

Extrait des souvenirs Marine de Pierre Bernard Mallié (1913-2004)
Ecrits pour ses enfants et petits-enfants en l'an 2000

II

LA BAILLE 1932

Et c'est finalement le 29 novembre, que j'ai fait mon entrée à la Baille ! Enfin !!!

Mais je n'y ai pas été bien reçu par tout le monde. Comme il se devait, je me suis d'abord présenté à la "veuve" – alias le Commandant en second – le Capitaine de frégate M.... Mal bordé tout en plaisantant pas très finement, il m'a d'abord accusé d'avoir fait agir mon député pour forcer la porte de l'école, puis prédit que de toute façon je perdrais un an car je ne pourrais jamais rattraper le retard de deux mois que j'avais pris, enfin déclaré qu'en tout cas je devais passer l'interrogation d'architecture navale vendredi prochain, comme mes camarades d'escouade. Rompez !

Le médecin major (Dr. Marmouget), homme affable au regard triste, m'a trouvé très imprudent d'affronter dans mon état le dur régime physique de l'école, et encore plus, si j'y survivais, celui des campagnes lointaines, très éprouvantes pour la santé.

Heureusement mon chef d'escouade – la quatrième -, mon chef direct donc, m'a accueilli avec beaucoup plus de gentillesse et de compréhension. C'était un Lieutenant de vaisseau disert et jovial, canonnier de son état, nommé Duvivier : il était très paternel et plaisantait beaucoup.

L'arrivée d'un "fistot tout neuf" n'a évidemment pas échappé aux anciens. Pour célébrer cet évènement inhabituel, ceux-ci ont envoyé notre promotion "en voiture", comme à son embarquement deux mois auparavant. La "voiture", élément des saintes traditions consiste à tourner en rond et au trot, les bras levés, autour du mât Duguay-Trouin dressé au milieu de la grande cour de l'école. Lorsque l'allure tend à se ralentir les anciens hurlent en cœur "meilleur fistots !" et la séance se prolonge jusqu'à ce que l'ancien major, grand ordonnateur de la cérémonie, estime que celle-ci a assez duré et commande "tiens bon fistots !". Contrairement à ce que pourraient penser de pauvres terriens, cette injonction ne signifie nullement qu'il ne faut pas mollir, mais au contraire que le mouvement doit cesser. Première subtilité du langage maritime !

Mais vous vous demandez sans doute ce qui peut distinguer un fistot tout neuf d'un fistot déjà légèrement usagé ; je dois donc vous décrire la tenue que nous portions en service à l'école, fort différente de celle que nous arborions en ville les dimanches de sortie.

Cette tenue comportait les mêmes éléments que celle des matelots, à trois exceptions près : – d'abord, à la place du bonnet à pompon rouge, nous portions une casquette, sans galon pour les fistots, avec un écusson simple comme celui des sous-officiers – appelés officiers-mariniers comme vous devriez le savoir.

– Au lieu de couvrir le pantalon à pont, la vareuse de gros molleton bleu à col carré était glissée à l'intérieur.

– Enfin le tricot rayé des marins (dit le "zèbre") était remplacé par une chemise de coton blanc sous le col de laquelle on nouait une large cravate noire, symbole du deuil que portait la marine depuis Trafalgar.

Sur cette tenue, qui protégeait fort bien du froid et de vent, le bordache enfilait un pantalon - également à pont – et une vareuse sans col de grosse toile très résistante. Ces survêtements, qui étaient changés chaque semaine car ils en voyaient de dures, étaient baptisés "gris", sans

doute parce qu'ils n'avaient jamais eu cette couleur. Neufs, ils étaient très raides, comme empesés, et plutôt roux car il y avait du chanvre dans la toile. Mais ils devenaient de plus en plus souples et blancs à chaque lavage.

Aussi, mes gris neufs ont-ils nettement tranché sur ceux de mes petits camarades qui avaient pris du service depuis le début d'octobre ; lesquels petits camarades ne m'ont pas trop tenu rigueur des tours supplémentaires de "voiture" que mon arrivée tardive leur a procurés

Pour être complet dans la description de notre tenue très fonctionnelle, je précise que le col de la vareuse de molleton devait être ressorti de façon à couvrir celle du gris. Et comme ces stratifications vestimentaires étaient trop chaudes en été, l'usage formellement interdit voulait qu'une découpe de col de vareuse – dit "substitut" – soit glissée sous le gris à la place du molleton complet.

Lors des inspections du samedi, les Lieutenants de vaisseau chefs d'escouade passaient devant le front de leur petite troupe ; ayant déjà pratiqué cet échange dans leurs vertes années, ils affectaient de ne pas remarquer la supercherie. Il arrivait pourtant que notre facétieux canonnier tapote au passage quelques pectoraux, avec un sourire entendu montrant qu'il n'était pas dupe. Et son regard se portait aussitôt sur nos "bishoes" – traduction baille de brodequins – pour s'assurer qu'ils étaient cirés et qu'ils comportaient bien des "garants" – alias lacets – correctement noués. C'était un de ces rites familiers qui rendent la vie plaisante...

Cette inspection préliminaire était suivie de celle bien plus solennelle que passait dans les dortoirs, le "Pape" soi-même (Capitaine de vaisseau Kerdudo, Commandant de l'Ecole) accompagné de la "Veuve", d'un essaim galonné fort impressionnant et du Capitaine d'armes – sorte de surveillant général gardien de la discipline. Cette cohorte s'arrêtait devant chaque élève au garde à vous à l'énoncé de son matricule – je m'appelais 180 – et de son nom ; à quoi répondait la proclamation des notes d'interrogation de la semaine. Suivait, ou non, un petit commentaire du chef d'escouade ou de la Veuve, un "bien", "bon" ou un silence de Pape – et le groupe se décalait d'un cran pour apprécier la tenue et la dernière performance du bordache voisin..

Quand les quatre escouades avaient été ainsi auscultées, les autorités se retiraient dans le bâtiment de commandement et puis partaient "à terre", tandis que messieurs les élèves se ruaient aux réfectoires pour se restaurer.

Etant maintenant intronisé à la Baille par les soins des anciens, il est temps de parler de nos installations et surtout de la vie que nous y menions, une vie ne m'ayant laissé que des souvenirs heureux.

Depuis la fin de la grande guerre l'école était installée de manière plutôt spartiate dans les quatre bâtiments de l'ancienne "Défense littorale". Ces casernes sans aucun caractère encadraient un vaste terre plain dont un côté dominait la darse abritant toute la batellerie et deux goélettes toutes neuves, l' "Etoile" et la "Belle poule".

Face au quai, le bâtiment de commandement était occupé par les bureaux des officiers et professeurs, de l'aumônier, ainsi que par l'infirmerie, un autre par les permanents non officiers de l'encadrement et par l'équipage assurant les servitudes.

De l'autre côté de la grande cour rectangulaire dont le mât Duguay-Trouin (déjà cité) occupait le centre, s'alignaient le "bâtiment des élèves" et celui des "chaffustards" (élèves ingénieurs mécaniciens) où se trouvaient aussi nos réfectoires séparés d'anciens et de fistots.

Au rez-de-chaussée du bâtiment des élèves, on trouvait :

– L'aubette, sorte de tour de contrôle d'où nos activités étaient ordonnées au clairon, et antre du Capitaine d'armes (dit Bidel), Maître principal fusilier qui faisait régner l'ordre dans la maison. Ce pourquoi, le parfait brave homme arborait en permanence un visage furibard, qui impressionnait surtout les Second-mâtres de service.

– La grande salle de cours, dite "de conférence", dotée d'une estrade basse, d'un immense tableau noir et de nombreuses rangées de tables et bancs dont les premières étaient parsemées de quelques bordaches zélés et tenant à le faire savoir, les dernières très recherchées par ceux qui avaient du sommeil en retard à récupérer discrètement, les rangées du milieu – les plus fournies – formant un écran efficace entre le conférencier et les dormeurs.

– Séparant évidemment les anciens des fistots, les salles d'étude, dites "batteries" en souvenir du vieux "borda" où elles avaient remplacé les canons. Chacune était vouée au travail de deux escouades et placée sous la surveillance débonnaire d'un Second- maître résigné qui attendait, s'ennuyant ferme tout en faisant les cent pas, la sonnerie libératrice du "dégagez".

Au mur, un tableau noir permettait d'écrire le numéro et la destination d'un élève désirant s'absenter, de sa propre autorité.

Chaque batterie comportait quatre "bureaux", vénérables vestiges provenant du "Borda" où ils avaient déjà vu passer de nombreuses générations de futurs amiraux. Ces bureaux étaient de grandes et lourdes tables, où se faisaient face, mais séparés par une haute étagère double destinée au rangement des cours, douze potaches, qui se croyaient déjà des hommes, posés sur des pliants.

On trouvait au 1^{er} étage, au-dessus de chaque batterie les dortoirs (un par escouade), les lavabos – sommaires -, des petits coins, et les penderies pour les tenues de sorties.

Au pied des murs des dortoirs de grands caissons individuels recevaient le linge et les tenues de service : chaque matin, les hamacs roulés et repliés en deux par les soins de leur occupant étaient déposés sur les caissons. Des crocs fixés aux murs et sur des supports centraux permettaient de les gréer pour la nuit.

Le dimanche matin, chaque bordache déposait devant son caisson le linge – dûment marqué à son matricule – qu'il avait sali dans la semaine et les dortoirs ne manquaient alors pas de pittoresque ! Ce linge était ramassé par les matelots de service pour être rendu ultérieurement propre, plié et vaguement repassé. Quand on vous disait que l'administration était aux petits soins pour ses précieux sujets !

*

Les bâtiments en dur déjà décrits étaient complétés par un village de baraques Adrian, rescapées des années 1917 ; elles étaient construites en bois, recouvertes de tôles goudronnée noire du plus bel effet !

La plus vaste fermait à l'ouest la grande cour que l'on n'avait jamais appelée d'"honneur" tant elle était moche : C'était la "galerie Borda" ainsi nommée parce qu'y trônait un énorme buste du célèbre chevalier. Cette baraque servait de préau d'école lorsqu'il pleuvait trop fort, abritait certaines cérémonies lors de graves vicissitudes météorologiques et servait surtout de salle de théâtre – elle possédait une scène et des coulisses – lorsque les anciens se produisaient aux grandes occasions en "beuglants tradis". On y mettait gentiment en boîte les officiers de l'école – Pape excepté – qui, toujours présents au premier rang et ayant même prêté leurs uniformes aux aspirants qui les représentaient, affectaient de sourire de ces satires ; ils participaient, souvent émus, au chœur des deux promotions, reprenant eux aussi les vieilles chansons "Baille" qu'ils avaient si souvent braillées dans leur jeunesse.

Les autres baraques, plus petites et dites "salle de partiels", servaient à l'instruction pratique des diverses spécialités.

Dans celle d'artillerie, on apprenait et appliquait le sacro-saint "règlement de manœuvre", grâce à un vieux canon de 100 mm ; dans une autre, on disséquait torpilles et mines, ailleurs

on démontait – c'était assez facile – et essayait de remonter – pas toujours avec succès – les armes portatives et mitrailleuses. Dans le "partiel électricité", les gradés instructeurs nous initiaient à de subtiles installations, progressant du simple montage "va et vient" aux panneaux de démarrage des moteurs, en passant par le "montage infirmerie", destiné à diminuer l'intensité de l'éclairage pour créer une ambiance propre au sommeil. On y ramassait beaucoup de châtaignes, les fusibles sautaient bien souvent et de spectaculaires courts-circuits faisaient parfois disjoncter toute la boutique. C'est ainsi qu'entre le métier ; d'ailleurs ces petits malheurs se raréfiaient avec le temps.

Les salles de partiels étaient aussi des salles de torture, car l'on y passait les interrogations hebdomadaires et surtout celles de fin d'année ; nous en reparlerons.

*

Il y avait aussi la baraque "chibi" – c'est-à-dire la prison – où croupissaient pour quelques jours derrière de vrais barreaux, sur des planches inclinées à la place de leurs douillets hamacs, des individus qui s'étaient particulièrement distingués par leur inconduite, ou lors d'interrogations calamiteuses. Inutile de vous dire, vous me connaissez, que je n'ai jamais fréquenté ce lieu de pénitence.

La dernière baraque, pas la moins intéressante, était désignée par le vocable ésotérique de "gédéon", ne me demandez pas pourquoi, nul de mes illustres grands anciens n'a su me le dire. C'était le foyer du bordache, où les "pères" invitaient leur fistot quand ceux-ci avaient bien "culé" – pour cirulé – en voiture, ou pâti d'un autre bizutage. Et où chacun, pourvu qu'il ait pécunes en suffisance, pouvait venir se rafraîchir après une bonne biffe ou se réchauffer après une longue bouline bien chahutée, bien éventée et bien trempée.

Deux serveuses – pas du tout accortes pour ne pas troubler nos jeunes gens – officiaient derrière un grand comptoir de bistrot, pour distribuer les consommations prises ensuite par petites tables, comme au Ritz. Elles proposaient de gros croissants, des pains au chocolat, des grands palmiers et de savoureux "croquants" que je n'ai rencontrés nulle part ailleurs. Ces délices, de format estimable, étaient assez roboratives pour nous permettre de survivre jusqu'au "souper" – c'est ainsi qu'on appelle le dîner dans la marine ; elles pouvaient être arrosées d'énormes bols de café au lait, pour les soiffards, de petits ou grands thés bien corsés, pour les distingués, et même en été par des limonades. Mais pas question de demander bières ou alcools, verboten !

*

Au terme de la description de notre univers, je ne saurais passer sous silence le dernier endroit où l'on causait et/ou on lisait, en la commentant, la "Dépêche de Brest", lorsque les études paraissaient trop longues en fin de matinée ou d'après-midi. Je veux parler des "poulaines" de messieurs les élèves, modeste édicule du genre de ceux que l'on rencontrait dans les petites gares de province, mais ici pudiquement voilées aux regards par quelques fusains. L'endroit comportait huit retiros à la turque, dont les portes avaient une hauteur savamment calculée permettant de discerner occupation ou disponibilité des lieux. Mais il est essentiel de préciser que les "poulaines extrêmes" étaient strictement réservées aux anciens et que, même en cas de grande urgence, un fistot ne pouvait prétendre en user sans s'exposer à de graves sanctions. Au motif qu'un dispositif aussi ingénieux qu'automatique déclenchait à intervalles réguliers de puissantes chasses d'eau qui irriguaient convenablement les ailes, mais qui, au centre, formaient de véritables cataractes rebondissant telles des geysers pour lessiver en moins de deux les postérieurs attardé en position basse.

Par un effet secondaire, ces flots interrompaient brièvement les conversations, qui autrement allaient bon train.

*

Tel était le cadre de notre vie ; nous avions beaucoup peiné pour l'atteindre et il nous semblait tout à fait convenable. Mais ce n'était pas l'avis de l'Etat Major Général, qui ne le trouvait pas digne d'une grande marine.

C'est pourquoi, depuis 1930, une nouvelle école était en construction sur le plateau de St. Pierre Quilbignon et déjà sa longue et majestueuse façade de granit dominait la rade. De trop haut, à notre avis, et nous l'appelions par moquerie le "château de Versailles", sans nous sentir le moins du monde concernés par son achèvement. Ce sont mes petits fistots qui l'on occupée en octobre 1935 alors que notre promotion, ayant débarqué de la "Jeanne d'Arc", se dispersait déjà aux quatre vents et sur les sept mers.

*

Notre vie à la Baille était réglée comme dans un monastère, à ceci près que le silence n'y régnait point et que la chère était abondante et savoureuse.

Aux primes aurores, le branle-bas au clairon nous tirait de profond sommeil de nos âges, favorisé par les longues journées alternant harmonieusement de fortes activités de grand air et les exercices cérébraux.

Il était dur de s'extraire de son hamac, géniale invention qui permet de dormir même en chien de fusil et qui, à bord, vous balance suavement dans les plus forts roulis.

Ensuite, sauf les jours où la pluie tombait en trombes, une promotion s'ébattait pendant vingt bonnes minutes dans la grande cour, torsés nus, pour pratiquer – sous la conduite des gradés fusiliers qui donnaient l'exemple – la gymnastique Hebert ; cette activité était baptisée "muffle", ne me demandez pas pourquoi ! En tous cas, elle n'était guère appréciée du bordache encore ensommeillé vouant aux gémonies l'arrière grand ancien qui avait inventé cette méthode barbare dite de mise en train. Après quoi nous avions bien mérité les douches, toujours trop chaudes ou pas assez ; aussi le pauvre matelot "sans spécialité" préposé au réglage de la température en entendait de belles sur ses aïeux et son quotient intellectuel.

Pendant ce temps, l'autre promotion, après une toilette de chat dans les lavabos voisins des dortoirs, allait en salle de conférences où le second-maître radio émettait des messages en morse, grâce à un petit projecteur fixé au-dessus de l'estrade, messages qu'il fallait enregistrer sur un cahier ad hoc. Evidemment, le rythme s'accélérait en cours d'année ; les anciens scouts déjà initiés aux mystères des traits-points étaient favorisés et leur voisinage était apprécié. Parfois, pour varier nos plaisirs et développer notre instruction, un timonier remplaçait le radio pour gesticuler en signaux à bras qui laissaient souvent perplexes.

Après quoi, les anciens et les fistots, chacun de leur bord, allaient avaler un petit déjeuner fort nourrissant, qu'ils pouvaient ensuite digérer tranquillement en batterie, en travaillant ou bouquinant, selon leur humeur ou la proximité d'une interrogation.

*

Une courte récréation précédait, pour une bordée, le cours du matin, tandis que l'autre promo était répartie dans les différentes baraques de partiels pour les exercices pratiques. Ces cours répondaient au nom de ..., non, je ne vous le nommerai point, car il est tout à fait

"disconvenable", comme dirait mon ami Robert Merle. Mais ils étaient fort variés, oyez plutôt.

D'abord, l'astronomie, enseignée par l'éminent Capitaine de Vaisseau Marguet, qui avait déjà révélé à de nombreuses promotions les mystérieuses trajectoires d'"Alpha Vierge" ou de "Béta Grue", et leur avait appris à distinguer Orion de la Petite Ourse. Là encore, les anciens disciples de Baden-Powell avaient un quart de point d'avance.

Ensuite, la navigation, professée par un bon loufiat (L.V.) qui prétendait utiliser nos connaissances (?) en astronomie pour nous permettre de nous situer avec précision au beau milieu de l'Atlantique, grâce à une montre et un sextant, ou plus modestement à l'ouvert du goulet de Brest par les relèvements croisés des phares de St. Mathieu et du Toulinguet, et de la tourelle de la Parquette.

Notre chef d'escouade, le "Boumard" – la "boum" n'était pas alors une surprise-party, mais l'artillerie – nous enseignait avec sa faconde habituelle les méthodes les plus récentes de conduite du tir contre les navires, de terre ou les avions. Et nous étions très bon public, car "le canon" était à l'époque la spécialité noble par excellence.

Malgré notre attirance pour les fringants contre-torpilleurs qui battaient année après année des records de vitesse, le Commandant Rochas, placide corvettard, nous enthousiasmait moins en nous révélant leur tactique d'attaque en groupe, de jour comme de nuit, fort prisée pourtant des états-majors. Pas plus que par la description des barrages de mines perfidement étagées sur les routes maritimes ou des pontes isolées de sous-marins hypocrites dans les chenaux les plus fréquentés.

Notre débonnaire aviateur – Lieutenant de Vaisseau Giraud, dit "le bon Gi" prônait l'exploitation en haute mer par des hydravions à grand rayon d'action, véritables éclaireurs de la flotte et surveillants des approches littorales. Mais notre marine n'était pas encore convertie à la primauté du porte-avions porteur de bombardiers en piqué et n'avait de considération que pour les gros calibres.

L'officier fusilier, L.V. Le Nabec, pète sec comme il se doit dans son métier, ne se produisait guère en salle de conférences mais nous promenait beaucoup sur le terrain.

Dans la cour de l'école, d'interminables séances de maniement d'armes nous rasaient copieusement et nous paraissaient sans utilité, vu que nous portions le sabre et non le mousqueton lors des cérémonies où l'on nous exhibait. Les manœuvres "en rangs serrés" ne nous amusaient pas plus ; au moins avaient-elles le mérite de nous préparer aux défilés sur le cours d'Ajot ou sur les Champs Élysées lors des fêtes nationales.

Au moins un après midi par mois, la promotion se hissait tantôt au pas cadencé, tantôt au pas de route et en chantant, sur le plateau de Kerangot où se trouvait le champ de tir. Nous nous y exercions au mousqueton – courte carabine en usage dans la marine – et au fusil-mitrailleur, armes dans lesquelles j'avais de fort bons résultats ainsi qu'à la mitrailleuse – arrosage que personne ne pouvait rater – et enfin au revolver d'ordonnance où j'étais et suis resté absolument piteux, ne pouvant empêcher l'instrument de tellement se relever au départ du coup que celui-ci passait toujours bien au-dessus de la cible, et jamais dedans.

Parfois, déguisé en poilus bleu-horizon de 1918 et dûment casqués, nous nous défouillions dans la campagne environnante en de grands exercices opposant les promotions l'une à l'autre, dans un dédale de talus et de chemins creux. Je ne crois pas que les paysans du coin appréciaient beaucoup nos démonstrations guerrières car ils y perdaient en général quelques betteraves prestement déterrées et balancées sur l'ennemi en guise de grenades.

Une fois l'an avait lieu une "grande biffe". En 1933, du côté de Lanveoc où nous avaient transporté les canonnières de la D.P. (direction du port) notre promotion a affronté celle de nos anciens dans une vaste manœuvre qui a vu la "capture" – pas du tout prévue dans

l'exercice – de leur officier fusilier par une de nos patrouilles de dégourdis. Ce fait d'arme intempestif à valu à ses auteurs quelques tours de consigne !

Tout comme d'ailleurs en a écopé un de nos guetteurs trop zélé qui, installé dans le clocher de l'église pour mieux surveiller le secteur, a cru devoir sonner le tocsin pour signaler à son camp une menaçante infiltration de l'adversaire. Ce qui a naturellement provoqué quelque émotion dans les populations locales.

Pour terminer, "les compétences" ont fait la critique de l'exercice sur le front des troupes réconciliées, devant l'état-major de l'école et même le Préfet Maritime qui, accompagné d'un colonel, avait bien voulu honorer l'exercice de son auguste présence.

L'année suivante, les avisos annexes de la Baille nous ont transportés jusqu' à Lorient, où toujours déguisés en simples biffins malgré notre galon d'aspirant, nous avons opéré au tout petit jour un débarquement en force dans le Blavet pour y défaire un ennemi "marsouin" installé dans des positions qu'il croyait inexpugnables.

Notre approche fort discrète s'est faite en canots ; nous armions nous-mêmes les avirons, non sans les avoir entourés de chiffons au passage des tolets, pour en étouffer le bruit ; et nous nagions "en douceur" pour ne pas donner l'éveil par le choc des pales frappant l'eau avec leur vivacité habituelle.

L'arbitre étant un militaire il a eu l'extrême courtoisie de nous accorder la victoire, au cours du débriefing impressionnant qui a clôturé l'exercice, en présence cette fois encore des hautes autorités locales.

Mais comme nous avons beaucoup souqué et crapahuté, il nous tardait surtout de rentrer à bord pour bouffer ! Car s'ils flattent son amour-propre, les éloges ne nourrissent pas le combattant.

*

L'ingénieur mécanicien Groguenec, baptisé "trompe la mort" à cause de sa maigreur et de son regard triste, nous révélait en conférences les mystères de la thermodynamique et leur ingénieuse utilisation pour la propulsion des bateaux sans voiles. Il ne disposait pas d'une salle de partiels, mais nos travaux pratiques s'effectuaient en vraie grandeur sur les avisos annexes, dont je vous parlerai plus tard.

*

Un brillant ingénieur des Constructions Navales, Pommelet – celui-la même qui a engendré Pierre Pom et son frère, le futur maire de Carantec, nous enseignait la Théo(rie), c'est-à-dire les principes de construction des bâtiments de guerre, en sorte qu'ils soient aptes à leurs missions et capables de résister aux avaries de combat. Il était un fieffé original ; lorsqu'il faisait passer les interrogations, il n'arrêtait pas de bouffer des caramels, tendait aimablement leur gros pochon au bordache interloqué à qui il accordait, même s'il séchait, une note le mettant à l'abri des ennuis.

Lui non plus n'avait pas de salle de travaux pratiques, mais je m'en suis inventé un substitut personnel à ma convenance : chaque dimanche, toujours escorté de 174 Mottez, aussi excité que moi par le sujet, j'allais tout au fond de l'arsenal où se construisait, dans le bassin du Salou, le "Dunkerque" premier bâtiment de ligne entrepris depuis 1915, sous la direction d'ailleurs de l'ICN Pommelet. Je peux prétendre avoir vu ce bateau, pensant près de deux ans, prendre forme couple par couple et tôle par tôle, et revêtir semaine après semaine ses lourdes plaques de blindage.

Nous avons enfin, "last but not the least" un professeur de manœuvre, le Capitaine de Corvette Lahalle, roscovite et Baron d'Empire. Mais, lui, je le garde pour la bonne bouche et

je vous décrirai d'abord la pittoresque brochette de nos professeurs civils, tous attachés depuis des années à l'école Navale et faisant donc peu ou prou partie de la famille.

*

Soucieuse de parfaire une culture générale un peu décentrée vers les sciences, la marine nous organisait des cours – des conférences, devrais-je dire ! – de littératures françaises données par Monsieur Soufflet, professeur fort distingué qui avait déjà dégrossi certains d'entre nous au lycée de Brest où il exerçait aussi son ministère. Il ne se prenait pas pour son cosinus et exprimait dans une langue un peu précieuse des sujets qui auraient dû nous passionner tous. Mais, hélas, la matière étant par trop scolaire, il avait moins de disciples que d'auditeurs.

*

Nous avons bien entendu un professeur d'anglais, cet idiome permettant comme chacun sait de se faire comprendre dans le monde entier. Cet homme n'avait guère de personnalité et je n'ai même pas retenu son nom. Pourtant, lui aussi s'efforçait avec zèle de nous inculquer ses connaissances. Bon élève et conscient de l'utilité pratique du sujet, j'ai bien travaillé, obtenu d'excellentes notes aux examens pour constater plus tard, débarquant en Californie que je ne pigeais rien au parler des indigènes, qui avaient autant de peine à saisir mon propos. Quelque peu vexé, j'en ai conclu qu'il eut mieux valu nous confier à la méthode Assimil qu'à un universitaire français, fut-il agrégé en littérature anglaise.

La Marine a depuis affecté à la Baille un officier que lui prête la Royal Navy ; il y enseigne un anglais tout à fait utilitaire avec l'accent de ses compatriotes.

*

Notre professeur d'histoire s'appelait Reussner et il avait déjà commis, avec son collègue Tramond, deux volumineux tomes traitant du passé maritime et colonial de la France, depuis les origines...

C'était un homme digne, un peu empesé même ; il était manifestement satisfait d'être accueilli (comme d'ailleurs ses confrères) par le commandement de "fixe !" qui nous mettait au garde à vous jusqu'à ce qu'il nous concède un "repos" bien senti.

Il s'exprimait avec solennité et ciselait des phrases savantes dont certaines étaient déjà passées dans les rengaines "tradi" que les aspirants faisaient réciter aux fistots afin que la postérité les conserve. Mais le bordache moyen se souciait moins des croisières du Comte de Tourville que des combats de la grande guerre ; il se nourrissait plutôt des récits vivants du Cdt. Paul Chack et des études forts sérieuses de la collection Payot, études que chaque dimanche la librairie Broulet lui fournissait, à crédit bien entendu. Précisons à l'occasion que tout livre introduit à la Baille devait passer par la censure de la Veuve, qui y apposait sa griffe pour accord. Car il ne s'agissait pas de laisser pénétrer dans notre couvent, gaudrioles, vaines poésies ou romans à l'eau de rose !

Nous avons aussi des cours de géographie ; tout ce que j'en ai retenu est le nom pittoresque du professeur, nommé Perpillou. Lui aussi était agrégé, il parlait bien et était parfaitement inoffensif ! D'ailleurs la planète n'avait pas changé depuis le concours d'entrée.

*

Sans doute, bien des choses nous échappaient encore en électricité théorique. Ce pourquoi, M. Aubertin – dit "le grand ohm" – nous dispensait sa science. Il était fort grand, comme le voulait son sobriquet, très maigre, assez chauve et portait une longue barbe. Il était surtout très clair dans son enseignement et d'une extrême indulgence dans ses notations, pour éviter aux rares flemmards des consignes dominicales. Mais une majorité de bons garçons se forçait à étudier son cours uniquement pour ne pas chagriner cet excellent homme.

*

Et puis, un jeune idéaliste, dont j'ai aussi perdu le nom, tout aussi professeur agrégé que ses confrères, avait mission de nous instruire en mathématique – plus exactement en mécanique dans l'espace.

Vaste programme, qui nous avait déjà assommés pendant la préparation du concours d'entrée. Saturé de cette géométrie, le bordache ne comprenait pas non plus la nécessité de maîtriser le fameux théorème de Resal, soi-disant source de fonctionnement du gyrocompas et consacrait le plus clair de ce cours à la révision urgente de son interrogation du lendemain en une toute autre matière.

Et voilà qu'un beau matin, notre jeune prof a eu la fâcheuse idée de quitter son estrade et de remonter l'allée centrale au risque d'aller réveiller quelques dormeurs tapis aux derniers rangs. Machinalement, il saisit au passage un cahier de cours sur lequel paraissait fort concentré le petit camarade du Merle ; et s'apercevant que ledit cours concernait la chaffuste, il eut ces mots simples et charmants : "oh ! Pardon !", passa outre avec pudeur et, rebroussa chemin pour remonter en chaire. L'épisode a dû dissiper ses dernières illusions, mais n'a nullement altéré sa sérénité. En tous cas, de ce jour, l'estime de la promotion lui fut acquise.

*

Ces enseignements fort diversifiés augmentaient nos connaissances et commençaient à nous transformer de potaches en militaires. Mais pour faire de nous des marins il fallait "la bouline", à laquelle présidait le Commandant Lahalle ; plutôt froid et silencieux, il jouissait d'une autorité naturelle fondée sur ses performances de manœuvrier que nous admirions beaucoup.

A preuve, par exemple, cette anecdote ayant déclenché l'enthousiasme de ceux qui l'ont vécue et abondamment diffusée.

C'était au retour d'une sortie en mer sur l' "Etoile", par un vent de nord très frais. Après avoir tiré des bords en rade abri pour remonter au vent, Lahalle a amené la goélette dans la darse de l'Ecole au vent de travers, écoutes de focs, misaine et grand voile un peu molles pour n'avoir pas trop de vitesse, puis lancé dans le vent en amenant les focs et accosté doucement le raz flottant où il devait s'amarrer, en brassant carré le hunier pour casser l'erre (c.à.d. stopper). Formidable !

Il donnait ses commandements de façon posée, sans hausser le ton, et toutes les manœuvres ont été effectuées dans le silence par mon escouade embarquée ce jour là.

Par prudence, pour parer à une brusque saute de vent ou à une très forte rafale, le moteur avait été mis en marche, mais non embrayé, et je peux jurer que pas un tour d'hélice n'a été donné, ni en avant ni en arrière.

*

Le Cdt. Lahalle était assisté d'une forte équipe de Maîtres et Second-maîtres de manœuvre, tous breton bien entendu, tous bons marins et bien décidés à nous amariner. Le plus populaire

d'entre eux était le Maître Tallarmin, bien surnommé "le Pirate", car il avait le visage et le verbe de l'emploi. Il engueulait sans ménagements les fistots patachonners et traitait sans beaucoup plus d'égards un équipage d'ancien ayant raté un virement de bord, lui lançant sa suprême injure : "bande de soldats !". Lui, manœuvrait comme un dieu et réservait sa considération aux élèves qui avaient bien profité de ses démonstrations.

Hors dimanche et jours de biffe, nous avions "exercice de manœuvre" tous les après-midi, quel que soit le temps. S'il faisait frais, nous endossions notre caban – le même que celui des matelots -, s'il crachinait ou pleuvait, nous capelions par-dessus nos gris un vareuse et un pantalon de toile goudronnée – les "cirés", enfilions de lourds sabot-bottes en bois et toile et coiffions le suroît ; en cet accoutrement, le maladroit tombé à l'eau était assuré d'y couler à pic.

Puis, avec la démarche gracieuse du scaphandrier, la promotion se distribuait, selon les ordres, dans les différentes embarcations accostées aux raz flottant en épis dans la darse.

*

L'amarinage commençait en baleinière où un second-maître apprenait à une demi-douzaine de bordaches à "nager" – et non à ramer, ce qui concerne les haricots -, en cadence de façon à ne pas mélanger les pelles des avirons. Ensuite des équipes un peu plus nombreuses armaient les canots à misaine – plus lourds – pour se perfectionner en "souquoïde" jusqu'au commandement libérateur de "lève-rames", compris sans hésitation bien qu'il n'y existe pas de rames dans la marine, mais uniquement des avirons.

Mon arrivée tardive à la Baille m'a fait échapper à ces futilités initiatrices et permis d'entrer directement dans le vif du sujet, c'est-à-dire la voile.

Celle-ci se pratiquait d'abord, toujours sous la férule d'un gradé de manœuvre, dans ces mêmes grands canots que nous sortions à l'aviron de la darse. Une fois en rade abri nous dressions et calions dans leur emplanture les mâts de misaine et de grand voile.

A l'avant était placé comme veilleur, chargé de signaler les obstacles, le plus cossard de la bande ; à l'arrière l'élève désigné comme patron provisoire prenait la barre et le commandement, tandis que le reste de l'armement était réparti entre misaine et grand-voile dont les écoutes étaient tenues à la main après un tour sur un banc.

Et vogue la galère ! Taillant sa route dans la rade et enchaînant les virements de bords "vent devant" ou "lof pour lof" aux commandements successifs de "parer à virer", "envoyer" puis, le lit du vent passé, "bordez les voiles" lancé par le patron aux moments supposés opportuns.

Les débuts étaient naturellement tout-à-fait cafouilleux, au grand désespoir de l'instructeur humilié par la maladresse de ses canards. D'une sorti à l'autre, les rôles étaient permutés à bord et les progrès devenaient indiscutables, car tous avaient le souci de bien manœuvrer.

Il y eu pourtant quelques douloureuses rechutes ; un bel après-midi, 184 Le Brusque, patron en exercice, s'est laissé sous venter en voulant virer trop près du "Dupleix" amarré sur coffre ; il a donc "manquer à virer" et emporté par son erre à légèrement abordé le croiseur à sa flottaison, laissant une tache de la taille d'une orange comme preuve de son crime. Pas de chance ! le Commandant en second du Dupleix était justement sur la plage avant de son bateau, d'où il s'est penché sur nous en hurlant : "bande de..., vous avez abîmé MA peinture !", peinture dont il était très fier à juste titre car ce bateau tout neuf était étincelant.

Tous confus, l'armement du canot s'est dégagé à l'aviron, a repris le vent un peu plus loin et rallié l'école sans autre incident après quelques bordées d'exercice. Mais nous étions attendus par le Pirate, posté sur le quai comme la statue du Commandeur. Ce vilain cafard de second du Dupleix avait envoyé un message à la Veuve pour se plaindre de l'abordage et, par la voie hiérarchique descendante, Monsieur le Brusque, patron, s'est trouvé invité aussi sec à aller

chercher son hamac pour le transporter avec lui-même au chibi. C'est ainsi que l'on nous inculquait le sens des responsabilités !

Après avoir ainsi dégrossis en canot les fistots étaient admis, par groupe de trois, à manœuvrer la douzaine de monotypes brestois offerts à l'école par Virginie Hériot, dont notre promotion portait le nom en reconnaissance de la générosité qu'elle manifestait depuis longtemps pour la Baille. Elle était une "yachtwoman" fort riche qui fréquentait avec panache les grandes régates internationales.

Ces monotypes étaient de robustes quillards, long d'environ 6,50 m, grées d'un foc et d'une grand-voile aurique (comme un Cormoran) ; ils étaient raides à la toile, mais très ardents et pardonnaient avec indulgence les bévues des néophytes. Après nous les avoir bien mis en mains, les instructeurs nous lâchaient à la barre et contrôlaient nos progrès jusqu'à ce qu'ils leur permettent de nous décerner le brevet très convoité de "patron de yacht".

Cette distinction, que d'ailleurs presque tout le monde finissait par obtenir, permettait à son bénéficiaire de quitter la batterie quand le cœur lui en disait pour armer un "yak" et faire un tour en rade, sous la double condition d'avoir recruté au moins un équipier et d'avoir affiché les numéros et la destination "rade" ou "yak" des navigateurs bénévoles. Et même, le dimanche à la belle saison, les élèves n'ayant en ville aucune obligation ou tentation pouvaient embarquer pour la journée, en pique-niquant à bord grâce aux sandwiches aimablement préparés par Gaston, le maître coq de la Baille.

En semaine, nous régations beaucoup et par n'importe quel temps, par devoir ou pour le plaisir, encouragés par la maistrance enfin satisfait d'avoir communiqué le virus et inculqué sa noble science à ses jeunes disciples.

*

Mais, il ne suffisait pas d'être un passable ou même fin boulinard. Nous devions aussi être capables de manœuvrer les embarcations que nous trouverions plus tard sur nos bateaux.

L'école disposait donc d'une flottille de canots à vapeur, fort vétuste mais encore en service sur les grands bâtiments, de vedette et chaloupes à moteur et même d'un tout petit remorqueur, le célèbre "Kerhor", retraité de la Direction du Port.

Avec ces engins nous devions accoster une cible désignée par l'instructeur tantôt par tribord, tantôt par bâbord, sous le vent ou au vent, en corrigeant par un coup de barre opportun l'effet du "pas d'hélice" qui avait la détestable habitude, au moment crucial, de tirer l'embarcation de travers lorsqu'on battait en arrière pour stopper.

Bien entendu, les premières tentatives n'étaient pas glorieuses : ou bien, en avant, en arrière, l'embarcation sciait du bois désespérément sans pouvoir arriver bord à bord, ce qui exigeait une nouvelle présentation, ou au contraire abordait impétueusement l'objectif avec fracas et secousses ; bref, le déshonneur !

Mais avec l'entraînement, on acquerrait le coup d'œil, la technique progressait et l'on savait accoster à la première tentative, en douceur, "comme si on conduisait une mariée dans son lit", selon l'expression favorite des gabiers.

Suprême consécration, le dimanche, un ancien – bénévole et assez sûr de lui – pouvait barrer la canonnière de la D.P. chargée de transporter les bordaches permissionnaires de Laninon au Pont Gueydon ; inutile de préciser qu'à côtés, le patron titulaire veillait au grain, tant précieuse était la cargaison ; mais je ne me souviens pas l'avoir jamais vu intervenir.

*

Pour copieux qu'ils fussent, ces hors-d'œuvre n'étaient pas que des hors-d'œuvre, et notre carrière ne devait pas se dérouler entièrement dans la rade de Brest. C'est pourquoi, au moins une fois par mois, nous passions deux jours à la mer sur un des avisos annexes de la Baille.

Ces bateaux de 600 tonnes – gabarit modeste pour la mer d'Iroise – dataient de 1916-1917 ; ils avaient été construits pour traquer les sous-marins allemands en Manche et dans le golfe de Gascogne. Les uns, "somme", "Meuse" et "Oise" avaient un petit air militaire avec leur étrave à guibre, de vraies plages avant et arrière, un bloc passerelle doté d'un mât, une cheminée décente et deux petits canons de 100 mm bien visible, encore capables de tirer ; et ils chauffaient au mazout.

Les autres, "Coucy" et "Vauquois" étaient au contraire déguisés en affreux cargos, avec une haute teugue dominant une étrave droite, un massif central important surmonté d'une cheminée démesurée et un autre gros château perché à l'extrême arrière ; ils étaient armés de deux canons de 140 mm bien collés de part et d'autre du massif, de façon à être moins visibles de loin. C'était de soi-disant bateaux pièges qui devaient ressembler le plus longtemps possible à d'innocentes proies et ne se révéler des tueurs que lorsque le sous-marin ayant fait surface s'apprêtaient à les détruire au canon, ne voulant pas gaspiller ses torpilles pour un si maigre gibier.

Ces bateaux, qui avaient un équipage réduit de permanents et seulement deux officiers – le pacha Capitaine de Corvette et le seconds, Lieutenant de Vaisseau – avaient pour caractéristique commune d'être d'affreux rouleurs et de bouchonner outrageusement dès que la mer était un peu formée. Vous me direz que ces tendances étaient propres à amariner nos jeunes gens ; sans doute, et elles y réussirent pour la plupart d'entre nous.

Au jour prévu, (en général mercredi ou jeudi), les escouades se déhalaient en file indienne, hamac sur une épaule, sac de marin sur l'autre, jusqu'aux embarcations qui les amenaient de la darse à bord, une par bateau, louffiat chef d'escouade en tête. Lui avait droit au carré et à une chambre, messieurs les élèves à un poste d'équipage qui fleurait déjà le mazout, avant de distiller d'autres parfums pour peu que la mer soit agitée.

On y dressait les "bancs et tables" pour les repas, comme de bons matelots, mais des cœurs sensibles préféraient se restaurer au grand air : ce pourquoi chacun d'eux alignait sur une longue tranche de pain-boule, et dans un ordre immuable, quelques sardines à l'huile, une tranche de jambon, un monticule de petits pois ou haricots verts, un morceau de camembert écrasé et une petite louche de confiture. Muni de ce viatique roboratif, le chacun grimpa au galop sur le pont, avalait un grand bol de brise et attaquait sa tartine par le bout convenable. Le plus souvent, grâce soient rendues à l'air du large, la tartine voulait bien rester où on l'avait placée et le bordache tout ragaillard pouvait se consacrer à son instruction.

*

L'escouade se partageait les postes, occupés par "quarts" d'une durée de quatre heures :

– Sur la passerelle une équipe faisait "à courir" (c'est-à-dire au moins toutes les dix minutes – des points en vue de terre en relevant les amers remarquables (phares, clochers, tourelles, etc...) ou calculait les hauteurs d'eau sur la route suivie, grâce à l'annuaire des marées.

– Un autre groupe, jouant les timoniers, passait des messages en morse par projecteur, hissait aux drisses les bouquets de pavillons constituant des signaux extrait du "code international" ou du "code tactique", ou déchiffrait ceux flottant sur les avisos voisins.

Tout passager qu'il était, Duvivier ne quittait guère la passerelle où il prodiguait ses conseils à l'élève tenant la barre en surveillant le compas, et contrôlait notre connaissance d'un balisage qui devait bientôt nous être familier.

Un beau jour, avisant une bouée se dandinant dans les parages, il interpelle l'un de nous, après un bref coup d'œil sur la carte, et lui demande : "Untel, comment s'appelle cette bouée, à bâbord ? Untel restant coi notre gros malin de chef d'escouade lui assène : "c'est la bouée ro.sif, vous devriez le savoir !". Untel met son mouchoir sur la semonce, mais étonné de ce nom bien peu breton, consulte la carte à son tour et mine de rien, pour découvrir que la dite bouée est bien annotée "ro.sif", ce qui signifie dans le langage du Service Hydrographique de la Marine "rouge à sifflet", tout comme "no.clo" veut dire "noire à cloche".

Inutile de vous dire que cette bien bonne histoire à vite fait le tour de l'escouade et que la "bouée ro.sif", d'anonyme qu'elle était, est devenue célèbre dans toute la promotion.

– Un second groupe était de quart aux machines, et cette affectation n'était pas très prisée, la mission consistant essentiellement à maintenir constante, et au niveau ordonné, grâce à un énorme volant de manœuvre, la pression de la vapeur admise aux turbines, ou de la modifier lorsque la passerelle commandait un changement d'allure, exprimé en tours de machines. Comme de juste, ces choses étant sérieuses, la maistrance veillait au grain dans notre dos, nous expliquait le pourquoi et le comment et se chargeait elle-même des opérations les plus délicates, telles les renversements de vapeur ou les manœuvres de port.

– Chaque aviso possédait un second abri de navigation, minuscule bocal vitré comportant deux boîtes à cartes et des compas de relèvement ; mais ils étaient fort mal placés, trop près de la cheminée sur les "Meuse" et tout-à-fait à l'arrière sur les "Vauquois", là où on était le plus secoué dès qu'il y avait de la mer. Une troisième équipe y officiait, chargée elle aussi – pour l'exercice – de suivre la route en faisant des points, sous la férule d'un Premier-maître pilote ou de manœuvre. Faire un point par temps maniable est une opération plaisante, relativement aisée ; elle ne demande qu'un peu de jugeote dans le choix et l'écartement des amers – ceux-ci ne manquaient pas dans les parages que nous fréquentions – ainsi que de l'application dans la prise des relèvements et leur report sur la carte avec la règle Cras. Mais quand le bateau fait la casserole et qu'il faut s'arc-bouter pour n'être pas flanqué par terre, quand l'estomac se rebelle et que l'indispensable troisième amer se cache derrière la cheminée au moment précis où vous allez le relever, alors l'opération devient acrobatique et le point assez imprécis. Pour recueillir ces impressions, je vous recommande vivement de vous balader par force 6 du côté du cap de la Chèvre !

Ces sorties en mer que l'on appelait "corvettes", duraient en général deux ou trois jours et le plus souvent le pacha compatissant – ou soucieux de son propre confort – mouillait pour la nuit dans un endroit abrité. Nous avons ainsi souvent hanté la baie de Lampaul, à Ouessant, l'anse de Berthoume ou Camaret dans le goulet, et la baie de Douanenez, où je me souviens avoir fait mon premier quart nocturne, au mouillage de Morgat, par une belle nuit de pleine lune et de ciel lourd dont le tableau de Morchain qui orne mon bureau vous donnera une idée. Conscient de ma responsabilité toute neuve, je passais mon temps à vérifier le point, de la passerelle supérieure, pour m'assurer que le bateau ne chassait pas sur son ancre. Précaution bien superflue d'ailleurs, car il n'y avait pas un poil de brise !

Certaines corvettes s'effectuaient sur les goélettes "Belle Poule" et "Etoile", tout juste écloses des chantiers de Fécamp, que notre promotion étrennait. C'étaient de merveilleux bateaux, propres comme des sous neufs, sentant bon la peinture fraîche et le goudron. Elles avaient un patron, Premier-maître pour l' "Etoile, Corvettard pour la "Belle Poule" (il

commandait le groupe), un équipage de quelques gabiers et un cuistot. A la mer, les gabiers nous regardaient bosser, mais le cuistot avait fort à faire.

Chacun embarquait une escouade, logée dans un poste impeccable, et son chef ; parfois, le Cdt. Lahalle prenait passage sur l' "Etoile".

Dès que le petit remorqueur les avait sorties de la darse, tous les mouvements se faisaient à la voile, et dans l'enthousiasme.

Hors les manœuvres générales – hisser et border les voiles, virer de bord – il n'y avait pas grand-chose à faire pour la bordée de quart, et rien du tout pour celle de repos qui savourait son extase.

La seule corvée pénible était, lors des appareillages de rades foraines, de déraper et rentrer la chaîne d'ancre, le guindeau étant commandé par une brinqueballe, sorte de grand levier que quatre bordaches faisaient osciller en tirant deux par deux sur des pantoires fixées à ses extrémités. C'était pénible et cassait les lombes, mais maille après maille on finissait par avaler la chaîne. Un jour où à cause de la brume qui tombait puis se dissipait nous avons dû mouiller à trois reprises et chaque fois trois "maillons", il a fallu rembarquer en tout quatre vingt dix mètres : Dur, dur ! Du coup, les gabiers sont venus spontanément "donner la main".

J'ai appris que l'on avait depuis la guerre équipé de moteurs électriques les guindeaux des goélettes, pour ménager les petits délicats qui nous ont succédé.

Une fois en route, c'était la béatitude, surtout en été où nous vivions pieds nus et pantalon de gris roulé au-dessous du genou. Je n'oublierai jamais ce silence particulier fait des plaintes du gréement et des friselis de l'eau le long de la coque, alors que le bateau, gentiment appuyé sur sa toile, taillait sa route d'un air penché, escorté de facétieux marsouins – qui bondissaient tout autour et de goélands planeurs.

Mais nous avons eu aussi quelques coups de chien, forçant à réduire la toile aux bas ris ; il nous est même arrivé de voir casser un gui de grand-voile, auquel l'on a dû mettre des éclisses pour rentrer à Brest.

Naturellement il y avait dès la mer libre, émulation entre les goélettes qui généralement naviguaient de conserve et nous régations souvent entre nous. Et, lors des appareillages groupés, c'était à celle qui, dès le signal en l'air, hisserait le plus vite les voiles, déraperait et prendrait le vent la première.

Mon escouade affectionnait particulièrement l' "Etoile" ; si bien même qu'à la fin de notre année de fistots, pendant une escale de trois jours à l'Ecole entre deux corvettes qui s'enchaînaient; nous sommes restés à bord, tous volontaires pour faire la peinture, les vernis et les cuivres, bichonnant le bateau comme un yacht pour millionnaires.

*

Chaque professeur tenant à sa part de prosélytisme, le Bon Gi nous envoyait de temps à autre voler sur les hydravions de la base voisine de l'école.

L'initiation se faisait sur FBA, petit biplan qui ne pouvait guère servir qu'à l'instruction. C'était un torpédo biplace – pilote instructeur à bâbord, élève à tribord – qui décollait lourdement dans un bruit d'enfer. Le pilote nous faisait exécuter des évolutions élémentaires, ce qui était assez plaisant quand on virait à gauche, l'appareil incliné de ce bord, l'épaule bien appuyée sur celle de votre mentor vous donnait un sentiment de sécurité. Mais les abattées vers la droite étaient une autre affaire ; le bord du cockpit largement échancré dégageait si bien le torse de l'apprenti que celui-ci – quoique crispé sur le manche à balai de la double commande – éprouvait la fâcheuse impression qu'il allait se faire débarquer dans le vide.

Après quelques tours au-dessus de la grand-rade et du goulet, on rentrait sagement au bercail en amerrissant dans une gerbe d'écume, tapant et rebondissant dans le clapotis. En tous cas, ces promenades trop épisodiques ne nous procuraient pas de grands progrès dans l'art du pilotage.

*

Nous faisons aussi des virées plus lointaines en C.A.M.S. 37, autre biplan de plus grande taille dont l'équipage normal comportait, outre le pilote, un navigateur, un observateur/mitrailleur et un radio. Cet hydravion était en général embarqué sur les croiseurs – nous devons le retrouver sur la "Jeanne d'Arc" – d'où il était catapulté pour l'éclairage et le réglage du tir de son bâtiment. Nous n'y avons guère appris que les rudiments de la navigation aérienne, très influencée par la direction de la force du vent dont nous ne tenions pas grand compte sur les avisos.

Par contre, ces vols fort appréciés nous donnaient l'occasion d'admirer sous un angle nouveau les stupéfiantes splendeurs du littoral breton, constamment ourlé de blanc par le ressac qui lui donnait l'assaut.

Enfin, nous embarquions sur Farman Goliath, grand biplan perché sur d'énormes flotteurs jumeaux, qui décollait dans le fracas des deux moteurs ornant ses ailes pour nous faire lancer des bombes (en plâtre) sur des rochers choisis comme objectifs en Iroise.

Dans ces hydravions "conduite intérieure", bien abrités du vent et de la pluie, l'on pouvait peaufiner sa visée grâce à un instrument ad hoc qui était supposé intégrer – si l'on était assez doué – la vitesse de l'avion et la dérive due au vent pour choisir le moment idoine du largage. Moi, je n'ai jamais été fichu de m'en servir efficacement et, toutes mes bombes tombant à l'eau, je n'ai jamais éprouvé la satisfaction de voir la grosse tache blanche qu'elles faisaient en s'écrasant sur le caillou quand celui-ci avait été visé par un individu compétent.

*

Il y avait aussi le dimanche dans cette existence bien remplie. Ce jour-là, les deux promotions avaient droit aux douches. Les élèves pieux qui préféraient déjeuner à bord et ceux qui étaient consignés pouvaient entendre la messe à l'école. Le bordache moyen endossait sa tenue de sortie, comportant gants blancs, sabre et longue cape, et embarquait sur la canonnière qui le déposait au pont Gueydon. De là, comme vous le savez, je passais mon inspection rituelle des deux rives de la Penfeld, jusqu'au Salou où progressait le "Dunkerque", en passant près de la grande grue où il y avait toujours un croiseur en cours d'armement.

C'était une bonne biffe, après laquelle j'allais faire mes dévotions à l'église des Carmes, très bien fréquentée notamment par les jeunes personnes qu'on avait des chances de retrouver aux sauteries de l'après-midi.

Puis j'allais déjeuner chez les Bourdeaux, racontant mes campagnes de la semaine et recueillant les bons conseils de mon oncle Charles qui avait beaucoup d'expérience.

Chaque dimanche, les dames de la "bonne société" qui avait des filles à distraire – et, qui sait, peut-être à marier un jour – recevaient messieurs les bordaches en d'aimables sauteries où l'on s'amusait gentiment et où se trouvaient toujours des timides et dévoués pour faire marcher le phonographe pendant que les autres dansaient. Et il y avait un buffet pour terminer la réunion, ce qui était apprécié par les fistots impécunieux qui appelaient "resquilles brestoises" ces innocentes réceptions. A temps ou presque pour ne pas rater la canonnière devant pousser

du pont Gueydon à 21 heures en hiver et 22 heures en été, les invités remerciaient poliment, attrapèrent leurs affaires au vestiaire, firent leurs adieux et prenaient leurs jambes à leur cou pour rallier. Cela faisait de belles galopades convergeant vers la Penfeld, galopades encore accélérées quand le patron de la canonnière, qui connaissait les usages, donnait de brefs et rapides coups de sirène pour signaler l'imminence du départ. Compatissant, quand il voyait des retardataires dégringoler quatre à quatre l'escalier, il attendait quelques minutes avant de larguer et de mettre en route.

Mais il avait bien sûr des avantageux qui, voulant impressionner leurs danseuses en se montrant détachés des contingences, rataient l'appareillage. A l'intention de ces indisciplinés, l'Ecole avait prévu un canot à vapeur qui attendait un quart d'heure après le départ de la "cannon". Pas si farauds que devant leur public féminin, ces rescapés étaient accueillis à Laninon par l'officier de garde qui leur notifiait une consigne pas volée pour le dimanche suivant, ou expédiait directement au chibi les récidivistes.

A défaut d'invitation, on pouvait s'encanailler au thé dansant (et payant) de l'hôtel Continental – le Conti – qui avait un très bon orchestre de jazz, composé de musiciens de la Flotte s'étant mis en civil après avoir régalé les brestois, assemblés autour du kiosque du Champ de Bataille, d' "Une nuit sur le mont chauve", de "Sur un marché persan" et d'autres symphonies de la même farine.

Les "jeunes filles du monde" ne se commettaient pas avec les demoiselles de magasin, les enseignes blasés et les carabins qui fréquentaient le Conti. Cet établissement n'offrant pas de repas à la portée du bordache, celui-ci se repliait chez "Guitte", rue Emile Zola, où pour un prix très accessible on lui servait crêpe au jambon, crêpe au sucre, cœur à la crème, le tout arrosé d'un grand bol de lait pour les sobres, dont j'étais, ou de cidre pour les alcooliques précoces.

*

Tout ou presque ce que l'on nous apprenait m'intéressait énormément, surtout dans le domaine pratique ; en outre j'étais très motivé par le compte personnel que j'avais à régler avec la Veuve, qui m'avait si mal accueillie et quasiment menacé de redoubler mon année de fistot ; je travaillais donc beaucoup.

Comme en plus j'avais l' "esprit militaire" et la chance d'être assez doué pour la bouline et la manœuvre, j'ai eu de bons résultats aux classements, me retrouvant 27^e (au lieu de 69^e à l'entrée) à celui de Pâques et terminant l'année dans les "élitards" (les 25 premiers) qui se distinguaient du bordache ordinaire par une ancre dorée cousue sur la manche gauche de l'uniforme de sortie, on prétend – mais "on" est si méchant – que cet insigne ne passait pas inaperçu des jeunes filles brestoises, qui en connaissaient la signification.

Il y avait d'ailleurs une élite dans l'élite : celle des "brigadiers" – les six premiers – qui portaient deux ancres et formaient la garde du drapeau ; mais je n'ai atteint ce rang qu'au dernier classement, celui de sortie de l'école, à la fin de la seconde année, et n'ai jamais pu me pavaner avec une manche aussi glorieuse.

*

A la mi-juillet, les interrogations terminées et après avoir défilé sur le cours d'Ajot pour la revue du 14, mon escouade a embarqué sur sa chère "Etoile" pour festonner les côtes de la

Manche jusqu'à St. Malo, avec des escales sans grand intérêt à St. Quay et à St. Cast. L'intérêt était à la mer, tellement variée : brume à couper au couteau pendant vingt quatre heures, suivie d'un temps de rêve, ensuite calme plat, enfin une jolie brise pour emprunter les chenaux de Bréhat, nous avons connu toutes les sensations, hors celle d'un coup de torchon – et même pêché quelques maquereaux qui se sont laissés prendre à nos lignes tendues à l'arrière entre nos doigts de pied en éventail, tandis que 188 Boutigny lisait à haute voix un livre indécent.

Nous sommes rentrés à Brest à la fin du mois – c'est alors que nous avons aidé l'équipage à bichonner le bateau – puis repartis au début d'août, au moteur cette fois car il n'y avait pas un souffle de vent. Par contre, une méchante houle morte venant du feu de Dieu nous chahutait durement, faisant rouler bord sur bord notre goélette à sec de toile ; personne n'a bien dormi cette première nuit et presque tous les dîners ont été repris par la mer, en tout cas le mien, ce qui ne m'était pas arrivé depuis longtemps.

Le vent a fini par se lever, la mer se calmer et nous sommes arrivés à Trouville, où l'Amiral Guépratte – héros des Dardanelles – est venu en touriste inspecter le bateau, accompagné de son épouse qui pour la circonstance s'était déguisée en yachtwoman et portait casquette à coiffe blanche, comme nous en été. Nous avons pu découvrir Deauville, qui ne m'a pas paru valoir un clou, puis le Havre sans paquebot ce jour-là.

Après une autre escale très intéressante à Ostende, où les Belges nous ont fort bien accueillis et fait visiter Bruges puis les champs de bataille de la dernière guerre, Dixmude et l'Yser, nous sommes finalement arrivés à Amsterdam qui se proclamait déjà la Venise du Nord ; elle vaut le voyage, a fortiori quand on vous l'a offert ; malheureusement pour nous le musée Rembrandt était fermé, il faudra revenir à nos frais plus tard !

Malheureusement surtout, nous avons dû y quitter notre yacht de luxe pour mettre nos sacs et nos hamacs sur le vieux "Vauquois" qui sentait le mazout et l'humidité, tandis que la 3^e escouade s'emparait de notre goélette préférée. Contrairement aux traditions pourtant bien établies, nous n'avons pas eu droit aux fjords de Norvège cette année, mais avons mis le cap sur l'Ecosse, par un temps plus maniable que celui annoncé par la météo. Pourtant, nous avons ramassé la première nuit un orage spectaculaire et brutal, les éclairs tombant à la mer (j'en ai compté 9 en 2 minutes) tout autour de nous et de la "Meuse" qui faisait route parallèle à la nôtre ; cette féerie s'est dissipée, trop tôt à mon goût, aussi vite qu'elle avait surgi, en nous laissant une forte impression.

Après une trentaine d'heures de traversée nous avons embouqué le célèbre Firth of Forth puis nous nous sommes amarrés à Leith, le port d'Edinbourg. Nous y avons passé quelques jours, le temps de visiter les châteaux – dont celui de Mary Stuart, de faire une longue promenade en autocar dans la superbe région des lacs, de regretter nos essais de la cuisine anglaise mais d'apprécier le "five o'clock tea" si copieux qu'on avait plus envie de dîner, et de faire provision de cigarettes blondes encore moins chères que celles de la coopérative, pourtant détaxées dès que les bateaux partaient pour l'étranger.

*

Notre retour à Brest à la fin d'août s'est passé sans événements de navigation dignes d'être rapportés et, aussitôt revenue à l'école déjà désertée depuis longtemps par les anciens, la promotion est partie en permission pour un mois (croyait-elle !) et s'est engouffrée, encore habillée en fistot, dans la gare de Brest.

Mais, avant même l'escale de Landerneau, une bonne moitié s'était déjà promue et vêtue en aspirant. Car sans attendre la parution du décret ministériel qui devait les consacrer, beaucoup de prévoyants avaient déjà fait coudre sur un uniforme le premier galon d'or coupé de "sabords" de soie bleu-pâle avec lequel ils devaient revenir à la Baille fin septembre. Dois-je préciser qu'en bon charentais, j'étais de ces prétentieux qui comptaient impressionner dès leur arrivée les habitants et surtout habitantes de leur ville natale.

Or, ils n'en eurent pas le loisir, car à peine débarquée dans ses foyers, la promotion a été rappelée d'urgence à l'École, au motif qu'elle devait honorer de sa présence les obsèques solennelles de Georges Leygues, efficace ministre de la Marine, qui venait de mourir subitement.

Chacun a donc repris le train pour Brest ; des trouillards ont hâtivement décousu leurs galons prématurés, des économes ont risqué le coup ne sachant pas trop quelle serait la tenue prescrite et c'est une promotion hétérogène qui s'est présentée au Lieutenant de Vaisseau Duchaine, officier fusilier de nos anciens, qui avait une réputation de "terreur". Mais il a pris la chose avec bonhomie, car il s'y attendait et n'était pas si méchant qu'on le prétendait. Il nous a tous remis en fistots, fait manœuvrer dans la cour de l'école pour s'assurer que nous savions encore marcher au pas et a pris notre tête pour l'embarquement vers Paris dans les wagons spéciaux mis à notre disposition ; nous avons été hébergés à la caserne de la Pépinière.

Le lendemain, précédés de la musique de la Flotte jouant des marches funèbres et aux pas lents de circonstance, nous avons pieusement escorté le corbillard de notre défunt ministre, de la rue Royale aux Invalides où était célébrée une grand-messe devant une assistance très nombreuse et très chamarrée

Après quoi, toujours sous l'autorité qui s'est révélée débonnaire de Duchaine, on nous a remis – non sans nous avoir restaurés au préalable – dans un train spécial à destination de Nérac où Georges Leygues devait être enterré.

J'ai complètement oublié comment nous avons pu être logés et nourris dans cette petite ville qui accueillait déjà pour l'occasion beaucoup d'autres notabilités. Je me souviens seulement avoir passé de longues heures au garde à vous, avec quelques camarades également transformés en statues, pour veiller au côté du catafalque dans l'église où était célébrée la messe d'obsèques.

Cette messe a été très belle et solennelle, comme la suite des cérémonies après lesquelles nous avons été libérés pour rejoindre nos familles. La mienne, que j'avais pu alerter de Paris, était venue me quérir en voiture, ce qu'après les agitations des jours précédents j'ai beaucoup apprécié, les pérégrinations ferroviaire nécessaires pour rallier Angoulême s'annonçant laborieuses.

*

Je n'ai gardé aucun souvenir des quelques trois semaines de permission qui n'ont pas dû être bien distrayantes ; aussi est-ce avec joie que le 2 octobre j'ai rallié la Baille, où nos fistots étaient déjà arrivés depuis la veille.

Je n'ai guère participé à leur dressage traditionnel auquel mon entrée tardive m'avait fait échapper l'année précédente. Mais j'ai dû adopter un "fils", sur la demande très insistante de mes parents, P.F..., lointain cousin pour lequel je n'éprouvais aucune sympathie et pour qui je n'ai d'ailleurs pas été un "père" attentionné. Je l'ai quand même adoubé le jour de la remise des sabres à sa promotion et l'ai – parfois – traité chez Gédéon selon les usages et sans zèle excessif. Nous ne nous sommes jamais retrouvés par la suite.

Je n'aurai pas beaucoup à raconter sur cette seconde année d'Ecole, car elle a ressemblé à la première. J'y étais plus assuré et à l'aise toujours aussi "fana" et travaillais autant, ce qui a régulièrement amélioré mon classement.

L'évènement marquant de cette rentrée a été le remplacement de la "Veuve", pas regrettée, par le Capitaine de Frégate Auphan qui était un chef d'une valeur exceptionnelle, tant moralement que professionnellement. Il était très réservé, mais inspirait d'emblée le respect. Son avancement avait été fulgurant et devait le rester ; il était certainement programmé pour être un jour chef de l'Etat Major de la Marine. Adjoint de l'Amiral Darlan au moment de la débâcle de 1940 il est resté à ses côtés jusqu'au débarquement anglo-américain de novembre 1942, à l'Amirauté de Vichy. Alors Contre-amiral, n'ayant pu convaincre le Maréchal Pétain de partir pour l'Afrique du Nord, il a renoncé à ses fonctions de Secrétaire d'Etat à la Marine, avant le sabordage de la flotte qu'il pressentait inéluctable. Naturellement, il a été poursuivi à la "libération" et a dû vivre dans la clandestinité pour échapper aux tribunaux d'exception du moment, jusqu'à ce qu'un jugement équitable l'ait réhabilité.

Malheureusement pour nous, il avait été appelé au Ministère au bout de quelques mois et avait été remplacé par un honnête frégaton, le Cdt. Barthes qui n'avait pas autant de personnalité.

Mais le Cdt. Auphan avait eu le temps de prendre et de faire appliquer plusieurs excellentes décisions.

La première a été d'allonger la durée de nos corvettes ordinaires, en cours d'année. Ainsi, au lieu de tourner en rond pendant deux jours entre Ouessant et la baie de Douarnenez, les avisos ont pu nous amener à Dunkerque, après une nuit au mouillage du Clouet en Carantec, aux Sables d'Olonne et même jusqu'à St. Jean de Luz. Le Cdt. Auphan aimait prendre passage pour contrôler lui-même nos activités et nos connaissances ; sa présence encourageait d'ailleurs le zèle de l'escouade embarquée, qui mettait un point d'honneur à briquer le bateau pour masquer son âge.

Au retour de St. Jean de Luz, nous avons "essuyé" – comme on dit – une belle tempête dans le golfe de Gascogne ; mer de l'arrière, la "Meuse" roulait comme une femme saoule et des camarades qui n'avaient encore jamais été malades l'on été cette nuit là. Je n'ai pas oublié mon quart de nuit à quatre heures dans la machine où, amateloté à mon camarade 182 d'Hautuille, je devais maintenir à 10,5 Kgs la pression d'admission de vapeur aux turbines.

L'un de nous était accroché au volant de manœuvre, les yeux rivés sur le manomètre, tandis que son compère penché à la rambarde, sur le pont, restituait à la mer ce qui restait encore de son dîner, avant de plonger "en bas" pour relever le collègue – lequel aussitôt remontait au galop l'échelle pour se libérer à son tour. Les quatre heures nous ont paru bien longues et nous avons souvent pensé à nous faire notaires en rentrant...

Le calme est revenu après cette détestable nuit et nous avons mouillé à Noirmoutier, en face du bois de la Chaise. Nous sommes allés à terre, mais j'y étais encore vacillant et nauséux ; pourtant j'avais déjà renoncé au notariat.

*

Grâce à une autre initiative du Cdt. Auphan, mon escouade à embarqué sur un torpilleur de l'escadre, la "Bourrasque" crois-je, pour faire une "école à feu" au large, c'est-à-dire des tirs réels d'exercice sur une cible remorquée. Coiffés de bonnets dits "para souffles" censés protéger nos oreilles et qui nous donnaient de drôles de bouilles, nous avons occupé tous les postes (pointeurs en hauteur, pointeurs en direction, approvisionneurs, servants de culasse, chargeurs) des affûts de 130 mm. Tout le monde s'est bien comporté, beaucoup de coups ont

touché et même un peu démoli le but, Duvivier planait sur un petit nuage de gloire mais malgré nos étranges bonnets nous avons tous les oreilles cassées. Néanmoins, des vocations d'officier canonnier sont nées ce jour-là.

*

La promotion est retournée à Paris, légalement galonnée cette fois, pour descendre les Champs-Élysées lors des cérémonies du 11 novembre, puis du 14 juillet suivant, occasion pour laquelle mes parents étaient venus voir défiler leur fils.

Entre temps, nous avons appris une bien triste nouvelle. Pour faire des économies, le gouvernement avait décidé par décret-loi de diminuer de 90 unités l'effectif budgétaire des officiers de marine.

Au Ministère, un esprit avisé a suggéré, pour sauver 90 officiers supérieurs d'une mise prématurée à la retraite, de différer d'un an la promotion des Aspirants à l'École Navale au grade d'Enseigne de Vaisseau de 2^e classe, promotion qui aurait dû intervenir le 1^{er} octobre 1934. Cette ingénieuse idée a été adoptée par la Direction du personnel et nous a été vendue en faisant appel à nos sentiments de discipline, de dévouement au service et de patriotisme. Élève officier sur la "Jeanne d'Arc" au lieu d'Officiers Élève, ce n'est pas bien grave, le macaron simplifié de casquette et les sabords des galons, passe encore, mais la solde d'Aspirant à la place de celle d'Enseigne, le coup était dur. Nous l'avons quand même encaissé stoïquement mais avec amertume ; d'ailleurs nous n'avions pas pour nous soutenir un syndicat capable de flanquer la pagaille dans les chemins de fer, la poste ou les transports urbains. Nous n'avons même pas "fait caïman" ! Là, il faut que je vous explique la signification de ce vocable et de la manifestation qu'il désigne.

Héritée du vieux Borda, celle-ci consistant à tourner en file et en rond autour du grand mât, lentement, en silence et dans le sens inverse des aiguilles d'une montre, pendant toute la durée d'une récréation, pour exprimer l'indignation et la réprobation de la promo, sans pourtant attenter à la discipline militaire. Ne me demandez pourquoi "Caïman" ?, ni en quoi cette paisible démonstration pouvait impressionner la hiérarchie, je ne saurais vous répondre. Toujours est-il que l'évènement était tout-à-fait rarissime, si bien qu'il suscitait quand même l'inquiétude des autorités et qu'il en était rendu compte, via le Préfet maritime au Ministre lui-même. J'ai appris depuis que l'on attendait à ce que nous réagissions ainsi à la décision et même à ce qu'un Aspirant ombrageux se pourvoie en Conseil d'État afin de faire casser cette mesure inique, pour rupture de contrat – pas moinsse !

*

Au printemps, le Pape qui avait des filles en âge de sortir et devait quitter son commandement en même temps que nous l'école, a donné une matinée à laquelle il a bien sûr invité des élèves, dont j'étais.

Ce genre d'invitation ne se refuse pas. Il eut d'ailleurs été bien dommage de le faire, car mon radar m'a permis de découvrir dans l'assistance une très jolie jeune fille à l'air grave, que je n'avais encore jamais rencontrée dans les réceptions de l'hiver. Ne lui ayant pas été présenté, je ne lui ai pas demandé de danser avec moi, mais je me suis quand même enquis de son identité. Elle était la femme de ma vie et je ne le savais pas encore ; elle non plus d'ailleurs, qui n'avait même pas remarqué cet aspirant parmi les autres !

*

J'ai oublié où nous avait amenés la "corvette en gants blancs", la dernière de l'année. Par contre je me souviens des dernières semaines à la Baille, où nous passions les examens de sortie, à raison de deux "colles" hebdomadaires, ce qui représentait beaucoup de bachotage intermédiaire.

Celle d'artillerie est restée particulièrement mémorable. Il régnait une complicité amicale entre nous et nos Officiers-mariniers instructeurs. Nous les appelions par tradition les "losses" – abréviation de molosses – mais les aimions bien et ils nous le rendaient.

Notre "Adjudant d'escouade", le Premier-maître canonnier Emzivat, voulait qu'aucun de ses poulains ne fasse pâle figure devant l'interrogateur, officier extérieur à l'Ecole. Il avait pour cela préparé lui-même des billets pliés en quatre, chacun portant un numéro de question. Théoriquement, nous devions tirer ces billets au hasard, mais ils portaient d'imperceptibles marques permettant à chacun de repérer celui correspondant au sujet particulièrement culotté. Le procédé de repérage avait été mis au point grâce à plusieurs répétitions dont les dernières avaient été convaincantes.

Le jour dit, l'examineur nous appelle dans l'ordre de nos matricules, tandis qu'Emzivat veille dans son coin l'air indifférent. Au début tout se passe à merveille ; les trois premiers appelés tirent leur bon numéro et brillent avec naturel. Mais patatras ! Voilà que cet ahuri de 154 de L., qui n'en rate jamais une, se trompe, tire le numéro prévu pour 184, sèche lamentablement, ce qui est bien fait ! Mais il a flanqué la pagaille dans le dispositif. C'est le désastre pour certains imprudents qui avaient trop focalisé leurs révisions sur le sujet leur étant destiné. Le pauvre Emzivat était au supplice ; quant à 154, il en a ensuite entendu de raides sur son compte.

*

Auparavant avaient eu lieu les traditions du "Grand C" et du "Midship cà !". Le "Grand C" était un show des Aspirants, célébrant dans la galerie Borda leur prochain départ par des sketches de circonstance. Le "Midship cà !" pour lequel les fistots étaient une dernière fois mis à contribution, exaltait l'impatience des anciens de voir arriver le grand jour si attendu. Moi, je n'ai pas encore bien compris pourquoi des jeunes gens qui s'étaient donné tant de mal pour entrer à la Baille et qui presque tous y avaient été heureux, se trouvait si pressés de la quitter.

Sans doute était-ce pour nos aïeux la perspective du grade d'Enseigne (= midship) ; mais celle-ci était pour nous remise d'un an, ou plus probablement celle de partir en campagne sur la "Jeanne d'Arc".

*

Les examens de sorties terminés, le classement du dernier trimestre proclamé (j'étais 6^e), nous sommes partis en permission, avec une garde-robe enrichie d'un manteau et d'une gabardine réglementaire, d'une redingote ainsi que de plusieurs tenues de toile blanche, d'un casque colonial et de deux tenues kaki pour les fonctions salissantes. Nous devions aussi être munis d'un sextant personnel dont je n'ai pas eu à faire les frais puisque oncle Charles m'a donné le sien après due révision.

* *

Remerciements pour l'écriture à Marie-France Delacourcelle, fille du commandant Bourdeaux