. Ils sont accompagnés de leur famille, de quelques chèvres et camperont probablement sur place cette nuit. J'en profite pour faire quelques photos.



Caravane de Touaregs à Korotoro.

Cinq heures et quart de vol, avant de toucher les roues sur notre base principale.

Nous arrivons fatigués, les reins un peu brisés par les vibrations de l'hélicoptère, après onze heures quarante-cinq de vol en deux jours, mais heureux d'avoir joué les "Saint-Bernard du ciel" et d'avoir accompli notre mission.



*Base Aérienne de Fort-Lamy.
Photo de Michel Eloy.*

Opération dans le secteur d'Abéché

Au début du mois d'avril 1971, le soleil se lève à peine derrière les montagnes lointaines laissant ses rayons dévoiler une savane africaine dans toute sa splendeur.

La silhouette de la Dame de Mongo est encore dans l'obscurité et se détache sur un ciel rougeoyant et or de toute beauté. Très tôt ce matin après avoir pris un copieux petit déjeuner au mess, nous regagnons nos appareils sur le parking de terre battue à proximité. Une fois encore je fais partie de l'équipage d'un des quatre "Sikorsky" qui s'apprêtent à décoller en faisant vrombir leur puissant moteur et en embrayant presque tous en même temps leurs rotors. Je suis installé sur le siège de nylon vert-kaki à l'avant de la porte de l'appareil de l'un d'entre eux. Le pilote, là-haut dans son cockpit, depuis l'interphone de bord m'interpelle...

- OK cargo ?

Deux mots pour s'assurer que tout est OK derrière et qu'il peut décoller. Combien de fois ai-je entendu ces deux mots durant ces années passées dans les voilures tournantes sur gros porteurs...

Du pouce et de mon index appuyés sur mon laryngophone avec son élastique un peu détendu, je lui réponds :

- OK, c'est bon derrière.

C'est parti ! Nous décollons les trois H.34 cargos plus le Pirate en tête pour voler en formation cap Nord-Est vers Oum Hadjer à 165 km environ, où nous ferons une petite halte.

Puis nous nous rendrons à Abéché dans la région du Ouaddaï situé à environ 150 km encore plus au Nord-Est où une opération d'envergure doit se dérouler.

Abéché est la deuxième grande ville du Tchad après Fort-Lamy la capitale, (Moundou, Fort-Archambault et Sahr). Un petit détachement de l'ALAT y est stationné en permanence avec des Piper et Cessna d'observations. La chaleur, le climat, sont assez semblable qu'à Mongo, notre base avancée, le paysage, lui, est un peu plus désertique.

Des tribus rebelles se sont fait repérer depuis peu, à un peu moins d'une centaine de kilomètres de la ville.



Abéché.

À notre arrivée sur le terrain d'aviation, nous sommes bien accueillis par les bérêts bleus qui nous conduisent avec leur "Dodge" vers leur campement.

Nos chefs nous donnent quartier libre jusqu'à 13 heures et se rendent au PC où se réunissent les autorités en vue de la préparation de l'opération.

Nous décidons de nous rendre au grand marché de la ville.



Entrée du marché d'Abéché. Photo de Michel ELOY.

Il est immense et très coloré. Une vraie carte postale africaine. Diverses ethnies se côtoient.

Notre passage avec nos combinaisons de vol vert-kaki, ne laisse pas indifférent et provoque rires et chuchotements chez les femmes que nous croisons. Elles sont toutes non voilées au visage souvent tatoué, et revêtues d'étoffes de couleurs vives et chatoyantes ; d'autres portent des robes encore plus voyantes à l'effigie de leur Président François Tombalbaye.

Certaines de ces femmes aux formes très généreuses déambulent avec leurs paniers de paille tressée sur la tête, accompagnées par d'autres, plus grandes, sveltes et fines, au visage doux avec une peau magnifique. Elles sont très belles, peut-être des Peuls, femmes réputées pour être parmi les plus belles filles du monde.

Les vendeuses abritées du soleil par des paillasses recouvertes de peaux de chèvres et soutenues par des morceaux de bois, exposent leurs marchandises sur d'autres paillasses à même le sol et sont assises en tailleur près de leurs gros morceaux de pain de sucre, de sel ou de savon. On y trouve de tout dans ce grand marché : légumes, fruits, épicerie, viande fraîche, viandes et poissons séchés, vêtements, bijoux.



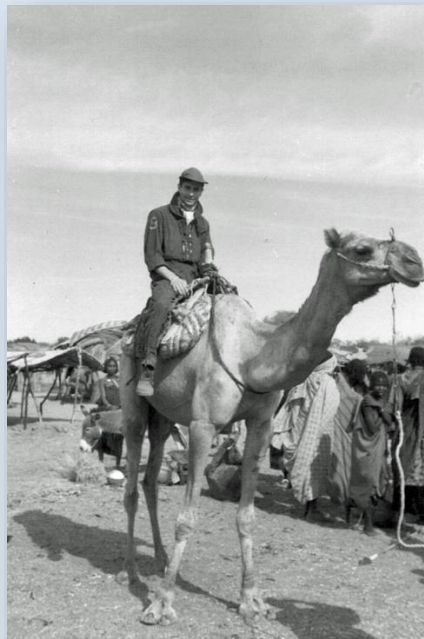
*Vendeurs de sel Marché d'Abéché.
Photo de Michel Eloy.*

Au passage de notre équipe, elles nous accordent de beaux sourires laissant découvrir une dentition d'une blancheur éclatante. Nous continuons de traverser tous ces étals pour nous rendre un peu plus loin, au marché aux bestiaux.

Ici, peu de femmes, pratiquement que des hommes ; vêtus pour la plupart de longs boubous blancs et de chèches de même couleur dissimulant leur visage par respect et pour se protéger des rigueurs du climat selon les coutumes du désert.

D'abord chèvres, moutons, puis ânes, chevaux, bêtes à cornes et surtout beaucoup de chameaux. Dromadaires plus précisément, mais ici tout le monde dit chameaux. Tout ce bétail rassemblé est exposé à la vente et les discussions vont bon train pour les transactions.

Certains de ces camélidés sont vendus "toutes options, customisés" harnachés avec de belles selles cuir et bois et de très beaux tapis rouges tissés et brodés, comme dessous de selle, mettant en valeur ces magnifiques vaisseaux du désert.



Notre intrusion dans cette carte postale africaine des années 70 sera de courte durée, car il est l'heure de regagner notre 4x4 et de rentrer à la ferme.

Un peu avant une heure de l'après-midi nous sommes de retour au campement de l'ALAT. Nos chefs sont déjà là avec la petite équipe des aviateurs de l'Armée de terre.

Après le repas convivial qu'ils nous offrent sur la terrasse de la ferme qu'ils occupent, nous regagnons rapidement nos hélicoptères à l'aéroport.

Les héliportages commencent leurs rotations. Embarquement des commandos et dépose de ces jeunes gens sur le lieu de combat. À notre retour, après les vérifications de nos appareils, nous reprenons le 4x4 que nos amis aux petits "Piper" nous ont confié et retournons les rejoindre à leur campement.

Une petite partie de boules nous attend avec comme adversaires bien évidemment les bérets bleus. Ils nous gagneront sans difficulté.

Si au début de la partie, mes deux premiers tirs s'étaient traduits par deux carreaux mettant toute mon équipe en confiance, s'en était fini pour les suivants ! Plus une touche !

Ils ont l'avantage de connaître le terrain, dis-je à mon équipe pour excuser notre défaite alors que par ma faute et tous mes derniers tirs ratés, le gain de la partie nous échappait.

Après un petit apéro, nous regagnons notre lieu d'hébergement.

Nous logerons en ville dans un ancien hôtel en terre battue ocre, sans doute très beau du temps de la coloniale. Dans le patio, nous installons nos lits Picot autour des tables pour les repas.

Sur le seul arbre qui apporte une relative fraîcheur dans cette cour, un magnifique caméléon qui semble être le seul occupant de ces lieux y a déjà pris ses quartiers et à notre vue, préfère lentement se réfugier sur une branche un peu plus haute.

On ne peut pas dire que l'on soit très confortablement installé, mais au moins nous pouvons prendre des douches, ce qui est fort appréciable.

Pour ce qui est des repas, lorsque nous ne nous trouvons pas en brousse, nous les prenons dans notre hôtel, mais le plus souvent nous sommes invités au détachement permanent de l'ALAT qui possède un excellent cuisinier qui nous prépare de succulents plats.

L'ambiance est bonne et l'entente plus que cordiale avec nos amis de l'Aviation légère de l'Armée de terre.

Dès ce premier jour de l'opération, pendant la valse des hélicos pour transporter les commandos sur la zone, des accrochages se produisent avec les troupes au sol. Les rebelles n'hésitent pas à engager le combat malgré la présence et l'intervention des hélicoptères.

Un appareil a été touché, mais personne n'est blessé. Le pilote a réussi à poser son "Siko" sur un terrain plat et dégagé, assez éloigné de la zone de combat. L'équipage a passé la nuit dans le cargo de l'hélicoptère avec une section tchadienne en protection.

Le lendemain à la fin de plusieurs rotations d'héliportage sur la zone de combat, vers onze heures, mon hélico m'emmène en brousse pour aider l'équipage et les mécanos du H.34 endommagé, à changer le moteur qui a été touché la veille durant l'opération.

Une balle de gros calibre Thomson a traversé le moteur et perforé la pompe à huile. Notre appareil me dépose à proximité.

L'équipe sur place, mécanos et pilotes, a déjà bien avancé le travail.



3^{ème} à partir de la droite.



1^{er} à partir de la gauche.

La "chèvre" (une grue tripode munie d'un palan) est déjà installée et le moteur sur le point d'être déposé. Il fait très chaud, mais personne ne chôme.

Nous sommes entourés par les troupes de l'Armée tchadienne chargées d'assurer notre sécurité et commandées par un lieutenant qui s'affaire à réparer le pont de son 4x4 en panne.



Je suis prêt pour convoier le moteur sur Abéché.

Une fois le nouveau moteur posé sur l'hélico, après un bref repas pris sur le tas (boîtes de ration) il ne restera que les réglages et essais du moteur à effectuer.

Le moteur hors service est déposé avec son bâti à roulettes bien arrimé sur la plate-forme arrière d'un vieux camion militaire de l'Armée tchadienne.

Le Commandant de bord de l'appareil endommagé demande deux volontaires pour convoier le moteur par la piste jusqu'à Abéché où un avion-cargo Transall l'emmènera à Fort-Lamy pour sa remise en état.

Avec Bruno F. nous nous portons volontaires. Deux soldats et un chauffeur, tous trois Tchadiens nous accompagneront. Pas d'autres protections.

Armés de nos pistolets-mitrailleurs MAT 49, nous voilà partis tous les cinq à l'aventure sur cette piste de terre battue, cahoteuse et tout juste praticable avec ce vieux Berliet qui risque à chaque instant de laisser son essieu arrière lors des passages dans les trous, ou de chavirer sur le côté avec le lourd moteur Wright de plus de 500 kg posé à l'arrière.

Nous ne sommes qu'à une soixantaine de kilomètres d'Abéché, mais notre convoyage durera plus de 4 heures.

Nous trouvons sur notre route, des traces fraîches de passages d'éléphants, beaucoup de pintades sauvages et quelques gazelles au loin qui s'enfuient à notre vue, mais pas de rebelles, fort heureusement, car à l'allure où nous roulons nous ferions une belle cible. Notre chauffeur à l'air de bien connaître cette piste. Son œil avisé détecte avant tout le monde, le moindre animal sauvage aux alentours.

Il va faire un carton sur le plus beau des phacochères d'une horde qui vient de traverser notre piste à une centaine de mètres devant nous. Avec calme il prend son fusil, ouvre la portière doucement, s'allonge sur l'aile de son camion vise et tire. Un seul coup a suffi. La bête atteinte est gisante sur le sol. Les trois soldats ont vite fait de la récupérer et d'embarquer le futur civet à l'arrière du camion.

Après ce tir précis à longue distance par le chauffeur abattant d'une seule balle ce magnifique phacochère, la route reprend tranquillement dans cette majestueuse brousse avec sa faune à la fois si présente et si peu visible et les deux soldats sur la plateforme arrière du camion en profitent pour découper l'animal.

Nous ne sommes pas très éloignés de la zone de combat et le danger n'est pas encore écarté même si cela fait plus de deux heures que nous roulons dans cette admirable savane herbacée. Abéché est encore loin et nous ne sommes pas à l'abri d'une surprise.

Bercé par les secousses, soubresauts et trépidations du véhicule, tout en surveillant la route et en espérant que tout se passe bien, je me demande si nous arriverons avant la nuit.

Malgré les vitres ouvertes, je suis en nage, la chaleur est accablante et l'air peu respirable à l'intérieur de la cabine de ce vieux camion avec cette odeur désagréable de transpiration qui m'incommode.

Dehors il doit faire plus de 50°.

La fatigue de la journée commence à se faire sentir, je suis épuisé mais fais des efforts et lutte désespérément pour ne pas m'assoupir ...

Nous venons de traverser lentement un oued asséché, sans nous ensabler par chance, mais restons malgré tout vulnérable avec la faible vitesse du Berliet.

Ma respiration ralentit, je plisse les yeux et scrute au loin l'horizon vague et voilé, quand soudain ...Un claquement sec !

Créant une gigantesque toile d'araignée argentée sur le verre nous empêchant de voir vers l'avant, une balle traverse le pare-brise, passe entre Bruno et moi et vient se loger sur le montant vertical droit de la cabine.

Instinctivement, je rabats le chargeur de ma Mat 49 et arme la culasse. C'est l'embuscade !

Ah ! Je ne le sentais pas ce convoi...

Les tirs s'intensifient ! Les balles sifflent de tous côtés...

Bruno s'est déjà extirpé du camion et s'est allongé dans les herbes hautes et sèches qui longent la piste, pointant son pistolet mitrailleur en direction des coups de feu me laissant seul avec le chauffeur qui tire avec son fusil de sa fenêtre ouverte, sur je ne sais quoi... Les soldats sur la plate-forme à l'arrière du véhicule, protégés par le moteur de l'hélico ripostent et de là-haut nous précisent que nous sommes encerclés par une vingtaine de rebelles bien armés qui ne sont plus qu'à une cinquantaine de mètres et se rapprochent dangereusement du véhicule.

À moins d'un miracle, je ne donne pas cher de notre peau.

« Ils arrivent... » crie un soldat de la plateforme arrière ...

Je m'apprête à mon tour à sauter du camion quand ...

Un autre claquement retentit.

Aïe ! ...Je ressens une vive douleur à droite sous une côte. Je porte ma main sur le côté droit de ma combinaison PN...Elle est trempée !

Mes "Ray Ban" ne sont plus sur mes yeux.

La vache !...

Je vais l'avoir « la rouge » ! Je suis touché ! ...

Il me faut quelques secondes pour réaliser qu'en fait, je suis bien en vie et entier !

C'est Bruno !

Il vient de me filer un coup de coude qui me sort de ma torpeur :

- Eh...Néné ! Tu ne vas pas t'endormir, on est presque arrivé...

- « Purée... » Tu pourrais y aller plus « Mollo » Bruno, tu as failli me démolir une côte, de plus je ne dormais pas mon ami, je surveillais la route derrière mes « Ray ban » ...Dans l'action mes lunettes sont tombées, les voilà maintenant sur le plancher du camion, heureusement intactes.

La nuit tombe déjà et les lueurs de la ville faiblement éclairée apparaissent au loin. Encore quelques instants et nous serons dans notre hôtel à Abéché.

C'est ce que vous auriez pu lire si, durant ce parcours, je m'étais assoupi quelques secondes comme l'a fait mon ami Gilbert, la veille sur cette même piste, la fatigue et la nuit aidant, en effectuant ce même trajet en sens inverse pour transporter le moteur neuf d'Abéché jusqu'au Siko touché lors de l'accrochage. Sa mission fut pour lui plus pénible que la mienne. Son camion s'étant ensablé en traversant ce même oued asséché, perdant de nombreuses minutes à dégager le véhicule pour le sortir de l'ornière mais le retardant dans la livraison de son précieux chargement le faisant arriver de nuit à destination.

Pour cette mission urgente, je lui avais confié sans hésitations mon pistolet mitrailleur pour pouvoir l'effectuer avec un peu plus de sérénité car il ne possédait comme arme, qu'une seule grenade dans sa caisse à outils et se sentait nu comme un vers pour un tel convoi.

Mais, je vous l'assure, je ne me suis pas assoupi ! J'ai résisté et n'ai pas fermé l'œil une seule seconde durant le voyage.

(La vérité si je mens...)

La mission bien que fatigante s'est déroulée normalement jusqu'à destination.

Il fait déjà nuit et nous sommes contents de voir au loin les faibles lueurs, de la ville très peu éclairée. Dans quelques instants nous serons à Abéché. Ils nous déposent devant notre hôtel sans oublier de nous offrir un beau morceau de la bête avant de repartir à l'aéroport décharger le moteur.

La journée a été longue, chaude, rude et fatigante.

Le détachement est en plein repas et nous accueille avec joie lorsque nous arrivons avec notre jambon de phacochère. Nous prenons le temps de prendre une bonne douche avant de nous joindre à eux pour le repas et ensuite regagner notre lit Picot pour une bonne nuit récupératrice.

Ce matin, comme la veille, retour sur le terrain d'aviation, pour le transport des troupes sur la zone de combat.

Sur le parking de l'aéroport, les jeunes soldats rassemblés par petits groupes bien ordonnés, armés jusqu'aux dents avec leurs bandes de cartouches de fusil-mitrailleur en bandoulière autour du cou et leur chapeau de brousse vissé sur la tête attendent l'ordre de grimper dans nos appareils.

Lorsque nous sommes prêts et que le commandant de bord m'en donne l'autorisation, sous le signe de mon pouce levé, ils arrivent, s'installent à bord chacun à sa place face à moi, qui m'assois sur mon siège.

Après quelques minutes de vol, nous arrivons sur zone.

- Allez les gars préparez-vous, ça va être à vous...

J'ouvre la porte du cargo...

- GO !... GO !...

Les commandos que nous venons d'embarquer évacuent l'appareil un à un en sautant rapidement du H.34 qui n'a pas posé ses roues au sol. Ils se placent aussitôt en position défensive et nous dégageons rapidement la DZ.

Les autres "Sikos" nous suivent et effectuent pareillement leur héliportage en même temps que nous, pendant que le "pirate" tourne en boucle au-dessus de nos appareils assurant notre protection.

C'est parti pour une autre rotation. On en est à notre troisième tour. L'ensemble des sections des commandos est maintenant au sol, prêt à combattre.

Je les regarde partir au combat avant de refermer ma porte alors que l'hélico affiche toute sa puissance en prenant de l'altitude pour le retour. J'ai toujours beaucoup d'admiration pour ces jeunes hommes téméraires qui ont tout juste vingt ans et qui au mépris du danger s'enfoncent vers leur destin, une arme à la main, alors que moi assis sur le siège de l'hélicoptère qui reprend son envol, les regarde s'éloigner.

Le Pirate vient nous rejoindre pour le vol de retour en formation et se place en tête de patrouille, mais son équipage ressent depuis quelques instants de fortes vibrations !

En fait, il a été touché durant l'intervention, mais personne n'a été blessé. Nous suivons le Pirate qui s'éloigne de la zone de combat et finit par se poser en savane dans un vaste espace dégagé aux herbes hautes où nous pouvons à notre tour prendre contact avec le sol à proximité. Une fois mon hélico posé, je saute du cargo et me dirige vers l'appareil touché.

Le mécanicien navigant-tireur est déjà sur la plateforme de la BTP là-haut inspectant la voilure du rotor principal. Il a vite découvert sur une pale un "bim" rouge (témoin d'alerte pression) et sur son longeron pourtant épais, un orifice net sans bavure gros comme un pouce du bord d'attaque de l'intrados et sur l'extrados, un autre un peu plus grand et déchiqueté provoqué par un impact de gros calibre occasionnant ces fortes vibrations. On inspecte également le reste de l'hélicoptère qui n'a visiblement reçu qu'une seule balle.

Nous, les mécaniciens d'aviation, sommes souvent appelés péjorativement par les autres corporations "les gonfleurs d'hélices".

(Cette expression vient d'une époque que je n'ai pas connue, celle du début de l'aviation, où le changement de pas sur les premiers avions équipés d'hélices à pas variable s'effectuait par le mécanicien avant le décollage à l'aide d'une pompe à main à air comprimé qu'il fixait sur une valve située sur le cône de l'hélice. L'avion pouvait décoller ainsi sur plein petit pas, une fois en l'air le pilote actionnait la commande de l'hélice et passait sur grand pas une fois pour toute jusqu'à son retour au sol).

En 1970 sur H.34, ceux qui nous taquinaient ne croient pas si bien dire et ne se trompent pas beaucoup, car depuis peu, le constructeur Sikorsky a imaginé un détecteur de crique sur le longeron principal des pales, pièce maîtresse et vitale, car une simple crique peut engendrer sa rupture. Ce longeron est maintenant étanche, gonflé à l'azote à 0,7 bar et muni d'un détecteur de chute de pression appelé "bim". Une collerette jaune indique une pression correcte et passe au rouge lorsqu'une fuite se produit dans le cas d'une crique ou d'une fissure. Les pales d'hélicoptère sont des pièces importantes. C'est tout de même ces pales subissant d'énormes efforts, qui assurent la sustentation de l'hélicoptère.

Le reste de la pale étant constitué de pockets (en structure de nids-d'abeilles extrêmement solide et légère) interchangeables individuellement en atelier spécialisé.

Le transport et l'échange de la pale sur place paraissent compliqués, risqué et difficile, voire impossible dans un délai bref dans une telle zone. Le Pirate vient de faire environ 25 minutes de vol avec la pale percée. Il lui en reste presque autant pour regagner notre camp à Abéché.

Repartir serait tout de même dangereux. Le pilote commandant de bord du H.34 armé du canon de 20 mm, un ancien commandant qui en a sûrement vu d'autres en Algérie, malgré tous les risques que cela comporte, décide de redécoller pour que nous puissions effectuer un dépannage dans de bonnes conditions.

Nous nous empressons le mécanicien navigant et moi de limer la déchirure de l'extrados pour éviter son éclatement et sa propagation.

Le vol retour, angoissant pour tous, s'effectue sans dommage avec toujours les vibrations pour le H.34 Pirate mais sans aggravation de ces dernières.

On se rend compte malgré tout que c'est solide une pale de rotor principal de Sikorsky. À notre arrivée à Abéché un message est aussitôt envoyé à la base de Fort-Lamy et dès le lendemain matin un avion Transall nous livre une pale neuve et tout le matériel nécessaire pour son échange (perche pour soulever la pale, perche à track et son drapeau, craies, scotch track). L'incidence d'origine de la nouvelle pale est sensiblement la même que celle de la pale endommagée.

Merci à l'équipe de mécanos de permanence de nuit de Fort-Lamy qui n'a rien oublié.

Le réglage ne devrait pas poser de difficultés. Il ne me reste plus qu'à changer et à régler cette nouvelle pale.

Dans les années 70, la vérification du sillage des pales s'effectue à la main. Il n'existe pas encore de stroboscope électronique et cette opération reste délicate compte tenu des difficultés à la réaliser par le mécanicien et le pilote ainsi que des risques de collision qu'elle comporte.

En effet, une fois la pale changée, le pilote met l'hélicoptère en route, embraye et effectue des variations de pas, dont une à la limite du décollage. Dans cette configuration, la rotation du rotor provoque un souffle très important et rend cette manœuvre très délicate. Le mécanicien sous le souffle de l'appareil, risquant à tout instant une collision de la perche avec les pales du rotor.

J'approche près du rotor tournant, le drapeau fixé au bout de ma longue et lourde perche afin que les marquages de craie de couleurs différentes que j'ai préalablement appliqués à chaque pale puissent venir frotter sur le drapeau. Vu mon faible poids, le mécanicien navigant m'aide en me tenant fermement par la taille pour m'éviter d'être chahuté par le souffle du rotor.

Je vérifie le bon alignement des pales dans le même plan horizontal et effectue ensuite, leurs réglages. Une dernière passe de perche et tout est OK.

Le track est bon et le dépannage terminé.

Le commandant du pirate me demande de le rejoindre là-haut en place copilote pour effectuer avec lui le vol de contrôle et nous assurer qu'aucune vibration anormale ne persiste. J'ai toujours adoré grimper dans le cockpit d'un aéronef pour y prendre place et plus particulièrement dans celui de l'hélicoptère Sikorsky H-34 différent de beaucoup d'autres et situé presque à trois mètres de haut, son accès se faisant par l'extérieur (bien que pouvant se faire aussi par l'intérieur du cargo). Rien que de grimper tout là-haut, d'ouvrir la porte-fenêtre vitrée et de s'installer sur le siège, avait quelque chose de jouissant. Aussi, c'est avec un immense plaisir que je me hisse à ce poste.

Dès les premiers instants de vol on se rend compte que l'appareil est sain et qu'il ne vibre pas anormalement, les vibrations ont disparues. R.A.S. Tout est O.K.

Le Pirate est de nouveau opérationnel et bon pour le service.

Notre mission se termine le lendemain. Nous rentrons à notre base de Mongo.

Mon ami Féfé, m'invite à faire le retour sur Mongo à bord de son Pirate. J'en profiterai pour prendre ce cliché avec mon petit kodak.



Retour d'opération en « Pirate ».

À la fin du mois d'avril mon carnet de vol est récupéré par le bureau des opérations et envoyé à Fort-Lamy pour la comptabilité des heures de vol, son arrêté de l'année et pour la signature du grand patron.

Il ne me sera rendu que juste avant mon départ pour la France.

J'ai déjà effectué 120 heures de vol depuis mon arrivée au Tchad en cette fin de mois d'avril.

Je noterai donc sur une feuille de papier tous mes vols réalisés de mai jusqu'à mon départ et bien évidemment, je devais perdre ce papier, perdant par la même occasion, malheureusement au moins une bonne vingtaine d'heures de vol effectuées sur ce territoire qui ne figureront donc pas sur mon carnet de vol ! (*J'en entends qui disent que j'avais assez "crevardé" ! Attention ! J'ai les noms!*)

Cela devait se produire plusieurs fois durant ma carrière aéronautique, d'oublier de mentionner mes vols sur mon carnet, mais cela a été sans conséquence compte tenu de la totalité des heures mentionnées sur ce précieux document.

La fin de mon séjour approche.

Si durant mon séjour, le nombre de victimes des troupes françaises au sol a été important en opération, surtout lors de l'embuscade de Bedo en octobre 70 au Nord-Ouest de Faya-Largeau se traduisant par 12 morts et 25 blessés du CPIMa, du côté des aviateurs à ma connaissance, on ne déplore fort heureusement que deux blessés. Un mécanicien dans un Noratlas qui a reçu une balle à l'épaule tirée du sol par un rebelle, lors d'un décollage à Faya-Largeau et notre ami B. (surnommé "Tarras Boulba" à cause de son crâne rasé et de ses grosses bacantes). Commando de l'air et tireur sur "pirate", blessé à la main derrière son canon de 20 mm durant une opération juste avant mon arrivée. Je devais le revoir à l'hôpital militaire de Laveran à Marseille lors d'une de mes hospitalisations. Il était admis, je crois, pour des problèmes amibiens. C'était mon voisin de la chambre d'à côté.

Dans l'ensemble tout s'est bien passé pour moi au Tchad, mais mon retour en France devait me réserver une surprise de taille avec cette "vacherie" que je ramenaïs comme souvenir de ce pays lointain.

Si certains revinrent avec deux défenses d'ivoire enveloppées dans du papier journal sous les bras en n'ayant rien à déclarer, moi c'est avec une tumeur invisible sous l'abdomen que je franchis la douane à mon retour.



Le mois de juillet arrive vite, mon séjour dans ce pays en guerre se termine. J'attends mon départ pour la France, mais je ne devais reprendre l'avion du retour qu'au mois d'août.

Le DC.9 militaire me laissera sur une base militaire de Provence.

Après mon départ de ce pays, la guerre au Tchad devait s'intensifier, se moderniser et perdurer encore pendant plusieurs années.



Les magiciens de la mécanique.

En 1966, alors jeune sergent mécanicien au GERMaS 15/68 de Chambéry, je mentionnais dans le journal info de l'Escadron d'Hélicoptères 2/68, le peu d'ouvrages existants mettant en valeur les mécaniciens.

J'avais seulement trouvé un petit récit de Jacques Noetinger pilote écrivain et chroniqueur de l'aéronautique, qui parlait des mécaniciens d'aviation et leur rendait hommage dans une page dont j'ai repris le titre.

"Les magiciens de la mécanique".

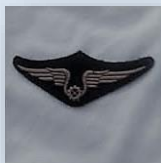
Cette passion dévorante des choses de l'air touche aussi les mécanos et lorsque comme pour moi elle se traduit en plus par l'engouement du vol et du pilotage même modestement, cela donne un mélange étonnant rempli d'aventures et d'émotion.

Je n'imaginai pas que cinquante ans plus tard j'allais moi-même écrire quelques petites anecdotes sur la vie des mécaniciens d'aviation sans doute moins exaltante que celles de nos frères pilotes, mais tout de même assez riche.

En écrivant ce petit recueil, je devais forcément parler de ma vie professionnelle et y consacrer une large place.

Rendre captivante la lecture d'un échange de magnétos, même sur un avion légendaire comme le C.47, d'un moteur Wright d'hélicoptère touché par l'ennemi en pleine savane africaine ou d'une tête de rotor principal d'hélicoptère H.34, le palan accroché sous une branche d'un gros arbre avec des conditions climatiques extrêmes serait mission impossible.

Mais au moins en parler c'est déjà rendre **hommage** à ces aviateurs de l'ombre, qu'ils soient en atelier ou en escadron et qui œuvrent sans compter pour la réussite de la mission.



Bonus.

Pour voir la vidéo de Claude Lelouch.

Cliquez sur le lien ci-dessous :

[EH 2/68 Maurienne-Chambéry.](#)

Et quelques autres sur le Tchad :

[Zakouma- Une journée dans le parc de Zakouma au Tchad.](#)

[Survol région de Moussoro.](#)

[Récit de voyage – Tchad.](#)

*Je profite de cet instant pour saluer tous ceux que j'ai eu le plaisir
de connaître et leur souhaiter de réaliser et de profiter encore
« de nombreux vols... »*

*Merci d'avoir eu le courage de lire jusqu'au bout ce petit chapitre
en espérant que cela vous a fait plaisir.*

Amicalement.

Néné.

*Je tiens également à remercier chaleureusement les adhérents
pour les témoignages de sympathie manifestés lors de la sortie de
mon petit livre "un vol à tire-d'aile" présenté à l'A.G de l'A.H.A de
Chambéry et pour laquelle malheureusement pour raison de santé
je n'ai pas pu m'y rendre et les prie de bien vouloir m'en excuser.
J'ai vraiment été très touché et dois avouer que je ne m'attendais
pas à un accueil aussi enthousiaste pour ce petit recueil de
souvenirs.*

*J'en profite pour remercier le Président de notre association, toute
l'équipe du bureau et d'administration de l'A.H.A et plus
particulièrement nos amis Jean Pellereau et Pierre Lavalette.*

Fin

**Récit achevé en novembre 2015.
Mis à jour en Février 2018.**