

1^{er} PMAH 20^{ème} DI



**Daniel Rougeau
Claude Leroy
Christian Malcros
Pierre Jarrige**



Histoire de l'aviation en Algérie

Déjà parus :

- **L'aviation légère en Algérie (1909-1939)**
- **L'aviation légère en Algérie (1945-1962)**
- **Le vol à voile en Algérie (1862-1962)** (Charles Rudel et Pierre Jarrige)
- **L'ALAT en AFN** (Alain Crosnier et Pierre Jarrige)

Déjà parus en publications numériques :

- **Bidon 5** (Georges Estienne - Réédition augmentée)
- **Paris-Dakar-Tombouctou-Alger** (Ludovic Arrachart - Réédition augmentée)
- **Mémoires d'Albert Chaillot** (Henri Chaillot et Pierre Jarrige)
- **L'Aviation Militaire en Algérie (1912-1918)**
- **Ceux de 14-18**
- **Les ERALA d'Algérie**



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

ISBN 2-9506620-8-0

Avril 2015

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

| | |
|--|----|
| Historique (<i>Christian Malcros</i>) | 1 |
| Pilote au 1^{er} PMAH 20^{ème} DI (<i>Daniel Rougeau</i>)..... | 28 |
| L'engagement | |
| Le CISALAT d'Essey-les-Nancy | |
| L'ESALAT de Dax | |
| Au 1 ^{er} PMAH 20 ^{ème} DI | |
| Retour de courrier | |
| Les arbres de Robert | |
| Mouzaïa-les-Mines | |
| 19 mai 1961, au djebel Bou-Kahil avec le sous-lieutenant Leroy | |
| Révision à Chéragas | |
| La France en Algérie | |
| Le Putsch | |
| La Mascotte | |
| Les chambres en ville | |
| Détachement à Bou-Saâda | |
| MdL Etienne Breteille et Lt Jack Bonin, crash du 18 mars 1961 | |
| La bulle cassée du Bell du MdL-chef Roger | |
| Pique-nique en opération chez les Légionnaires | |
| Une mission, deux imprudences | |
| Les <i>Biffins</i> au mess | |
| Djelfa et Berrouaghia, le casse-croûte | |
| Recherche de mines dans le Sud | |
| Mission sur Berrouaghia | |
| <i>Pépé</i> | |
| On s'en amusait | |
| Jean-Pierre Blanche et le fuyard | |
| Les cigogneaux de Claude Marx | |
| Liaison Tiaret le 25 janvier 1960 | |
| Observateur au 1^{er} PMAH 20^{ème} DI (<i>Claude-Auguste Leroy</i>)..... | 78 |
| <i>Papillote Violette, Kimonono 23 et Paramé Tigre</i> | |
| Le dialogue des Généraux | |
| Sigles, acronymes et définitions | 83 |
| Bibliographie | 84 |
| Crédit photographique | 84 |



Historique par Christian Malcros

PA 20^{ème} DI

1956

Le Peloton d'avions de la 20^{ème} Division d'Infanterie est créé le 22 mai 1956 à Dinan-Aucaleur, avec du personnel et des matériels du GAOA 8.

C'est un peloton de réservistes rappelés, pour la plupart du Sud-Ouest, commandé par le capitaine Jacques Chalénçon, un ancien artilleur de la Seconde Guerre, redevenu civil.

Le 23 mai, arrivent à Dinan les premiers officiers et sous-officiers de réserve destinés au Peloton.

Le 6 juin à 12 heures, départ de Dinan pour Marseille du détachement précurseur et, le 7 juin, départ des éléments pour l'Algérie vers Le Mans par la route.

Le 8 juin, trajet Le Mans-Marseille par le train.

Le Peloton embarque à Marseille à bord du *Kairouan* pour Alger le 10 juin.

Il arrive à Alger le 11 et s'établit à la ferme Le Bel Air à Bouïra, en Grande-Kabylie, le 17 juin.

Du 20 juin au 22 juin, le Peloton réceptionne ses premiers Piper L-18C à Blida, codés Dx.

Le 26 juin, ont lieu les premiers vols opérationnels.

Le 11 juillet, lors d'une liaison opérationnelle, le Piper L-18C, codé DR, est pris par les rabattants. Le pilote parvient à se poser durement. L'appareil est détruit, le pilote, le maréchal-des-logis Raymond Rocher, est blessé et choqué, son observateur, le lieutenant Michel Bussac, est indemne.

A partir du mois d'octobre, le Peloton, constitué jusqu'à présent de réservistes rappelés, originaires pour la plupart du Sud-Ouest, opère la relève des réservistes mariés et pères de famille, dans un premier temps, qui sont remplacés par des éléments d'active.

Le premier officier d'active arrive alors, le lieutenant Henri Constantin, observateur-pilote, un ancien d'Indochine, un vrai baroudeur, ancien prisonnier de Dien-Bien-Phu.

Arrivent également un pilote sortant de stage, le sergent Jean Michy puis, quelques jours plus tard, Claude Guiraud en provenance de la 10^{ème} DP, ainsi que trois mécaniciens, l'adjudant-chef Berthelot, l'adjudant Piriou et le sergent-chef Marziou.

Le 16 octobre, le capitaine Roger Bourgeot prend la suite du capitaine Jacques Chalénçon au commandement du Peloton.



▲ Insigne de la 20^{ème} Division d'Infanterie.

La Division, avec son EM à Médéa, couvre un secteur très important, depuis l'Atlas jusqu'au sud de Djelfa et Bou-Saâda .

Les principales unités de la Division sont : 1^{er} RCA, 2^{ème} REC, 8^{ème} RH, 27^{ème} RD, 2^{ème} RI, 4^{ème} RT, 6^{ème} RI, 1/7^{ème} RA, 1/23^{ème} RA, 1/38^{ème} RA, 1/47^{ème} RA, 2/67^{ème} RA, 1/410^{ème} RA AA.

L'importance de ce secteur amènera à créer un second peloton : Le 2^{ème} PA 20^{ème} DI à Bir-Rabalou

▼ L'insigne du 1^{er} PMAH 20^{ème} DI reprend la Licorne





▲ *Le général De Lattre et le capitaine Arzel en Indochine*

▼ *Le capitaine Arzel*



▼ *Les installations sur l'aérodrome de Berrouaghia en 1960*



1957

Le 23 janvier, six Piper L-21B, perçus à Blida, arrivent à Bouira.

Le 17 février, la 20^{ème} DI s'installe en zone Sud-Algérois et son PC fixé à Médéa. Le Peloton s'installe à Berrouaghia avec des détachement à Bir-Rabalou (un avion) et Bou-Saâda (deux avions).

Le 22 mars, un Piper est détruit dans un accident lors d'une opération au nord-ouest de Boghar. L'avion s'écrase en blessant ses deux occupants, le maréchal-des-logis Emile Chauchon, pilote, et le lieutenant Robert Bonnafous, observateur.

1958

Le 7 juin, le capitaine Jean Dumontet prend la suite du capitaine Roger Bourgeot au commandement du Peloton.

1959

Le 1^{er} août, arrivée des premiers Cessna L-19E en remplacement des L-21. La dotation est de deux Piper L-18C et six Cessna L-19E.

Le 1^{er} décembre, le Cessna L-19E n° 24572/BOF est endommagé par le vent sur le parking de Djelfa.

PMAH 20^{ème} DI

1960

Par suite de la perception d'hélicoptères Bell 47G-2, le Peloton change d'appellation le 1^{er} juin 1960 et devient le Peloton mixte d'avions et d'hélicoptères de la 20^{ème} Division d'Infanterie.

La dotation en matériel est de deux Piper L-18C, six Cessna L-19E, quatre Bell 47G-2, plus deux autres qui arriveront en octobre.

Le 28 juin, le capitaine Amédée Arzel prend la suite du capitaine Jean Dumontet au commandement du Peloton.



▲ Les L-21 - Le hangar s'est effondré après la sortie des avions, durant l'hiver 1957-58

▼ L'arrivée du premier Bell en juin 1960



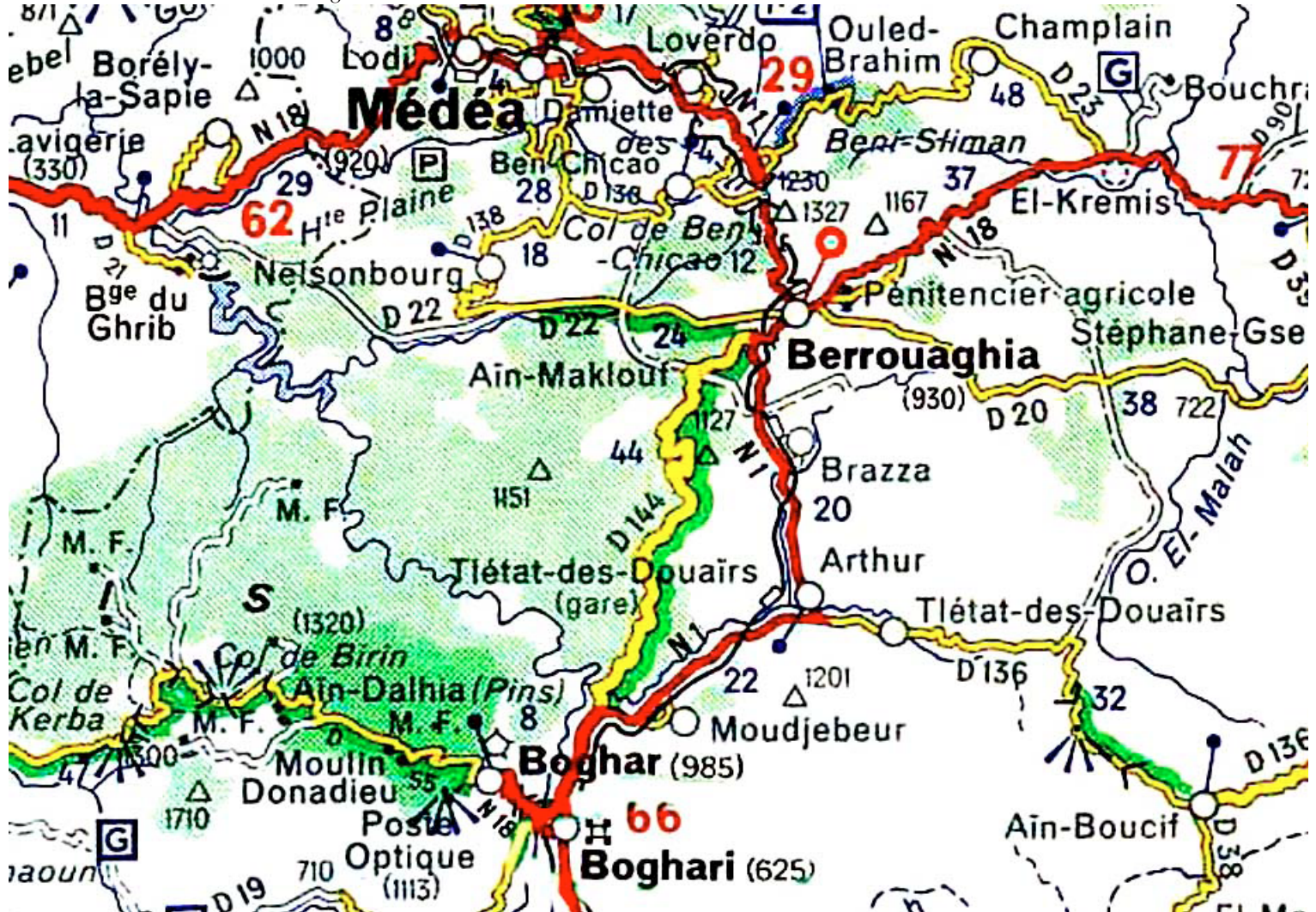
Le 28 juin 1960 : Passage de commandement du capitaine Dumontet au capitaine Arzel





▲ Les installations du Peloton en 1960. Des bâtiments et la salle OPS sont en construction en haut de la photo, de l'autre côté des hangars

▼ Les environs de Berrouaghia





▲ Capitaine Frotté



▲ Les capitaines Arzel, Frotté et Billet. Au fond : Le lieutenant Bonin, mort le 18 mars 1961

▼ Capitaine Billet



1^{er} PMAH 20^{ème} DI

Le 1^{er} septembre 1960, le Peloton devient 1^{er} PMAH 20^{ème} DI, par suite de la création d'un second peloton à Bir-Rabalou, car le secteur de Zone-Sud-Algérois (ZSA) est très vaste, allant vers le sud jusqu'à Djelfa et Oued-Djellal.

Le Peloton entretient un détachement permanent de deux L-19 et un Bell à Djelfa et un autre détachement d'un Bell à Aumale.

En octobre, le parc compte quatorze aéronefs : Deux L-18, six L-19 et six Bell G2.

1961

Le 16 mars, le capitaine Jean-Marie Frotté prend la suite du capitaine Amédée Arzel au commandement du Peloton

Le 18 mars, au cours d'une opération avec le Cessna L-19E n°24-708, codé BOE, dans le secteur de Djelfa, au nord de Laghouat, dans le djebel Mergueb. Lors d'un passage à basse altitude, l'appareil, touché par une rafale d'arme automatique, part en vrille, s'écrase et prend feu. Ses deux occupants, le maréchal-des-logis Etienne Breuille, pilote, et le lieutenant Jack Bonnin, observateur, périssent carbonisés.

1962

Le 30 avril, accident avec Bell 47G-2 n° 130 codé BOY, au nord de Djelfa, à Aïn-Melil. Le pilote, le maréchal-des-logis-chef Jean-Pierre Blanche, et son passager, le maréchal-des-logis Pierre Jarrige, sont gravement blessés.

Le 15 juillet, le capitaine Henri Billet prend la suite du capitaine Jean-Marie Frotté au commandement du Peloton.

Au mois d'août, les avions et les hélicoptères sont transférés à Chéragas et, le 30 août, le personnel fait mouvement sur Alger pour le départ vers la métropole.

Le 1^{er} septembre, les Bell BOT n° 149, BOU n° 168, BOV n° 1629, BOW n° 1638, BOX n° 148, BOY n° 179 et BOZ n° 202 embarquent à Alger à bord du *Mostaganem*, à destination du port de La Pallice où ils arriveront le 8 septembre.

Le personnel débarque le 2 septembre à Port-Vendres puis se dirige vers Dax où il arrive dans la nuit.

Le 13 septembre, arrivée par air des hélicoptères à Dax.

Installé à Dax depuis le 3 septembre, tout le personnel est muté, à compter du 1^{er} octobre, à l'ESALAT. Le Peloton y est dissous le 10 novembre.

Le 22 avril 1980, les traditions des pelotons de la 20^{ème} DI sont confiées par le COMALAT au 3^{ème} GHL.

Le 16 mars 1961 : Passage de commandement du capitaine Arzel au capitaine Frotté





La Rafale en gare de Berrouaghia. Ce train assure l'aller et retour vers Alger pour le personnel du Peloton

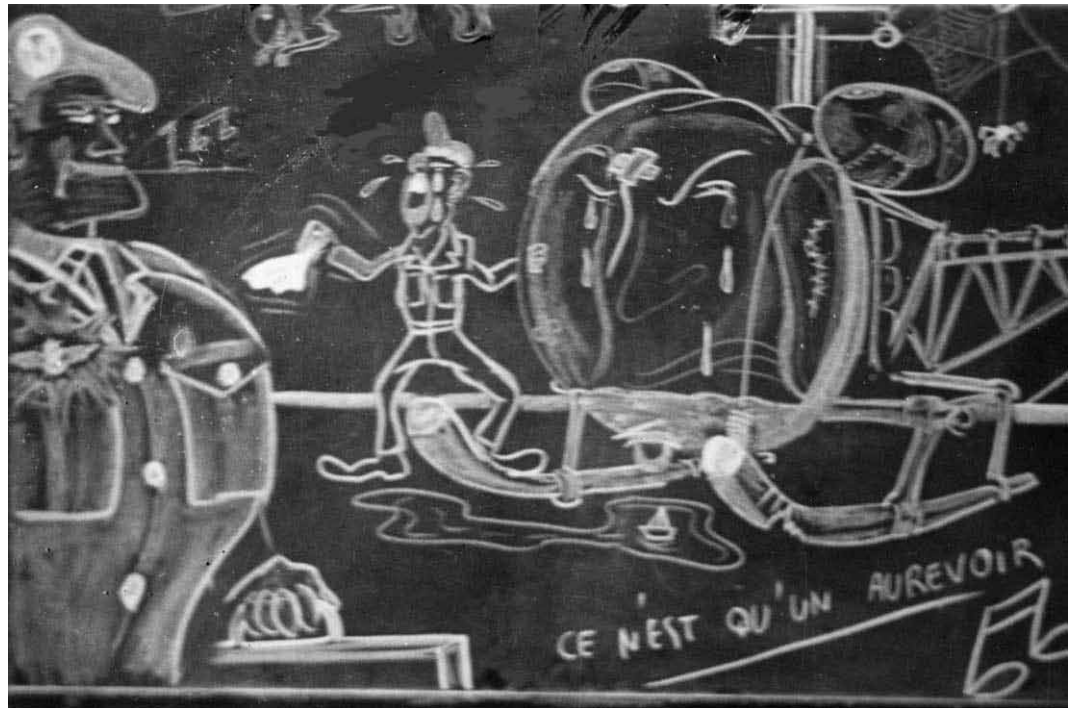


Salle OPS et lieutenant observateur Vacogne





Le bar



▼ *Le MdL Jean-Claude Chaudruc dans une guérite et le poste de garde nord-est*





*Le capitaine Arzel et le corbeau
Coco*



*Partie de barbu : Cne Arzel, Lt
Michanit et Bonin, MdL Alain
Orfila*

▼ MdL Daniel Rougeau, MdLC
Michel Baboin, Lt De Roque-
feuille, SL Claude-Auguste Le-
roy, MdLC Babot



Rangée du haut, classe 59/2B, de gauche à droite : MdL Lemius, Versele, Schacherer, Murzynieck et Lobstein



MdL radio appelé Bernard Charles



▼ *MdL Daniel Rougeau, MdIC Michel Baboin, Lt De Roquefeuille, MdL Pierre Testot-Ferry, MdLC Babot, SL Claude-Auguste Leroy*





*MdL pilotes Michel Baboin,
Jean-Pierre Blanche et Daniel
Rougeau*



Lt observateur Yves Breteau





Lt Vacogne à droite, et X



▼ *MdL pilotes Michel Baboin,
Daniel Rougeau et Jean-Pierre
Blanche*
*A droite : MdLC pilote Bernard
Picot*





MdL Claude Lobstein et un Piper L-18



MdL pilote appelé Francis Delaplanche, en Piper L-18



1961 - Un L-18 en fâcheuse position



▲ MdL Jean-Claude Chaudruc



▲ MdL pilote Jacques David



▲ SL observateur Cadot



▲ MdL mécan. Loris Gurdebeck



▲ MdL pilote Gérard Jouberton



▲ Lt observateur Bernard Guyon

▼ MdLC pilote Michel Baboin

▼ MdL pilote Robert Amen

▼ Inconnu





▼ *Aérodrome de Djelfa*





▲ La fillod du détachement de Djelfa, avec la Floride du Lt observateur-pilote André Réthoret et la 2 cv du MdL Pierre Jarrige

Djelfa, MdL pilote Daniel Rougeau



▼ Le parking de Djelfa en février 1962





▲ *Le redoutable Bou-Kahil, vu d'un T-6*



*Djelfa, MdL pilote Pierre Jar-
rige et Lt observateur Bernard
Guyon*

▼ *Djelfa, MdLC pilote Jean-
Pierre Blanche*



*Djelfa, MdL pilote Claude Marx
à gauche*



Djelfa, MdL pilote Claude Marx



*Djelfa, MdL pilote Pierre Jar-
rige*



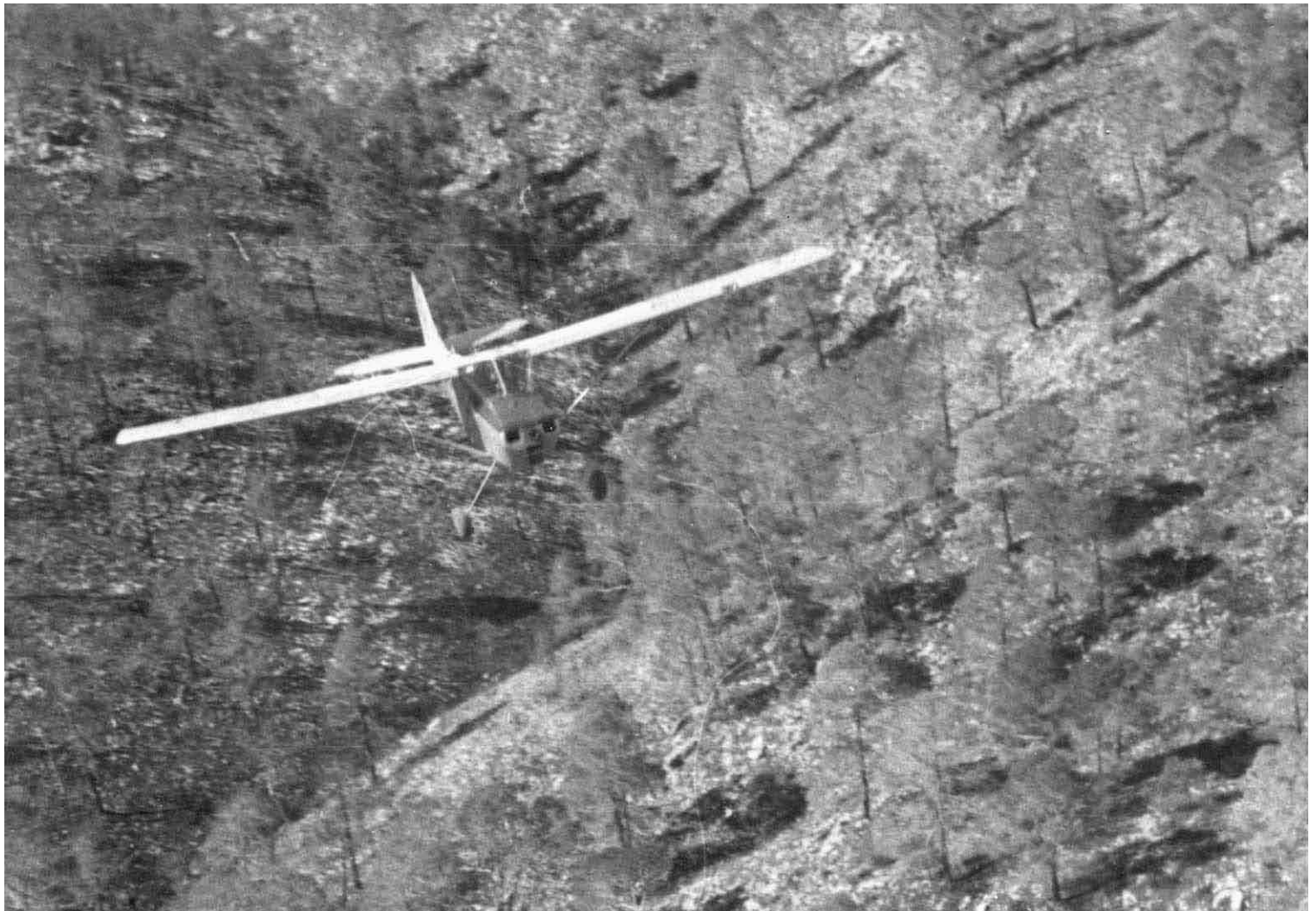


▲ ▼ *Cessna L-19E*





▲ ▼ *Cessna L-19E*





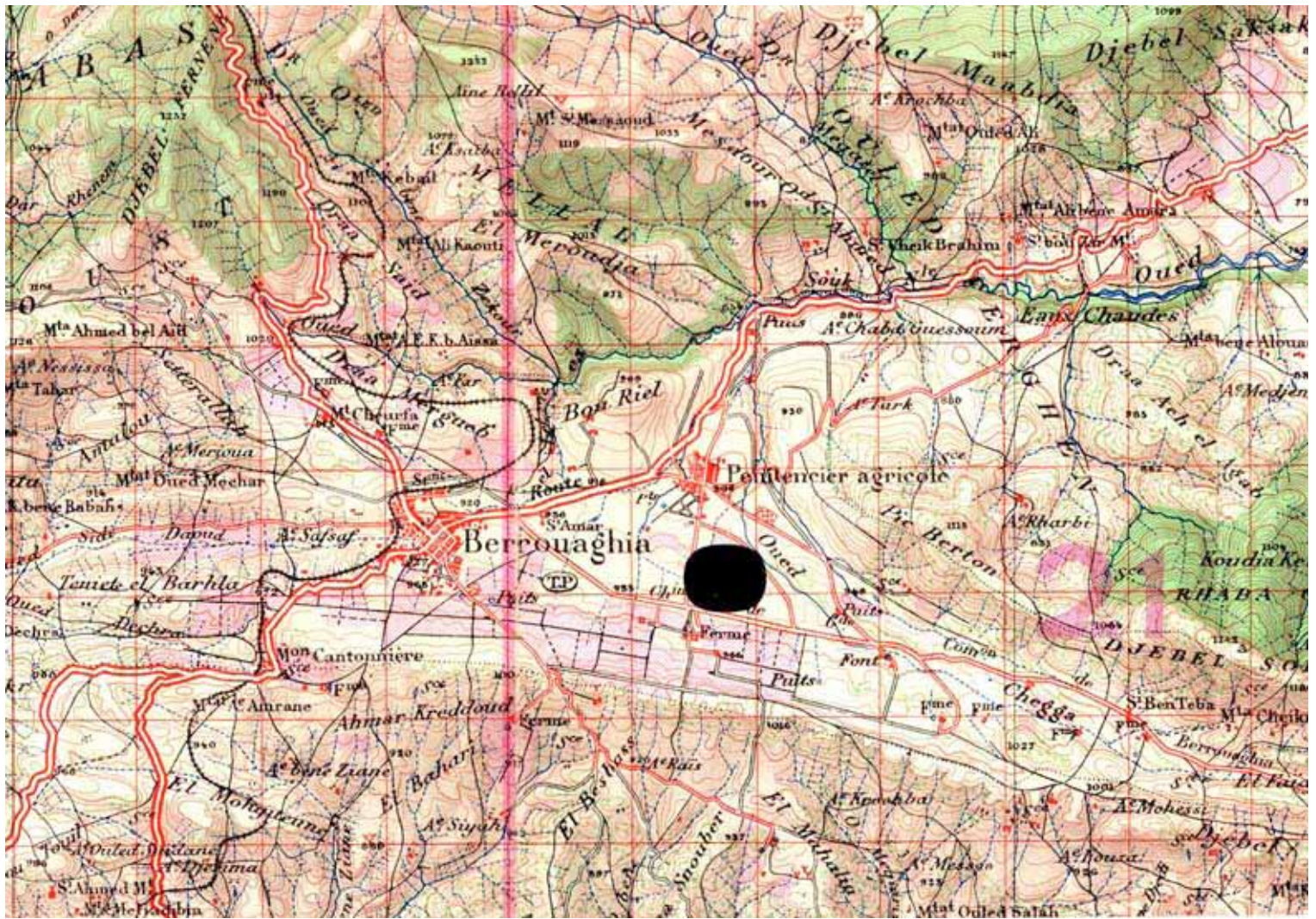
▲ ▼ *Bell 47G2 et Broussard en détachement de l'ELO 2/45 de l'armée de l'Air*





▲ ▼ Bell 47G2





▲ ▼ L'emplacement de l'aérodrome de Berrouaghia en noir et la piste et les installations en 1960

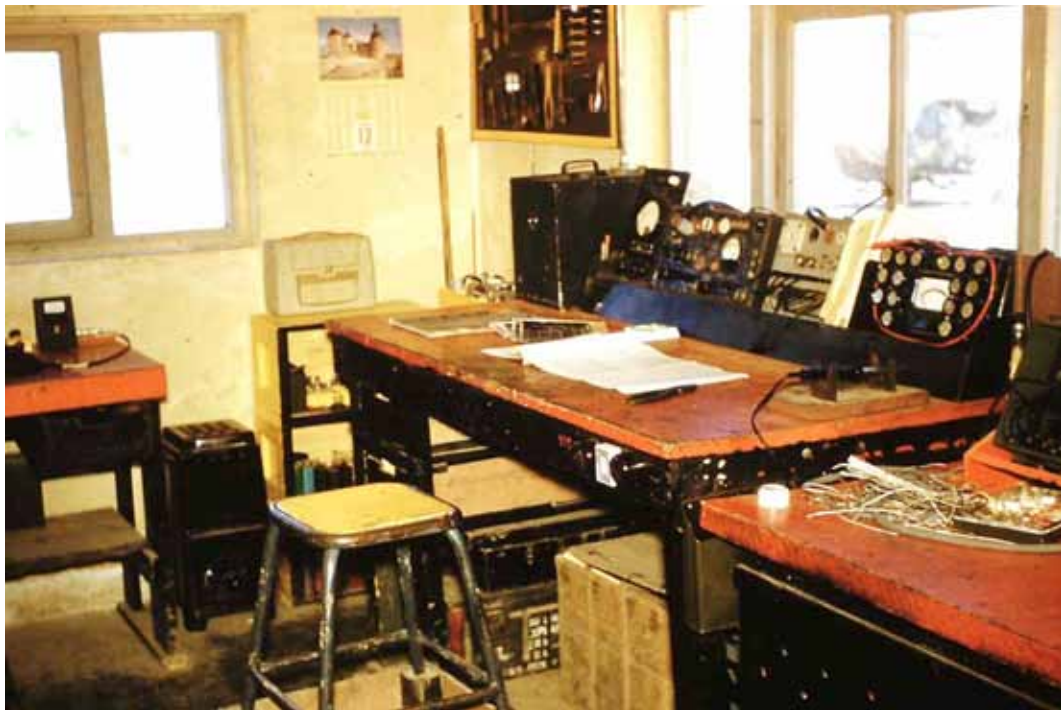


Le Pénitencier en haut, au-delà des installations et de la piste





*Hiver 1961/62
Atelier radio*



▼ *L'Anglais Tony Knowles restaure un L-18 de l'ALAT et prévoit de le peindre aux couleurs du 1^{er} PMAH 20^{ème} DI*





▲ Eté 1962, c'est la fin, les installations sont démontées

▼ Eté 1962, l'aérodrome de Berrouaghia sert de champ de manoeuvre pour quelques haut-gradés en mal de démonstration de force



Pilote au 1^{er} PMAH 20^{ème} DI par Daniel Rougeau

L'engagement

Je suis né en 1939 et j'avais donc cinq ans lors du débarquement de Normandie. Je vivais au nord de Paris, près de la porte de Clichy, et j'ai le souvenir des bombardements, notamment celui de la porte de la Chapelle avec le ciel tout rouge et rempli d'avion.

Mon père m'emmena, à la libération de Paris, place de l'Opéra assister au chargement des camions de prisonniers allemands.

Dès cette époque, j'étais fasciné par les avions et je suis tombé amoureux du *Spitfire*. J'ai tout lu sur la bataille d'Angleterre, les carnets de vol du commandant René Mouchotte et, bien sûr, *Le grand cirque* de Pierre Clostermann, toujours en bonne place dans ma bibliothèque. Alors, je rêvais et m'endormais souvent aux commandes du fameux *Spitfire*, j'étais Mouchotte, j'étais Clostermann, j'arrivais au ras des flots près des remparts de Saint-Malo tirant au canon sur les batteries allemandes. Puis, emporté dans un combat tournoyant, je détruisais Fock-Wulf et Messerschmidt d'une rafale bien ajustée.

Mon baptême de l'air a eu lieu à Ussel, en Corrèze. J'étais en colonie de vacances et nous avions un atelier d'aéromodélisme. La chance a voulu que le jour du concours mon planeur effectue un beau vol, ce qui me valut de gagner un baptême de l'air. La chance était avec moi, car ce premier vol eût lieu en Stampe, biplan découvert. J'en garde encore le souvenir bien vivant.

Mon amour pour les avions et l'aviation s'affirmait, je devins un accroc de l'histoire de l'aviation. Vers 14 ou 15 ans, mon frère aîné m'emmena à l'aéro-club des ailerons de Moisselles, près d'Enghien. Comment voler lorsque on n'a pas les moyens financiers ? À cette époque, pour les jeunes il existait une filière qui consistait à passer l'examen du BESA (brevet élémentaire des sports aériens). Ce brevet en poche, donnait droit aux heures de vol permettant d'acquérir le brevet de pilote privé du premier degré.

Nous sommes alors trois copains, Yvon Aharonian, Yves Guérin et moi-même, à fréquenter assidûment l'aéro-club de Moisselles. J'étais le plus jeune des trois. Nous passons tout notre temps libre sur le terrain. Premiers sur place le matin, nous ouvrons les portes des hangars, nettoyons les pare-brise, effectuons pleins d'essence et niveaux d'huile, les visites pré-vol, le préchauffage moteur, bref, tout ce que d'autres considéraient comme des corvées, alimentait notre passion. Nous n'avions qu'une seule conversation, les avions, puis les avions et encore les avions.

Yves Guérin, travaillait comme rédacteur à la compagnie d'assurance l'Urbaine, rue Le Pelletier, et j'étais commis d'agent de change chez Claude Dufour, rue de Choiseul. Dès les beaux jours, je passais récupérer Yves, rue Le Pelletier, et vers 17 ou 18 heures nous enfourchions sa 125 Mot bécanne pour rejoindre Moisselles que nous quittions à la nuit tombée après avoir refait les pleins et rentré les avions.

Avant l'obtention du brevet, le pilote débutant est confronté au lâcher.

C'est l'instant à la fois espéré, attendu, mais redouté. Chacun de nous trois a été lâché après 6 à 7 heures de vol.

Pour ma part, cela m'est arrivé une belle fin de journée. Mon moniteur, m'avait fortement secoué durant la leçon. J'avais l'impression d'être un bon à rien, la bille, la cadence, l'horizon, ton badin, réajuste tes tours... bref, rien n'allait, nième tour de piste, le soleil est bas sur l'horizon, je suis

fatigué de me faire engueuler. Mon moniteur, toujours bougon, me demanda après l'atterrissage de faire demi-tour sur la piste comme pour rentrer aux hangars. Arrivé près de l'entrée de piste, il serre le frein, moteur ralenti, il ouvre la porte du Piper, se dégraffe, et descend de l'avion. C'est la surprise totale ! J'étais bon à rien, il me dit que tout va bien et que je vais maintenant décoller seul. Crainte et fierté, la crainte est balayée par la confiance et l'estime que je voue à mon moniteur et «tourmenteur».

Revenons à la procédure. Freins serrés, porte fermée verrouillée, point fixe sélection magnétos, tous les tours sont là. Sécurité assurée, puis l'alignement.

Je me rappelle cette piste plein ouest, le soleil déclinant en pleine face, par contraste le paysage est assombri. Plein gaz, freins serrés, les tours obtenus, on relâche les freins, l'avion prend de la vitesse correction de trajectoire au palonnier pour contrer le couple du moteur. Manche avant, la vitesse augmente, légère traction sur le manche, le décollage (enfin) mise en palier jusqu'à la vitesse de montée, réduction des tours moteur, montée à 100 mètres dans l'axe de piste. Virage gauche 90°, montée jusqu'à 200 mètres, mise en palier, réduction des tours-moteur. Nouveau virage à gauche 90° pour se retrouver branche vent arrière. Visualisation d'un point au sol pour entamer le virage gauche 90° et réduction moteur mise en descente. Nouveau virage en descente pour se retrouver dans l'axe de piste à 100 mètres, moteur réduit, je veux offrir un bel «atterro» à mon moniteur. Le soleil m'éblouit, sur les côtés le sol est sombre, j'évalue la hauteur pour effectuer le palier à bonne hauteur avant l'arrondi. Les roues touchent le sol, manche au ventre il faut garder l'axe durant le roulage et laisser décroître la vitesse. Retour vers les hangars et tradition oblige, direction le bar de l'aéro-club pour fêter l'événement.

La bourse de l'État pour obtenir le brevet du premier degré, comprenait une séance de formation à l'autorotation (mise en vrille) à effectuer sur Stampe. Bien entendu, nous rêvions de voler sur cet avion mythique, mais visiblement, peut-être du fait du coût beaucoup plus élevé de l'heure de vol, l'aéro-club traînait les pieds pour nous faire voler sur cet appareil. C'était sans tenir compte de l'obstination des trois jeunes passionnés qui mettaient la pression pour obtenir ce à quoi nous avions droit : Un tour de Stampe. Roger Crumière, chef pilote dandy, toujours très élégant, visage bronzé, foulard autour du cou, blouson de pilote, mauvais caractère et magnifique pilote de voltige, irrité par notre insistance accepta enfin d'y donner suite. Tout en bougonnant, il nous demanda de nous tenir prêts à l'entrée piste, il viendrait nous chercher à tour de rôle dans l'ordre Yvon, Daniel puis Yves. Le Stampe vient s'immobiliser auprès de nous, moteur au ralenti, Roger Crumière, sourire carnassier sous son serre-tête, et mon copain Yvon tout joyeux s'installe en place avant. Les voilà partis. Vingt minutes plus tard, retour du Stampe, un tonneau dans l'axe puis prise de terrain impeccable, c'est mon tour. Je vois mon copain Yvon s'extraire avec difficulté, il a été malade et est visiblement secoué. Je me glisse dans le baquet, après avoir enfilé le parachute que m'a transmis Yvon. Je suis plus grand, je n'ai pas le temps de modifier le réglage, Crumière s'impatiente. Avec difficulté, j'ajuste les bretelles pour me sangler. L'avion roule déjà, queue haute, enfin le «clic» du verrouillage des bretelles, décollage, palier, mise dos. Merde, je suis mal attaché, la trouille de ma vie, je vais être éjecté. Mes fesses ont décollé du baquet, je pends dans les bretelles, la trouille ! Je rentre la tête dans les épaules, cramponne le dessous du siège et tire de toutes mes forces. Dans le rétro je vois le sourire goguenard de Crumière qui se fout de ma gueule. Montée dos, virages dos, le sang à la tête, je souffre, ce vol est un cauchemar. Arrivé en altitude, mise en vrille, piqué, ressource, mon estomac monte et descend, je tiens bon, il ne m'aura pas !

Retour vers le terrain, ce sagouin m'a filé la trouille de la voltige, qui ne me quittera que bien plus tard !

Moteur tournant, je descends du Stampe et passe le parachute à Yves, tout en lui expliquant brièvement ce que je viens de subir. Il est déjà au courant par Yvon. Mais il est solide, c'est un roc, il ne recule pas et va surmonter l'épreuve.

Nous nous retrouvons tous les trois peu après pour le debriefing. Verdict sans appel, Crumière a voulu nous déguster. Seul Yvon continuera à vouer au personnage une dévotion admirative !

Mais nous avons eu la trouille, chacun de nous avait peur d'être éjecté de l'avion sur une mise dos. Nous avons compris que la peur venait principalement de l'inconnu, et que pour participer à ce genre d'exercice il faut de la préparation. Cela m'a servi de leçon, et j'ai toujours eu à coeur lorsque plus tard j'ai emmené des gens en avion, de les informer, les rassurer, afin que le vol soit du plaisir, mais sans appréhension si possible.

Conscients du fait que nous avons volé avec un parachute sur les fesses, mais qu'en cas de problème nous ne saurions l'utiliser, nous avons décidé d'y remédier. Inscriptions à l'Aviatic club et le 4 mai 1958, jours de mes 19 ans, Yves et moi faisons ensemble notre premier saut depuis un De Havilland *Dragon* à la Ferté-Gaucher.

Je complétais bientôt l'expérience par un stage de 15 sauts en juillet au Centre parachutiste de Chalon-sur-Saône. Mes deux copains et moi nous voulions voler. Mais le brevet obtenu aux frais de l'État, *Merçi l'État*, et notre maigre budget ne nous permettaient pas d'investir dans des heures de vol.

En 1957 et 1958, la guerre d'Algérie occupait la jeunesse. L'armée de l'Air recrute ses futurs pilotes avec des contrats de cinq ans dont la longueur nous faisait hésiter. Notre aéro-club nous diffuse l'information en provenance de l'ALAT (l'Aviation légère de l'armée de Terre) qui recrute avec des contrats de trois ans, durée idéale. Alors que le service militaire des appelés était prolongé à 30 mois. En faire 36 pour voler nous paraissait formidable.

Nous nous retrouvons tous les trois, un après-midi, au boulevard Victor où se trouve une antenne de l'ALAT. Nous prenons les formulaires d'engagement. J'ai un peu plus de 19 ans, je demande à mon patron l'autorisation de m'engager par devancement d'appel. Il accède gentiment à ma demande, tout en précisant qu'il me conservera ma place. Il tiendra parole quelques années plus tard.

Le CISALAT d'Essey-les-Nancy

Incorporés dans la classe 58 2A, nous voici, Yves et moi, à la caserne d'Essey-les-Nancy, début septembre 1958, pour y accomplir nos classes. Rien que de très banal sur le plan de la formation militaire, sauf que la période suivait de près le 13 mai 1958, qui a vu la prise de pouvoir du général de Gaulle. Il y avait des troubles, des commandos communistes avaient tenté des actions contre des dépôts d'essence. Ainsi les gardes étaient-elle effectuées avec des munitions réelles, les chargeurs étaient recouverts de tissus, afin qu'en cas de problème le tir de riposte soit ralenti pour vérifier s'il était justifié ou non. Mais ces détails ne nous concernaient pas Yves et moi. D'ailleurs j'ai oublié pourquoi Yvon n'était pas avec nous à ce moment-là. Il nous rejoindra plus tard.

Nous étions à l'incorporation environ 80 engagés à postuler l'école de pilotage. Ces contrats permettaient à l'engagé de revenir sur cet engagement en cas d'élimination pour raisons médicales ou tests psychotechniques.

Voici la visite médicale qui nous terrorisait tous. Sur 80, environ 50 sont éliminés pour des raisons parfaitement évidentes. Beaucoup auraient évité bien des désillusions s'ils avaient pris la précaution de demander à leur médecin civil s'ils satisfaisaient aux critères parfaitement définis et clairs des exigences physiques liés au personnel navigant. Les 30 restants sont alors confrontés aux tests psychotechniques. Alors là, c'est l'inconnu, la découverte. C'est impitoyable, mais Yves et moi passons à travers les mailles du filet et nous nous retrouvons au sein du petit groupe d'une dizaine commençant à rêver à l'école de Dax.

Mais avant d'y arriver, il faut poursuivre l'instruction militaire, peloton 1, peloton 2, préparation au certificat interarmes (CIA), absolument nécessaire pour espérer devenir un sous-officier breveté. Enfin c'est la joie, nous voila enfin qualifiés, sélectionnés pour partir à l'ESALAT de Dax.

▼ *La caserne du CISALAT (Centre d'instruction et de spécialisation de l'ALAT) à Essey-les-Nancy*



L'ESALAT de Dax



Pour nous c'est le bonheur absolu, nous sortons des classes, des pelotons, bref de la vie militaire, éreintante, disciplinée, quelquefois bornée. Nous changeons d'univers, nous sommes accueillis dans une école, certes militaire, où la hiérarchie existe mais basée sur un respect mutuel. Du jour où j'ai franchi le seuil de cette école, ma vie a changé. Nous avons envie de travailler, de réussir, notre énergie simplement alimentée par notre passion commune : voler. Nous sommes bien logés, en chambre de deux, pour ma part je fais équipe avec mon copain Yves Guérin. Nos journées se partagent entre les cours théoriques et l'école de pilotage. Les cours d'aérodynamique et de mécanique du vol nous sont dispensés par le lieutenant Baffeuf. D'emblée nous sommes séduits par son charisme, sa compétence, c'est un total plaisir de suivre ses cours. Bien des années plus tard, j'aurai la joie de le retrouver au cours d'une assemblée générale des Anciens de l'ALAT, général en retraite, j'apprends qu'il a commandé l'ALAT, mais j'ai retrouvé un homme qui n'a pas changé, cette rencontre ravive des souvenirs heureux de mon passage à l'ESALAT.

À l'ESALAT (Ecole de spécialisation de l'ALAT) nous débutons les cours de pilotage sur Stampe. Notre stage sera le dernier à débiter sur cet avion qui sera ensuite remplacé par le Nord 3202.

Je retrouve enfin le Stampe sur lequel j'ai souffert des autorotations lors de mon vol d'initiation avec le chef pilote de mon aéro-club.

Mon moniteur est l'adjudant Roger Fourier. Ancien moniteur-parachutiste, il a rejoint l'ALAT où il est devenu moniteur-pilote. Solide, sérieux plutôt que sévère, nous sommes trois à profiter de son enseignement, Paul Joubert, Jacques Serre et moi-même. Avec lui, tout de suite le courant passe. Il est patient, jamais irrité de répéter ce que visiblement nous aurions dû saisir du premier coup. Avec le recul, je pense que d'emblée, il nous a tous les trois adoptés, il a le désir farouche de nous emmener au bout, au succès.

C'est le grand frère, qui avec calme et patience, cent fois sur le métier reviendra pour nous injecter en intraveineuse son enseignement. Chacun de nous trois est différent. Tel va avoir des difficultés avec la pente et la cadence en virage, tel autre refusera le sol en approche, pour ma part j'avais du mal avec le risque de cadence inverse en glissade. Pour chacun de nous, il va adapter le programme sans se lasser, jusqu'à ce que la difficulté soit surmontée. Je pense même pouvoir affirmer que pour chacun d'entre nous, ce qui semblait difficile à assimiler, grâce à la patience et au talent de notre moniteur, s'est transformé en points forts. La glissade est devenue ensuite pour moi un exercice de précision, et à la fin de notre stage, nous étions tous capables de poser les roues de notre avion sur la piste, au mètre près.

Premier vol d'accoutumance. Le casque, combinaison, parachute (cette fois on nous avait formé aux réglages). Décollage, cap à l'ouest vers le bord de mer. Comme souvent dans cette région, les Pyrénées créent de l'instabilité, propice à l'évolution orageuse très rapide. Bientôt le ciel devient noir, des éclairs brillants se détachent, devant, à droite, à gauche. C'est la première fois que je suis confronté en avion à ce phénomène.

L'adjudant Fourier, toujours très calme et rassurant. L'interphone est un tube acoustique et je me souviens du commentaire : *Ne craignez rien car pour risquer d'être touché par la foudre, il faut être en contact avec le sol ce qui n'est pas notre cas, car nous sommes en vol.* Aussitôt l'angoisse est balayée et je savoure le vol. Le Stampe est un biplan, biplace en tandem découvert, les automobilistes disent décapotable. Nous volons sous la pluie, mais curieusement je ne suis pas mouillé, protégé par l'aile haute, le pare-brise, et la vitesse de l'avion. Prise de terrain, atterrissage, roulage, retour au hangar, contact coupé, et douche ! En quelques secondes sous l'orage, devant le hangar, mon moniteur et moi sommes rincés. Curieuse façon d'arroser ce vol d'accoutumance !

Notre instruction au sol et en vol se poursuit. Chaque leçon en vol se termine par quelques auto-rotations. Décrochage dans l'axe, abattée puis la même chose avec pression sur le palonnier,

– *Vous arrêterez la vrille quand je vous le dirai !*

Un tour, deux tours.

– *Top*

On lâche le manche et pied inverse, sortie de vrille. C'est formidable. Mettez-vous en virage, moteur réduit, augmentez l'inclinaison, réduisez la cadence, l'avion se calme, hésite, puis décroche sur l'aile haute, mise en vrille par passage sur le dos. Et à chaque fois, on rend la main, pied inverse au sens de rotation, sortie de vrille.

Ainsi, chaque leçon se terminait invariablement par ces mises et sorties de vrille. Doucement, gentiment, nous apprenions qu'un avion devient dangereux près du sol, lorsque sa vitesse est réduite et qu'il n'est plus maniable. J'étais loin du vol accompli avec le chef-pilote de mon aéro-club qui, au lieu de nous initier aux mises en vrille, nous avaient sonnés et m'avait donné l'appréhension de la voltige. Je mesure maintenant la chance que j'ai eue d'apprendre à piloter, avec cette méthode qui allie la précision et la sécurité. Le fait d'amener l'avion dans des positions anormales, de sentir les commandes se ramollir et de constater la perte de contrôle qui, près du sol, devient fatale est formidablement formateur. J'ai conscience que plus tard, en opérations, cette méthode me sauvera certainement la vie.

La vie à l'école est un vrai bonheur. Passer 24 heures sur 24 à assouvir sa passion est un des plus beaux souvenirs de ma vie. Le matin les cours s'enchaînent, météo, navigation, droit aérien, aérodynamique, mécanique du vol, etc. L'après-midi, pilotage théorique et pratique sur le plus bel avion du monde !

L'ascenseur social est en marche. Nous recevons bientôt notre nomination au grade de maréchal-des-logis, nous voici sous-officiers, nous quittons le statut de bidasse pour devenir militaire professionnel, pilote d'avion de surcroît. Nous ne prenons plus nos repas au réfectoire de la troupe. Nous quittons l'odeur de la cantine mêlée de grésil pour l'ambiance feutrée du mess, où les tables sont recouvertes de nappes blanches.

Notre promotion est soudée, le soir nous travaillons et révisons en nous entraînant. Notre stage ayant démarré en mai, nous profitons de la belle saison. J'avais fait venir ma Vespa, et avec Yves nous partions à l'aventure découvrir le Pays Basque. Avec nos copains de promo, nous allions certaine fois camper vers Hossegor ou Cap Breton.

Une anecdote me revient. Yves travaillait comme rédacteur à la compagnie l'Urbaine, sous l'autorité d'un chef de service nommé Guislain de Diesbach. Yves et moi apprécions beaucoup cet homme courtois et cultivé, dont la famille résidait dans les Landes. Ainsi nous fûmes un jour invités à pique-niquer sur la plage de Hossegor par ses parents. Mais ce n'était pas un pique-nique à sandwich ! C'était un pique-nique avec panier en osier, nappes à carreaux, assiette et couverts.

C'est la première, et je crois bien la dernière fois de ma vie que j'ai dû, sur une plage manger un fruit avec couteau et fourchette, accroupi dans le sable.

Notre formation se poursuit, et vient le premier test, lequel nous terrorisait car éliminatoire, le test des 25 heures.

Je me rappelle le nom du testeur, capitaine Lartigue. Je n'en mène pas large. Visite prévol, procédure avant décollage, décollage, mes oreilles grandes ouvertes sur le tube acoustique afin de ne rien manquer des ordres ou des commentaires de mon testeur. J'ai encore en mémoire la météo de ce jour-là. C'est dans notre jargon un joli ciel de traîne, vent faible, de jolis petits cumulus éparpillés dans l'azur. Les différentes phases du test se déroulent au-dessus de la mer. Je suis tendu jusqu'au moment où j'entends :

– *Parfait votre test est réussi, nous allons rentrer à la maison ! Pour vous récompenser, nous allons rentrer en voltige, vous aimez ça ?*

Ce n'est certainement pas le moment de contrarier mon sympathique testeur.

– *Oui, merci mon capitaine !*

Je me revois, un an plus tôt souffrant dans le Stampe de mon aéro-club, que va-t-il m'arriver ?

C'est vraiment facile de sonner quelqu'un. Il suffit d'enchaîner les accélérations, nous disons les G, positives et négatives. L'organisme non entraîné se rebelle et l'estomac remonte très vite sous le menton provoquant des nausées désagréables.

Quelle chance pour moi, le capitaine Lartigue est un artiste ! Nous enchaînons les tonneaux lents, et les boucles bien arrondies sans décoller du siège ni subir de fortes accélérations. Les renversements, les retournements et les tonneaux à facettes sont des merveilles. Je suis heureux, je voudrais mettre ces instants en musique et qu'ils se prolongent longtemps. Mais tout a une fin et nous voilà de retour à Dax, je m'applique pour l'atterrissage, heureux d'avoir réussi ce test que nous redoutions.

Deux de nos camarades ayant échoué à ce test, nous nous retrouvons à huit pour poursuivre la route vers le brevet. Heureux, mais tristes de quitter notre formidable Stampe dont la carrière s'arrête à l'ESALAT, bientôt remplacé pour la promo suivante par le Nord 3202. Curieusement, aucun des membres de notre promo n'aura le privilège de faire un tour de Nord 3202, cela fait partie de mes regrets, car cet avion nous a fait également rêver.

Poursuite du stage, par la navigation. Enseignement théorique et pratique sans gros problème. Nous volons sur Piper L-18C de 90 chevaux, un peu de NC 856 *Norvigie* et de Piper *Tripacer*. Initiation à la radionavigation sur *Broussard*.

Entraînement sérieux à la navigation à basse altitude (50 mètres-sol), avec des cartes au 1/25 000^{ème}. Nous nous frottons aux fonds des vallées dans les contreforts des Pyrénées. Il faut à la fois bien sûr regarder dehors, mais suivre la carte qui, à cette échelle, défile très vite. Chacun a sa méthode. Pour ma part, je place la carte main gauche, pouvant agir sur la manette des gaz avec le coude. Cela permet d'orienter la carte dans le sens du vol sans se retrouver paumé. La main droite peut brièvement être libérée en serrant le manche avec les genoux. Cet entraînement, préfigure les conditions de vol opérationnel que nous rencontrerons bientôt en Algérie.

C'est bientôt la seconde épreuve éliminatoire, le test des 50 heures.

Le lieutenant Baffeuf nous fait passer ce test. À ce stade de la formation, l'ensemble de la promo a réussi, et tous unis, nous voici en route vers le test final qui nous procurera le brevet. Cette dernière partie du stage, est destinée à perfectionner les connaissances acquises, et à nous transformer sur avion d'armes.

Nous sommes successivement lâchés sur piper L-21B, Nord 3400 et Cessna L-19 dont je tombe amoureux. J'aurais plus tard la chance d'être affecté à un peloton équipé de cet appareil et d'effectuer de nombreuses missions avec lui.

Mais notre trajet vers le brevet n'est pas encore arrivé à son terme. Nous devons, préalablement effectuer un stage de vol en montagne à Saillagousse, tout près de l'enclave espagnole de Llivia, petit terrain dont le bout de piste est en Espagne.

Nous sommes au mois de novembre et nous arrivons pour les premières neiges. Nous logeons chez les Paras commandos à la citadelle de Mont-Louis.

Le vol en montagne est très particulier du fait du conflit permanent de la masse d'air en mouvement avec le relief du terrain. Là encore, la formation est très pragmatique et rassurante.

Vol de pente sur le mont Canigou en Piper, régime moteur ramené à 1 200 tours. En se plaçant au vent, et en se rapprochant de la pente, on se laisse porter par la masse d'air ascendante vers le sommet, en décrivant des S pour suivre la *pompe* ascendante.

Les pilotes de planeur familiers du vol de pente, connaissent bien le phénomène, mais pour nous, jeunes pilotes de plaine, nous apprenons à utiliser la puissance de la masse d'air en mouvement. S'il y a des courants ascendants, la logique veut qu'il y en ait également de descendants, nous appelons cela des rabattants, et là, c'est dangereux et il faut apprendre à les maîtriser.

Lorsque l'on arrive au sommet de la pente du côté au vent, l'ascendance se poursuit avec plus ou moins de vigueur à l'aplomb du sommet. Mais l'autre côté du sommet, celui que nous appelons *sous le vent*, est le repaire de tourbillons invisibles, ce sont rouleaux, très instables. Puis un peu plus loin et plus bas, nous entrons dans la zone des rabattants, plus ou moins violents selon la force du vent et de la forme du relief. Cet enseignement est très impressionnant, car nous nous approchons très près (quelques mètres) de la paroi. Lorsque nous traversons les rouleaux, l'instabilité est très forte, et l'avion est fortement ballotté.

Il m'arrivera, en Algérie, d'être retourné comme une crêpe et de me retrouver sur le dos dans un rouleau.

Puis, vient la zone du rabattant, l'avion perd sa vitesse, et est entraîné vers le bas par la masse d'air descendante. L'adjudant Fourier, toujours calme et rassurant :

– *On n'a jamais vu une masse d'air entrer dans le sol ! Avant, on a vu celle-ci gravir la pente, bien maintenant, elle la descend.*

Le secret, c'est la vitesse. Lorsque l'on se trouve à faible altitude dans un rabattant, il faut plonger dans la pente, reprendre de la vitesse dans la masse d'air en descente et récupérer ainsi sa manoeuvrabilité. Ainsi cela devient simple, même si c'est impressionnant. Toujours connaître la direction du vent, cela permet d'évaluer immédiatement, en observant le relief, les zones ascendantes, turbulentes et descendantes.

Dans l'avenir, nous aurons souvent à observer des crêtes à basse altitude. Pour assurer la sécurité, il suffira d'aborder la crête avec un angle de 45°, à une altitude de précaution. L'observation se fera côté au vent et, si au lieu d'une ascendance on tombe sur le rabattant, il sera facile de dégager en virage, alors que cela serait impossible en abordant la crête de face. Nous apprenons à atterrir en remontant la montagne, et à redécoller en plongeant dans la pente.

Cette semaine de stage de vol en montagne nous a transformé. À Dax nous avons appris à piloter avec rigueur et précision, après le stage de Saillagousse, nous avons acquis une expérience de vol dans des conditions météorologiques difficiles tourmentées. Nous étions prêts à aller faire notre boulot en Algérie.

C'est la fin du stage, tous les huit nous avons réussi. Cérémonie de remise des brevets, le capitaine Poudou accroche sur mon blouson l'insigne du brevet portant le numéro 925, quelle joie et quelle fierté. C'est le début décembre 1959, notre promo va se disperser selon les hasards des affectations.

Gaby

En évoquant les souvenirs de mon passage à l'ESALAT de Dax, je pense à notre promo et j'ai envie de dresser un portrait de certains qui ont marqué ma mémoire. J'avais connu Gabriel Corvisier dès notre incorporation à Essey-les-Nancy.

Tout petit, fluet, une moustache à la gauloise, tel qu'*Astérix* n'aurait pu la renier, des yeux profondément enfoncés dans les orbites. Son aspect me faisait penser à certains personnages des films muets du début du cinéma. Gabriel, pour nous Gaby c'est le parfait Titi parisien. Il est ouvrier chez Renault, et a décidé de sortir de cette condition, en devenant pilote. Il est doué, travailleur, passionné et doté d'une énergie peu commune. Son langage naturel c'est l'argot parisien, pas celui de maintenant, mais celui d'Audiard et d'Auguste le Breton. Alors vous pensez, la phraséologie aéronautique et lui, ça fait deux.

C'était un vrai bonheur d'être sur la même fréquence et de l'entendre prononcer le fameux *Rodger* (*bien compris, j'exécute*). Il n'a jamais pu s'y faire et il ne pouvait que répondre par le prénom *Roger* avec une inflexion traînante sur le *ger*. Je soupçonne même les moniteurs, ou les gars de la tour, de lui donner des instructions exprès pour l'entendre répondre son fameux *Roger*.

Gaby était petit et fluet, mais il n'avait peur de rien. De plus il était doté d'un caractère irascible qui le poussait à chercher la bagarre. Au moment des fêtes de Dax, nous sortions tous en bande pour aller danser au casino. Je me rappelle d'une soirée où l'équipe de rugby de Bayonne était venue faire la fête et n'avait pas manqué de chercher des histoires à l'équipe de Dax. La bagarre a démarré sous je ne sais quel prétexte. Les tables et chaises se mettent à voler. J'avise une armoire à glace de je ne sais quelle équipe qui traverse la piste de danse, une table brandie au-dessus de la tête et poursuivant une autre armoire à glace, visiblement dans le but de l'assommer. Au milieu de ce cirque, notre Gaby très en forme, en train d'exciter les combattants et nous exhortant à le rejoindre au milieu de l'empoignade. On a plongé à trois ou quatre pour récupérer Gaby et l'enlever de force à la piste devenue dangereuse. Bien que six ou sept, nous n'étions pas de force à nous mêler à ce combat de géants et notre fuite piteuse nous a évité de prendre une belle raclée.



ESALAT à Dax

Juin 1959, dernière promotion sur Stampe.

Paul Joubert, Daniel Rougeau, Adj Fournier et Jacques Serre

Au 1^{er} PMAH 20^{ème} DI

Ça y est, nous faisons nos valises et quittons notre belle école, elle restera gravée dans ma mémoire. Nous avons deux semaines de permission avant de recevoir notre ordre de mission, pour rejoindre notre affectation en Algérie. Je suis fier de porter l'uniforme avec mes ailes toutes neuves accrochées sur mon blouson.

Me voici à Paris chez mes parents. Mes copains sont souvent partis à l'armée. Je rends visite à mon patron, mes collègues. Avec Yves et Yvon, également parisiens, nous nous retrouvons, et allons crâner à notre aéro-club, et saluer notre fameux chef-pilote.

Je reçois mon ordre de mission, pour le 1^{er} Peloton mixte d'avion et d'hélicoptères de la 20^{ème} DI à Berrouaghia. Je dois rejoindre avant Noël. Mon frère aîné, sursitaire, est alors sous-officier du Génie à Tiaret. Normalement, deux frères ne peuvent servir simultanément en Algérie, mais du fait de mon engagement, cette disposition ne s'applique pas. Ma mère, n'aura aucun de ses fils pour le réveillon et nous nous quittons en essuyant quelques larmes. Le taxi m'emmène gare de Lyon, je prends le train pour Marseille où le bateau qui doit me conduire à Alger, nous attend.

Je débarque à Alger le 23 décembre 1959. Pas de temps pour visiter la ville, je passe la nuit au centre d'accueil des militaires en transit. Le lendemain, voyage en train que tout le monde appelle *La Rafale*, et qui va m'amener à Berrouaghia via la Mitidja, Blida, puis les gorges de la Chiffa et Médéa. Je change de monde, j'arrive avec mon barda, j'ai quitté un pays civilisé, je voyage seul, dans un pays inconnu ou semble régner une certaine insécurité.

Je monte dans le train, bizarre, devant la loco il y a un wagon-plateau avec des sacs de sable, des gros blocs de pierre, une mitrailleuse sur affût et des militaires fortement armés. On m'explique que c'est le wagon-plateau placé devant, pour protéger le train en cas d'explosion de mine ou d'embuscade. C'est mon premier contact avec l'insécurité de la guerre d'Algérie.

Le train s'ébranle, le voyage commence, tout se passe bien. Nous passons Blida et abordons la montagne à travers les gorges de la Chiffa. De place en place, nous apercevons des postes, sorte de tours carrées équipées d'ouvertures de guet et de tir. Nous échangeons des gestes amicaux avec ces soldats. Je compatis à leur solitude uniquement rompue par le passage quotidien de *la rafale*. 500 000 hommes en Algérie, combien sont-ils à s'emmerder ainsi pendant des mois dans ces postes isolés ? Quitte à être là, je suis heureux de faire un boulot où je vais bouger.

Arrivée à Berrouaghia dans le courant de l'après-midi du 24 décembre 1959. A la sortie de la gare, j'interroge pour savoir où se trouve, et comment rejoindre le PMAH. Je prends place dans une Jeep qui très obligeamment me fait parcourir les deux kilomètres et demi qui séparent la gare du PMAH.

Je me présente au poste de garde, un soldat me conduit au capitaine Dumontet. Je le salue et me présente. *Bienvenue Rougeau, mais nous ne vous attendions que début janvier !* C'est malheureux pour le réveillon que voulait faire ma mère, mais faisons contre mauvaise fortune bon cœur. L'accueil du Peloton est super sympa, nous allons réveillonner dans ma nouvelle famille de Berrouaghia !

Je pose mon bagage, et prends place dans une chambre contiguë à la popote. Le réveillon se prépare, Le cuistot s'est donné du mal, la soirée avance avec un pot d'accueil pour fêter mon arrivée. La nuit est tombée, les tournées se succèdent, nous nous mettons à table. Nous attaquons le repas de réveillon, on discute, on plaisante, on s'amuse. *Tac, tac, tac...* C'est le bruit d'une rafale d'arme automatique. La *popote* où nous nous trouvons est construite en appui sur l'un de nos hangars

métalliques. Les fellouzes ont voulu nous gâcher le réveillon. D'après les anciens, ce n'est pas la première fois. Ils sont arrivés au bout de notre piste, et planqués dans le fossé de bordure ont mis un fusil mitrailleur en batterie. Il n'y a pas de danger car nous sommes protégés par un merlon assez haut, mais les impacts arrivent dans la tôle du hangar, faisant résonner le bruit dans la popote. C'est l'alerte, la riposte commence depuis les miradors. Les projecteurs fouillent la nuit. On met une mitrailleuse en batterie. De l'autre côté de la route nous avons un escadron de chars, qui sont mis en chauffe pour sortir. Le ronflement des moteurs, les pinceaux des projecteurs, les balles traçantes dans la nuit, mince, me v'la à Verdun ! Lorsque les chars sortent enfin, il y a gros à parier que les fellouzes sont partis depuis longtemps et rigolent de nous gâcher l'arrivée du petit Jésus ! Une heure après, tout se calme, la fête est finie. La journée a été fatigante, éprouvante, j'ai rejoint la guerre !

Je me couche enfin, je vais bientôt m'endormir. *Bam. bam*, qu'est-ce qui arrive ? Ca tire encore ? Je me lève et interroge les copains. Et non couillon, recouche toi, c'est la porte du frigo qui claque. Un peu piteux, je vais me recoucher. C'était ma première journée en Algérie ! Le jour se lève sur ma guerre, c'est Noël.

Je découvre les lieux. Le Peloton se trouve à 2,5 kilomètres au sud-est de la petite ville de Berrouaghia à laquelle il est relié par une route serpentine. À 500 mètres au nord, il y a un pénitencier agricole gardé par des gendarmes. Au sud de la route, un escadron de chars fait vis-à-vis à notre Peloton. L'entrée, protégée par une barrière basculante comporte un poste de garde. Le Peloton lui-même forme un carré, constitué d'un merlon d'environ deux mètres de haut. Chaque angle est surmonté d'un mirador métallique, équipé d'un projecteur. Deux hangars métalliques sont côte à côte. Avions et hélicoptères peuvent s'y abriter. L'atelier de mécanique est installé dans l'un des deux. Un bâtiment d'une trentaine de mètres de long, adossé au premier hangar, abrite les dortoirs de la troupe et la popote. Un second bâtiment, un peu plus petit, contient des chambres, la salle OPS et notre salle de repos. D'autres chambres ont été construites, adossées au second hangar. Devant les hangars, un vaste parking en plaques PSP reçoit avions et hélicos. La piste, d'environ 1 500 mètres, en plaques PSP également, est orientée est-ouest. Le passage entre le Peloton et la piste est obturé par des chevaux de frise mobiles. Nous disposons de deux L-18, six L-19 immatriculés de BOA à BOF et de quatre hélicoptères Bell 47G-2. Un détachement de deux avions sur la base de l'armée de l'air de Djelfa, complète le dispositif.

J'ai hâte de voler, mais c'est l'hiver. Attention au petit jeune, on ne va pas le faire voler n'importe quand, ni n'importe comment. J'ouvre les yeux et les oreilles, je suis entouré d'anciens, tous sont là depuis un ou deux ans. J'écoute les récits d'opérations, c'est la capture d'Amirouche, des accrochages, des trous dans les avions, des évacuations sanitaires difficiles. Ils ont tous dépassés 1 000 heures de vol et j'arrive tout fier de mon brevet tout neuf et un peu moins de 200 heures de vol.

Des noms me reviennent, Robert Amen, Paul Muard, Alain Orfila, Michel Baboin, Jean-Pierre Blanche, lieutenant Bernard, lieutenant Billet, lieutenant de Roquefeuille, lieutenant Dupouy, etc. L'on me reprend en double sur L-18. Un petit tour de secteur, le Mongorno, le carré 00, Mouzaïa-les-mines, Boghari, un peu plus au sud la base de Paul-Cazelles. Dans quelque temps je connaîtrai par cœur ce secteur, avec les coordonnées de chaque fond de vallée en tête.

Moi qui étais si fier de mon brevet tout neuf, me revoici débutant, tout juste bon à lâcher sur Piper L-18. On va me laisser voler pour des petites missions de liaison, mais attention uniquement par beau temps ! Cela me fait penser à un film de Walt Disney où le jeune lion, imprudent et joueur, est tendrement surveillé par ses parents. Nous formons une famille chacun veille sur les autres. Je me découvre membre d'une solide fraternité, empreinte d'amitié et de don de soi. La première vraie

mission que l'on confie au petit jeune, c'est la liaison courrier du dimanche. De Berrouaghia à Paul-Cazelles, Djelfa, Bou-Saada, Ouled-djellal et retour. C'est le premier contact avec le grand sud. En L-18, le seul instrument de navigation est le compas. En mariant le compas et la montre, nous devons pouvoir naviguer avec précision. Jusqu'à Djelfa, pas de problème, la route nationale du sud nous y conduit tout droit. Djelfa, Bou-Saâda, réglage du cap et de la montre, en se contrôlant avec le relief. Ça se complique en décollant de Bou-Saâda vers Ouled-Djellal, une petite palmeraie à 120 kilomètres au sud-est, à environ 45 minutes de vol. C'est déjà le désert, tout plat. Aucun repère au sol, il faut recalculer le vent pour estimer la dérive, et en avant ! Lorsqu'au loin, on voit arriver la petite tache verte, c'est le soulagement. Retour sur Berrouaghia, l'épreuve initiatique est surmontée. La preuve est faite, avec une montre et un compas on peut aller au bout du monde. Ce que nous avons appris à Dax s'est transformé en travaux pratiques. Les anciens qui nous ont précédés et ouverts les routes du ciel, n'avaient pas d'autres instruments. Lindbergh a bien traversé l'Atlantique de cette manière. La méthode est bonne.

Je suis là depuis plus d'un mois et je n'ai pas encore volé sur L-19. Un moniteur-testeur, le chef Leninan, vient d'Alger pour me tester et qualifier pour le vol opérationnel. Pilotage bien sûr, mais également manoeuvrabilité à basse altitude, franchissement de crêtes, descente dans des fonds d'oueds, après avoir assuré la sécurité. Bref, me voilà lâché et déclaré opérationnel !

C'est le patron, le capitaine Dumontet, qui prend en charge ma formation opérationnelle. S'habituer à travailler à deux, un pilote et un observateur. Nous sommes reliés par un interphone, radio VHF pour les moyens aériens et radio HF pour les troupes au sol, une boîte de mélange nous permet de sélectionner les infos selon les phases de l'opération. Le capitaine Dumontet m'emmène en visite du secteur et me fait reconnaître les zones chaudes où il y a souvent accrochages. Chaque pilote dispose de sa boîte à cartes. Des cartes au 25 000^{ème} plastifiées et bien rangées afin d'en disposer rapidement. On m'a confié en armement une carabine USM1 à crosse repliable avec 90 cartouches (six chargeurs de 15), que l'on fixe par un adhésif sur la crosse. L'armement individuel et de bonnes chaussures représentent le minimum nécessaire pour la survie en cas de crash en zone hostile. Dans notre secteur, nous sommes entourés de zones hostiles. Il y a une définition des zones interdites créées par le commandement. Tout ce qui bouge dans une zone interdite est considéré comme rebelle, c'est simple.

Nous avons une terminologie adaptée. En zone interdite, toute personne présente est considérée comme rebelle et se définit par HLL (hors-la-loi). Les animaux pouvant supporter une charge, âne ou mule, sont qualifiés de «*Jeep fellouzes*».

En cas d'accrochage, notre rôle consiste à repérer les rebelles et les baliser par une grenade fumi-gène afin de guider les moyens aériens pour l'appui feu. La phase de balisage est la plus délicate. En effet, cette grenade est d'abord dégoupillée dans l'avion par l'observateur qui maintenant la cuillère fermée avec la main, puis la jette à l'extérieur de l'avion par la fenêtre. Généralement, une patrouille de T-6 ou de P-47 nous observe à une altitude supérieure. Le dessus de notre avion est partiellement peint en blanc, il dessine une croix facilement visible de dessus. Le pilote est en liaison VHF avec le leader de la patrouille, et prend son axe de descente pour lâcher la grenade et marquer l'objectif. Pour être précis, le balisage doit se faire à l'altitude la plus basse possible. Dans cette phase, la trajectoire ne peut dévier. C'est le moment où l'on est vulnérable aux tirs adverses, l'avion en piqué prend de la vitesse, le pilote dans l'interphone donne le top à l'observateur pour lâcher la grenade. Ressource et virage pour vérifier le largage et le commenter au leader de la patrouille d'appui feu qui va immédiatement engager sa passe de tir. Nous retournons ensuite vérifier les résultats, et renouveler l'opération si nécessaire.

J'accomplis quelques missions avec le capitaine Dumontet. Au sol, nous travaillons avec des commandos de chasse, les fameux *Kimono*. Ça y est, c'est la bagarre, accrochages de petits groupes de rebelles. Je pilote l'avion, en suivant scrupuleusement les instructions de mon observateur. J'ai de la chance de voler avec le capitaine Dumontet, par certains côtés il me rappelle l'adjudant Fourier, mon moniteur de Dax. Peu bavard, sévère mais souriant, il a une grande expérience des opérations. Il me transmet son calme et j'apprends à regarder. Le problème c'est que je ne vois rien !

– *Vous les avez vus ? ils sont sous les arbres.*

– *Non où sont-ils ?*

– *Revenez par le nord, descendez vous les verrez !*

– *Rien à faire, je suis aveugle, je ne vois rien !*

Tu parles d'un pilote d'observation !

Et puis un jour, le fameux :

– *Vous l'avez vu ?*

– *Non où ?*

– *Juste en dessous à gauche sous les arbres !*

Ils sont *of course* toujours planqués sous les arbres ! Et alors là miracle, je vois ! Mais je ne vois pas un bonhomme, je vois un pataugas ! Cette fois-ci, je ne veux pas le perdre, virage retour à grande inclinaison, nouveau passage. Je retrouve le pataugas et cette fois, je vois la jambe. Le capitaine Dumontet sourit et me dit :

– *Ça y est Rougeau, maintenant vous avez l'oeil !*

Avec une bonne vue, j'étais aveugle. Je suis maintenant vraiment qualifié opérationnel et je vais pouvoir accomplir des missions avec les autres observateurs. Merci mon capitaine !

▼ *Enfin en L-19 !*



Retour de courrier

Je vais rester quelque temps le plus jeune de la bande et à ce titre la liaison courrier du dimanche m'est réservée. Je prends goût à cette ballade solitaire de cinq heures environ, il s'agit de faire, en L-18, la liaison Berrouaghia, Bir-Rabalou, Bou-Saâda, Djelfa, Paul-Cazelles et retour à Berrouaghia.

C'est le moment d'en profiter pour peaufiner la navigation. Recalcul de la dérive en vol, recalcul de l'heure estimée d'arrivée sur chaque point de passage. Recalcul de la vitesse sol. Tout est noté sur le routeur fixé sur le genou. Rien de tel que de tirer parti de ce genre de navigation pour s'entraîner au calcul mental. Quelle joie lorsque le chrono confirme les calculs. À chaque point de destination, je remets la sacoche de courrier correspondante et en échange je prend le courrier retour. Chaque fois, l'accueil est très sympa et cette ballade m'enseigne la géographie de ce beau pays.

Ce dimanche du 12 janvier 1960, en fin d'après-midi retour vers le nord. J'apprends par la radio que la météo s'est dégradée. Je dépasse Paul-Cazelles et en direction Boghari le relief semble accroché. Je commence à bien connaître ce secteur. On peut s'engager dans la vallée et tenter de rejoindre Berrouaghia. Rien à faire, ça ne passe pas, il faut faire demi-tour. Atterrissage à Paul-Cazelles où je vais passer la nuit.

Avant la nuit, notre second L-18 se pose à Paul-Cazelles, lui aussi n'a pas pu passer ! Sur le parking je retrouve Paul Muard qui me dit :

– *Alors petite tronche d'hanneton (pour lui, nous sommes tous des tronches d'hanneton), toi aussi t'es baisé !*

Nous passons la nuit et le lendemain matin, la météo ne s'est pas améliorée. Il neige sur le relief, et c'est mal parti pour toute la journée. Paul s'impatiente, il veut rentrer à la maison. Il connaît le secteur comme sa poche, depuis plus d'un an il participe aux opérations du coin, il accumule les heures de vol et donc l'expérience :

– *Bon, on y va, on va tenter le retour. Vol de patrouille, tu ne me lâches pas, on rentre.*

Nous choisissons une fréquence pour rester en contact radio. Décollage, jusqu'à Boghari, pas de problème, puis nous remontons la vallée. Nous frôlons les barbules des nuages. De temps en temps, alors que nous sommes éloignés de moins de 20 mètres, je perds de vue Paul dans la tourmente de neige.

C'est un vol en pointillé, un coup je te vois, un coup je te vois pas. Je n'en mène pas large, seul j'aurais déjà renoncé.

Nous volons très bas et bientôt nous apercevons la petite ligne de crête au sud du terrain. Imaginez une crête en ondulations. Les parties hautes sont accrochées, il y a des petits passages dans les parties basses. Le paysage est tout blanc, c'est difficile d'évaluer le relief. Enfin, un petit trou, on y va, on plonge sur l'entrée de piste et atterrissage en patrouille. Nous sommes à la maison, merci Paul !

Cette anecdote m'a mis en face des réalités. Il est clair que seul, manquant d'expérience, j'aurai renoncé. Paul, plus ancien, m'a pris par la main. À aucun moment il nous a fait prendre de risques, car nous avons toujours eu la possibilité de faire demi-tour. En revanche, j'ai bien compris que nous n'étions plus en aéro-club et que nous devons accomplir nos missions, en allant jusqu'au bout des possibilités.

Plus tard, les heures de vol et les missions s'accumulant, l'expérience viendra et moi aussi, je deviendrai le grand frère qui pourra guider les plus jeunes.

Les arbres de Robert

Parmi les anciens qui accueillait chaleureusement les jeunes volatiles tout juste sortis de l'école et dont les ailes du brevet n'avaient pas encore le temps de s'oxyder, il y avait Robert Amen. Bien que très jeune, puisqu'il ne devait pas dépasser 25 ans, il était le pilote de référence. Il avait déjà dépassé les 2 000 heures de vol dont plus d'un millier sur L-19. Calme mais volubile, il m'enchantait avec son accent de Castres, *près de Mazamet !*

J'adorais le L-19 et à raison de 50 à 60 heures de vol par mois, j'avais l'impression de devenir rapidement à l'aise avec cet avion qui était très souvent au centre de nos conversations. Je me souviens d'une discussion à ce sujet avec Robert. Je devais certainement imprudemment lui dire combien je me sentais en confiance, il m'avait répondu du tac au tac :

– *Cet avion, tu le connaîtras vraiment lorsque tu en auras 800 heures !*

Cela a immédiatement rabattu mon caquet et je dois à la vérité d'avouer combien il avait raison. Bien plus tard je m'en suis souvenu lorsque j'ai atteint et dépassé ce nombre d'heures sur cet avion. Si les amis et collègues pilotes de L-19 lisent un jour ces lignes, je pense que l'avis de Robert fera l'unanimité. Robert est un passionné de voltige, je crois d'ailleurs qu'il a du mal à voler droit. Bien que cela ne soit pas recommandé, il *tourne* sa voltige en L-19 sans problèmes. Ses dons et sa passion le conduiront à faire partie de la patrouille acrobatique de l'ALAT et à ce titre à participer à de nombreux meetings et championnats.

Mais revenons à Berrouaghia. Nous stockons les 10 minutes d'essai radio quotidiennes de chaque avion et Robert en profite pour organiser des rendez-vous de combat tournoyant derrière les collines. J'ai dans mes archives quelques précieuses images de super-huit, filmées au téléobjectif, où on voit notre cher Robert dans ces oeuvres. Robert sévit également près du sol et tous les pilotes du Peloton connaissent *Les arbres de Robert*. Il s'agit de deux grands arbres, éloignés entre eux d'une distance légèrement supérieure à l'envergure du L-19. Fréquemment, pour parfaire son entraînement, il passe entre ces arbres en rase-mottes.

Alors, évidemment pourquoi lui et pas moi ? Chacun veut connaître *Les arbres de Robert* et passer entre eux. Un beau jour, nous nous mettons d'accord, chacun son L-19, et Robert me dit :

– *C'est tout simple, tu me suis !*

Pour ne pas attirer l'attention, nous décollons séparément pour un petit vol d'entraînement et pour un rendez-vous derrière les collines, en passant sur une fréquence radio convenue et peu utilisée. Comme il a dit *c'est tout simple tu me suis*, eh bien je le suis, en gardant prudemment une distance respectable. Je le vois descendre, l'ombre de son avion se confond bientôt avec le sol et je le suis toujours, légèrement plus haut. Devant nous, un champ au bout duquel il y a les arbres.

Sans hésiter, Robert s'aligne et passe bientôt entre ces fameux arbres, les roues à deux mètres du sol. Je suis derrière, j'ai bien vu, ça passe sans problème, à mon tour de subir cette épreuve initiatique. Je m'aligne, me met en rase-mottes les roues tout près du sol et je m'approche. J'ai dans mes yeux, dans ma tête, l'image du L-19 de Robert passant entre les arbres et malgré cela je doute. Plus je m'approche des arbres, plus j'ai la sensation que je n'ai pas la place, c'est pas possible, ça ne passe pas. Mais si, mais non ! Les arbres sont face à moi, tout près et je me dégonfle, je tire sur le manche et passe au-dessus. Robert est magnanime, il ne se moque pas, il me dit :

– *Tu as eu raison, si tu ne le sens pas, il ne faut pas le faire.*

Conclusion : Robert est un aigle et je ne suis qu'un apprenti volatile.

L'expérience est irremplaçable !

Mouzaïa-les-Mines

J'ai toujours été un lève tôt, donc naturellement volontaire pour le premier décollage. J'adore, lorsqu'il fait encore nuit, arriver à la popote et déguster le café matinal.

Avec l'observateur, nous partageons le petit déjeuner et préparons la mission. Choix des cartes, vérification des fréquences et indicatifs à utiliser. Rencontre avec le mécanicien de piste, mise en route du moteur et chauffage. Allumage des feux de position, et des lampes UV illuminant de façon féerique les instruments de bord. L'observateur vient me rejoindre et s'installe en place arrière. On range les boîtes à cartes, nos armes individuelles sont arrimées, les grenades fumigènes vérifiées. Portes fermées, nous roulons pour l'alignement et le décollage. Le phare d'atterrissage allumé, nous remontons la piste.

Procédure avant décollage, point fixe, sélection magnéto, 15° de volet, alignement. Freins serrés, manette des gaz en avant, on relâche les freins, l'avion roule et prend de la vitesse. Légère poussée sur le manche, la queue se lève et nous sommes en l'air. Court palier, mise en montée, rentrée des volets ajustement du régime moteur. Un coup d'oeil sur la gauche pour voir les lumières des installations disparaître dans la nuit.

Nous allons nous mettre en place pour une opération du côté de Mouzaïa-les-Mines, située près de l'entrée des gorges de la Chiffa, dans un secteur mal pavé. L'air est parfaitement calme, à l'est le ciel commence à s'éclaircir, chassant la nuit. Tel l'alouette, je prends de l'altitude pour voir le soleil se lever sur les montagnes. Bientôt il apparaît, vainqueur éternel de la nuit. Extinction des feux de position et des lumières de bord de l'avion mais au-dessous, dans les vallées, la nuit n'a pas encore dit son dernier mot. Quel beau spectacle, les six cylindres à plat de mon Lycoming ronronnent doucement, nous arrivons bientôt sur zone.

Nous contactons par radio les troupes au sol pour recevoir la définition de la mission. Nous devons aller observer un ou deux fonds de vallées en contrebas. Avant de descendre, il faut assurer la sécurité. Virages de 360° pour repérer les obstacles, un premier par la droite, un second par la gauche, avec deux paires d'yeux sérieusement observateurs et vigilants.

Une des vallées est traversée à mi-hauteur par une ligne de wagonnets suspendus transportant le minerai de fer extrait de la mine. La vallée est dans l'ombre et les câbles et les poteaux sont difficiles à repérer. Mise en descente à un taux relativement faible, par virages de 360° à droite et à gauche. Nous nous enfonçons dans la montagne et, selon le virage, nous sommes alternativement éblouis par le soleil montant ou plongés dans la nuit.

Sortie de virage et trouille de ma vie, je suis en patrouille serrée avec les wagonnets qui traversent la vallée. Mais quel con ! Je le savais, j'avais vérifié les obstacles avant la descente et par distraction, manque de concentration, j'ai failli nous jeter dans le câble. Merci mon Dieu, tu veillais sur nous ! Mon genou droit s'est mis à trembler, quand j'ai la trouille le même phénomène se produit. J'aurais dans l'avenir quelques autres occasions de le mettre en mouvement.

L'adage qui dit qu'il n'y a pas de bons et de mauvais pilotes, mais de vieux pilotes, est bien vrai. Leçon à retenir !

19 mai 1961, au djebel Bou-Kahil avec le sous-lieutenant Leroy

Nous décollons de Djelfa en direction du djebel Bou-Kahil qui se trouve à environ 40 minutes de vol. Nous arrivons sur la zone et Claude Leroy, par la HF, contacte *Parfois noir*, l'autorité du 2^{ème} REC avec lequel nous avons l'habitude de travailler.

Nous connaissons bien le djebel Bou-Kahil, lieu fréquent d'opérations. Imaginez l'Atlas Saharien, avec le relief caractéristique d'une succession de tables d'altitudes diverses. Le dessus est plat et en plan incliné, aride, peu de végétation, quelques touffes d'alfa. Au bout du plan incliné la table est formée par un décrochement brusque, généralement vertical pendant quelques dizaines de mètres, puis une forte pente rejoint la vallée en contrebas.

Nous apprenons que, peu avant notre arrivée sur la zone, une compagnie du 2^{ème} REC a accroché une bande en gravissant le djebel. Il y a des blessés parmi les Légionnaires dont l'ascension est arrêtée. Apparemment, les rebelles se sont retranchés dans les rochers du surplomb et la précision de leur tir empêche la progression de nos troupes.

– *Papillote, allez regarder la crête de plus près. Il faut absolument localiser l'arme automatique pour la neutraliser.*

Notre mission consiste à repérer les positions des rebelles et de les marquer d'une grenade fumi-gène, afin de guider le tir des T-6 qui devront alors nettoyer le secteur par des tirs de roquettes ou des mitraillages.

Vue de dessus, la crête du djebel forme un demi-cercle relativement plat, entouré de colonnes rocheuses. Nous devons nous approcher et descendre à la hauteur de la crête afin d'essayer de repérer notre cible. Premier passage, un peu au-dessus de la crête qui se trouve en contre-bas à gauche. Claude et moi, les yeux grands ouverts, ne voyons que des rochers, virage de retour, la crête cette fois par notre droite, toujours rien en vue. Nous descendons en nous approchant encore de cette fameuse crête.

L'observateur est en place arrière, relié au pilote par l'interphone. Nous disposons d'une boîte de mélange qui nous permet d'écouter la VHF et la HF. Avec Claude, nous nous partageons le travail, je reste sur la VHF en principal et en veille sur la HF.

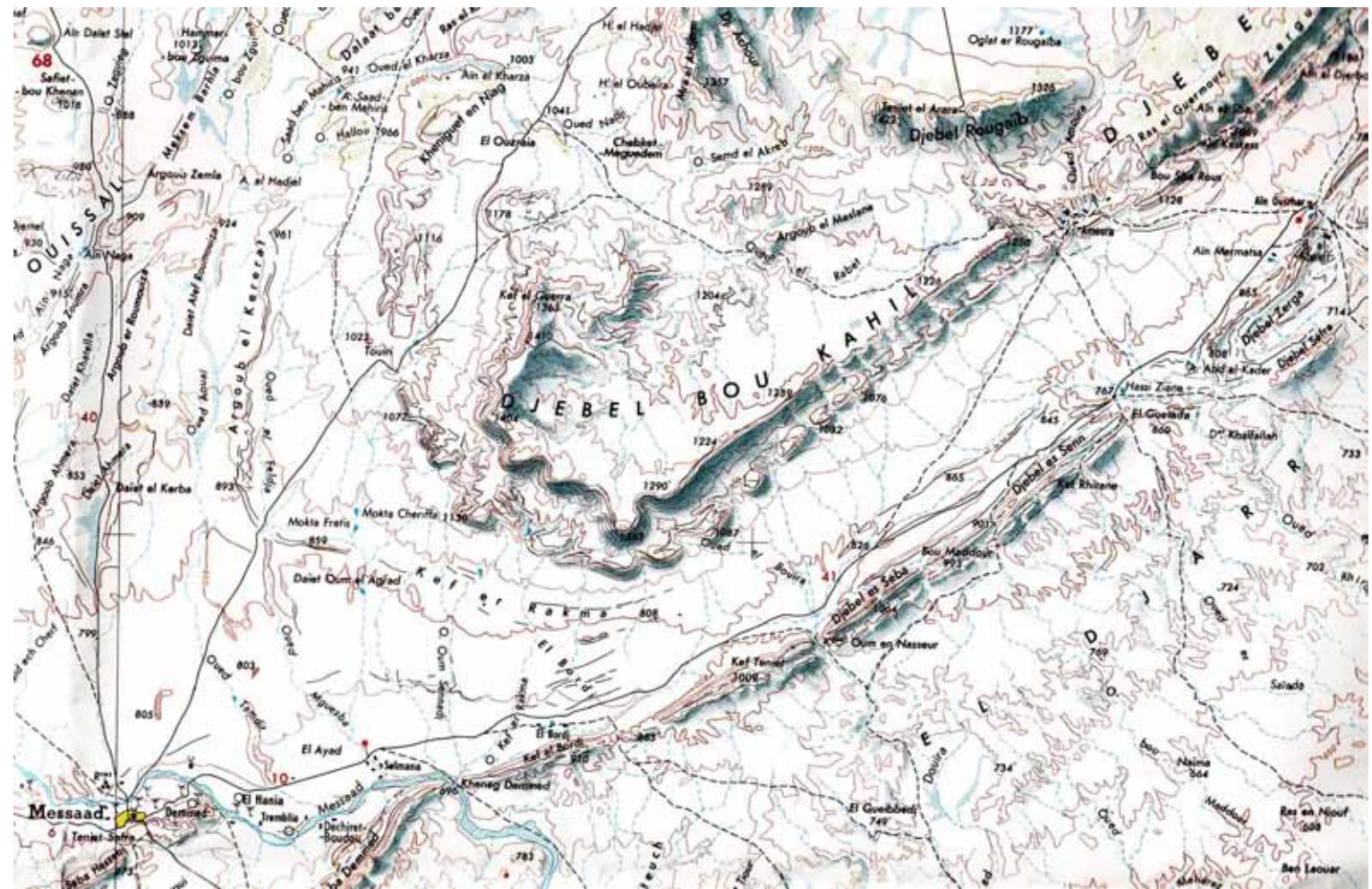
– *Papillote, éloignez vous de la crête, vous allez-vous faire allumer, vous vous faites rafaler à chaque passage.*

J'entends ce message en provenance des troupes au sol et, avant que je puisse entreprendre une quelconque manoeuvre, nous entendons le bruit caractéristique de plusieurs impacts dans l'avion. Nous sommes touchés, il faut s'éloigner et voir s'il y a des dégâts. Tout paraît normal, la pression et la température d'huile sont impeccables, pas de perte de tours. Bonne manoeuvrabilité des gouvernes, pour le moment tout va bien.

Nous avertissons le PC que nous avons été touchés par le feu adverse et nous recevons l'ordre, puisque les conditions de vol semblent bonnes, de rentrer à la maison. Notre mésaventure aura toutefois permis de repérer l'arme automatique, une MG42 qu'une ou deux passes de T-6 réduiront bientôt au silence.

Parfois Noir nous remercie de notre aide et nous souhaite un bon voyage de retour.

Cap sur Djelfa, tranquillement, le temps est beau, avec du vent, c'est un retour qui s'annonce bien peinard, une petite navigation d'aéro-club. Approche sur Djelfa, contact avec la Tour qui, déjà au courant de notre aventure, a par précaution mobilisé les camions incendie. Nous arrivons par le sud-est. La piste étant orientée nord-sud, je m'attends à une approche semi-directe face au nord.



▲ Le djebel Bou-Kahil, forteresse montagneuse à 60 km au sud de Djelfa, abrite une puissante katiba.

Echelle : 1 cm pour 2,5 km

▼ La ville de Messaad et le djebel Bou-Kahil en haut à droite



Mais contrairement à mon attente, la Tour me donne la piste sud, avec un fort vent de travers de l'avant gauche. Je décide une approche de précaution, avec 30° de volet et un soutien au moteur, ce qui permet de garder une vitesse réduite et de maintenir l'aile gauche dans le vent pour conserver l'axe. Un regard à droite, pour voir les deux camions de nos amis pompiers accompagner notre atterrissage. La roue gauche touche la piste, le vent de travers est fort, je maintiens l'aile gauche basse en plaçant le manche dans le vent puis, la vitesse décroît jusqu'à ce que la roue droite touche le sol à son tour.

Là, tout se passe très vite et me surprend. Comme au ski lors d'un planter de bâton, nous partons en cheval de bois à droite. J'ai le réflexe de couper le contact et heureusement, notre vitesse est déjà fortement réduite. Le bout de l'aile droite touche le sol, la queue se soulève, j'ai la crainte de passer sur le dos, mais non, la queue retombe, mon cher L-19 est immobilisé. Ouf !

A l'examen des dégâts, nous découvrirons que nous avons pris trois impacts. Le premier a traversé l'aile à deux centimètres du réservoir gauche. Le second a traversé le cockpit, déchiré ma combinaison de vol sous le genou et écaillé la peinture de la canalisation d'essence située à ma gauche. Le troisième enfin a traversé la roue droite. Le pneu basse pression ne me permettait pas de déceler le danger, car en vol son aspect était inchangé.

Rétrospectivement, je n'ose penser comment l'aventure se serait terminée si le contrôleur de la Tour nous avait donné la piste nord. Claude et moi lui devons une fière chandelle car sans lui, personne n'aurait pu raconter cette histoire !

▼ *Le village d'Amoura, seul village du djebel Bou-Kahil*



Révision à Chéragas

Alain Orfila fait partie de l'équipe. C'est un pilote breveté qui m'a précédé et dont le contrat se termine en février 1961. Cheveux bruns en broussailles, yeux noirs, petite moustache, Alain est un garçon solide. Pied-noir pur jus, ses parents sont fermiers à Zéralda, à l'ouest d'Alger près de Chéragas, la base de l'ALAT où nous conduisons nos avions et hélicoptères pour des révisions périodiques. Alain est né en métropole, sa mère ayant eu la bonne idée de terminer sa grossesse de l'autre côté de la Méditerranée ! À ce titre, Alain est considéré comme métropolitain, volontaire pour s'installer en Algérie après sa démobilisation. En 1960 encore, le gouvernement incite les militaires à s'installer en Algérie ! Pour les aider, il existe la possibilité de solliciter un prêt d'installation, ce que Alain a fait sans hésitation.

Bien qu'à cette époque, militairement parlant, nous ayons la situation en mains, personnellement je doute que cette situation puisse s'éterniser. Je ne peux m'empêcher de faire part de mes craintes à Alain :

– *Beaucoup de Pieds-Noirs ont déjà quitté l'Algérie, pourquoi lutter contre le courant ?*

Il me répond avec un argument imparable :

– *C'est justement à cause de celà que j'ai décidé de rester et de monter mon entreprise !*

– *Que comptes tu faire ?*

– *Puisque certains sont partis, des terres sont à l'abandon, je vais proposer des labours à façon !*

Aussitôt dit, aussitôt fait ! J'ai toujours admiré la volonté d'entreprendre car elle est généralement accompagnée de courage et du courage, Alain n'en manque pas ! De retour à la vie civile et le prêt obtenu, il a acheté un tracteur Caterpillar et s'en va proposer ses services.

L'ambiance de renoncement facilite son action commerciale et Alain se retrouve bientôt à la tête de nombreux contrats qui combleront son emploi du temps. Pour la majorité des gens, partir au boulot c'est prendre le métro, la voiture ou le vélo, arriver au bureau ou à l'usine, pointer, s'arrêter devant la machine à café, dire bonjour aux copains et aux collègues. Pour Alain, c'est pas ça ! Il met le tracteur en route et va remplir ses contrats !

Le père d'Alain, à ses origines, n'était pas propriétaire mais ouvrier. Longtemps, il a travaillé pour les autres, accumulant l'expérience en économisant sou par sou pour acheter sa petite ferme. Le but de sa vie : Transmettre à ses deux fils la propriété, à charge pour eux de la faire prospérer et d'agrandir le domaine.

C'est au contact d'Alain que j'ai pris conscience du drame algérien. Il a passé son enfance à Zéralda, son père est né dans ce pays. Ils vivent sur une propriété légitimement achetée au prix d'une vie de travail et non volée ! Comment admettre d'être chassé de sa terre sans la défendre, c'est impensable.

Quoi qu'il en soit, nous avons convenu avec Alain que lorsque nous devons convoier un avion ou un hélico à Chéragas, nous faisons un passage à basse altitude au-dessus de sa ferme, il viendrait ensuite nous chercher pour passer la journée ensemble.

Je suis désigné un beau matin pour convoier un L-19 en révision à Chéragas et y passer la journée avec un retour prévu en soirée.

Le maréchal des logis-chef Dargent, notre spécialiste radio, part en permission, il profite du voyage et je dois le déposer à Chéragas pour qu'il aille prendre son avion vers la métropole à l'aéroport de Maison-Blanche.

Pour moi, c'est une récréation, nous décollons en direction Médéa, puis les gorges de la Chiffa, ensuite travers Blida et destination Chéragas. Il fait beau, l'air est calme, nous décidons de traverser les gorges à mi-hauteur, le paysage est magnifique et c'est amusant de se faufiler dans le fond des gorges.

Bientôt, nous débouchons sur la plaine de la Mitidja et tombons sur une patrouille de T-6 venant de Blida en reconnaissance sur le versant nord de l'Atlas. Comme la politesse l'exige, nous battons des ailes pour nous saluer, le leader vient à ma hauteur et sort le train et les volets afin de réduire sa vitesse pour se mettre en patrouille avec nous. Son ailier le rejoint bientôt et nous voilà en sandwich dans le rôle de la tranche de jambon, entre deux T-6. Nos amis chasseurs ont l'humeur primesautière, nous convenons d'une fréquence radio de dégageage et c'est parti pour une bagarre. Je plonge devant pour leur échapper, ils rentrent train et volets et me filent le train. Nous nous enroulons bientôt dans un combat tournoyant, les T-6 sont lourdement chargés et le L-19, plus léger et plus lent, permet un rayon de virage beaucoup plus court que le T-6. Nous nous retrouvons bientôt, dans la queue d'un T-6 que nous mitraillons par radio :

– *Pan, Pan, Pan, t'es foutu !*

– *Bravo les Biffins, salut et à la prochaine fois !*

Mon passager a tenu bon, il n'a pas souillé sa belle tenue de permissionnaire. Je m'excuse auprès de lui de l'avoir un peu chahuté, mais je ne pouvais pas résister à l'invitation de nos amis chasseurs. Nous survolons bientôt Zéralda et nous repérons la ferme de notre ami Alain. En entendant l'avion, il sort dans la cour et nous fait de grands signes, un petit passage amical à basse altitude et nous prenons la direction de Chéragas. J'abandonne le permissionnaire qui doit rejoindre l'aéroport de Maison-Blanche et, quelque temps après, j'aperçois Alain sur le parking qui vient me chercher pour une journée de vacances.

C'est parti, nous circulons sur de petites routes verdoyantes confortablement installés dans l'*Aronde* toute neuve qui ronronne doucement. Nous arrivons à la ferme, je suis gentiment accueilli par les parents d'Alain dans une grande maison qui se situe au centre d'un parc boisé. Alain me fait faire le tour du propriétaire. J'ai oublié ce qui était cultivé, je suis un gars de la ville donc peu averti des choses de la terre, mais j'ai un souvenir mêlant beauté, chaudes odeurs, et ordonnancement rigoureux.

Nul doute que cette terre est bien travaillée, oeuvre des efforts des hommes. Pour arriver à ce résultat, il faut que des hommes transpirent, mais rien ne serait possible sans une forte volonté et des compétences techniques que la famille Orfila possède évidemment. Un peu plus loin, derrière un bouquet d'arbres, quelques petites maisons où vivent les membres de la famille arabe employée sur la propriété. Les maisons sont propres et confortables et n'ont rien à voir avec les mechtas que j'ai l'habitude de voir du côté de Berrouaghia. Alain fait les présentations, ces gens me rendent gentiment mon salut, l'ambiance est amicale et détendue.

Après déjeuner, nous continuons la visite par une balade en bord de mer. Ici, c'est l'insouciance et la plage. La guerre est loin, des jeunes chahutent avec des filles, s'éclaboussent, plongent dans l'eau, courent sur la plage. Il y a des parasols, des gens allongés sur des serviettes cultivant leur bronzage.

D'un seul coup je suis sur une plage du côté de Sainte-Maxime, tout est semblable, la couleur de l'eau, le sable le soleil.

Mais tout a une fin, Alain me ramène à Chéragas, nous nous séparons, je récupère mon L-19 et je rentre à Berrouaghia.

La France en Algérie

Bien des années ont passé et j'ai maintenant conscience du privilège qui m'a été accordé de vivre cette période de la guerre d'Algérie en qualité de pilote d'observation. Ma passion de l'aviation était née de la dernière guerre, j'avais regretté d'être trop jeune pour espérer prendre les commandes d'un *Spitfire* ou d'un *Hurricane* et chasser l'envahisseur.

Mêlés à cette passion de l'aviation, mes copains et moi nous avons naturellement la passion et l'amour de notre pays. Avoir la chance de voler et de plus être utile à la Nation, permettait d'accorder l'aviation et notre patriotisme.

Le général De Gaulle était revenu aux affaires en mai 1958 et j'entrai dans l'armée en septembre. Comme beaucoup, mes parents admiraient le général De Gaulle et j'étais heureux de le voir à nouveau prendre en main le destin de la France. Même à présent, vieilli et cabossé par la vie, la vue de nos trois couleurs et l'audition de la *Marseillaise* me font hérissier les poils, je suis pris par l'émotion et je suis fier d'être Français.

C'est pourquoi, dès mon arrivée à Berrouaghia, début 1960, j'avais l'impression que nous étions là pour participer au maintien de l'ordre. Le plan Challe était en vigueur, nos unités étaient réparties dans tout le pays, la rébellion semblait maîtrisée. En effet les accrochages étaient relativement rares et mettaient en cause des effectifs faibles.

Le quadrillage imposait à la population des zones interdites à l'intérieur desquelles tout ce qui bougeait était présumé rebelle. Souvent nos missions étaient des RAV (reconnaissance à vue) sur un secteur qui nous était attribué pour une exploration minutieuse. Nous devions observer et déceler les traces de passage afin d'en noter les coordonnées permettant l'envoi ultérieur de troupes au sol pour vérification. Bien entendu, nous étions particulièrement attentifs aux abords immédiats de ces zones, car si à l'intérieur toute présence était interdite, alentour toute présence était fatalement suspecte.

Au cours d'une de ces missions, avec comme observateur le lieutenant Bernard, nous apercevons en limite de zone deux personnages qui semblent garder un troupeau de moutons. L'observateur me demande de descendre voir de plus près et en nous approchant, nous découvrons un vieillard en djellaba et turban en compagnie d'un tout jeune enfant, peut-être de cinq ou six ans, et tous deux nous font des signes amicaux de la main. Pour leur rendre la politesse, nous décidons d'effectuer un nouveau passage à basse altitude et au moment où nous arrivons, le vieillard ouvre sa djellaba, sort un drapeau français qu'il donne à l'enfant pour qu'il l'agite à notre attention et nous salue militairement, sur sa poitrine nous voyons briller une rangée de médailles. Le lieutenant Bernard et moi nous sommes saisi par l'émotion car nous savons que, si par malheur des rebelles observaient la scène, nous ne donnerions pas cher de la vie de ces personnes.

Des esprits chagrins pourront aussi penser que nous avons été abusés et que le troupeau de moutons était destiné à ravitailler les rebelles de la zone. Quoiqu'il en soit, je garde en moi cette belle image symbolique de la présence française en Algérie.

Le Putsch

Cela faisait quelques mois que le plan Challe, qui assurait un maillage serré de nos troupes dans le pays, était abandonné. Petit à petit, nos troupes se concentraient dans les agglomérations, laissant le terrain libre aux rebelles. Nous en concevions une certaine amertume, car nous accrochions des bandes avec des effectifs plus nombreux qu'avant et plus fortement armées. Bien entendu, nous n'en tirions pas de conclusions politiques, mais nous subissions les conséquences de cette nouvelle stratégie.

J'avais quitté le détachement de Djelfa et j'avais regagné notre Peloton de Berrouaghia. Je retrouvais le 2^{ème} REC avec lequel j'avais collaboré pendant onze mois dans le sud. Celui-ci était remonté dans le Sud-Algérois vers Médéa et une de leurs compagnies s'était installée en voisinage direct de notre Peloton en remplacement d'un escadron de chars.

Nous avons l'habitude de travailler quotidiennement avec ce régiment et, en dehors de notre collaboration opérationnelle, des relations amicales s'étaient tissées entre nous. Par exemple, chaque jour en fin d'après-midi, nous nous retrouvions pour un match de volley qui resserrait les liens.

Un matin, j'étais justement en opération avec le 2^{ème} REC, nous apprenons par la radio de bord que le général Salan a pris le pouvoir en Algérie et proclame le maintien de l'Algérie française. Notre première réaction est joyeuse, une joie intense. Enfin, nous allons cesser de reculer, d'abandonner le terrain maîtrisé au prix de tant d'efforts. Enfin nous pourrions tenir nos promesses à la majorité d'une population qui, semble-t-il, nous soutient. Le général Challe fait partie des Putschistes, nous étions bien plus tranquilles lorsque son plan était en vigueur ! Pour marquer notre joie, nous battons des ailes et passons en rase-mottes sur les troupes au sol qui manifestent également leur joie en nous faisant de grands signes.

L'opération terminée, nous retournons à la base en début d'après-midi. L'ambiance est bizarre, tout le monde commente le Putsch, aux premières heures nous sommes tous pour. La présence militaire en Algérie représente un effectif de 500 000 hommes, dont seulement 50 000 sont engagés en opérations. Nous faisons partie des troupes opérationnelles dont, au début du Putsch, la majorité est putschiste.

Le capitaine Frotté, qui a succédé au capitaine Dumontet, assure le commandement de notre Peloton. C'est un homme sobre, réfléchi, peu bavard et en cette circonstance, il prône le silence et la réflexion, avec une seule injonction : *Attendons la suite*. Ce conseil est celui d'un homme sage, il calme les passions, évite les affrontements verbaux et renforce la cohésion du groupe. Sans grandiloquence, il calme le jeu et nous fait comprendre que nous sommes au service de la République et non d'une faction.

Maintenant, nous le savons, ce Putsch a échoué, mais aux premières heures, un outil nouveau s'est révélé comme l'instrument de cet échec : Le poste à transistors. J'ai acheté un Pizon-Bros, merveille de la technique, autour duquel nous faisons cercle pour écouter les nouvelles. Je filme la scène, autour du poste, accroupi, Jean-Pierre Blanche, maréchal des logis-chef, pilote hélico, Michel Baboin, maréchal-des-logis-chef, pilote avion, et quelques hommes de troupe.

Le général De Gaulle s'adresse au pays, c'est la fameuse allocution entrée dans l'histoire : *Un quarteron de généraux en retraite...* Nous apprenons que des commandos parachutistes censés prendre le pouvoir à Paris ont échoué. Nous retenons l'injonction du chef de l'État de n'obéir qu'à des ordres en provenance d'officiers loyalistes.

Que faire ? Nos copains et voisins du 2^{ème} REC sont Putschistes et le manifestent bruyamment. Des Commandos de Marine, envoyés en renfort pour une opération à venir, ont installé leur campement près de notre piste d'atterrissage, ils sont Putschistes et le manifestent également bruyamment. Mon camarade Jean-Pierre Blanche réussit à joindre par téléphone son père, colonel dans le Constantinois, et lui demande :

– *Que devons-nous faire ?*

– *Obéir au Grand !*

Voilà le message. Refuser toute mission en provenance de Putschistes. Pour les pilotes avion, pas de problème, nous avons des missions opérationnelles destinées à lutter contre les rebelles, nous faisons équipage avec des officiers-observateurs avec lesquels nous avons l'habitude de travailler dans une totale et fraternelle confiance.

Nous sommes malgré tout tiraillés entre des sentiments contradictoires, obéir au chef de l'État ou trahir nos amis. Au cours d'une de ces missions, je contacte la tour de contrôle de Paul-Cazelles (base de l'armée de l'Air) pour transiter dans leur zone et j'apprends qu'un adjudant-chef loyaliste a pris le commandement de la base et mis tous les officiers au trou, sans faire le tri entre les pour et les contre ! Délicate situation. A ce moment-là, nous ne savons pas comment l'affaire va tourner. Ce que nous savons toutefois c'est que nous sommes loyalistes et il est hors de question de prêter la main aux Putschistes. Si cela devait tourner mal, nous envisageons de ramener nos L-19 en métropole, avec un itinéraire passant par l'Espagne.

Il y a une affluence d'informations et de mouvements contradictoires. Nous avons une recrudescence de missions de liaison, nous voyons débarquer des officiers supérieurs, jamais vus auparavant, demandant des liaisons en hélicoptère pour aller voir tel ou tel poste. Nous ne devons accepter que des missions en provenance d'officiers loyalistes, comment les reconnaître ? Ils ne portent pas de bandeau ostensible sur le képi !

Alors, mon copain Jean-Pierre Blanche crée l'incident. Le capitaine Frotté le désigne pour une mission de liaison pour transporter un colonel inconnu vers un poste dans le djebel.

– *Mon capitaine, j'accomplirais cette mission si vous me précisez que ce colonel est loyaliste !*

– *Pas question Blanche, obéissez et ne faites pas d'histoires.*

– *Hors de question mon capitaine, sans attestation de loyalisme, je ne décolle pas.*

– *Si c'est comme cela, vous êtes aux arrêts !*

Le capitaine Frotté désigne un autre pilote moins sourcilieux que mon ami Jean-Pierre pour effectuer cette mission. Jean-Pierre, conscient de son bon droit, demande le rapport du général Arfouilloux, patron de notre 20^{ème} DI qui s'est officiellement déclaré loyaliste. Le temps passe, le mouvement des Putschistes tourne en *eau de boudin*, petit à petit les choses rentrent dans l'ordre. Le capitaine Frotté se rend à Médéa avec Jean-Pierre Blanche pour résoudre leur conflit auprès du général Arfouilloux. D'après ce que Jean-Pierre m'a raconté, ils n'ont pas vu le général mais ont été reçu par un colonel adjoint qui leur a tenu à peu près le langage suivant :

– *Messieurs, dans cette période délicate les esprits s'échauffent inutilement. Si vous êtes d'accord on peut déchirer les deux rapports et faire comme s'ils n'avaient jamais existé.*

La Mascotte

À Djelfa, nous étions accueillis sur la base 92 de l'armée de l'Air. L'ALAT y avait un détachement de deux avions, deux pilotes, deux observateurs, un sous-officier mécanicien et un soldat aide-mécanicien. Nous étions confortablement logés dans des baraques *fillod* et disposions de tout le confort que l'armée de l'Air apporte avec elle.

Les pilotes de l'armée de l'Air arrivaient de la base de Dijon, ils quittaient pour un an leur *Mystère IVA* et venaient faire la guerre sur des T-6 au sein de l'Escadron d'avions légers d'appui 2/2 (EALA 2/2). Ces avions étaient initialement des avions d'entraînement, reconvertis pour l'occasion en avions d'appui-feu. Sous les ailes, deux berceaux avaient été fixés contenant chacun deux mitrailleuses de 7,5 mm. Sous les ailes également, étaient fixés des supports pour des roquettes et des bombes. Avec les pleins complets en carburant et munitions, cet avion était transformé en «*fer à repasser*» aux dires de nos camarades pilotes de chasse. J'ai eu l'occasion d'effectuer plusieurs vols sur T-6 où on m'a gentiment confié la double-commande et pour moi, habitué à l'avion léger, j'avais l'impression de réaliser mon rêve : Etre aux commandes d'un gros chasseur à hélice. J'ai encore dans l'oreille le joli bruit du Pratt et Whitney de 600 chevaux en étoile, qui me donnait une impression de puissance. Il est vrai que pour des pilotes habitués à voler sur *Mystère IVA* c'était un avion léger. Tout est relatif !

À l'époque, la *Patrouille de France* était basée à Dijon et effectuait ses présentations sur *Mystère IVA*. Certains de nos copains étaient ou avaient été membre de cette patrouille et c'était un grand plaisir de discuter avec eux. Nous nous retrouvions au mess où nous prenions nos repas ensemble. Nous disposions également d'une salle de repos climatisée où nous pouvions attendre confortablement nos ordres de décollage. Il régnait entre nous une réelle camaraderie et, bien qu'ils nous traitaient de *Biffins*, puisque nous faisons partie de l'armée de Terre, ils nous prenaient au sérieux en raison des nombreuses missions que nous effectuions en commun. Lorsque ça chauffait, lorsque l'opération tournait à la bagarre et à l'accrochage, nous devions descendre au ras du sol pour poser la grenade fumigène et guider leurs passes de tir. Ils avaient bien conscience que plus on est près du sol, plus on est près des rebelles et donc plus vulnérables pour se faire allumer.

Nous vivions en petite communauté, tout le monde se connaissait, les gars de la tour de contrôle étaient nos copains, nous les reconnaissons à la voix. Nous savions qu'en cas de difficultés au retour de mission, ils sauraient nous guider pour rentrer à la maison.

L'escadron de Dijon était répartie en deux détachements : Djelfa et Paul-Cazelles, plus au nord. L'indicatif de l'escadrille de Djelfa était *Cabot*, celui de Paul-Cazelles *Baron*. Pour nous c'était simple, nous avions à faire au sud avec les *Cabots*, au nord avec les *Barons*, mais c'était la même équipe aussi sympathique l'une que l'autre.



Chaque escadrille avait sa mascotte, les *Cabots* possédaient *Cabot*, le nom avait été difficile à trouver ! C'était un bouvier des Flandres, costaud, vif comme l'éclair, l'oreille cassée, une gueule de gavroche, toute la base de Djelfa l'adorait, il prenait part à toutes nos activités. Quand nous faisons une partie de tarot, il se mettait à côté, sur son cul, attentif au jeu. Au mess il passait entre les tables et il était toujours récompensé de sa fidèle amitié. Son portrait ornait le fanion de l'escadrille et décorait en vignette chacun des T-6 (image ci-contre). Bref, *Cabot* était la vedette de la base !

Un matin, très tôt, l'ensemble de la base est encore endormi, le téléphone sonne : Décollage sur alerte. Branle-bas de combat, pilote, observateur, mécanicien, tout le monde se hâte. Plongeon dans la combinaison de vol, boîte à cartes, armes individuelles, serre-tête, l'adjudant-chef Legal, patron de la mécanique, est déjà au volant de la Jeep pour nous conduire au mess prendre un petit café. À l'arrière de la Jeep, majestueux sur son cul, notre cher *Cabot*. Rien ne peut se produire sur la base sans que *Cabot* ne soit présent.

Le café est avalé en vitesse, *Cabot* en profite pour récupérer un sucre ou deux, et de nouveau dans la Jeep pour rejoindre le parking et s'installer dans le L-19.

La Jeep est garée près de l'avion. Le mécanicien a déjà procédé au préchauffage moteur, je fais la visite pré-vol. L'observateur et moi, nous installons, fermeture des portes, verrouillage. Un coup d'oeil au mécanicien qui lève le pouce, contact magnétos sur deux, mise en route. L'hélice avec effort passe une compression, puis la deuxième, j'entends un bruit de choc, le moteur démarre et je perçois des aboiements plaintifs.

Merde ! L'hélice a touché Cabot.

Contact coupé, on descend de l'avion. J'apprends qu'au moment du lancement du moteur, *Cabot* qui était sagement assis à côté de l'avion, a voulu rejoindre le mécanicien et est passé sous l'hélice. La garde au sol du L-19 est certainement inférieure à celle du T-6 et l'hélice a blessé notre cher *Cabot*. Celui-ci, après le choc, est parti à toute vitesse on ne sait où ? Nous vérifions les pales de l'hélice, il ne faudrait pas décoller avec une hélice endommagée. Mais non, tout est OK, je décolle pour effectuer la mission mais, très, très contrarié d'avoir blessé *Cabot*.

Retour de mission, je prends des nouvelles de notre chère mascotte, mais rien, personne ne l'a revu ! On me fait nettement la gueule.

– *Comment t'as fait ?*

– *T'as rien vu ?*

Vous imaginez les commentaires. Je suis penaud et malheureux, car nous avons tous une réelle affection pour notre *Cabot*, mais s'agissant de la mascotte de l'escadrille, c'est pire que tout.

Bien qu'ils s'en défendent, les aviateurs sont superstitieux et perdre la mascotte, c'est catastrophique. Je vois venir le coup, tout ce qui va arriver de mal à l'escadrille va maintenant m'être imputé.

Les jours passent et toujours pas de nouvelles de *Cabot*. Au bout d'une semaine, tout le monde, moi y compris, considère que c'est foutu, on ne le reverra jamais, il a dû aller crever tout seul dans son coin.

Mais non, miracle, à la fin de la deuxième semaine, on voit revenir notre *Cabot*. Il a sur le dessus du crâne une profonde entaille en fin de cicatrisation mais bonnes pattes, bon oeil. La nouvelle fait le tour de la base en un éclair, *Cabot* est revenu, *Alleluia !* Tout le monde est content, on arrose ça.

– *Mais non, on t'en voulait pas.*

– *Mais oui, on savait que tu l'avais pas fait exprès !*

Je vous laisse imaginer la ration spéciale de gros câlins qu'a reçue *Cabot*.

Les chambres en ville

Le Peloton était à environ trois kilomètres à l'est de Berrouaghia. Les installations étaient insuffisantes pour loger tout le monde. Aussi, l'armée avait-elle loué un appartement de 3/4 pièces au-dessus de la pharmacie du centre-ville.

Nous étions jeunes, célibataires, et le fait d'habiter en dehors de la base nous donnait un sentiment d'indépendance joyeuse qui nous plaisait beaucoup. Cet appartement était plutôt réservé aux anciens du Peloton, mais on devient très vite ancien. Après dîner, une Jeep nous emmenait en ville et revenait nous y chercher le lendemain matin. Le confort était précaire, deux trois lits dans chaque pièce, un cabinet de toilette et c'est tout. Les chambres sous-officiers du Peloton étaient bien plus confortables et nous y disposions de douches, commodité inexistante en ville.

Quoi qu'il en soit, nous aimions partager des soirées entre copains. En jouant aux cartes et en plaisantant, le temps passait vite. Mais les hasards de la vie militaire faisaient que selon les permissions ou les détachements, il arrivait de se retrouver seul dans cet appartement. Alors, l'atmosphère de fête disparaissait, tout me paraissait triste, lugubre et dangereux.

En effet, nous savions que nous étions observés, des listes des noms et des adresses des pilotes avaient été retrouvées sur des rebelles faits prisonniers. Donc, passer une nuit seul me rendait mal à l'aise. Le sommeil était long à venir malgré la carabine US, avec ses six chargeurs scotchés sur la crosse repliable, accrochée à la tête du lit.

Mais nous n'eûmes jamais à subir d'incidents au logement en ville. J'ai dû passer une dizaine de nuits seul, mais je me rappelle du soulagement lorsque la Jeep matinale venait me chercher.

▼ *L'aérodrome, la ferme Geoffroy à gauche et Berrouaghia au fond*





▲ ▼ *Berrouaghia, l'église et la mosquée côte à côte*



Détachement à Bou-Saâda

22 novembre 1960, détachement à Bou-Saâda avec le sous-lieutenant Leroy, observateur. Une grosse opération de déroule au sud-ouest de Bou-Saâda. À peine arrivés on nous presse de compléter les pleins et de redécoller pour rejoindre l'opération en cours. Il règne une agitation intense, nos amis des *Cabots* et des *Barons* sont déjà là. Les pleins faits, on récupère un jeu de cartes du secteur et en l'air. La météo n'est pas terrible, temps est très instable et orageux. On passe sur la fréquence opérationnelle, beaucoup de tumulte, on dirait que ça chauffe quelque part. Et oui, c'est sérieux, nous sommes aux prises avec quatre katibas qui tiennent les crêtes. Nous comprenons que la bagarre est bien engagée, nous avons des blessés, des hélicos procèdent à des évacuations sanitaires. Les blessés sont regroupés à Bou-Saâda et redirigés sur Alger en DC 3.

Je n'ai jamais vu une opération aussi importante. Nous relevons un équipage de l'ALAT qui doit rentrer après avoir été touché. Nous entrons en contact radio avec lui pour prendre les consignes. Mon collègue, avec un sympathique accent du Midi, m'indique qu'ils ont été touchés au cours d'un balisage. Apparemment il n'y a pas trop de dégâts, mais il vaut mieux rentrer et vérifier.

– *Tu verras, les fellis occupent toute la crête, le relief forme un W avec une mitrailleuse à chaque pointe du W.*

Pour me reconforter, il ajoute :

– *Pour baliser, tu te planques derrière le manche car tu verras monter les traçantes !*

Charmant !

Dans l'air, c'est la foule les grands jours, des T-6, des T-28, des P-47, un *Broussard* en PC Air, des hélicos et pour figoler, les B-26 doivent venir bombarder. Il y a tellement de monde que je suis inquiet pour la sécurité. Il faut avoir l'oeil partout, le risque de collision est important.

Une fois les consignes reçues, nous reconnaissons les lieux et nous faisons le tour du secteur afin de mémoriser les positions de chacun. Où se trouvent nos unités, où se trouvent les fellis ? Prévenus du danger que représentent les mitrailleuses, nous faisons le tour du secteur à une altitude où nous devrions être hors de portée des tirs. C'est incroyable ! Nous survolons à environ 300 mètres une crête lisse comme le dos de la main et nous apercevons des hommes en train de bouger sans se cacher. En observant de plus près, nous découvrons qu'ils sont en train de ranger des cadavres côte à côte, une quarantaine environ.

Quand ça va mal, tout va mal ! Nous sommes sollicités pour aller baliser une mitrailleuse située au milieu du dispositif fellouze. Le temps est très instable et orageux, par moments tellement sombre que la nuit paraît tomber en plein après-midi. Des barbules accrochent le relief de place en place. Avec la baisse du plafond, l'espace est rempli d'avions. Quoi qu'il en soit, il va falloir larguer une grenade fumigène sur la mitrailleuse signalée par les troupes au sol. Heureusement, nous l'avons repérée facilement, quel culot, les fellis ne se cachent presque pas. Nous devons guider le tir d'une patrouille de P-47 qui va attaquer au canon de 20. Ils tournent au-dessus de nous, nous sommes en contact radio avec le leader et je m'assure qu'il nous voit bien. Une croix blanche est peinte sur le dessus de notre L-19, d'autant plus visible que le temps est sombre. Il faut absolument être vu durant le balisage, car sinon la fumée de la grenade risque d'être difficile à repérer, auquel cas il faudrait y retourner.

– *OK Papillote, on vous voit, vous pouvez y aller !*

Claude Leroy, choisit sa grenade fumigène, serre la cuillère dans sa main et dégoupille. Il pose l'avant-bras à l'extérieur de l'avion et on y va ! On nous l'a dit et répété, la phase de balisage, est

la plus délicate, la plus dangereuse. C'est comme au spectacle où l'artiste est sous les feux des projecteurs, tous les yeux convergent vers lui, amis et ennemis confondus. Les amis comptent sur nous pour la poursuite de leur mission, les ennemis vont tout faire pour nous empêcher de marquer la cible. La mitrailleuse est placée en contrebas de la crête et entourée de rochers. Je n'ai pas le choix, il faut baliser de face car autrement la grenade irait se perdre en contre-bas, rendant la manoeuvre inutile. Il faut également décrire une trajectoire suffisamment longue pour ne pas être perdu de vue par le leader des P-47. Donc, tout est prêt, on y va ! Arrivée de face, réduction des gaz et mise en piqué.

– *Toujours visuel Tango leader ?*

– *Toujours visuel Papillote !*

Claude à l'arrière attend que je lui donne le top pour lâcher la grenade. Tout se passe très vite, mais cependant les secondes sont très longues. La lumière est faible, obscurcie par l'orage et je vois monter vers nous les balles traçantes. Décidément c'est notre fête. Je me rappelle la transmission des consignes lors de notre arrivée, quand mon camarade pilote de l'équipage que nous relevions me disait qu'il fallait se planquer derrière le manche pour baliser ! Et oui je me planque, je tasse mon mètre quatre-vingt-dix du mieux que je peux, sans perdre de vue l'objectif. Nous approchons, mon Dieu que c'est long ! Les traçantes montent toujours vers nous, j'ai l'impression que nous allons ramasser le gros lot. *Top*, c'est parti, la grenade est lâchée et poursuit la trajectoire de l'avion. Dans le piqué, j'ai pris une vitesse d'enfer, que c'est bon d'effectuer la ressource virage à gauche en montant plein pot. Claude regarde si la grenade a bien fonctionné, bravo, pile sur l'objectif.

– *Pile dessus Tango Leader.*

– *Bien vu Papillote, on y va, merci !*

Tant mieux, il n'a pas besoin d'y retourner. Avec Claude, nous avons déjà été touchés alors que nous n'avions rien vu venir. Cette fois-ci, nous avons tout vu, les fells, leur position, nous nous sommes fait tirer comme des lapins, et rien, rien de rien, nous n'en avons pas pris une. Cela s'appelle du pot, oui on a eu un sacré pot. !

Mais nous sommes en novembre, les journées sont courtes et l'après-midi s'avance, la nuit n'est plus très loin. Il va falloir penser à rentrer à Bou-Saâda. Avant de recevoir l'ordre du retour, nous nous éloignons pour assister au bombardement, par les B-26, de la crête où nous avons observé le macabre alignement. Nous passons sur cette crête peu après la giclée de bombes de 500 kilos. L'entreprise de nettoyage est passée, tout est refait à neuf, on ne voit plus rien, circulez !

Nous sommes maintenant autorisés à rentrer, mais la météo n'est pas d'accord, elle fait des siennes. Nous prenons le cap de Bou-Saâda, mais bientôt tout est bouché par un grain. Impossible de passer et nous n'avons pas de terrain de dégagement. Nous devons nous poser sur une piste afin d'attendre le passage du grain. Nous en avisons une à peu près dans l'axe du vent et nous atterrissons.

La nuit est prêche lorsque nous recevons l'information que ça passe par une patrouille de T-6 qui rentre à Bou-Saâda. Décollage, il fait nuit lorsque nous arrivons. Heureusement, nos camarades ont allumé des feux pour nous permettre d'atterrir en sécurité. En fait, ce balisage nous est très utile mais ne nous était pas destiné. Il a été préparé pour permettre aux DC 3 de ramener les blessés à Alger. Plusieurs rotations auront lieu durant la nuit.

Cette opération est la plus importante à laquelle j'ai eu l'occasion de participer durant mon séjour en Algérie. Lorsque nous avons lu la presse du lendemain, il était annoncé : *Quelques accrochages dans la région de Bou-Saâda*, mais sans en préciser ni la violence ni le nombre de tués et de blessés. Fin 1960 déjà, il ne fallait pas parler de ce qui fâche !

MdL Etienne Breteille et Lt Jack Bonin, crash du 18 mars 1961

Au détachement de Djelfa, nous étions confortablement hébergés sur la base de l'armée de l'air. Nous logions dans des baraques métalliques de type *fillod* et les deux pilotes partageaient la même chambre. J'avais connu Étienne Breteille à Dax, il faisait partie du stage qui suivait le mien. Je suis au total resté 11 mois à Djelfa et j'ai partagé longuement l'intimité de mon camarade Étienne. Il est d'une fréquentation très agréable. Calme, peu bavard, blond très clair presque albinos, avec une légère moustache destinée à tenter de vieillir un visage très jeune.

Le lieutenant Jack Bonin, observateur-pilote, est plutôt l'opposé d'Étienne. Grand, costaud, très brun, avec une moustache à la Brassens. Il a une voix de stentor, c'est la joie de vivre, toujours prêt à rire, il n'est jamais le dernier pour plaisanter. Il fait partie des observateurs avec lesquels j'ai plaisir à voler. Mais je dois dire ici, qu'au PMAH 20^{ème} DI nous formons une belle famille et que la notion d'équipage est très forte

Je suis remonté à Berrouaghia depuis quelques jours, lorsqu'un matin la nouvelle tombe, Étienne Breteille et le lieutenant Bonin ont été abattus, il n'y a pas de survivant. En écrivant ces lignes, plus de 50 ans après, l'émotion me saisit. Plus encore, je m'aperçois qu'elle ne m'a jamais quitté. Année après année, j'ai souvent une pensée pour ces camarades avec lesquels nous étions étroitement liés et qui, tout jeunes, ont perdu la vie en accomplissant leur mission. A Berrouaghia, l'émotion est considérable. Le temps s'arrête, nous sommes sans voix, nous nous regardons, nous nous comprenons, nos yeux sont humides. Me connaissant proche d'Étienne, le capitaine Frotté me désigne pour aller à Djelfa pour regrouper ses affaires et écrire à ses parents. Dès l'aube, je m'installe dans un Bell piloté par le capitaine Billet et nous mettons le cap sur Djelfa. Le capitaine Billet fait partie de nos anciens. Il a une grande expérience, c'est son deuxième séjour en Afrique du Nord, le premier ayant été interrompu par un projectile reçu dans le haut de la cuisse au cours d'une opération dans les Aurès. Cela lui a laissé une claudication marquée qui, associée au long fume-cigarette qui ne le quitte pas, le fait reconnaître de loin. Très irrévérencieusement, nous l'avions surnommé *La Frite*.

Arrivant à Djelfa, nous retrouvons le reste du détachement et les copains de la base. Parmi, eux bien sûr, les pilotes des T-6 qui ont participé à l'opération et vécu le drame. Que s'est-il passé ? C'était une opération banale, comme des centaines déjà effectuées. Bouclage monté par le 2^{ème} REC et accrochage avec une petite bande de HLL. Assaut, quelques rebelles tués et d'autres prisonniers, mais un membre de la bande s'enfuit.

– *Papillote, ne le perdez pas de vue et balancez lui un fumigène, afin de le récupérer.*

J'ai eu du mal à avaler ce que m'ont dit les témoins, car Étienne est un pilote expérimenté et prudent. Voici le récit que l'on nous a fait :

Le fuyard est blessé, il tente de courir mais ne le peut pas. Le terrain est plat. Imaginons une piste bordée de rochers. L'homme est à découvert, bien visible. Étienne veut poser sa grenade avec précision, il s'approche à basse altitude, moteur réduit dans l'axe de la piste, comme pour une prise de terrain. Alors épuisé, le fuyard s'arrête, s'adosse à un rocher et regarde l'avion s'approcher. Au passage de l'avion il balance une rafale de pistolet mitrailleur. L'enquête dira que les impacts sont arrivés dans la porte. Cela voudrait dire, vu la position de la porte du L-19 par rapport au pilote, qu'Étienne aurait été touché au ventre, obligé par réflexe de tirer sur le manche. Les témoins ont vu l'avion cabrer, puis passer sur le dos et piquer vers le sol dans cette position. L'avion a ensuite pris feu.

Le lieutenant Bonin, à l'arrière, n'a pas eu le temps de placer la double-commande. Tout s'est passé très vite. Il a certainement été gêné par sa boîte à cartes l'empêchant de saisir le second manche placé à sa gauche. Nous avons l'habitude, au retour des missions, de laisser les commandes à l'observateur. Ainsi, les observateurs-pilotes s'entraînaient et les observateurs apprenaient à piloter. Tous avaient donc l'habitude de relever les palonniers et de goupiller le manche de la double-commande. Le lieutenant Bonin était très expérimenté, il n'a donc pas eu le temps et peut-être avait-il lui aussi été touché par la rafale de pistolet-mitrailleur.

Le capitaine Frotté décide d'aller survoler le lieu du crash et nous décollons avec l'autre L-19. Nous nous dirigeons vers le Bou-Kahil, djebel dont je connais le moindre caillou après 11 mois d'opérations dans ce secteur. Une patrouille de T-6 dont les pilotes ont assisté au crash de nos camarades nous accompagne. Environ 35 minutes de vol et nous survolons les restes du L-19. C'est bien de restes dont il s'agit, le sol est noir car l'avion a entièrement brûlé. Seuls apparaissent l'empennage, les saumons d'ailes et des morceaux de moteur. L'émotion nous étreint, nous échangeons quelques mots avec les pilotes des T-6, nous ressentons à leur voix qu'ils partagent notre émotion. Retour dans la baraque Fillod et dans la chambre d'Etienne. Le lit défait, le roman en cours de lecture avec le marque page où Etienne l'a laissé et qui symbolise la brutalité de sa fin de vie. J'ai regroupé ses affaires dans sa cantine et rédigé une lettre pour ses parents. Qu'ai-je pu leur dire ? Je ne m'en souviens plus, mais certainement que leur fils était un type bien et unanimement apprécié. Les corps de nos deux camarades sont rapatriés à Berrouaghia où se tiendra une cérémonie entre nous, avant leur retour au pays.

La discussion a repris sur les causes de ce crash. Je suis convaincu, que la cause principale n'est pas la basse altitude, mais c'est plutôt la faible vitesse du passage, qu'il faut incriminer. On nous a appris et répété qu'en avion, vitesse rime avec sécurité. Nous savons également que dans notre boulot, la phase du balisage est la plus dangereuse. Nous devons approcher assez haut, prendre un axe en direction du point à baliser, nous mettre en piqué et larguer la grenade qui poursuit sur la trajectoire, puis dégager par une ressource en virage de manière à vérifier le point d'impact afin de renseigner, soit les avions au-dessus pour guider leur tir, soit les troupes au sol pour leur permettre d'approcher de la cible. Rappelons-nous que le terrain était plat et dégagé. Le rebelle blessé se déplaçait lentement. L'équipage a certainement sous-estimé le danger, et craint qu'une approche trop rapide aurait risqué de faire rouler la grenade loin de la cible.

Fermons la page, nous ne saurons jamais. Reste, pour ceux qui les ont connus, le souvenir de deux camarades, que la vie a quitté trop tôt, laissant un grand vide dans nos coeurs.



Un carrefour de Dombrot-le-Sec, dans les Vosges, porte le nom d'Etienne Breteille

(Photos de la Mairie de Dombrot-le-Sec)

Camionnette dans le Sud



Les zones interdites avaient été délimitées par l'état-major, afin que quiconque se trouvant dans ces zones soit considéré comme rebelle, ou pour le moins suspect. Ainsi, tout véhicule, chameau ou mulet présent dans ces zones était immédiatement suspecté de participer au ravitaillement de la rébellion.

Au cours d'une opération de routine montée par le 2^{ème} REC (ratissage en zone interdite) au sud-ouest de Djelfa, nous remarquons une camionnette filant à vive allure pour sortir de la zone. Nous prévenons le responsable de l'opération qui nous demande d'immobiliser le véhicule, afin que la Légion puisse venir le contrôler.

Comment immobiliser un véhicule au moyen d'un avion d'observation qui ne dispose pas d'armes susceptibles de faire un tir de semonce ?

Alors, nous choisissons de faire un passage à basse altitude, face à la marche de la camionnette en battant des ailes. Résultat : Néant, la camionnette continue sa route à vive allure.

Nouveau passage à basse altitude, en battant des ailes, l'observateur ayant sorti le bras par sa fenêtre de côté pour faire le signe de ralentissement. Résultat : Néant, toujours la fuite à vive allure. J'ai eu le temps de voir deux visages observant l'avion lors du passage.

Que faire ? Nous décidons un passage d'intimidation, sans battements d'ailes, de pleine face pour impressionner le conducteur et son passager. Je prends l'axe de loin, les roues au ras de la piste et fonce sur la camionnette afin d'imposer une vue rapprochée du L-19, façon écran géant ! Une légère traction sur le manche, la camionnette est effacée dans ce jeu de saute-moutons improvisé. Ressource, virage de 180° en montée, retour sur l'objectif. Pas du tout impressionnée, la camionnette continue sa course.

Que faire ? La colère commence à envahir l'habitacle du L-19. Nous nous concertons et décidons de balancer une grenade fumigène, face à la camionnette espérant ainsi leur intimer l'ordre de s'arrêter.

Nouvelle prise d'axe face à la camionnette, l'observateur se saisit d'une grenade, la dégoupille et met le bras dehors en attendant que je lui donne le top. Les roues à un ou deux mètres du sol nous revenons face à cette fichue camionnette. J'évalue la distance au pif : *Top* et je dégage en virage en montée à 180°. Miracle, la camionnette s'est arrêtée, la fumée du fumigène sort de la cabine, cette fois ils semblent avoir compris !

Il y a des jours où tout réussit, aujourd'hui c'est le cas, c'est le coup de pot magistral. Nous comprenons que la grenade a touché le sol juste devant les roues, puis rebondi pour fracasser le pare-brise. Coup au but, en plein dans le mille. Le conducteur et son passager sont descendus du véhicule et nous regardent tourner autour.

Un 4x4 de la Légion les rejoindra bientôt pour procéder aux vérifications.

Mission accomplie, nous regagnons Djelfa !

La bulle cassée du Bell du MdL-chef Roger

Nous savions, et pour cause, que les rebelles, dans notre jargon les fellouzes ou les HLL, ne nous portaient pas dans leur coeur. Mais cette animosité n'était pas exclusive, le chef Roger, à bord de son hélicoptère Bell 47G-2, en fit un jour l'expérience.

Au cours d'une opération, il a été violemment attaqué par... un oiseau, un petit aigle, certainement importuné par cet objet volant et bruyant. Nous avons déjà entendu parler d'un équipage de L-18 qui avait trouvé la mort à la suite de l'attaque d'un aigle qui avait traversé le pare-brise et tué le pilote.

Notre ami Roger a eu plus de chance, l'aigle a pulvérisé la bulle du Bell sans blesser le pilote. Prévenus par la radio, nous rejoignons le parking pour assister au retour de notre camarade. L'hélico arrive et se pose sans encombre.

Effectivement, la bulle a disparu. Des morceaux de plexiglass restent encore fixés à l'encadrement, telles des dents menaçantes et coupantes. Le visage du «miraculé» porte les stigmates de l'accident par de multiples écorchures superficielles et sans gravité. L'oiseau a pu être capturé et, comme un trophée, a été fixé sur la colonne centrale du Bell par des sandows.

Les mécaniciens de Berrouaghia font une vérification mécanique ainsi qu'une toilette de l'appareil, notamment en éliminant les restes dangereux du plexiglass. La nouvelle bulle devra être posée à Chéragas et c'est, bien entendu, notre ami Roger, qui a pris goût à l'hélico décapotable, qui assurera le convoyage. Il a mis sur son nez de grosses lunettes de moto, un serre-tête et son blouson fourré. Il reviendra le lendemain, avec son hélico remis à neuf, prêt pour de nouvelles aventures.



Le MdL-chef Roger et, ci-dessous, avec son Bell



Pique-nique en opération chez les Légionnaires

La ville de Djelfa se trouve sur un plateau bien plat et dégagé de tout relief. La majorité des opérations ayant lieu sur des terrains accidentés, le temps de vol pour rejoindre les lieux d'intervention dépasse souvent 30, voire 45 minutes. Le potentiel de vol du L-19, en incluant 45 minutes de sécurité, ne dépasse pas quatre heures.

Un matin, vers 10 heures, nous recevons l'ordre de rejoindre une unité de la Légion à environ 50 minutes au sud-ouest de Djelfa. Nous prenons le cap vers les coordonnées indiquées. Sur le parcours, nous survolons une colonne de véhicules se dirigeant dans la direction où nous nous rendons. Arrivés sur le lieu du rendez-vous, nous sommes surpris, personne ne nous y attend. Que se passe-t-il ? L'observateur, le lieutenant Dupouy, prend contact par HF avec la colonne récemment survolée. Nous apprenons que notre rendez-vous les concerne, mais à 14 heures seulement. C'est une erreur du PC opérationnel. Que devons-nous faire ? Si nous revenons sur Djelfa, nous y serons dans 50 minutes. Il faudra ensuite attendre environ 30 minutes avant de redécoller pour être dans les temps de notre rendez-vous de 14 heures. Nous aurons alors perdu près de deux heures de notre précieux potentiel. L'idée nous vient d'essayer de trouver un terrain propice à l'atterrissage, cela nous permettrait d'attendre sur place. Le PC opérationnel, à qui nous soumettons cette suggestion, l'accepte. Le capitaine commandant la compagnie en charge de l'opération accueille également favorablement cette décision. Alors, il n'y a plus qu'à !

Nous descendons pour chercher le long de la piste suivie par la colonne de nos amis Légionnaires un endroit où poser délicatement notre cher L-19. Nous avisons un terrain plat, sans trop de cailloux, face au vent et longeant la piste empruntée par la colonne de véhicules avec laquelle nous devons travailler l'après-midi. Le capitaine fait immobiliser sa colonne et nous atterrissons sans encombre le long de celle-ci. Cela fait des mois que je travaille quotidiennement avec le 2^{ème} REC. Ce régiment porte l'indicatif *Parfois* qui, comme notre *Papillote*, est suivi d'une couleur. Ainsi, j'ai travaillé avec toutes les couleurs des *Parfois* : *Noir*, *Jaune*, *Rouge*, etc.

Jusqu'aujourd'hui, nous ne nous sommes jamais rencontrés autrement que l'un survolant l'autre. Impossible donc de mettre un visage sur une voie captée à la radio. Cette fois-ci, nous allons nous rencontrer, nous serrer la main et discuter. J'immobilise l'avion près de la colonne, face au vent, j'ôte mon serre-tête par-dessus ma casquette blanche. Le lieutenant Dupouy en fait autant et s'apprête à descendre de l'avion. Mince ! Nous avisons, près de l'avion, quelques légionnaires au *présentez armes* rendant les honneurs à l'avion et à son équipage ! Jusqu'à présent, je n'avais jamais vu ça ! Vite, j'ôte ma casquette de fantaisie et me coiffe de mon béret bleu. Descente de l'avion et salut militaire aux hommes chargés de nous accueillir avec solennité. Nous saluons le capitaine légionnaire venu à notre rencontre. Il nous explique que la cuisine roulante s'est mise au boulot et nous prie à déjeuner à sa table.

Alors, j'assiste à une démonstration de l'efficacité légionnaire en campagne. Des hommes sont désignés pour monter la garde auprès de notre avion qui se trouve à environ 50 mètres de nous. En quelques minutes, des jerricans sont descendus des camions et sont empilés pour former les piliers de notre future table. Des plaques PSP sont posées dessus, des morceaux de contreplaqué sont ajustés et bientôt couverts d'une nappe immaculée. Assiettes, couverts et verres aux confins du désert, on nous dresse une table digne d'un mess de garnison. Nous nous retrouvons une dizaine autour de cette table regroupant les officiers de la compagnie. Des hommes, au garde à vous, sont placés à une dizaine de mètres de la table et assurent le service. Dès que le capitaine fait un signe, ils arrivent en courant, se figent, écoutent et repartent exécuter l'ordre à toute vitesse.

On nous sert un repas complet : Entrée, plat, fromage, dessert et café, l'ensemble de bonne qualité. Je m'attendais à un pique-nique sur le pouce, ce n'est pas le cas, le pique-nique du Légionnaire est un repas complet, quelque soit l'endroit où il se trouve !

Cette halte-repas improvisée m'a permis de rencontrer les hommes avec lesquels nous travaillons depuis des mois et de sympathiser avec eux. J'aurai l'occasion de les retrouver plus tard, vers la fin de mon séjour. L'abandon du plan Challe fera remonter les troupes vers le nord, la Légion quittera Djelfa pour se replier dans la région de Médéa. Une compagnie du 2^{ème} REC sera installée à Berrouaghia, juste à côté de notre Peloton. Nous nous réunirons chaque soir avec eux, pour disputer un match de volley-ball.

Légionnaires hélicoptérés en janvier 1959 dans le secteur de Berrouaghia par un H-34 de l'EHL 1/58 de l'armée de l'Air



Une mission, deux imprudences

Le lieutenant Chastel est un observateur, issu des Méharistes, c'est dire s'il est à l'aise à Djelfa que nous considérons déjà très au sud, alors que pour Chastel, Djelfa se trouve au nord. Quoiqu'il en soit, cet homme nous amuse, petit, rablé, un peu enveloppé et les cheveux taillés en brosse. Il est marrant, insolent avec la formule qui fait mouche, volontiers indiscipliné, mais d'une intrépidité qui frise quelquefois l'inconscience. Accomplir une mission avec lui n'est jamais insipide, on rigole, quelquefois on s'engueule, mais on aime bien.

Nouvelle opération, large bouclage au nord-ouest de Djelfa. Je suis déjà dans l'avion, la visite prévol est faite, le mécanicien a réchauffé le moteur. Y'a plus qu'à ! Je vois arriver le lieutenant Chastel en combinaison de vol, sa planche de mission sous le bras, mais chaussé de tongs.

– *Oh mon lieutenant, nous n'allons pas à la plage, il faut mettre vos pataugas !*

On nous a enseigné que la première règle de survie en cas de crash est de posséder de bonnes chaussures afin, le cas échéant, d'être capable de continuer à pied sur de longues distances.

– *Faites pas ch..., chez les méharistes on va au bout du monde avec des tongs.*

– *Oui, mais si on doit se crasher, je ne suis pas certain que vous trouverez votre chameau habituel !*

Inutile d'insister, l'homme n'est pas facile à convaincre, de plus je n'ai pas envie de m'accrocher avec lui au départ de cette mission. Nous décollons avec 40 noeuds de vent d'ouest, ça devrait chahuter sévèrement sur le relief. Cette fois, nous travaillons avec le Commando de chasse *Kimono 21* et des unités d'Infanterie. Le djebel que nous bouclons aujourd'hui forme un large C de 5 à 6 kilomètres de diamètre, avec de grandes dénivelées. Le vent d'ouest fournit de fortes ascendances sur les parties au vent, mais certainement de forts rabattants sous le vent.

Afin d'éviter de nous faire tabasser, nous accomplissons notre mission, en longeant la courbe du C, en restant constamment au vent. Soudain, la radio nous informe qu'un accrochage s'est produit dans la partie supérieure du C, alors que nous longeons la partie inférieure. Aussitôt Chastel me dit :

– *On y va.*

Je continue à suivre la crête au vent, pour accomplir la trajectoire du C qui nous amènera en quelques minutes sur le lieu de l'accrochage.

– *Que faites-vous ? Foncez direct au nord.*

– *Mon lieutenant, je voulais éviter les rabattants et rejoindre l'accrochage en suivant la crête.*

– *C'est trop long, coupez direct, on se fout des rabattants !*

– *OK mon lieutenant on y va, mais d'abord bloquez votre harnais, car nous allons dérouiller. Pour ma part je me verrouille !*

Virage à droite, cap au nord, et j'attends. Nous franchissons la crête, ça bouge, mais pas trop, me serais-je trompé ? Oh que non, au bout de quelques instants la danse commence. Nous sommes violemment secoués, tout vole dans l'habitacle, la boîte à cartes va cogner le plafond. La poussière accumulée sur le plancher vole tout autour de nous. J'ai plongé dans le rabattant pour conserver la vitesse, bientôt l'air devient plus calme, je me retourne pour donner un coup d'oeil au lieutenant Chastel. Il a la tête en sang. Contrairement à ma recommandation, il n'a pas verrouillé son harnais et, dans les fortes secousses, sa tête est allée heurter le plafond et rencontrer le saillant du rivet où s'accrochent les fenêtres arrière lorsqu'elles sont ouvertes. La blessure est heureusement superficielle, pas de commentaires du genre *je vous l'avais bien dit*. Le lieutenant Chastel est renfrogné et de très mauvaise humeur.

Continuons la mission dans la sérénité retrouvée ! L'accrochage a permis de faire quelques prisonniers, l'opération se termine, les troupes rejoignent les véhicules. Nous sommes en l'air depuis plus de trois heures, le vent n'a pas faibli et nous sommes fatigués. Il fait chaud, nous avons été fortement secoués et obligés de descendre près d'un relief inhospitalier, l'ordre de retour nous parvient à notre grande satisfaction.

Nous avons l'habitude de saluer nos amis sur le terrain pour leur dire un petit *coucou* avant de regagner Djelfa. Les véhicules sont alignés dans une longue colonne perpendiculaire au sens du vent toujours aussi fort. Je prends l'alignement de la colonne, par radio nous souhaitons un bon retour à nos chers *Kimonos*, je descends à une vingtaine de mètres et longe la colonne en battant des ailes, pensant prendre le cap de Djelfa en fin de passage.

Lorsque nous survolons le bout de la colonne de camions, nous voyons des soldats, appareils photos en main, qui nous font signe de revenir. J'interroge d'un coup d'oeil le lieutenant Chastel qui n'est jamais avare d'une petite connerie à faire et qui me donne l'autorisation.

– *Allez-y, faites leur plaisir, ils le méritent bien !*

Virage à gauche immédiatement. Nous sommes fatigués et je commet l'erreur de ne pas aller chercher un axe un peu plus éloigné. Le vent est très fort et repousse l'avion. Je serre alors le virage en poussant la manette des gaz à fond. Peine perdue, je me retrouve face au vent à grande inclinaison et pleins pot. On peut beaucoup demander au L-19, mais tout de même pas trop. Je sens les gouvernes se ramollir, signe précurseur que la manoeuvre est devenue acrobatique et risque de mal se terminer. En un éclair, je me remémore les nombreuses séances d'autorotation où mon moniteur, l'adjudant Fourier, me faisait mettre l'avion dans des positions impossibles afin de se mettre en vrille. Les gouvernes qui s'amollissent, c'est le prélude du décrochage. Nous sommes à moins de 30 mètres du sol, je sors de virage en plongeant vers les camions pour récupérer de la vitesse face au vent. C'est gagné, dans cette configuration le rétablissement de l'assiette et le vent de face nous ont aidé. J'ai piqué vers le sol et nous sommes passés entre deux camions. Les soldats photographes n'ont pas eu besoin de téléobjectif, ils nous ont eu en gros plan. Mais bon Dieu, quelle trouille ! c'est de ma faute, nous avons eu très chaud. Lorsque j'ai peur, mon genou droit est pris de tremblements. Ceux-ci cesseront avant de se poser à Djelfa.

Nous exerçons une fonction où il est normal, de temps en temps, d'être confronté au danger et à la peur. Mais créer la situation soi-même, par fatigue ou inconscience, c'est impardonnable.

J'apprendrai plus tard, une fois rentré à la vie civile, la mort du lieutenant Guy Chastel survenue à la tête de sa section, le 19 mai 1961, au cours d'une embuscade après son retour dans son unité d'origine.

Les *Biffins* au mess

Comme je l'ai déjà dit, le détachement ALAT à Djelfa c'est deux pilotes, deux observateurs, un mécanicien et un aide-mécanicien, pour mettre en oeuvre deux L-19. C'est donc six hommes en tenue kaki, au milieu d'une base où tout le monde est habillé en bleu. Sur le parking, revêtus de notre combinaison de vol, identique à celle de l'armée de l'air, nous passons inaperçus, nous sommes intégrés au paysage ! Nos deux L-19 sont rangés à côté des T-6 et je trouve qu'ils ont fière allure. Les pilotes des T-6 sont nos amis, l'escadrille de Djelfa, je le rapelle, a pour indicatif *Cabot* et celle de Paul-Cazelles, plus au nord, *Baron*. Les *Cabot* et *Baron* viennent de la base de Dijon où ils volent habituellement sur *Mystère IVA* et certains de nos camarades ont fait partie de la *Patrouille de France*. J'ai encore le souvenir du sergent Lucet, surnommé *Petit Monstre*, qui est resté près de dix ans dans la *Patrouille* et avec lequel nous avons des discussions passionnées sur, bien entendu, l'aviation.

Ces aviateurs nous traitent en égaux, nous faisons le même métier. Plusieurs fois, il m'est arrivé d'être embarqué en *sac de sable* en place arrière d'un T-6 et d'en prendre les commandes. À l'inverse, en parfaite réciprocité, nous pouvons à notre tour les embarquer en L-19 et leur confier les commandes en place arrière.

Nos procédures prévoient un potentiel de 10 minutes quotidiennes par avion pour essais météo et radio. Nous stockons ces minutes, afin de disposer de temps de vol pour faire plaisir aux amis et proposer des vols à ceux des troupes au sol avec lesquels nous sommes en contact en opérations. Lorsque nous avons des minutes en rabiot, nous nous donnons certaines fois rendez-vous derrière une colline, pour simuler un combat tournoyant. Mais chut ! Il ne faut pas le répéter.

Un soir, nous arrivons au mess pour dîner, et nous nous attablons à la table de nos copains de l'armée de l'Air. Invariablement, ils nous accueillent en nous lançant : *Salut les Biffins*. Bien sûr, ils sont en bleu et nous sommes en kaki, la tradition est respectée. Autant nous trouvons normal et amusant de nous faire traiter de *Biffins* par des pilotes de l'armée de l'Air, autant nous sommes assez susceptibles, et moi particulièrement, pour ne pas accepter ce qualificatif de personnes non navigantes sous prétexte qu'elles sont habillées en bleu.

J'avise à la table un sergent-chef moustachu, jamais vu auparavant, qui se marre et en rajoute sur les *Biffins*. C'est le genre :

– *Vous êtes bien bon les gars, mais de mon temps jamais on n'aurait accepté des Biffins à notre table ! Mais oui, je vois, c'est les gars qui pilotent les avions à pédales que j'ai vu sur le parking !*

Sur son blouson, le fameux insigne constitué de l'étoile et des deux ailes entourées d'une couronne est absent.

– *T'es nouveau toi, tu arrives d'où pour nous charrier ?*

– *Qu'est-ce tu pilotes, t'es lâché sur brouette ?*

Voulant calmer le jeu, les copains répondent :

– *Non, c'est un marrant, c'est notre nouveau météo, il vient d'arriver !*

La susceptibilité rend imprudent, je lui lâche une phrase du genre :

– *Dis donc le marrant, tu ne serais certainement pas si mariolle à l'arrière du L-19, tu verrais s'il fonctionne avec des pédales !*

– *Oh, j'ai peur, qu'est-ce que tu crois que ça me ferait ?*

– *Tu serais malade et tu appellerais ta mère !*

Les copains autour en rajoutent :

– *Oh oui, on parie le champagne, s’il est malade il paye, sinon c’est toi.*

– *Je ne me dégonfle pas, marché conclu !*

Un ou deux jours plus tard, en fin d’après-midi, je vois mon moustachu débonnaire arriver sur le parking. Aucun signe avant-coureur d’une quelconque angoisse, l’homme est relax, marrant, rigolard.

Il se paye gentiment ma tête et joue à l’effrayé en montant à l’arrière de mon *petit avion* comme il dit ! On n’a pas besoin d’expliquer au bonhomme comment s’attacher, il sait tout, je commence à flirer le piège. Les copains se marrent.

Bon, on y va ! Décollage et bientôt, je lui fais subir les manoeuvres auxquelles en principe on ne résiste pas. Décrochage dans diverses positions, virage à grande inclinaison, enchaînés gauche droite.

Piqué puis ressource, passage trois quarts dos, re-piqué, re-ressource. Rien n’y fait. Je me retourne, l’homme est toujours souriant, rigolard même, les mains croisées sur le ventre, les jambes allongées, détendu. Comme ses jambes sont allongées, ses pieds se trouvent à gauche et à droite de mon siège. Il fait chaud, je commence à trouver que mon passager dégage une odeur désagréable. À force d’essayer de le sonner, je suis en train de me punir. Plus je continue, plus il a l’air à l’aise et c’est maintenant moi qui suis indisposé. Je ne vais tout de même pas subir le ridicule de me rendre malade !

Trente-cinq à quarante minutes de ce régime ont entamé ma résistance et ma bonne humeur. Il n’y a pas de honte à reconnaître sa défaite, je mets les pouces et félicite celui qui devait être ma victime. De toute façon, nous passerons un bon moment à partager la bouteille de champagne et, cerise sur le gâteau, en subissant les railleries des copains. Atterrissage, le gars descend de l’avion aussi frais que lorsqu’il y est monté, ce qui n’est pas mon cas. Je me suis collé un bon mal de tête qui passera avec le champagne. La chute de l’histoire est que ce citoyen avait été en Indochine mitrailleur de queue sur un bombardier B-26 *Maraudeur*. C’est la place la plus inconfortable de l’avion. Il avait tant encaissé de G négatifs, qu’en aucun cas mes petites manoeuvres vachardes ne pouvaient entamer sa résistance.

▼ *La base de Djelfa, avec le hangar du détachement de l’ALAT à droite. Il s’ajoutera ensuite un Bell, avec un pilote et un mécanicien*



Djelfa et Berrouaghia, le casse-croûte

S'il existe un point que les militaires prennent au sérieux et avec lequel il ne faut pas plaisanter, c'est bien celui du casse-croûte.

À Djelfa, notre détachement est hébergé par l'armée de l'air qui dispose d'une puissante logistique. Nous ne souffrons d'aucune discrimination, tout nous est ouvert. Les pilotes ont une salle de repos climatisée équipée de sièges relax et d'un bar bref, tout le confort. Nous prenons nos repas dans un mess confortable les tables sont recouvertes de nappes blanches et la nourriture servie est de qualité, vraiment nous n'avons pas à nous plaindre.

Certaines fois, nous avons droit à des extras. Cela est arrivé plusieurs fois. Je me rappelle notamment du réveillon de Noël 1960 qui s'est révélé être un véritable festin. Au menu : Huîtres et cuissots de gazelles. Je ne sais si l'erreur venait de celui qui a passé la commande, ou bien de celui qui l'a traitée à Alger, bref au lieu de X douzaines d'huîtres, il a été livré X bourriches d'huîtres. Une bourriche contenant un cent d'huîtres, c'est plus de huit fois la quantité commandée qui a été livrée. Tant mieux pour les nombreux amateurs, dont je faisais partie, qui se sont régalez durant plusieurs jours. Pour ce qui concerne les cuissots de gazelles, des spécialistes ont organisé une chasse. Quelques chasseurs, munis d'armes de guerre, ont embarqué dans le *Pirate* (un hélicoptère Sikorsky H-34 équipé d'une mitrailleuse et d'un canon de 20 mm) et ont effectué une mission spéciale pour nous ramener quelques gentilles gazelles destinées à agrémenter notre réveillon. Il est vrai, que du fait des hostilités, la chasse ne pouvait pas se pratiquer. Aussi, la campagne était envahie de gibier, et très fréquemment, en cours des missions, nous survolions des centaines de petits culs blancs qui bondissaient dans les rochers. Le *Pirate* était équipé d'un treuil qui permettait de ramener à bord, sans effort, le produit de la chasse. C'est ainsi que rapidement, une quinzaine de jolies gazelles se sont retrouvées dans nos cuisines pour participer à notre réveillon. Je me rappelle de ce réveillon formidable, le mess avait été joliment décoré des symboles de Noël. Nous avons mangé, bu, chanté et rigolé sans aucun vague à l'âme d'être éloignés de nos familles pour cette fête traditionnelle.

Un autre bon souvenir de festin concerne un couscous-méchoui organisé et offert par le bachaga des Ouled-Nails pour remercier le personnel de la base de je ne sais quel service. C'est l'été, il va faire chaud. Tôt le matin, des spécialistes dépêchés par ce bachaga ont commencé les préparatifs. Michel Baboin partageait le détachement avec moi et nous avons assisté et prêté la main à l'organisation de la fête. Nous nous sommes notamment occupés des blocs de glace destinés à rafraîchir une belle quantité de bouteilles de rosé. Les braises ont été préparées, et plusieurs moutons ont commencé à tourner sur leurs broches. Vers midi, notre camarade Pouzade, un pilote CPAP pied-noir, fait escale à Djelfa au cours de la liaison courrier dominicale en L-18. Au spectacle du méchoui en fin de cuisson, nous n'avons aucun mal à le convaincre d'attendre avant de redécoller vers Berrouaghia.

Bientôt nous commençons à déboucher les bouteilles de rosé bien fraîches et à prendre l'apéritif avec l'abondante kemia fournie par ce sympathique bachaga. L'ambiance est joyeuse, il commence à faire chaud, nous cherchons l'ombre et la fraîcheur du rosé. Nous prélevons à la main de délicieux morceaux de mouton que nous accompagnons de semoule mouillée du succulent bouillon. C'est tellement bon, que j'en salive encore en écrivant ces lignes. Mais notre camarade Pouzade, tout comme nous, a très chaud et se rafraîchit au rosé d'une quantité certainement incompatible avec son retour vers Berrouaghia. Ne l'accablons pas, car nous sommes également fautifs. Toute la base a comme on dit vulgairement *un petit coup dans les carreaux*. Heureusement, il n'y a pas de mission prévue ce dimanche après-midi.

Nous accompagnons Pouzade au parking pour assister à son départ. Il n'y a aucun mouvement aérien sur la base, juste un contrôleur de permanence dans la tour. Mise en route, roulage, on le salue de la main et il décolle. Au lieu de prendre le cap direct vers le nord, on voit le L-18 virer sur la gauche et revenir vers nous. Le rosé aidant, la base semblant déserte ce dimanche, il a décidé de nous offrir un passage pour fêter le couscous ! Je prends mon appareil photo, toujours dans la poche de ma combinaison, et je saisis son passage. On y voit le L-18 légèrement incliné et à deux mètres du sol, deux mécaniciens en train de se mettre à plat ventre pour l'éviter. Ressource violente en virage à gauche en montant, il nous bat des ailes et prend son cap. Mais l'affaire ne s'arrête pas là. Nous apprendrons un peu plus tard qu'à Berrouaghia notre camarade est attendu par le capitaine qui lui demande si son voyage s'est bien passé.

– *Oui, merci mon capitaine.*

– *Tenez, lisez le message que je viens de recevoir de Djelfa.*

C'est le manque de pot total. Le colonel commandant la base de Djelfa en faisant sa petite inspection du dimanche, était justement grimpé dans la tour pour saluer son contrôleur au moment où notre ami Pouzade a effectué son passage en rase-mottes sur le parking. Montant de l'addition : 15 jours d'arrêts, infligés avec le sourire par le capitaine Frotté.

Nous sommes maintenant de retour à Berrouaghia. Ici, il n'y a pas le confort et la logistique de l'armée de l'Air. Nous sommes en famille, entre nous, et l'organisation, somme toute, n'est pas si mal sur le plan du casse-croûte. Notre capitaine a su mettre en oeuvre les compétences et créer la *popote*. C'est l'adjudant-chef Beaudoin, 120 kilos de gourmandise, patron de la mécanique, qui en est responsable. Rien qu'à le regarder, on imagine des plats en sauce, c'est le boeuf mironton et la blanquette transportés dans le djebel.

Cette *popote* est gérée de façon très démocratique par une commission d'établissement des menus qui siège chaque début de semaine. Chacun participe financièrement en versant en début du mois une somme modeste qui permet à l'adjudant-chef Beaudoin d'équilibrer son budget. Il a choisi comme cuistot un p'tit gars d'origine bretonne affecté d'une claudication de naissance, issu de la troupe et très doué pour la cuisine. Notre *popote*, c'est la gourmandise et la détente. Ça fonctionne avec le sourire, officiers et sous-officiers réunis dans un endroit sympathique et souriant. Du petit-déjeuner au dîner, la *popote* et son bar sont le centre de gravité de notre Peloton.

▼ *Pouzade sur le parking de Djelfa, en L-18*



Recherche de mines dans le sud

La plupart de nos missions étaient exécutées conjointement avec des troupes au sol en opérations et des éléments aériens, appui-feu et bombardement. Dans tous les cas, nous étions en liaison radio VHF pour l'aérien et HF pour le terrestre. Le pilote se chargeait de la liaison-air et l'observateur de la liaison-terre. Nous disposions d'une boîte de mélange qui nous permettait d'être constamment informés, soit en tournant le bouton vers la VHF, soit vers la HF, soit en mixant les deux.

De nouvelles opérations se déroulaient très au sud, des colonnes de véhicules transportant des troupes allaient de plus en plus au sud avec le risque de tomber sur des mines. On nous demanda alors d'exécuter, à partir de Djelfa, des missions de reconnaissance sur les pistes du Sud pour détecter les mines. Les mines étant enterrées, il fallait survoler la piste à 20 mètres de hauteur environ, pour examiner si le sol avait été remué récemment. Dans l'affirmative, nous relevions soigneusement les coordonnées du lieu suspect afin d'envoyer, au plus tôt, une équipe de déminage. Le problème, c'est que ces missions avaient lieu très loin et à basse altitude. Nous quittions Djelfa pour un vol de plus d'une heure, en allant en limite de portée radio à une altitude normale.

Arrivés au début de la piste à reconnaître, nous devions descendre à très basse altitude pour exécuter la mission. C'est dire, qu'à ce point nous perdions tout contact radio et il fallait voler encore environ une heure en éloignement pour suivre la piste. En fin de mission, nous prenions le cap retour en montant assez haut. Il fallait de nouveau voler une heure en direction de Djelfa avant de retrouver le contact radio. Si on récapitule, sur un vol de quatre heures, nous avions au moins deux heures sans contact radio, dont une heure à basse altitude.

Je n'aimais pas ces missions que je considérais comme dangereuses. Nous trouvions la sécurité dans la fiabilité légendaire de notre L-19. Durant tout mon séjour en Algérie, je n'ai jamais entendu parler d'une panne de moteur sur un appareil de ce type. Quoi qu'il en soit, nous réclamions d'effectuer ces missions à deux avions dont un pourrait rester en altitude pour servir de relais radio. Cette requête a été acceptée l'été 1961, au moment où mon séjour a pris fin.

Mission sur Berrouaghia

Nos missions nous amenaient à survoler un très large périmètre. Depuis le sud de la plaine de la Mitidja au nord, jusqu'à Laghouat au sud, Tiaret à l'ouest et Sétif à l'est. Mais quelques fois, nos opérations avaient lieu tout près du Peloton de Berrouaghia.

Un jour, décollage immédiat sur alerte. Aussitôt en l'air, nous apprenons qu'une grenade a été jetée en plein centre de Berrouaghia, dans un magasin. Une petite fille est très gravement blessée. La petite ville est bouclée, on nous demande de surveiller les alentours en surveillant les mouvements suspects.

Pendant quatre heures, nous allons tourner, la rage au coeur, avec l'espoir de découvrir le salopard capable d'une action aussi lâche. A bout de potentiel, nous serons relevés par l'équipage de mon camarade Amat qui lui aussi, jusqu'à la nuit, tournera sans succès.

Plus tard, nous apprendrons la mort de cette enfant innocente.

Ce genre d'événement, malheureusement trop fréquent en Algérie, nous donnait un grand sentiment d'amertume, mais une formidable motivation pour bien faire notre boulot.

Pépé

J'avais obtenu mon brevet à un peu plus de 20 ans. Les plus âgés parmi mes copains pilotes ne dépassaient pas 25 ans. C'est donc d'une petite bande de gamins que notre capitaine avait la charge. C'était une bande joyeuse, frondeuse, riant de tout, se faisant des blagues sans cesse. J'imagine que certaines fois, nous devions déranger, agacer, voire irriter les autres. Mais cette légèreté juvénile, n'était pas sans posséder également une grande dose de sérieux, de respect et du désir de bien faire. Un beau jour, débarque le chef Coutrot, nouveau pilote affecté à notre Peloton. Mais il fait tâche. Il est différent, pensez, il a 39 ans! Immédiatement, il est affublé d'un surnom, c'est *Pépé*.

Pépé est grand, un peu enveloppé et la brioche de la quarantaine tire un peu sur les boutons du blouson. Il porte un béret bleu trop neuf, à l'horizontale, comme une crêpe ! Nous lui apprendrons rapidement comment l'assouplir à la vapeur et lui donner la forme convenable afin de prendre, tout comme nous, l'aspect d'un vieux baroudeur. Maintenant, ayant largement dépassé la soixantaine, que l'on puisse surnommer *Pépé* un gamin qui n'a pas 40 ans, me sidère. Mais le chef Coutrot est un gars sympa, il s'intègre sans problème à notre groupe infantile et ne s'offusque pas de son sobriquet qu'il prend avec philosophie. Il est marié, père de famille, et loge en ville. Bientôt, nous remarquons que chaque fois qu'il rentre de mission, il passe au-dessus de son domicile et bat des ailes selon un code convenu avec sa chère et tendre. Cela devient de la franche rigolade, vous imaginez facilement la déclinaison de fines plaisanteries :

– *Alors Pépé, Bobonne est prévenue, elle peut faire chauffer la soupe !*

Ou bien :

– *A ta place Pépé, de temps en temps je rentrerai sans prévenir.*

Et bien d'autres encore que la décence m'interdit d'évoquer ici, mais que vous imaginerez.

On s'en amusait

Les observateurs-pilote exécutaient la totalité des missions d'observation en place arrière. Bien souvent, il prenaient les commandes au retour des missions, ce qui leur permettait de s'entraîner au pilotage. Ils pilotaient bien, mais ne possédaient pas la dextérité que confère au pilote l'exercice quotidien du maniement du L-19 dans toutes sortes de conditions aérologiques.

Le lieutenant Bernard est de retour d'un vol solo, nous sommes plusieurs sur le parking à observer son approche. Il y a pas mal de vent de travers et le L-19 a un train d'atterrissage «*délicat*». Il est constitué de deux lames de ressort qui ne demandent qu'à renvoyer vers le ciel le postulant à un atterrissage.

C'est ce qui arrive au lieutenant Bernard qui nous gratifie d'un atterrissage en trois rebonds en qui déclenchant l'hilarité du petit groupe de jeunes insolents dont je fais partie. L'avion rejoint le parking, le lieutenant Bernard coupe le moteur, ouvre la porte, avise le groupe souriant et beau joueur nous dit :

– *Eh les gars, pas terrible l'attéro !*

Alors, notre ami Robert Amen, avec son petit accent de Castres «*près de Mazamet*» lui dit :

– *C'est bien mon lieutenant, vous avez de l'ambition, vous nous faites déjà des atterrissages de colonel !*

Nous rions tous en coeur de cette fine plaisanterie.

Jean-Pierre Blanche et le fuyard

Opération au sud-est de Berrouaghia avec les gars de *Kimono*. Au cours du bouclage, *Kimono* accroche une petite bande rebelle. Nous sommes au-dessus et soudain nous voyons deux rebelles prendre la fuite. L'un part à pied, le second sur une mule qu'il cravache méchamment pour prendre de la distance. Nul doute que ces deux fuyards se sont concertés, car ils partent dans deux directions diamétralement opposées.

Bien entendu, nous rendons compte au patron de l'opération qui nous demande de ne pas les perdre de vue, afin de les choper un peu plus tard. *Ne les perdez pas de vue !* Facile à dire, mais pas simple à réaliser au-dessus d'un relief tourmenté et d'une abondante végétation. *Un coup je te vois, un coup je te vois plus.* Nous tournons au-dessus et, du fait qu'ils s'écartent l'un de l'autre, je suis obligé d'élargir le cercle et de prendre un peu d'altitude. Avec l'observateur, nous nous partageons le boulot afin de garder *chacun le sien* en visuel. Nous informons *Kimono* de nos difficultés en leur demandant de se *manier* et d'envoyer du monde pour récupérer nos deux fells.

– *Papillote Bleue de Papillote Jaune, on peut vous aider ?*

C'est mon copain Jean-Pierre Blanche qui remonte, avec son Bell 47, de Boghari vers Médéa où il doit déposer un capitaine de Tirailleurs qu'il a accompagné en liaison depuis le matin. Ils sont depuis un moment sur la fréquence et ont connaissance de nos soucis. Nous remercions de la proposition et convenons du partage du boulot, le piéton pour l'hélico et le cavalier pour nous. L'hélico peut s'approcher très près du piéton. C'est l'été, les portes latérales du Bell sont démontées et l'officier passager, à l'aide de sa carabine, fait des sommations au fuyard. Celui-ci continue sa course, sans tenir compte des sommations. Alors il faut arrêter absolument ce rebelle, mais bien entendu sans le tuer, alors tir dans les jambes. Le fuyard est touché, mais continue à courir et se dirige vers le sommet d'une colline. C'en est trop pour Jean-Pierre et son passager, ils décident de se poser derrière la crête et d'attendre le fell. Celui-ci arrive bientôt au sommet, (peut être soulagé de ne plus avoir l'hélico accroché à ses basques) pour subir une grande contrariété. En face de lui, nos deux fringants partenaires, carabine en main, lui intiment l'ordre d'arrêter et de se coucher. Il est bientôt désarmé et nos deux amis examinent ses blessures qui ne sont pas trop graves, mais nécessitent néanmoins une hospitalisation. Il est bientôt chargé dans une des deux nacelles du Bell, pour une évacuation sanitaire vers l'hôpital de Médéa.

Pendant ce temps notre cavalier a pris de la distance, et s'estime peut-être sorti d'affaire. Mais non, grâce à notre guidage, une équipe de *Kimono*, récupérera bientôt le bonhomme. J'ai été sidéré par le culot de notre ami Jean-Pierre, qui n'a pas hésité à poser son hélico en zone hostile pour récupérer un prisonnier.

Bravo !

▼ *Jean-Pierre Blanche et Daniel Rougeau*



Les cigogneaux de Claude Marx

Vers le milieu de l'année 1961, nous arrive un nouveau pilote, il s'agit de Claude Marx. Grand, costaud, sérieux, doté d'un solide accent alsacien qui ne trompe personne et dont il ne cherche absolument pas à se débarrasser. Je crois même qu'il en est fier, car dans la population pied-noir locale qu'il fréquente à la faveur de la messe dominicale il y a des grand-parents de souche alsacienne et qui sympathisent volontiers avec un garçon qui pourrait devenir un futur membre de leur famille pourvue en filles aux yeux de braise bien souvent, toutes plus jolies les unes que les autres. Etre Alsacien, ça n'a rien d'original, mais Claude est un alsacien militant. De plus, il est doté d'une énergie peu commune. Quand Claude a décidé de faire quelque chose, la réalisation n'est pas loin. Rien ni personne ne pourra entraver sa détermination. Claude fait partie dans son Alsace natale d'un groupe de défense du symbole alsacien par excellence, la cigogne. Il est resté en liaison avec un certain Schierer, ornithologue passionné, dont le renom à l'époque s'étend déjà bien au delà des limites de sa province. Tout le monde sait que l'Algérie pullule de cigognes. L'idée est donc simple, si on prélève des bébés cigognes (les cigogneaux) en Algérie et qu'on les expédie en Alsace, on crée sans conteste un flux migratoire artificiel entre l'Alsace et l'Algérie. Le flux migratoire existant devenant maigre, il faut à tout prix chercher à le consolider et même à le renforcer. De nombreux pièges guettent les cigognes durant leur migration : Les fusils des chasseurs, la fatigue, le manque de marécages, les lignes et poteaux EDF (EDF a aujourd'hui accepté bien des compromis, facilitant l'accès à des reposoirs). Il faut repeupler les nids alsaciens à tout prix ! Alors Claude met tout en route. Il trouve auprès des membres du Peloton aide et sympathie pour réussir son projet. Il commence par faire du repérage de nids. Le premier est situé au beau milieu de Berrouaghia, sur l'église. Le curé mis au courant du projet s'enthousiasme. A l'issue de la messe dominicale, il informe ses paroissiens du projet de baguage de cigogneaux. On sait que la cigogne est tabou en Algérie. Quiconque s'aventurerait à faire du mal à une cigogne se ferait immédiatement incendier. Donc, dans le souci de se protéger des inévitables levées de boucliers, Claude s'assure la protection du clergé local et *a fortiori* celui des autorités locales. Faire parvenir à Strasbourg, depuis le bled algérien, des cigogneaux vivants n'est pas une mince affaire. Il faut solutionner la capture, les soins, la nourriture, l'emballage, le transport, les délais, le financement et la bienveillance des autorités sanitaires.

Entre la capture et l'arrivée à Strasbourg il ne doit pas s'écouler plus de 48 heures. La capture n'est pas le plus simple problème à régler. La cigogne est un oiseau d'une envergure respectable qui construit ses nids en hauteur. Elle choisit souvent de repeupler un nid existant. Ce qui fait que de nichée en nichée le nid fait souvent plus d'un mètre d'épaisseur et peut peser jusqu'à 200 kilos. Ceci explique, en partie, le manque d'enthousiasme auprès des propriétaires fonciers alsaciens dont les cheminées souffrent sous un poids pareil. On veut bien d'un nid de cigognes, mais de préférence sur la cheminée du voisin. C'est très joli pour la vue, moins bien pour les tuiles. Avec l'industrialisation, on a assisté peu à peu à l'assèchement des marais naturels du Ried. Donc les grenouilles et autres batraciens se sont faits plus rares. La nourriture venant à manquer et les propriétaires fonciers chassant les oiseaux, peu à peu on a fini par prendre conscience que les nids porteurs de bébés dodus manqueraient de plus en plus. Ces nids ne se composent pas que de petites brindilles mais aussi de branches de taille importante, de chiffons, de boue, de plumes, de nids d'autres oiseaux, des sous-locataires, qui profitent des branches pour s'installer à moindre frais. Le Pénitencier agricole situé au nord du Peloton abrite plusieurs nids qui sont autant de provocations pour le projet de Claude. Quand Claude obtient enfin l'autorisation du directeur du Pénitencier

d'entrer dans ce qu'il faut bien appeler une prison, il constate avec effroi que les eucalyptus au sommet desquels sont installés les nids tant convoités font plus de vingt mètres de hauteur. Par ailleurs, leurs troncs ancestraux font plus d'un mètre cinquante de diamètre à la base. Il se rend compte que sans échelle l'opération est loin d'être une partie de plaisir. Peu importe, il a donné sa parole à Schierer et il en faut davantage pour le faire reculer. Il s'aperçoit que les troncs de ces arbres majestueux ont une écorce très épaisse. Si épaisse, que les doigts d'une main pourraient s'y incruster. Reste à résoudre le problème de l'assurance par un cordage. Pour un poteau téléphonique on s'assure avec un harnais et une cordelette. Dans le cas qui nous intéresse, il faut au moins une corde de plus de trois mètres pour jouer l'assurance et comment faire monter cette corde le long du tronc rugueux pour assurer la progression vers le haut du moins sur la portion de tronc si importante? Comment faire? C'est un défi, un travail d'acrobate. Or Claude n'est pas un acrobate. Mais c'est un persévérant têtard. Il faut, alors il va trouver la solution !

Il parle de son projet à tout le Peloton. Le regretté *Eugène* (Jean-Pierre Blanche), sympathique pilote de Bell, se propose immédiatement pour porter Claude en sling dans un filet sur les nids. Le commandant du Peloton se frotte le menton. Il donne son accord, mais par tout autre moyen que l'emploi d'une machine sous sa responsabilité. Il ne reste qu'à monter là-haut sans échelle bien entendu, car le millier de prisonniers du Pénitencier ne demandent pas mieux que des échelles pour se faire la belle. Claude a bien vu les agents des PTT et d'EDF grimper sur des poteaux. Il cherche des contacts auprès des représentants locaux. Il est pratiquement arrivé à convaincre ses interlocuteurs mais au moment de préciser l'endroit de l'escalade, il rencontre un veto sans appel. Personne ne veut prêter son matériel pour se rendre complice d'une évasion au Pénitencier agricole. Alors Claude a une autre idée. Il va voir les copains des Transmissions, eux aussi ils possèdent le matériel d'escalade convoité. Il ne leur dira pas qu'il s'est fait jeter aux PTT et à EDF. Il ne dira pas non plus qu'il convoite les nids du Pénitencier. Il parlera des nids de la ville. Après quelques libations au bar des Transmissions, il rentre au Peloton avec le matériel. Tout le monde s'y met. Comment met-on ces trucs là? Chacun a son idée sur la question. Au bout de quelques heures d'effort nous arrivons exténués au sommet du premier poteau télégraphique situé sur la route donnant accès au Peloton. Il est décidé que l'après-midi, après le repas, on s'entraînerait sur les dits poteaux jusqu'à ce que l'on soit bien familiarisé avec le matériel. Les poteaux télégraphiques de la route du Peloton se souviendront durant toute leur existence des marques que tous les exercices préparatoires leur ont portées. Chacun voulait s'essayer au métier, et de marcher les jambes écartées, et de souffrir de cette position inusuelle de piquer le poteau avec ses pieds pour faire entrer les crampons.

Enfin le jour J arrive. Jacques David, pilote avion au Peloton, dit *Bojojo* (du nom d'un personnage de *Spirou*), est de la partie. Tout ce qui touche au sport l'intéresse. Il s'est entraîné lui aussi sur les poteaux. Muni de l'autorisation directoriale, l'équipe débarque au Pénitencier avec tout le matériel sous les yeux incrédules des occupants. Claude s'harnache et contemple un eucalyptus. Oui, il y a bien un nid dans celui-là. Il lève la tête et dit : – *Si maman savait ça!* Comme il a donné sa parole, il tente d'incruster ses doigts dans l'écorce épaisse qui souvent casse sans prévenir. *Bojojo* se tient à l'opposé du tronc et fait progresser la corde d'assurance vers le haut avec au début un manche à balai. Ensuite une longue latte jusqu'au moment où le tronc peut enfin être plus facilement ceinturé par la corde d'assurance. La progression vers le haut peut enfin commencer. Le couple de parents cigogne commence à voler tout autour du nid en menaçant l'envahisseur de leur long bec. Le tournoiement se fait de plus en plus serré au fur et à mesure de la progression du grimpeur. Arrivé là-haut, il reste à trouver dans l'entrelacement des branches du nid de quoi se tenir pour faire un rétablissement et arriver dans le nid. Le baguage des jeunes petits peut enfin commencer. Le

baguage permet à des observateurs munis de jumelles de lire le numéro soigneusement imprimé à l'envers et à l'endroit de la bague pour retrouver le parcours de l'oiseau, son âge, son origine, etc. Claude prélève un seul cigogneau du nid pour ne pas compromettre les chances de survie de la fratrie. Pour le transport du cigogneau vers le bas, il compte sur son sac à casque. L'opération s'avère impossible, car le cigogneau n'a nulle envie d'y entrer. Alors tant pis, on ouvre sa chemise et on l'y introduit bien au chaud en prenant soin de reboutonner bien entendu. *Bojojo*, en fidèle assistant, est enthousiasmé par ce jeune oiseau qu'il tient maintenant dans ses mains. Il se dit prêt à remplacer Claude et à grimper à son tour. Il s'équipe lui aussi et parvient au bout de longues minutes d'efforts dans le nid. Il bague lui-aussi et ramène son cigogneau. Le *modus operandi* est amélioré au fur et à mesure des ascensions. Au bas des arbres, les cartons SEITA attendent leurs occupants. Tout le monde est fou de joie. C'était faisable, ils l'ont fait. Dans l'euphorie du moment, *Bojojo*, pour gagner du temps, propose même de sauter dans un nid situé trois mètres plus bas. Il en aura fallu des suppliques pour que l'intéressé ne passe pas à l'acte. – *Tu es trop lourd, la branche d'accueil cassera inmanquablement, tu te retrouveras au sol aplati comme une crêpe, nous finirons tous en prison, ne fais pas ça, qu'est-ce qu'on va dire ?* Tout y est passé. Finalement *Bojojo* s'est rangé, non sans ronchonner, à l'avis de la majorité.

Dans sa petite enfance, Claude a gavé des oies dans la ferme de ses grand-parents. La différence entre le cou d'une oie et celui d'un cigogneau c'est juste la fragilité. Comme les cigogneaux sont arrivés vivants jusque dans sa chambre, personne, mais alors personne, n'a le droit d'y toucher. Une fois bien gavés, débarrassés de leurs poux et autres parasites, lavés et séchés, Claude lave sa chemise et toute l'équipe part aux douches. Le boucher de Berrouaghia était fier de donner son mou pour nourrir des cigogneaux qui voyageraient par la *Rafale* puis prendraient l'avion d'Air Algérie pour se poser à Strasbourg dans les délais. Schierer serait à l'accueil satisfait.

Alors qu'en 1960 on ne parlait pas encore de financement par sponsoring, eh bien cette fine équipe a réussi à faire financer l'ensemble de l'opération par la brasserie Kronenbourg !

C'est au total une soixantaine de cigogneaux qui sont venus repeupler nos toitures alsaciennes. Le baguage a permis de constater que les migrations se faisaient avec une périodicité de trois ans et que les couples de cigognes sont fidèles.

Je retrouve Claude en 2005 à Concarneau où il vit une retraite active, après une double carrière militaire puis à la sécurité civile où il a dirigé pendant quinze ans la base d'hélicoptères de Quimper. Bien sûr, nous évoquons nos souvenirs de Berrouaghia et je l'interroge sur les détails du voyage des cigogneaux afin de rédiger ces lignes sans faire d'erreur. Il me dit alors :

– *Attends, tu ne connais pas la fin de cette histoire. Mon neveu, chimiste de profession, est passionné de musique et joue de la trompette classique. Il se produit lors des mariages pour animer des fêtes et quelquefois dans des églises. Un certain dimanche de Pâques, il joue la Messe pour trompette et orgues dans l'église de Hynx, une petite ville des Landes. À la fin du concert, il échange quelques mots avec le curé qui lui dit :*

– *Jeune homme, vous avez très bien joué ! merci beaucoup, mais d'où êtes vous ?*

– *D'Alsace*

– *D'Alsace ? Oh, j'ai connu un seul Alsacien complètement fou lorsque j'étais curé de Berrouaghia, une petite ville d'Algérie. Figurez-vous que ce sympathique cinglé allait dénicher des cigogneaux pour les expédier à Strasbourg. Je m'en souviendrai toujours !*

– *Eh bien, c'était mon oncle Claude !*

Trente ans s'étaient écoulés. Merci Claude !

Liaison Tiaret, le 25 janvier 1960

Mon frère Claude est mon aîné de cinq ans. Il est métreur-vérificateur dans une entreprise de construction parisienne. Il s'est inscrit au centre des Arts et Métiers et a poursuivi des études en cours du soir pour obtenir un diplôme d'ingénieur en béton armé et un second d'organisation du travail. Il était donc sursitaire, alors que j'avais souscrit un engagement par devancement d'appel. Ceci a eu pour résultat que nous nous sommes trouvés sous les drapeaux en même temps. Bref, il est maintenant sous-officier du Génie à Tiaret, alors que je me trouve dans le Sud-Algérois. Nous ne risquons pas de nous rencontrer, et cela fait bientôt deux ans que nous ne nous sommes pas vus. Divine surprise, je lis sur le tableau noir où sont inscrits à la craie les missions à effectuer, qu'une liaison vers Tiaret est prévue pour un aller et retour dans la journée. Nous devons transporter le commandant de la Bernardie, avec un retour de la même personne en fin d'après-midi. Ces missions de liaison s'effectuent en L-18 et sont généralement réservées aux pilotes CPAP (appelés). En face de la mission, le nom de mon camarade Pouzade est inscrit. Je vais le voir et je lui explique la situation. Il comprend au quart de tour et très gentiment accepte que je le remplace si le patron est d'accord. Notre capitaine comprend ma demande et y accède très volontiers.

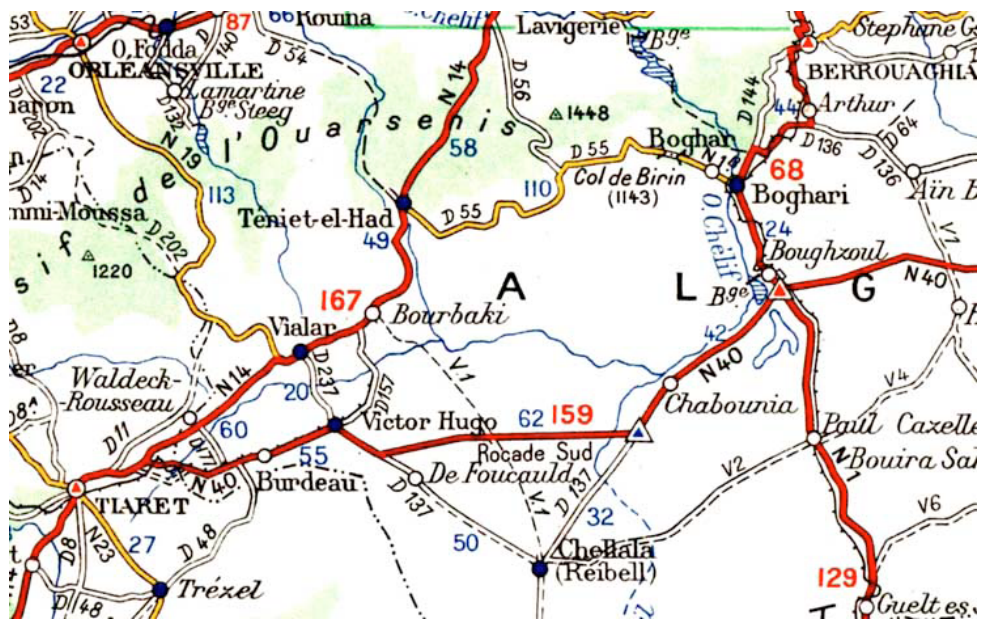
Me voici donc officiellement inscrit au tableau pour transporter ce commandant. Et là, par flemme, bêtise ou trop de décontraction, je commets l'erreur de ne pas préparer la navigation. La météo est impeccable, temps de curé mais fort vent d'ouest. C'est une navigation à la carte routière ! Tiaret est à l'ouest, il suffit de descendre la vallée jusqu'à Boghari, virage à droite, cap à l'ouest et on rattrape la voie ferrée. J'ai vu sur la carte que cette voie ferrée avait son terminus à Tiaret, donc pas de problème. C'est une navigation en ligne droite d'une heure trente, environ deux cent kilomètres. Pour ne pas m'ennuyer, j'ai pris la précaution de mettre un polar dans la poche inférieure de ma combinaison.

Mon passager arrive, décontracté, aimable et souriant. Il a pour tout bagage une serviette en cuir qui pend à son bras contenant, je suppose, les documents utiles pour remplir sa mission. Nous l'aidons à s'installer à l'arrière du L-18 et bientôt nous voilà en l'air, direction Tiaret. Comme prévu, je récupère la voie ferrée au sud de l'Atlas et cap à l'ouest. Je vous l'assure, c'est la seule fois de ma carrière de pilote où je n'ai ni préparé, ni contrôlé, la navigation. C'était trop simple, enfantin, basique. Avec le recul j'en ai encore honte. Dans une navigation à l'estime, on recalcule, à l'aide de repères au sol, la dérive et la vitesse sol, et on peut ainsi rectifier l'heure estimée d'arrivée. Tout va bien, la voie ferrée est en dessous et je la vois filer tout droit à l'horizon. Les montagnes de l'Ouarsenis sont à ma droite, que demande le peuple ? Je peux tranquillement et discrètement prendre mon polar, mon passager ne peut pas voir ce que j'ai sur le genou. Entre mon inutile planchette de navigation fixée à mon genou droit par un élastique et la carte, le petit format du roman passe inaperçu. Mon passager est bien sage, lui aussi à sorti des documents de sa serviette et il travaille, me semble-t-il, sérieusement. Je m'absorbe dans la lecture de mon bouquin qui devait être très passionnant et le temps passe. Le temps passe, en fait mon passager m'interroge, il commence à trouver le temps long.

– *A quelle heure pensez-vous que l'on y sera ?*

Bonne question, la voie ferrée continue tout droit vers l'horizon, pas d'angoisse. Je réponds vaguement que nous sommes ralentis par un fort vent de face. Mais lâchons le bouquin, un coup d'oeil à ma montre m'indique que nous devrions être arrivés depuis un petit moment. Ce n'est pas normal. D'accord, le vent est fort, mais tout de même. La prudence élémentaire commande de vérifier. Le polar regagne discrètement la poche, le long de ma jambe.

Penchons nous sur la carte. Coup d'oeil sur la droite pour identifier les points caractéristiques du relief. Je ne reconnais pas les montagnes du nord de Tiaret. Mince, c'est le djebel Lagdar je suis près de Freneda à 50 kilomètres au sud-ouest de Tiaret. J'ai dépassé ma destination, ma carte est fautive. Elle ne porte pas la ligne de chemin de fer prolongée après Tiaret. Bravo, on a du bon matériel !



Qui aurait pu penser qu'on m'a filé une carte où les voies ferrées sont absentes ?

L'immatriculation de mon L-18 est BOL, ça ne s'invente pas ! C'est bien fait pour toi mon gars, cela t'apprendra à prendre les choses par-dessus la jambe. Cela te servira de leçon, une navigation, aussi simple soit-elle, ça se prépare ! Bon d'accord, je bats ma coulpe, mais il faut s'en sortir. Et pour s'en sortir, une seule solution, virage de 180° par la gauche, cap à l'est et retour sur Tiaret.

Un coup d'oeil derrière, mon passager est toujours très absorbé dans ses papiers, tant mieux. Soyons discrets, j'entame un virage en table de bistrot, très peu d'inclinaison, il paraît que c'est comme cela que l'on a capturé Ben Bella, par un virage en douce. Mais il n'y a pas de miracle, en plein milieu de mon discret virage j'entends :

– *Mais que faites-vous, vous faites demi-tour ?*

Je suis pris la main dans le pot de confiture ! Il faut s'en sortir et, bien sûr, avouer :

– *Excusez-moi mon commandant, j'ai dépassé Tiaret en suivant une voie ferrée absente de ma carte.*

Il m'humilie :

– *Je croyais qu'une navigation, cela ce faisait à la montre et au compas ! Heureusement que vous avez découvert votre erreur avant d'arriver au Maroc !*

Le rouge de la honte est sur mon front, la sagesse c'est alors le silence ! Nous arrivons enfin à Tiaret après un vol de deux heures trente ! Je laisse mon passager vaquer à ses occupations. D'un ton un peu froid, il me demande d'être prêt à décoller vers 16 heures. Il peut compter sur moi, je ne vais pas le contrarier deux fois dans la même journée !

Mon frère est sur le parking, il est venu me chercher en jeep. Nous sommes heureux de nous retrouver. Il m'emmène déjeuner au mess de son régiment, puis nous allons nous promener en ville.

Retour précoce à l'aérodrome. Je peaufine une navigation irréprochable pour le retour. Nous décollons et pour le retour nous bénéficions d'un bon vent dans les fesses, ce qui donne à mon vieux L-18 des performances inhabituelles. Temps de vol retour : Une heure !

Atterrissage impeccable à Berrouaghia, retour au parking et je prends congé de mon passager. Manque de pot, ce passager ne part pas immédiatement, il passe par le bureau de notre capitaine à qui il raconte sa mésaventure. Bien sûr, je me suis fait engueuler, j'ai même dû prendre quelques jours d'arrêt. C'était tout à fait mérité et cela m'a servi de leçon, vous pouvez me croire.

Mais l'affaire ne s'arrête par là, puisque l'histoire a fait le tour du Peloton et a fort divertit mes petits camarades qui s'en sont donnés à cœur joie. Sur le tableau d'opérations, mon nom était suivi de : *Agence de voyages* ou encore : *Si vous voulez découvrir l'Algérie, volez Rougeau.*

Observateur au 1^{er} PMAH 20^{ème} DI

par Claude-Auguste Leroy



SL Claude-Auguste Leroy

Papillote Violette, Kimono 23 et Paramé Tigre

Janesco, le standardiste du Peloton, arrive en courant, un papier à la main :

– *Mon lieutenant, décollage immédiat de l'alerte au sol. Une section de Kimono 23 a accroché près de l'oued Chélif.*

Je laisse tomber la partie de volley-ball et, moins de deux minutes plus tard, je me retrouve en bout de piste .

Je suis *Papillote Violette*, il est 18 heures en cette journée d'avril 1961. Nous avons 15 minutes pour arriver sur l'objectif en LY 00 B 15. Le soleil commence à décliner et nous l'avons de face. Mais il ne nous gênera plus après le décollage.

Dans notre coin d'Algérie, les deux meilleurs moments de la journée nous sont donnés par le soleil. Il se lève au-dessus du Djurdjura. Un spectacle merveilleux. Le ciel, jusqu'alors teinté de la douceur de la nuit, reçoit brusquement par derrière les montagnes les premières éclaboussures verticales de l'aurore.

C'est l'instant où les crêtes rougissantes retirent doucement leur voile de brume comme pour nous appeler vers elles. Et le soir, vers Nelsonbourg, après une journée d'odeurs lourdes et acides, se déroule la même féerie. Mais la chaleur de la journée stratifie alors le dégradé du ciel.

Le maréchal-des-logis-chef Baboin, mon pilote, me fait signe de la main. C'est parti. Je prépare ma planchette et mes notes pour les fréquences à contacter. Nous avons trois postes à bord : Deux HF pour les contacts au sol et un VHF pour les liaisons aviation. Un mixage des trois est possible en sélectionnant les intensités, y compris celle de l'interphone. Il faut faire vite.

- 1 - Contacter Médéa pour avoir quatre T-6 et un hélicoptère *Pirate* sur les lieux.
- 2 - Commander un hélicoptère pour les éventuelles évacuations sanitaires.
- 3 - Mettre l'artillerie en alerte pour un tir pré-réglé dans le secteur de l'accrochage, car il est trop tard pour organiser un bouclage.

– *Paramé Tigre de Papillote Violette.* Le commandant opérationnel du secteur de Boghari, le *Tigre*, alias le capitaine Marengo, est un type formidable. Toujours présent à la radio, précis, sachant utiliser l'ALAT et surtout lui faisant confiance.

– *Tigre écoute.*

– *A cinq minutes de l'objectif. Instructions ?*

– *Kimono 23 Bleu est accroché par une bande bien armée, avec un fusil-mitrailleur. J'ai envoyé un renfort. A vous de jouer pour le reste. Je suis sur écoute permanente.*

Je passe sur channel 16. Les T-6 s'annoncent à trois minutes de l'objectif. Je leur donne une rapide description pour le balisage de l'arme automatique, en choisissant un angle de tir qui ne soit pas dangereux pour les gars au sol. Baboin amorce le piqué.

– *Fumigène dans 5 secondes. Top. Grenade larguée. A vous.*

Il m'a semblé entendre un bruit sourd dans l'avion, mais je n'y fais pas attention. Les T-6 me suivent et balancent leurs roquettes et leurs rafales de mitrailleuses. Je les laisse faire. J'ai repéré un coin dégagé qui pourra servir de DZ pour l'évacuation sanitaire. Le Bell s'annonce à trois minutes. Il nous a vu.

Le temps d'envoyer une deuxième grenade fumigène dans la clairière pour lui montrer le vent et voilà Baboin qui me fait signe que notre pression d'huile baisse. Je me penche par la verrière restée ouverte après le balisage et, effectivement, je m'aperçois que nous avons dû être touchés, car de l'huile coule sur les pipes d'échappement. Nous commençons à sentir la fumée dans la cabine.

– *Paramé Tigre de Violette.*

– *Ici Tigre. J'ai tout suivi. 23 Bleu a pu se dégager. Ils attendent le Pirate qui les protégera pour la vérification et la neutralisation.*

Je lui explique notre situation plus que délicate et notre intention de nous poser sur la piste en terre battue de Boghari.

– *Elle est minée.* Nous répond-t-il.

– *Nous n'avons pas le choix !*

– *Je vous envoie un comité d'accueil.*

En effet, la pression d'huile sera à zéro dans peu de temps. Nous allons tenter le coup. Ça fume de plus en plus dans l'avion. Pourvu que... Mais Baboin, en transpiration, pose l'avion en douceur sur l'un des bas-côtés de la piste. Un as, ce pilote ! Il a même évité un chien qui chassait tranquillement dans ce coin perdu. Quelques secondes s'écoulent. Rien ne se passe. La fumée s'arrête. Sauvés, et l'avion aussi !

Soudain, à cinquante mètres du L-19, une formidable déflagration transforme le terrain en enfer. Le chien vient de sauter sur une mine.

▼ *La région de Boghari*



Le dialogue des généraux

Nous sommes au PMAH 20^{ème} DI, à Berrouaghia, le dimanche 23 avril 1961. Il fait beau en cette fin d'après midi, le temps est calme. Le Peloton est silencieux, il y a pas d'opération en cours et donc pas de mouvement d'avions ou d'hélicos sur la piste.

Dans la nuit du vendredi 21 au samedi 22, le Putsch des généraux Challe, Salan, Jouhaux, et Zeller a eu lieu. Cet événement important alimente toutes nos conversations, nous vivons un moment d'histoire sans nous en rendre compte. Ce n'est que plus tard que nous pourrons analyser et nous faire une opinion. Mais je me rappellerai toute ma vie de cette journée.

Le hasard m'a désigné comme officier de permanence. Un service pas trop désagréable. Notre salle OPS est sympathique, la radio silencieuse, c'est le moment idéal pour faire son courrier, lire un bon roman, mettre à jour les notes sur son jeu de cartes au 1/50 000^{ème} ou pourquoi ne pas tout bonnement rêver.

Mais soudain, la radio crépite

– *Berrouaghia de Broussard.*

Surpris, je tend la main pour attraper le micro et presse l'alternateur.

– *Broussard de Berrouaghia, reçu cinq sur cinq.*

– *En approche sur vos installations, pour autorisation d'atterrir.*

– *Autorisé Broussard, vous êtes numéro un, piste à l'ouest, le vent du 240 pour 10 nœuds. Rappelez en courte finale.*

– *Broussard roger.*

Le *Broussard* se pose et rejoint le parking où je me rends pour accueillir les visiteurs. Le moteur au ralenti laisse filer ses dernières compressions et l'hélice s'immobilise. La porte s'ouvre, un général quatre étoiles de l'armée de l'Air apparaît dans l'encadrement de la porte et descend les quelques échelons du marchepied. Je salue et je me présente.

– *Repos lieutenant, général Challe, j'ai rendez-vous ici même dans quelques minutes.*

Bien qu'habitué à des passages de personnalités diverses sur la base de Berrouaghia, l'arrivée inopinée de l'un des instigateurs du Putsch était pour le moins surprenante. J'accompagne le général Challe vers notre salle OPS et lui propose un rafraîchissement. À ce moment la radio reprend :

– *Berrouaghia d'hélico Bell en approche pour autorisation d'atterrir.*

– *Hélico de Berrouaghia, bien reçu, autorisé à l'atterrissage, le vent du 240 pour 10 nœuds, rappelez piste claire.*

Je m'adresse au général Challe :

– *Veuillez m'excuser mon général, je dois accueillir ce nouvel arrivant qui est certainement le rendez-vous que vous attendez.*

Je retourne vers le parking. La voilure du Bell tourne encore.

La porte de la bulle s'ouvre et apparaît un nouveau général, trois étoiles, que je reconnais.

– *Sous-lieutenant Leroy, à vos ordres mon général.*

– *Repos lieutenant, général Arfouilloux, j'ai rendez-vous ici même avec une autorité.*

– *Votre rendez-vous vient d'arriver mon général.*

Le général Arfouilloux est notre grand patron, il commande la 20^{ème} Division d'Infanterie, le Sud-Algérois, à laquelle nous appartenons et son QG se trouve à Médéa.

Ce rendez-vous entre l'un des responsables du Putsch et le commandant de la très importante 20^{ème} DI, le lendemain du Putsch, n'est pas anodin et je prend conscience que je suis en train de vivre un moment historique.

– *Mon général, si vous voulez bien me suivre, je vous accompagne à notre salle OPS où votre rendez-vous vous attend .*

Arrivé devant la porte, je salue le général Arfouilloux en lui disant :

– *Mon général, je me retire mais je reste à votre disposition.*

– *Merci lieutenant, mais je tiens à ce que vous restiez près de nous.*

– *A vos ordres mon général.*

Le général Arfouilloux entre dans la salle et salue le général Challe.

Après quelques instants, je me retire par discrétion dans un bureau qui communique avec la salle OPS, la porte restant entrouverte.

Le général Challe, bien qu'affichant une certaine sérénité, me paraissait tendu.

Le Général Arfouilloux se présente :

– *Mes respects mon général, vous m'avez demandé ce rendez-vous.*

– *Merci d'être venu Général. J'entre directement dans le vif du sujet, êtes-vous avec nous ?*

– *Avant de vous répondre, j'ai besoin que vous m'éclairiez sur quelques points fondamentaux.*

– *Je vous écoute.*

– *Nous sommes devant le fait accompli. Avec la prise en main d'Alger, vous avez déclenché un putsch et vous me demandez si je rejoins ceux qui sont avec vous. Alors quelques questions :*

Qu'avez-vous prévu pour convaincre d'éventuels appuis sur Paris ?

Quel est votre plan de communication ?

Quels sont vos directives pour assurer la logistique ?

Le général Challe marque un temps de silence puis répond :

– *Notre action n'aurait dû être officialisée et expliquée que dans quelques jours et les sujets que vous évoquez auraient été mis au point pour une confirmation détaillée de nos objectifs.*

Après quelques instants de réflexion le général Arfouilloux lui répond :

– *Mon général, je considère que ces points essentiels auraient dû être réglés avant toute recherche d'élargissement de la participation. Alors, en conscience, veuillez considérer que si vous continuez, ce sera sans moi et la 20^{ème} Division d'Infanterie.*

– *Je regrette votre décision.*

Le général Challe, me paraissait conscient du caractère devenu aventureux du complot à cause d'une fuite qui l'avait fait connaître par Paris avant même son déclenchement. Il fut cependant catégorique : Une marche arrière était impensable. Il m'est impossible de dire pourquoi, mais j'ai eu le sentiment qu'il pensait que les choses étaient trop avancées pour un renoncement personnel et que les deux généraux avaient déjà évoqué indirectement ce problème par leur représentant respectif. C'est pourquoi je reste très prudent, après tant d'années, quant à la date exacte de ce rendez-vous qui peut être soit le 23, soit le 24 avril, toutes mes notes ayant disparu avec une cantine expédiée en novembre 1961, depuis Blida, par un transitaire.

Le général Arfouilloux était en position de force, balayant l'argumentation du général Challe fondée sur la légitimité d'une action de courte durée qu'il pensait conforme à l'engagement historique de l'Armée pour restaurer la paix et conserver l'Algérie à la France, confortée par l'importance,

d'après lui, des effectifs militaires favorables ainsi que par l'adhésion de nombreuses personnalités civiles d'Algérie. Le général Arfouilloux a immédiatement fait prévaloir l'opinion majoritaire de l'armée sur le terrain, qu'il connaissait parfaitement et celle de la métropole très influencée et acquise en grande partie, depuis les derniers mois, à l'indépendance comme confirmée au cours d'une récente intervention du général de Gaulle.

Le dialogue fut très bref et je fus certain, à l'époque, que le général Arfouilloux, à la fois réaliste et très légitimiste, avait déjà pris sa décision bien avant cet entretien.

Ses questions au général Challe n'étaient en fait que des confirmations d'absence de crédibilité de l'organisation d'un putsch qui n'en était plus un, puisque connu et déjà contré, et que son interlocuteur, malgré l'apparence qu'il voulait donner, en était conscient..

Le général Challe, désavoué par l'échec du Putsch, encourra les foudres du général De Gaulle. La justice passera, et le condamnera à quinze ans de détention, accompagnés de la perte de ses droits civiques. Il sera finalement libéré en décembre 1966, puis amnistié par le général De Gaulle en 1968. Il décédera en janvier 1979

Le général Arfouilloux terminera sa prestigieuse carrière honoré de tous.

Pendant ce temps, j'étais donc resté un observateur silencieux mais attentif. J'ai raccompagné les deux généraux sur le parking. Les deux généraux, acteurs majeurs de l'histoire de cette tragédie qui a ébranlé la république, se sont salués et sont repartis vers leurs destins respectifs.

Le *Broussard* et l'hélico ont mis leur moteur en route, l'histoire a repris son cours après que je les ai respectueusement salués.

Les pilotes et observateurs du 1^{er} PMAH 20^{ème} DI ont vécu le Putsch sans que j'ai trahi le secret de cette rencontre, secret partagé cependant et comme il était normal qu'il le fût, avec le commandant du Peloton, le capitaine Frotté avec lequel je m'étais entretenu et qui en avait été informé, très certainement, par le QG de Médéa.

Ce n'est qu'en 2005, au cours d'une réunion amicale d'anciens de Berrouaghia, que j'ai raconté cet épisode ignoré de tous. Je pensais qu'il fallait absolument rendre public le témoignage historique de cette réunion et sa conclusion. Car aujourd'hui, pouvons-nous imaginer ce que serait devenu le Putsch si la 20^{ème} DI était entrée dans la danse, avec la conséquence immédiate de rallier d'autres divisions également dans l'incertitude à ce moment précis du Putsch.

Sigles, acronymes et définitions

ALAT : Aviation légère de l'armée de Terre
ALN : Armée de libération nationale
Asp : Aspirant
BA : Base aérienne
Bg : Brigadier
Cdt : Commandant
CISALAT : Centre d'instruction et de spécialisation de l'ALAT
Cne : Capitaine
Cnl : Colonel
COMALAT : Commandement de l'ALAT
CPAP : Certificat provisoire d'aptitude au pilotage
CST : Canonnier servant tireur
DI : Division d'infanterie
DIA : Division d'infanterie alpine
DIM : Division d'infanterie motorisée
DP : Division parachutiste
EALA : Escadrille d'avions légers d'appui (armée de l'Air)
EALA : Escadron d'avions légers d'appui (armée de l'Air)
EAALAT : Ecole d'application de l'ALAT
ESALAT : Ecole de spécialisation de l'ALAT
Fell : Fellagha
Fellouze : Fellagha
Evasan : Evacuation sanitaire
Fellaga : Soldat rebelle de l'ALN
FLN : Front de libération nationale
FM : Fusil-mitrailleur
Gal : Général
GAOA : Groupe d'aviation d'observation d'artillerie
GH : Groupe d'hélicoptère
HF : High frequency
HLL : Hors la loi
Katiba : Compagnie de soldats de l'ALN
LCl : Lieutenant-colonel
Lt : Lieutenant
MdL : Maréchal-des-logis
MdLC : Maréchal-des-logis-chef
OPS : Opération
PA : Peloton d'avions
PM : Pistolet-mitrailleur
PMAH : Peloton mixte d'avions et d'hélicoptères
QG : Quartier général
RAV : Reconnaissance à vue
REC : Régiment étranger de Cavalerie
Sdt : Soldat
Sgt : Sergent
SL : Sous-lieutenant
VHF : Very high frequency
Willaya : Division administrative territoriale du FLN

Bibliographie

- BERGESE Francis – *Une vie de dessin et d'aviation* – Editions Idées
- BERNIER Pierre – *L'Algérie, ce pays riche* – www.algerie-riche.com
- BOUVARD Hugues – *25 mois de service militaire* – h.bouvard01@free.fr
- CHAUVIERE André – *Bleu couleur ciel* – Chez l'auteur
- CLENET Jean-Marie – *Piper-Piper ici Adrénaline* – clenet.jmh@wanadoo.fr
- CROSNIER A. et JARRIGE P. – *L'ALAT en AFN* – www.aviation-algerie.com
- JEANJEAN Roland – *Le vent sur les tisons* – Lacour 1997
- LAVIE Jean-Marc – *Pour l'honneur* – Africa Nostra 1981
- LE BEC Yves – *Joliot Golf* – Bleu Ciel Editions
- MALCROS Christian – *Les insignes de l'ALAT* – Service historique de la Défense
- MOREL André – *Carnets de route* – Editions de l'Officine
- PLANES Michel – *Pilotes en Algérie* – michel.planes0325@orange.fr
- PUY-MONTBRUN Déodat – *L'honneur de la guerre* – Albin Michel
- SANTA Diego – *Fragments d'une vie de soldat* – V. Vernevaut 10, rue Pestalozzi 75005 Paris
- TOUSSAINT Gibert-Claude – *Revenir pour revivre* – L'Harmattan 2009

Revues

Inch'ALAT

Béret Bleu

Air Fan – Numéros 17-19-21

Sites Internet

www.ALAT2.fr

<http://unaalat.fr>

<http://www.museehelico-alat.com>

www.aviation-algerie.com

Crédit photographique

Les photos de ce document sont de Monique Arzel, Michel Bécasse, Yves Breteau, Bernard Charles, Jean-Claude Chaudruc, Jean Davanne, Jacques David, Lorisse Gurdebeck, Bernard Guyon, Pierre Jarrige, Claude Lobstein, Christian Malcros, Claude Marx, Jean-Pierre Meyer, Claude Requi, Jacques Revers, Daniel Rougeau et Pascal Tayon.



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

ISBN 2-9506620-8-0

mars 2015

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite