

## Extrait 1

La création des Forces Aériennes Stratégiques ayant absorbé un certain nombre de navigateurs ou radionavigateurs dans leurs rangs, le Transport vint parfois à en manquer. La Direction du personnel émit alors une directive permettant aux pilotes, anciens navigateurs ou radionavigateurs confirmés d'associer leurs deux ou trois spécialités. Je fus alors classé dans la catégorie E255 : pilote et radionavigateur confirmé. Le commandement dans les unités était donc autorisé à m'employer dans les trois spécialités.

Un jour de 1968 on m'envoya un mois en détachement à Fort Lamy (N'Djamena maintenant) en tant que pilote et radio. La majorité du trafic radio longue distance se faisait alors en télégraphie (le B.L.U.<sup>1</sup> n'était pas encore arrivé sur N 2501) et mon oreille musicale était encore très bonne. Durant ce détachement, notre mécanicien navigant folâtra avec des demoiselles locales. Pris d'une inquiétude soudaine avant son retour, il demanda des examens sanguins. Le jour du départ, les résultats n'étaient pas arrivés. On mit alors une procédure en place entre le médecin militaire, la station de radio de Fort Lamy, et moi. Les résultats devaient être donnés au médecin. Celui-ci les transmettait, codés, à la station radio sol. Celle-ci devait alors me les envoyer lors d'un contact radio. Seul le médecin et moi connaissions le code.

Au décollage de Reggan, étape sur le retour, et grâce à la graphie, je reçus les résultats : négatifs. Si vous aviez vu la tête du mécano ! Je vois encore son soulagement.

En 2014, un « coup de téléphone portable » suffirait.

En mai 1968, durant les événements éponymes dont nous mesurons encore les effets, il y eut une mission de ravitaillement de l'expédition Paul Émile Victor au Groenland. Cette mission eut pour moi des conséquences essentielles sur ma carrière.

Pour des raisons de discrétion, je tairai le nom du commandant de bord de cette mission dans laquelle j'étais premier pilote (donc confirmé). Le commandant X était appelé à commander la 62ème escadre de transport dont le groupe Vercors faisait partie. De bout en bout, ce voyage fut pour moi une épreuve, voire un calvaire. De réflexions désobligeantes devant des tiers aux quasis humiliations en passant par des attitudes d'enfant gâté jusque dans des parties de billard, la décade passée me laisse aujourd'hui le même goût amer.

Tant est si bien que le jour même du retour, je demandai un entretien avec le commandant Paul BELLORGEY :

*« Est-ce bien le commandant X qui prend le commandement de la 62ème escadre cet été ?*

*Oui pourquoi ?*

*Pardonnez ma franchise mon commandant mais dans ce cas, je refuse de servir sous ses ordres. Faites-moi muter où vous voudrez mais faites-moi partir de Reims. »*

Le commandant BELLORGEY fut à l'évidence interloqué et les explications nécessaires furent apportées.

J'eus alors la surprise de voir le commandant BELLORGEY téléphoner devant moi au chef du Bureau Personnel et me dire subitement :

*« Villacoublay, ça va ? »*

---

<sup>1</sup> Émission-réception en haute fréquence qui n'employait qu'une « Bande latérale unique » de la fréquence porteuse.

J'avais dit n'importe où. Ce fut Villacoublay et je fus affecté au G.T.L.A. 2/60 « GAEL »<sup>2</sup> en août 1968, deux mois plus tard à peine.

---

<sup>2</sup> *NOTA : G.T.L.A. Groupe de Transport et de Liaisons Aériennes ; GAEL : Groupe Aérien d'Entraînement de Liaison. Quelle que soit sa dénomination officielle, cette unité a toujours conservé la tradition : ce fut toujours le GAEL.*