

Mémoires d'incorporation

Conscription et classe 1950/2/2 ou 1950/3 à l'ancien camp de concentration, la B.A. 267 BCIAAA Compiègne et la B.A. 204 Le Bourget/Dugny...



Les conscrits

Nous avons reçu une convocation du centre de recrutement de Valenciennes pour passer le conseil de révision à la mairie de Crécy-sur-Serre, près de Laon (Aisne) nous étions fin 1949. Sur les lieux, à la porte de la mairie, sous la voûte ancestrale :

« Rassemblement ! Déshabillez-vous à l'intérieur, tout le monde à poils ! »

Nous nous regardions, une première. «- Le caleçon aussi ? - Nus comme des vers ! »

C'est un fait rare et avec tout ce monde, enfin s'il le faut. Nous sommes tous dans le même bateau, riches et pauvres ... C'est l'armée.

Vint l'inspection médicale :

Poids, toise, spirométrie, vue, malformations, maladies contractées dont les oreillons, etc. Nous passons en file indienne, à l'examineur suivant, un officier médecin, qui sans se démonter nous passe la main à nos parties génitales, les palpant pour voir si tout est correct : Toussez ! Encore... Ok ... Ça va. » Nous en sommes tout décontenancés mais cela semble normal vu l'environnement désabusé.

Quelques mètres plus loin un autre officier est chargé de contrôler le niveau intellectuel des conscrits.

- « Diplômes, niveau d'études, prétentions ?

J'ai le B.E.I. de mécanicien complet du niveau BAC , les permis de conduire, touriste, poids lourds et transport en commun.

Puis viennent des questions :

Qu'est-ce la loi de Mariotte ? Le principe d'Archimède ? Le théorème de Pythagore ?

A+B au carré ? ...

J'ai appris, je ne sais plus, quatre ans passés à travailler en culture agricole, en travaux manuels.

Quel gâchis répondit-il. Cette réponse me marqua, puis

J'ai fait au lycée des modèles réduits d'avions en balsa ...

Vos aspirations ? Dans quelle arme ?

J'aimerais être mécanicien moteur avion. Aucune négation ni réponse.

Au suivant !

Puis, bon pour le service. Je ne suis pas anormal, je suis bon pour le service et cela est d'une importance capitale. A l'époque ceux qui n'étaient pas reçus étaient plus que désolés, malheureux, presque au suicide, mais que dire, nous les reconfortions comme nous pouvions et étions très peinés pour eux.

Les antimilitaristes n'existaient pas encore et il n'y avait aucune structure existante pour ces exclus traumatisés... Et il faut dire que l'armée avait sa notoriété de la libération et en être exclus, était un cauchemar.

Quand tout fut terminé, une trentaine de jeunes du canton, reçus, criaient à tue-tête « bon pour le service, bon pour les filles », et ils voulaient le faire savoir en faisant la fête dans le village et arroser ça.

Devant la mairie, pour la circonstance, il y avait un marchand ambulant de breloques en tout genre, toutes sortes d'objets tricolores et patriotiques dont la fameuse cocarde tricolore géante avec franches de 20 cm, tout cela exposé sur des tréteaux. Il arguait les jeunes pour quelques modestes finances.

Beaucoup en achetaient, des calots, des pétards, etc. Enfin la horde des « bons pour le service » avec drapeau en tête partit dans les rues de Crécy-sur-Serre accompagné par un clairon déniché on ne sait où avec le bruit des pétards claquant de-ci de-là. La dizaine de bistrotts de la commune furent visités. Je n'ai pas suivi la horde joyeuse, je n'y étais pas préparé.

Quelques temps après, le 2 février 1950, réception d'une nouvelle carte de couleur bistre, du centre de recrutement de Valenciennes enregistré sous le n° 000877, je suis appelé à

la 2^e région militaire, classe 1950/2/2 (2^e contingent, 2^e fraction). Inscription le 10.01.1951, sous le matricule H 59195, pour l'armée de l'air, à la base aérienne 267, au camp de Royallieu, route de Paris à Compiègne (Oise).

Surprise, ce n'est plus 12 mois de service actif mais maintenant 18 mois, en cause la guerre d'Indochine dont tous les engagés feront une période plus ou moins longue, les appelés ne seront pas concernés, ce ne sera pas de même pour la guerre d'Algérie où les appelés participeront.

Après onze mois d'attente, à travailler dans le civil, chez mes parents cultivateurs, le 17 janvier 1951, me voilà parti prendre le train gratuitement, avec ma valise en carton de couleur marron, avec ses deux fermetures grenouilles dont les clips s'ouvrent subitement n'importe où. Nous mettions une ficelle ou une ceinture autour de la valise.

Arrivés en gare de Compiègne nous sommes cueillis par quelques militaires de l'armée de l'air qui nous invitent à monter dans un camion bâché garé près de la gare, avec comme siège, des bancs en bois qui font mal aux fesses.

Après environ deux kilomètres nous arrivons devant une grande porte grillagée, c'est l'entrée du camp de Royallieu tristement connu pendant la guerre, c'était un camp d'internement français placé dès le début sous l'autorité de l'armée allemande, 45000 résistants, communistes, gaullistes, juifs, curés, anormaux y ont transités avant d'être déportés vers les camps nazis.

Le nom de route de Paris où se situe le camp est désormais avenue des Martyrs de la Liberté. Sur le côté, une guérite peinte de grands chevrons de couleurs unies, avec une sentinelle en arme, en faction. Quelques mots et nous pénétrons dans le camp en camion.

Le camp a un aspect peu accueillant. Il est constitué de baraquements et d'anciens bâtiments en durs alignés. Nous allons occuper l'un d'eux, le cinquième sur la gauche si je me souviens, leurs pignons donnent tous sur le chemin de pierre où nous faisons du bagotage (Exercice de marche militaire avec ou sans arme).

Nous rentrâmes dans une de ces chambres, il y avait deux rangées de lits contre les murs, environ une vingtaine. Chacun s'appropriait un de ces lits métalliques qui grincent à la moindre pression. Au centre de la pièce, deux tables en bois, avec bancs sur les côtés.

Nous avions un chef de chambre, notre instructeur, le caporal-chef D. pour nous guider, nous servir, nous punir. Un chef apprécié.

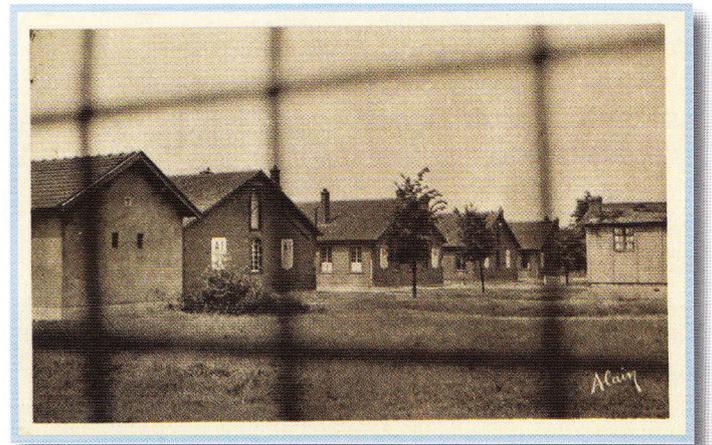
L'accueil était avenant, nous étions entre gens

convenable, en respectant la hiérarchie bien sûr. Maintenant nous allons au « Fourrier » (un nouveau mot), nous faisons la queue pour obtenir nos vêtements militaires, dont caleçons, chemises, chaussettes, pantalons, blousons, cravate, calot, puis gamelle, quart, chaussures, etc. Un tas hétéroclite très difficile à transporter jusqu'à la chambre.

À la tête du lit était, en hauteur, une planche, dessus nous devons y confectionner notre paquetage au carré, environ 25 cm sur 35 cm et de 40 à 60 cm de haut avec au sommet notre casque lourd de couleur bleu foncé avec une large bande de cuir marron épaisse de 2 cm fixée en visière.

Lors de l'inspection, si le paquetage n'était pas au carré standard ou au goût de l'officier inspecteur, d'un léger revers de main, notre paquetage se retrouvait à terre. A refaire !

Puis ce fut le façonnage du lit, lui aussi au carré.



Je ne dois pas omettre la spécialité de quelques jeunes militaires de mettre le lit soit en bascule, soit en portefeuille en l'absence de l'occupant, et cela arrive à n'importe quel moment et à n'importe qui.

Parmi les bienfaits de l'armée citons la réception chaque mois de la solde (un petit pécule minuscule), l'attribution de timbres poste de couleur rouge ou vert, surchargés de F.M. (franchise militaire) et enfin, 8 paquets de cigarettes dites « Troupe » avec 2 paquets de Scaferlati (paquet de tabac gris à rouler)

Notre emploi du temps les premiers jours fut pour apprendre à marcher au pas cadencé puis quand cela fut bien appris, la même cinématique avec un fusil.

Nous reçûmes nos fusils, les fameux Mauser allemand, fusil qui sema la terreur et que nous devions maintenant briquer et en faire notre instruction. Cette arme était d'un poids conséquent, à fort recul, donnant des claques et hématomes au tir. Nous devions en prendre le plus grand soin et des inspections inopinées

avaient lieu.

Nous apprîmes à manœuvrer avec notre Mauser, le garde à vous, arme sur l'épaule, le pas cadencé, halte, à droite, présentez arme, reposez arme...

Entre temps, il nous fallut apprendre par cœur « les bases de la discipline ». Un second texte afférent à l'armée de l'air fut également à apprendre par cœur « la citation de Georges Guynemer » Héros légendaire aux 53 victoires tombé en plein ciel de gloire...

Un grand monument orne un carrefour de Compiègne.

Enfin ce qui devait arriver, arriva, le tour de garde.

Rassemblement au poste de garde, à l'entrée du camp.

Là, appel, répartition des roulements, horaires des gardes, (1 heure de garde, 2 heures de repos, et ainsi de suite, si mes souvenirs sont bons), puis affectation des emplacements, distribution des cartouches, le mot de passe, etc ...

Nous avions à disposition deux brocs de café chaud, à discrétion. Mon affectation fut dans le centre du camp, dans un endroit herbeux pas loin de

l'avenue des Martyrs de la Liberté, bordée de platanes. Quelques lumières blafardes des lampadaires d'époques traversaient le feuillage. En poursuivant cette route, dans l'orée de la forêt, il y avait un camp du génie de l'air (25^e R.G.A.), puis une caserne de biffins (armée de terre), et ensuite un ancien camp d'aéronefs, dont d'immenses hangars pour ballons dirigeables subsistaient encore. A l'heure de garde succédait le repos ainsi de suite jusqu'à la fin de cette journée de garde.

Vint le temps de la piquûre de T.A.B.- D.T. Mauvais souvenir.

Notre nourriture à Royallieu ne fut pas merveilleuse. Outre le petit déjeuner qui fut correct, broc de café sur la table, « bifton » (pain, rond rassis) avec beurre et confiture, les autres repas étaient décevants... Bœuf en conserve, appelé « boîte de singe » tous les jours, une fois chaud, une fois froid, en alternance, inoubliable ! Au cours de ces repas nous eûmes chacun un quart de vin au bromure (action sédative, tranquillisante), vin de très bonne qualité que personne ne laissait.

Le courrier était l'affaire du « vaguemestre »

Comme dans toutes les casernes il y avait la répartition des tâches, nettoyage des locaux, après chaque repas nettoyage de la table et de son dessous.

Pour ce qui était des chambres, couloirs, abords, il fallait faire des huit avec un filet d'eau s'écoulant d'un récipient préalablement percé, ceci pour éviter la remontée des poussières. Ces corvées étaient aussi faites à l'occasion de punitions dont en priorité, les W.C. situés à 300 mètres de là.

Les classes (temps de l'instruction militaire de base) devaient durer un mois et demi, en cinq semaines nous avons fini.

Pour clore les classes nos officiers ont envisagé une journée exceptionnelle dont un défilé avec de multiples photos souvenirs. Puis nous avons eu un repas conséquent, comme au mess des officiers, mais toujours avec nos gamelles et le

quart, en musique, animé par un orchestre de la base qui nous jouèrent des morceaux en vogue, mais sans les danseuses.

Les jours suivants furent plus calmes, avec aussi un changement de programme ; je fus affecté dans les bureaux des archives du B.C.I.A.A.A. (bureau central d'incorporation

d'archives de l'armée de l'air) pour y effectuer la mise à jour des dossiers matricules des personnels de l'armée de l'air. Ajouter, retirer, inscrire suite à mutations, changement de grades, décorations, campagnes, retraite, décès, etc.

Après une douzaine de jours vint la surprise :

« Soldat de 2^e classe Larzillière vous êtes muté à la B.A. 204 au Bourget au groupe de transport 2/61 Maine.

Ça y est ! Les avions ! Ce fut un très grand plaisir pour moi.

J'étais le seul de la session du camp de Royallieu pour cette affectation, les autres camarades devaient être mutés ailleurs.

Le 7 mars 1951, je prends le train pour la gare de Le Bourget-Dugny, puis faire 3 km à pied avec le sac contenant le paquetage, c'est parti. En ce temps là, la route était encore bordée de platanes, il y avait encore des champs et beaucoup de jardins de chaque côté, et il n'y avait pas l'autoroute A-1.

En ce temps passait sur cette route à une voie, un camion de la société PAVIC qui trans-



portait des gravois. Ces camions d'un autre siècle, étaient encore à entraînement par chaîne et les pneus en dur, étaient des bandes de caoutchouc d'environ 3 cm d'épaisseur sur 14 cm de large, roues arrières jumelées.

La B.A. 204 à Dugny était de l'autre côté de l'aérogare du Bourget, c'est à dire, de l'autre côté de la piste. La base était coupée en deux par la route principale de Dugny, d'un côté la caserne, de l'autre la piste et les hangars.

A mon arrivée à la B.A. 204 au Bourget je fus affecté dans une chambre où il y avait une vingtaine de gars et pour la majorité, ils étaient parisiens.

Ces jeunes étaient beaucoup plus virulents que ceux de Compiègne, et il arrivait, que dans leurs moments de défoulement collectif, ils s'en prenaient à des copains d'innocence manifeste en utilisant pour les grimer du cirage noir.

Dans les hangars, je fis mes premiers pas sur les moteurs du type étoile, à refroidissement par air.

Il y avait un Dakota, un Fieseler Storch et un grand nombre de Junker 52. C'est sur ce dernier que je mis la main.

Le JU-52, avion non armé, tout en tôles ondulées, avec moteurs BMW 132T (construit sous licence Pratt et Whitney), dont il en fut construit 4845 en Allemagne, portait le surnom de « Julie ». Il avait des hélices métalliques de diamètre de 2 mètres 90 et elles n'étaient pas, à pas variables.

Il en fut construit également en région parisienne du type A.A.A.C-1, au nombre de 400 en 1947, après la libération et ils avaient le surnom de « Toucan ».

De tout ce petit monde de « Julie » et « Toucan », beaucoup partirent en Indochine.

Les moteurs des JU-52, à 9 cylindres en étoile, avaient la particularité de ne pas avoir de graissage à basse pression d'huile pour les culbuteurs qui commandent les soupapes, et pour cela, en suivant les normes établies, toutes les 10 heures de vol pour les allemands et 12 h 30 pour les français, il fallait, soit injecter de la graisse noire à haut point de fusion sur les graisseurs LUB, dont ils étaient munis, soit remplir les chapeaux de culbuteurs à la main, de cette fameuse graisse et les encliqueter ensuite, sur les culasses des cylindres.

Un travail des plus salissants, je ne vous dis pas !

Heureusement, les purgeurs des réservoirs d'essence et des filtres, nous donnèrent le

liquide de nettoyage, octane 91 à 98, de couleur bleue.

Outre deux matinées à faire du bagotage, il nous fut dispensé par un excellent instructeur, l'adjudant D. des cours théoriques sur les techniques avions, dont le fameux cycle à quatre temps, du moteur à explosion, inventé par Beau de Rochas (1815-1893).

Pour ma part, je connaissais déjà pour l'avoir appris à l' « école pratique » de Laon, année 1947. L'école pratique fut nommée ensuite « collège technique » pour convenance d'orgueil, ça fait mieux.

Mon stage à la B.A. 204 au Bourget-Dugny dura juste le temps d'attente nécessaire à l'ouverture de la session à la B.A. 721 de Rochefort-sur-Mer.

Pendant ma présence au Bourget j'eus une permission, la première, depuis mon incorporation du 9 janvier 1951, permission de spectacle, et ce fut pour aller prendre l'air au bois de Vincennes, près des petits lacs avec ses barques, avec les copains, qui ne purent s'empêcher de converser avec quelques filles. Durant les permissions la tenue militaire était de rigueur.

Après ces 3 mois et demi de service actif assez « perso » je quittais Le Bourget, n'ayant toujours pas encore « volé » (baptême de l'air) et comme la B.A. 721 de Rochefort est une base statique ce sera pour plus tard.

Je quittais Le Bourget le 23 avril 1951.

J'arrivais ce même jour à la base école 721 de Rochefort-sur-Mer.

Titulaire d'un brevet d'enseignement industriel je bénéficiais d'un stage de brevet de mécanicien avion « court » et je repartais après avoir été reçu à mon examen le 15 août 1951 pour Mont-de-Marsan.

Affecté au centre d'expérimentations aériennes militaires de la base aérienne 118 ce fut sur cette base que, lors d'un séjour de service de piste, enfin, je volais.

Ce ne sera pas sur les avions bimoteurs Goéland, ni les Siebel, ni sur les Dassault 312 que j'effectuerai mon premier vol, mais sur l'avion trimoteur JUNKER 52, le JU-52, la fameuse « Julie ».

Mon brevet élémentaire de mécanicien avion me fut homologué le 5 juin 1952.

Nommé caporal le 1^{er} avril 1952, caporal-chef le 1^{er} juillet 1952 je bénéficiais de ma permission libérable sans solde le 4 juillet 1952 et j'étais rayé des contrôles le 9 juillet 1952.

Michel Larzillière