

Convoyage à Sidi-bel-Abbès

Souvenirs et anecdotes de Gérard Politis



Gérard Politis aux commandes d'un Nord 3400 (photo de l'auteur).

Le stage à Dax se termine. Dans quelques instants nous serons officiellement pilotes. Les dix rescapés du stage sont réunis, en tenue de sortie, dans la bibliothèque de l'Ecole et le colonel nous accroche nos Ailes sur la poitrine. Alors là, le roi n'est pas notre cousin et nous bombons fièrement le torse en sortant de la pièce. Nous voici pilotes à part entière.

Nous savons piloter un avion, il ne nous reste plus qu'à apprendre maintenant à nous en servir.

Une surprise, et de taille, attend les quatre premiers du stage (je suis modestement le troisième). Nous sommes désignés pour convoier un Nord 3400 de Paris (des Mureaux, exactement) jusqu'à Sidi-Bel-Abbès ! Il y a dix avions à convoier, et nous nous partageons le travail avec une section de convoyage de la CRALAT de Satory. Je suis fou de joie. Commencer ainsi sa carrière est une véritable aubaine ! Nous passons nos derniers instants à l'Ecole en formalités diverses comme par exemple les séances de photo pour l'établissement de notre passeport.

1- Convoyage par l'Espagne

Avant de quitter l'Ecole et de rejoindre nos affectations respectives, il nous reste à apprendre quelles sont ces affectations que le sort nous a attribuées. On nous réunit dans une salle de cours où nous sont communiquées nos nouvelles unités. Nous pouvons nous arranger entre nous pour permuter. Mon épouse est susceptible de venir me rejoindre (ce qu'elle fera) pour travailler au Gouvernement Général à Alger. Elle se fera détacher pour cela du Conseil d'Etat où elle travaille. Désigné pour El Oued, dans le Sahara, je réussis à permuter avec un célibataire touché par l'appel du Sud.

Maintenant, il faut que je m'organise en vue de mon départ. En priorité, mes bagages. Pas question de les emmener avec moi. Le Nord 3400 n'a que trois places et il est empli de matériel. Celui qui lui est propre, d'abord : bâches pour les parkings extérieurs, cales, barres de remorquage, plus du matériel réclamé par Alger et réparti dans nos dix avions. Une petite mallette avec la trousse de toilette et le pyjama (le bagage de cabine, en quelque sorte), c'est tout ce qui nous est permis. Je me souviens alors que mon ancienne base de l'Armée de l'Air à Persan-Beaumont, effectue régulièrement des liaisons aériennes sur Alger. Je m'y rends et demande aux pilotes qui me

connaissent bien s'il leur est possible de se charger de ma valise à l'occasion d'une rotation et de la déposer au bureau de l'escale à Maison-Blanche, l'aéroport d'Alger. Ils me répondent par l'affirmative, se réjouissant avec moi de mon succès. Ils savent combien le vol me tient à coeur. Et mieux que de retrouver mes bagages à l'escale, je les retrouverai au poste de garde du GALAT N°3 à Chéragas en arrivant. Ah ! Les braves gens...

Cette chose étant réglée, il me reste une petite formalité à remplir : agréer ma permission de départ en joignant l'utile à l'agréable. Je sais que la CRALAT possède une antenne sur le terrain de Guyancourt (qui n'existe plus aujourd'hui; ce sont maintenant des bureaux. Les pétitions des riverains ont abouti !). A l'époque, il y a trois terrains contigus et donc trois tours de piste qui se chevauchent: Buc, Toussus-le Noble, le seul encore en activité, et Guyancourt. Buc est un petit terrain militaire en herbe affecté aux avions du 1^{er} GALAT caserné à Satory. A mon retour d'Algérie, affecté dans un état-major de l'ALAT à la caserne d'Artois à Versailles puis au 1^{er} GALAT, j'effectuerai de nombreuses missions en France. C'est à Toussus-le-Noble, occupé par l'aviation d'affaire (la piste peut recevoir de petits jets) et quelques aéro-clubs privés, que nous irons consulter la météo et établir notre plan de vol avant de partir en voyage et que nous le clôturerons à notre retour. En général, en prévenant la tour en vol ou par téléphone, cela suffira. Mais lorsque nous aurons affaire à un contrôleur grincheux, ou n'aimant pas trop l'armée, nous devons nous poser, nous rendre à la tour, et clore notre plan de vol en sa présence. Nous redécollerons ensuite, réduisant les gaz sitôt en l'air car la piste de Buc se trouve en bout de celle de Toussus et pratiquement dans l'axe ! De plus, la hauteur du tour de piste à Buc est de cent cinquante pieds (cinquante mètres !) pour ne pas gêner les autres terrains.

Il y a enfin le terrain de Guyancourt, occupé principalement par une dizaine d'aéro-clubs et un petit détachement de la CRALAT. Je me présente donc à ce détachement et explique ma situation: je dois convoier un Nord sur Alger dans quinze jours. Je n'ai volé dessus que les deux ou trois heures de transformation effectuées à Dax. Me serait-il possible de faire quelques vols d'entraînement avant de partir ?

On me répond qu'il n'y a aucun problème :

- Il y a un avion qui ne fait rien au fond d'un hangar, on va vous le sortir.

Durant une heure ou deux, je casse les oreilles des riverains avec mes décollages au plein petit pas (configuration de vol indispensable au décollage. Mais aussi la plus bruyante, d'autant que le bruit se heurte aux hangars et se trouve ainsi répercuté tous azimuts...) Mais quel régal !... Quel meilleur passe-temps que le vol au cours d'une permission ? Je flâne un peu sur la Vallée de Chevreuse, effectue quelques *touch and go* (remise de gaz directe sitôt les roues posées, sans revenir au point de départ) sur la piste et m'en retourne chez moi avec le sentiment du devoir accompli, et bien accompli. Le grand jour arrive et plus il se rapproche, plus le coeur me bat fort. J'ai toujours été un mystique du voyage. Les voyages sont pour moi la chose la plus extraordinaire qui puisse exister. Aujourd'hui encore. Mais là, au moins, je vais être servi. Un voyage de quatre jours pleins en avion, pour une première mission !!!

Le matin du 6 juin 1960, nous nous présentons à Satory où nous avons rendez-vous avec la section de convoyage de la CRALAT. Briefing dans une salle de cours où l'on nous distribue nos ordres de mission, et tout ce qui touche à notre voyage : ordre dans la formation (chargé de vérifier que tout s'est bien passé, je décollerai le dernier pour assurer ma mission), remise des passeports, consignes de présentation sur les terrains d'escale, car nous n'aurons qu'un récepteur radio. Seul le capitaine, leader de la formation possédera un émetteur pour les procédures de décollages et atterrissages. Si tout se passe bien, cela ira. Mais en cas de pépin !... Pour avoir le moins de mer à traverser (nous n'avons malgré tout que des monomoteurs lents croisant aux environs de cent quatre-vingts kilomètres à l'heure), nous passerons par l'Espagne, empruntant la ligne de nos grands aînés de l'Aéropostale : Perpignan - escale-douane obligatoire. Nous allons traverser un pays étranger. Il nous faudra donc satisfaire aux exigences de la douane avant de quitter la France - Barcelone, Valence (escale de nuit), Alicante, Murcie (repas de midi), Carthagène, puis cap direct sur Sidi-Bel-Abbès, premier contact avec la terre d'Afrique.



La chaîne de production des Nord 3400 aux Mureaux (photo Pierre Renaud).

En route pour les Mureaux où se trouve Nord-Aviation lieu de construction des Nord 3400. C'est aujourd'hui l'Aérospatiale. Un Nord 2500 Noratlas bien connu des parachutistes de l'époque y est d'ailleurs exposé pour rappeler que c'est là qu'il fut conçu. C'est de là que nous partirons avec nos bêtes toutes neuves qui n'ont juste volé que le temps d'un vol de réception. On nous annonce que le temps à destination empêche le départ. Nous rentrons donc chez nous pour une nuit de sursis. Le lendemain, tempête de ciel bleu. Il ferait même un tantinet trop chaud. Nous arrivons en fin de matinée aux Mureaux après avoir transité par Satory. Nous sommes immédiatement dirigés vers la salle à manger du Directoire où sont dressés nos couverts parmi ceux des "grosses têtes" de la Maison. Notre cicérone, le pilote de réception à qui nous sommes confiés jusqu'à notre départ, est une "Vieille Tigre" (pilote qui a plus de trente ans de brevet). Il a connu personnellement Mermoz et Guillaumet (entre autres). Nous passons notre repas à l'écouter discuter sur ces temps héroïques et revivons en une heure l'épopée de l'aéropostale mieux que nous ne l'avons jamais vécue, que ce soit en livres, à la radio ou à la télévision. Là, ce n'est plus du roman mais du vécu en direct. Nous mangeons copieusement, arrosons de même ce que nous mangeons, café, pousse café, et nous partons fébrilement nous installer dans nos machines. Sur un signe du leader aperçu à travers nos cockpit, nous lançons les moteurs qui tournent rond comme des horloges. Dès cet instant, le grand voyage a commencé...

2- Le Jour J

Nous progressons sur la piste en herbe, maladroits canards boiteux qui roulent et qui tanguent sur cette mer de graviers et de touffes d'herbe plus ou moins proéminentes. Les deux premiers s'élancent et c'est toute la formation qui part dans un ordre impeccable, deux par deux. Moi qui suis le dernier, je peux assister à cet envol massif et magnifique. Je connais le pilote de chaque avion et peux situer tel ou tel devant moi. C'est un spectacle majestueux, d'autant plus beau que je le vois en spectateur privilégié, aux premières loges... Je décolle à mon tour et rejoins la formation. Dans quatre heures nous serons à Montauban pour y passer la nuit. L'ivresse du départ s'estompe et

s'efface pour laisser la place à celle... du repas. Nous avons bien mangé, en écoutant notre conférencier improvisé. Nous avons bien bu aussi. Nous nous installons dans une douce torpeur. La chaleur jointe à la laborieuse digestion aidée par le bruit régulier et monotone des deux mille quatre cents tours/moteurs affichés sur nos tachymètres font dodeliner des têtes qui ont bien du mal à rester droites. Je les vois branler, tomber à droite, se redresser pour retomber à gauche et se redresser encore dans un violent sursaut ! La miennne n'échappe pas à ce ballet bien réglé et il faut avouer que c'est assez atroce de se voir partir ainsi alors qu'on est à deux ou trois kilomètres au-dessus de notre bonne vieille terre. On s'y habituera vite. Au sol, le paysage est pourtant beau. Ah ! Que la France est belle en ce printemps 1960 ! C'est un patchwork d'ocres, de verts, égayé de la touche incarnat de jardins fleuris et du bleu turquoise des quelques piscines que nous survolons.

Première escale : Montauban. Nous sommes plutôt surexcités. D'abord par le voyage, ensuite par la délivrance de l'engourdissement qui nous avait gagné. Entre le ronronnement endormant du moteur et l'immobilité forcée sur nos sièges, nous éprouvons un moment d'abrutissement complet. Puis tout se tasse. Nous buvons un bon coup ce qui nous fait le plus grand bien car nous commençons à nous déshydrater. Le fait de nous déplier et de marcher nous remet d'aplomb. Nous sommes tous des fanatiques du vol, mais nous devons reconnaître que cela fait du bien de s'arrêter de temps en temps... Pour l'instant, pas de dépaysement. Certes, l'accent diffère de celui de Paris, mais c'est le seul changement que nous constatons. Nous sommes toujours en France. Nous nous croyons presque en vacances ! Le grand dépaysement commencera demain. Nous nous restaurons dans un restaurant de la ville et nous nous couchons tôt car une dure journée nous attend demain. Six à huit heures de vol nous attendent et plus nous descendrons vers le sud, plus la chaleur sera omniprésente. Dans nos cages de ferraille et de toile, nous avons l'impression d'être dans un sauna ! Les gars de la section de convoyage ont l'habitude de ces grands vols et ne sont pas trop affectés. Mais pour nous quatre, qui ne sommes quand même que des débutants, c'est l'école de l'endurance. Le voyage n'est pas bien fatigant en soi. Un avion, ça vole tout seul. Nous n'avons que le décollage et l'atterrissage à effectuer. Une fois en l'air, il n'y a plus à s'en préoccuper. Les pieds bien calés sur les palonniers et les mains assurant le manche suffisent. Pas d'évolutions, pas un virage, rien. Mais avec nos cent heures de vol à tout casser, peut-être un peu plus, nous avons plutôt tendance à vouloir piloter comme en école et nous nous crispions sur les commandes au lieu de laisser faire l'avion. Et c'est cela qui est pénible et qui fatigue. Il est notoire que le pilote est l'élément perturbateur de la machine. Plus tard, je referai ce voyage dans l'autre sens à trois reprises, et jamais je ne serai fatigué à ce point. Mais j'aurai quinze cents heures de vol...

3- Jour J + 1

Point n'est besoin de nous bercer en cette première nuit ! Nous dormons comme des loirs. Le lendemain matin, une bonne douche et un copieux petit déjeuner ont raison de nos dernières vapeurs nocturnes. Nous avons hâte de remonter dans nos machines et d'aborder la seconde partie de notre voyage. Le décollage a lieu en bon ordre. Nous commençons à avoir nos montures bien en main et nous nous sentons bien aux commandes. Le siège est moelleux, les commandes souples, la visibilité excellente (c'est quand même un avion d'observation), le ronronnement du moteur, entendu de l'intérieur, est régulier, doux et rassurant. Bref, tout ce qu'il faut pour s'endormir est réuni. Mais le matin nous sommes en pleine forme et il n'est pas question de perdre une seule miette du spectacle qui se déroule sous nos yeux. Nous survolons Carcassonne qui est un vrai décor de cinéma. C'est déjà beau lorsqu'on passe à côté en voiture, mais vu d'en haut, c'est tout simplement féerique. Quel spectacle ! La terre ondule de plus en plus. Les montagnes commencent à succéder aux collines. La belle ordonnance de notre formation s'en trouve rapidement compromise car, aux environs de Mazamet, nous abordons la Montagne Noire bien connue des vélivoles. Le relief est tel que le vent fait des ondes en altitude comme l'eau d'un torrent lorsqu'elle tape sur un rocher qui affleure. Ces ondes permettent aux planeurs sinon de monter du moins de ne pas descendre et donc de faire de grandes durées de vol sans se poser. Nous sommes un peu bousculés par ces ondulations, mais rien de bien méchant. Il suffit d'élargir un peu la formation et tout se passe bien. C'est que les avions lents et légers sont beaucoup plus sensibles aux turbulences que les avions rapides qui y restent

moins longtemps soumis. Par contre, c'est certainement moins dangereux car l'inertie étant moindre, on court moins le risque de décrocher par un angle d'attaque trop fort... Cette assertion n'engage que moi. Puis c'est Perpignan que nous devinons au scintillement de la mer loin devant nous. Atterrissage aux environs de midi à Llabanère, le terrain situé au nord de Perpignan. D'abord, repas chez les parachutistes à la Citadelle, Palais des Rois de Majorque, s'il vous plaît, puis rapides formalités douanières. Les "gabelous" ont l'habitude de ces transits d'avions qui sont vite fouillés. Les Nord 3400 sont des avions non seulement neufs, mais aussi nouveaux. Ils viennent d'être tout récemment affectés dans les unités d'Afrique du Nord et ils en voient passer une dizaine toutes les deux semaines. Et enfin vers quatorze heures, envol pour l'Espagne. Nous allons longer la Méditerranée tout l'après-midi. Le spectacle est si splendide que l'envie de dormir ne nous effleure même pas, d'autant que l'atmosphère est moins étouffante avec la fraîcheur (toute relative) de la mer et l'air beaucoup plus respirable parce qu'infiniment moins sec. Au bout d'une bonne heure de vol, nous survolons Barcelone qu'il n'est pas besoin de cartes pour reconnaître. C'est une très importante mégalopole qui vaut le coup d'oeil. Dire que nous survolons Barcelone est beaucoup dire ! Le survol d'une telle ville est interdit. Nous passons en fait sur la mer, longeant les plages blondes où s'ébattent de nombreux vacanciers. Bien que ceux-ci nous fassent envie (il fait malgré tout très chaud), nous ne changerions pas notre place avec la leur pour tout l'or du monde ! Beaucoup lèvent la tête à notre passage. Il faut dire que dix Nord 3400 passant en formation ne passent pas inaperçus ni inouïs ! Sur la mer et malgré la chaleur, l'air est d'une stabilité stupéfiante. Nous glissons littéralement comme sur de l'huile. Nous apercevons au passage les montagnes des Baléares, au large puis, beaucoup trop tôt à notre gré, nous nous posons à Valencia. L'atterrissage est épique. Notre leader ne parle ni ne comprend l'espagnol et le français est inconnu du contrôleur ! Épuisé de nous donner le numéro de la piste en service sans réussir à se faire comprendre, le contrôleur nous conseille très inamicalement de nous poser où nous le voulons, comme nous le voulons où, mieux, d'aller nous faire voir ailleurs. Il n'y a personne dans le circuit et il s'en f... comme de sa première chemise. Je l'imagine très bien levant les bras au ciel en signe d'impuissance... Il est à noter que le trafic radio avec les tours de contrôle doit normalement se faire obligatoirement en anglais... *No comment...* Pour l'escale de Murcia, c'est Garcia, quatrième de l'équipe des nouveaux brevetés qui, parlant couramment l'espagnol, aura la charge de faire les procédures à la place du leader. Et tout se passera bien. Mais nous n'y sommes pas encore. Nous ne sommes qu'à Valencia. Les combinaisons de vol tombent vite. Nous sommes en vêtements civils en-dessous. Il est en effet interdit, sauf en de rares exceptions officielles, de revêtir l'uniforme dans un pays étranger. Ceci étant valable pour toutes la nationalités. Et c'est une équipe d'une quinzaine de civils (car nous avons mécaniciens et radios avec nous) qui commandent tant bien que mal les boissons fraîches. Heureusement, là encore, Garcia est avec nous...

Pour notre convoi, nous avons touché trois cent cinquante pesetas, ce qui n'est pas mal du tout. D'autant que cet argent est un cadeau, je veux dire par là qu'il est donné sans contrepartie. Il n'entame en rien les frais de déplacement que nous toucherons en arrivant en Algérie et nous est donné sans échange de monnaie française. C'est en quelque sorte une prime de convoi, avec laquelle nous devons régler notre hôtel et notre repas. Tout cela réglé, il nous reste largement de quoi passer une bonne nuit touristique.

Après le repas pris en commun, je hèle un taxi (pour un parcours de deux pesetas, j'en donne dix en pourboire au chauffeur qui me paraît vraiment très content, peu habitué à tant de libéralités !). Il baragouine un peu de français et je réussis à me faire conduire dans un music-hall populaire (je précise bien que je ne veux pas d'une boîte à touristes) qui s'appelle l'Alcazar. On peut penser que je manque d'imagination, mais son nom est bel et bien l'Alcazar ! Là, le public me rappelle le sketch d'Yves Montand sur les débuts des artistes à l'Alcazar (tiens, justement !) de Marseille. Les spectateurs sont en bretelles et en bras de chemise (ce qui se voit rarement au théâtre en ce temps-là) et hurlent, sifflent lorsque le numéro ne leur plaît pas mais applaudissent à tout rompre dans le cas contraire. Il y a peu de femmes. Les musiciens (beaucoup de trompettes) sont dans la même tenue négligée que les spectateurs. Il y a une danseuse de mambo qui ne m'apporte pas grand chose sur le plan culturel (!), des chanteurs populaires, du flamenco, bien sûr, des acrobates, enfin tout ce

qu'on voit au music-hall, avant que tout n'ait viré à la "variété" (?) chantée. Mais je vois surtout un artiste qui a beaucoup de succès en interprétant un poème apparemment mystique qui me donne des frissons d'émotion rien qu'à l'audition de cette langue que je ne comprends pas mais dont les accents me galvanisent. Je suppose que c'est un poème mystique en entendant parler de la Vierge Marie et du Sang du Christ (traduction probable, je ne parle pas un mot d'espagnol). Mais la déclamation de cet artiste dans cette langue rauque, et belle, aux accents sauvages, est si prenante que je ressens autant d'émotions en l'écoutant qu'en écoutant une symphonie de Beethoven... Je baigne dans cette musique dont je suis imprégné. Aujourd'hui encore, alors que tant et tant d'années ont passé depuis cette escale à Valencia, je frémis rien qu'à l'évocation de ce moment épique qui m'a laissé tant de nostalgie.



Vol en formation, lors du convoyage des Nord 3400 (photo Gérard Politis).

4- Jour J + 2

Après une trop courte nuit passée à Valencia, le réveil est un peu laborieux. Mais à vingt ans... Pardon? Ah, oui, vingt-sept! Bon. Mais à vingt-sept ans, on récupère vite. Un copieux petit déjeuner et nous rejoignons nos machines (dont le plein a été fait par les soins des espagnols après l'atterrissage) pour l'avant-dernière étape de ce voyage de rêve.

Mise en route des moteurs. Temps de chauffe normal: environ dix minutes. Ajoutez à cela un avion qui ne veut pas démarrer : quinze à vingt minutes. Gros inconvénient de cet avion là, il n'a pas de frein à main (frein de parking, pour les puristes), à l'encontre des autres appareils ! Je ne connaîtrai pas d'ailleurs pas d'autre avion sans frein à main, sauf peut-être le NC 856 Norvигie. Mais le Norvигie, c'est un cas... Résultat, nous sommes crispés sur les pédales de frein en bout de palonnier pendant presque une demi-heure. C'est vraiment très pénible. Des fourmis gagnent d'abord insidieusement les bouts de pied qui ne doivent pas relâcher la pression, ne fut-ce qu'un court instant, car l'avion avancerait. Il n'est pas question non plus de mettre le moteur au ralenti, car la batterie ne chargerait plus et même se déchargerait. Puis la crampe inévitable arrive. Une petite demi-heure s'est déjà écoulée quand l'ordre de stopper les moteurs nous est enfin donné. Les pieds l'ont sentie passer, cette demi-heure ! Enfin, à force de patience et de douce persuasion, le moteur récalcitrant démarre. Mais au bout de combien de temps ? Nous relançons les nôtres et toute la troupe s'ébranle. C'est Garcia qui trafique à la radio et les procédures se déroulent sans problème. Nous rejoignons en cahotant le "point de manoeuvre" (c'est le point de l'entrée de piste où s'effectuent les points fixes). Chacun fait son point fixe en essayant de se protéger de celui qui le précède, car cela souffle fort et ce n'est pas sans conséquence sur l'avion imprudent qui se serait placé juste derrière et dans l'axe d'un autre! C'est un coup à décoller plus tôt que prévu...

L'autorisation nous est enfin donnée de nous aligner sur la piste et de décoller. Les décollages se font comme d'habitude par deux assez espacés (nous ne sommes quand même pas des chasseurs) et nous prenons le cap pour Murcia... c'est-à-dire que nous suivons toujours la côte. Nous allons de merveilles en merveilles. La mer est d'un bleu profond presque insoutenable avec la réverbération qui en émane. Il n'y a pas un nuage dans le ciel. La chaleur omniprésente est accablante. Heureusement de petites ouvertures à glissière sur la vitre latérale nous aèrent un peu et nous disposons d'une ventilation efficace. Mais c'est quand même un air embrasé qui pénètre dans le cockpit. En abordant le Cap de la Nao, juste après la verticale de Gandia, nous abandonnons la mer un court instant pour éviter un trop grand détour. Nous la retrouvons un quart d'heure ou une demi-heure plus tard en vue d'Alicante. Nous apercevons des "plazas de toros" partout. Mais alors, vraiment partout ! Je ne sais s'il s'y déroule de grandes courses, mais c'est remarquable. Le plus petit village possède la sienne. J'avais déjà remarqué ça dans les Landes. Il y a des arènes partout ! Exactement comme les terrains de football dans le moindre de nos petits villages, où les frontons de pelote au pays basque. Vu d'avion, c'est extraordinaire. Sur la droite, à l'ouest, de hautes montagnes commencent à pointer leurs pics. Je ne peux m'empêcher de penser à ceux de l'Aéropostale. Après Alicante, ils entraînent là-dedans quel que fût le temps, pour piquer au cap droit sur Gibraltar et le Maroc. Les récits de Saint-Exupéry et de Kessel (entre autres) sont emplis de ces fabuleux orages rencontrés et traversés par leurs fragiles Bréguet 14 ou Laté 25 au risque de leur vie. Pour nous, du soleil et du ciel bleu partout. C'est la tempête de ciel bleu générale. Murcia en vue, nous quittons la formation pour nous aligner l'un derrière l'autre et faisons une approche et un atterrissage assez réussis. Il faut nous distinguer, car l'honneur national est en jeu. Et puis nous devons nous racheter du cafouillage de Valencia. C'est que les bruits vont vite et, à l'approche de l'Algérie, le téléphone arabe fonctionne de mieux en mieux... Sitôt posés, nous sommes dirigés vers le mess où nous est servi un repas reconstituant. Ce n'est pas la France et nous devons être indulgents. Je crois me souvenir que le repas était constitué d'oeufs sur le plat et d'un légume dont je n'ai plus le souvenir. Sans doute des poivrons... Mais je me rappelle fort bien les oeufs sur le plat arrosés de ketch-up... Un peu de repos (oh! pas beaucoup), et en piste de nouveau (c'est le cas de le dire) pour notre dernière étape sur le sol européen.

Le repas absorbé, on nous distribue des *Mae West* que nous enfilons par-dessus nos combinaisons de vol en prévision de la traversée maritime. Ce sont des gilets auto-gonflables au contact de l'eau munis de plusieurs poches contenant toutes sortes de gadgets de survie tels que: sifflets, miroirs, colorants pour l'eau, etc. C'est en caoutchouc jaune. C'est étanche et, bien sûr, on ne respire pas là-dedans. Porter cela trois heures est un véritable calvaire au mois de juin ⁽¹⁾! Au moins, nous ne risquerons pas de nous enrhummer. Nous n'aurons pas froid !!!

Nous démarrons et roulons jusqu'à la piste. Même procédure que partout ailleurs (c'est international) : alignement, décollage, et cap sur Carthagène, pour une traversée au cap sur Oran, puis sur Sidi-Bel-Abbès. Une Constellation de l'Aéronavale appartenant à la SAMAR ⁽²⁾ a décollé derrière nous de Murcia. Il nous accompagnera durant toute la traversée en décrivant tout autour de nous des cercles, nous frôlant parfois d'un peu trop près à notre gré car ce gros avion est générateur de remous importants avec ses quatre gros moteurs. Et nous sommes bien légers ! La porte de la carlingue est ouverte et un homme, pied sur un dinghy ⁽³⁾, se tient prêt à balancer celui-ci par-dessus bord en cas de pépin de l'un d'entre nous. Il nous suivra jusqu'à Oran et disparaîtra discrètement dès que nous survolerons la terre. Au bout d'une bonne heure, nous commençons à apercevoir les côtes d'Afrique. C'est notre premier contact visuel avec cette terre dont on a tant entendu parler, surtout depuis quelque temps (depuis six ans déjà : le premier novembre 1954...) Nous passons Oran dont nous apercevons le terrain de La Senia où nous aurons presque tous l'occasion de nous poser un jour ou l'autre, notamment pour les convois de rapatriement en 1962. Atterrissage à Sidi-Bel-Abbès, but de notre voyage et premier contact physique avec la terre

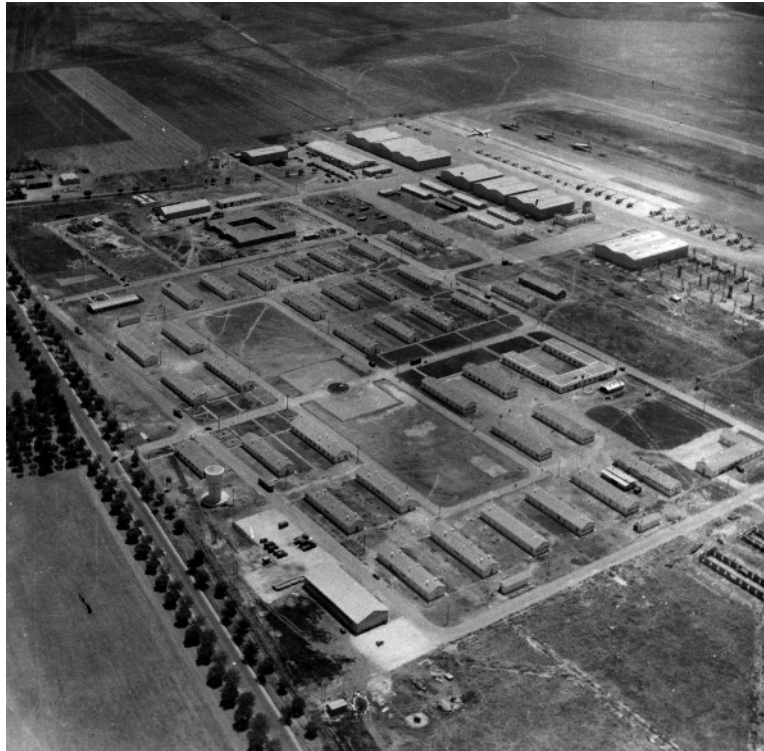
¹ - Le nom de *Mae West* a été donné un peu ironiquement à ces gilets car ils procurent à ceux qui les portent une poitrine aussi importante que celle de la célèbre actrice dont ils portent le nom.

² - SAuvetage MARitime. Se partage les missions de sécurité avec la **SATER**, sauvetage terrestre.

³ - Radeau pneumatique gonflable automatiquement au contact de l'eau.

d'Algérie qui fait si peur à certains, mais qu'on ne pouvait s'empêcher d'aimer d'amour dès qu'on l'avait connue et où il faisait si bon vivre... Là encore, une bonne surprise m'attend : sur les dix avions que nous venons de convoier, l'un doit continuer sur Ouargla, les neuf autres étant destinés à.... Chéragas ! Je vais rejoindre mon affectation sans aucun problème d'un bout à l'autre par avion ! Du porte à porte !

Vingt-quatre heures de farniente ne seront pas superflues. Maintenant, nous avons presque une indigestion de vol. Mais quel beau, quel magnifique voyage ! Et nous commençons à avoir le Nord bien en main. Ce sera un vrai plaisir que de prolonger ce voyage d'une journée...



Vue du terrain de Sidi-bel-Abbès (photo Guy Verdier).

5- Jour J + 3

"Jour de repos que ce jour là." R.A.S. C'est ce qu'on aurait pu lire dans le "communiqué" du temps de guerre. Nous retrouvons à Bel-Abbès beaucoup de camarades de stages antérieurs au nôtre à Dax où nous avons quand même passé un an. Nous glanons une foule de renseignements utiles quant à la vie en Algérie en général et à la vie opérationnelle de l'ALAT en particulier. Je dois avouer que c'est surtout celle-là qui nous intéresse. Nous parlons aussi beaucoup des événements. Nous avons encore un peu peur de tout ce que nous ont rabâché les radios entendues en Métropole: attentats, villes à feu et à sang, impossibilité de se promener dans les villes sans risquer constamment un couteau dans le dos ou une balle dans le ventre, perdue ou pas. Mon Dieu ! A-t-on pu en entendre de telles absurdités ! Je n'ai jamais été vraiment du côté des journalistes. Je sais qu'ils risquent leur vie pour nous tenir informés. Mais alors que beaucoup le font avec pudeur, d'autres, et en général ce ne sont pas ceux qui prennent le plus de risques, en font souvent trop et en rajoutent. Quelques gros titres me suffisent pour me faire une opinion. Mais là, c'était l'outrance dans toute sa splendeur ! Bien sûr, il y a des exactions. Le nier serait nier l'évidence, surtout après avoir passé trois ans là-bas. J'ai même connu un camarade assassiné en pleine rue, devant chez lui, par des français (de l'OAS) pour punir son épouse, infirmière hospitalière, d'avoir soigné des arabes à l'hôpital !!! Evidemment, c'était un état de guerre et d'actions commandos. Mais pourquoi en rajouter ? La vérité n'est-elle pas déjà assez moche comme cela ? Les faits devraient suffire sans qu'on ait besoin de les commenter et de les grossir pour en faire des *thrillers*, des articles à sensations... En fait, nous apprenons à nos camarades, des tas d'événements dont ils n'avaient même pas eu connaissance. Ils coulaient des jours heureux alors qu'en Métropole, on les croyait

presque à longueur de journée dans des abris !!! Plus tard, lorsque ma femme m'aura rejoint, c'est par la radio que nous apprendrons qu'un attentat a été commis en bas ou tout près de chez nous ! Sur place, on ne s'en aperçoit même pas. Et on vit aussi bien qu'à Paris, sinon mieux, car nous avons la mer et y allons souvent nous baigner et pêcher sans aucune crainte. Mais les camarades me rassurent. Ma décision de claustration volontaire -car en arrivant je suis bien décidé à ne pas sortir des bases sur lesquelles je serai appelé à me rendre afin de ne pas provoquer les choses - sera d'extrêmement courte durée !

6- Jour J + 4

Le lendemain, après une matinée confortable, pas trop fatigante et un bon repas, nous rejoignons à nouveau nos avions et attaquons l'ultime étape, celle qui doit nous conduire jusqu'à Alger via la vallée du Chélif. Le temps, beau comme toujours, se prête admirablement à cette promenade d'à peu près trois heures au-dessus d'un Chélif paresseux qui coule mille pieds au-dessous de nous. C'est un peu le tour du propriétaire, car nous apprenons à connaître cette région que nous survolerons ensuite souvent, du moins un camarade et moi qui sommes affectés à Chéragas.



Survol de la Mitidja (photo Gérard Politis).

Nous passons la vallée du Zakkar puis obliquons sur le nord pour rejoindre la mer et nous survolons le Tombeau de la Chrétienne. Ce tombeau est en fait le tombeau royal mauritanien. Situé à 13 kilomètres au sud-est de Tipasa, c'est un vaste mausolée circulaire en forme de cône, décoré de soixante colonnes. On sait aujourd'hui qu'il servit de sépultures à des rois maures, et que sa construction remonterait à une époque située entre le III^e et le I^{er} siècle avant J.C. Cet énigmatique édifice de plus de soixante mètres de diamètre a donné naissance à mille légendes. A l'une d'elles, on doit le nom encore communément employé de "Tombeau de la Chrétienne". Ces pierres plates empilées les unes sur les autres balisent l'entrée du couloir qui nous est réservé le long de la Mitidja jusqu'à Chéragas. En effet, le trafic aérien peut être intense dans ce secteur. A l'est, c'est-à-dire devant nous, nous avons le terrain civil de Maison-Blanche, l'Orly d'Alger. Au sud, nous longeons par la gauche les deux terrains militaires, l'un à Blida pour le transport, l'autre à Boufarik pour la chasse. Evidemment, cela fait du trafic. Le couloir qui nous est réservé pour transiter à l'ouest est limité par une étroite bande de littoral s'étendant entre le Tombeau de la Chrétienne et Sidi Ferruch où débarquèrent les troupes du Maréchal de Bourmont en 1830 pour d'emparer d'Alger. Nous fréquenterons ensuite assidûment Sidi Ferruch qui abrite de mémorables viviers de langoustes, homards, et autres huîtres.

Je n'en crois pas mes yeux. C'est aussi beau que la côte d'azur ! A peine un peu plus sauvage. Disons la côte bretonne au bord de la Méditerranée. A gauche, au nord, la mer scintille, aussi bleue qu'en Espagne. On voit des barques de pêche au large et des pêcheurs au bord de l'eau, de nombreux petits ports de pêche et de plaisance qui se prélassent au soleil, de belles plages de sable fin où s'ébattent des baigneurs... Dans quelque temps, lorsque nos missions nous entraîneront dans le sud, voire carrément au Sahara, ce sera une bénédiction d'apercevoir cette immensité liquide en rentrant après deux ou trois jours de sables... Heureusement, le camarade qui a permuté avec moi pour El Oued en plein désert n'est pas là. Il en ferait une jaunisse, le "pôvre" !!! C'est là que je vais passer deux ans, peut-être trois ! Quel paradis !!! Dire que j'ai failli manquer ça !



Après le convoyage, la plage (photo Gérard Politis).

Chéragas est en vue. Le terrain se compose de la base militaire de l'ALAT au nord de la piste et d'aéro-clubs civils au sud. Au départ de Bel-Abbès, l'adjudant-chef (dont je tairai le nom par pure charité chrétienne) qui nous a pris en compte pour nous mener jusque là nous a bien fait la leçon : "Suivez tous mes mouvements. Arrivés à Chéragas, nous nous présentons vertical la piste. Je "breaque"⁽⁴⁾ pour entrer dans le tour de piste. Vous me suivez de trois secondes en trois secondes. Je compte sur vous pour faire cela au poil. Il faut leur en mettre plein la vue, à ces pékins". Et dix Nord 3400 arrivent en ligne impeccable, passent l'hélice au petit pas afin de préparer l'atterrissage et, croyez-moi, cela ne passe pas inaperçu. Nous virons de trois secondes en trois secondes sur la gauche par un brusque mais large virage, sortons nos volets, réduisons nos moteurs et nous posons dans la foulée en PTO⁽⁵⁾, sans reprendre de ligne droite. Nous roulons jusqu'au parking sous les ordres des mécaniciens qui nous font garer impeccablement. Nous sommes fiers de nous. Mais ce que l'histoire ne dit pas, c'est qu'en ce dimanche, à part quelques avions militaires qui reviennent de mission de surveillance des plages est et ouest (travail routinier du dimanche), le circuit est empli de civils, dont certains en sont à leur lâcher, à leur premier solo. Le lâcher n'est déjà pas chose aisée lorsque tout se passe bien, mais lorsqu'une meute de dix avions agressifs plonge sur vous, venant de nulle part, ce n'est pas particulièrement la joie. Le leader n'a pas la radio et nous l'ignorons.

⁴ - Pour effectuer un break, chaque avion de la formation effectue, un virage sec et serré de quatre-vingt-dix degrés en respectant un intervalle temps de trois secondes entre chaque appareil.

⁵ - Prise de Terrain en O, c'est-à-dire en formant une trace-sol ressemblant à un O.

Personne n'étant prévenu de notre irruption, la tour ne peut pas prévenir les avions en l'air! Nous nous faisons l'impression de dix éléphants dans un magasin de porcelaine ! Les contrôleurs s'arrachent les derniers cheveux qui leur restent, les pilotes aussi, et les avions gerbent dans tous les coins pour échapper à cette tornade grise arrivée intempestivement nul ne sait d'où !!! Pour leur en mettre plein la vue, nous leur en mettons plein la vue ! Nous, bien sûr, fiers de nous et blancs comme neige. Mais je gage que notre leader va se faire taper sur les doigts...

Gérard Politis

Texte mis en forme par Christian Malcros pour le site www.alat.fr

