

## Un ancien des GAOA

### Major THIBAUD Edmond classe 46/2

Moniteur à FINTHEN (1952-1955), brevet de pilote n° 32, membre du groupement DAX et Sud-Ouest.

Décrire la carrière du Major (grade disparu entre Mdl/c et Adjudant) THIBAUD relève de l'exploit, un BBM complet n'y suffirait pas. Confronté à cet exercice, je vais essayer de résumer du mieux possible cette étonnante carrière de pilote et moniteur ALAT, qui reflète bien ce qu'était le parcours des candidats pilotes et moniteurs des années 50.

Appelé en novembre 1947, affecté au 60° Régiment d'Artillerie d'Afrique(Allemagne), il effectue sa formation militaire, type artillerie.

Affecté en avril 1947 au GAOA n° 2 à WAKERHEIM, il est nommé brigadier et vagemestre. En novembre 1947, retour à la vie civile, il est viticulteur, mais 1 mois plus tard, rappelé, équipé type 1914/1918, dans un centre mobilisateur, (bandes molletières), il est de retour en Allemagne au GAOA. A son arrivée, il est habillé en tenue normale, (celle de 14/18, ayant beaucoup surpris !). Au bout d'un mois et demi il est à nouveau libéré ! Le Cne DELARUE commandant le GAOA, désireux de le garder, lui propose un premier engagement de 6 mois, puis, après un nouvel engagement de 6 mois, sa carrière est en bonne voie !

Il est orienté vers la comptabilité, nommé brigadier/chef échelle 2. Profitant de liaisons administratives ou d'entraînements pilotes et après quelques vols en pax en piper L4 et L 18, la passion du vol lui apparaît. En 1950, il est Mdl et suit le GAOA qui fait mouvement sur Baden Oos. Le GAOA partageant les mêmes installations, il découvre la "Forteresse volante" du Général KOENIG (CC TOA), offerte par les américains, pilotée par le Cne LYNCH formé aux USA, entouré d'un équipage inclassable. Au sein du GAOA il est affecté à diverses tâches, notamment la gestion des appelés du contingent qui sont formés dans un régiment d'artillerie à CONSTANCE. Un autre ancien de cette période, le brigadier/chef CAMPAGNANI est lui, détaché par le GAOA dans ce régiment pour l'encadrement des jeunes incorporés! Echelle 3 après un brevet supérieur de comptabilité, THIBAUD est muté au GAOA n°1 à Essey les Nancy. Chargé entre autre de l'ordinaire des appelés, pris en subsistance par l'armée de l'air, il trouve que les menus ne sont pas très à son goût. Profitant des négociations en cours entre le colonel LEJAY et l'armée de l'air pour la création de l'ALAT, récupérant un local vacant et après recrutement d'un cuisinier, il aménage un ordinaire troupe pour le GAOA, dont il sera le gestionnaire.

Enfin il vole à l'aéro-club, ses moniteurs : FAIVRE et TARRIDE.

Il obtient le 1° degré de vol à moteur et le brevet de planeur.

L'ALAT est en cours de naissance et le besoin en pilotes et moniteurs se fait sentir.

Avantagé par sa formation aéronautique, il demande à faire moniteur. Après un stage à St Yan avec son ami le Mdl GUICHENEY, il est breveté pilote. Dans la foulée, il effectue son stage moniteur le 11 mars 1953, avec le premier lot de moniteurs de l'ALAT :Cne PODOU, TARRIDE, A/c RENDINARO, Adj GAY, Mdl TOUSSAINT, Mdl GUICHENEY, VOISIN, FRANCOIS, GARRION.

Appareils utilisés : STAMPE, MORANE 315, GOELAND, MORANE 500.

Breveté moniteur, il retrouve le CPOA à FINTHEN commandé par le colonel LEJAY. Le CPOA dispose de plusieurs terrains annexes : la NAHE, OPEL( propriété du constructeur automobile), ALIZE.

Moniteur, il est BS, mais pour le paiement en échelle de solde n°4, il doit passer le CIA(Certificat Inter Armes) . Certificat qu'il va réussir brillamment, à tel point qu'avec

une excellente note en sport (coefficient de notation oblige..), il se verra désigné par le colonel LEJAY, moniteur de sport pour le suivi sportif des pilotes.

C'est à cette période que le CPOA manquant de pilotes, l'école doit être fermée pour que ses moniteurs en remplacement des pilotes assurent la formation des observateurs. L'artillerie étant en manœuvre à Münsingen pour des écoles à feux, un stage sous la direction du capitaine RAZY est programmée dans ce camp. C'est au cours d'un vol avec un observateur stagiaire que THIBAUD est victime d'une panne. Eau dans l'essence, hélice en croix et passage sur le dos. Rien de grave ! Si ce n'est, un nez cassé et une entaille au cuir chevelu, qui par les pansements et le mercurochrome, le fera ressembler à un clown, et rire les convives lorsqu'il traversera le mess du camp.

De nombreux récits sympathiques pourraient être racontés, mais la place manquerait, entre autre les 2 avions tombés dans le Rhin en 2 jours , histoire bien connue des anciens, le poser d'un de ses copains en Morane 500 sur une route allemande, entre les phares des véhicules en circulation, pour faire le point avec l'aide d'un automobiliste, avant de redécoller, la découverte du NC 856, avion emblématique de l'ALAT et le voyage épique d'un premier lot depuis l'usine SCAN de Méaulte jusqu'à Finthen.

La carrière du Major THIBAUD prendra fin le 17 mai 1955, débutera alors une carrière civile aussi bien remplie. Représentant des avions Piper en Afrique (AOF / AEF), puis retour en France dans les vignes, maire de sa commune pendant 30 ans, et enfin en retraite définitive.

Sa carrière est bien le reflet de ce que fut notre arrivée dans l'ALAT dans les années 50, ponctuée de mutations diverses dans des fonctions aussi variées, avant de tenir le manche à balai ! Il fallait tout d'abord être un militaire averti et l'ALAT n'en fut que plus efficace au fil des années.

Nos chefs se sont battus pour que l'ALAT naisse, notamment le colonel André Paul LEJAY (ensuite Général) qui fut le père de l'ALAT.

Le Major THIBAUD a fait partie de ceux qui ont permis à l'ALAT d'être l'Arme d'aujourd'hui. Le Major possède la mémoire des noms, des lieux, le récit complet de sa carrière mérite d'être diffusé dans nos différents sites.

Mon modeste article permettra éventuellement de faire en sorte que notre camarade ne soit pas oublié.

Je le remercie de m'avoir donné le plaisir de relater succinctement sa carrière.

A.FARRUGIA