

Observateur-pilote de l'ALAT

1^{er} PMAH 12^{ème} DI - 2^{ème} PMAH 12^{ème} DI - 2^{ème} PMAH 13^{ème} DI



François Bard



Association des Amis de l'ALAT - Groupement Languedoc-Roussillon

Le mot du Président

Notre ami, le colonel François Bard, nous a fait l'honneur de nous confier ses souvenirs en dévoilant trois années vécues avec passion au service de la France en Algérie. Son parcours est tout a fait démonstratif. C'est le parcours d'un lieutenant chef de section dans l'infanterie, avec un dur séjour dans un Commando de chasse, qui met sa connaissance du terrain au profit de ses missions dans l'ALAT comme observateur, puis comme observateur-pilote.

C'est la grande force de l'ALAT d'avoir eu des observateurs officiers aguerris, sous-lieutenants, lieutenants et capitaines, qui ont connu les combats au sol et l'activité des fantassins dans tous ses aspects. Comme le démontre François Bard, cette expérience considérable a permis la meilleure des coopérations entre «Piper» et Trosol.

Jean-Claude Lacour
lacour-jc@wanadoo.fr

Amis, Actifs et Anciens de l'ALAT, visitez notre site :
www.aaalat-languedoc-roussillon.fr

Les avis émis dans ce document n'engagent que leur auteur

Les photos de ce document sont de François Bard, Michel Dupont, Michel Frémon, François Heim, Michel Lebreton, Michel Le Veher, Christian Malcros, Christian Puech, Emile Reich et Jean-Laurent Truc.

Plusieurs photos sont extraites des films 8 mm de François Bard.



Mise en pages par Pierre JARRIGE
Janvier 2018

www.aviation-algerie.com

Reproduction autorisée - Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

Stage observateur à Dax	1
En Algérie, au 7^{ème} Régiment d'Infanterie	2
Merchiche	
Commando de chasse 129	
1^{er} PMAH 12^{ème} DI	24
Carte d'aérodrome de Tlemcen-Zénata	28
Premières missions	30
De Gaulle en visite	34
Frontière marocaine	36
Evasans	39
Mascottes	40
2^{ème} PMAH 12^{ème} DI - Méchéria - Géryville	42
Carte d'aérodrome de Géryville-Ouest	47
La méprise - Le Barrage	48
2^{ème} PMAH 13^{ème} DI	50
Stage 1-OP-61 à Dax	52
Retour à Méchéria	56
Carte d'aérodrome de Méchéria	60
Sur le « qui-vive »	62
Chéragas	64
Dax - La Réghaïa - Fin de séjour	66

... Je t'en prie, rassure-moi au plus vite et dis-moi que nos concitoyens nous comprennent, nous soutiennent, nous protègent comme nous protégeons nous-même la grandeur de l'Empire. S'il devait en être autrement, si nous devons laisser en vain nos os blanchis sur les pistes du désert, alors, que l'on prenne garde à la colère des Légions !

Lettre de Marcus Flavinius, centurion à la Deuxième Cohorte de la Légion Augusta, à son cousin Tertullus, resté à Rome.



Stage observateur à Dax

Sorti de l'ESMIA (Ecole spéciale militaire interarmes) en 1956 et nommé sous-lieutenant le 1^{er} octobre 1956, je rejoignais le 30^{ème} Bataillon de Chasseurs au Maroc le 1^{er} décembre 1956, après un stage raccourci à Saint-Maixent (le besoin en jeunes officiers était pressant en AFN). Le 17 août 1958, je réintérais Saint-Maixent où la promotion devait compléter son instruction écourtée. A l'issue du stage, j'étais affecté, le 1^{er} janvier 1959, au 7^{ème} Régiment d'Infanterie en Algérie, mais avant de le rejoindre, je devais effectuer un stage d'observateur aérien à l'Ecole de spécialisation de l'ALAT (ESALAT) de Dax, je rejoignais l'École le 6 janvier 1959.

Perception du paquetage de vol : combinaison, pantalon chaud, blouson, gants de cuir avec sous-gants en soie, bottes de vol fourrées et le béret bleu cobalt distinctif de l'ALAT.

Les cours au sol précédaient les vols : topographie, navigation et règles de circulation aérienne, règles d'observation et réglages des tirs d'artillerie, météo, choix de DZ pour hélicos, guidage des hélicos et de la chasse, photos aériennes avec développement et tirage des clichés.

Alors que les vols se succédaient, l'accoutumance apparaissait et le travail devenait plus facile, je devrais dire moins difficile. Nous partions souvent pour une recherche de points; ils étaient décrits et situés dans une zone de recherche d'un km². Il fallait trouver le point, noter ses coordonnées exactes et le photographe pour contrôle. Il y en avait une dizaine en moyenne par mission. Au retour, il fallait aller au labo photo, couper le film de la caméra K 20, le développer et tirer les photos qui devaient être jointes au compte-rendu de mission. En fin de stage, en guise de contrôle final, nous eûmes à relever, sur une cinquantaine de kilomètres, le tracé d'un gazoduc qui partait de Lacq. Dans cette activité, je ne me débrouillais pas trop mal.

Pour les tirs d'artillerie, nous commençons par le tir réduit installé dans une salle de cours et nous devons observer l'arrivée des coups, donner les corrections en respectant les règles de l'artillerie. Les réglages étaient de trois modes différents : par déplacement du point moyen, le plus facile et le plus rapide pour peu que l'on ait bien étalonné les distances; par encadrement, plus précis mais plus long et plus *processionnel*, enfin celui dit *par bonds associés*, méthode sûrement inventée par des polytechniciens car si complexe que j'ai même vu des artilleurs y perdre leur latin. La première méthode voulait que l'on observe presque à la verticale de l'objectif pour être précis. La deuxième voulait qu'au moment de l'arrivée des coups l'observateur soit sur l'alignement pièces-objectif. Enfin pour la troisième la position de l'observateur n'était pas critique. Après avoir fait nos preuves au tir réduit, nous passions en vol au *champ de pétards* situé en bordure de la rivière Adour. Là, l'arrivée des coups était simulée par des explosions de pétards lancés depuis une jeep dont l'équipage tenait compte des lois de la dispersion et des corrections émises par l'observateur pour déterminer les points d'impact.

L'élève observateur, pour l'occasion, était souvent piloté par un officier artilleur qui se trouvait aux premières loges pour émettre des critiques sans doute méritées mais en général trop acerbes. Je n'ai jamais vu de gens aussi coincés que des artilleurs à un observatoire en train de régler des tirs. En fin de stage, nous eûmes un court détachement à Montauban pour régler des tirs grandeur réelle au camp de Gers. Les pièces tiraient à coups réels et nous ne voulions pas passer pour des amateurs aux yeux des servants, d'où une tension et une application sérieuses. Les résultats furent bons et cela nous rassurait car en Algérie il faudrait que les coups n'arrivent pas sur les *amis*.

Après plus de 50 heures de vol nous étions prêts à assurer nos nouvelles missions et le 18 avril nous quittions l'ESALAT pour rejoindre nos corps en Algérie. J'étais breveté observateur n° 707.

En Algérie, au 7^{ème} Régiment d'Infanterie

J'embarquais, seul, à Marseille le 24 avril 1959 sur le SS *Joffre* et je débarquais le lendemain à Oran. J'arrivais à Lamoricière, à 33 km à l'est de Tlemcen, le 29 et me présentais au chef de corps. Celui-ci, après étude de mon dossier, m'annonçait mon affectation au 2^{ème} bataillon en précisant : – *J'ai besoin de chefs de section, pas d'observateurs en ballon, tant que je commanderai le Régiment, vous n'irez pas dans l'ALAT.*

Un peu surpris par cet accueil, je repartis pour le PC du 2^{ème} bataillon qui se trouvait dans une ancienne colonie de vacances près du col des Zarifete, au sud de Tlemcen. Là, j'étais affecté à la 6^{ème} compagnie de combat qui se trouvait répartie en deux postes sur la route de Tlemcen à Seb-dou, le premier, le plus au sud, à environ 8 km de Seb-dou, avec la portion principale à Merchiche, ancienne maison forestière à 1 km à l'est de la route au-dessus des sources de la Tafna, à 1 200 m d'altitude, l'autre, avec une section, au poste de Tal-Terny, à mi-chemin des deux localités, une ancienne maison cantonnière sur la route même, au col du même nom à 1 380 m d'altitude. Les sources de la Tafna se présentaient un peu comme une résurgence sortant d'une grotte. Celle-ci avait servi de lieu de réunion aux fells, aussi avait-elle été gazée et fermée par du barbelé pour la rendre inaccessible. La route avait deux lieux-dits :

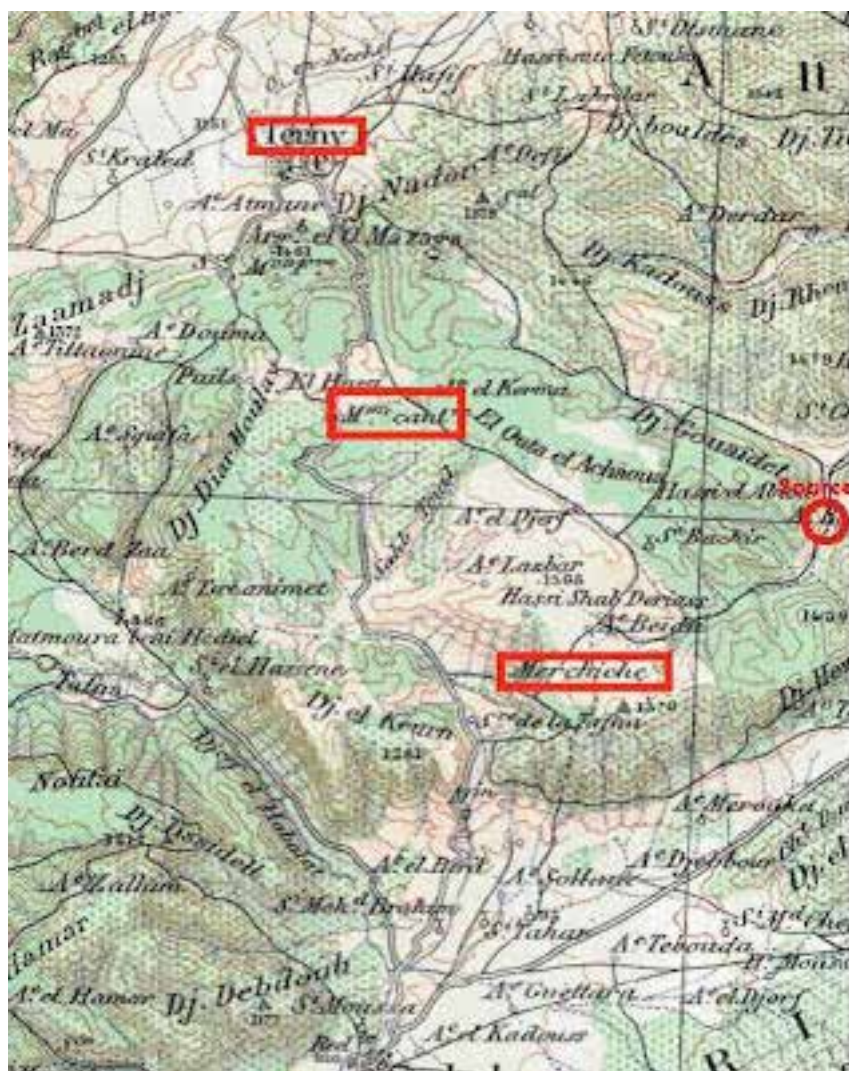
1 - Entre Terny et Tal-Terny le *Virage du pont coupé*. Le pont se trouvait dans une épingle à cheveux au fond d'un thalweg et avait été détruit par les fells, il n'avait pas été reconstruit, la route coupait le thalweg au plus court et de grosses buses permettait à l'eau du thalweg de passer sous la route tout en étant beaucoup plus difficile à détruire qu'un pont ordinaire.

2 - Entre Tal-Terny et Merchiche le *Virage des camions brûlés* (un convoi de rappelés était tombé dans une embuscade assez meurtrière et deux camions avaient été incendiés. Leurs épaves étaient restées au bord de la route, comme pour nous rappeler d'ouvrir l'œil).

Merchiche

La compagnie était commandée à Merchiche par le capitaine May, ancien para affecté au 7^{ème} RI pour redonner un peu de tonus opérationnel à la compagnie. Il avait pour adjoint un capitaine réserviste rappelé dont la seule ambition semblait être le retour à la vie civile. Tal-Terny était commandé par le lieutenant P., ancien et médicalement inapte opérationnel. Je pris à Merchiche le commandement de la première section et je commençais aussitôt les sorties opérationnelles qui consistaient à ratisser de jour la zone interdite, à l'est et au nord-est du poste, et à y monter des embuscades de nuit.

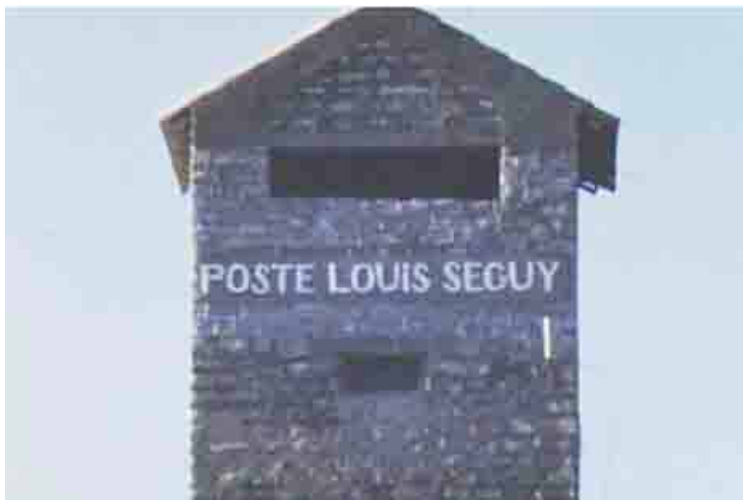
Le poste de Merchiche, construit autour de l'ancienne maison forestière qui servait de PC et de logement des cadres, était entouré par une murette de pierres d'un mètre cinquante de haut formant un quadrilatère avec un blockhaus à chaque angle. Il dominait, outre la source de la Tafna, la vallée, au sud-est, orientée NE-SW reliant Lamoricière à Seb-dou. La végétation, clairsemée, était composée d'arbustes buissonneux, d'arbres et d'herbe assez rare. Vers le nord, les arbres devenaient plus denses et formaient des petites forêts. A proximité de la maison forestière, une source fournissait l'eau et nos prédécesseurs Légionnaires en avaient profité pour creuser une piscine. Des baraques, type Maroc, et deux mechtas abritaient le personnel et les installations collectives : cuisine, réfectoire, foyer. Aux abords immédiats, un regroupement d'une cinquantaine de khāïmas abritaient une population anciennement nomade et que l'on maintenait là pour la soustraire aux influences des rebelles. L'aspirant toubib et l'infirmier assuraient le suivi mé-



dical de l'ensemble. Le ravitaillement nous était apporté chaque semaine par un convoi escorté de scout-cars ou de Dodge 4x4 blindés. L'éclairage était fourni par un groupe électrogène à moteur Bernard malheureusement en panne. Après avoir examiné l'engin, je découvris que les vis platinées ne s'ouvraient pas. Après réglage, le moteur voulut bien démarrer mais la génératrice refusait de fournir du courant. Je décidais d'exciter la machine à l'aide d'une pile de poste radio SCR 300 (90 volts) et, surprise, l'aiguille du voltmètre se mit à grimper vers les 110 volts pour la plus grande joie de tous.

Le réserviste rappelé (capitaine de réserve adjoint) fut bientôt libéré et je pris le poste d'adjoint. Mon premier souci fut de mettre en condition de tir un mortier de 120 mm dont personne, à part moi, ne connaissait l'emploi (Je l'avais étudié en école d'application). Après l'avoir fait mettre en batterie selon les règles de l'art, je constatais que nous n'avions pas les tables de tir. Je proposais au capitaine d'en établir une simplifiée en tirant sur des hausses échelonnées en direction de la zone interdite et en relevant les points d'impact (mes séjours à Saint-Maixent n'avaient pas été inutiles). Mon chef accepta et, échaudé par une première expérience, décida d'aller observer lui-même les tirs (avant mon arrivée, le poste disposait d'un obusier de 75 mm allemand. Un observateur avait voulu régler les tirs en observant et en passant lui-même les commandements. Il s'était emmêlé les pinceaux et avait obtenu des déplacements en sens inverse de ceux recherchés. Le capitaine avait mis fin à l'essai et l'obusier laissé à l'abandon jusqu'à son remplacement par le 120). Par mesure de sécurité, je commençais en charge et portée maximale, de l'ordre de 6 km, pour, progressivement, raccourcir en diminuant les charges. Grâce aux observations du capitaine, je pus établir une table de tir simplifiée permettant d'utiliser cette arme redoutable avec un minimum de sécurité. Je fis ensuite jalonner plusieurs directions sur lesquelles il serait facile de pointer à priori et en particulier celle de l'autre poste que nous pourrions ainsi appuyer en cas de besoin. Il se trouvait à plus 300 m ou 400 m de la portée maximale, ce qui m'arrangeait bien. Nous perçûmes ensuite, au titre des *matériels de secteur*, une mitrailleuse Hotchkiss modèle 1914 de 8 mm. Personne ne connaissant cette arme, j'en entrepris le démontage et le remontage avant de l'essayer au tir. Celui-ci était plus lent que celui du FM 24-29 mais plus précis, les 20 kg de l'affût se faisant sentir. Nous possédions également un mortier de 81 mm mieux connu et que les sous-officiers s'étaient appropriés.

Un jour, vers 16 heures, le chef du poste de garde vint nous prévenir qu'un fell venait se rendre avec son arme. Avec le capitaine nous nous rendîmes sur les lieux et après lui avoir demandé de poser son arme, nous récupérâmes l'intéressé. Pour le faire parler au plus vite, il fallait le mettre en confiance. On lui fit apporter à boire et à manger et tout en consommant il répondit à nos questions. Nous apprîmes ainsi qu'une bande d'une quinzaine de fells se trouvait vers une source que nous connaissions bien à environ 6 km à l'est-nord-est du poste. La compagnie mise en alerte, le capitaine me chargea de demander un appui aérien urgent pendant qu'il demandait une patrouille de chars à Sebdou et qu'il rendait compte au bataillon de son intention de se porter immédiatement sur la zone pour accrocher l'élément rebelle. La réponse nous cueillit comme une douche froide : interdiction de bouger, le Régiment montait une opération avec de gros moyens pour le lendemain matin. La patrouille de T-6 que j'avais demandé arrivait sur zone et demandait des instructions. Le capitaine, furieux de son inaction obligée, donna l'ordre aux T-6 de tirer ses roquettes et de mitrailler toute la zone de la source, ce qu'ils firent immédiatement. Le PC du Régiment arriva enfin et prit possession du poste ainsi que de la cuisine. Il avait apporté son propre ravitaillement et notre cuisinier, réquisitionné, eut la bonne idée de lui servir notre viande et de nous réserver la sienne qui était d'une qualité bien supérieure. Se sentant un peu à l'étroit dans nos locaux, le PC



*Les sources de la Tafna et le poste de Tal-Terny.
le soldat Louis Séguy, né le 27 décembre 1937, est mort en opération le 30 octobre 1958*

ne trouva rien de mieux que de nous envoyer en embuscade de nuit à trois km du poste, les fells se trouvant à 6 km, en attendant le début de l'opération prévu pour le lendemain matin. À l'aube nous entreprîmes le ratissage qui ne donna évidemment rien, les fells ne nous ayant pas attendu. Plus tard, opérant dans le même coin, nous découvrîmes une tombe collective renfermant cinq ou six corps sous des toiles de tente, preuve que les tirs de T-6 n'avaient pas été inutiles et que les fells étaient bien là. Si le Régiment nous avait laissé *marcher au canon* on aurait sans doute pu les coincer. Mais ça aurait fait moins de médailles pour le PC.

Un soir, vers 23 heures, je fus réveillé par des coups de feu dont le nombre allait en augmentant pour se transformer en véritable fusillade. Dormant en survêtement, j'enfilais mes pataugas, mon ceinturon avec mon pistolet et je sortais pour me renseigner. Je me heurtai presque immédiatement à un soldat, la tête couverte de sang, qu'un de ses camarades emmenait vers l'infirmerie. La vue de ce blessé m'amena à penser que les choses étaient sérieuses, d'autant que la fusillade redoublait d'intensité et que l'on voyait des traceuses jaillir dans toutes les directions. Je me portais à la murette la plus proche où un groupe tirait à qui mieux mieux. Interpellant l'un des tireurs, je lui demandai sur quoi il tirait. La réponse fut :

– *Je ne sais pas, mais comme tout le monde tire, je tire aussi !*

Je fis cesser le feu en donnant la consigne de ne tirer que sur un objectif identifié. Je continuais de faire le tour du poste, obtenant partout la même réponse. Je tombais sur une équipe de sous-officiers qui s'étaient mis en tête de tirer au mortier de 81. Ayant vérifié la hausse, la direction et la charge du coup qu'ils s'apprêtaient à faire partir, je constatais une portée de 250 m en direction du regroupement, soit en plein dedans. Je poussais un grand coup de gueule et j'obtins cette réaction :

– *De toutes façons, c'est tous des fells !*

Je repris mon tour du poste après leur avoir interdit de tirer sans ordre. Peu à peu, les tirs cessaient à mon passage, y compris ceux de la mitrailleuse de 30 qui tiraient de très longues rafales, les bandes de 250 cartouches ne duraient pas longtemps, pas plus que les chargeurs de FM. Je finis par apprendre qu'une rafale de pistolet-mitrailleur était arrivée dans le poste, ce qui avait déclenché la réaction bruyante et irraisonnée de l'ensemble du personnel. Alors que je revenais vers ma chambre, je repensais à l'homme blessé au visage que j'avais rencontré en sortant. Je retournais à l'infirmerie pour me renseigner sur son sort et j'eus la surprise de tomber sur un infirmier hilare. M'étonnant de son attitude, il m'expliqua que le blessé était sorti tellement vite de sa baraque qu'il n'avait pas vu l'arbre qui se trouvait en face de la porte et qu'il l'avait heurté de plein fouet, ce qui lui avait ouvert le front, d'où ce sang sur son visage. Son état n'inspirant aucune inquiétude, je pus enfin retourner me reposer.

Le lendemain, en faisant les comptes des munitions consommées, on trouvait plus de 6 000 cartouches de tous calibres, les armes automatiques ayant débité à plein régime. Je rappelais à tous les consignes concernant la discipline du feu, mais je m'aperçus plus tard combien il était difficile pour du personnel peu aguerri de les respecter, les cadres eux-mêmes ne le faisant pas.

Un autre soir, alors que nous avions une séance de cinéma organisé par le service social des armées, je fus alerté par le radio qui m'apprit que le poste de Tal-Terny était harcelé à l'arme légère. Je fis mettre le mortier de 120 en batterie sur les jalons pré alignés dans la direction du poste et fis tirer quatre obus en portée maximale. Par radio Tal-Terny nous rendait compte qu'il avait entendu l'arrivée des coups et que le harcèlement avait cessé. Le 120 avait enfin servi à quelque chose.

Au départ d'un convoi de ravitaillement, sur la piste qui rejoignait la route, le conducteur d'un Dodge 4x4 blindé, roulant trop vite, perdit le contrôle de son véhicule qui sortit de la piste et partit

en tonneau. Trois membres de l'équipage furent tués dans cette action peu glorieuse. Le 4x4 blindé était un engin délicat à conduire; surchargé par le poids du blindage et du tapis anti-mines, ses ressorts étaient en flexion inverse d'où une tenue de route désastreuse. Les conducteurs étaient prévenus, mais cela ne les empêchait pas de jouer avec le feu.

L'ordre vint un jour de regrouper l'ensemble de la compagnie sur le poste de Tal-Terny. Moins grand que Merchiche, il était en bord ouest de route, entouré d'un mur rectangulaire avec les habituels blockhaus, l'ancienne maison cantonnière en dur avec six pièces autour d'une cour intérieure et, dans l'angle sud-est, une tour construite en pierres maçonnées de 4 m sur 4 m, d'une dizaine de mètres de hauteur, abritant au rez-de-chaussée la soute à munitions puis au-dessus les locaux radio et enfin sur la terrasse couverte un poste de sentinelle disposant d'une mitrailleuse de 12,7 et d'un projecteur (un phare de GMC alimenté par une batterie). Sur la tour figurait le nom de Louis Séguy, un de nos prédécesseurs, mort en opération. En bord de route se trouvait une DZ. Toujours en bord de route et au nord-est du poste, se trouvait un regroupement, d'environ 500 personnes déclarées, dans des khaïmas, dont nous avons la charge administrative et que nous devions à la fois protéger et surveiller. Au plan administratif, nous avons l'état civil, le contrôle des impôts et l'école (30 à 40 élèves de 7 à 12 ans sous une grande tente américaine). Le terrain alentour était vallonné, montant à l'est vers les djebels Khaddous et Dar-Cheikh. Il était recouvert de taillis épars, peu de vrais arbres, les fonds d'oueds à sec abritant des buissons épais de lauriers-roses difficiles à fouiller.

A proximité du regroupement, subsistait un bouquet de cinq chênes que j'aurais bien du mal à sauver lorsque le commandement autorisa les autochtones à fabriquer du charbon de bois. Ils s'étaient mis en tête de couper ces cinq derniers vrais arbres et je dus faire tirer la 12,7 au dessus du bouquet pour qu'ils comprennent que je ne plaisantais pas. L'eau provenait d'un puits, muni d'une pompe à moteur, qui ne suffisait pas en été, ce qui nous obligeait à descendre jusqu'à Seb-dou, à 12 km, en convoi avec deux citernes de 1 000 litres pour nous ravitailler. L'éclairage du poste dépendait d'un groupe électrogène américain en panne de distributeur et pendant tout mon séjour au poste je ne suis pas arrivé à obtenir la pièce de rechange.

Pour la conservation des vivres, nous avons une chambre froide qui fonctionnait grâce à petit moteur Bernard. Il avait pris feu un jour et les circuits électriques avaient été endommagés. Comme ce matériel dépendait de l'action sociale des Armées, il fallut plus de trois mois pour obtenir un dépannage efficace. En attendant, nous devions consommer rapidement, en deux ou trois jours au lieu de sept, la viande que les convois nous apportaient. Le foyer du soldat disposait d'un frigo à pétrole qui fumait un peu mais qui nous permettait d'avoir de la bière un peu fraîche très appréciée aux retours des opérations.

Commando de chasse 129

La 6^{ème} compagnie opérationnelle se transforma en Commando de chasse 129 (9^{ème} Commando de chasse de la 12^{ème} Division) et, le capitaine ayant demandé à rejoindre les commandos urbains de Tlemcen, je fus désigné pour commander opérationnellement la 6^{ème} compagnie, puis le Commando, le commandement administratif étant confié au lieutenant, dont j'ai déjà parlé, plus ancien mais médicalement inapte opérationnel.

Le passage en commando de chasse s'accompagna de la perception des bérets noirs qui remplaçaient les chapeaux de brousse, de vestes camouflées, mais pas de pantalons, et de djellabas brunes et vertes qui nous furent très utiles pour remplacer les capotes nécessaires vu l'altitude (1 300 à 1 600 m) mais inconfortables. Le matériel s'améliora aussi. Nos postes radio SCR 300, d'un poids de 18 kg, furent remplacés par des ANPRC 10, d'une portée supérieure, avec davantage de fréquences et d'un poids de 11 kg. Nos fusils MAS 36 à répétition laissèrent la place à des MAS 49 semi automatiques et MAS 36-51 à répétition pouvant tirer les grenades à fusil nouveau modèle. Nos pistolets modèle 35 S, en 7,65 long, furent reversés et nous eûmes enfin droit aux MAC 50 en 9 mm parabellum. Les PA modèle 35 étaient bien conçus mais la munition qu'ils tiraient était trop faible et parfois capricieuse, d'où notre satisfaction de voir arriver les MAC 50. Par contre, nous conservâmes nos FM 24-29. L'arrivée de ces nouveautés changea complètement l'état d'esprit des hommes qui commencèrent à se prendre (à tort ?) pour des *guerriers*. Mes radios jouaient aux grenadiers-voltigeurs, peu habitués à une charge qui leur paraissait légère. Nous fîmes des jaloux, aussi lorsque nous étions appelés à travailler avec d'autres unités, nous redevenions compagnie opérationnelle, par ordre du Régiment, et nous reprenions nos chapeaux de brousse et nos vestes non camouflées pour ne pas froisser certaines susceptibilités.

La mission originellement prévue pour les commandos de chasse consistait à maintenir sur le terrain du monde en permanence, observant le jour en se camouflant et se déplaçant de nuit discrètement pour ne pas alerter les rebelles. Cela supposait une grande liberté d'action pour le chef du commando et une articulation en deux demi-commandos, de deux sections chacun, pour assurer la permanence sur le terrain par roulement. Tout cela était bien beau sur le papier mais c'était sans compter avec la mentalité de certains chefs qui se croyaient dessaisis d'une partie de leur autorité et qui continuaient à faire travailler leur commando comme une compagnie opérationnelle : ratissage et recherche de jour, embuscades de nuit au cours de sorties de trois à quatre jours. Ce fut malheureusement mon cas, aggravé par le fait que l'on m'avait retiré une section pour assurer la garde du casernement des commandos urbains de Tlemcen. Vu cette situation je ne pouvais pas assurer ma vraie mission de commando de chasse. En guise de compensation, le bataillon me donnait parfois sa Harka en renfort. Forte d'une soixantaine d'hommes, pour la plupart anciens rebelles ralliés, commandés par un sergent-chef, armés de fusils 07-15 en 8 mm Lebel et de PM Thompson de 11,43 mm, cette Harka, peu préparée au combat en groupe par manque d'instruction collective, manquant de discipline de feu, était par contre très utile dans la recherche d'indices de présence récente ou lointaine des rebelles. Dotés d'une vue exceptionnelle et d'un très bon odorat, connaissant bien les mœurs de nos adversaires, les Harkis étaient nos yeux. Mes trois sections restantes étaient commandées, l'une par un sous-lieutenant de réserve ancien, la deuxième par un adjudant-chef et la troisième par un jeune aspirant tout juste sorti d'école auquel je donnais comme adjoint un sergent-chef opérationnel pour l'épauler dans ses débuts. J'avais été obligé de me passer des services d'un excellent sergent de réserve, instituteur dans le civil, que j'avais été contraint d'affecter à l'école. L'ensemble des personnels suivait bien mais j'étais obligé d'avoir à l'œil un jeune sergent d'active qui pensait et disait que tous



*Le Commando en opération et, ci-dessous, les postes
ANGRC-9 et ANPRC-10*



les Algériens étaient des fells et qu'il fallait tous les tuer. Nos sorties duraient en général quatre jours et quatre nuits suivies d'un ou deux jours de repos. Nous partions avec nos quatre boîtes de rations et deux bidons d'eau par homme, ce qui n'était pas suffisant pour la durée de la sortie. Il fallait donc, au soir du deuxième jour, envoyer une section en corvée d'eau à la source la plus proche, soit trois à quatre kilomètres en moyenne et, parfois, à plus de six. J'encourageais mes hommes à se munir de petites bouteilles d'huile pour pouvoir faire revenir le bœuf ou le *singe* des boîtes de rations, et d'oignons à consommer crus ou revenus avec le reste. A ce régime on ne faisait pas de lard et je maintenais mes 63 kg comme à ma sortie de Coetquidan. Peu à peu, nous devenions des *coureurs de djebel* malgré le poids de nos impedimenta.

Nous avons perçu des sacs de couchage *opérationnels*. Fabriqués avec une laine très épaisse, ils étaient lourds et munis d'une partie imperméable à la partie inférieure, le dessus restant en partie en couverture. Par temps sec tout allait bien, mais sous la pluie, il apparut très vite que l'eau s'infiltrait par la partie en couverture et restait à l'intérieur du sac qui se transformait en baignoire. Nous comprîmes alors qu'il fallait utiliser le sac à l'envers, le dessus vers le bas et le dessous vers le haut puisque c'était la partie imperméable. Belle réalisation qui demandait trois jours de séchage par beau temps lorsqu'ils avaient été trempés. Au cours de mes opérations, deux Gendarmes de la brigade de Terny m'accompagnaient pour pouvoir établir les procès-verbaux réglementaires en cas d'ouverture du feu, notant l'attitude de l'adversaire et si les sommations avaient bien été faites. Ne disposant ni de sacs de couchage opérationnels, ni de boîtes de rations, ils portaient des sacs énormes dans lesquels, de surcroît, ils transportaient une machine à écrire, le matériel à relever les emprunts digitales et un appareil photo nécessaires à l'établissement de leurs PV. Pris de pitié, je leur prêtais des sacs de couchage et leur donnais des boîtes de rations pour chacune de nos sorties. Ils m'en furent très reconnaissants. Il était désolant de constater quel degré de confiance le commandement accordait à ses commandants d'unité, puisqu'il les faisait surveiller par des Gendarmes, et le carcan administratif qu'il faisait peser sur nos opérations. Un jour où ils demandaient à un caporal-chef, qui avait poursuivi des fells sans pouvoir les rejoindre, pourquoi il n'avait pas tiré, je leur retournais la question puisqu'ils avaient été en situation de le faire eux-mêmes. La réponse fut : *Chaque fois qu'on tire, on est obligé de faire un compte-rendu circonstancié et détaillé pour justifier notre consommation de munitions*. Comme ils avaient des armes aux calibres identiques aux nôtres, je leur annonçais qu'à l'avenir ils percevraient des munitions en arrivant au poste et qu'ils pourraient les tirer sans avoir à fournir de compte-rendu. Lorsque nous avons perçu les MAC 50, je sus qu'ils gardaient leurs 35 S, Je leur proposais mon reliquat de cartouches de 7,65. Ils pensaient en recevoir quelques dizaines, quelle fut leur surprise lorsque je leur en donnais plus d'un millier. Ils me confièrent qu'ils pourraient enfin s'entraîner au tir. Quand je devais faire une liaison au PC du bataillon, la réglementation m'imposait d'avoir un camion d'escorte avec ma jeep blindée munie d'une mitrailleuse. Eux se déplaçaient avec une seule jeep à deux Gendarmes et deux Harkis d'accompagnement, traversant les mêmes zones d'insécurité et un jour, ce qui devait arriver arriva, ils se firent *allumer* par les fells, le conducteur légèrement blessé put accélérer et sortir de l'embuscade. Mais ensuite ils n'eurent toujours pas d'escorte ! Je les admire encore pour leur courage calme et tranquille. Leur gendarmerie de Terni, où ils vivaient avec leurs familles, avaient été conçue pour l'auto-défense. Dans chaque logement, aux extrémités du bâtiment, il y avait des meurtrières qui permettaient des tirs de flanquement le long de celui-ci sans s'exposer aux tirs des assaillants éventuels.

Ma zone d'action se situait dans les djebels Khaddous et Dar-Cheikh à l'est du poste, en zone interdite. Nous recherchions des caches et les traces de passage des rebelles.



François Bard et le Commando en opération

L'ennemi public n° 1 dans la zone du bataillon s'appelait l'adjudant Zoubir. A chaque exaction commise par les rebelles, un nouveau mandat d'amener était établi à son nom, si mes souvenirs sont bons, il devait y en avoir plus de 250. D'après les renseignements qui nous étaient fournis, il ne devait plus y avoir de grosses bandes armées dans le coin mais, la frontière avec le Maroc n'étant qu'à 70 à 80 km, nous pouvions tomber sur un gros élément qui, après avoir franchi le barrage, se déplacerait vers l'est. Nous cherchions aussi les membres de l'Organisation politico-administrative (OPA) locale. Bien plus difficiles à trouver parce que mélangés à la population, ils étaient chargés de faire respecter la loi de la rébellion, par exemple l'interdiction de fumer, de percevoir l'impôt fellagha, d'appliquer les sentences allant de la coupure des lèvres ou du nez jusqu'à la peine de mort par égorgement.

La portée de nos postes radio normaux ne permettait pas d'entrer en contact avec le PC, aussi tous les soirs, lors de nos sorties, un Piper survolait la zone en vol rectiligne pour ne pas attirer l'attention sur notre présence, précaution bien inutile puisque nous avions ratissé tout le jour; et nous lui passions notre compte-rendu journalier qu'il retransmettait à l'échelon supérieur. L'utilisation du poste *gros module*, un ANGRC 9 décomposé en trois fardeaux de 20 kg chacun, le poste proprement dit, le sac antennes et la génératrice, était réservée aux liaisons nocturnes à grande distance ou de jour en cas d'appel d'urgence, demande d'appui aérien en particulier. Ce poste qui nous permettait d'entrer en contact avec Oran, ne nous permettait pas de *toucher* Tlemcen à moins de 20 km et demandait cinq minutes de *mise en batterie*. Un jour que nous l'utilisions, nous eûmes la surprise d'entendre sur notre fréquence les PTT d'Oujda. Comme nous n'arrivions pas à passer notre message, mon sous-officier radio demanda poliment à l'opératrice d'Oujda d'observer un silence radio de cinq minutes pour passer un urgent, ce qu'elle nous accorda immédiatement. Par la suite ce service changea de fréquence et nous ne l'entendîmes plus sur les ondes.

Le transport

Pour transporter mon Commando hors de ma zone habituelle, je disposais de cinq GMC, dont deux blindés, et deux Chevrolet de 1 500 kg (genre GMC en 4x4). Lorsque le Commando était complet, soit 120 à 130 hommes, c'était un peu juste et les véhicules se trouvaient en surcharge, en particulier les GMC blindés qui, en plus du blindage, emportaient des tapis anti-mines protégeant la cabine et la caisse d'où de nombreux problèmes de freins ou de boîtes de vitesses. Devant l'augmentation de l'usure prématurée des freins, le service du matériel fit passer une note recommandant l'usage de la boîte de vitesses pour utiliser au mieux le frein moteur. Quelques temps plus tard c'étaient les boîtes de vitesses qui rendaient l'âme, d'où nouvelle note rappelant qu'il fallait aussi utiliser les freins. Le vrai problème était la surcharge des camions, mais de cela il n'en était pas question.

Une fusillade éclate

Un jour, mon Commando ratissait un terrain en pente coupé de petits thalwegs perpendiculaires à notre direction de marche. Toutes mes sections étaient alignées, je me trouvais dans la partie basse avec l'élément de commandement qui crapahutait difficilement à cause du poids de ses matériels. A l'extrémité supérieure se trouvait la Harka. Nous progressions depuis deux heures lorsque soudain une fusillade éclata en haut. Je n'avais pas encore eu le contact radio avec mes sections que l'intensité du feu augmentait, s'étendant bientôt à tout le dispositif. Observant ce qui se passait, je constatais que trois individus défilaient, en courant vers le bas, devant tout le Commando. Tout le monde tirait à qui mieux mieux sans d'autre résultat apparent qu'une fuite plus rapide des cibles. N'écoutant que son courage, mon sous-officier radio se précipita avec son équipe à la rencontre des fugitifs qu'il réussissait à intercepter, sans mal d'ailleurs, les in-

téressés étant à bout de souffle. Pendant cette action, j'étais moi-même en train de donner des ordres à mes sections par radio et j'entendis au-dessus de moi des bruits ressemblant à des vols de bourdons. Relevant la tête de ma carte, je vis des Harkis qui, poursuivant les rebelles depuis le haut, tiraient en courant avec leurs PM Thompson. Les bruits de frelons étaient en réalité le bruit des balles de 11,43 qui me passaient au-dessus de la tête. Les trois gus n'étaient pas armés, totalement indemnes et un premier interrogatoire mené par les gendarmes ne donna pas grand-chose, sinon à la question :

– *Tu connais De Gaulle ?*

Cette réponse :

– *Non, il ne fait pas partie de la katiba.*

Humour ou sincérité, nous ne le sûmes pas car l'officier de renseignement du bataillon, au courant de notre prise vint en prendre livraison. La consommation de munitions avait encore été très importante (des milliers de cartouches) pour un résultat nul.

De retour au poste, je transformais la journée de repos en séance d'instruction du tir et je *remontais les bretelles* à mes chefs de section en leur rappelant leurs responsabilités dans la discipline de feu.

Inspection du général

Le général commandant la Division avait voulu m'inspecter plusieurs fois mais on lui rétorquait que j'étais sur le terrain. Il finit par se rendre compte qu'il y avait un *os*. Il demanda à son troisième bureau opérations de lui communiquer mes dates de sortie. Un jour où j'étais au poste, il prévint le PC bataillon que dans l'heure qui suivait il serait à Tal-Terny et qu'il savait que j'y étais.

Prévenu par radio de son arrivée, je ne changeais rien aux activités du jour, une section en patrouille à l'ouest du poste vers un point d'eau, une section au tir, l'autre au nettoyage des effets et assurant la garde avec un groupe. Je fis ramasser les quelques papiers qui pouvaient traîner dans le poste et je préparais un groupe pour rendre les honneurs en tenue de combat.

A peine arrivé, le général m'entreprenait sur mes missions de commando de chasse. Il fut surpris d'apprendre ma situation et les missions qui m'étaient imposées par le bataillon. Pour preuve de ce que je lui avançais, je lui montrai le dernier ordre écrit de sortie que j'avais reçu. Le chef de bataillon assistait à l'entretien et je pensais qu'il allait m'en vouloir, mais je ne pouvais pas me taire plus longtemps. Le résultat fut que ma section détachée à Tlemcen rejoignit le Commando. Pour le reste il n'y eut pas de changement. Je ne sais pas ce qui s'est dit entre les deux chefs mais je pus constater plus tard que mon chef m'avait quand même très bien noté.

M... le tueur

Une autre fois, alors que nous progressions à cheval sur un fonds d'oued à sec avec des lauriers-roses, le voltigeur de pointe d'une section se trouva nez à nez avec un fell. Il le mit en joue, puis appela son équipier en lui demandant d'aller chercher son chef. Lorsque celui-ci arriva, il n'y avait plus de fell. Paralysé par je ne sais quel sentiment, surprise, panique, le voltigeur n'avait pas pu tirer quand le fell lui avait faussé compagnie.

En entendant le compte-rendu du chef de section, je ne pus m'empêcher de pousser une gueulante soignée. Bien entendu, nous ne retrouvâmes pas le fell qui devait bien se marrer.

Suite à l'engueulade que j'avais passé à mes chefs de section, l'un de ceux-ci, l'aspirant M. avait pris la décision de se déplacer avec l'équipe de tête pour mieux la contrôler. Un jour, au petit matin, le soleil n'étant pas encore levé, nous nous déplaçons pour une mise en place en vue d'une grosse opération de secteur. Il y eut un premier coup de feu, suivi de quelques rafales venant de ma première section. Etant juste derrière elle, je me précipitais en avant pour voir de quoi il

s'agissait. Je trouvais mon M. qui m'annonça tranquillement :

– *Je viens de descendre un fell avec un seul coup de ma carabine.*

Connaissant la faible puissance de cette arme, j'étais étonné de ce résultat et constatais que le fell avait été touché à la tempe. Je félicitais l'aspirant pour la précision de son tir mais il me précisait qu'il n'y était pour rien: il avait vu le fell passer derrière un buisson, il avait visé la sortie en voyant la faible lueur de l'aube dans son œillette. Lorsque cette lueur avait été masquée par le passage du fell, il avait appuyé sur la détente sans avoir pu réellement ajuster son coup. Le hasard avait fait le reste et l'aspirant devint *M. le tueur*.

Channel 16

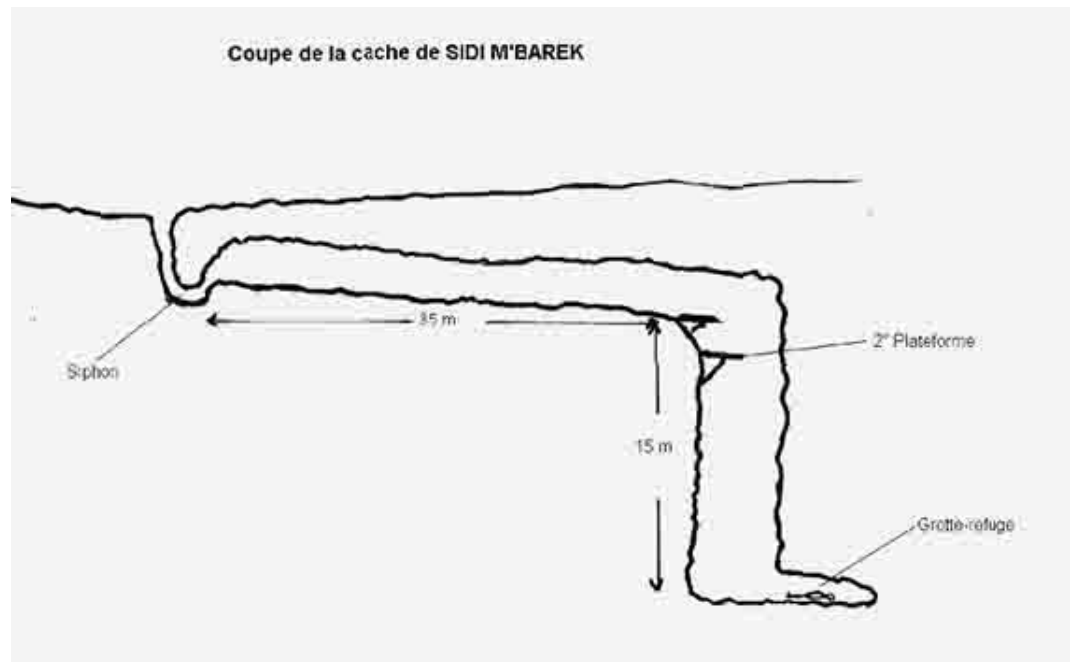
Au cours d'une grosse opération au sud de Turenne, je devais me mettre en bouclage le long d'une piste à proximité d'une source. Arrivé avant l'heure prévue, j'avais posté mes sections le long de la ligne fixée mais au dessus de celle-ci, sur un talus buissonneux de cinq ou six mètres de haut, en leur recommandant la discrétion. Au début de l'opération, je rendais compte que j'étais en place. J'avais un poste sur la fréquence air-sol, le channel 16 (canal correspondant à la fréquence *aviation* 43,2 mégahertz), et j'entendis le commandant de l'opération demander au Piper de vérifier les positions. J'eus la surprise de l'entendre dire que *Rose 129* n'était pas en place. Le PC me demandait de confirmer ma position, ce que je faisais immédiatement. Il m'annonçait qu'il était sur la piste et qu'il n'avait vu aucun de mes éléments. Je donnais l'ordre à mes sections de se manifester et je demandais au PC de lever la tête vers l'est. Je le surplom-
bais, il me vit avec surprise, ainsi que mes éléments les plus proches. Je descendis sur la piste et j'expliquais qu'étant en bouclage, il ne m'avait pas paru nécessaire de me montrer au grand jour et que si le Piper ne m'avait pas vu, il en était sans doute de même des fells. Que de toute façon le Piper devait avoir de la m... dans les yeux. Il me demanda comment je savais ce que le Piper avait dit. Je lui répondis en souriant que, chaque fois que j'étais en opération, j'avais un poste sur le channel 16, ce qui me permettait d'être au courant de ce qui se passait. Il félicita les chefs de section pour leur discrétion et je sus que j'avais marqué un point. Plus tard, lorsque j'aurais rejoint le peloton ALAT, je retrouverai l'observateur et lui ferai connaître mon point de vue sur sa manière d'agir un peu légère.

La cache à Sidi-M'Barek

Un étrange buisson : Le 2 juillet 1959, je rejoignais la Harka à l'extrême est de ma zone dans la région de Sidi-M'Barek au nord-ouest de Bel-Hadj. Un Harki pensait avoir trouvé une cache. Il avait pris une canne, foncé vers un buisson qu'il accrocha avec la canne en poursuivant sa course. Le buisson se souleva, une rafale de PM sortit de terre et le buisson reprit sa position initiale. Nous sûmes plus tard qu'il était accroché à une corde qui le maintenait en place. Nous étions alors sûrs d'être en présence d'une cache occupée. Je rendais compte au PC, faisait mettre mes sections en garde tout autour du périmètre et faisait fouiller le terrain pour tenter de découvrir d'autres indices ou accès à la cache. Pour éviter des réactions dangereuses, je fis grenader le buisson qui ne résista pas à ce traitement et laissa à découvert le trou d'accès, juste assez large pour le passage d'un homme. Alors que je réfléchissais à la manière de traiter ce problème, le bataillon me faisait savoir qu'il m'enverrait, le lendemain, par hélico, une équipe de grotte du génie et qu'il fallait attendre l'arrivée de ces spécialistes. Le H-19 arrivait enfin et le lieutenant commandant l'équipe prenait ses dispositions.

Il fit verser un fût de 200 l d'essence et un de 50 l d'huile dans le trou et désigna l'un de ses hommes pour allumer le tout avec une grenade incendiaire. Celui-ci était encore auprès du trou lorsque le mélange s'enflamma, créant un *coup de chalumeau* avec une flamme de plusieurs

La cache de Sidi-M'Barek



TELETYPE

LE 3 AOUT 1959

10 REGION MILITAIRE

12e DIVISION D'INFANTERIE
et Zone de l'Ouest Oranais

EXTRAIT DE L'ORDRE GÉNÉRAL N°39

Par application des dispositions du Décret n° 56-571 du 1 Avril 1956, le Général
Commandant la 12^{ème} Division d'Infanterie et la Zone de l'Ouest Oranais

Cite à l'ordre de la BRIGADE

le Lieutenant **B A B D** François, Léon du 7^{ème} Régiment d'Infanterie

- pour le motif suivant :
- * Jeune officier plein d'allant et de courage, commandant du
 - * commando de chasse I29, s'est tout particulièrement distingué du 2 au 7 Juillet 1959
 - * dans la région de SIDI M'BAREK dans l'exploitation d'une cache profonde de 35 mètres.
 - * Par les travaux extrêmement pénibles entrepris, a permis de
 - * réduire la durée du siège de la cache. A capturé un aspirant et a récupéré deux armes
 - * dont une carabine US ainsi que des documents importants.

Cette citation comporte l'attribution de la "*Croix de la Valeur Militaire*"
avec étoile de bronze

DESTINATAIRE

M. le Lieutenant Colonel
Commandant le 7^{ème} R.I.
2 exemplaires dont 1 pour remise à
l'intéressé.

Le Général de Division **BAILLOU**

Commandant de la 12^{ème} Division d'Infanterie
et la zone de l'Ouest Oranais

signé BAILLOU



mètres de haut qui brûlait le malheureux au visage. Il fut immédiatement évacué par l'hélico encore présent. L'inspection du trou montra qu'une couverture disposée au fond ne portait aucune trace de brûlure, on pouvait donc penser que celui ou ceux qui étaient derrière n'avaient pas souffert. Je proposais au bataillon de faire sauter l'entrée de la cache pour régler définitivement le problème. Le refus fut net et précis, il fallait descendre ! Le spécialiste prenait la décision de traiter au gaz et me demandait si j'avais l'intention de descendre dans la cache après traitement, ceci permettant de choisir le produit à employer, certain rendant l'accès définitivement interdit même avec un masque à gaz.

Les tentatives de fouille : Le Bataillon voulant absolument récupérer le contenu de la cache, une solution adaptée fut trouvée. A l'aide d'un appareil ressemblant à une marmite norvégienne et d'un compresseur avec tuyaux, on devait injecter une substance hautement lacrymogène dans le trou. La marmite ayant été ouverte, on y déposa des grenades dégoupillées et sans perdre de temps on referma le couvercle avant que le gaz ne commence à sortir, puis, le compresseur mis en route, le gaz fut propulsé dans le trou à l'aide de tuyaux. Le bataillon me donna l'ordre de faire descendre un Harki volontaire dans le trou. Il n'y en eut pas et j'annonçais que j'allais y descendre moi-même, mais le bataillon refusa, me donnant l'ordre d'y envoyer un PIM (prisonniers d'intérêt militaire dont deux accompagnaient la Harka). L'intéressé fut muni d'un masque à gaz et attaché par la ceinture avec une chaîne cadénassée et assez longue, au bout d'une corde pour lui éviter de nous fausser compagnie en restant dans le trou avec les fellis (cela était déjà arrivé, les occupants avaient coupé la corde, d'où la chaîne). Alors qu'il se faufilait dans ce qui ressemblait à un siphon, gêné par le masque à gaz, auquel il n'était pas habitué, il s'en débarrassait et, pris d'un malaise, restait coincé dans le passage étroit. Il ne répondait plus à nos appels et nous n'arrivions pas à le sortir du trou avec la corde et la chaîne. Je donnais ordre d'agrandir le passage pour essayer de le dégager. Pendant que mes guerriers, transformés en terrassiers, s'activaient, je réfléchissais à la manière d'envoyer de l'air au PIM. Si le compresseur avait pu envoyer du gaz, il pouvait aussi bien envoyer de l'air frais en le déconnectant de la marmite. Je demandais au génie de le faire et le tuyau fut placé de telle manière que son extrémité arrivait près de la tête du prisonnier. Au bout d'une demi-heure, il commença à s'agiter et progressivement nous pûmes lui donner des indications pour qu'il se sorte de son piège. Pendant ce temps, l'élargissement du trou se poursuivait. La nuit était tombée et je remettais au jour suivant la poursuite de l'opération, la sortie du trou étant sévèrement gardée. Le lendemain matin, nous reprîmes nos activités et jugeant que l'entrée était suffisamment agrandie, je décidais de descendre dans la cache avec deux ou trois hommes de confiance. Le lieutenant du génie, spécialiste, tint absolument à passer devant et je ne pus le faire plier, Nous nous engageâmes donc à la queue leu leu dans ce siphon d'environ deux mètres de profondeur où il fallait passer les pieds devant. Je m'étais débarrassé de mon étui à pistolet pour être plus à l'aise et j'avais simplement passé l'arme dans mon ceinturon. Nous avons tous un masque à gaz car les effluves lacrymogènes se faisaient encore sentir avec vigueur. Débouchant du siphon, nous arrivions dans une petite galerie où nous pouvions à peine tenir debout. Craignant des réactions prévisibles, l'homme de tête tenait sa lampe d'une main sur le côté, à bout de bras pour tromper l'adversaire sur sa position réelle, l'autre crispée sur la poignée de son pistolet, comme nous. A notre grande surprise, il ne se passa rien et nous reprîmes notre progression. Nous arrivâmes sur une première plate-forme en bois qui en surplombait une autre, elle-même débordant au dessus d'un puits de 4 m de diamètre et d'une quinzaine de mètres de profondeur. Sur la deuxième plate-forme, nous trouvions un individu incapable de parler, mal en point (effet des gaz) et avec un poste radio à transistor et une carabine US. Nous l'évacuons immédiatement et nous le suivons, les gaz commençant à nous incommoder malgré les masques.

Interrogatoires : Dehors, j'entrepris d'interroger le prisonnier, mais compte tenu de son état, je lui faisais donner de l'eau et un peu de nourriture qu'il avala immédiatement. Reprenant l'interrogatoire, j'appris que j'avais affaire à l'aspirant Nasser, qu'il y avait d'autres hommes dans la cache mais qu'ils avaient sauté depuis la deuxième plate-forme dans le puits. J'étais étonné, car vu la hauteur de la chute on aurait du voir des corps en bas. Je décidais de faire descendre un PIM dans le puits au bout d'une corde pour voir ce qui se passait.

Alors qu'il commençait à descendre, une nappe de brouillard se forma dans le puits et il devint comme fou. Il fallut le remonter et je décidais d'attendre le lendemain pour reprendre nos investigations. Pendant que j'étais occupé dans la cache, mon homme de confiance, Ahmed, Français de souche nord-africaine (FSNA), ancien serveur dans un bistrot parisien, avait continué à faire parler le prisonnier en lui demandant en particulier si l'adjudant Zoubir était dans la cache. J'arrivais au moment où il posait cette question et j'eus la surprise d'entendre le soi-disant aspirant Nasser dire :

– *L'adjudant Zoubir, c'est moi.*

J'avais une canne à la main et je ne pus m'empêcher de lui en envoyer un coup en lui demandant s'il avait fini de se foutre de ma gueule. En s'excusant, il me précisait qu'il avait été promu aspirant il y avait peu et que, dans la rébellion, l'usage voulait que l'on change de nom en même temps que de grade.

La nuit se passa tranquillement et au matin du 5, je recevais l'ordre de repartir avec mon Commando pour me porter entre Terny et Tal-Terny où on devait amener Zoubir en hélico pour qu'il me guide sur une autre cache. La Harka, restée sur place, devait poursuivre seule l'exploitation de la cache. Arrivé, sur notre zone vers midi nous attendîmes l'hélico qui arriva deux heures plus tard. Lorsque Zoubir débarqua, je ne le reconnus pas : il avait le visage enflé par les coups, complètement hébété, abruti, presque incapable de marcher. M'étonnant de son état, alors qu'au moment de sa capture il était prêt à coopérer, j'appris qu'il avait été confié au régiment voisin qui était intéressé par les renseignements qu'il pouvait lui fournir, Mettant en doute ce qu'il racontait, ils avaient employé la manière forte sans retenue et sans obtenir plus qu'il n'avait déjà dit. On lui imputait beaucoup plus que ce dont il était réellement responsable d'où cet acharnement inutile. Je regrettais amèrement qu'on ne me l'ait pas laissé plus longtemps, je pense qu'avec une méthode plus douce il aurait vidé son sac. Je me retrouvais sur le terrain avec un homme incapable de s'orienter et de s'exprimer d'une manière cohérente.

Il avait à moitié perdu la raison et je maudissais mes voisins du 10^{ème} RI qui l'avaient mis dans cet état. Je rendis compte des faits à notre OR et lui exprimai mon opinion sans aucune retenue en lui précisant qu'à l'avenir je ne l'avertirais d'une capture que lorsque j'aurais fini d'interroger moi-même le prisonnier, je mis fin à mes recherches et après avoir remis Zoubir dans l'hélico je regagnais mon poste.

En chemin je tombais sur mon chef de bataillon, au courant des faits, qui m'assura comprendre mes réactions mais que le mal venait de nos voisins et pas de chez nous. Il me demandait de lui établir cinq propositions de citation pour la capture de l'aspirant. Je lui répondis que seuls quatre hommes dont un sous-officier s'étaient distingués et qu'il n'y aurait donc que quatre propositions. Il ajouta qu'avec la mienne ça ferait les cinq. J'eus beau lui dire que je n'avais fait que mon boulot et rien d'extraordinaire, il n'en démordit pas et j'obtins ainsi ma première citation à l'ordre de la brigade (Croix de la Valeur Militaire avec étoile de bronze), celle que j'appelle la citation de terrassier.

Bilan de la fouille : Pendant ce temps les Harkis, qui avaient reçu le renfort d'un half-track, utilisant le treuil de ce véhicule en déroulant le câble à travers la cache, faisait descendre de nouveau un PIM au fond du puits. Il leur signalait qu'il y avait une sorte de grotte, invisible d'en haut, dans laquelle il comptait huit corps dont quatre semblaient avoir été égorgés. De nombreux papiers déchirés menu jonchaient le fond du puits. Il apparut aussi qu'une petite galerie remontait vers la partie supérieure de la cache, son entrée ayant été colmatée par des pierres et de la terre, elle avait échappé à nos investigations, l'éclairage de nos lampes de poche étant insuffisant. Cela expliquait pourquoi on ne voyait aucune trace de ceux qui, selon Zoubir, avaient sauté dans le puits. Les corps furent remontés un par un à l'aide du treuil et il apparut que les quatre non égorgés étaient encore vivants. Après six jours dans la cache, avec le gaz, sans eau et sans nourriture, il y avait parmi eux un sous-lieutenant dont Zoubir m'avait révélé la présence. Cet officier rebelle, après un premier interrogatoire succinct au bataillon, fut lui aussi transféré à nos voisins du 10^{ème} RI auxquels il proposa de les conduire à une cache. Vu son état de faiblesse apparent, et ignorant les capacités de résistance des autochtones, ses gardes n'avaient pas jugé bon de l'attacher.

Arrivé à proximité d'un regroupement, il s'échappait en direction des mechtas. Ses gardiens, incapables de le rejoindre, ne purent l'abattre que parce qu'une femme le repoussa hors de sa mechta. Le 10^{ème} RI s'était encore distingué. Pendant toutes ces opérations, le bataillon avait envoyé sur place un toubib et un élément du foyer pour *soutenir* le moral des troupes engagées. En plus des cinq citations du Commando, il y en eut vingt pour le reste du personnel de *soutien*, cela nous amusa un peu !

Vallée de l'oued Khémis

Au mois d'août, je fus envoyé en renfort pour une opération du 10^{ème} RI dans la vallée de l'oued Khémis au sud-ouest du barrage de Béni-Bahdel. Arrivé à midi au point de rendez-vous, je fus accueilli par le chef de corps du 10^{ème} RI qui me demanda où était le capitaine commandant le Commando. Il fut surpris de m'entendre lui dire : *Le capitaine c'est moi et je n'ai pas encore un an de grade de lieutenant, mais jusqu'à présent on ne s'en est pas plaint*. Je disposais de nouveau de mes quatre sections et il s'expliqua en me disant qu'il allait me donner en renfort une grosse section, de plus de 50 hommes commandée par un jeune aspirant et composée de la musique et d'autres *bras cassés* du régiment. Ces personnels, non opérationnels, devaient être ménagés. Ma mission était de ratisser le flanc sud de la vallée en étalant mon dispositif du fond de l'oued Khémis jusqu'au bord supérieur où les compagnies du 10^{ème} RI se trouvaient en bouclage. Je devais donc laisser mon renfort en fond d'oued, dans les lauriers roses. Je donnais des consignes très strictes sur l'ouverture du feu à l'aspirant en lui demandant de les transmettre à tous ses personnels. Mon dispositif était le suivant : du haut en bas trois de mes sections, mon groupe de commandement, ma 4^{ème} section et, enfin, le renfort. Nous devions ratisser jusqu'à un éperon, à mi-chemin du bouclage de fin, et où une compagnie du 10^{ème} RI devait être hélicoptérée pour prendre la suite pendant que je passerais en bouclage arrière. Nous n'avions pas démarré depuis plus de cinq minutes qu'une fusillade éclatait au niveau du renfort. Ne pouvant avoir l'aspirant à la radio, je dégringolais pour me rendre compte de ce qui se passait. Je trouvais l'aspirant, très calme, m'annonçant que ses hommes avaient simplement tiré sur un sanglier et qu'ils l'avaient raté. Après avoir exprimé, sans nuance, mes sentiments et mes reproches, je rendais compte au PC opération qui s'inquiétait de cette fusillade, 10 minutes plus tard, l'aspirant me faisait savoir qu'un de ses hommes était malade et qu'il fallait l'évacuer d'urgence (jaunisse ou hépatite). Appel au PC du 10^{ème} RI pour une demande d'évasan par voie routière. Attente d'un quart d'heure et redépart. La progression était difficile, le flanc de la vallée, très pentu, étant coupé par de nom-



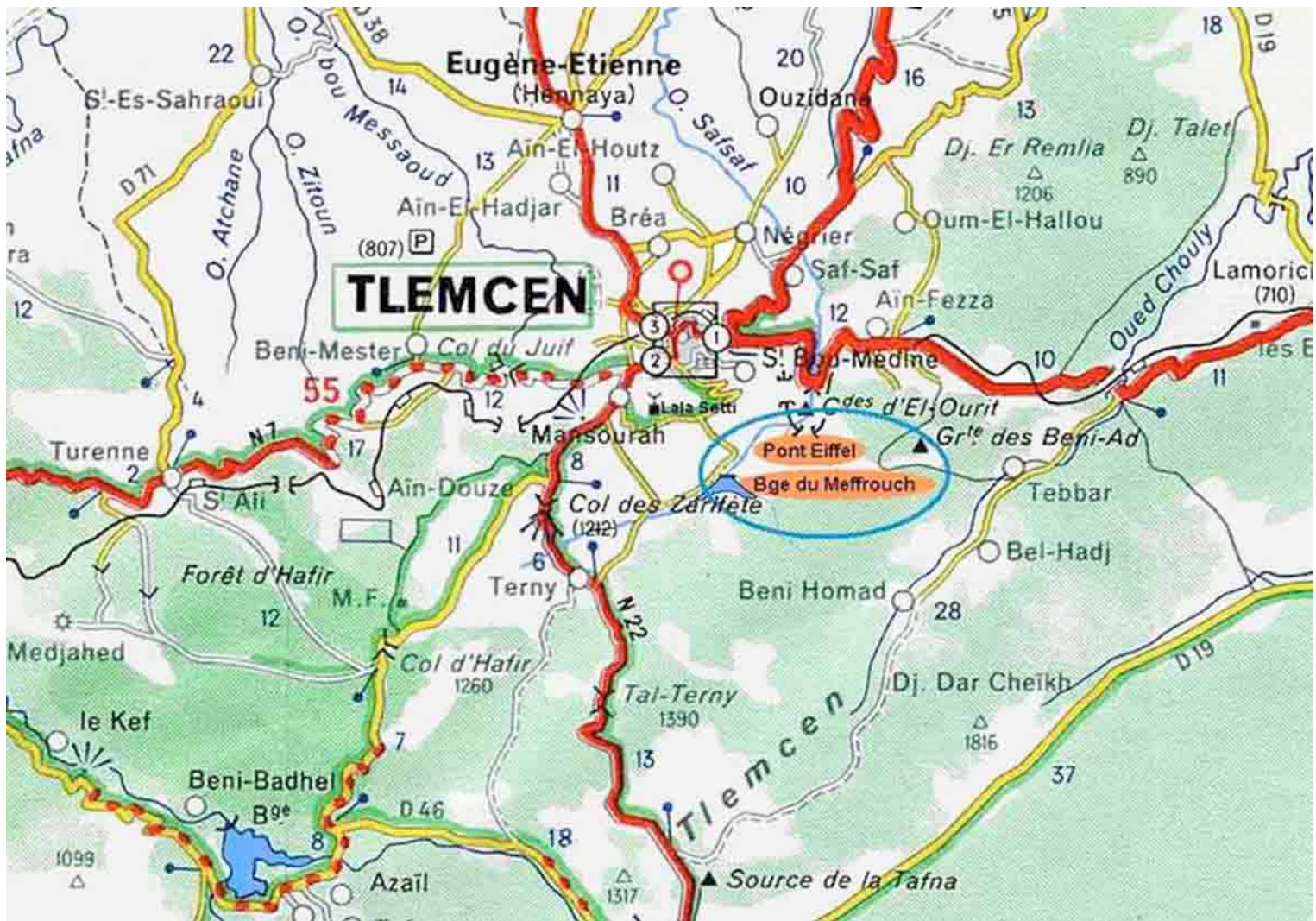
Le Commando en opération

breux petits thalwegs qui descendaient vers l'oued. La chaleur était accablante, pas de courant d'air, et les hommes buvaient énormément. Au bout d'une heure, je dus me résoudre à demander que la section du haut fasse descendre une équipe jusqu'à l'oued, en collectant les bidons vides, où elle les remplirait avant de remonter en les redistribuant. Je craignais les coups de chaleur et je demandais à tous de mouiller les bérets pour tenir les têtes au frais. Vers 16 heures, nous assistions à l'hélicoptage de ceux qui devaient nous relayer. Le crapahut, sous cette chaleur intense et dans ce terrain très difficile, nous avait tous crevé et nous pensions à la halte qui nous attendait en passant en bouclage. A peine étions-nous arrivés sur notre objectif que le PC m'envoyait le message suivant : *Suite erreur d'unité dans hélicoptage, Rose 129 poursuivra ratissage, unité hélicoptée restera en bouclage arrière avec section de renfort*. Croyant à une plaisanterie de mauvais goût, je demandais confirmation du message. Ce qui fut fait immédiatement. Maudissant ceux qui me faisaient un tel *coup de l'invité*, je donnais l'ordre de reprendre la progression après une halte de 15 minutes. Ca grognait à tous les niveaux et je dus pousser un coup de gueule pour ramener le calme. Arrivant près d'une mechta inoccupée près de l'oued, nous tombions sur les restes d'un feu dans lequel il y avait deux cadavres, puis un troisième baignant dans l'eau. Ils semblaient tous avoir été tués par arme à feu. Je rendais compte de ma découverte et peu après le PC m'informait que ce n'étaient que les restes d'une opération précédente.

Trop crevé pour dire ce que je pensais, je repris la progression et vers 19 heures nous atteignons enfin le point final de notre marche. Les hommes du 10^{ème} RI embarquaient dans leurs camions, mais les miens n'étaient pas là. La radio m'apprit qu'ils m'attendaient à 3 km de mon emplacement. Je répondis à mon interlocuteur que je donnais l'ordre à mon Commando de mettre sacs à terre, de s'installer en point d'appui fermé pour la nuit, qu'il n'était pas question que je fasse un pas de plus vu l'état de fatigue dans lequel nous étions après le *coup de l'invité* qui nous avait été réservé, que mes conducteurs n'étaient pas plus bêtes que ceux du 10^{ème} RI et que si ces derniers avaient pu atteindre le point d'embarquement, les miens pouvaient le faire également. Je finissais en annonçant : *Je coupe*, ce qui signifiait que je fermais le poste radio et qu'il ne serait plus possible de me contacter. 45 minutes plus tard, mes véhicules arrivaient, les conducteurs m'expliquant qu'ils n'étaient pas responsables, ce que je savais. Après embarquement nous reprîmes la direction du poste. Une fois arrivé sur la route, je trouvais une jeep à l'arrêt et un officier qui me faisait signe de stopper. Je pensais que j'allais prendre une engueulade et je me préparais à y répondre sans retenue, mais en fait c'était le chef de corps du 10^{ème} RI qui me pria d'accepter ses excuses pour tout ce qui nous avait été imposé. Faisant bonne figure malgré ma rage, je repris la route et nous arrivions au poste vers 23 heures 30. Repensant au cadavre baignant dans l'eau de l'oued, eau que nous avons bu tant et plus, je demandais à l'infirmier s'il avait des comprimés pour prévenir tous risques dus à cette consommation. Sur sa réponse affirmative, je le chargeais de distribuer ces comprimés à tous, sans exception, ce dont il s'acquitta à la perfection, allant jusqu'à s'assurer qu'ils étaient bien avalés par ceux qui les recevaient. L'état des hommes était tel que je demandais trois jours de repos complet au bataillon en rendant compte des conditions dans lesquelles j'avais été engagé. J'eus mes trois jours mais pas une minute de plus !

Forêt d'Hafir

Un jour où nous empruntions une piste taillée dans le djebel, j'avais eu deux scout-cars en protection. Cette piste avait déjà été coupée par des tranchées que les fellas avaient fait creuser par les habitants du regroupement voisin. J'étais passé par là peu de temps après et j'avais réquisitionné les mêmes habitants pour combler les trous. Leur faisant remarquer qu'ils savaient que je leur ferai défaire ce qu'ils avaient fait, ils me répondirent : *Les fellas nous égorgent si on obéit pas, toi*



▲ Forêt d'Hafir

▼ Mission en T-6, le barrage de Beni-Bahdel



tu nous mets en prison à Tlemcen pour huit jours et on mange tous les jours, alors tu comprends ! Je n'avais rien pu répondre à cette logique. Le chef de la patrouille m'avait invité à prendre place dans le scout-car de tête en tant que chef de l'élément transporté. Je scrutais la piste avec une attention plus que soutenue, craignant une mine (souvenir de la mine anti-véhicule sur la piste de Magoura sur laquelle j'avais marché sans qu'elle n'explose lorsque j'étais au 30^{ème} Bataillon de Chasseurs au Maroc. Ce jour-là, je sus ce que voulait dire l'expression *avoir les tripes nouées*, c'est une sensation physique que l'on n'oublie pas).

Quelques temps plus tard, le Commando fut envoyé à Turenne pour se mettre à la disposition d'un régiment d'artillerie. Ma mission fut, pour une fois, presque conforme à la doctrine d'emploi. Nous devions nous mettre en place dans la forêt d'Hafir, au sud de Turenne, avec deux jours de vivres. Nous devions observer discrètement de jour, nous déplacer de nuit, et recommencer. A la fin du deuxième jour, une section d'artilleurs ferait, ostensiblement, une patrouille sur notre zone et marquerait une pause au cours de laquelle elle laisserait sur le terrain notre ravitaillement et l'eau pour les deux jours suivants que nous récupérerions une fois la nuit tombée. Je donnais à tous le personnel des consignes précises, en particulier sur la discrétion de jour, les incitant à en profiter pour dormir sauf ceux chargés de la sécurité, les nuits devant, elles, être *actives*.

Tout se passa à la perfection, sans résultat positif sauf une alerte, la première nuit, due à des éclats lumineux que l'on croyait venir d'une lampe et qui s'avérèrent être des braises de fours de fabrication de charbon de bois. Nous regagnâmes le poste heureux d'avoir été utilisés comme nous le devions. Nous reprîmes ensuite nos activités, programmées par le bataillon, sans grand succès; mais comment voulait-on que les fells tombent dans nos embuscades de nuit, alors qu'ils savaient que nous étions dans le coin ? Nous eûmes la chance de trouver deux caches, l'une de ravitaillement, l'autre d'infirmierie, mais vides de personnel. Les Harkis eurent le droit de prendre le ravitaillement pour leurs familles. Alors que j'étais allé visiter la cache infirmierie et répertorier son contenu, j'avais, comme toujours dans ce cas, passé mon pistolet dans ma ceinture de pantalon, me débarrassant des équipements gênants. En ressortant, j'avais tendu mon pistolet à celui que je croyais être Ahmed mais qui était un capitaine *invité* par l'officier de renseignement. Arrivant à l'air libre je le trouvais en train de décharger mon arme en manœuvrant la culasse et vidant le chargeur cartouche par cartouche. Cette manière de procéder me renseigna immédiatement sur la connaissance des armes de l'intéressé. Je récupérais mon bien, regarnissais le chargeur avec les cartouches tombées au sol, je reapprovisionnais l'arme et lui montrais qu'en enlevant le chargeur, il suffisait d'éjecter la cartouche chambrée dans le canon pour vider le pistolet.

Dernières missions à Tal-Terny

L'école déserte

Un matin, alors que j'étais au poste et que j'avais décidé de signer moi-même les laissez passer nécessaires pour pouvoir circuler en zone dite d'insécurité, l'instituteur me rendit compte que l'école était déserte, pas un seul élève ne s'étant présenté. Je flairais une *manip* des fells et j'attendais le chef de douar pour la signature des laissez passer. Lorsqu'il arriva, je lui demandais pourquoi les enfants n'étaient pas allés à l'école. Il me répondit qu'ils étaient tous très fatigués. Je lui répondis en souriant que cette fatigue devait être très contagieuse car ma main, chargée de signer, était elle aussi très fatiguée et me refusait tout service. Il repartit tout penaud et une heure après l'instituteur me rendit compte que les élèves étaient de nouveau en classe. Je fis appeler le chef de douar et lui annonçais, qu'à l'instar de celle des enfants, la fatigue de ma main avait disparu et que je pouvais donc signer à nouveau les précieux sésames. Il n'y avait pas eu de cris ou de menaces pour régler en douceur cette affaire délicate quant à ses suites possibles.

Le recensement

Un autre matin, à trois heures du matin, je fis sortir discrètement toutes mes sections avec ordre d'encercler le regroupement et d'intercepter toute personne tentant d'y pénétrer ou d'en sortir. Puis à six heures, je convoquais le chef de douar et lui donnais l'ordre de faire sortir, successivement, chaque famille au complet. A la sortie principale, j'avais fait installer une table où siégeait un secrétaire muni des documents de recensement de la population. Au fur et à mesure du passage des familles, le *greffier* contrôlait les effectifs réels avec ceux de ses archives. Le but de cette opération était de démasquer d'éventuels clandestins. Nous n'en découvrîmes pas mais par contre nous avions trois nouveaux nés non déclarés. Ils furent donc inscrits à l'état-civil et munis d'une identité. Leurs dates de naissance portaient la mention *né présumé le*. car traduire le nombre de jours avant ou après telle lune en date réelle était impossible. Pendant ce contrôle, un officier très supérieur était passé par là et m'avait demandé ce que je fabriquais. Lui ayant répondu, il me demandait si je voulais déclencher une émeute. Je l'assurais du contraire et lui communiquais les premiers résultats concernant les naissances non déclarées. Il se calma enfin et reprit sa route. Les fellls sauraient à l'avenir que le douar de Tal-Terny n'était plus pour eux un havre de paix.

Le chien de berger

Au cours de l'une de nos sorties, nous étions passé à proximité d'un poste où il y avait des mulets et un chien qui avait été dressé à les rentrer au poste le soir. Le chien nous suivit jusqu'à Tal-Terny où les bourricots du regroupement paissaient tranquillement à l'extérieur des zéribas (clôtures faites d'épines) entourant les khaïmas. Obéissant à son instinct, le chien se mit en devoir de faire rentrer ces malheureux bourricots dans le regroupement. Ces animaux, non habitués à ce traitement de la part d'un chien, s'affolèrent et traversèrent la zériba en balayant tout sur leur passage, y compris deux ou trois khaïmas. Une fois le fou-rire passé, je donnais l'ordre de faire ramener ce chien à ses propriétaires pour éviter d'autres incidents.

La mission en T-6

Début septembre, une note de la Division précisait que tous les chefs de commandos de chasse devaient effectuer une mission en T-6 sur leur zone d'action et que les pilotes devaient effectuer des sorties au sol avec les commandos pour augmenter les connaissances réciproques. Un message me convoquait à la base aérienne de Zénata, au nord de Tlemcen, le dimanche 27 septembre à 9 heures pour effectuer cette mission. Accueilli par un lieutenant, et après un petit déjeuner copieux, je pris l'air en place arrière du T-6 n° 926 piloté par le sous-lieutenant Ruscika. Cette reconnaissance dura deux heures et après avoir survolé le poste et mon *fief*, nous fîmes le tour de la zone divisionnaire, en passant au dessus du port de Nemours, faisant le tour de l'île Rachgoun ainsi que la région de Nédroma. Au retour, voyant mon insigne de brevet d'observateur, le lieutenant chef de patrouille me demandait si je voulais voir mes camarades de l'ALAT à l'autre bout du terrain. Lui ayant répondu par l'affirmative, il m'y conduisit et je tombais sur le capitaine Millory, commandant le Peloton. Il m'accueillit avec joie me disant : *Enfin te voila !* Je le détrompais en lui racontant mon accueil au 7^{ème} RI et la réflexion du chef de corps sur ses besoins propres. Il me dit aussitôt qu'il allait s'occuper de cette affaire, le 7^{ème} RI demandant des Piper d'observation et le Peloton étant en déficit d'observateurs, il avait des arguments.

La mutation à l'ALAT

Le 29 septembre, la décision n° 1620 / DI.12 / INS prescrivait mon détachement au 1^{er} PMAH 12^{ème} DI à compter du 12 octobre 1959. Heureux de rejoindre l'ALAT, je quittais mon Commando avec, malgré tout, un peu de tristesse pour ces moments vécus ensemble. Le sous-lieutenant Dumont me succédait provisoirement, un capitaine devant assurer la relève.

1^{er} PMAH 12^{ème} DI

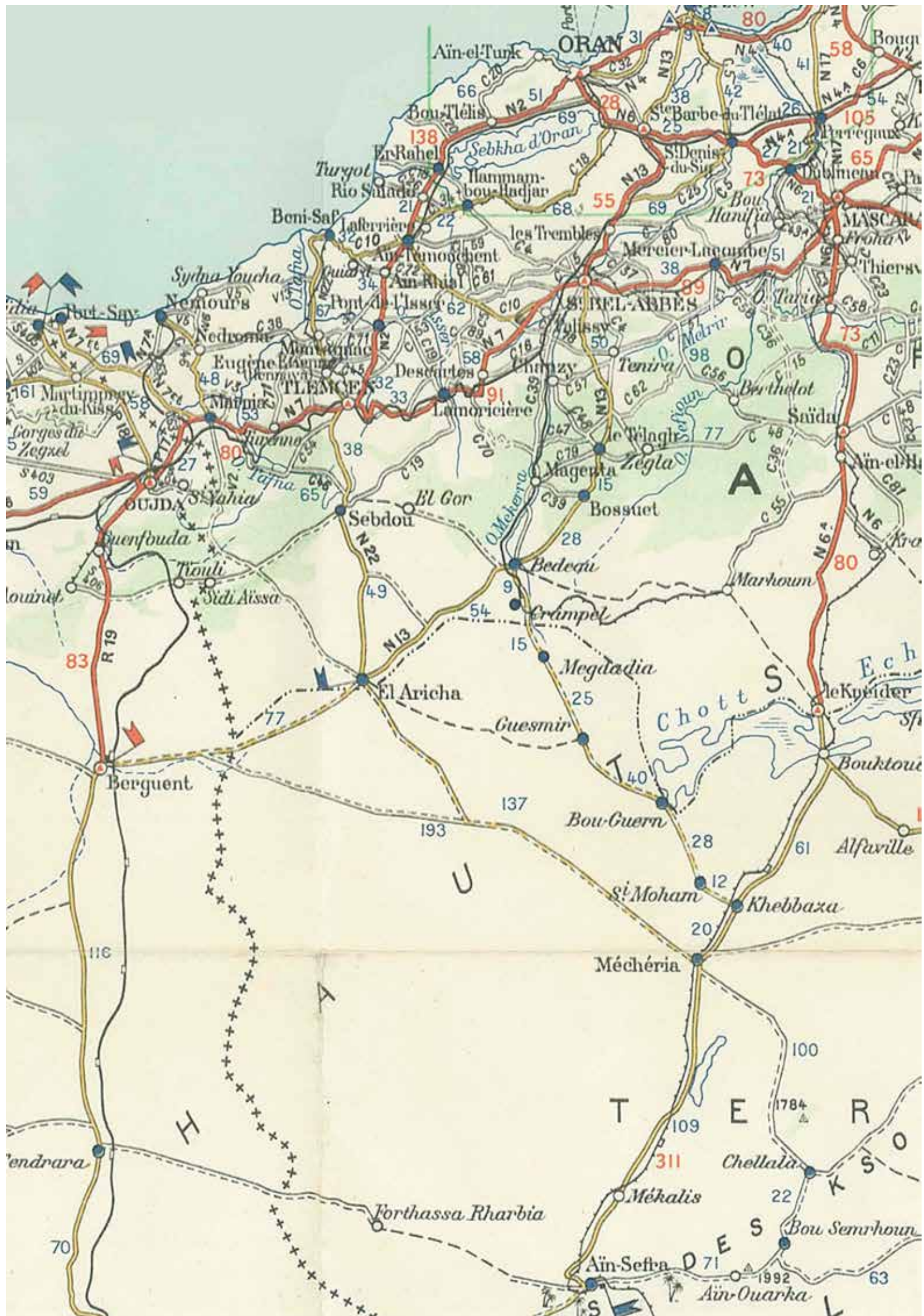


Basé sur le terrain de Zénata, au nord de Tlemcen, le 1^{er} Peloton mixte d'avions et d'hélicoptères de la 12^{ème} DI (1^{er} PMAH 12^{ème} DI) possédait huit avions, deux Piper L-18 de 90 ch pour les liaisons, six Piper L-21 de 150 ch appelés *avions d'armes* et sept hélicoptères *Djinn*, biplaces, lents mais très utiles quand même. Le L-21, avait la même cellule que le L-18. Il disposait d'un moteur Lycoming de quatre cylindres à plat et de 150 ch. Il avait, en plus, des volets, à deux positions de sortie, qui lui permettait de voler un peu plus lentement et d'atterrir plus court. Son train d'atterrissage, suspendu par sandows, était amorti. Il possédait un équipement électrique avec batterie, génératrice, démarreur, éclairage intérieur, feux de positions, phares d'atterrissage et postes radio alimentés par batterie et non sur piles comme dans le L-18.

Il volait à 100 mph (miles per hour), soit 160 km/h, en croisière et pouvait descendre à 50 mph (80 km/h), volets sortis au 1^{er} cran, pour l'observation de points particuliers. Il pouvait décoller sur 200 mètres et se poser de même. Il était muni de double-commande. Les sièges étaient équipés de baquets pare-balle, de même composition que les gilets du même nom, et censés protéger nos postérieurs très sensibles (cela n'empêchera pas le capitaine Braconnier, du PMAH 13^{ème} DI d'Aïn-Sefra, d'être blessé aux reins). Il avait été envisagé de nous faire porter des gilets pare-balles, mais l'exiguïté des cellules de nos appareils rendait cette opération impossible.

Les L-21 étaient codés de A à F (*Alpha, Bravo, Charlie, Delta, Echo, Fox*), le L-18 G et H (*Golf et Hotel*) et les *Djinn* de I à O (*India, Juliett, Kilo, Lima, Mike, November, Oscar* ou dans certains pelotons *Tango, Uniform, Victor, Wysky, Yankee, Zoulou*). *Alpha-Whisky* étant l'indicatif du Peloton. En opérations, les trosols appelaient l'avion par les deux dernières lettres de son indicatif jusqu'au jour où, au Deuxième Peloton à Mécheria, il fut décidé par le capitaine Toustou que les observateurs auraient un indicatif radio personnel, en fait une couleur non prévue à l'OBT (Ordre de base des transmissions). Nous avions donc des *Azur, Pourpre, Tango, Citron*... Étant absent au moment de l'attribution des couleurs, je serai doté de *Cognac*, ce qui couplé au *Whisky* du Peloton entraînait quelques fines remarques de la part de mes correspondants. Chaque observateur eut à cœur de se trouver un foulard à sa couleur.

Le *Djinn* était un hélicoptère particulier et ses pilotes n'étaient pas brevetés hélico mais avaient simplement une extension de leur brevet avion. Biplace côte à côte, il était motorisé par une turbine Turboméca *Palouste* qui fournissait de l'air comprimé sous une pression moyenne de deux bars, ou plus dans les pays froids et moins dans les pays chauds. Cet air était conduit jusqu'à des tuyères d'éjection situées en bout de pales et à 90 degrés de celles-ci. La réaction de l'air comprimé sur l'air ambiant entraînait les pales en rotation. Comme il n'avait pas de couple de renversement, une simple gouverne mobile commandée par le palonnier et située dans le courant des gaz de la turbine remplaçait l'habituel rotor arrière anti-couple et suffisait à compenser le couple d'entraînement. Sa vitesse pouvait atteindre 120 km/h. La turbine était dotée d'un démarreur à manivelle assez folklorique (il fallait monter la turbine à 5 000 t/m puis tourner trois tours en arrière, ce qui déclenchait l'allumage, et continuer de tourner en sens normal pour aider la turbine à prendre ses tours). La manivelle sera remplacé plus tard par un système à moteur deux temps Lavalette, style *Mobylette*, qui facilitera les opérations de démarrage, mais qui, pour l'armée de l'Air, restait lui



aussi folklorique (les pilotes, pour étonner leurs homologues *Air*, remettaient le Lavalette en route, au ralenti, avant d'arrêter la turbine, d'où un *pet-pet-pet* très insolite pour un hélico sensé être à turbine). Étant donné les conditions de température, pression et altitude en Algérie, cette machine était souvent en limite de puissance (1,9 ou 1,8 bars au lieu de 2) et il fallait ruser pour grimper dans les djebels. Les pilotes cherchaient à découvrir des rapaces en vol plané près des pentes. Leur présence marquait l'existence de courants ascendants thermo-dynamiques qui servaient ensuite d'ascenseur au *Djinn*. Pour permettre à l'air comprimé de passer de l'appareillage fixe au rotor, le mat de ce dernier était muni d'un soufflet monté sur un roulement étanche. Il arrivait que ce roulement se grippe, d'où déchirure et perte de puissance entraînant un atterrissage immédiat et l'envoi d'un dépannage. Grâce à la *baraka* qui m'a accompagné pendant tout mon séjour, je n'eus pas à subir ce genre d'incident. Quoiqu'il en soit, cet appareil rendit de nombreux services.

Les missions que nous étions appelés à effectuer étaient les suivantes :

RAV ou reconnaissance à vue, effectuées systématiquement sur une zone ou sur demande des troupes au sol (trosol) pour rechercher des indices de passage ou de bivouacs, photos de points particuliers.

PTS ou protrosol : mission d'accompagnement de troupes, en sortie sur le terrain, dans leur progression en les éclairant et en les guidant. Relais radio éventuel pour les demandes urgentes d'appui aérien.

OPS ou opérations. Même mission que ci-dessus, mais dans le cadre d'une opération organisée, pouvant mettre en œuvre un régiment (deux ou trois bataillons à trois ou quatre compagnies chacun), avec guidage d'hélicoptages, choix des zones de poser d'hélicos, guidage de l'appui-feu, réglage de tirs d'artillerie, voire prise de commandement momentanée de l'opération, l'autorité au sol ne pouvant plus l'exercer pour diverses raisons.

EVS ou evasan : évacuation sanitaire aérienne urgente (par hélico).

Proconvoi : mission d'accompagnement de convoi, recherche d'indices d'embuscade, observation de la marche des éléments pour renseigner le chef. Il est à noter que la présence du Piper semblait être assez dissuasive, car je n'ai pas connaissance d'un convoi accompagné qui soit tombé dans une embuscade.

LI ou liaisons + largage de courrier sur les postes ou de tracts dans les zones rebelles, voire sur le Maroc, différents guidages au profit de l'armée de l'Air, différents transports de passagers, etc.

Note sur les tours d'alerte :

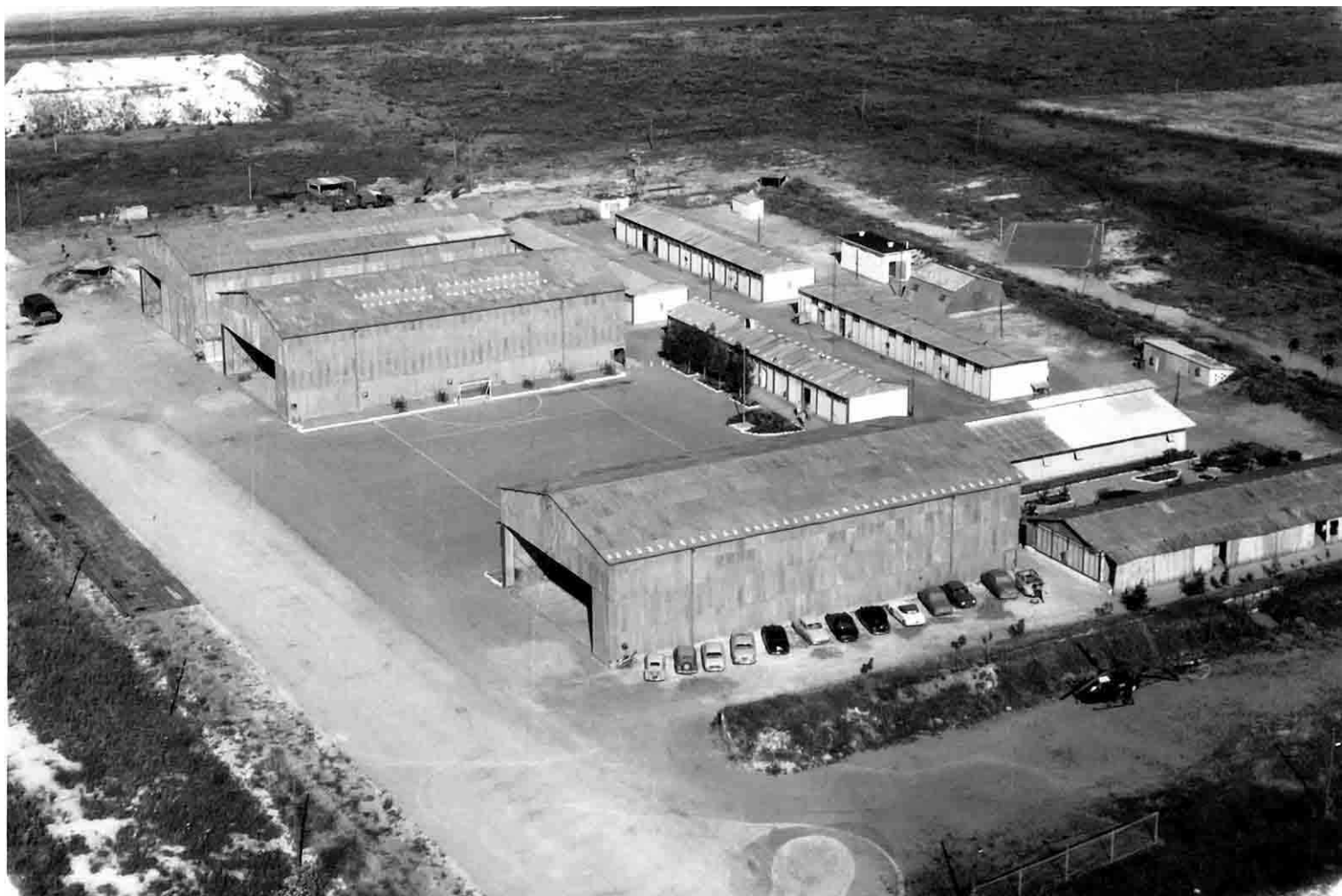
A Zénata, le tour d'alerte, observateurs et pilotes, était pris *en suivant* : Le premier d'un jour se retrouvait, le lendemain, dernier de la liste qui avançait d'un cran tous les jours. Ce procédé très simple créait des disparités importantes par rapport aux heures de vol effectuées.

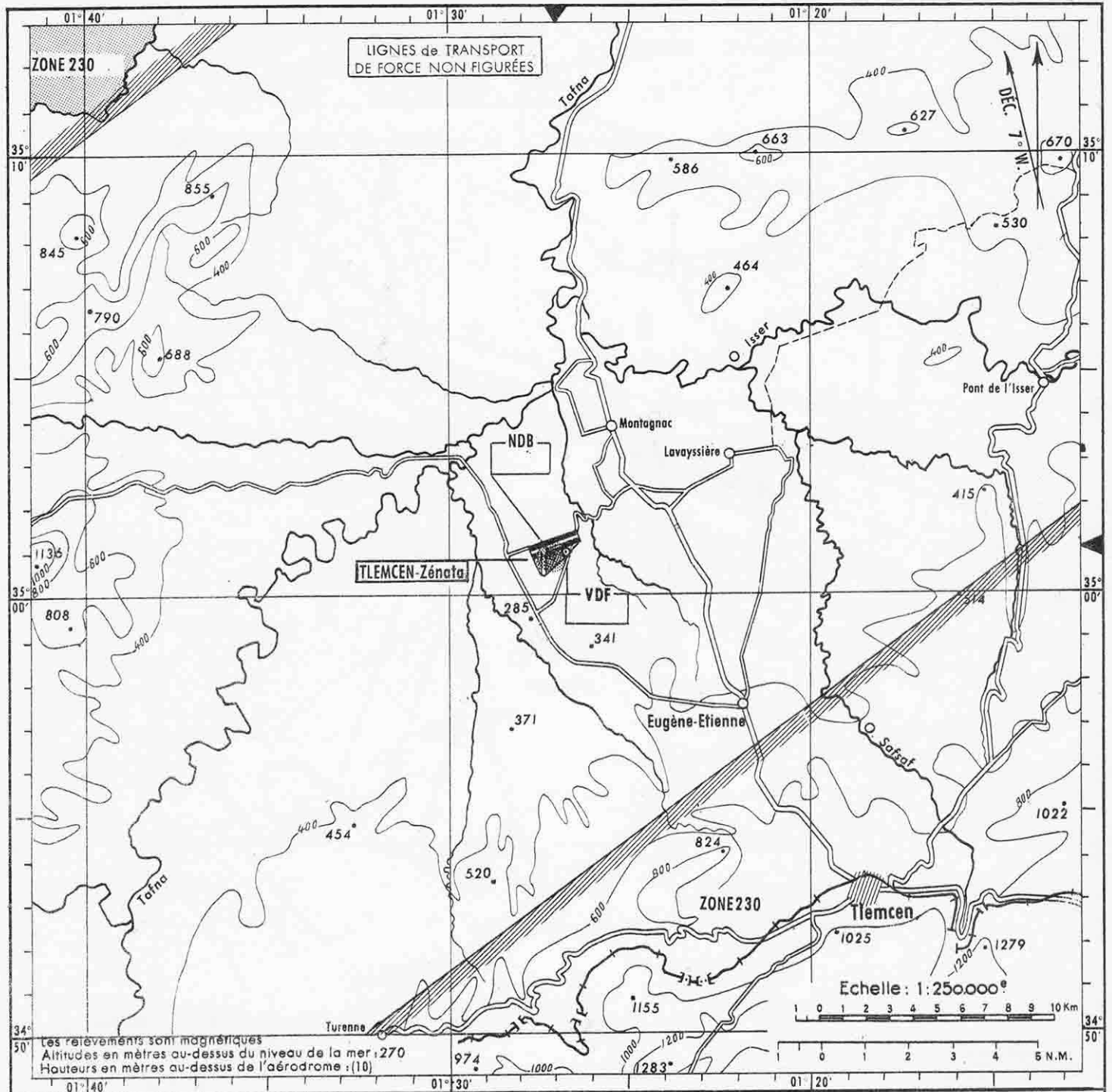
C'est pourquoi au 2^{ème} Peloton, le capitaine Toustou avait institué un autre système basé sur le *turf*. Un état des heures de vol mensuel présenté sous forme de graphique, dit *piège à crevards*, était mis à jour tous les soirs en rajoutant les heures de la journée. Le tour était établi en fonction du graphique, celui qui avait le moins d'heures se retrouvait premier d'alerte et ainsi de suite.

Il y avait sur un mur de la salle opérations un tableau d'alerte sur lequel la mécanique affichait les appareils disponibles en fonction de leurs potentiels. Ensuite, à côté, les noms des observateurs et pilotes dans l'ordre de l'alerte et enfin une grande case où s'inscrivait la mission quand elle était connue. Les indicatifs des appareils et les noms des équipages étaient inscrits sur des plaquettes de contreplaqué percées de deux trous qui permettaient de les accrocher à des clous judicieusement placés. C'était simple, efficace et le système donnait satisfaction.



▲ ▼ *L'aérodrome de Tlemcen-Zenata et les installations du 1^{er} PMAH 13^{ème} DI*



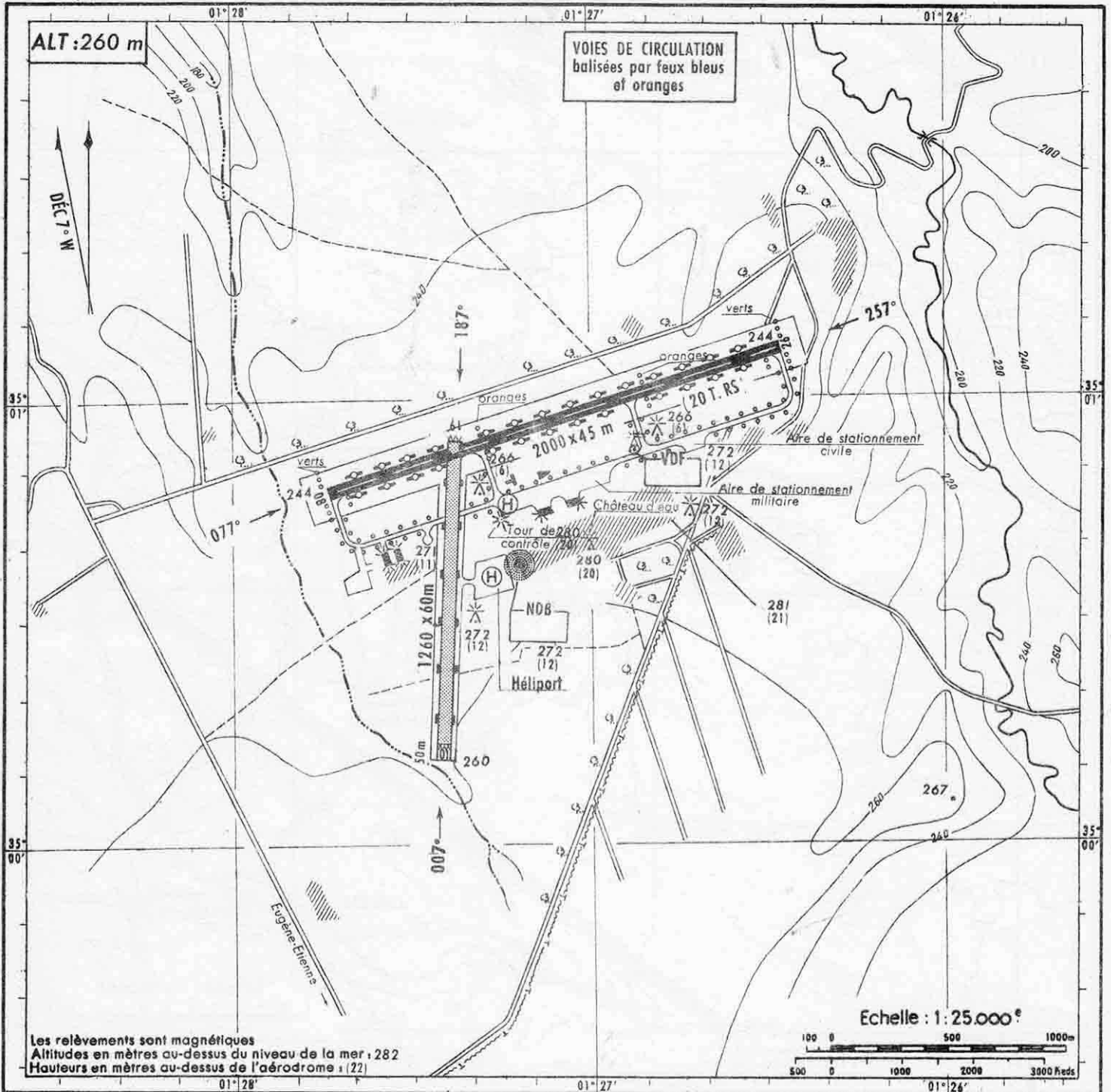


CONTROLE LOCAL

APP : Néant

TWR : VHF

CONSIGNES PARTICULIERES D'UTILISATION : Les aéronefs non munis de radio effectueront un passage à la verticale de la tour de contrôle dans le sens du QFU utilisé pour l'atterrissage.



RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE : Inutilisable hors piste et bande.
Piste 01/19 inutilisable après fortes pluies.

Tél. de l'Aérodrome : 2^{me} DI à Tlemcen, puis 205 à Zénata, central militaire base.

INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES : S'adresser au Bureau de piste de l'aérodrome.

Tél. de l'aérodrome.

NOTES Zone 230 : Réglementée pour aéronefs civils et militaires non opérationnels (cf. MIA AFRIQUE DU NORD, RAC 3).

Premières missions

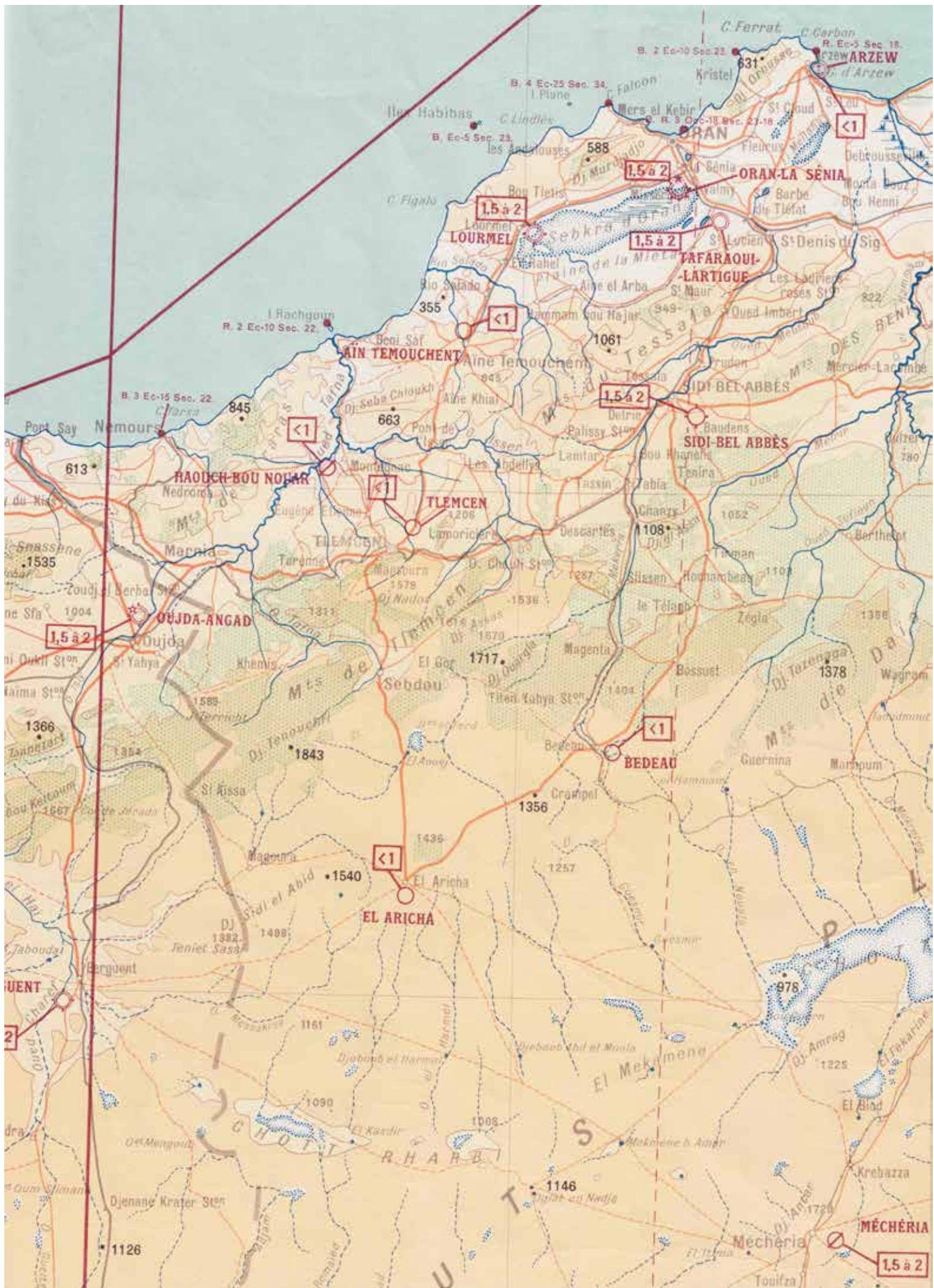
Le 15 octobre 1959, j'effectuais ma première mission sur L-21, une reconnaissance de la zone nord, avec le capitaine Millory comme pilote. La tradition voulait que les observateurs débutants soient pilotés par des officiers observateurs-pilotes pour les mettre dans le bain, Le 31 j'étais *lâché* en reconnaissance à vue mais pas encore en opération. Les missions d'observation ou d'accompagnement de convoi se succédaient avec, le 16 novembre ma première opération en compagnie du capitaine Millory.

Le 25 novembre, alors que tous les équipages avaient fait une mission, une relève était demandée sur une opération de mon ancien bataillon où se trouvait mon commando. C'était à mon tour de partir, mais n'étant pas *lâché* officiellement sur opération, j'hésitais sur la conduite à tenir, le capitaine n'étant pas encore rentré de mission. Un de mes camarades plus ancien me conseilla d'y aller. Je pris donc mon sac à cartes, mon pistolet, une carabine US M1 à crosse pliante (armement normal de l'observateur) et je me dirigeais vers l'appareil d'alerte accompagné de mon pilote. Je rencontrai le capitaine qui rentrait et me demanda où j'allais. Je le lui dis, en lui précisant que j'allais sur une zone que je connaissais bien et sur mon ancienne unité. Il me demanda si je me sentais à l'aise et lui ayant répondu par l'affirmative, il me laissait partir pour ma première opération en solo. Ce fut mon *baptême du feu* aérien dans le djebel Nador. Les troupes au sol (trosol) avaient des fells en face d'elles et je les guidais au mieux pour qu'elles évitent de tomber dessus à courte portée. La fréquence air-sol sur laquelle je travaillais était écoutée à la salle opérations du peloton et le capitaine put suivre mes débuts. Au retour, le camarade qui m'avait conseillé de partir et qui m'avait également écouté me dit simplement : *c'était bien*. A partir de ce jour je fus déclaré apte opérationnel et je pris mon tour d'alerte normalement.

Le 5 décembre 1959 je dirigeais un bombardement d'entraînement de T-6 dans le djebel. Le 9 décembre je partais en détachement à El-Aricha, sur les plateaux sud, à 1200 m d'altitude et 125 km au sud de Tlemcen. Là, il y avait un L-21 et un L-18. J'y restai jusqu'au 25.

Je faisais connaissance avec les chotts, anciens lacs à sec dont les fonds, plats et sableux, étaient entourés par la mer d'alpha, étendue semi-désertique où seul l'alpha poussait et était exploité avec des moyens rudimentaires. Une fois coupé, il était soit mis en bottes, soit utilisé pour faire des cordages de différents diamètres. Pour la mise en botte, il était comprimé dans une presse dont le moteur était un treuil motorisé par un âne. Pendant mon séjour, nous eûmes une chute de neige de 10 cm et c'était curieux de voler sur ce territoire du sud devenu tout blanc. Le barrage de barbelés ouest se trouvait à environ 10 km et la frontière à 30 km. Entre les deux, une zone interdite dans laquelle nous cherchions des indices de séjour ou de passage des rebelles venus du Maroc. C'est dans cette zone que nous pouvions voir des arbustes, un peu rabougris, commencer à repousser, preuve que la désertification pouvait être maîtrisée en limitant les activités humaines. Nous repérions les *khaimas* pour essayer de suivre leurs migrations. Le 24 décembre, messe de Minuit dans la chapelle du coin, presque trop petite pour accueillir tous les fidèles. Le 25, retour à Zénata en L-21. Encore deux missions et départ en permission. C'est au cours de celle-ci qu'Anne-Marie m'annonça sa décision de rompre. Trou noir.

Avant mon départ en permission j'avais prévenu le capitaine que j'allais demander mon affectation au peloton puisqu'il y avait une place libre d'observateur affecté (dans chaque peloton, il y avait des observateurs affectés et des détachés momentanés de leurs corps de troupe). Il m'avait donné son accord. Au retour de permission, je lui présentais ma demande, mais il m'annonçait que la place avait été prise par un autre camarade qui ne s'était pas manifesté avant. Je lui rappelais



qu'il m'avait donné son accord et que je trouvais ces méthodes un peu cavalières. Il m'aiguillait alors sur le 2^{ème} Peloton, détaché à la 13^{ème} Division à Méchéria (Sud-Oranais) et où il devait aussi y avoir une place. J'écrivais au capitaine Niney commandant le 2^{ème} PMAH 12^{ème} DI pour lui demander son accord. Sa réponse étant positive, je rédigeais ma demande et la faisais partir sans attendre.

En janvier 1960, mauvaise météo, une seule mission et un total général de 85 heures de vol de guerre n° 2 en 41 missions. Puis en février les vols reprirent leur fréquence normale. Les RAV succédaient aux PTS et aux OPS.

Le 6 février, au cours d'une PTS dans le djebel Taksemt au sud est de Tlemcen, je découvris une bande rebelle en avant du ratissage. Je commençais par faire tirer la patrouille de T-6 qui était sur les lieux, puis une patrouille de *Mistral* s'annonça. Je la fis tirer immédiatement car son potentiel sur zone était des plus réduit. Ils tiraient au canon de 20 mm mais étant donnée leur vitesse, ils n'avaient pas la précision des T-6. Enfin un hélicoptère-canon (aussi appelé *Pirate*), Sikorsky H-34, de l'armée de l'Air arrivait pour prendre part à la fête. Malgré son nom, cet appareil n'avait qu'une triplette de 7,5 mm (trois mitrailleuses de 7,5 montées sur le même affût en sabord). Je lui marquais l'objectif à l'aide d'une fumigène, lui passais les corrections et guidais son tir après chaque rafale. Il décrivait des cercles autour de l'objectif en l'arrosant copieusement. Les troupes amies arrivant à proximité, je faisais cesser le tir et les guidais vers les rebelles allongés. Pour ne prendre aucun risque, les trosses *allumèrent* encore les fells qui, pour certains, étaient déjà morts. A mon retour à la base, je fus chaudement félicité par un camarade qui avait suivi toute l'affaire à la radio et qui comparait mes guidages à un reportage radiophonique d'un match de foot.

Les missions s'additionnaient et j'arrivais à 119 heures de vol de guerre n° 2 en 55 missions fin février.

Le 3 mars, j'eus la possibilité d'effectuer un vol d'entraînement sur un Nord 3400, nouvel avion français destiné à remplacer les Piper L-21 et les Cessna L-19. Monomoteur à ailes hautes, il était plus grand que ses prédécesseurs. Doté d'un moteur Potez, quatre cylindres en ligne inversés, de 260 ch avec compresseur et hélice à pas variable, il atteignait 200 km/h et pouvait atterrir à 90 km/h grâce à ses grands volets. Sa cellule plus large pouvait accueillir un brancard à l'arrière. Cette même largeur avait obligé ses concepteurs à rendre tournant le siège de l'observateur et à prévoir des balconnets latéraux pour faciliter l'observation vers le bas, de plus une troisième place était prévue en secours mais orientée vers l'arrière avec un siège très bas, elle était inconfortable.



Capitaines Niney et Toustou

Les deux membres d'équipage disposaient d'urinoirs, ce qui était intéressant pour les missions de longue durée (ma plus longue mission en L-21 avait atteint 4 heures 50). Par contre, le moteur en échappement libre était très bruyant et pénible à la longue, même avec le casque. Pour les pilotes c'était un pas en avant grâce à l'hélice à pas variable. Les premiers appareils de série se trouvaient à Sidi-Bel-Abbès où les pilotes étaient transformés sur l'avion et où celui-ci faisait du vieillissement accéléré. Je n'aurais pas la chance (ou la malchance ?), de voler opérationnellement sur cette machine, mon peloton restant jusqu'à la fin sur L-21.



▲▼ L-21 du 1^{er} PMAH 12^{ème} DI



De Gaulle en visite

Vers le 5 mars 1960, visite du Grand Charles au cours de son septième voyage et de sa deuxième tournée des popotes. Tous les officiers supérieurs de la zone Ouest-Oranais (ZOO) sont rassemblés sur la base de Zénata. De Gaulle arrive en hélico avec une escorte d'au moins trois DIH (Détachement d'intervention héliporté, composé de six hélicos chacun). Les chefs de secteurs lui rendent compte de ce qui se passe chez eux et je me souviendrai toujours de ce colonel qui eut le culot de dire :

– *Il n'y a plus de fellaghas chez moi, et quand on en trouve, ils viennent du secteur voisin.*

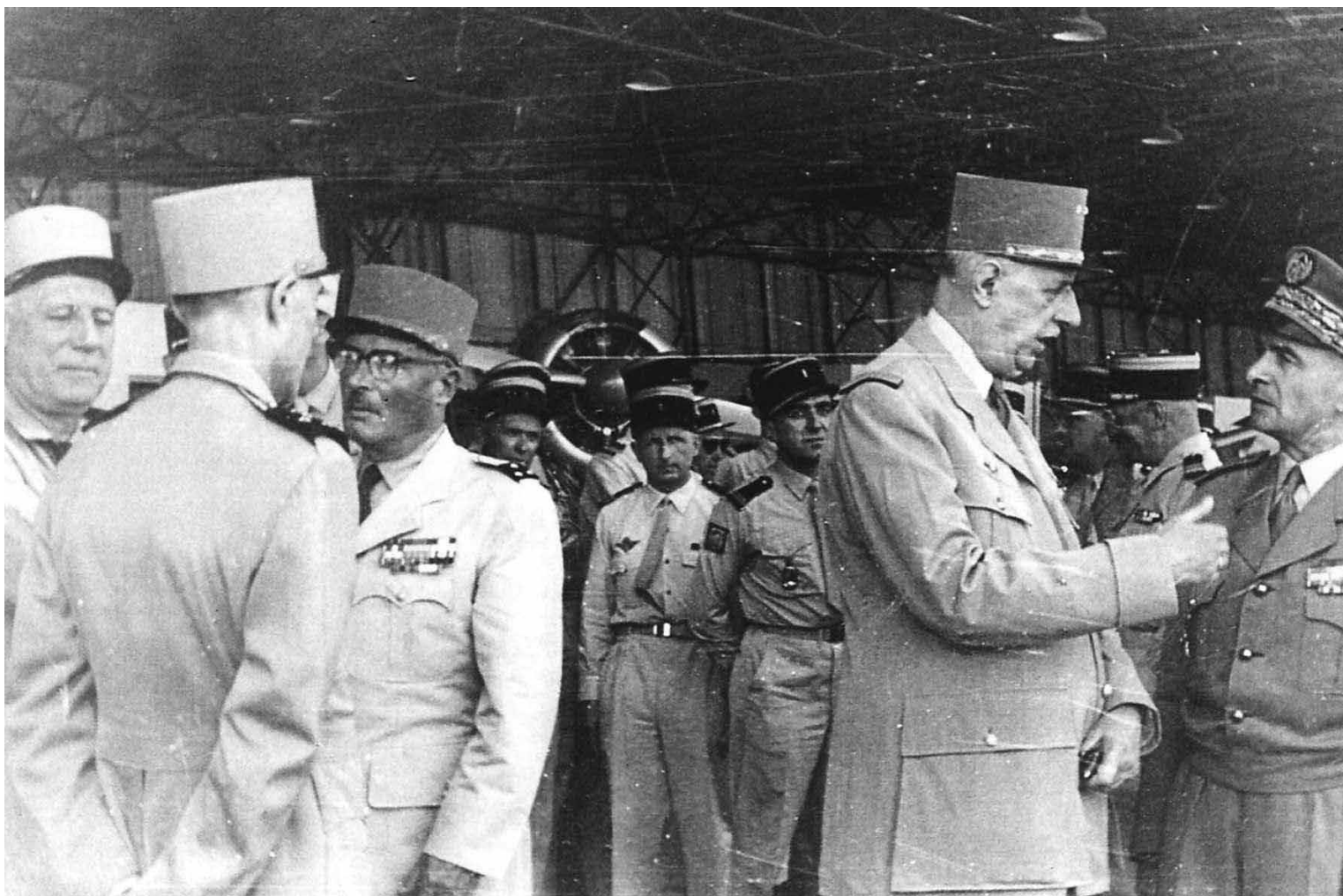
Je préférerais de beaucoup la lucidité et la franchise du commandant du secteur de Tlemcen qui, lui, annonçait :

– *On ne trouve plus de fells, ça ne veut pas dire qu'il n'y en a plus mais sans doute qu'ils se camouflent mieux dans la population.*

De Gaulle terminait la réunion en disant (je résume) :

– *Votre mission continue, prenez leurs armes aux rebelles, vous pouvez vous engager en mon nom, jamais la France ne quittera ce pays.*

Sachant ce qui est arrivé après, on peut mesurer le cynisme du personnage et le peu de cas qu'il faisait de l'Honneur des officiers. Il redécollait en *Caravelle* escortée de *Mistral*, au cas où.





**LA CONFÉRENCE DE PRESSE
DU GÉNÉRAL DE GAULLE**

L'ÉCHO D'ALGER

Le plus fort tirage de l'Afrique du Nord Directeur général : Alain de SERIGNY 20, rue de la Liberté
Trois éditions quotidiennes 20 francs ; En mémoire : 25 francs Téléphone : 373-80 à 85

Vendredi
24
Octobre
1958

SALIGNAC
Cognac
engage sur chacune de ses bouteilles
plus d'un siècle de réputation

Quelle hécatombe connaîtrait l'Algérie si nous étions assez stupides et assez lâches pour l'abandonner

D'UTILES PRÉCISIONS

E AU cours de sa conférence de presse, le général de Gaulle hier, n'a dit, une fois de plus, que ce qu'il voulait dire. Les Algériens ne sauraient pas, dans ces paroles, beaucoup plus que de précieuses indications sur leur avenir immédiat. Convoqués par le chef du gouvernement, dans ses résidences, dans d'autres préfectures.

Après les avoir tous et surtout entendus, on lui faisait le rapport qui, visait à restaurer le grandeur nationale, il commentait par affabilité l'un des éléments de cette grandeur, c'est-à-dire la souveraineté de la France sur l'une de ses provinces.

Fait remarquable à ce sujet, le général de Gaulle a tenu hier à réaffirmer cette souveraineté en commentant les résultats de référendum. D'une manière, en effet, il a établi une distinction très nette entre les 25 millions d' "hommes" qui, en Afrique noire et à Madagascar, ont participé au scrutin et les 55 millions de citoyens de la métropole, d'Algérie et de départements d'outre-mer qui, dans le même temps, ont librement ratifié les nouvelles institutions. Le général connaît le valeur des mots. Il veut, d'un côté, des métropolitains et, de l'autre, des citoyens. Il veut le nombre de ces derniers à 55 millions, Algériens inclus. C'est la délimitation authentique de la France, qui s'étend de Dunkerque aux Antilles, mais aussi de Dunkerque à Tamponnet.

Pourtant, alors, lors d'une réunion de travail, par le biais de la "négociation", sur un problème réglé par les faits et par la loi. La réponse ne peut être que négative. Mais, sur ce point, le général de Gaulle s'est exprimé avec une particulière clarté. Assis après la conférence de presse, un porte-parole du gouvernement a dit, de telle sorte qu'il faut entendre, le chef du gouvernement avait fait — et plus ou moins — des allées et venues de négociation au F.L.N. Précisons donc, c'est exactement le contraire. Le général de Gaulle, en effet, a proposé un compromis de haut niveau très simple. C'est ce qu'il veut, au combat, et bien, qu'il se présente, depuis bien à la main, aux chefs de nos unités militaires. Ils regarderont ensuite leur drapeau sans avoir été molestés. Quant à "l'organisation extérieure", c'est-à-dire l'état-major du F.L.N., il est membre de quelques suggestions à faire sur la manière de mener la fin des hostilités, qu'il demandent leur avis à l'ambassade de France à Tunis ou à Rabat et qu'il viennent à Paris prendre contact avec "l'autorité" et, par hasard, les résultats de ce voyage de travail. M. Ferhat Abbas et ses ministres ont eu recours à ce compromis qu'il s'agit de régler le chemin de leur retour vers la métropole, mais une "autorité", l'autorité française à laquelle, s'ils le veulent ou le peuvent, il leur faut se soumettre. Pour eux comme pour les bandes rebelles, il n'est qu'un recours : le "drapeau blanc" qui, dans tout les pays de monde signifie la reddition.

Le général de Gaulle parle comme il dit, il connaît la réponse que les Algériens donneront le 30 novembre à la France, comme il se doutait pas que cette réponse lui coûterait celle du 28 septembre. Et cela se démontre évidemment. Il a été d'ailleurs l'avis dans des formules rapides, il apparaît, cependant, après l'issue de l'armée à laquelle il rend le plus dévoué, le plus agité des hommages et il affirme que le métropolitain, l'Algérie et la Sahara (notamment) ont — un service comme il l'a dit, au départ de l'armée des combattants — formé un "ensemble" qui, à la suite des événements, "Je suis, ajoutait-il, qu'un jour on l'entraîne au tribunal de Paris, pour le propre crime de l'acte de la nuit, avec les livres d'ivoire de

Hommage éclatant rendu à l'armée d'Algérie : Elle a accompli ce que la France attend d'elle : le plus fort est fait

• L'issue est maintenant tracée par la manifestation décisive du 28 septembre

A ce propos, nette distinction entre les 25 millions d' "hommes" d'Afrique noire et de Madagascar et les 55 millions de citoyens de la métropole d'Algérie et des départements d'Outre-mer

Précisions sur la question des "négociations"

- Le vieux procédé guerrier, lorsqu'on veut que les armes se taisent, c'est d'utiliser le drapeau blanc des parlementaires
 - Si des délégués de l'« organisation extérieure » désignés pour venir régler avec l'« autorité » la fin des hostilités, voulaient venir à Paris ils n'auraient qu'à s'adresser aux ambassades de France à Rabat ou Tunis qui assureraient leur transport vers la métropole
- Là, leur sécurité entière



Frontière marocaine

Le 18 mars 1960, j'effectuais un guidage de bombardement près de la frontière marocaine. Cette opération avait pour but d'intimider les rebelles stationnés de l'autre côté en leur montrant ce qui les attendait au cas où ils franchiraient le barrage. Je commençais par deux patrouilles de T-6 en roquettes T10 (105 mm). J'ignorais que l'une des deux patrouilles était équipée de roquettes au phosphore et je fus surpris par le nuage de fumée blanche résultant de la mise à feu de cette matière que je connaissais bien depuis Saint-Maixent. Ensuite arriva une première patrouille de P-47 *Thunderbolt* en roquettes HVAR de 127 mm, suivie d'une autre en bidons spéciaux. L'un de ces bidons ayant percuté au bord d'un thalweg, je vis la boule de napalm enflammé *survoler* le dit thalweg et atterrir de l'autre côté. C'était très impressionnant et j'espérais que les spectateurs avaient été nombreux côté marocain.

Nous ne nous contentions pas de les impressionner, nous leur lancions aussi des tracts dans la région de Martimprey-du-Kiss où ils étaient nombreux. Ne pouvant survoler le Maroc, nous devions monter assez haut et faire nos largages en tenant compte du vent pour que celui-ci entraîne les tracts vers leur destination. A la vue de personnes courant dans les champs, nous savions que nous avions atteint l'objectif. Au retour à la base, les mécanos pestaient contre les lanceurs de tracts qui n'arrivaient pas à éviter qu'une partie d'entre eux restent accrochés dans les empennages ou les haubans.

Le 6 avril, opération dans mon ancien fief. Les troupes au sol étaient accrochées de près et en étaient à lancer des grenades à main pour se dégager. Je disposais de la patrouille de T-6 *Manège vert* (indicatif du lieutenant Castera, commandant l'escadrille de Zénata). Il me proposait d'intervenir mais je lui fis remarquer que les trosol et les fellis se trouvaient à 20 ou 30 mètres les uns des autres et que les distances de sécurité n'étaient pas respectées. Je lui demandais s'il pensait pouvoir tirer dans ces conditions. Il me répondit qu'il le ferait seul, sans faire intervenir son ailier. Je lui donnais mon accord et je donnais les consignes au pilote pour qu'il me place en bonne position de balisage, en piqué accentué. J'avais ouvert la fenêtre gauche et dégoupillé une grenade fumigène que je tenais à l'extérieur prêt à la larguer en fin de piqué, à 20 mètres de hauteur sur l'objectif. Je regardais le FM que j'allais baliser, je le vis tirer sur nous puis l'avion se mit en chandelle moteur à fond, regardant à l'intérieur je vis le pilote affalé sur son siège. Prenant le manche de double commande, je diminuais l'angle de montée et pensais que le pilote avait été touché. L'appelant à l'interphone, il me répondit et reprit une position normale. Je lui demandais ce qui s'était passé. Il me dit que, voyant le FM nous allumer, il avait cabré l'avion pour échapper au tir et qu'il s'était abrité derrière le tableau de bord. Je le secouais un peu et lui ordonnais d'y retourner sous peine de prendre des coups de manche sur la tronche (le manche de la place arrière était démontable pour donner plus d'aisance à l'observateur mais se remettait en place instantanément), il y avait au sol des gens qui avaient besoin de nous et ce n'était pas le moment de se dégonfler. Cette fois je pus baliser le FM et au moment où je lâchais ma grenade une autre arme automatique (sans doute une MG42 vue la cadence de tir, 1 000 à 1 100 coups/minute) nous prenait à partie, sans plus de résultat que la première. J'avais expliqué au pilote que sa manœuvre d'évasion n'était pas la bonne puisqu'elle nous amenait à perdre de la vitesse en montant juste au dessus de l'arme qui nous allumait, j'avais ajouté qu'il fallait continuer à piquer pour prendre de la vitesse et quitter la zone au plus vite en *radada*, ce que nous avons fait la deuxième fois. Le T-6 avait pu tirer avec précision et les amis reprendre leur progression. Ce



DJOUNDI RALLIE-TOI !

يا جندي سلم روحك!

Prendre à la charge, ou le contraire à un prix
raisonnable, l'entreprise la plus intéressante au monde
de 10.000 francs.

تقدم لواحد المزارعي في بيتك
لواحد البندق الفرنسي
تفويض واحد المكافئة قدرها فرنسك

Les tracts

n'était pas passé loin pour nous mais nous avons eu la *baraka* (elle ne m'abandonnera pas pendant tout mon séjour puisque malgré tous les tirs dirigés contre mon appareil, je ne ramènerais jamais un impact au cours de mes missions).

Le 9 avril, opération avec mon ancien bataillon dans l'ouest de Merchiche. Je survolais mon ancien commando par une météo tangente. Vers 11 heures, au moment où je découvrais des fells, mon poste radio tombait en panne, je tentais de refaire un passage pour les signaler aux trosols mais le brouillard était arrivé et je me trouvais enfermé sous les nuages dans une cuvette assez vaste. Je demandais au pilote s'il pouvait se poser sur la petite route d'Azail. Il effectuait un passage de reconnaissance, donnait son accord et nous prenions contact avec le sol sans problème. Après avoir tiré le Piper dans un champ pour dégager la route, je prenais le poste défectueux et rejoignais le PC OPS à environ 800 m. Arrivé là je prenais un savon pour ne pas avoir prévenu en larguant un message lesté. Après m'être expliqué sur l'urgence de l'atterrissage, compte tenu de l'évolution rapide de la météo et de la panne radio, je pus faire réparer le poste par les radios du PC (les postes montés sur nos appareils étaient les mêmes que ceux des trosol) et faire prévenir la base de mon atterrissage en campagne. J'envisageais de passer la nuit sur le terrain au cas où la météo ne s'améliorerait pas et demandais au chef de bataillon s'il pourrait me laisser une section de protection. A voir sa tête, cela ne l'enchantait guère. Vers 15 heures, un trou apparut vers le sud dans le brouillard et il me pressa d'en profiter pour tenter de rejoindre la base. Nous redécollâmes sans problème et après un passage d'adieu, nous plongeons dans le trou en direction de Sebdou et, en suivant la route vers Lamoricière, nous quitions les monts de Tlemcen pour déboucher dans la plaine où la météo était meilleure et nous retrouvions Zénata sans autre problème. Je sus par la suite que les fells que nous avons trouvés avaient blessé un membre de mon ancien commando.

Courant avril, une mission un peu particulière me fut confiée : il s'agissait de pénétrer au Maroc de 30 à 40 km dans la région sud d'Oujda pour rechercher une station radio fellagha qui émettait depuis cette zone dans les djebels sud de Guenfouda. Je me demandais comment je reconnaîtrais une station radio sous une khaïma mais je ne discutais pas. La mission, devant rester discrète, nous volerions en très basse altitude pour éviter les radars américains qui surveillaient l'espace aérien marocain. Passant au sud du Ras-As-Four (1 588 m) nous plongeons vers le djebel Mahssor (1 354 m) et nous commençons notre recherche en *radada*. Comme prévu, je ne découvris rien de particulier et nous rentrâmes, bien heureux que le moteur ne nous ait pas fait de misère.

Il est à noter que, durant toutes mes missions, je n'eus jamais un problème de moteur sur L-21, hormis les débuts de givrage imputables au manque d'attention des pilotes. (il faut savoir que nous pouvions avoir un givrage carbu avec des températures extérieures de +10, voire +12 ou 13 degrés). C'était une machine très fiable qui avait toute notre confiance. Par la suite, j'appris que cette mission avait été reprise par des commandos terrestres du 11^{ème} Choc, sans en connaître le résultat.

Je participais une fois au recueil, à la frontière, de l'un de ces commandos qui, en urgence, rentrait de jour avec les fells aux fesses ! La présence du Piper avait dû dissuader ceux qui les poursuivaient d'aller plus loin.

Evasans

Le 11 mai 1960, PTS au profit du 5^{ème} RI dans la région du Ras-As-Four, près de la frontière marocaine. Un half-track avait sauté sur une mine. La roue avant droite avait été arrachée avec un morceau du pont et il y avait des blessés à évacuer. Je devais guider l'évasan et assurer la protection du secteur en attendant l'enlèvement du véhicule détruit. Tout le PC du régiment était rassemblé au bord de la piste en attendant la fin des opérations. Les blessés avaient été évacués par H-19 et je survolais la zone en observant et en recherchant des éléments suspects. Le half-track enfin enlevé, le PC levait l'ancre, les véhicules se suivant sur la piste. Comme le voulait la tradition, nous nous préparions à faire un passage d'adieu aux trosol (passage à basse altitude en battant des ailes).

Nous nous étions alignés sur la piste et prenions la colonne par l'arrière à environ 15 mètres de haut. Nous étions à 100 mètres du dernier véhicule, une jeep occupée par deux personnes, et je faisais mes adieux par radio lorsque soudain il y eut une gigantesque explosion devant nous avec un nuage de terre montant jusque vers 100 mètres et des objets apparaissant dans ce nuage. Le pilote mit l'avion sur la tranche à gauche pour éviter de traverser le nuage et nous revînmes sur les lieux. Sur la piste, il y avait un cratère de 7 à 8 mètres de diamètre et il ne restait que la partie arrière de la jeep coupée au niveau des dossiers des sièges avants. Le reste était dispersé sur une grande surface. Horrifiés, nous découvrions les corps des occupants du véhicule à plus de 30 mètres du lieu de l'explosion, c'étaient un capitaine et son conducteur. La mine avait sauté là où se trouvait auparavant tout le PC. Je demandais une evasan urgente et une relève pour moi-même car l'essence commençait à baisser. On m'annonça une *Alouette* de l'armée de l'Air pour l'évasan mais pas de relève pour moi, pas d'appareil disponible. Je prévenais le PC que devrais bientôt le quitter mais il insista pour que nous restions sur zone jusqu'au départ de l'hélico. Le pilote prit immédiatement un régime d'économie maxi et rechercha un terrain de secours où nous pourrions compléter le plein pour rejoindre la base. Il en trouva un dans la région de Marnia, à côté d'un poste, et je fus un peu rassuré. L'*Alouette* arriva enfin et dès que les deux corps furent embarqués dans les civières latérales nous quittâmes la zone pour aller nous poser sur le terrain où nous devons trouver du carburant pour rentrer. Il était temps, les billes indiquant le niveau des réservoirs commençaient à disparaître dans leurs tubes. L'essence arriva en fûts de 200 litres sur un 4x4 Dodge avec une pompe Japy accompagnée d'un entonnoir muni d'une peau de chamois pour filtrer l'essence. Nous pompâmes environ 120 litres (le plein complet faisait 136 litres !) et nous redécollâmes pour Zénata.

La mission avait été longue et éprouvante. Le génie nous fit savoir que, d'après ses calculs, il devait y avoir au moins 30 kilos d'explosif sous la piste !. Je m'en suis souvenu le jour où je pris connaissance d'une soi-disant proposition de citation, dont l'origine était attribuée à un observateur-pilote de l'ALAT, qui se résumait à ceci :

– *N'a pas hésité à survoler à très basse altitude une piste qui aurait pu être minée !*

Mascottes

Je constatais que peu à peu je reprenais du poids (en quittant le commando je faisais 63 kg). Passer toutes les nuits dans un lit y était sans doute pour quelque chose, ainsi que la nourriture du mess de l'armée de l'Air. Ce n'était pas les quelques rondes nocturnes que j'effectuais sur la base, lorsque j'étais de service, qui allaient beaucoup me gêner. Au cours de ces rondes, j'étais parfois accompagné par *Attila*, un jeune sanglier apprivoisé qui vivait avec nous. C'était un cadeau du 7^{ème} RI qui l'avait ramassé sur le terrain, tout jeune marcassin, après que sa mère ait été tuée. Il grandissait tranquillement et profitait des bontés de tous. Tous les jours vers 17 heures, il se rendait au foyer où il y avait toujours une bonne âme pour lui fournir de la bière qu'il aimait beaucoup. Une fois qu'un plaisantin avait mis de l'eau dans la canette, il avait eu une réaction brutale, montrant qu'il n'avait pas apprécié la farce. A l'époque, l'écologie n'était pas à l'ordre du jour et l'huile de vidange des avions était déversée dans les fossés à côté des hangars. *Attila* adorait se rouler dans cette huile noirâtre et encore tiède. Ensuite, il essayait de se frotter contre ceux qui passaient à proximité. Cela déclenchait un sauve-qui-peut général sur la base. Nous allions parfois au cinéma chez l'armée de l'Air. *Attila* nous suivait en prenant la voie directe, c'est à dire qu'il coupait à travers les réseaux de barbelés qui n'avaient pas l'air de le gêner beaucoup. Pendant la séance, on voyait quelquefois tout un rang de spectateurs monter debout sur leurs sièges, cela était dû aux réactions de l'animal qui n'appréciait pas le film et le faisait savoir.

Nous avons aussi, comme pensionnaire une atèle, surnommée *La Vieille*, qui nous avait été donnée par un régiment colonial. Cette guenon, d'aspect gracile avec des membres très longs, se faisait câliner comme un jeune enfant. Un jour où elle avait été enfermée par inadvertance dans le magasin des pièces d'aéronefs, elle avait visité tous les tiroirs, ne laissant pas une pièce par terre mais les mélangeant toutes dans les tiroirs. Le magasinier en fut très heureux!



En fin de séjour au Peloton, la Vieille est prête à être lâchée en Nord 3400



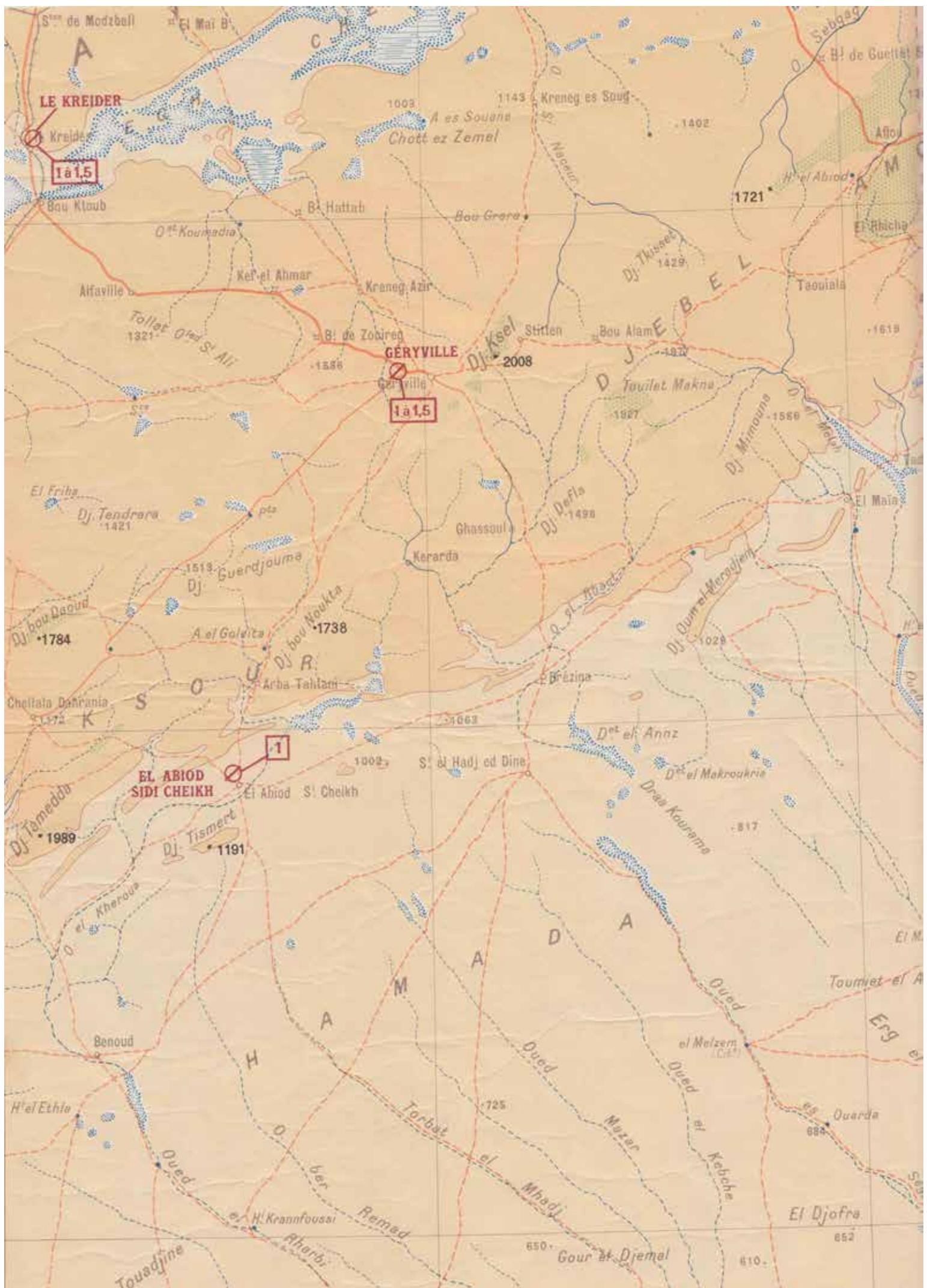
2^{ème} PMAH 12^{ème} DI - Méchéria - Géryville

Le 13 juin 1960, le lieutenant Canon m'emmenait à Méchéria dans un Nord 3400, ce qui me permit de prendre ma cantine avec moi, l'appareil étant suffisamment vaste. L'agglomération se situe sur les Hauts-Plateaux à 1 150 m d'altitude, au pied sud du djebel Antar qui sort brutalement de la plaine d'alpha, aussi pentu au nord qu'au sud et qui culmine à 1 700 m. Le terrain se trouvait un peu plus au sud. Il était équipé de baraques fillod et de tentes sarrade et galtier (baraques en tôle en forme de tente collective) très chaudes sous le soleil. Dans les baraques *fillod*, nous disposions de fontaines froides qui nous donnaient de l'eau fraîche et les *sarrade et galtier* étaient rafraîchies par des humidificateurs. L'alimentation électrique était fournie par deux gros groupes électrogènes qui tournaient nuit et jour. Les premiers temps j'ai eu l'impression d'être sur un bateau, le bruit des groupes me rappelant celui des machines navales. Logé dans une *fillod*, j'eus droit à une chambre individuelle assez vaste.

Le capitaine Niney, commandant le Peloton était heureux de me voir arriver pour compléter ses effectifs. Le 16, je faisais ma première RAV en direction du chott Rharbi à l'ouest-nord-ouest de la base. Le 21, première opération, 1 heure 15 de vol puis départ pour Géryville à 120 km à l'est de Méchéria où je rejoignais le détachement permanent que le peloton y entretenait : deux L-21, un L-18, un *Djinn*, un pilote par appareil plus deux observateurs ou observateur-pilote. Survol de la plaine d'alpha un peu monotone pendant 55 minutes. A peine arrivé, départ pour une protrosol dans le djebel Bou-Daoud. Je me reposais après une mission de 4 heures, la fatigue commençait à se faire sentir après 6 heures 10 de vol dans la journée.

Géryville se trouve à l'extrémité est du haut plateau qui vient de la frontière algéro-marocaine à 1 300 m d'altitude. Etablie aux bords de l'oued El-Beiod qui descend du plateau, la petite ville se trouve un peu en contre-bas. A l'est, le paysage est bouché par le djebel Ksel qui culmine à 2 000 m et qui précède l'ensemble des monts du djebel Amour. Le terrain se situe à la limite est de la ville, la piste est orientée est-ouest, en légère descente vers l'ouest. Elle mesure 1 200 m, elle est en dur, assez large et en pente vers la ville. Il y a une autre piste de 2 200 m au pied du djebel Ksell, en pleine nature et non gardée, ce qui impose son *ouverture* avant chaque utilisation. Nos appareils sont remisés pour la nuit dans un ancien hangar d'aéro-club bien utile mais malcommode d'accès.

En plus du détachement ALAT, le secteur bénéficiait d'un détachement Air avec un officier de liaison des forces aériennes (OLFA) qui disposait d'un *Broussard*, un poste de guidage avancé (PGA) avec une station radio et deux patrouilles de T-6. La Marine fournissait un détachement d'une flottille de six à huit hélicoptères HSS-1 dont un *Canon*. Les trois flottilles se succéderont, les 31F, 32F et 33F. Le HSS-1 *Canon* était armé de deux canons de 20 mm tirant en sabord à droite et à gauche (à la suite de la perte d'un appareil par explosion des munitions due à un tir des rebelles, l'arme de gauche fut supprimée pour compenser le poids du blindage mis en place pour protéger les munitions). En général un commando marine stationnait à Géryville. Les quatre y viendront successivement : *Montfort, Treppel, Jaubert et Penfentenyo*. La symbiose entre le Piper et le *Canon* était parfaite en opération, une fois assimilé le langage particulier des Marins : le *plan d'eau* signifiait le parking, le *canote major* était la voiture du pacha, la mise en route des moteurs se faisait sur l'ordre de *balancez les machines*, l'*Alouette leader* ne larguait pas mais *mouillait* un fumigène, en vol les distances entre les appareils étaient données en *encablures* et non en envergures. C'était folklorique mais bien sympa.



Nous étions logés en ville, dans une maison qui possédait une cour fermée, bien utile pour remiser les véhicules la nuit. Par la suite, nous aurons des mechtas au terrain où nous serons regroupés. Cela remplacera avantageusement l'unique baraque en tôle peinte en carrés jaune et noir qui nous servait de local à tout faire. Il y faisait tellement chaud que l'équipage d'alerte siestait sur des lits picot qu'il faisait tourner autour d'un arbuste pour profiter de son ombre maigrichonne. Nous prenions nos repas au mess et nous gardions nos armes avec nous en permanence, même au mess. Interdiction de se déplacer la nuit autrement qu'en véhicule militaire.

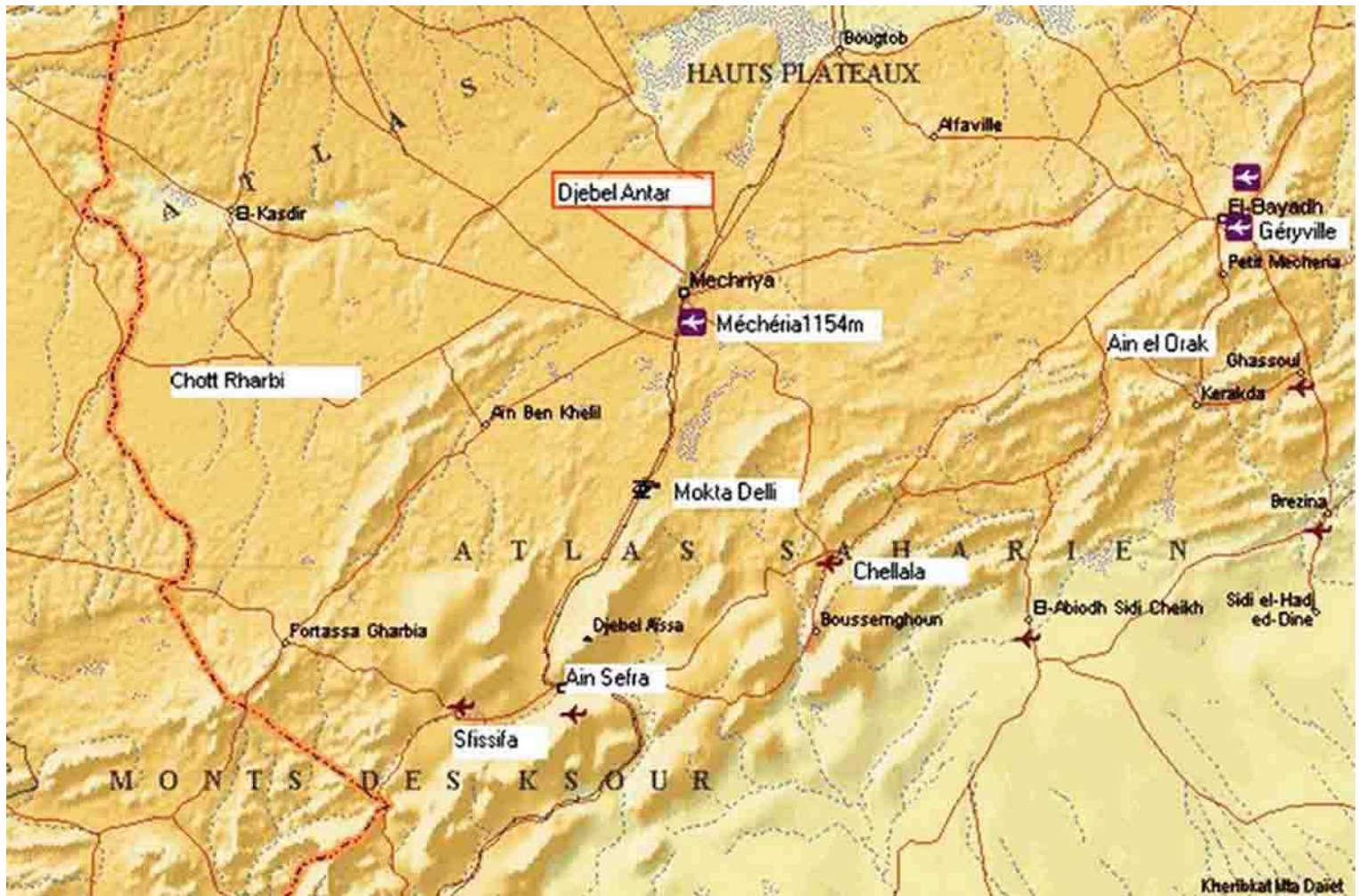
Quelques semaines avant mon arrivée, il y avait eu la *Nuit rouge de Géryville*. Des fells étaient entrés en ville à la nuit tombée et avaient mitraillés un bistrot où se trouvait du monde. Un autre élément s'était placé face à la sortie du quartier des Spahis et empêchait, par des tirs bien ajustés, toute tentative d'intervention. Ils s'étaient retirés avant le jour laissant derrière eux une vingtaine de morts. La leçon avait servi, une section se tenait à l'extérieur du quartier, une clôture entourait la ville et le terrain d'aviation qui touchait les dernières maisons à l'est. Le soir, on tirait un réseau *ribard* pour fermer la piste. Des gardes étaient en place à chaque porte.

Le colonel commandant le secteur était propriétaire d'un troupeau de moutons qu'un berger emmenait paître à l'extérieur. Ce berger était soupçonné de faire la liaison avec les fells, ce que refusait de croire le colonel jusqu'au jour où, au cours d'un contrôle sévère, on découvrit des grenades dans les vêtements du berger. Le colonel dût admettre son erreur et le berger fut retrouvé *suicidé* dans sa cellule.

Le régiment permanent du secteur était le 23^{ème} Spahis. Il avait un escadron d'automitrailleuses, un escadron monté, un à pied et un autre au poste de Stitten, au nord-est de Géryville, et le commando *Griffon* au poste de Bou-Alam. L'escadron monté était commandé par un capitaine qui devait se prendre pour un nouveau Bournazel, car en opération il portait une vareuse rouge alors que ses hommes étaient en tenue de combat. Vu d'avion ça valait le coup !

Les missions s'enchaînaient et peu à peu je découvrais le secteur. A l'est, le djebel Ksel orienté sud-ouest-nord-ouest, le poste de Bou-Alam, tenu par le commando *Griffon*, au pied de la chaîne du djebel Amour avec l'Alouat et le Toulet-Makna, au sud, à une trentaine de kilomètres, le poste de Ghassoul, plus au sud encore le poste de Brézina. Tous ces postes disposaient d'une piste d'atterrissage et celle de Brézina, perchée sur un petit plateau, ressemblait à un porte-avions. Vers le nord-ouest, sur la route qui remontait vers Mascara par Bou-Ktoub, les postes de Zouireg et de Kef-El-Ahmar entourés de regroupements de nomades sous *khaïmas*. Ces populations non sédentarisées nous donneront bien du souci par leurs déplacements fréquents. A 100 km au sud-sud-ouest, le poste d'El-Abiod-Sidi-Cheikh doté, lui aussi, d'une piste qui servira souvent de base pour les opérations héliportées.

Le secteur est actif, les opérations et les RAV se suivent. En 15 jours, j'ai fait 26 heures de vol en 13 missions. Le mois de juillet commence sur un bon rythme. Le 4, opération vers le djebel Alouatt. Une *Alouette* transporte un prisonnier qui guide les Commandos sur une katiba qui a commis des exactions dans le secteur, en particulier à Ghassoul où elle a enlevé 14 personnes dont des notables (qui seront retrouvés égorgés). Les fells sont là, guidages d'héliportages, par un DIH marine, de Commandos marine *au plus près*, puis guidage des trosses sur leurs objectifs : Un plateau rocheux avec de nombreuses failles étroites. Combats rapprochés et parfois au corps à corps. Pratiquement impossible de faire tirer les avions d'appui-feu. Les fells utilisent au mieux le terrain. En fin de journée les Commandos sont maîtres des lieux. Ils ont subi des pertes, dont un matelot qui meurt à l'hôpital de Méchéria des suites de ses blessures, mais la katiba est anéantie. Le *Canon* du DIH a reçu neuf impacts et a dû abandonner. Il paraît que je me suis *distingué* !



*Le hangar du 2^{ème} PMAH 12^{ème} DI à Méchéria avec le L-21 AWF sur la parking.
 Au fond : le djebel Antar couvert par les nuages*

Un jour, entre Bou-Ktoub et Zouireg, en RAV, je découvre un fell qui commence à s'enfuir. Étant seul dans le coin, je demande un appui feu aérien et je reçois le renfort d'une patrouille de T-6. Je marque le fell à l'aide d'une grenade fumigène et fais tirer la patrouille. A sa première passe de tir, j'entends le leader pousser un hurlement suivi de la question :

– *Piper, t'as vu ce qu'il me fait ?*

Éclatant de rire je ne pus lui répondre tout de suite. En effet, le fell qui s'enfuyait, entendant le T-6 en piqué, s'était retourné, faisant face à l'appareil qui le mitraillait, et adressait un magnifique bras d'honneur au pilote, ce qui avait motivé la réaction de ce dernier. Le jeu dura jusqu'à épuisement des deux appareils et le fell continua son chemin. Par son courage, il avait bien mérité de rester en vie.

Le 7, trois missions et 7 heures 25 de vol dans la journée. A table, le soir au mess, je ressens encore les turbulences aérologiques.



L'aérodrome de Méchéria et le djebel Antar dégagé

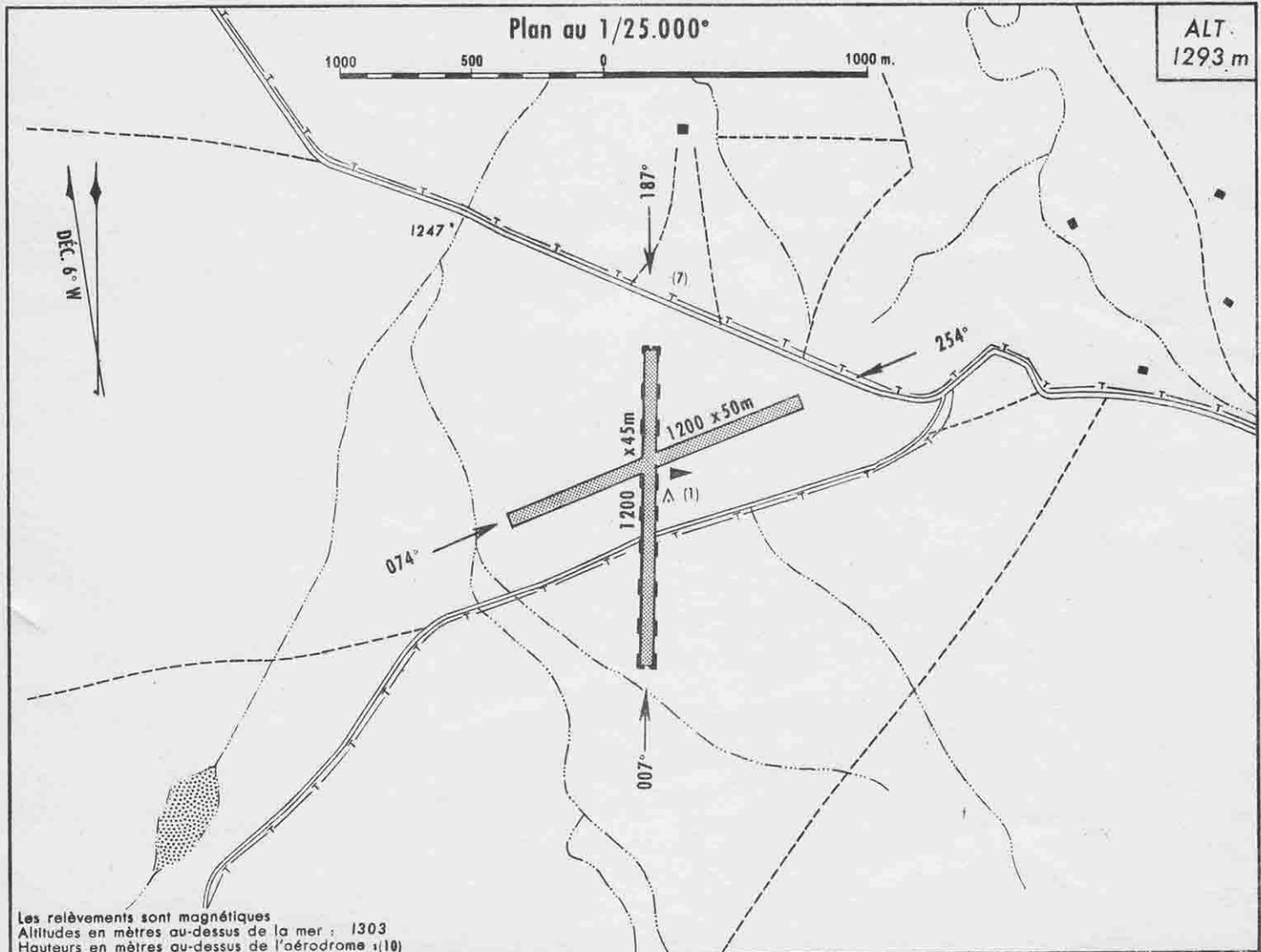
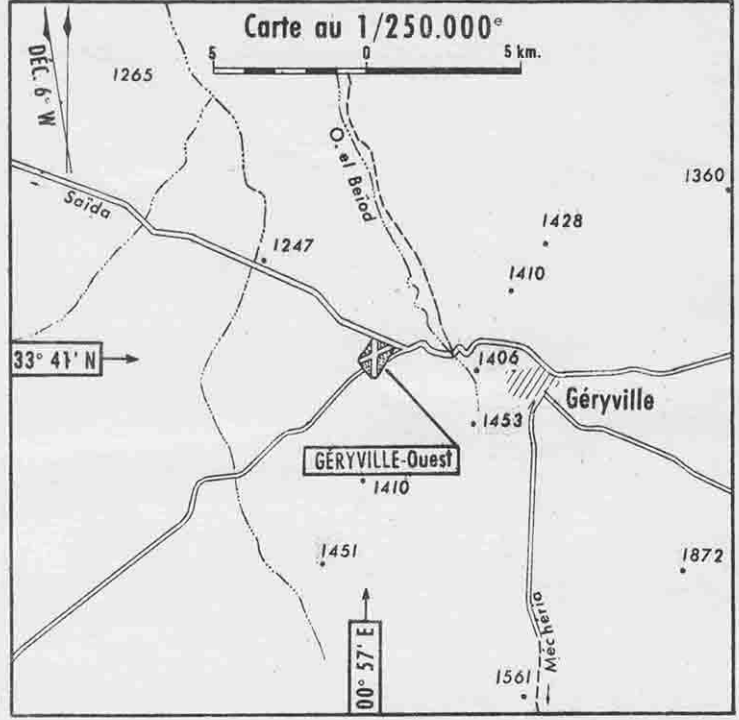
CARTE D'APPROCHE ET D'ATTERRISSAGE

GÉRYVILLE-Ouest
ALGÉRIE

CONTROLE LOCAL : APP: Néant
 TWR: Néant
CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES : Néant

RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE.
Inutilisable hors bandes.

Tél. de l'Aérodrome : Néant
INFORMATIONS AÉRONAUTIQUES : S'adresser au Bureau d'Information Aéronautique (BIA) d'ORAN-La-SERIA.
Tél : 204-78 ORAN.
NOTES : Néant.



Les relèvements sont magnétiques
 Altitudes en mètres au-dessus de la mer : 1303
 Hauteurs en mètres au-dessus de l'aérodrome : (10)

MIN. TRAV. PUB. TRANSP. & TOURISME S.G.A.C.C. PARIS
 Service d'Information Aéronautique

N° 1209 C 15 JUIN 1958

La méprise - Le Barrage

Le 18 juillet 1960, retour à Méchéria où l'activité aérienne est également fournie, RAV et opérations, en particulier dans les djebels Bou-Daoud, Melah et Aïssa au sud ouest de Méchéria en direction d'Aïn-Sefra. On recherche des fells qui se seraient infiltrés depuis le Maroc. Quelques petits accrochages. Pour le mois, 59 heures 15. En août, poursuite des opérations dans le même secteur avec les RAV qui accompagnent les opérations.

Au cours de l'une de ces RAV, je suis appelé par une section qui signale quatre ou cinq fells devant elle. Je me porte sur les lieux en rameutant les moyens d'appui aérien qui sont en vol dans la zone. En arrivant sur la section, son chef m'indique la position des fells sur lesquels il fait tirer des grenades à fusil. Je repère les explosions, fais cesser le feu pour pouvoir aller observer et découvre cinq gus en djellabas qui se planquent à plat-ventre au moment où je les balise avec un fumigène. Le chef de section confirme la position des fells et je fais intervenir la patrouille de T-28 arrivée sur les lieux. Une deuxième patrouille se joint à la première en entrant dans la *noria*. Puis une troisième arrive et un B-26 *straffeur* entre à son tour dans la danse. Au total, six T-28 et un B-26, tous armés en 12,7, mitraillent à qui mieux mieux. C'est la seule fois où j'aurais autant d'avions dans la même *noria*. Entre-temps, j'ai décliné les offres de service d'un autre B-26 qui lui, se trouvait à 20 minutes de vol. Je fais cesser le feu pour aller aux résultats. L'un des gus est à plat-dos, sa tête ne ressemble pas à celle d'un fell et je suis pris d'un doute au moment où le chef de section m'appelle pour me signaler qu'il a perdu une de ses équipes. Mon doute est confirmé et je sais que je viens de faire tirer sur nos propres soldats. Je transmets aux équipages de l'armée de l'Air qui sont aussi choqués que moi. Je demande une evasan urgente et une relève car je suis à bout de potentiel. Je retourne au terrain où le capitaine qui rentrait de métropole a entendu les échanges radio. Il me dit qu'il a compris et me demande d'aller au PC du régiment pour rendre compte au chef de corps. L'accueil est glacial et l'on me tient pour responsable en me disant que j'aurais dû vérifier la couleur des foulards de reconnaissance avant de faire tirer. Lorsque je lui annonce que les soldats de son unité ne portaient pas les foulards (ils étaient restés dans les sacs sur les camions) son hostilité diminue et lorsque je lui retrace le déroulement de l'action, il finit par admettre que je n'étais pas responsable de l'horrible méprise. Par la suite, j'apprendrais que les blessés l'avaient été par armes légères et que seul le tué avait été touché par une balle de 12,7, ce qui prouvait qu'ils s'étaient fait tirer par leur propre section et confirmait l'opinion que j'avais de l'efficacité des 12,7 montées sur avion dans le tir au sol. Comme nous avions des indicatifs personnalisés, le capitaine décidait de me retirer provisoirement du tour OPS et protrosol pour laisser les esprits se calmer. Je la trouvais mauvaise mais c'était une bonne décision.

Quinze jours plus tard, je rentrais dans le tour et reprenais l'ensemble des missions. Le mois de septembre fut le plus *prolifique* avec un total de 66 heures 30 en 23 missions dont 21 protrosol. Les jours succèdent aux jours et l'activité aérienne est toujours aussi intense.

Dans nos missions, nous avons la surveillance du Barrage. Celui-ci est constitué d'une épaisse nappe de barbelés qui courait depuis la mer jusque vers Colomb-Béchar, parallèlement à la frontière. Il n'était pas électrifié et laissait un *no man's land* entre la frontière et lui. Sa surveillance était assurée par des patrouilles au sol mais aussi par des postes équipés de radars de l'artillerie antiaérienne qui pouvaient guider le tir des canons sur les objectifs détectés. La plupart du temps il s'agissait de troupeaux de gazelles que le radar ne différenciait pas des humains. Un jour où j'accompagnais une patrouille blindée sur une piste allant vers l'ouest dans le chott Rharbi et dans le *no man's land*, mon attention fut attirée par deux taches plus foncées sur les passages de

roues de la piste. Intrigué et alerté par cette anomalie, je faisais stopper la colonne avant que le véhicule de tête ne soit arrivé dessus puis je demandais au chef de voir de quoi il s'agissait. Il découvrit deux mines de fabrication locale identique à celle que j'avais trouvée lors de mon séjour au Maroc. Il me remerciait et reprenait sa progression que je faisais à nouveau stopper trois cent mètres plus loin pour le même motif. Deux autres mines furent extraites. Le jeu continua ainsi jusqu'à la frontière avec un bilan de douze mines relevées. Inutile de dire que le chef de patrouille me remercia chaleureusement car sans ma présence son véhicule de tête aurait sauté.

Les abords du chott étaient abrupts, sortes de falaises de terre de trois à quatre mètres de haut et lors de nos RAV nous les inspections minutieusement pour tenter d'y découvrir des traces de passage ou d'entrées de grottes. Un de mes camarades en découvrit une qui, après inspection par les trosol, se révéla vide mais pouvant abriter de 30 à 50 hommes. Elle fut détruite et il y en avait sans doute d'autres qui échappèrent à nos recherches.

Je passe la visite de contrôle du personnel navigant le 10 novembre à Alger. J'ai pu trouver une chambre chez l'habitant, pas loin de l'hôtel George V sur le front de mer. Je peux ainsi assister au défilé du 11 et le filmer depuis ma chambre. Le toubib de l'armée de l'Air qui préside aux visites a un peu tiqué sur le nombre d'heures effectué dans les 12 derniers mois (plus de 452), il trouve que c'est trop par rapport à ses critères (ceux de l'armée de l'Air) mais m'accorde l'*exeat*. Je lui avais précisé que j'allais partir en permission et il me recommandait de manger beaucoup de viande rouge pour remonter la pression, un peu trop basse à son avis.

Le Barrage Ouest et la centrale d'El-Faidja



2^{ème} PMAH 13^{ème} DI



Le 30 novembre 1960 à 24 heures, le 2^{ème} PMAH 12^{ème} DI change de nom et devient le 2^{ème} PMAH 13^{ème} DI.

Longue permission en décembre 1960 à Fay et retour à Méchéria fin décembre 1960. Les 29 et 30, deux RAV et 5 heures 15 *au compteur*.

Je commence l'année 1961 avec un mois de janvier bien actif : 19 sorties et 58 heures 50 de vol en RAV et protrosol.

De retour à Géryville le 29. Sur la lancée, février est lui aussi bien fourni : le 3, trois sorties et 4 heures 45, le 13, 2 sorties et 4 heures 20, les PTS succèdent aux RAV, le secteur est très actif. 61 heures 35 pour le mois et 628 heures 10 de vol de guerre n° 2 au total.

En mars 1961, ça continue avec une activité soutenue des Commandos à l'est et au sud d'où de nombreuses PTS et pas mal de RAV, quelques accrochages.

Avril est plus calme. Le 11 je suis de retour à Méchéria, car ma désignation pour le stage-pilote est arrivée, il débutera le 10 mai.

Le 22 avril, Révolte des généraux à Alger. Gros remous localement. L'armée se divise entre les *loyalistes*, les *putschistes* et les indécis, dont je suis, qui sentimentalement approuvent la révolte et qui par raison y sont réticents. Que deviendra l'Algérie en cas de sécession avec la Métropole ? Nos approvisionnements ne dureront que quelques petits mois, et après ? Pour calmer le jeu sur place, avec l'accord du capitaine, je rassemble le Peloton et m'exprime en ces termes : *On ne sait pas trop ce qui se passe à Alger. C'est loin. Quoi qu'il en soit notre mission continue : mettre des avions et des hélicos en l'air pour continuer à chasser le fell. Il n'y a que ça qui compte et nous allons nous y consacrer. Alors, au boulot !* Le Peloton s'est remis au travail mais reste l'oreille rivée aux transistors pour avoir des nouvelles. L'armée de l'Air est très divisée. Le lieutenant qui commande les Fusiliers de l'air chargés de la protection de la base décide de mettre des fûts de 200 litres sur la piste. Lorsque je lui demande à quoi il joue, il me répond que c'est pour nous empêcher de rejoindre les putschistes. Je lui ris au nez en lui précisant que nous avons d'autres buts et que de toute manière ce qu'il fait ne sert à rien car si nous voulions vraiment décoller nous pourrions le faire depuis le parking (je l'avais fait un matin où, devant décoller à 7 heures pour une protrosol, j'avais prévenu le contrôle la veille pour que le parking soit ouvert à 7 heures moins 5. Comme il ne l'était pas, j'avais donné l'ordre au pilote de s'aligner au fond du parking et de décoller entre les rangées de T-28. Ce qu'il avait fait sans broncher, tout heureux de sortir de la routine. Au retour, l'officier contrôleur m'annonçait qu'il me mettait une infraction, ce à quoi je lui répondais que je demandais immédiatement sa comparution devant le Tribunal Militaire pour obstruction à l'exécution d'une mission opérationnelle. Voyant que je ne plaisantais pas, il retirait son infraction et moi sa demande de traduction devant le Tribunal Militaire). Le lieutenant fusiller fit enlever les fûts et nous pûmes reprendre nos missions sans encombre. Nous apprîmes par la suite que deux *Broussard* de l'armée de l'Air, pilotés par des observateurs, étaient partis pour Gibraltar où, prévoyants, les Anglais avaient mis en place un contrôleur parlant français. L'un des deux appareils fut accidenté à l'atterrissage et les équipages, récupérés par la suite, félicités pour leur *loyauté*. Deux T-6 qui avaient décollé d'Oran allèrent straffer des installations fell au Maroc et revinrent se poser à Saïda. Les deux pilotes rejoignent ensuite l'OAS.

Le 24, l'ensemble de l'armée n'ayant pas suivi, le Putsch s'effondrait. Manque de préparation, improvisation et manque de réalisme étaient les causes de l'échec.

Au peloton, il y avait le capitaine Claverie, observateur-pilote avion, hélicoptères et *Djinn*. Il s'était mis dans l'idée d'armer un *Djinn*. Pour ce faire, il avait fait fabriquer un support, monté sur le patin gauche (le pilote était en place droite) et haubané à la cellule. Sur ce support une mitrailleuse AA 52 prenait place et elle était manœuvrée par l'observateur qui tirait vers l'avant gauche. Comme le Peloton ne disposait pas d'AA52, l'arme avait été empruntée à une unité d'état-major. Les tirs d'essai eurent lieu sur la sebkra (petit chott) au sud du terrain, l'objectif étant un fut de 200 litres autour duquel le *Djinn* orbitait. Lorsque les résultats furent satisfaisants, l'autorité divisionnaire a été mise au courant pour obtention de l'autorisation d'utilisation en opération. La réaction fut immédiate et sans appel : réintégration de l'AA52 et interdiction de l'utiliser.

En mars 1961, j'étais en stage à Dax, le capitaine Claverie prit le commandement du PMAH 4^{ème} DIM à Tiaret et il emporta avec lui le montage qu'il pensait faire adapter sur une *Alouette*. Je ne sais ce qu'il en advint par la suite.

Un premier essai d'hélicoptère armé dans l'ALAT avait été effectué au GH 2 où deux Légionnaires armés d'un FM 24-29 prenaient place dans les paniers porte charge d'un Bell. L'essai n'avait pas été très concluant, d'autant que l'armée de l'Air était totalement opposée à l'idée que l'ALAT puisse avoir ses propres hélicoptères armés, alors que la Marine avait d'abord armé ses *Banane* prêtées par l'ALAT, puis ensuite ses propres HHS-1.

Encore deux missions les 1^{er} et 4 mai et départ pour Dax. Mon carnet de vol affiche un total de 726 heures 35 de vol de guerre n° 2 en 270 missions.

Le 26 mai, je serai de nouveau cité à l'ordre de la Division (Croix de la Valeur Militaire avec étoile d'argent) pour deux *faits marquants* (l'un dans le djebel Alouatt, secteur de Géryville, et l'autre dans le djebel Rhoudjaia, même secteur) et 432 heures de vol opérationnel en 149 missions de guerre depuis ma dernière citation.

Dans l'ALAT, les critères pour être cité exigeaient au moins trois cents heures de vol de guerre et des *faits marquants*, dans l'armée de l'Air, les citations étaient accordées en fonction de point : une heure de vol en RAV donnait X points, une heure d'appui feu Y points, etc. A ce régime j'aurais déjà eu au moins trois, voire quatre citations !

François Bard et un Djinn du Peloton



Stage 1-OP-61 à Dax

Le 10 mai 1961, arrivée à Dax. Avec deux camarades observateurs de retour d'Algérie, je rejoins le stage 1-OP-61 qui fait suite au 1-O-61 où de jeunes observateurs ont été formés. Avec notre expérience du djebel nous faisons figure de *chibanis* (vieux). L'ambiance est bonne. La brigade est dirigée par le capitaine xxx qui ne brillera pas par l'esprit d'initiative. Il ne comprend pas que, rentrant d'un long séjour en AFN, nous avons besoin de nous *aérer* un peu pendant les temps morts, d'où des parties de cache-cache que nous remportons facilement.

C'est le MdLC Picchi qui va être mon moniteur de début. Nous sommes trois sous sa coupe : les sous-lieutenants Sok-Sap et Von-Lunn-Chik de l'armée cambodgienne, déjà formés initialement sur T-6, et moi-même. Les avions utilisés pour l'écolage sont les Piper L-18 déjà connus au stage observateur et en Algérie comme appareils de liaison. Ils sont peints en jaune et sont rustiques. Nous faisons très vite le tour des terrains satellites sur lesquels nous allons transpirer.

Les débuts sont moyens mais Picchi est un très bon moniteur qui sait mettre les gens en confiance et les encourager. Malheureusement, après 11 heures de vol, il part en permission et il est remplacé par l'adjudant S. qui n'est pas du même genre. Il était connu pour ne s'exprimer qu'en hurlant et on reconnaissait son appareil à l'entoilage qui se gonflait quand il *parlait* à son élève. Il hésite à me lâcher, tergiverse, me dit qu'il ne veut pas me faire passer en test (ce qui me rassure, car cela prouve son indécision) puis un jour, alors que je viens d'atterrir sur un terrain satellite, il me dit, avec un air lugubre : *Quand un élève pilote comme vous, on l'envoie se tuer tout seul.* Je compris qu'il me lâchait enfin et je fis mes trois tours de piste avec une certaine allégresse. La progression avançait normalement avec ses cours théoriques, ses interrogations et ses tests dont je ne me sortais pas trop mal.

En août, retour de Picchi qui me reprend sous son aile et me surnomme *the first fighter in the world!* Ca ne me donne pas la grosse tête. Picchi m'avouera que si mes débuts ont été malaisés, je n'ai cessé de progresser alors que mes deux comparses, après un départ en fanfare, commençaient à stagner. Le 30 août, premier vol sur Nord 3400. Comme je retournerai dans un peloton L-21, j'ai *droit* à cet appareil. Ceux qui vont aller dans des pelotons autres sont transformés sur Cessna L-19. Le Nord 3400 n'est plus la même machine. Plus volumineux, plus puissant (260 ch), avec hélice à pas variable et volets, mieux instrumenté et plus rapide (200 km/h) c'est un appareil plus performant qui peut décoller et atterrir court. Il demande plus d'attention car plus complexe, mais la transition se fait facilement.

Un jour pendant le stage, tous les cadres de l'École, affectés ou élèves, sont rassemblés dans un hangar et on leur annonce qu'une commission d'enquête, venue de Paris, est là pour recueillir des renseignements sur ceux qui appartiendraient à l'OAS. Il est ajouté que les *dénonciations* resteront anonymes. Je ne peux m'empêcher de râler à haute voix contre cette incitation à la délation. Mon voisin me donne des coups de coude en me recommandant de me taire sous peine de me faire repérer. Je n'en continue pas moins à protester sans être inquiet. Il y avait dans le stage deux camarades OAS qui m'avaient invité à les rejoindre, ce que j'avais refusé en leur précisant que lorsqu'ils feraient quelque chose de plus sérieux que de tenter de détruire des transformateurs EDF, je pourrais peut-être les rejoindre. Un peu plus tard, l'un des deux fut interpellé par la police alors qu'il distribuait du plastic à deux autres comparses (par malchance, il faisait sa distribution près d'une ferme où l'on avait volé des lapins quelques jours auparavant. Le fermier, alerté par le bruit et croyant au retour de ses voleurs, avait alerté la Gendarmerie). Il fut transféré à Paris, ce qui calma les ardeurs activistes du second.



▲ L'aérodrome de Dax, au premier plan le "Séminaire" et le cantonnement
▼ La rangée de L-18 jaunes et kakis après un L-19, ensuite des Nord 3202



Le dimanche 9 septembre, je pars comme observateur sur un exercice de parachutistes en Nord 3400 dans la région de Bayonne. On n'a pas pu trouver d'observateur affecté à l'école pour cette mission (le dimanche, on va à la plage !) d'où appel à un stagiaire. Cela ramène de bons souvenirs. Le 11, premier vol sur Nord 3202. Avion école à ailes basses, il a le même moteur que le Nord 3400. Apte au VSV (vol sans visibilité) et à la voltige, il va nous servir à nous familiariser à ces deux disciplines, au vol de nuit, à la radio-navigation et aux mises en garde vrilles. Le 13, début de transformation sur L-21 B. Le même que celui des pelotons d'Algérie, mais avec un moteur de *seulement* 135 ch.

Avec les L-18, L-21 et Nord 3400, nous attaquons les côtés *opérationnels* du pilotage. Vol en pré-montagne à Itxassou (20 kilomètres au sud-est de Biarritz), vol en basse altitude (au ras des pins pour Picchi, à 50 m pour le capitaine !) et enfin vol en montagne (sur L-18) à Saillagousse dans les Pyrénées-Orientales, à côté de Font-Romeu. Au cours d'un vol en pré-montagne où nous faisons du vol de pente, nous devons utiliser, moteur réduit à 1 600 tours, les ascendances dues au relief, pas loin d'un radar américain installé en Espagne. Pour profiter pleinement de ces ascendances, il faut *gratter la pente* c'est à dire rester près du relief à une faible hauteur. Sans le vouloir, nous passâmes la frontière et j'entendis le bruit bien connu d'une balle passant près de l'avion. J'annonçais au moniteur que l'on venait de se faire tirer mais il ne me crut pas. En rentrant à Dax, il fut convoqué chez les chefs qui lui annoncèrent qu'un garde-frontière espagnol avait tiré sur un avion français franchissant la frontière et dont il avait relevé l'immatriculation qui correspondait à la nôtre (nous n'étions pas haut, cela lui avait été facile !) et l'incident revenait par la voie diplomatique. Il n'y eut pas de suites, mais le moniteur reconnut que j'avais une bonne oreille.

Pas loin de Saillagousse se trouve l'enclave espagnole de Llivia où le pastis est moins cher, d'où de nombreuses *patrouilles* dans ces lieux pour ravitaillement. Au cours du stage de vol en montagne, je retrouve les sensations du djebel (turbulences, coups de pied aux fesses des ascendances ou descentes dans les rabattants) et montre une certaine aisance, ce qui incite mon moniteur à me faire faire plus de solos que prévus pour consacrer un peu plus de temps aux *boudjadis* (les jeunes). Le capitaine s'en apercevra à la fin du séjour et manifestera sa réprobation très sèchement. Il faut dire qu'il n'appréciait pas certaines initiatives que les moniteurs prenaient quand un élève leur semblait capables d'aller un peu plus loin. Ainsi, lors d'un vol en pré-montagne en L-21B, Picchi m'avait entraîné et lâché sur une piste particulière d'Itxassou. Ce terrain situé sur une colline, servait essentiellement au vol à voile, en terre battue, il comportait une piste normale est-ouest et une petite, face au nord, perpendiculaire à la première, très courte (moins de 100 m) et très pentue. C'est sur cette deuxième piste que j'avais été lâché et que je faisais des solos. L'atterrissage y était un peu particulier : il fallait arriver avec du moteur en vol horizontal au niveau de l'entrée de piste puis cabrer l'appareil pour le coller sur la piste comme une mouche se colle au mur et, dès le toucher des roues, remettre les gaz *plein pot* pour pouvoir arriver en haut de la piste, le décollage s'effectuant en travers de la piste normale. C'était un peu pointu, mais je m'en sortais pas mal. A mon troisième atterrissage, je vis Picchi me faire signe de stopper et monter dans l'appareil l'air mauvais en me disant :

– *Je prends les commandes*. Je me demandais en quoi j'étais responsable de cette saute d'humeur et je lui posais la question. La réponse arriva illico :

– *C'est le capitaine qui râle parce que je vous ai lâché sur la petite piste et il prétend qu'elle est même interdite aux moniteurs !* Rassuré en ce qui concernait ma responsabilité, je regardais le paysage en attendant que ça se tasse.

Il rejoignit une prairie en courbe au bord d'une rivière, la Nive je crois, et s'y posa. On amena le L-21 sous les arbres en camouflant les cocardes pour ne pas être repéré. Quelques minutes après, un autre L-21 se posait comme nous et les deux moniteurs taillaient des croupières à ce pauvre capitaine qui craignait les initiatives. Un paysan arriva avec une bouteille de vin du pays qu'il partagea avec nous et l'heure de fin de séance étant arrivée, nous reprîmes l'air pour rentrer à Dax. Picchi était de nouveau calme.

Après ma transformation sur Nord 3400 j'avais demandé à Picchi de me faire voler sur un NC 856, avion de fabrication française, antérieur au Nord 3400, destiné à remplacer les appareils américains (et qui avait hérité du surnom de *Fouille-Merde*). Dans le rôle d'avion d'observation ça n'avait pas été une réussite, de même au plan de la conception générale : Monomoteur bi-dérive comme le *Broussard*, il avait une flèche inverse (extrémité des ailes plus en avant que leur emplanture) pour rattraper le centrage. A Dax, il servait aux vols météo et a quelques liaisons. La réponse de Picchi avait été négative et définitive, ajoutant que ce n'était pas un appareil pour un pilote opérationnel. Par contre, il m'emmena avec lui pour l'un de ses vols d'entraînement personnel à la voltige sur Nord 3202. Je pus ainsi me retourner les *pinces* au dessus de plages, pendant de longues minutes, pendu dans les bretelles qui paraissaient s'allonger bien qu'elles fussent bien serrées. Toute la poussière descendait dans la verrière, accompagnée de quelques crayons à bille perdus en vol par nos prédécesseurs. Il aurait fallu beaucoup plus de séances pour que je commence à me sentir à l'aise dans cette position.

Fin septembre, Picchi est muté en Algérie. Il est remplacé par le sergent-chef Coutant, tout aussi sympathique et efficace.

Pour le séjour à Saillagousse, le capitaine nous avait interdit les voitures. Nous devions, ceux qui ne feraient pas le voyage avec les avions, prendre le train. Considérant que cela ressemblait à de l'abus de pouvoir, nous décidâmes de prendre la voie routière et en arrivant au but nous avions camouflé les voitures pour ne pas exciter la ire de notre chef. Tous les soirs, après le repas pris en commun, nous quittions la table pour aller nous coucher. Le capitaine était ravi de voir ses élèves si rangés. En fait nous allions nous changer et prenant nos voitures, nous montions à Font-Romeu pour nous *encanailler* dans les quelques bars ouverts. Un soir, au retour, nous tombâmes sur un barrage de gendarmes fortement armés (je comptais au moins deux FM) qui avaient disposé des herses sur la route. Nous sûmes qu'ils recherchaient des suspects de l'OAS. Le patron ne sut ce qui s'était passé qu'après notre retour à Dax et il nous en voulut de ne pas l'avoir fait partager nos *escapades*. Il n'avait eu que ce qu'il avait cherché!

La fin de stage arrive et, le 24 octobre, test de navigation dit des 300 kilomètres en solo avec trois posés intermédiaires sur des terrains inconnus et retour à Dax. Cela se passa bien.

Le 26 novembre, veille du test final, en solo sur un terrain satellite, après un freinage un peu dur au point d'attente du fait de l'approche d'un L-19, avec du vent arrière, avant de pénétrer sur la bande pour décoller, je réussis à mettre mon L-21 en pylône. Il était un peu centré avant en solo au sol et ceci explique cela en partie. Le moniteur, qui était au sol, se tordait de rire et lui ayant fait remarquer qu'il n'y avait rien de drôle dans cet incident, il me précisait que c'étaient les expressions de mon visage pendant que l'avion levait la queue qui avaient provoquées son hilarité. Il paraît que ça valait le coup. Retour peu glorieux à Dax en troisième place sur un Nord 3400 piloté par le capitaine commandant l'escadron avion venu aux nouvelles. Il n'y eut pas de suite et pas de dégâts à l'appareil, sinon un contrôle plus approfondi. Le test ne s'en ressentit pas et je fus breveté observateur-pilote avion avec le numéro 536.

Retour à Méchéria

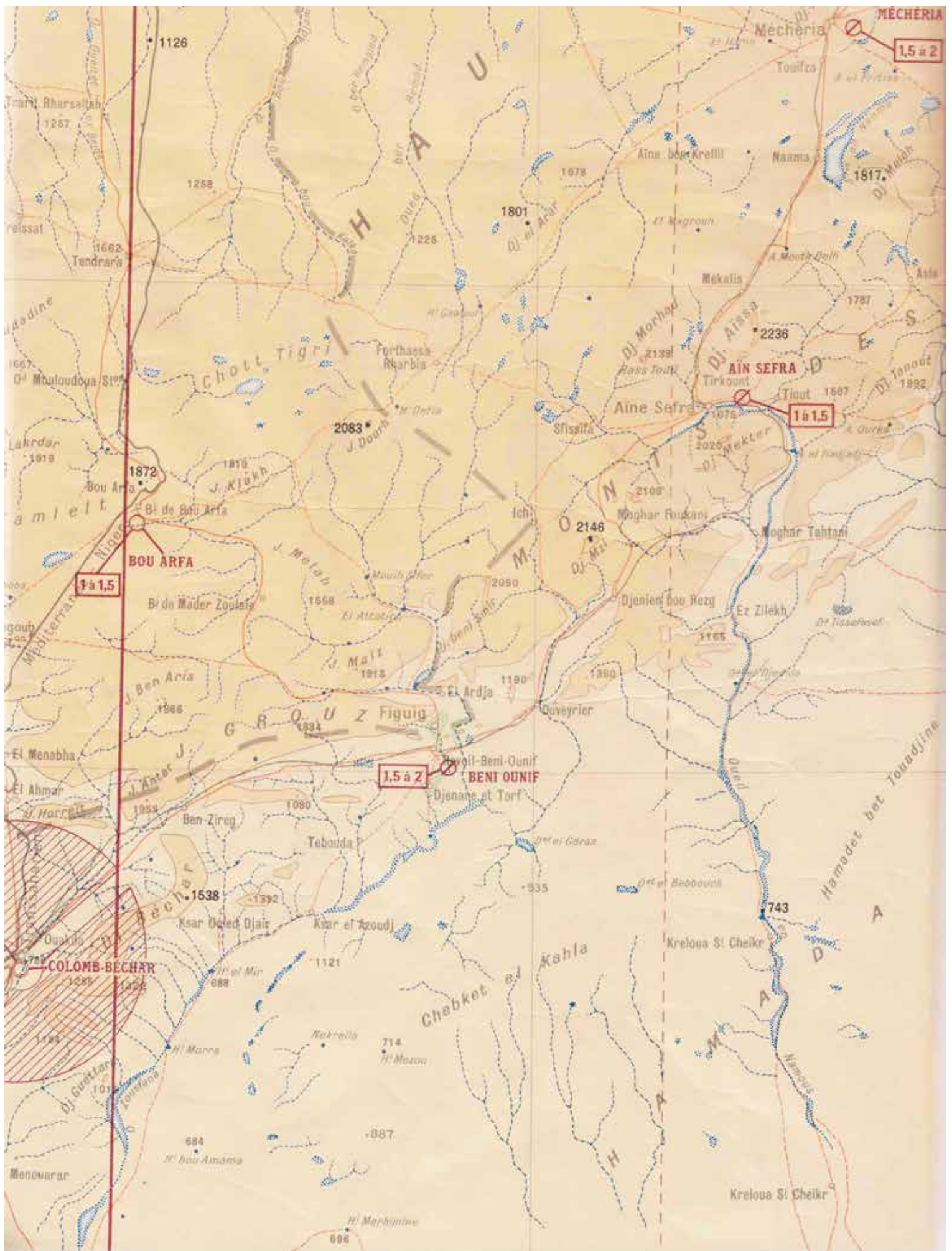
Dès le premier décembre 1961, reprise des vols avec des RAV et de l'entraînement. Le 5, l'adjudant-chef Le Meur, moniteur, me lâche sur L-21 BM (150 ch) et je vole de mes propres ailes. J'effectue quelques vols techniques d'essai après visite. Je les prendrai de plus en plus en charge car je me suis aperçu que les pilotes avaient tendance à les bâcler pour s'amuser. C'est en pilotant un appareil sorti récemment de visite que je m'en étais aperçu. Il volait *tordu* et il fallait compenser en permanence aux pieds et au manche, ce qui à la longue devenait fatigant. Ayant consulté les *formes* de l'appareil (documents de bord sur lesquels sont inscrits tous les vols et les remarques concernant ces vols), j'avais identifié le pilote chargé du vol d'essai. L'ayant interviewé, il m'apprenait que pour lui, et les autres, les vols d'essai permettaient de faire ce qu'ils ne pouvaient pas avec un observateur à bord. Avec l'aide du chef-mécanicien, j'établissais une fiche notifiant toutes les opérations de contrôle devant être réalisées au cours d'un essai : attitude de l'appareil commandes lâchées, vitesses de décrochage avec et sans volets, paramètres moteur, etc. Une heure suffisait juste pour faire tout ce qui était prévu. Les pilotes ont râlé mais ils ont exécuté.

Le capitaine m'ayant désigné comme officier de sécurité des vols du Peloton, je me mis au boulot avec, en premier lieu, l'établissement de consignes strictes pour les vols de liaison qui, à mon avis, ne justifiaient pas des prises de risques. Les pilotes ne comprirent pas et certains ne changèrent pas leurs habitudes : vol en très basse altitude sur la plaine d'alpha, ce qui, en cas de panne moteur, ne leur donnait pas le temps de choisir leur zone de crash. Je dus intervenir lorsque j'en pris un sur le fait en allant à Géryville. Je lui donnais l'ordre de reprendre immédiatement sa hauteur mini de croisière (1 000 pieds-sol soit 300 mètres) et d'aller m'attendre au terrain où il reçut une belle *remontée de bretelle*. Cela servit de leçon et je n'eus plus à intervenir en ce domaine.

Je suis devenu le plus ancien observateur-pilote après le capitaine. Le 11, Le Meur, susceptible d'être transformé sur *Djinn*, m'entraîne aux atterrissages en place arrière pour qu'à mon tour je puisse lâcher des jeunes pilotes ou observateur-pilote. Les missions s'enchaînent, alternant les RAV et les OPS ainsi que de l'entraînement au pilotage.

Le 25, il faut aller chercher, au poste de Sfisifa dans le secteur d'Aïn-Sefra, un journaliste du *Bled* (le journal des militaires) qui après avoir passé la nuit de Noël dans un poste doit rentrer au plus vite à Oran pour pondre son *papier* mais surtout retrouver ses chères pénates. Comme il n'y a pas d'autre mission ce jour-là, je décide de la faire moi-même pour laisser les pilotes souffler un peu. Décollage à 6 heures en L-18 et retour après 2 heures de vol. Un *Broussard* attend le *pax* et décolle immédiatement pour ramener sa précieuse cargaison à bon port.

L'année 1961 se termine avec 45 heures 50 pour décembre et un total général de 959 heures 55. Dès le premier janvier 1962, continuation de l'activité avec un essai de L-18 après visite puis les missions opérationnelles reprennent. Le 4, liaison technique sur Sfisifa avec un mécanicien *Djinn* pour dépannage. Le 10, liaison technique sur l'Établissement Régional du Matériel de Sidi-Bel-Abbès avec un mécanicien. Vols d'essai, RAV et PTS se succèdent à un bon rythme. Le 26 nouvelle liaison technique sur Sidi-Bel-Abbès pour échange d'un L-21 arrivé en fin de potentiel. Le 27, convoi entre le poste de Chellala et Méchéria. Le 28, nouveau genre de mission avec une *fermeture de route* de Géryville à Alfaville. Cela consiste à vérifier qu'il n'y a plus de véhicules sur l'axe concerné après un passage de convoi. Le problème est posé par les véhicules civils qui s'intègrent aux convois militaires en zone d'insécurité et qui ne respectent pas les consignes de route, tombent en panne ou échappent à la surveillance du convoi.



Accrochage verbal avec le patron de l'escadron T-28 qui me traite de fonctionnaire parce que lors d'un retour de mission j'ai refusé un combat tournoyant avec sa patrouille. Je lui propose d'en faire un, à un contre un et non à deux contre un. Il refuse. Quelques jours plus tard, allant prendre le petit-déjeuner, j'assiste à un combat tournoyant, verticale terrain, entre une patrouille de T-28 et un *Skyraider*. J'entre au mess en râlant contre ces absurdités devant l'officier mécanicien Air qui quittait le mess, 30 secondes après il revient décomposé et me dit : *Un Sky vient de se planter en bout de piste après trois tours de vrille. Je me souviendrais toujours de ce que tu m'as dit tout à l'heure ! L'ailier des Skyraider, jeune pilote sur cet appareil en rassemblant sur son leader, a décroché en virage serré. Bilan : un tué que les fells n'auront pas à se reprocher et qui aurait pu être évité. Plus une veillée funèbre très pénible du fait de l'odeur de chair brûlée malgré le cercueil plombé.*

Quelque temps avant, un caporal-chef des Fusiliers de l'Air s'était tué d'une balle dans la tête en voulant montrer à ses camarades la sûreté au verrouillage du pistolet MAC 50. Je m'étais opposé avec force à l'idée, émise par un officier Air, de mettre le drapeau de la base en berne en précisant que si on élevait des monuments aux héros, il n'était pas d'usage de le faire pour les imbéciles.

Le 29, RAV *khaïmas*. Il s'agit de répertorier et de localiser les *khaïmas* dans la plaine d'alpha pour pouvoir suivre leurs mouvements migratoires. Mission lassante, car il n'y a que peu de points de repère et les positions ne sont pas très précises mais satisfont le commandement. De plus, comme elles n'ont pas de signes distinctifs, difficile de savoir où elles sont parties quand elles se déplacent.

Février 1962, le 6 je pars à Géryville où je prends le commandement du détachement. Nombreuses opérations, RAV et convoi. Le secteur est très actif. Le 19, RAV avec largage de plis sur les postes de Ghassoul et Bou-Alam, c'est plus discret que la radio. 63 heures 20 pour le mois.

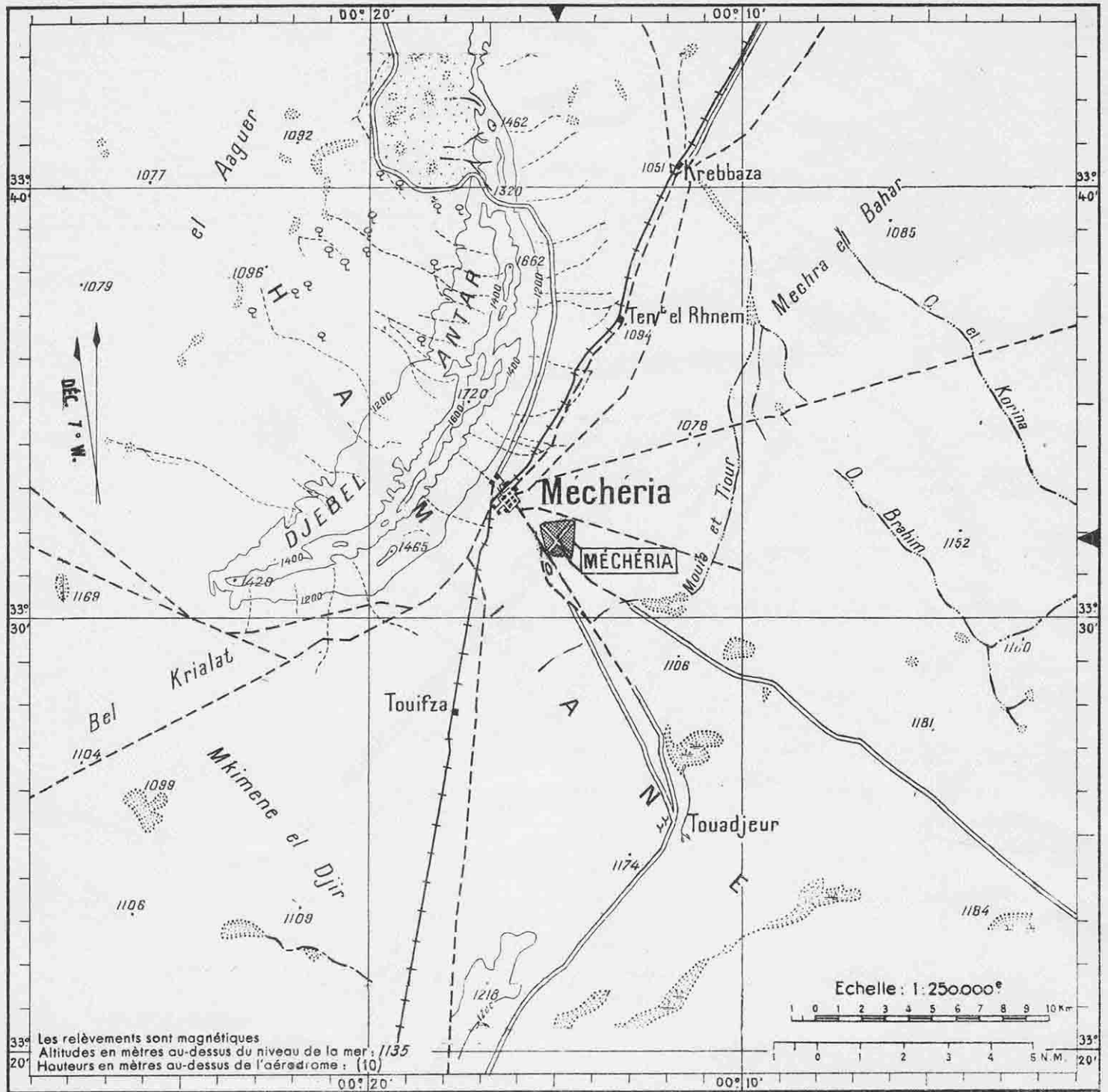
Le 7, mission spéciale vers le poste de Bou-Alam, siège du commando *Griffon*. Je me pose pour un contact direct avec le capitaine Meyer chef du Commando qui m'apprend que trois Harkis auraient déserté pour rejoindre l'OAS. Ils ont emporté des armes et un mulet. Je suis rejoint par un DIH marine qui amène un chien pisteur. Lorsque le maître-chien est mis au courant de la situation, il rend compte que son animal ne veut pas traverser la route où il perd la trace. En venant sur les lieux, j'ai survolé un poste de Tirailleurs pour demander le départ d'une unité d'intervention. Il m'a été répondu que les hommes étaient en train de déjeuner et qu'ils ne pouvaient partir de suite. Le *Broussard* de l'armée de l'Air qui survole les lieux annonce de très fortes turbulences qui l'empêchent de descendre pour mieux observer. Bref il y a de la part de tout le monde une réelle apathie que je comprends car on se doute du malaise qui règne chez les Harkis. J'ai insisté auprès de Meyer pour être sûr de la destination des partants et il est resté très affirmatif. Hélas, nous apprendrons par la suite que la vérité était toute autre. Les déserteurs avaient rejoint les troupes de l'ALN qui pour les remercier les avaient occis. Meyer qui avait retrouvé les corps, les avait photographiés et m'avait donné des épreuves. Il était très abattu et je n'ai pas osé lui faire de remarques. Je n'ai pas voulu joindre ces photos à ce document car cela ne m'a pas paru nécessaire.

Le 12, retour à Méchéria en *Broussard* de l'armée de l'Air. Nombreuses RAV en avion et en *Djinn*. Le *Djinn* est utilisé, de préférence aux avions, pour les RAV sur le Barrage de barbelés et la bande hersée qui le longe. Au départ de Méchéria ces missions nécessitent de se poser deux fois, une à l'aller, l'autre au retour au poste de Moktadel pour compléter le plein avec des nourrices de 20 litres et un entonnoir muni d'une peau de chamois. Tous les soirs, les unités des secteurs concernés font une *fermeture* de bande en passant la herse et l'ouvrent le lendemain matin. L'observation aérienne élargit la recherche des indices de part et d'autre de la bande.



▲ ▼ L-21 du 2^{ème} PMAH 13^{ème} DI à Aftou





Les relèvements sont magnétiques
Altitudes en mètres au-dessus du niveau de la mer : 1135
Hauteurs en mètres au-dessus de l'aérodrome : (10)

Echelle : 1 : 250 000^e
0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 Km
1 0 1 2 3 4 5 N.M.

CONTROLE LOCAL APP : Néant
TWR : Néant

CONSIGNES DE PISTE PARTICULIÈRES :
- Néant.



RENSEIGNEMENTS COMPLÉMENTAIRES SUR L'AIRE DE MANŒUVRE :

- UTILISABLE hors bandes.

Tél de l'Aérodrome : 0.07 à Méchéria.

INFORMATIONS AERONAUTIQUES : S'adresser au Bureau
d'Information Aéronautique (BIA) d'ORAN-la-SENIA
Tél: 204.78 (Militaire) et 241.65 ou 218.57 (Civil)

NOTES

Sur le « qui-vive »

Le 19 mars 1962 arrive avec son cessez-le-feu mais les activités ne diminuent pas pour autant. Nous sommes sur le *qui-vive* car nous n'accordons aucune confiance à nos adversaires. L'avenir nous donnera raison !

Je profite d'une permission de courte durée. Cela me donnera l'occasion d'assister à des scènes navrantes d'exode des Pieds-Noirs à l'aéroport d'Oran. Compte tenu de l'ambiance en ville, il m'est fortement déconseillé de passer la nuit à l'hôtel et je serai hébergé par le détachement ALAT sur la base de La Sénia. La répression semble s'exercer davantage contre l'OAS ou ses partisans que contre les membres du FLN qui multiplie les exactions. On découvrira dans un terrain vague des cadavres d'Européens littéralement vidés de leur sang pour alimenter la banque du sang fell. Des heurts ont lieu entre des CRS et des appelés, les premiers voulant empêcher les seconds de protéger des Européens menacés par des fells. Un CRS sera même rafalé par un appelé révolté de l'inaction forcée à laquelle voulait le contraindre le représentant de l'*ordre* (mais quel *ordre* ?). On dit aussi que la voiture de l'amiral commandant la base de Mers-El-Kébir, dans laquelle se trouvait son épouse, aurait été interceptée par des CRS. Devant le refus de l'épouse de l'amiral de laisser ouvrir le coffre du véhicule, les CRS auraient mitraillé le dit coffre. Suite à cette action d'éclat interrompue par l'arrivée salvatrice d'une patrouille de Fusilier-marins, ils se seraient vu interdire l'accès à la base où ils étaient accueillis pour leurs repas et la voiture transférée immédiatement en France sur un bâtiment de la *Royale*. Exemples de ce qui se passe et qui trouvera son apogée dans le massacre de plus de 1 000 civils Européens en juillet (certains avancent le chiffre de 2 000 victimes!).

Reprise des vols le 16 avril 1962. L'ambiance est morose mais on continue de chercher les fells pour éviter les surprises. Le 26, entraînement de nuit avec le capitaine Toustou, commandant le peloton. On commence à penser aux RAV de nuit. Mai arrive et verra deux accrochages avec les fells qui, ne respectant pas le cessez-le-feu, ont tiré sur nos troupes ou sur l'un de nos appareils. Les ripostes ont été rapides, immédiates et violentes. J'ai guidé une patrouille de *Skyraider* sur une de ces bandes avec un bon résultat. Les prisonniers survivants affirmeront, devant la commission de surveillance du cessez-le-feu, que c'était bien un des leurs qui avait ouvert le feu le premier. Sur la route goudronnée qui relie Méchéria au Kreider, un EBR de la Légion, qui rentrait seul de Méchéria, est arrêté par un barrage de fells qui lui interdisent le passage. Le barrage, constitué de quelques pierres, est très symbolique car la plaine d'alpha s'étend de part et d'autre de la route, sans fossé ni bas-côtés. L'EBR aurait pu facilement contourner l'obstacle en sortant de la route mais l'adjudant, chef de bord de l'engin, ne l'entendait pas de cette oreille. Descendant dans sa tourelle, il en ressortit avec un obus de 75 encartouché et, le montrant au fell chef du barrage, il lui dit : *Moi je vais pas passer, mais lui il va passer*, les fells s'enfuirent à toutes jambes, l'EBR passa sur les pierres et il n'y eut plus jamais de barrage sur cette route.

Le 14, compte tenu de l'insécurité grandissante sur les routes et dans les trains, je suis autorisé à me rendre à Alger en avion avec un pilote pour y passer nos visites médicales de contrôle du personnel navigant. En ville l'ambiance est morose et les fells se montrent au grand jour. La population européenne se prépare à l'exode. Finalement, je suis heureux de retrouver Méchéria et son ambiance opérationnelle, même si nous sommes désabusés et traumatisés par la fin de cette période algérienne de nos vies de militaires. Impression de gâchis, de trahison, tous ces morts pour rien, parce que des politiques n'ont pas su, comme toujours, prendre les décisions nécessaires au

bon moment. Et surtout écœurement de la trahison de celui en qui nous avons placé nos espoirs pour une solution correcte de l'affaire algérienne. Le *Je vous ai compris !* d'Alger était machiavélique et ne pouvait que renforcer le sentiment de révolte qui nous animait. Certains partirent à l'OAS, les autres restèrent, à contrecœur, dans la *légalité* mais en perdirent le sommeil. La Sécurité Militaire poursuivait son œuvre de recherche des *rebelles* et une forme de résistance s'organisait face aux moyens extrêmes que ses sbires employaient. On a beaucoup parlé des exactions de l'OAS, mais celles de la Sécurité Militaire et des *Barbouzes* n'étaient pas meilleures.

Juin arrive, les missions continuent. Le 14, entraînement local au vol de nuit. Le 15, première mission opérationnelle de nuit, 1 heure 55 de RAV vers Le Kreider. Nous voyons les feux qui signalent la présence de *khâïmas* ou de rassemblements de populations. Ce type de mission nocturne aurait pu être payant si nous l'avions utilisé plus tôt. Mais les autorités étaient réticentes et lorsque, enfin, l'autorisation nous fut donnée, il était précisé que ces missions ne pouvaient s'effectuer que par nuit claire et avec l'horizon visible, ce qui en limitait singulièrement la portée. En deux mois j'ai effectué 113 h 55 de vol.

Juillet 1962 est là et on commence à rapatrier des unités vers la métropole. Les pelotons qui ont des *Alouette* seront de celles-là, les pelotons avec *Djinn* resteront en Algérie et seront déplacés. Pour nous, il est prévu que nous rejoindrons la 20^{ème} Division dont le PC est à Boufarik, au sud d'Alger, et notre terrain sera Chéragas, à quelques kilomètres à l'ouest d'Alger.

Le 5 juillet, des émeutiers massacrent 1 500 à 2 000 Européens à Oran. Le général Katz refuse de faire intervenir les troupes et refuse l'aide que l'amiral de Mers-El-Kébir lui propose (il prétendra par la suite avoir obéi à des ordres supérieurs). Les autorités françaises ont été alertées par les Espagnols qui ont capté un SOS venant de la poste d'Oran. Elles ne réagiront pas. La Gendarmerie sortira le lendemain pour constater que tout est fini. Encore une belle page de l'histoire de France !

En attendant, les missions continuent avec davantage de surveillance de route et du Barrage. Le 15, entraînement vol de nuit, je repère un convoi sur la route qui vient du sud, Je fais un passage en descente moteur réduit jusqu'à 50 mètres pour identifier les véhicules en allumant mes phares d'atterrissage et je découvre des camions fells qui escortent une voiture découverte. Pour ne pas risquer d'incident, j'éteins tout et je reprends de la hauteur en m'éloignant. Le lendemain, le bruit court que Ben Bella aurait fait son entrée cette nuit-là à Méchéria. Était-ce lui que j'avais survolé ? Je l'ignore encore.

La préparation au départ s'intensifie et je propose au capitaine de prendre le commandement de l'élément routier, car ce ne sera pas une partie de plaisir pour ceux qui en feront partie. Mon chef, qui connaît mes réactions prévisibles en cas d'incident avec les fells, refuse fermement, donne ce commandement à un observateur en me confiant celui de l'élément *avions*, assurant lui même le déplacement des *Djinn* qui, du fait de leur lenteur, partiront un jour plus tôt avec l'élément routier. Je commence donc à préparer le détachement *avions* et comme nous sommes habitués à voler en appareils isolés, je lance des séances d'entraînement au vol en formation.

Juillet 1962 se termine avec 62 h 45 de plus *au compteur*.

Août commence. Quelques RAV.

Le déménagement aura lieu le 10 août pour les *Djinn* et le convoi routier, le 11 pour les avions. Les T-28 de l'armée de l'Air nous ont quittés. Une compagnie de la Légion s'est installée sur la base. Le 10, j'effectue une proconvoi sur notre élément routier jusqu'à Saïda. C'est une autre unité ALAT qui prendra la suite. Les sept *Djinn* sont partis après avoir fait un passage en chevrons de trois sur le PC de Méchéria.

Chéragas

À compter du 15 août 1962, le 2^{ème} PMAH 13^{ème} DI prend la dénomination de Peloton ALAT 20^{ème} DI et est rattaché au 23^{ème} Corps d'Armée à compter du 10 septembre.

Le 11, j'emmène six L-21 et un L-18, le deuxième, en post-curseur, nous rejoindra le lendemain. Comme le L-18 est moins rapide, je le fais partir vers Tiaret où nous ravitaillerons. Les six L-21, en deux chevrons de trois appareils, font à leur tour un passage d'adieu sur le PC de la 13^{ème} Division dont nous avons appuyé les unités pendant de longs mois et à notre tour nous prenons le cap de Tiaret, le cœur gros de ce que nous laissons derrière nous en quittant cette région où nous avons tant volé. Nous savons que lorsqu'une unité française quitte son poste, celui-ci est repris par les fells qui ont même le culot de faire des états des lieux et de demander réparation des détériorations constatées. On peut imaginer l'état d'esprit des officiers soumis à ces exigences. Le capitaine qui commandait le poste de Bou-Alam, devant le remettre aux fells, le fit sauter dans la nuit précédant cette remise pour ne pas subir ce qu'il considérait, à juste titre, comme une humiliation pour lui, pour son unité et pour l'armée française. Il fut sanctionné pour cet acte, hautement honorable, par un commandement qui se déshonorait pour satisfaire, par carriérisme et ambition, les plus hautes autorités politiques du pays.

Arrivés à Chéragas, nous nous installons et dès le 16 les missions reprennent dans un secteur que nous ne connaissons pas et qui est bien plus étendu que le précédent puisque nos vols nous conduiront jusqu'à Laghouat (5 heures 55 aller-et-retour).

J'apprends que le convoi routier a eu de gros problèmes avec les contrôles fell, ce que je craignais, dont un qui aurait pu très mal se terminer. Le chef de convoi était descendu de son véhicule pour palabrer et s'était laissé entraîner dans une mechta jusqu'au moment où il avait fini par se rendre compte que les fells se préparaient à l'occire et à attaquer le convoi. Il s'en était sorti de justesse et sans ouvrir le feu. J'avais préconisé le passage en force aux points de contrôle sans se laisser arrêter, les conventions ne prévoyant pas de contrôle des fells sur les convois militaires. J'avais aussi prévu que les mitrailleuses de 12,7 seraient en place sur les tourelles des camions et approvisionnées en munitions pour dissuader les fells de nous em... et nous permettre d'ouvrir le feu instantanément en cas de problème. C'est d'ailleurs pour cette raison que j'avais été écarté du commandement du convoi car mes actions auraient été provocatrices et donc inadmissibles pour les hautes autorités ! Pauvre France et pauvre Armée Française obligée de *baisser la culotte*. Nous survolons parfois les gorges de La Chiffa, entre Blida et Médéa. Lieu encaissé, très propice aux embuscades. On ouvre l'œil mais la présence du Piper doit décourager les vellétés des *embusqués*.

Longue permission en septembre 1962. La procédure de divorce est en cours et je suis convoqué à Lons pour une tentative de conciliation. J'y serais seul, Anne-Marie ne s'étant pas déplacée. Au retour, je ramène la *Dauphine* car nous allons plus souvent à Alger.

La fréquence des missions opérationnelles diminue (six pour octobre) et celle des entraînements augmente (dix-sept) pour un total de 19 heures dans le mois.

Le moral n'y est plus. En me posant à Laghouat j'ai appris la disparition d'un de mes camarades, un capitaine qui fréquentait une institutrice autochtone. Malgré les avertissements il était parti seul la retrouver en ville. Ni lui, ni même sa voiture, ne furent jamais retrouvés. Du côté d'Alger on rechercha un photographe, ami de notre capitaine, qui avait été enlevé par les fells. Lui non plus ne fut jamais retrouvé. Nous commençons à apprendre quel sort est réservé à nos Harkis qui,

selon les accords, ne devaient pas être inquiétés. C'est l'horreur, un sous-lieutenant du commando *Georges*, que je connaissais et avec lequel j'avais travaillé dans la région de Géryville-Saïda, aurait été ébouillanté dans un fut de 200 litres, d'autres auraient été écorchés vifs. (cela fut confirmé par la suite). Vive De Gaulle !

Alors que je remontais du mess d'Alger avec un autre camarade lieutenant dans la *Dauphine* et en tenue d'officiers, nous fumes interceptés par des fells en civil qui, sous un prétexte futile et se prétendant policiers, nous firent descendre de la voiture sous le menace de leurs armes en nous promettant de mettre nos cervelles dans le caniveau. Attiré par le bruit de la discussion, un policier en tenue arriva, demanda des explications et, après nous avoir entendu, s'en prit à nos agresseurs qui nous laissèrent repartir. Le commandement nous interdisait de sortir armés pour éviter les provocations. Nous étions donc sans défense face à des gens qui ne respectaient aucun accord. Dès mon retour à la base, je m'empressais de faire ma demande de rapatriement, estimant que je n'avais plus ma place dans ce sinistre foutoir. Après plus de 30 mois de séjour ça devait aller.

CITATION

ORDRE GÉNÉRAL N° 203

Par application des dispositions du décret N° 56371 du 11 Avril 1956,
Le Général du Corps d'Armée de BOJILLY
Commandant la Région Territoriale et le Corps d'Armée d'Oran,

CITE à l'ordre de la DIVISION

Le Lieutenant BARD François, Léon
1^{er} Peloton Mixte Avions Hélicoptères de la 12^e Division
d'Infanterie.
Pour le motif suivant


" Observateur aérien de valeur qui, par son sang-froid, son jugement et son esprit de décision a contribué pour une très large part à la réussite de nombreuses opérations menées dans la zone ouest oranais.

S'est particulièrement distingué les :

- 26 novembre 1959 : dans le Djebel NADOR; n'a cessé de renseigner et de guider les unités amies sur une section adverse solidement installée dans un terrain difficile, permettant la mise hors de combat du groupe rebelle et la récupération de nombreuses armes.
- 6 février 1960 : dans le Djebel TAKSEMT a effectué un guidage d'une précision remarquable de T 6, Mistral et "Hélicoptères-Canon", désorganisant complètement une bande rebelle.
- 6 avril 1960 : a guidé la chasse au plus près des troupes amies dans le Djebel JHEIK sur un groupe adverse puissamment armé qui subit des pertes très sévères en personnel et armement. Totalise trois cent quinze heures de vol en cent douze missions depuis sa dernière citation. "

Cette citation comporte l'attribution de la croix de la valeur militaire avec étoile
de **ARGENT**.

ORAN, le 13 OCT 1960
PAR DELEGATION
LE GÉNÉRAL DE DIVISION LHERMITE, ADJOINT.



Dax - Réghaïa - Fin de séjour

Fin octobre 1962, je reçois ma désignation pour le stage de pilote hélico qui devait débiter vers le 12 novembre. Petite permission avant de retrouver Dax. Ambiance très différente du stage avion, officiers et sous-officiers mélangés dans les mêmes brigades. L'ambiance *valise* règne en maître : les moniteurs, dès notre arrivée, nous conseillent de ne pas défaire nos valises car nombre d'entre nous ne resterons pas longtemps.

Météo exécration, il neige et il fait froid, les pales des hélicos commencent à givrer après 30 minutes de vol. La fatigue *statique* accumulée par les séjours en AFN, le divorce, la mauvaise ambiance et la météo difficile font que je peine énormément et que je ne progresse pas au rythme imposé par le *moule*. 8 heures 45 de double-commande pour novembre et 19 heures 15 pour décembre. Le 18 décembre je suis lâché en stationnaire et le 27 en tour de piste. Devant mes résultats plus que médiocres, mon moniteur me demandera si je le fais exprès ! Bel exemple du sens pédagogique élevé qui l'anime, le bruit court que certains moniteurs n'hésitent pas à se débarrasser de l'élève le plus faible pour avoir moins de travail. Noël triste. Test dit des 25 heures le 29 avec le capitaine Legarrec, surnommé *Le masque en acier chromé*. La sentence tombe : *à revoir en contre-test*. Jour de l'An maussade à Fay (météo, divorce, stage) et retour à Dax pour l'épreuve de vérité le 5 janvier 1963, suivi de l'élimination du stage pour *manque de précision à l'atterrissage mettant en jeu la suite du stage*. Le capitaine Braconnier qui commande le stage fait un débriefing avec moi pour déterminer les causes de cet échec et nous sommes d'accord sur la fatigue accumulée non récupérée et les effets négatifs du divorce. J'ai l'impression que mon échec ne le laisse pas indifférent et cela me sera confirmé lorsque je le retrouverais à Habsheim et qu'il me renverra en stage hélico.

En attendant mon rapatriement, je dois retourner à mon Peloton qui, entre temps, a quitté Chéragas pour rejoindre le terrain de La Réghaïa, à une vingtaine de kilomètres à l'est d'Alger. Arrivé le 15 janvier 1963, j'y attendrais patiemment, sans voler, mon ordre de retour en métropole.

Je prendrai l'avion le 23 janvier 1963 à Alger pour rejoindre Lyon et, de là, Mulhouse où est stationné le Groupe d'aviation légère de la 7^{ème} Division (GALDIV 7) auquel je suis affecté. Je suis titulaire d'une permission de 69 jours valable du 24 janvier au 2 avril 1963 inclus correspondant à mes droits à permissions annuelles cumulées, afférentes à mon séjour en AFN. Toutefois, pour raison impérieuse de service, je dois rejoindre ma nouvelle affectation le 25 janvier 1963 !

Je quitte l'Algérie avec un total général de 1 402 heures de vol dont 1 124 heures de vol de guerre n° 2 en 438 missions.

La *baraka* (ou la Providence), qui m'a protégé pendant tout le séjour depuis la mine de Magoura, a détourné, outre les balles de Thompson des Harkis, les très nombreuses balles que les fellas ne manquèrent pas d'envoyer vers mes appareils lorsque je les survolais à basse altitude. Grâce à Elle, il n'y eut pas un seul impact dans les Piper ou les *Djinn* que j'ai utilisé. *Mektoub !*

Une page se tourne définitivement, très amère, que je n'ai pas encore pu effacer de ma mémoire, ravivée à chaque 19 mars par les célébrations de cette journée de honte. Et par l'échec de la mission qui nous avait été donnée, non par suite d'une défaite militaire, mais par des décisions politiques que nous avons subies à notre corps défendant.

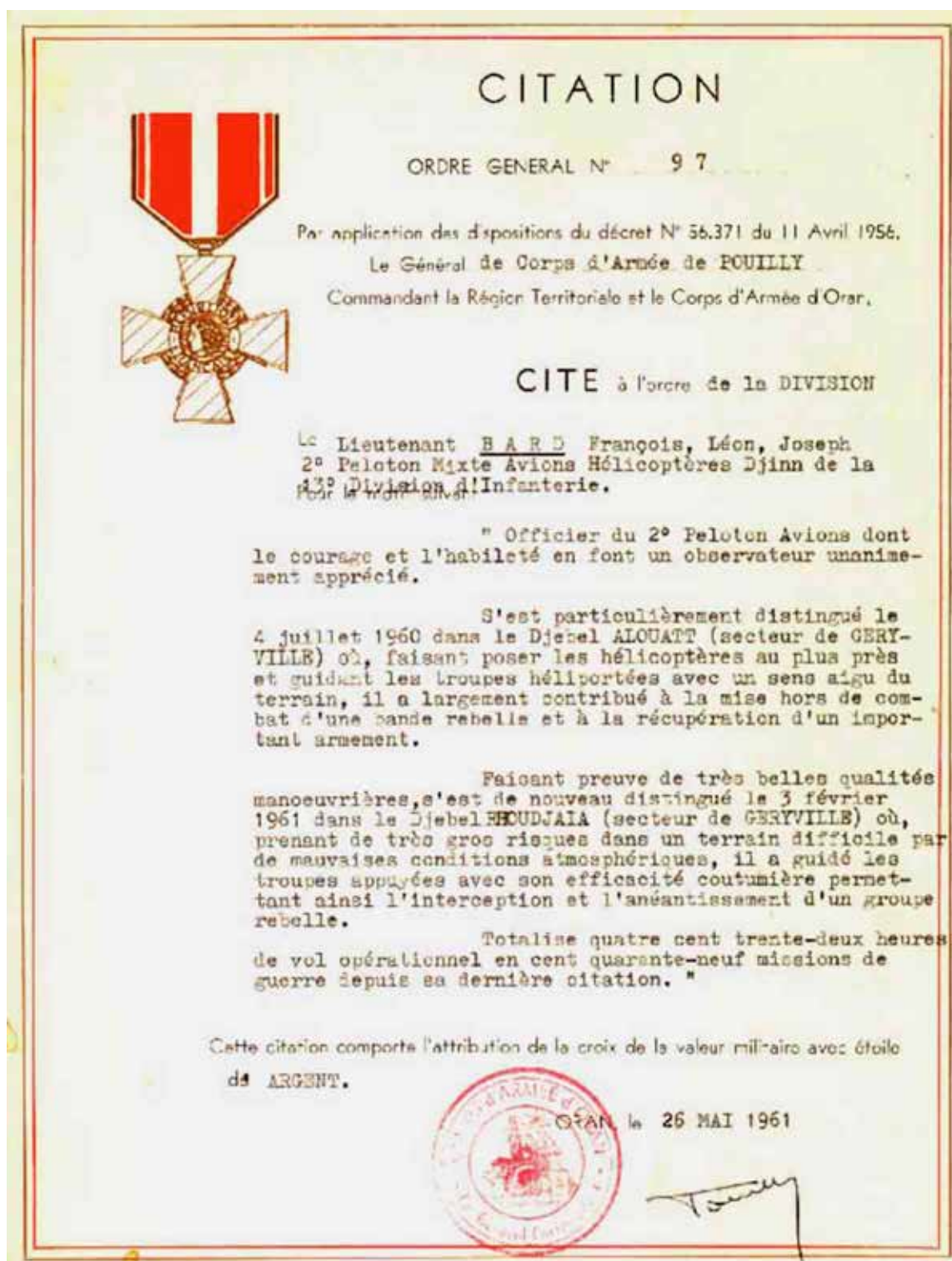
J'ai longtemps hésité à basculer dans la clandestinité de l'OAS, mais son extrémisme m'en a retenu et, comme au moment du Putsch, je ne voyais pas d'issue à son action. Ma haine pour la *Grande Zohra* n'en a été que plus vive.

Nous avons été trahis par celui en qui nous avons mis notre confiance, malgré les avertissements de quelques uns. Celui qui, à Alger, avait prononcé le fameux *Je vous ais compris !* Celui qui à Zénata nous avait dit : *Vous pouvez vous engager en mon nom, jamais la France ne quittera ce pays.* Celui qui a donné l'Algérie à nos ennemis, celui qui est responsable de l'abandon des Harkis, celui à cause duquel vingt-cinq de mes camarades de promotion et des milliers de soldats sont morts pour rien !

Honte à jamais sur lui et sur ses inconditionnels, ceux qui tel Debré ont défendu l'Algérie Française (*Le Courrier de la Colère*) et se sont ensuite ralliés à ses vues.

J'ai souvent repensé à ces mots prononcés par le commandant Elie Denoix de Saint Marc devant le haut tribunal militaire en juin 1961 : ... *On peut demander beaucoup à un soldat, en particulier de mourir, c'est son métier. On ne peut lui demander de tricher, de se dédire, de se contredire, de mentir, de se renier, de se parjurer...*

De quel côté était l'Honneur ?



Histoire de l'ALAT en Algérie

Publications numériques :

- 1^{er} PMAH 20^{ème} DI (Daniel Rougeau, Claude Leroy, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- L'ALAT vue par les dessinateurs (AA.ALAT-Languedoc-Roussillon, Pierre Jarrige)
- Nanard, fais nous un dessin ! (AA.ALAT-Est, Pierre Jarrige)
- PMAH 19^{ème} DI (Francis Beaulier, François de Pitray, Jean-Pierre Meyer, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- Les insignes de l'ALAT en AFN (Christian Malcros)
- Nord 3400 dans l'ALAT (Christian Malcros)
- Max Hoste MH 1521 Broussard dans l'ALAT (Christian Malcros)
- Sikorsky S-55 H-19 dans l'ALAT (Christian Malcros)
- Westland WS-55 dans l'ALAT (Christian Malcros)
- Biroutage en Piper L-18 à Arzew (AA.ALAT-Languedoc-Roussillon, Jean-Claude Maillot, Pierre Jarrige)
- Piper L-21 dans l'ALAT (Christian Malcros)
- PMAH 10^{ème} DP (AA.ALAT-Languedoc-Roussillon, Jean Gervais, Amédée Arzel, Joseph Estoup, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- Alouette II SA 318C dans l'ALAT (Christian Malcros)
- NC 856 Norvige dans l'ALAT (Christian Malcros)
- Nord 3202 dans l'ALAT (Christian Malcros)

Bibliographie :

- Francis Bergèse – *Une vie de dessin et d'aviation* – Editions Idées 2010
- Pierre Bernier – *L'Algérie, ce pays riche* – www.algerie-riche.com
- Hugues Bouvard – *25 mois de service militaire*
- André Chauvière – *Bleu couleur ciel* – Chez l'auteur
- Jean-Marie Clenet – *Piper-Piper ici Adrénaline*
- Alain Crosnier et Pierre Jarrige – *L'ALAT en AFN* – 2010 – jarrige31@orange.fr
- Roland Jeanjean – *Le vent sur les tisons* – Lacour colporteur 1997
- Jean-Marc Lavie – *Pour l'honneur* – Africa Nostra 1981
- Yves Le Bec – *Joliot Golf* – Bleu Ciel Editions 2011
- Christian Malcros – *Les insignes de l'ALAT* – Service historique de la Défense – 1991
- Général Martini – *L'Histoire de l'ALAT (1794-2004)* – Lavauzelle 2005
- André Morel – *Carnets de route* – Les éditions de l'Officine – 2001
- Michel Planes – *Pilotes en Algérie*, tomes 1, 2 et 3 – michel.planes0325@orange.fr
- Déodat Puy-Monbrun – *L'honneur de la guerre* – Albin Michel 1977
- Diego Santa – *Fragments d'une vie de soldat*
- Gilbert-Claude Toussaint – *Revenir pour revivre* – L'Harmattan 2009
- Gilbert-Claude Toussaint – *L'amitié, ce soutien dans la tourmente* – 7 écrit 2014
- Revues *Inch'ALAT* et *Béret Bleu* de l'UNA-ALAT
- Revue *Air Fan* à partir du numéro 19 – Mai 1980

Site : www.ALAT.fr



Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com