



Michel Buillon (photo Caussat).

Pékinois vert, souvenirs en l'air

Récit de Michel Buillon

pilote d'avion en Algérie 1957-1959

photos de l'auteur (sauf indication contraire)

1- Les débuts à Finthen

Alger, l'Inox, Orléansville, j'entre en maintien de l'ordre dans cette fin d'année 1956 qui a rappelé soixante mille hommes, et, sac sur l'épaule, pénètre dans un grand hangar froid où s'affairent quelques mécanos sur les avions. Cinq baraques sont disposées en carré le long du hangar et situées à l'extrémité ouest de la base aérienne d'Orléansville, construite à la hâte non loin du fleuve Chélif, près du hameau de Mouafékia.

Je me présente au lieutenant Tillette de Clermont-Tonnerre chef du peloton avions de la 9^e division d'infanterie, puis auprès du chef mécanicien, pour me faire affecter une carabine USM1 et un PA 50.

Mon premier vol d'accoutumance aura lieu demain matin et sera l'occasion d'étreindre mon casque Guéno tout neuf et blanc comme neige.

Ce peloton d'avions, implanté dans l'ouest algérois, n'avait qu'un an d'existence. Il était composé de personnels divers, fantassins, artilleurs, cavaliers pour les pilotes, et de l'Arme du Matériel pour les mécanos. En tout, dix officiers et quarante sous-officiers, tous fraîchement brevetés à Mayence où se trouvait depuis 1945 l'école de l'Aviation Légère d'Observation d'Artillerie, qui deviendra l'ALAT.

Le 26 décembre 1956 je volais vers Alger, passager du Languedoc 82 F-BELA, en deux heures trente de vol. Au cours du dernier trimestre de 1956 j'effectuais mon stage de pilote à Mayence, plus exactement à Finthen Flugplatz, petit aéroport occupé par l'école de pilotage de l'ALOA.

J'arrivais du GH N°1 de Satory après un court séjour aux GAOA de Tunis et de Sétif où j'avais fait mon premier vol initiatique sur Bell 47 avec le capitaine Henner.

En RFA, ce séjour sur les bords du Rhin m'avait amené à utiliser des pistes en plaques alvéolées posées directement sur l'herbe, qui avaient servi de terrains de campagne à l'aviation alliée à la fin de la guerre 39-45. Le stage de conversion "machines" avait été sympathique, Mayence une ville bien agréable, et les petits troquets de Rudesheim bien approvisionnés en weisswine grands crus. Et puis, non loin, à Wiesbaden, un autre gasthaus et sa barmaid charmante qui était plus attirée par les fringants aviateurs français que par les G.I. lourdauds de Francfort.

Les quatre mousquetaires que nous étions, Fontaines, Gray, Bachelier et moi, avions là bas nos habitudes, souvent pour y déjeuner le dimanche autour d'un bon chianti destiné à nous décompresser du stage IV PB 56. Une autre bande des quatre, les frères "ON", sévissait également à Finthen, avec Chauchon, Turon, Pigeon et Buillon, anciens de la présélection à Saint Yan sur Stampe SV-4C.

Cela ne s'était pas passé sans difficultés là bas, lorsqu'il fallait subir le redoutable testeur en vol qu'était M. Passadori intervenant après les interrogations écrites inattendues du chef pilote M. Bertin. Ce dernier, furieux, agitait parfois une liasse de copies en vociférant : "mais ils se sont branlés toute la nuit au lieu de réviser leurs cours !...". D'où le qualificatif de "branleurs de manche" qu'avaient hérités certains.

Plus tard, avant Noël 1956, je faisais un détour par Dax et Tarbes pour m'initier au vol en montagne et aux atterrissages de fortune sur des pistes en altitude. J'y rencontrais les pilotes des premiers hélicoptères Bell 47 venus eux aussi parfaire leur pilotage opérationnel dans les Pyrénées, et s'initier aux évacuations sanitaires.

Une partie de l'école de l'ALOA de Mayence s'installait déjà à Dax, dans l'ancien Grand séminaire, et devait fournir dans les années suivantes les contingents de navigants destinés aux opérations d'AFN.



Mayence; stage IV PB 56. Les quatre mousquetaires, Fontaines, Gray, Bachelier et Buillon.

2- L'installation à Orléansville et première mission

Je me trouve maintenant à Orléansville, sur cette base de l'Armée de l'air occupée par l'escadrille 10/72 venue de Tours. Cette escadrille d'aviation légère d'appui rassemble une vingtaine de pilotes de la chasse de nuit qui ont échangé leurs avions Vautour à réaction contre des Texan T-6 américains.

Quelques trapanelles Fieseler Storch rescapées d'Indochine finissaient leur potentiel d'heures de vol avant la casse. Le Fieseler Storch, francisé Morane 500 "Criquet", avait été pour les Allemands ce que le Piper Cub avait été pour les Américains, un avion d'observation des mouvements de troupes, de 1944 à 1946.

Le Criquet avait été le dernier avion français à survoler le camp retranché de Dien Bien Phu la veille de sa reddition, dans les gerbes de la DCA vietminh.

D'un poids de 1 500 kg, le Criquet emmenait pilote et observateur à près de 2 500 mètres d'altitude, et pouvait décoller pleins volets en 160 mètres, sur des terrains de fortune.

Les pilotes se transformaient sur T-6 et abandonnaient ces "plus lents que l'air". Leur mission s'étendait de la côte méditerranéenne aux plateaux du Sersou dont les limites touchaient aux sables sahariens.

La vallée du Chéelif était bordée par les deux massifs montagneux et fortement boisés du Dahra et de l'Ouarsenis, qui servaient de refuge aux katibas rebelles de la Willaya 4 de Tenès à Tiaret, et d'Orléansville à Miliana. L'Ouarsenis était le domaine privilégié des fellaghas qui avaient investi les villages isolés et les grottes pour leurs infirmeries et leurs dépôts d'armes. Les ermitages aussi d'ailleurs, du moins comme infirmeries clandestines.

Un bien beau secteur, l'Ouarsenis, mais mal pavé et farci de vents rabattants soufflant un jour sur deux toute l'année. Mais aussi des forêts immenses de cèdres séculaires où se tapissaient les villages. Les crêtes est-ouest des deux massifs étaient le lieu de passage favori des fellaghas entre Oran et Alger. Quelques rares postes militaires s'implantaient sur les pitons et le Génie s'affairait sur les pistes. Vues d'en haut, ces installations ne semblaient répondre à aucun souci de quadrillage particulier. Les postes militaires défendaient les rares villages encore vierges d'action de propagande FLN. Les routes côtières seules et les grands axes nord-sud permettaient aux convois de ravitailler villes et villages, mais leurs parcours étaient truffés d'embûches.

Entre les périodes d'opérations militaires d'envergure, la protection des convois était l'apanage des avions légers, avec les T-6 quand il y avait un risque d'accrochage. Mais la mission aérienne prioritaire était la protection des troupes et l'appui feu ou le "guidage bombing", Piper et T-6 conjugués. L'observateur et le mitrailleur. Le guetteur et l'homme de main, duo rapidement rodé à la traque sur l'oued comme à l'attaque dans le bled.

Les bandes qui se déplaçaient dans les massifs forestiers étaient difficiles à repérer. Le Piper simulait parfois un abandon de zone en s'écartant au ras des arbres, moteur réduit, et allait attendre le groupe silencieux au détour d'une lisière. Si le groupe de rebelles ne se dévoilait toujours pas, il y avait habituellement un mortier dans un poste pas trop loin pour envoyer une salve chaleureuse. Et quand le secteur était vraiment trop à l'écart, le Piper balançait quelques grenades au hasard pour forcer les hors-la-loi à se manifester. Les T-6 surgissaient alors, forçant les rebelles découverts à courir en slalom pour éviter les axes de tir.

Ce moment de combat, rapide et intense, était aussi le plus pénible pour les pilotes qui devenaient alors les seules cibles des rebelles. Mais c'était une façon de les débusquer. Cette simple tactique avait pour effet de retarder leur avance, et donnait également aux troupes du secteur le temps de progression et d'intervention nécessaire.

À dessein, l'État-major avait décrété sur ces axes privilégiés utilisés par le FLN des zones interdites dans lesquelles l'aviation pouvait intervenir à tout moment. Pour les pilotes des Piper et des T-6 c'était la plus passionnante des missions. Celle du chasseur qui débusque le gibier.

Le renseignement avait sa part, car sur les rebelles prisonniers on trouvait toujours une importante quantité de papiers manuscrits qui contenaient des informations souvent précises. Des dessins naïfs décrivaient les différents types d'avions ou d'hélicoptères, et la manière de se dérober à leur observation et à leur attaque.

Je passais ma première journée sur la base à étudier et à pointer sur mon nouveau jeu de cartes au 1/50.000 à carroyage "Chasse" (c'est à dire avec une surimpression de carrés d'un kilomètre de côté), les principaux centres de commandement des unités militaires.

Il y avait ainsi autour d'Orléansville les PC au sol baptisés par leur code que nous employions en phonie, tels que Pensum, Pectine, Pente, etc. Les navigations en vol en étaient facilitées, car les distances entre la base et ces unités sur le terrain ne seront jamais à plus de 50 kilomètres, soit à environ un quart d'heure voire 20 minutes de vol pour les rejoindre.

*

Je partageais ma piaule avec de Vitry, arrivé deux mois avant moi et qui venait de Nancy. Grand gaillard d'un mètre quatre-vingt deux, Vitry avait du mal à s'étaler sur son lit Picot et plus encore dans l'étroit habitacle du Piper. Avec l'humeur enjouée de ses vingt ans, sa chevalière de vicomte, ses taches de rousseur et son chat, il me plut tout de suite, et je me sentis en confiance. Plus tard je ferai équipe avec un autre ancien, Luhmann, débarqué de l'Armée de l'Air à la fin de son stage à Marrakech, mais qui avait conservé toutes ses aptitudes pour la voltige. "Vous allez voir ce qu'on peut faire avec un Piper", disait-il aux jeunes pilotes qui arrivaient. En effet, ils n'avaient jamais vu ça.

Pour l'heure, c'était la découverte du pays vu du ciel, et les règlements de vols en territoire hostile. La balade d'accoutumance avec Tillette s'était limitée au survol du barrage de l'Oued Fodda en zone interdite, suivi

d'un "radada" sur les vignes de Miliana, puis d'une découverte des routes côtières entre Ténès et Novi. Les Piper n'étaient pas encore équipés de poste radio moderne ni d'interphone. L'observateur, derrière le pilote, pour ne pas quitter du regard un point au sol, appuyait par pressions variables sur les épaules du pilote. Ainsi enchaînait-on les virages sur l'aile, les montées ou les descentes, en silence. La liaison avec les troupes au sol se faisait sur le canal 16 avec le vieux poste SCR 300 et sa grande antenne perpétuellement agitée qui faisait comme un élytre sur le dos du Piper.

Cet avion d'observation américain avait déjà à son compte les campagnes de France et d'Allemagne. Sa rusticité, son silence en vol et sa grande maniabilité en faisaient l'outil idéal pour l'observation aérienne à basse altitude. Son plafond limité et son moteur de 150 chevaux le cantonnaient dans un volume aérien étroit. Mais c'était aussi l'application des accords entre les généraux Jouhaud et Zeller qui définissait le partage de l'espace aérien, celui des avions de l'Armée de l'Air, et celui des trapanelles et des hélicos de l'ALAT.

Tout en toile et haubans, l'absence de tout blindage avait conduit l'État-major à équiper les pilotes avec des sortes de caleçons cuirassés qu'on enfilait au départ avec le gilet pare-balles. Repeints en vert olive avec trois bandes blanches sur l'extrados des ailes, pour se faire reconnaître en vol dos, les casques de couleur blanche immaculée du pilote et de l'observateur permettaient aux fellaghas de bien ajuster leur tir. Il fallait être Saint-cyrien pour décider de coiffer les navigants de ce légendaire panache. Les nouveaux casques, peints en vert bronze, modèle Aéronavale, viendraient plus tard, après le décompte des trous.

Avec la perception de l'armement, je reçois une combinaison de vol dont le tissu raide comme un scaphandre gêne aux entourures. Mais les gants de cuir sont doublés de sous-gants en soie agréable aux phalanges.

— Bubu, pro con Ténès à 8 heures !, me cria Fabre le lendemain de mon entraînement avec Tillette. L'Adjudant-chef Fabre, chef mécanicien du Peloton avions, était surtout le popotier spécialiste de couscous en tous genres.

Dans l'ALAT, il n'y avait pas d'escadrilles comme dans l'Armée de l'Air, mais des pelotons de huit ou dix avions légers, détachés auprès des divisions d'infanterie. Ces pelotons étaient implantés chez les aviateurs, sur les nouvelles bases aériennes militaires d'Algérie. Mon Peloton avions, sous les ordres du lieutenant Tillette, était celui de la 9^e division d'infanterie commandée par le général Gracieux.

Une mission "pro con" était la mission routine de protection de convoi le long de la côte. Une mission de deux ou trois heures à jouer le chien de garde au-dessus des véhicules, et rechercher les coupures de route faites dans la nuit, pour les stopper ou préparer une embuscade.

J'enfile rapidement ma combinaison de vol par-dessus mon pyjama – sans penser au crash en campagne dans ce simple appareil – et fais une rapide visite pré-vol de l'avion avec Brétagnolles, mon mécano.

— Pas plus de 2 300 tours au décollage, me dit-il, et surveille les températures cylindres, avec cette chaleur ! Le pilote et son observateur emportaient dans l'habitacle leurs carabines US M1, armement personnel exclusif dans cet avion léger avec leurs pistolets automatiques PA 50 à la ceinture. Un carton de grenades fumigènes rouges et blanches complétait l'armement de bord, si l'on peut dire. Lancées par la fenêtre ou la porte ouverte de l'avion par l'observateur, elles constituaient le système de balisage destiné aux pilotes de chasse pour affiner leur visée sur les objectifs au sol. Selon leur expérience, les jeunes officiers observateurs parvenaient plus ou moins bien à viser le point d'impact au sol du fumigène, à condition toutefois que leur pilote descendît au plus bas, ce qui était tout de même assez osé lorsqu'on se trouvait sur les moustaches des rebelles.

— Contactez la Tour, dit Sapience, mon officier observateur ce jour-là, dès le roulage. La Tour était une petite tente dressée le long de la piste et occupée par un sergent martiniquais facétieux qui donnait des ordres aux Piper comme s'il s'agissait de Constellations transatlantiques.

Du genre "Train et volets sortis, Piper, vous pouvez atterrir", ou encore "Pression au sol 980 millibars, Piper, je ne vous aperçois pas, vous êtes sous-marin ou vous êtes mineur ?". Tout ce folklore n'avait qu'un but, détendre les équipages, surtout à leur retour de missions, lorsqu'elles avaient été périlleuses.

L'appui aérien dans l'Ouest algérois s'effectuait d'Orléansville à Blida avec les avions légers Piper et T-6 ; les parachutistes opéraient comme des parachutistes, largués en vol depuis des Noratlas, bimoteurs de transport tactique fabriqués par la société Nord Aviation.

*

L'Ouest algérois était une zone de passage des katibas rebelles en transit vers la région d'Alger. Elles empruntaient les forêts et les crêtes des massifs de l'Ouarsenis et du Dahra, entre hauts plateaux désertiques et bord de mer. La mission principale était donc, pour l'État-major, de bloquer la progression vers l'Est de ces bandes rebelles qui étaient surtout destinées à renforcer en moudjahiddins les Willayas du Constantinois. Entre chaque grande opération de poursuite de ces bandes, les missions de protection de convois assuraient le ravitaillement des villes et villages du bled dont les populations rurales étaient plus importantes qu'ailleurs.

Les ouvertures de routes protégeaient et libéraient ces grands axes de toute action néfaste rebelle. Elles permettaient les échanges économiques et commerciaux de cette grande région agricole d'Algérie. La ligne de chemin de fer Alger-Oran empruntait aussi cette vallée, et il était nécessaire de protéger les trains dont "l'Inox" était le fleuron.



Alignement impeccable des Piper sur le parking d'Orléansville, en 1958.

En mettant le cap sur Ténès, bourgade du bord de mer et localité d'arrivée du convoi "Mobile Tango", j'observe pour la première fois d'en haut cet ouest algérois fait de replis montagneux et boisés, parallèles à la mer. La route Orléansville-Ténès serpente sous mes ailes et paraît bien peu fréquentée sauf par quelques bourricots aperçus entre les arbres du bord de route.

Petite route agréable, semble-t-il, qui emmenait les Orléansvillois à la plage le dimanche avec leurs paniers de brochettes. Un passage à la verticale de Ténès et je fonce plein Est, vers Novi, à 10 minutes, où je dois prendre en compte le convoi. Avec mon observateur, les yeux fixés sur la route, j'entame le trajet de reconnaissance à vue et en rase mottes, parfois en rase vagues, le long des plages désertes. Le convoi de vingt-cinq véhicules s'étire sur la route, encadré par les deux automitrailleuses d'accompagnement. Il y a de tout dans ce convoi : le car des Transports Algérois, un camion-citerne d'essence, belle cible explosive et fumante, quelques tacots rescapés de métropole, la voiture américaine du fermier pied-noir du coin, et des camionnettes de tous âges et de toutes origines avec leur chargement hétéroclite. Tout ça roule à vingt à l'heure et oblige le Piper à adopter une progression en virages, tantôt à gauche tantôt à droite pour se délasser, bercé tous les quarts d'heure par les vacances du gendarme de service agrippé à sa radio en milieu de convoi.

Il fallait du flair pour dénicher quelques hors-la-loi dans ce maquis de touffes d'herbe et de rochers bordant la route. De temps en temps je remontais un peu au-dessus des reliefs pour me mettre en portée radio avec le P.C. Air d'Orléansville et lui transmettre par VHF, le R.A.S. rassurant d'une mission sans histoire. Cette première mission me parut en effet bien tranquille et je n'osais pas encore, cette première fois, faire un petit tour au fond des oueds bien tentants qui coulaient vers la mer. Le convoi stoppe à Ténès, village aux coupoles blanches en bord de mer, entouré par les escarpements d'un maquis corse. Je fais un 360 à sa verticale pour voir les filles du bordel s'agiter sur les terrasses, en guise de clôture de mission.

— Tu as fait le plus facile, me dit Vitry au retour, mais la pro con entre Orléansville et Téniet-El-Haad c'est autre chose, on se fait tirer à chaque voyage, ne descends pas au-dessous de 1 000 pieds.

Téniet, ville marché de l'Ouarsenis, perdue dans les forêts du massif à plus de 1 000 mètres, n'était joignable que par une route longue, difficile, tout en montée, et propice aux embuscades. Le Piper, en éclairage de convoi, devait se faufiler aux ras des arbres pour tenter de discerner quelque chose. Ce devait être très tentant pour les fellas d'aligner le casque du pilote ou de l'observateur passant en vol lent à moins de cent mètres du viseur de leurs fusils. Ces accompagnements de convois n'étaient pas toujours de tout repos, et je m'y suis fait "aligner" souvent ; mais comme j'étais constamment en virage glissé ou dérapé – bille dans le coin, tout ce qui était interdit en école – j'échappais ainsi aux impacts des balles des tireurs, distraits par un pointage trop rapide sur les voltes désordonnées de l'avion.

Quelquefois, la rafale de fusil mitrailleur envoyée par un spécialiste, logeait quand même quelques pruneaux dans le fuselage derrière mon observateur. Le point moyen des impacts montrait une excellente visée, contrariée toutefois par mes tenues de cap imprécises de poisson frétilant. Dans un avion non armé, il fallait bien trouver la parade à la "flack" rebelle en volant à très basse altitude et au ras des arbres.

L'espace aérien en Algérie était "libre de droit" et je songe aux pilotes d'aéroclubs, contraints aujourd'hui aux niveaux de vol programmés et à la multitude de zones interdites, au dessus de notre hexagone.

3- Accompagnement de troupes au sol

Au lendemain de cette première ouverture de route, un bol de café à la main, je me retrouvais avec les autres pilotes autour du tableau noir sur lequel Tillette, rasé de frais, inscrivait la prose du jour : Pensum Indigo.

C'était le code de la mission d'accompagnement de troupes dans le djebel que venaient de décréter les OPS de la Division. Deux Piper et quatre T-6 dans la région de Bou Caïd, non loin de Téniet, une zone entre 1.000 et 1.500 mètres, sur les pentes des sommets de l'Ouarsenis qui culminaient à un peu plus de 2.000 mètres.

Ma première mission d'accompagnement des troupes au sol ; elle servira d'exemple à toutes les autres qui viendront meubler mon carnet de vol pendant deux ans et demi.

— Au fait, me dit Tillette, vous adopterez l'indicatif radio de Pékin Vert, les T-6 seront Richelieu Rouge et Bleu pour les deux patrouilles. Vitry avec Sapience, Buillon avec moi.

Cette protection d'opération en LY 24 le 25 juin 1958 sera la plus marquante de mon séjour (mission C 3174), mais bien d'autres lui ont ressemblé, aussi je ne détaillerais ici que celle là.

Les deux Piper, plus lents, décollent les premiers aux petites heures du jour et mettent cap au sud vers la barrière encore noire de l'Ouarsenis. On entend à la V.H.F. Les T-6 préparer leur envol. Ils sont chargés avec deux paniers de bombes à fragmentation et leurs quatre roquettes SNEB, et aussi quatre mitrailleuses de 7,5 mm. Deux tonnes cinq, c'est lourd à décoller pour un moteur de 600 chevaux.

Le T-6, avion école biplace en tandem, avait été bricolé en avion de chasse légère avec tout un système de leviers et de chaînes de vélo permettant d'armer les mitrailleuses sous les ailes. C'était rustique et efficace, sauf par les grandes chaleurs sur le tarmac, où toute cette ferraille se dilatait de façon souvent hétérogène, causant parfois des incidents de tir en vol.

Peints d'un beau jaune bouton d'or, couleur école "training", les T-6 étaient toujours attendus avec impatience par les troupes au sol en opération qui reconnaissaient bien le style des pilotes dans leurs évolutions de combat.

Les fantassins distinguaient ainsi Richelieu Rouge de Bleu à sa façon de faire un premier passage en rase-mottes et en survitesse avec à-coups de moteur en guise de salut. Le contact est bientôt pris avec LOLA, l'officier de liaison air, qui crapahutait en dessous avec les troupes au sol, déployées dans la nuit. Elles allaient en tirailleur vers une zone de mechtas qu'un renseignement obtenu de la veille indiquait comme point de passage d'une katiba venant de l'Ouest.

L'Ouarsenis était le domaine privilégié des fellaghas qui avaient investi les villages isolés et les grottes pour leurs infirmeries et leurs dépôts d'armes. Les ermitages aussi d'ailleurs, du moins comme infirmeries clandestines.

Le P.C. Air faisait tourner les T-6 en hippodrome sur Téniet pour ne pas attirer l'attention et donnait aux deux Piper la mission d'explorer en avant de la progression.

— Aaaaah, Richelieu Bleu de Pensum Soleil, stand by Kilo Yankee 80, contactez Pékin Vert, cria à la V.H.F. Le colonel, patron du dispositif, en progression lente dans sa jeep dont l'antenne et son fanion agité faisaient des signaux maritimes visibles par tout le monde alentour.

Je me retrouve en tête et découvre au sol les premiers fantassins en éclaireurs le long des fourrés qui bordent la lisière des bois de chênes-lièges. Tout semble bien calme en dessous. Tillette me montre du doigt les mechtas en question et oriente sa carte sur ses genoux.

Pas de trace des fellaghas, des villageois enhardis pointent leur nez dans les courettes, regardent passer le Piper et semblent repartir à leurs occupations. Le mot est passé au chef de la troupe en dessous, les premiers éclaireurs arrivent, la MAT 49 pointée. Puis c'est le premier compte-rendu du contact. Rien. Même s'ils sont passés, les fellas n'ont pas laissé de traces, les villageois n'ont rien vu, les troupes décident de poursuivre vers une falaise à deux kilomètres, des grottes peut-être. La progression reprend. Tillette et moi constatons tout de suite une entrée de cache probable, sommairement fermée.

— Richelieu de Pékin Vert grotte à 3 heures je balise l'entrée !

Les T-6 de Richelieu bleu 1 et 2 qui viennent de rejoindre terminent un virage serré et foncent vers la falaise sur le fumigène du Piper. Ils engagent le feu à trois cents mètres avec deux roquettes chacun. Des SNEB, pratiquement des obus de 105 à charge creuse. Seulement un coup de semonce, pour voir.

— Aux résultats, me crie Tillette. Placé derrière la patrouille des Richelieu mon Piper plein gaz s'approche

de la cible, puis je réduis tout en arrivant contre la falaise. Un peu de fumée en sort et dévoile une entrée. Je dégage sec, parallèle à la paroi.

— C'est bien une cache, mon lieutenant ! Et ça doit être – ouf ! - profond !

Une rafale de vent me coupe ma phrase en deux et me tasse sur le siège.

Tillette se déhanche à droite, à gauche, puis encore à droite pour juger des dégâts préliminaires, puis me tire l'épaule en arrière pour m'intimer l'ordre de dégager la zone pour les chasseurs qui reviennent. Les T-6 font maintenant un mitraillage jusqu'au ras de la paroi. Cette falaise semble farcie de trous comme un gruyère,

— Ici Pensum pour Richelieu, demandez à LOLA le 315, objectif agrandir et nettoyer !

Le Dassault 315, bimoteur d'école lui aussi, avait été équipé des tout nouveaux missiles sol-sol SS-11 de Nord Aviation. Le tireur dans le nez vitré de l'appareil, dirigeait avec brio le missile filoguidé qui pouvait ainsi entrer par la porte de chaque caverne. Seule une petite fumée discrète fusant au-dehors indiquait le résultat du tir. Généralement tout s'était écroulé à l'intérieur de la grotte, mêlant les éclats aux cailloux tournoyants.



Le Piper, codé BKG, du peloton d'Orléansville, survole le massif de l'Ouarsenis.

Allant aux résultats derrière et dans l'axe du bimoteur, j'avais enroulé sur l'hélice, sans le voir, le fil fin en cuivre qui flottait encore dans l'air.

Les mécanos avaient pesté contre moi à mon retour à la base, car il avait fallu la scie à métaux pour extraire ce bobinage encastré entre les deux pales de l'hélice. J'avais bobiné sans le voir près d'un kilomètre de fil fin comme un cheveu sur la casserole d'hélice. Ça n'avait même pas donné de balourd au moteur puisque c'était bien centré.

Une à une, les quatre entrées de grottes sont scellées pour un siècle par les quatre puissantes charges creuses aéroportées, efficaces et redoutables. Le Piper fait un petit tour après les passes de tir des T-6 et du 315. La falaise avait pris un air de tombeau égyptien.

Les éléments de tête de la troupe arrivent au bas de la falaise. Toujours aucun mouvement du côté des zones mitraillées par les T-6. On perçoit un certain énervement dans la radio de Pensum Soleil, le patron du dispositif.

— Pensum de Richelieu rentrons à la base ! clament sur la fréquence Air les pilotes de la patrouille qui tournent pour rien depuis un grand moment et s'impatientent.

— Richelieu de LOLA autorisé, Pékinois stand by ! Bon, à moi de tourner en rond, maintenant.

En bas, on voit les gus qui soufflent un peu après une marche d'approche de cinq heures, et qui bivouaquent.

Ils déploient la grande antenne de la radio H.F. de Secteur. Foulard jaune à l'épaule, des éclaireurs tentent de gravir la falaise et d'inspecter les trous agrandis par les T-6 et le fossoyeur.

— Portez-vous sur la falaise ! dit Tillette qui décide d'élargir la zone d'observation et de scruter les massifs boisés du sommet.

Avec le jour le vent s'est levé, les rabattants aussi. Le Piper, avion en papier comme dit Richelieu Bleu, commence à chahuter au-dessus des pentes et remonte encore un peu. Je réduis la vitesse et épouse les rafales comme un planeur. Tillette ignore mes difficultés et ouvre la porte verrière droite pour mieux voir en bas. L'avion s'évertue à rester sur un virage correct, mais les ailes balancent malgré mes efforts aux commandes. Un avion en papier comme ils disent !

— Clairière dessous ! annonce Tillette dans l'interphone, Descendez lentement ! J'amorce un passage piqué en léger virage, moteur réduit.

La rafale d'arme automatique nous arrive dessus, du bas à droite. Je vois, en les entendant à peine, surgir cinq orifices déchiquetés de sortie des balles et qui s'ouvrent instantanément dans le capot moteur, juste devant moi à moins d'un mètre. Cinq petits trous dans le métal léger, déchirés vers le haut.

— Dégagez au nord, dégagez au nord ! me crie Tillette dans l'interphone. L'avion file aux ras des arbres. Coup d'œil aux instruments moteur, pression d'huile, température, tout à l'air normal encore pour moi.

Tillette a entendu quelque chose derrière et regarde vers l'empennage. La toile par endroits s'effiloche, il doit y avoir des trous là aussi. Il saisit son micro et appelle :

— Richelieu ! Objectif en LY 24, je suis touché ! Clairière en sommet falaise, faisons demi-tour !

Mais les T-6 sont presque rendus sur la base et à court de pétrole. Tant pis ! Tillette décide de rester au-dessus des bois. Les fellaghas sont là, dessous, mais on ne les voit pas.

— Pensum de Pékinois au contact, appareil touché, retour sur base, demande relève immédiate !

— Ici Pensum, stand by jusqu'à l'arrivée de Pékinois 2, maintenez contact visuel. Rappelez sortie de zone !

Le P.C. Air de la Division a entendu les échanges radio et décide de faire décoller une patrouille de T-6 restée en alerte sur la base. Ils vont mettre vingt minutes pour arriver. Il faut que je maintienne le contact visuel sur le dégagement des rebelles jusqu'à l'arrivée de Pékinois 2 qui n'est pas loin.

Pensum Soleil n'a pas d'alpinistes dans son dispositif et demande un héliportage de commandos sur la clairière du bois du sommet de la falaise. Cela va bien prendre une heure avant de voir les parachutistes de la 10ème D.P. Détachés de Sétif en renfort pour l'OPS, débarquer des Sikorsky.

Mais tout d'un coup, je vois la température des cylindres du moteur monter et dépasser la petite zone orange avant le trait rouge de limite haute, et je montre du doigt l'instrument à Tillette.

— Il faut rentrer, mon lieutenant, avant d'être obligés de se poser en campagne, et j'amorce la manœuvre de retour.

— Rien ne fume dehors ! constate Tillette qui propose de rester encore un peu, le temps pour les T-6 d'arriver, et pour le second Piper de prendre le relais.

J'ignore encore l'ampleur des dégâts dans le moteur qui continue de tourner rond. Plus tard, à la base, les mécanos constateront que les balles se sont contentées de perforer les ailettes des cylindres du côté du virage, ce qui a sauvé le petit moteur de l'explosion et de l'incendie.

La "baraka" pour cette première grande opération, elle m'accompagnera tout au long de mon séjour !

Pour l'heure l'aiguille du thermomètre est toujours sur le repère rouge et ne bouge plus. Le Piper de Sapience est maintenant en vue et Tillette lui passe les coordonnées des fells, puis avise LOLA qu'il retourne à la base Rassuré, j'affiche le cap de retour et réduis la vitesse pour limiter l'échauffement, mais je redoute quelque chose. Tillette range calmement ses cartes et commence à rédiger le compte-rendu qu'il donnera en vol au P.C. Air, quand on passera à sa verticale.

On entend sur la fréquence 16 les ordres et contre-ordres de Pensum, puis les T-6 qui mitraillent au jugé sur les coordonnées de Tillette. Les commandos sont bientôt largués dans la clairière et partent en chasse.

En arrivant sur la base, mon observateur demande un autre Piper et redécollé avec moi vers la zone d'accrochage. D'après les T-6 et Sapience, les fellaghas sont maintenant en KY 70, ce qui fait bien 7 kilomètres plus au nord, les H.L.L. marchent vite. Tiguette décide de les attendre au franchissement de l'oued avant les mechtas d'Aïn Lelou.

Il en avise Pensum Soleil qui s'est installé dans les mechtas non loin de la falaise, et qui ne voit plus rien de son dispositif étalé maintenant sur près de 10 kilomètres.

Les mechtas d'Aïn Lelou sont groupées sur un petit éperon couronné par un arbre en boule. Son feuillage descend jusqu'au sol. Pas d'activité apparente au passage du Piper qui arrive moteur réduit et en glissade. Je demande à Tillette d'orbiter plus au nord, le relief autour des mechtas secouant trop l'avion ; j'ai déjà sept heures de vol dans le manche depuis le début de cette opération.

Tillette semble ne pas comprendre, tout tendu qu'il est par l'observation des lieux, même si, derrière, il est

encore plus secoué que moi. Cependant il commande de s'écarter d'Aïn Lelou, et je vais me mettre en hippodrome plus loin, mais reste à portée visuelle.

Quelques ordres brefs à la radio indiquent que les commandos sont sur la trace des rebelles, mais qu'ils sont encore éloignés du contact. Tillette leur donne une correction de l'azimut à suivre, mais en bas le relief ralentit leur marche. Il va bientôt être midi. Pensum Soleil demande un autre héliportage sur Aïn Lelou, cette fois avec les gars du commando Guillaume restés en réserve.

En se tournant, Tillette voit tout à coup une agitation apparaître non loin des mechtas, et me commande de foncer. Il balance un fumigène qui impacte au bon endroit. La patrouille de T6 arrive. Il leur demande d'effectuer tout de suite une passe de tir sur son fumigène de balisage.

— Bleu Deux de Un, bandits à onze heures dans l'oued ! échange rapide des pilotes de chasse ; ils ont repéré les fellagas qui se sauvent.

Ces deux T-6 n'ont que quatre mitrailleuses de 7,5, ils crachent bien dans l'axe, bille au milieu, ailes stables. Les toits de chaume des mechtas explosent et les flammèches retombent sur le village.

Ce qui semblent être des fellas surpris bondissent et courent se réfugier dans le petit oued, j'en dénombre une cinquantaine qui saisissent tous quelque chose en passant sous l'arbre en boule. Leurs armes étaient dissimulées et accrochées aux branches, semble-t-il.

Les T-6 straffent maintenant dans l'axe de l'oued, les cailloux voltigent, les djellabas font comme des yoyos en courant par bonds. Quelques-unes recouvrent des corps mitraillés et inertes.

C'était bien le lieu de rendez-vous d'une bande rebelle. Les T-6 achèvent leurs casiers à munitions en quatre passes de tir. Le dosage était idoine : trois explosives et deux incendiaires toutes les cinq cartouches dans les bandes.

Les T-6 dégagent et Pékinos Vert plonge aux résultats. Tout s'est passé très vite et je ne ressens même plus les turbulences. Tillette et Richelieu Bleu échangent des politesses pour décider de la suite des événements. Les hélicos du commando Guillaume arrivent sur ce qui reste des mechtas d'Aïn Lelou, et les bérêts verts courent dans l'oued après les fuyards. Le boulot est fini pour l'aviation. Tillette demande à Sapience, qui est revenu lui aussi, de terminer la traque sur l'oued, et me commande de me porter à la verticale de Pensum toujours au bas de sa falaise.

Pensum souhaite garder un Piper en réserve et invite mon observateur à se poser sur la piste du poste militaire du Lyra, et d'attendre ses ordres. Les lieutenants Sapience et Vitry restent sur zone, ils ont bientôt six heures de vol sur cette opération eux aussi et devront rentrer.

Le Lyra est à dix kilomètres, dans un trou de vallée. C'est un fortin hérissé de quatre canons de 105 pointés aux quatre points cardinaux. Le Génie avait élargi un chemin de terre pour en faire une piste de trois cents mètres, en pente le long du fort. J'atterris et dirige l'avion vers le fût de 200 litres et sa pompe Japy qui sert de station-service en bout de piste. Quelques gars du fort arrivent nonchalamment et demandent s'il y a du courrier !

— Non ce n'est pas le facteur, on est en opération ! clame Tillette au caporal-chef artilleur pompiste.

J'examine la peau de chamois en principe réservée au ravitaillement de l'aéronef visiteur, mais qui a dû servir à cirer les pompes du préposé. Je sors la mienne du coffre du Piper, c'est mieux pour les soupapes. Le ravitaillement se fait tranquillement, et le lieutenant artilleur du fort arrive avec un pastis pour l'équipage. Tillette lui commente les événements, et lui transmet l'ordre de se préparer à un tir de barrage avec deux de ses canons de 105 sur la fin de l'oued qui débouche sur la vallée du fort. Si les rebelles se dirigent vers l'ermitage, il sera temps de déclencher le tir code Lucifer, déjà réglé.

J'ai eu parfois à régler des tirs d'artilleurs lors de ces opérations. C'était plus confortable que le guidage "straffing" et "bombing". Le Piper en altitude se tenait à l'aplomb des arrivées des obus sur le sol en raison de l'ignorance spatiale dans laquelle évoluaient les trajectoires sans cesse changeantes. L'observateur, la jumelle pointée vers le sol, donnait les coordonnées de tir mais pour "assurer" il fallait descendre très rapidement et aller "aux résultats" pour transmettre les corrections nouvelles. C'est alors que l'équipage avait toutes les chances de se faire allumer par les tirs des rebelles, tranquilisés un temps par l'interruption des salves.

Maintenant quelques autochtones intrigués viennent contempler le Piper, d'autres sur leurs bourricots, revenant de la corvée d'eau, passent et repassent en agitant leurs babouches. Je fais une photo. On n'entend rien de ce qui se trame plus loin, les commandos doivent être au contact avec les rebelles ou ce qu'il en reste. Près du fortin des artilleurs, le douar était paisible et la vie semblait s'y dérouler comme avant. On était loin des villes et des villas où s'annonçaient des turpitudes. Ici, le lieutenant du fortin prenait le thé à la menthe chaque jour chez le notable du village, sans arme, sans képi, comme s'il était dans son Ardèche natale. Ces militaires du bled n'ont jamais failli à l'honneur du soldat.

Sur la fréquence du Secteur, Tillette et moi apprenons que l'opération touche à sa fin. Le commando

Guillaume devra rallier le Lyra après le décrochage. Les Richelieu sont rentrés ainsi que les hélicos. Pékinois Vert en fait autant, rapportant cette fois le courrier pour le vaguemestre.

Au décollage j'expédie un peu de poussière vers les spectateurs et rentre en rase motte à la base pour me défouler. Tillette s'étire un peu à l'arrière. Le vent se calme en cours de route dans la vallée du Chélif. Nous sommes à un quart d'heure de la base maintenant, et je fais des voltes entre les fermettes le long du fleuve.

Les champs sont déserts ; seules, de vieilles meules de paille parsèment ce paysage tranquille. Mais un reflet du soleil couchant bref comme un signal m'intrigue. J'engage un virage autour d'une meule étincelante. Tillette prévenu scrute à son tour le tas de foin. Il perçoit à son tour l'éclat bref qui s'en dégage.

Un poste militaire qui contrôle la voie ferrée non loin de là est prévenu par le passage du Piper, et je vois une jeep prendre la direction du champ suspect. Tillette balise au fumigène la meule de paille et les trois soldats de la jeep s'avancent vers elle. On apprendra plus tard qu'il y avait bien une camionnette planquée dessous, et qu'un reflet sur sa vitre avait révélé sa présence.



La base d'Orléansville (photo Daniel Hartmann).

À l'atterrissage du Piper, la base est en effervescence. Quatre Noratlas viennent d'arriver pour charger les parachutistes réclamés par Pensum pour le lendemain. Bretagnolles et ses mécanos s'affairent sur mon premier Piper, ils finissent de coller des rustines crantées sur l'empennage et liment les ailettes des cylindres. Pas de bobo.

— Alors, vos impressions sur l'ops ? me dit tout à trac Tillette qui sort son sac et sa carabine du Piper.

— J'ai trouvé ça un peu long, et on se fait pas mal tabasser sur l'Ouarsenis !

— Oui, mais c'est notre lot à nous les trapanelles de voler sous les branches ; plus vous volez bas moins ils peuvent vous aligner, et n'oubliez pas de vous mettre en dérapage au-dessus d'eux, ça contrarie l'ajustement de leur tir...

— Vous vous en êtes bien tiré, ne perdez pas les T-6 de vue, en passe de tir surtout. J'en ai eu un, une fois, qui a tiré ses deux roquettes croyant seulement les sélectionner, et j'ai vu les deux engins foncer sur moi, à temps bien sur pour pouvoir dégager sec.

La même chose m'est arrivée un peu plus tard, de voir converger vers mon Piper les deux roquettes véloces d'un T-6. Je ne me souviens plus aujourd'hui si, de mes trois camarades de l'Armée de l'Air, Meillassoux, Dumolard ou Lefoll il s'agissait !

Je songeais à ces longues heures de traque en vol ponctuées par de brèves séquences de combat. Je faisais une guerre sans tirer un coup de feu, du haut d'un balcon vitré. Mais mon observateur et moi désignons du doigt les victimes et décidions de leur avenir. C'était le rôle de chef de meute lorsque le forhue résonne dans

les bois et que le cerf est débusqué. Les piqueux alors font rougir leurs lames. Un fumigène rouge déclenchait la destruction rouge, avec les balles traceuses des T-6 d'abord, suivies du rouge des corps mitraillés. Même un Piper allait trop vite pour que son équipage puisse voir les visages des combattants.

Il ne verrait pas ceux qui s'étaient écroulés dans l'oued, ni ceux qui étaient restés dans les grottes, hachés menu. Après une passe de tir ou un plongeon d'observation, le pilote redresse son avion et pointe son moteur vers le ciel. L'enfer c'est en bas, il n'y reste que quelques secondes et n'emporte rien dans son sillage.

Je me souvins alors d'un livre qui avait marqué mon adolescence, Retour de l'enfer de Jules Roy, bombardier-navigateur sur Halifax. Roy avait bien décrit les avalanches de bombes sur la Ruhr qui rougeoyaient la terre et le ciel, et faisaient spiraler des volutes écarlates et noires jusque sous le ventre des avions. Mais il avait dit aussi ce sentiment d'amertume qui saisissait chaque pilote et chaque navigant dépouillés des résultats de leurs attaques. Seuls les chasseurs, en combat tournoyant, devaient ressentir l'angoisse, la crainte et la peur dans leurs passes de tir.

Ici, on ne ramenait aucune frayeur, aucun effroi de son combat. Seules des images de fuyards persistaient dans les rétines. Les corps par terre, vus d'en haut, s'estompaient très vite dans le paysage, et seul le bruit d'un moteur docile emplissait l'habitacle.

De retour à la base, Tillette et Pékinois Vert retrouvaient Sapience et Vitry déjà affalés dans les fauteuils du bar où régnait Bretagnolles, intéressé par les debriefings. En fait de debriefing, Tillette se contentait d'inscrire en quelques lignes les caractéristiques de l'opération dans le journal de marche du Peloton, et en faisait un double pour le P.C. Air. La grande affaire du jour de Pensum Soleil ne tenait ici qu'en une seule ligne, cela avait été la mission de guerre n° 2 - C 3274.

C'était quoi au juste cette série de nombres qui aboutissait à 3274 ce jour là ? Le numéro des pages du carnet de messages du P.C. AIR ? Le nombre de sorties des avions depuis le début ? Le dépositaire de l'ordre à transmettre s'appelait-il "C" Charlie ? ... Opaque arithmétique.

Sapience et les autres remplissaient leurs carnets de vol et je rajoutais sur le mien en face du numéro de mission du jour, cinq petits croissants au crayon vert – le vert F.L.N – en souvenir. "A eu son avion touché par cinq impacts lors d'un accompagnement de troupes en LY 24..." dira ma première citation plus tard. Trois autres suivront cette année là, avec la Valeur militaire.

Bretagnolles m'assurait que j'avais été tiré par un fusil mitrailleur allemand, un MG 42, sans doute récupéré de l'Afrika Korps lors des combats de Tunisie. Les points moyens dans le capot moteur et dans l'empennage illustraient bien une visée contrariée sur les deux casques blancs pour les deux rafales, comme disait Tillette. Pour une fois, m'écartant des préceptes de la Mecque des pilotes de Saint-Yan, j'avais presque tout le temps piloté en dérapage, bille dans le coin. Les deux courtes rafales qui étaient destinées à mon observateur et à moi s'étaient égaillées devant et derrière.

Puis nous parlâmes des fantassins restés sur place et qui continuaient de nuit l'opération commencée. Il fallait s'attendre à ce que le P.C. Air appelle les Piper de bonne heure pour le lendemain ; d'ailleurs on voyait déjà les T-6 se réalimenter en munitions et leurs mécanos touiller la sauce et remplir les bidons de napalm. Tout était bon pour cette décoction, même les anciennes pellicules photos des caméras aéro K 24, qui brûlaient bien. Je suis allé aux résultats après un tir de bidons de napalm. C'est une image assez atroce qui m'est restée. J'ai vu un type, tout petit, tout noirci et racorni par les brûlures, qui avait été figé dans sa position. Allongé sur le sol, soutenu par ses bras, la tête tournée vers nous, il "regardait" encore l'avion qui l'avait transformé en momie fumante.

Tillette finissait de discuter avec Videlot, un sous-lieutenant gendarme, nouvel observateur au Peloton. Ils évoquaient l'opportunité d'aller voir demain, en fin d'opération, "l'ermitage-infirmerie fellagha" occupé par deux Pères Blancs, près du Lyra. Son chef de poste avait depuis longtemps préparé un tir de 105 baptisé Lucifer... Allait-on lui passer commande ? Le gendarme expliquait que l'on pouvait dans un premier temps se contenter de balancer deux grenades explosives en coup de semonce par la fenêtre du Piper.

— Mais vous pouvez retrouver les deux cuillers accrochées à vos haubans ! lui rétorquait Tillette, qui s'était déjà fait une petite peur en expérimentant le procédé.

— Alors ça sera Lucifer grommelait Videlot, inquiet déjà d'avoir à corriger un tir d'artillerie sur les deux moines, sans savoir s'il y avait réellement des pensionnaires.

— Allez-y avec Pékinois Vert, dit Tillette, il a l'habitude des hippodromes sur zone et préfère les altitudes pépères.

J'entendis la remarque de Tillette et me rappelai qu'en stage opérationnel il nous avait été donné comme consigne de remonter à l'altitude de sécurité dès que les rebelles étaient démasqués. C'était alors à la Chasse de jouer sur le balisage fait par la grenade fumigène. En moi-même je me jurai qu'au prochain vol avec lui, je lui montrerais ce que c'était qu'un "radada" sous les branches au-dessus des fellouzes. Je demandai à Bretagnolles pourquoi l'ALAT ne faisait pas installer sur nos avions des petites roquettes fumigènes de 2

pouces pour baliser la chasse, surtout pour les Vampires d'Oran qui allaient trop vite et ne voyaient rien.
 — Les Vampires sont partis et remplacés par des P 47 pilotés par des anciens pilotes des campagnes d'Indochine, répliqua Bretonnolles.
 — Ce sont des pilotes qui voient très bien et creusent de vraies tranchées avec leur huit 12-7 sous les ailes.
 — Tu vas aux résultats et tu constates que la terre est bien labourée et les gus bien enfouis ! De vrais fossoyeurs, les pilotes !
 — Si ce sont les B 26 qui viennent, alors ce sont deux tranchées parallèles et les arbres qui se referment par-dessus !



Carte au 1/50000 utilisée par Yves Colineau et tachée par son propre sang (voir page 14).

— Et comme les fellouzes récupèrent quelquefois les bombes de 300 livres non explosées, on en a piégé depuis avec un long retard.
 — C'est comme ça qu'on a retrouvé des types avec leurs bourricots imprimés dans le décor ! terminait Bretonnolles, grand spécialiste de l'effet des armes. D'où l'expression rituelle "kif-kif bourricot". Bien sûr,

on pouvait mettre des moyens aériens sans protection au cours de ces opérations de maintien de l'ordre, il n'y avait ni observation ni chasse adverses. Mais il y avait une grande disparité entre les moyens terrestres constitués le plus souvent de rappelés, simples fantassins peu aguerris, et les avions véloce évoluant dans des montagnes faites de crêtes abruptes et de vallées exiguës. Pensum avait bien du mérite à vouloir synchroniser deux mobiles aussi différents dans le relief redoutable de l'Ouarsenis.

Heureusement, les hélicos allaient rétablir les vitesses de progression en adoptant les sauts de puce interdits aux avions. Mais pour l'heure, la priorité était donnée aux opérations dans les Aurès pour contrer la Wilaya 1; tous les hélicos disponibles étaient à Sétif, des Alouettes aux Bananes, au service de régiments prestigieux plus connus que ceux de l'Ouest algérois.

L'Ouest algérois, tout aussi mal fréquenté que l'Est, se maintenait dans la tradition des campagnes coloniales, à défaut de pouvoir exploiter les stratégies nouvelles de la guérilla. L'Ouest semblait épargné par les grandes bagarres médiatisées. Peut-être était-ce dû à l'activité rebelle fixée pour l'essentiel à l'Est, sur l'axe Le Caire-Tripoli-Tunis-Les Aurès-Alger. Alors qu'à l'Ouest, sur l'axe Rabat-Alger, l'activité des Willayas était plus faible, et l'encadrement moins assuré, semblait-il, du côté F.L.N.

Et puis, au sud de l'Est il y avait le pétrole, au sud de l'Ouest il n'y avait que Bidon V et les touffes d'alfa, puisque Reggane était encore en gestation dans la tête du Général.

— L'Ouest algérois, c'est pour les brêles ! s'exclamait souvent l'officier d'État-major de la Division, un cavalier fin connaisseur en moyens hippomobiles. Tillette, qui avait rapporté ce propos de popote étoilée, en avait conçu du chagrin pour lui-même et pour ses aïeux, qui s'étaient illustrés à l'Ouest jadis, contre Abd-El-Kader. Mais il rassurait tout le monde en ajoutant que si la conquête avait eu lieu par l'Ouest surtout, ce serait à l'Est que la gangrène s'installerait. L'Est algérois, c'était le maquis corse, l'Ouest algérois en 1957, c'était encore le pastis crépusculaire sous les caroubiers d'Orléansville. C'était vrai qu'il y avait peut-être davantage de brêles à l'ouest, mais des brêles sympathiques qui s'engageaient avec précaution et à bon escient, quand les tranelles et les T-6 avaient bien travaillé... comme des brêles.

4- La chevauchée héroïque

Le lendemain, comme prévu, deux Piper sur zone et les deux Richelieu. Tillette et moi sommes du voyage. Mais il m'indique que nous allons assurer la protection d'une autre opération, déclenchée en marge par Pensum Soleil, inspiré. La Division, en effet, ne reculant devant aucun sacrifice, avait décidé de déployer deux escadrons de cavalerie autour d'un piton-plateau posé au milieu de la vallée, pour éclairer Pensum sur ses avants au confluent de l'oued et du Chélif Le P.C. RENS doutait un peu du résultat à espérer de l'occupation de ce mausolée naturel, mais il paraît que Pensum exigeait d'en faire sa ligne de barrage terminale. Avec Tillette je me dirige vers ce lieu si banal et tranquille à la fois, que nous avions survolé si souvent sans y rien déceler de notable.

Ce n'était pas le canyon unique et solitaire entre deux murailles du 5^e de Cavalerie, mais presque. Vu du Piper, c'était un pot de chambre renversé, longé à sa base par une route, et incisé vers son sommet par une piste terrestre, étroite, et pentue.

Et, me tournant vers mon observateur : "Exactement l'endroit que tout fellagha moyen doit éviter le plus naturellement du monde, mon lieutenant".

Tillette, silencieux, observait, intrigué, le dispositif en dessous qu'il venait de contacter par radio. Tout d'abord un escadron à cheval et leurs cavaliers, sabre au côté et mousqueton en bandoulière.

Et derrière les canassons, un escadron de chars légers M 24 américains, qu'on appelle "Chaffee", avec la courte trompe de leur petit canon. Arrivée dans la nuit dans un bruit de ferraille et de piétinements, toute cette troupe avait piaffé d'impatience dans l'attente de l'ordre de progression. La vallée du Chélif et tous ses habitants avaient été réveillés de bonne heure par les bonnes conditions de propagation du son, favorables à une détection acoustique des plus élémentaire. Aussi, tout le long du cortège militaire, on avait pu voir les feux des bergers s'allumer les uns après les autres sur les crêtes, en guise de salut. J'avais pu m'en rendre compte, pratiquement depuis le décollage jusqu'à l'arrivée à la verticale du bruyant dispositif militaire.

Enfin, le soleil d'Austerlitz s'étant levé, tous les deux, incrédules, nous voyons s'ébranler toute cette armada qui commençait à grimper la piste. Dans un joyeux tourbillon de poussière, chevaux devant et matériel derrière entamaient la montée vers la gloire.

Déjà une heure de vol pour Pékin Vert qui avait rassuré le dispositif sur l'absence de toute vie alentour et sur le sommet du pot de chambre, sauf des chèvres avec leur petit berger qui agitait joyeusement ses bras au passage du Piper. Comme il se doit, le colonel de ce régiment était à cheval et en tête, reconnaissable à sa cape d'un beau rouge flamboyant.

— C'est Bournazel ! criai-je à mon observateur, derrière.

— Je crois que c'est sa dernière opération, dit Tillette, il veut finir en beauté !

D'en haut on était confondu par la tactique savante développée par Pensum et le colonel cavalier. Enfin l'armada arrivait au sommet sur le petit plateau désert. J'en étais à ma troisième heure de vol de virages à gauche.

Tout d'un coup on vit les hommes à cheval se mettre en ligne et foncer au galop vers l'extrémité du misérable plateau. C'était fantastique, une vraie scène de film d'épopée saharienne d'avant-guerre. Le nuage de poussière retomba et laissa apparaître les chars fumants, et leurs équipages fourbus, qui sortaient leurs nez des tourelles. La fantasia terminée, le colonel jugea qu'il pouvait faire redescendre son petit monde sans encombre. Il avisa le Piper qu'il pouvait retourner à sa base.

— C'est pas aujourd'hui qu'on gagne la médaille ! dis-je à Tillette qui n'avait pas prononcé un mot durant cette laborieuse épreuve.

Au cours de cette matinée, Pensum terminait sa plus brillante opération, magnifiée par sa conclusion du piton-plateau.

La bande rebelle et son renfort avaient essuyé de lourdes pertes comme on dit dans les rapports. Les aviateurs avaient recadré bien à temps les évolutions de l'opération, et tout le monde était content.

On allait souffler un peu avant le prochain passage de katibas. Les convois, tranquilisés pour un moment, reprenaient dans l'Ouarsenis, et je n'affrontais plus que les rabattants habituels.

5- Bilan

Les années 1957/1958 passèrent ainsi, entre protection routinière de convois et opérations démesurées aux résultats parfois imprécis. Pendant qu'Alger s'enflammait. Forces rebelles et unités françaises s'affrontaient sporadiquement comme pour se mesurer et tester leurs tactiques.

Tillette partit pour la Métropole fin 1957 faire un stage d'armes spéciales du côté de Grenoble. On le retrouvera plus tard à Reggane. Vitry lassé par le Piper, partit faire son stage hélico à Toussus-Le-Noble, et reviendra aux commandes d'un Bell 47 tout neuf, avec de la place pour ses jambes.

Luhmann et son observateur se firent tuer à côté de leur Piper, descendu par une rafale dans la montagne au cours d'un accrochage sévère avec des fellouzes plus aguerris. L'équipage avait épuisé toutes les cartouches de ses deux carabines, avant d'être égorgé. Le lieutenant Sapience et moi, amenés par hélicoptère sanitaire, avions dû reconnaître les corps sur place ; la sauvagerie était passée sur nos camarades.

Toute la base en avait été écoeurée, pour longtemps. Les règles de Genève n'accompagnent pas les actions terroristes. Deux T-6 aussi étaient allés au tapis avec leurs pilotes. Le tir antiaérien des rebelles se faisait plus précis et plus mortel. Ils ne craignaient même plus les éléphants joyeux, ces hélicoptères lourds Sikorsky et leur canon de vingt millimètres.

Colineau, un jeune pilote qui arrivait de Saumur, se fera tirer lui aussi en survolant de trop près avec son Piper, au petit matin, et au ras des brumes, les crêtes du Zaccar. Une rafale lui logea une balle perforante dans la jambe gauche, coupant net la fémorale. Son observateur fut également blessé par la même rafale. Colineau eut le courage, en vol, de se faire un garrot sur la cuisse avec le cordon du micro, et d'aller poser son avion sur le terrain de Novi, à 25 kilomètres. Les gendarmes accourus le trouvèrent à moitié évanoui ; il fut transféré par hélico sur l'hôpital Maillot à Alger où l'on sauvera sa jambe, un peu raccourcie quand même.

Je l'ai revu depuis, il boite un peu, mais il est resté dans le vent des hélices et pilote encore, mais pas en solo. Il est resté tellement "accro" que chaque année il va voir les trapanelles au meeting de La Ferté-Allais.

Nous évoquons parfois nos vols en Algérie, davantage sur les conditions particulières du pilotage en montagne que de ce que nous avons vu de nos missions. D'ailleurs, ce que nous en voyions passait si vite derrière les vitres de l'habitacle.

Nos souvenirs s'estompent, mais les visages de nos camarades descendus là-bas existent encore dans notre mémoire. Je revois grâce à mes films 8 mm, Luhmann, mes observateurs, les lieutenants Cheviet, Miguel, d'autres encore, la base, les T-6, les Noratlas.

Trop vieux maintenant pour piloter en aéroclub, comme tant d'autres j'ai adopté le flight simulator de Microsoft. Je refais ainsi des missions puisées dans mon carnet de vol. La simulation du terrain est pas mal rendue et j'entends le bruit du moteur.

C'est tout. Il n'y a personne en bas, ni sur la base d'Orléansville, Eich-Cheliff aujourd'hui.

J'aurai accompli, de 1957 à 1959, 1 391 heures de vol en mission de guerre n°2 se décomposant en 454 sorties dont 259 en opérations avec les troupes au sol et 195 en accompagnements de convois. J'ai bien sûr aujourd'hui le sentiment du devoir accompli, et suis aussi convaincu que tout ce déploiement de talents a aidé à définir la nécessaire modernisation de notre aviation, et celle des nouveaux concepts opérationnels des futures opérations aéromobiles avec les hélicoptères de combat. Un concept qui fera école, puisque les

Américains seront les premiers à l'adopter pendant leur guerre du Vietnam.
Les hélicos avaient montré leur supériorité sur le terrain, plus furtifs, capables de manœuvres imprévisibles dans un volume réduit propre à distraire le meilleur tireur, se posant partout, parfois même sur un seul patin.
L'ALAT allait prendre le virage du tout hélico et envoyer les avions à la casse.
Pékinois Vert, c'était fini.
Adieu les avions... Adieu Kilo Golf, Kilo Delta, Kilo Echo...

...mes semelles de vent...

Telle fut l'existence béret bleu de Pékinois Vert.

Villaines, août 1995

Texte de Michel Buillon
avec l'aimable autorisation de l'auteur
mise en forme Christian Malcros

