

## Tales of the GAA Valley (1)

Dédié à tous les « graisseurs » de Centre-Europe

Rhoden Quast, 24 Novembre 198... 1er jour  
0800 Hr

Début du Tac Eval Otan, la météo est de circonstance: vent et pluie verglacée. On attend la neige pour cette nuit. Entretemps, on prépare le camion "Mobile Force", un MAN complètement débâché dans la benne duquel est fixée, , une .50 sur affut M-63 attaché par les cordes servant normalement à fixer la bâche, style "technical" somalien ou Mad Max ( un film qui eut beaucoup de succès en ces temps reculés). Espérons que ça tiendra malgré les cahots.

0900 Hr:

Mise en tenue d'alerte à savoir:

- Une veste de smoke déjà percée, à l'époque, le Gore-Tex était encore du domaine de la science-fiction (pour l'armée belge en tout cas) on utilisait alors le "spontex ABL" 10 x plus absorbant, gardant bien l'humidité.
- Une Vigneron ("gégette" pour les intimes) qui fonctionne quand elle veut.
- Des "combat-shoes" abondamment graissées dans l'espoir de ne pas avoir les pieds trempés trop tôt.
- Des gants ABL verts, paume en simili-cuir noir et bout des doigts modèle "saucisse éclatée", remplacés souvent par des gants civils (rouges de préférence)
- Un casque démontable, datant du débarquement (juin 44), décoré d'inscriptions diverses genre "full metal canette" "sex beer and rock and roll" etc...
- Un couteau de combat, format pelle à tarte, prohibé mais ça fait bien sur le harnais.
- Et surtout, ce p... de masque à gaz (pardon, anti-gaz), pas le nouveau, l'autre !

Remarque en passant: les bonnets de laine, écharpes etc... sont des achats civils l'état n'ayant, à l'époque, pas jugé utile d'en fournir, considérant que le climat d'Europe Centrale est le même que dans les couloirs d'Evere ou de la Rue de la Loi.

En ce premier jour de tac-eval, 2 faits marquants: le premier est LE repas chaud (ou à peu près) de l'exercice. Il s'agit souvent de carbonades au riz ou à la purée se transformant en béton dans l'estomac. Constipation assurée.

Le deuxième est l'arrivée des évaluateurs, nous espérons hériter d'un Américain ou d'un Allemand, réputés plus cools que les Belges ou les Hollandais. Mon premier évaluateur est un Ricain qui me demande s'il peut garer sa voiture dans le cimetière de camions près de l'entrée du Site. Après réflexion, je lui annonce que le "truck cemetery" est en fait le parking de la section bravo. Il est vrai que vu l'aspect extérieur de nos

Magirus... Nous héritons de lui (sympa) et de 2 Hollandais nettement moins accommodants. Enfin, on verra.

A partir de maintenant, tout déplacement se fait en courant et en "tactique". ( first impression !!)

Initials conditions avec l'Américain auquel mon LSCBO annonce que "el limpe elle est distindue" Un SAT pour la section avec un bémol en ce qui concerne la procédure. (Ils ne parlent pas le Wallon aux States ?)

Fin des Initials-Conditions et des divers contrôles, départ des évaluateurs vers 22 Hr, début des choses sérieuses demain. Les premiers flocons de neige commencent à tomber. Fin très provisoire d'exercice et dodo vers 0030 Hr (du moins pour ceux qui ne sont pas d'équipe)

Rhoden-Quast 25 novembre 198... 2e jour

0600 Hr lever, petit déj: tarines à la confiture et café tiède.

0700 Crews en place, nous commençons à vérifier les "Initial-Conditions" de la section Alpha, la dernière main est mise au camouflages et les derniers contrôles effectués. Les chauffeurs démarrent les Magirus qui vont tourner tout l'exercice vu le froid annoncé et l'état des alternateurs. Météo normale: pluie verglacée, neige fondante et vent. Nous sommes déjà trempés comme des soupes et allons le rester jusqu'à la fin.

0800 Hr: Arrivée de Mm les évaluateurs et re-contrôle des initials-conditions, par les Hollandais cette fois, sous l'oeil inquiet de l'Adjt de Peloton. (ça dure!!)  
Ouf, ça passe encore une fois.

0900Hr: Crew-Rotation, nous passons de la LSCB à la "mobile-force" (indicatif: « belliqueux ») et partons nous camoufler avec le camion à l'entrée du Site Presque aussitôt, on nous signale des "intruders" près du parking de la recce, Démarrage express du camion et nous leur fonçons dessus comme Attila sur la Gaule..... pour arriver droit sur nos propres mécanos que nous avons confondus avec l'ennemi (c'est vrai qu'ils sont AUSSI en salopette bleue, convention d'exercice pour rendre l' »ennemi » plus visible, donc plus facile à choper.). Ils réagissent en nous engoulant copieusement et en émettant des doutes sur notre patrimoine génétique dans un langage assez « imagé ». Nantis de ces bonnes paroles, et après avoir grapillé une jatte de caoua au QM qui est déployé là, nous revenons à notre emplacement ou nous nous mettons en défense "All Round" sous une drache de derrière les fagots. Plus loin, une autre section effectue un "emergency disarming" sous le contrôle des 2 Hollandais. Cela veut dire que le suivant se fera en condition NBC et qu'il y a beaucoup de chances que cela soit pour nous. Re-crew Rotation 3 heures après sans autre incidents. La faim commence à se faire sentir, mais le rav. n'est pas encore annoncé, ne nous plaignons pas, pour l'instant nous sommes confortablement installés dans la LSCB A (celle dont le

chauffage fonctionne!). En attendant le rav, tournée de riz "boss", de saucisson de chips et de coca / fanta.

1400Hr: coups de feu vers l'entrée du Site la MF est aux prises avec les intruders (les vrais). Bah, notre tour viendra plus tard pour le défolement.

1600Hr: Retour au camion MF, nous voyons arriver notre évaluateur US qui nous fait un grand discours dans lequel nous arrivons à saisir les mots "Canning-decanning" malgré son accent à couper au couteau . OK, autant que ce soit avec lui et sans masque anti-gaz. Sans la grêle qui tombe depuis peu, ce serait une vraie partie de plaisir. Vu le temps et bon prince, il ne chippotte pas (trop) sur les détails, et nous héritons d'un autre "Sat". Pourvu que cela dure, mais le plus dur (justement) est devant nous. Fin du "decanning" et retour à l'entrée du site. Défensive et annonce par "Bigearde" (indicatif du PC de la bie B) de la mise en tenue de pré-alerte NBC. Nous échangeons notre "Smoke" plus que percée pour la tenue NBC (très) provisoirement sèche. Nous réduisons les dégâts en mettant sur nous le poncho en plastique. A partir de maintenant, tout survol par avion à réaction (le Site est à la verticale d'une air-route) entraîne la mise du masque anti-gaz et un plongeon dans la plus proche flaque d'eau. Bonne nouvelle, entretemps, le rav est arrivé et nos rations nous attendent au PC. Menu: 1 chocolat, 25 cl de jus d'orange, une pomme et surtout 4 "Susburgers". Ravitaillement suivant: ult.

Brève description du "susburger" (du nom de son inventeur): Extérieurement, il s'agit d'un petit pain dont la consistance se situe à mi-chemin de la balle de tennis et du caillou, vu son âge. Parfait pour jouer un Squash, un peu moins pour un estomac affamé et "bétonné" par les carbonnades de la veille. Le "susburger" est souvent garni de "chopped-pork" ABL (miam !!) et de beurre fondu, étalé au pinceau et figé par le gel, un délice que je n'ai plus retrouvé au cours de ma (longue) carrière. Cerise sur le gâteau, on mobilise parfois les génops pour les confectionner, ce qui leur donne un petit arrière-goût de mazout sympa. (C'est du vécu!) (2)

1700Hr: Attaque des intruders près de la section Alpha, en même temps qu'une alerte chim. Masque anti-gaz ou pas, on intervient. Banzai sur l'ennemi qui, lui, à l'avantage d'être immunisé contre le neurotoxique (un vaccin concocté par la science Soviétique dans quelque laboratoire secret ?) ce qui le dispense de toute protection NBC. Après un western d'une heure, essouffés et transpirant comme des cochons malgré le froid, nous les "capturons" autour du silo bleu de la ferme où ils s'étaient repliés. Interrogatoire et fouille, ce qui nous permet de compléter notre basic-load de 10 cartouches généreusement alloué par l'état. Fin d'incident et d'alerte chim simultanées. On retire le masque tandis que nos intruders nous disent "tot morgen".

Retour vers le Site, et réception de l'ordre de "Bigearde" de décammoufler les véhicules et les pallets. Etant donné qu'il flotte sur les filets depuis le début de la semaine, ceux ci sont gorgés d'eau et d'autant plus lourds, le vent les a secoués dans tous les sens ce qui les à remplis de noeuds et de surcroît, ils s'accrochent à toutes les aspérités (sur une pallet, il y en à beaucoup) l'obligation de les prendre à bras le corps fait qu'on est encore plus trempés qu'avant si c'est possible. De retour à la position, et disposant d'un peu de temps, nous nous séchons avec le poncho et un cube S-Bit. (Explication disponible sur

mon site web). Réconfortés et séchés très provisoirement (sauf les godasses) nous attendons la suite des évènements. Entretemps, départ de la Recce vers le “Field-Site”

1930Hr: Alerte au chimique persistant, mise du masque, la “mobility” n’est pas loin entretemps, on prend son mal en patience. Le froid commence à se re-faire sentir, surtout que ça ne s’arrange pas au niveau des intempéries.

2130Hr: Gelés, trempés, nous somnolons à nos emplacements. Cela fait une paire d’heures qu’on s’enm... royalement en se faisant « dracher » dessus. Comme dit la chanson : c’est bon pour le moral. Des stalagmites de 10 cm pendent par la pastille d’évacuation du masque qui se remplit de transpiration. Profitant de l’accalmie du scénario, nous nous replions dans la cabine du MAN.

2200Hr: Crew-rotation, retour momentanément au confort de notre LSCB. Toujours rien en ce qui concerne le mov, ça ne devrait pas trop tarder. Le masque commence à être très pénible à supporter. On profite des derniers moments de calme avant la nuit qui s’annonce. On tue le temps en roupillant ou en se racontant la dernière bien bonne.

Nuit du deuxième jour, la mobility

2300Hr, un long coup de sirène annonce la “fin de mission” et le début d’une nuit agitée. Réveil en sursaut pour certains. Nous courrons comme des dératés vers les Items et les véhicules. Bien entendu, la pluie en profite pour redoubler. Cela fait plus de 3 heures que nous portons le masque et cela durera jusqu’à la sortie du Site après la mise en bataille. Je saute dans un loader et nous retirons les Msl du 1er LCHR, 2 Crew-Mans commencent à enrôler les cables Datas et Power tandis que l’opérateur Loader court chercher son véhicule. Retour du Ldr Op avec son magirus, je lui rends le Ldr et termine les Msl-Transferts avec lui et 1 Crew man, les autres mettent le Lchr en bataille. Le tout avec le groin sur la figure et en black out naturellement. Il faut faire attention, car l’humidité rend tout glissant et la pluie, mêlée de neige, réduit encore la visibilité. Il faut à la fois aller vite (Timing) et éviter les accidents. Tout est lourd, mouillé et glissant, des véhicules circulent dans tous les sens, phares éteints (Attentifs, attentifs, attentifs !!!) Heureusement, mon crew est rôdé et mes gars connaissent leur boulot. L’autre crew fait de même avec le 2e Lchr, nous nous répartissons le travail pour la mise en bataille et l’accrochage du 3e. Reste à replier et installer le Ldr dans la benne du Magirus. Formation de colonne à la sortie du site. Subrepticement, je soulève mon masque pour en retirer la transpiration, il en sort le volume d’un bon verre d’eau. Départ de la colonne, à la sortie du Site, on peut enfin retirer cette saloperie de masque. On roule chauffage éteint malgré la tentation de le mettre au maximum, ça évite de tomber endormi dans le camion et de se retrouver à l’état de zombie à l’arrivée sur la position, d’autant que les réjouissances ne font que commencer. Entretemps, nos amis évaluateurs sont rentrés à l’hôtel.

Field-Site, la nuit

Plus ou moins, 0230Hr, arrivée au point "IN" et remise des feux en Black out. On suit les indications du Sdt de la Recce qui nous montre l'emplacement du LCHR. "la géné par là, la LSCB par là, salut" et nous voilà plantés devant une pancarte marquée "LCHR A3" au milieu de nulle part. La pluie s'est arrêtée pour la bonne raison que la température vient de faire une chute de 15 degrés (Wir sind in der "Kleine Siberie") et continue à descendre, le vent par contre est toujours là, ce qui est très agréable sur des vêtements trempés. La graisse sur les godasses a définitivement perdu son combat contre l'humidité et nous avons des éponges glacées aux pieds. Tant qu'on bouge, c'est supportable mais dès qu'on reste immobiles, c'est déjà moins amusant. Mettre le LCHR en batterie, trouver la géné et la LSCB, tirer les câbles, remettre en bataille après s'être aperçu qu'il manquait 1 m de longueur au Power Cable, traiter de tous les noms d'oiseaux celui qui a mal placé la pancarte, bouger le Lchr d'un m, remettre encore une fois en batterie, faire le MSL-Transfert, trouver la masse pour fixer les "spades" et la prise de terre, les fixer, faire les initials-conditions de nuit (MEL 0, AOL 150, switches vers l'intérieur, SS obstacle le plus haut communiqué par la recce + 50 millièmes au HPIR), brancher la como-box, s'apercevoir que le headset est non-ops, aller en chercher un autre à l'MMO après avoir trouvé celui-ci, convaincre les réparateurs de nous refiler le dernier headset en état (vous faites quoi avec le matériel, vous le bouffez ??), se casser la g... en glissant sur l'escalier du shelter MMO en se pétant le bas du dos sur la dernière marche, jurer, retour au LCHR, alignement avec le HPIR, faux zero, re-alignement, crew drill, mettre les MMS, prévenir le BCC qu'on est prêt pour la Firing. Ouf! Le BCC me demande d'attendre que les tests soient faits avec les radars. Je reste près du LCHR, mon LSCBO à la LSCB, le reste de l'équipe aide à la mise en batterie du dernier LCHR et à l'installation de la "tente igloo". Particularité de cette dernière, elle possède 2 arceaux gonflables nécessitant pour la monter le compresseur d'un MAN ainsi qu'un tuyau de gonflage. Si le MAN est relativement facile à trouver, le tuyau nécessite souvent de longues recherches, se trouvant en général sur l'AUTRE section à l'AUTRE bout de la position dans un camion arrivant en retard. Détail amusant, le fond de la tente igloo possède une découpe de 50 x 50 cm à peu près par ou entre toute la flotte du sol sur lequel elle est posée. Bien entendu, interdiction de mettre la LSCB dans la benne d'un camion, ce qui serait quand même plus simple mais il paraît que ce n'est pas « tactique »

J'attends toujours à côté de mon LCHR (du côté où il y a le moins de vent), headset sur la tête, depuis un temps indéterminé et commence à m'endormir debout. Soudain, le buzzer de la como-box me réveille en sursaut au milieu d'un rêve idiot. Il paraît que ça fait 5 minutes qu'on essaie de me réveiller. Firing exécutée, mon crew prend la permanence tandis que l'autre doit passer sur l'autre section aider à terminer la mise en batterie de la Bie- récemment arrivée. Nous nous installons tant bien que mal dans la tente-igloo dont le sol commence à ressembler à un vrai marécage. Nous allons chacun à notre tour nous réchauffer près de l'échappement de la géné. Inconvénient: avec le bruit et les gaz d'échappement, on finit par avoir une tête comme un seau. Avantage: on se réchauffe momentanément et on est à peu près sec (Sauf les pompes, mais à l'impossible...). Il reste à peu près deux heures jusqu'à l'aube que nous passons dans le sac de couchage pour récupérer un peu de chaleur. Une gorgée de vodka chacun pour se remonter le moral, krepkaya « strong » 51° en vente à la CMC, comme quoi, les

Ruskoffs font aussi des trucs sympas (Ils doivent d'ailleurs se taper le même genre d'exercice de l'autre côté, au même moment et sous la même drache, mais en tétant de la vodka de patate distillée

, du genre qui rend fou et aveugle.) et on attend le jour pour faire les initial-conditions. Le thermomètre poursuit sa descente, il commence à cailler sérieusement.

Field-Site, 26 Nov 198.....

L' aube (ma montre made in Hong-kong s'est arrêtée)

Le ciel s'éclaircit vers l'est et la visibilité est suffisante pour faire les initial-conditions de jour. Pénillement, nous nous extrayons de nos sacs de couchages et nous dirigeons vers les LCHR. L'humidité sur les items est remplacée par une fine couche de glace. Le sol est blanc à cause du gel. Les flaques d'eau (nombreuses) sont saisies par la glace également. Nous avons profité de la nuit pour changer de chaussettes, celles de la veille, imprégnées, sèchent sous l'échappement de la génératrice. Vérif de la mise en batterie, remise à niveau des LCHR, calcul des écrêtements, plutôt 2 fois qu'une, car avec la fatigue on n'a plus trop les yeux en face des trous. Arrivée des évaluateurs, contrôle plus que minutieux par un Hollandai récemment sorti du lit et de son café/ croissant matinal et, pas de chance, un LCHR non-ops. En effet, une branche d'arbre arrive un poil au dessus de l'AOL dans une zone d'écrêtement. Nous héritons d'un « marginal » (3) Inutile de discuter évidemment. En râlant, je reviens vers la LSCB et annonce la nouvelle au BCC qui me remonte les bretelles. Mauvais début de journée.

Crew-rotation, quatre zombis nous remettent le camion mobile force et s'écroulent dans la tente igloo. Il est vrai qu'eux ont du aider la bie- à se mettre en batterie et qu'ils n'ont pas arrêté une minute. Les consignes à peine échangées, ordre est donné par le PC d'aller camoufler les pallets et véhicules de la zone parking. ("Le rav ? Quel rav? Vous croyez qu'on à que ça à f..tre ? On vous préviendra! pas d'autre questions ? » « Bon, bon, ok, on y va »).

L'estomac dans les talons, nous nous battons avec les filets cam gelés pour d'abord les démêler et ensuite les mettre sur les véhicules et les pallets. A quatre, ça ne va pas vite, le gel rend tout glissant. C'est même assez casse-gueule lorsqu'il faut monter sur les Magirus, surtout avec les doigts engourdis et insensibles à cause du froid. A ce petit jeu, les gants, même civils, s'imprègnent d'eau et deviennent de véritables éponges. On les séchera plus tard près sur la géné si on à le temps.

0930Hr, de loin, nous voyons arriver le camion QM. Malheureusement, arrive en même temps l'ordre d'aller faire un decaning. "Encore nous ?" "Oui, l'autre crew fait un emergency-disarming avec les hollandais". Arrivée au container ou nous retrouvons notre évaluateur U.S. gris de froid. (What a f... weather in this f... country!!). Ben oui, lui il vient de San Diego, Californie, pas l'habitude!. Début du decanning, avec le masque anti-gaz bien entendu. Le container, arrivé sur position depuis plusieurs jours, est pris dans une gangue de glace. La seule solution est de casser la glace sur les boulons de fermeture à coup de crosse de vigneron (sans abîmer ceux-ci cela va sans dire) plus délicat,

débloquer la valve pour la surpression (“pressure releave valve” pour les intimes) mais bon, on y arrive. La porte du container enlevée, on essaie de retirer le charriot d’aile. Malheureusement il est bloqué (la série continue). On retire le corps du missile et un crew man entre dans le container pour décoincer le charriot d’aile. Avec tout ça, on perd du temps. Enfin, le charriot est décoincé et on peut continuer normalement, ou à peu près. L’évaluateur, lui, est parti chercher sa voiture pour continuer au chaud et revient se garer à côté du container, au volant de sa Chevrolet, chauffage et musique “rap” au maximum. Nous le voyons manger son sandwich et entendons le ronflement du chauffage mis à fond. C’est bon pour le moral (air connu). Bien gentil malgré tout, il ne nous comptabilise pas la perte de temps due au charriot d’aile coincé et nous refile un autre « sat ». (bien utile pour faire oublier mon lchr non-ops de ce matin). Remise du Msl en “CAN”, convenablement cette fois.

1100Hr: Enfin, on va pouvoir aller manger. Et bien non, car des coups de feu se font entendre près des pallets de la sec B. Intruders! Nous leur arrivons dessus de l’extérieur de la position avec le MAN, en tirant de toutes nos armes (du moins celles qui fonctionnent), tandis que la “reaction force” les engage de l’intérieur. Le chauffeur fonce. Les cahots nous font voler dans tous les sens et nous avons bien du mal à ne pas tomber de la benne. Ce malheureux bahut va sûrement tomber en morceaux, d’autant plus qu’on n’a pas hérité de celui qui est dans le meilleur état. Pas fous à l’MT. Quelques bleus plus tard, on leur tombe dessus comme des sauvages. Ils ne résistent pas trop étant donné que le dîner les attend à midi et qu’ils doivent encore aller jusqu’à Brakel. Capture, mise sous contrôle et fouille (avec “récupération” de mun blank). Je pousse jusqu’au PC pour le compte rendu de l’incident, donner les “documents” saisis, récupérer nos lunch-packet et accessoirement m’expliquer pour le Lchr non-ops de ce matin. (Je l’avait presque oublié celui-là). Débriefing avec le Sous Officier GDCC (Ground Defense Control Center) au pied du PC, pour entrer me réchauffer 5 minutes c’est raté car il en profite pour prendre l’air. Toute cette agitation nous permet d’oublier un peu le froid. Nous nous mettons à l’écart pour manger nos éternels “susburger”, les mêmes qu’hier, mais moins et un peu plus vieux. On a tellement la dalle qu’on finit par les trouver bons. Nous avons bien fait de manger vite, car 5 minutes après, incident Bombe Non-Explosée (UXB) Alerte chimique, mise du masque et nous sécurisons la position tandis que l’équipe UXB identifie l’engin (chimique comme par hasard). Nous les voyons construire un mur de protection autour de la «bombe à l’aide de sacs de sable. Ils doivent faire ça en tenue NBC lourde et approcher les derniers 100 m en rampant, un sac à la fois. Good Luck boys!

1230Hr: Le temps se radoucit, ce qui entraîne un retour des nuages et bientôt de la pluie. Crew Rotation, nous reprenons notre LSCB. Après de celle-ci, un évaluateur Hollandais nous attend. Emergency-Disarming, met gaasmask natuurlijk. Avertir le BCC, prépa et test du LDR. Mais ou est ce ..... de SATA? On finit par le dégoutter dans le fond de la tente sous un kit-bag, ouf. Approche du LCHR. Tests du msl foireux,. OK, MSL Transfert et “go to hang fire storage area”. 10 mètres plus loin, demi-tour, fin de l’incident. SAT, ouf. Ca commence à sentir la fin d’exercice, “ils” ne “poildecutent” plus (trop) sur les détails, tant mieux.

1330Hr, Une série d'explosion un peu partout sur la position, alerte chimique et les évaluateurs entament une distribution de papiers "dead" ou "wounded". Sourire ravi des "deads" qui du coup sont exempts de masque et de la suite des réjouissances et regardent le reste en spectateur. Sur les Items une série de papiers "damaged ou "destroyed". But du jeu: revenir au "minimum engagement capability" ASAP, Top chrono!! Justement, chez nous tout le monde est "dead" sauf un crew-man et moi, un LCHR "destroyed", les 3 data cable "destroyed" ainsi que le HPIR de l'autre section. Rapide calcul: il ne nous reste qu'à remplacer nos cables par ceux de l'autre section. Nous y récupérons leur seul crew-man qui n'est pas "dead" ou "wounded", le malheureux, et commençons à recabler la section à 3 sous le regard narquois des "morts" et des "blessés". Grosse suée sous le masque. Entretemps, retour de la pluie, fine d'abord, mais une grosse drache dans les minutes qui suivent. Nous continuons à patauger avec nos cables et sommes de nouveau percés jusqu'au os en quelques minutes. Une fois fini de recabler comme on peut, on s'apprête à faire un msl transfert sur le LCHR "destroyed" afin de le remplacer par celui de la section bravo le plus proche de nous. A peine le msl transfert entamé, fin d'alerte. Et nous allons nous sécher sous la géné tandis que les anciens "deads" et "wounded" remettent tout le bazar en place.

1445Hr: Coups de sirène annonçant la "pré-alerte radiologique" tout le monde à l'abri (bonne idée s'il existait des abris pour « grassex »), masque anti-gaz (moins sympa). Nous nous installons dans la tente-igloo, laquelle est transformée en pataugeoire, du mieux possible en attendant que ça se passe. Chacun prend à son tour l'écoute à la LSCB pendant que les autres dorment comme des plombs. A force de rester immobiles, on recommence à avoir froid.

1600Hr: Les évaluateurs se rassemblent devant le PC et discutent le coup. Espérons qu'ils ne traînent pas trop pour partir, qu'on puisse dégager à notre tour.

1615Hr: Devant le PC, ça discute toujours et ça rigole, contents d'eux. Pas pressés pour un franc c'est vrai qu'eux, ils ont passé la nuit à l'hôtel.

1630Hr: Enfin, "ils" se dirigent vers leurs voitures, qu'ils se grouillent, on à envie de rentrer d'autant qu'on reste en "20 minutes" et qu'on doit être full-ops sur site.

1645Hr: Long hullement de la sirène, enfin la fin de mission. Après avoir retiré masques et harnais, la mise en bataille va très vite. Mise en colonne, retour et mise en batterie sur Site. L'équipe reste, le reste descend vers 2030Hr

Essentho 2230Hr.

Les armes sont rentrées et comptées, le personnel est libéré. Crevés et sales comme des peignes nous passons malgré tout en boire une au bar histoire de se détendre, de se raconter les gags arrivés aux uns et aux autres ainsi que d'écouter ceux arrivés aux autres batteries. Cela fait du bien de se retrouver dans un bâtiment étanche et chauffé. Ensuite, douche et dodo. (« grill teller » chez Michael, demain)



(1) GAAValley: nom hérité de la graisse du même nom dont des tonnes furent utilisées pour les différents Weeklys, Monthlys et Annualys des Launchers. La butte radar était appelée “Silicone Hill” en référence à la “SiliconeValley” de Californie. Une légende parle de la supériorité intellectuelle des habitants de la Silicone Hill sur les “Graissex” de la GAA Valley. Le débat reste ouvert.

(2) Je situes bien entendu ce récit à l’époque héroïque de la moitié des années 80. Le rav s’étant grandement amélioré par la suite. Que les anciens QM’s ne brûlent pas ma voiture svp.

(3) Ici, un petit mot pour expliquer les différentes cotations.

1 : excellent : comme son nom l’indique lorsque tout est parfait (donné TRES rarement)

2 : satisfactory (sat) : ok, bon boulot, bien exécuté

3 : marginal : en français : « vous êtes des branques, mais comme on est gentils on ne vous buse pas » (entraîne en général une engueulade)

4 : unsatisfactory (unsat) : insuffisant, nul, boulot mal fait, connais pas son job, à recommencer. (GROSSE engueulade, voire, rapport, et jours de « balle »)