

A Berrouaghia et Djelfa avec le PMAH de la 20^e DI

Souvenirs et anecdotes de Daniel Rougeau



1- Pourquoi ?

Les 15 et 16 mai 2004 à eu lieu à Dax la grande fête de l'ALAT (Aviation légère de l'armée de terre) destinée à commémorer le cinquantenaire de l'ES.ALAT, l'école de pilotage que j'ai fréquentée de mai à début décembre 1959, date à laquelle le capitaine Poudou avait accroché sur mon blouson l'insigne du brevet de pilote avion numéro 925. Je n'étais jamais revenu à Dax depuis.

J'ai donc accompli ce voyage comme un pèlerinage. En moi, se mêlaient la fierté de voir ce qu'était devenue "mon école" et la nostalgie de mes vingt ans. J'avais passé à l'ES.ALAT des moments parmi les plus heureux de mon existence.

La visite du musée des anciens de l'ALAT m'a transporté brutalement cinquante ans en arrière, j'étais à la fois émerveillé de retrouver les traces de ma jeunesse, et attristé de constater, qu'à mon tour, j'étais devenu une pièce de musée. Alors, les souvenirs sont remontés à la surface, ainsi que le désir de retrouver mes amis, les anciens compagnons d'aventures de mes 20 ans.

Je me suis mis à rechercher des anciens de Dax et du peloton mixte avion hélicoptères de la 20^e division d'infanterie de Berrouaghia, où j'ai été affecté dès le 24 décembre 1959.

À ce jour, peu de résultats dans la recherche. Mais j'espère bien qu'avec leur aide nous allons agrandir le cercle. Michel Babouin qui comme un grand frère m'accueillit lorsque j'ai débarqué à Berrouaghia, Claude Auguste Leroy sous-lieutenant observateur avec lequel j'ai accompli de nombreuses missions, Robert Amen vivant à Castres, pilote "acrobate". Roger Fourier, mon moniteur de Dax, vivant à Pau, avec lequel j'ai débuté sur Stampe.

Lorsque nous nous rencontrons entre anciens, que nous nous téléphonons, nous évoquons souvenirs et aventures. Nous constatons que ceux qui n'ont pas vécu ces événements, n'entrent pas dans nos histoires et ont tendance à penser que nous forçons le trait. L'envie m'a pris de mettre sur le papier mon aventure avec l'idée de rajouter à mon vécu, le vécu des amis que j'aimerais retrouver.

2- L'engagement

Je suis né en 1939, et avait donc cinq ans lors du débarquement de Normandie. Je vivais au nord de Paris, près de la porte de Clichy, et j'ai le souvenir des bombardements, notamment celui de la porte de

la Chapelle, avec le ciel tout rouge et rempli d'avion. Mon père, m'emmena à la libération de Paris, place de l'Opéra, assister au chargement des camions des prisonniers allemands.

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

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

Mon amour pour les avions et l'aviation s'affirmait, je devins un accroc de l'histoire de l'aviation. Vers 14/15 ans, mon frère aîné m'emmena à l'aéro-club des ailerons de Moisselles, près d'Enghien.

Comment voler lorsque on n'a pas les moyens financiers ? À cette époque, pour les jeunes il existait une filière qui consistait à passer l'examen du BESA (brevet élémentaire des sports aériens). Ce brevet en poche, donnait droit aux heures de vol permettant de conquérir le brevet de pilote privé du premier degré.

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

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

Avant l'obtention du brevet, le pilote débutant est confronté au lâcher. C'est l'instant à la fois espéré, attendu, mais redouté. Chacun de nous trois a été lâché après 6-7 heures de vol. Pour ma part, cela m'est arrivé une belle fin de journée. Mon moniteur, m'avait fortement secoué durant la leçon. J'avais l'impression d'être un bon à rien, la bille, la cadence, l'horizon, ton badin, réajuste tes tours... bref rien n'allait. X^e tour de piste, le soleil est bas sur l'horizon, je suis fatigué de me faire engueuler. Mon moniteur toujours bougon me demanda après l'atterro de faire demi-tour sur la piste comme pour rentrer aux hangars. Arrivé près de l'entrée piste, il sert le frein, moteur ralenti, il ouvre la porte du Piper, se dégraffe, et descend de l'avion. C'est la surprise totale !

J'étais bon à rien, il me dit que tout va bien et que je vais maintenant décoller seul. Crainte et fierté, la crainte est balayée par la confiance et l'estime que je voue à mon moniteur et "tourmenteur".

Revenons à la procédure. Freins serrés, porte fermée verrouillée, point fixe sélection magnétos, tous les tours sont là. Sécurité assurée, puis l'alignement. Je me rappelle cette piste plein ouest, le soleil déclinant en pleine face, par contraste le paysage est assombri. Plein gaz, freins serrés, les tours obtenus, on relâche les freins, l'avion prend de la vitesse correction de trajectoire au palonnier pour contrer le couple du moteur. Manche avant, la vitesse augmente, légère traction sur le manche, le décollage (enfin) mise en palier jusqu'à la vitesse de montée, réduction des tours moteur, montée à 100 mètres dans l'axe de piste.

Virage gauche 90°, montée jusqu'à 200 mètres, mise en palier, réduction des tours moteur. Nouveau virage à gauche 90° pour se retrouver branche vent arrière. Visualisation d'un point au sol pour entamer le virage gauche 90° et réduction moteur mise en descente. Nouveau virage en descente pour se retrouver dans l'axe de piste à 100 mètres, moteur réduit, je veux offrir un bel "atterro" à mon moniteur. Le soleil m'éblouit, sur les côtés le sol est sombre, j'évalue la hauteur pour effectuer le palier à bonne hauteur avant l'arrondi. Les roues touchent le sol, manche au ventre il faut garder l'axe durant le roulage et laisser décroître la vitesse. Retour vers les hangars et tradition oblige, direction le bar de l'aéro-club pour fêter l'événement.

La bourse de l'État pour obtenir le brevet du premier degré, comprenait une séance de formation à

l'autorotation (mise en vrille) à effectuer sur Stampe. Bien entendu, nous rêvions de voler sur cet avion mythique, mais visiblement peut-être du fait du coût beaucoup plus élevé de l'heure de vol, l'aéro-club traînait les pieds pour nous faire voler sur cet appareil.

C'était sans tenir compte de l'obstination des trois jeunes passionnés, qui mettaient la pression pour obtenir ce à quoi nous avions droit : un tour de Stampe.

Roger Crumière, chef pilote dandy, toujours très élégant, visage bronzé, foulard autour du cou, blouson de pilote, mauvais caractère et magnifique pilote de voltige, irrité par notre insistance accepta enfin d'y donner suite. Tout en bougonnant, il nous demanda de nous tenir prêts à l'entrée piste, il viendrait nous chercher à tour de rôle dans l'ordre Yvon, Daniel puis Yves. Le Stampe vient s'immobiliser auprès de nous, moteur au ralenti, Roger Crumière, sourire carnassier sous son serre tête, et mon copain Yvon tout joyeux s'installe en place avant.

Les voilà partis. Vingt minutes plus tard, retour du Stampe, un tonneau dans l'axe puis prise de terrain impeccable, c'est mon tour. Je vois mon copain Yvon s'extraire avec difficulté, il a été malade et est visiblement secoué. Je me glisse dans le baquet, après avoir enfilé le parachute que m'a transmis Yvon. Je suis plus grand, je n'ai pas le temps de modifier le réglage, Crumière s'impatiente. Avec difficulté, j'ajuste les bretelles pour me sangler. L'avion roule déjà, queue haute, enfin le "clac" du verrouillage des bretelles, décollage, palier, mise dos. Merde, je suis mal attaché, la trouille de ma vie, je vais être éjecté. Mes fesses ont décollé du baquet, je pends dans les bretelles, la trouille ! Je rentre la tête dans les épaules, cramponne le dessous du siège et tire de toutes mes forces. Dans le rétro je vois le sourire goguenard de Crumière qui se fout de ma gueule.

Montée dos, virages dos, le sang à la tête, je souffre ce vol est un cauchemar. Arrivé en altitude, mise en vrille, piqué, ressources, mon estomac monte et descend, je tiens bon, il ne m'aura pas ! Retour vers le terrain, ce sagouin m'a filé la trouille de la voltige, qui ne me quittera que bien plus tard ! Moteur tournant, je descends du Stampe et passe le parachute à Yves, tout en lui expliquant brièvement ce que je viens de subir. Il est déjà au courant par Yvon. Mais il est solide, c'est un roc, il ne recule pas et va surmonter l'épreuve. Nous nous retrouvons tous les trois peu après pour le debriefing. Verdict sans appel, Crumière a voulu nous dégoûter. Seul Yvon continuera à vouer au personnage une dévotion admirative ! Mais nous avons eu la trouille, chacun de nous avait peur d'être éjecté de l'avion sur une mise dos. Nous avons compris que la peur venait principalement de l'inconnu, et que pour participer à ce genre d'exercice il faut de la préparation. Cela m'a servi de leçon, et j'ai toujours eu à coeur lorsque plus tard j'ai emmené des gens en avion, de les informer, les rassurer, afin que le vol soit du plaisir, mais sans appréhension si possible.

Conscients du fait que nous avions volé avec un parachute sur les fesses, mais qu'en cas de problème nous ne saurions l'utiliser, nous avons décidé d'y remédier. Inscriptions à l'Aviatic club et le 4 mai 1958, jours de mes 19 ans, Yves et moi faisons ensemble notre premier saut depuis un De Havilland Dragon, à la Ferté-Gaucher. Je complétais bientôt l'expérience par un stage de 15 sauts en juillet au centre parachutiste de Chalon-sur-Saône. Mes deux copains et moi nous voulions voler. Mais le brevet obtenu aux frais de l'État, "merci l'État", et notre maigre budget ne nous permettait pas d'investir dans des heures de vol.

1957-1958, la guerre d'Algérie occupait la jeunesse. L'armée de l'air recrute ses futurs pilotes avec des contrats de cinq ans dont la longueur nous faisait hésiter. Notre aéroclub nous diffuse l'information en provenance de l'ALAT (l'aviation légère de l'armée de terre) qui recrute avec des contrats de trois ans, durée idéale, alors que les appelés étaient prolongés à 30 mois, en faire 36 pour voler nous paraissait formidable.

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

3- Essey-les-Nancy

Incorporés dans la classe 58 2A, nous voici, Yves et moi, à la caserne d'Essey-les-Nancy, début septembre 1958, pour y accomplir nos classes. Rien que de très banal sur le plan de la formation militaire, sauf que la période suivait de près le 13 mai 1958, qui a vu la prise de pouvoir du général de Gaulle. Il y avait des troubles, des commandos communistes avaient tenté des actions contre des dépôts d'essence. Ainsi les gardes étaient-elles effectuées avec des munitions réelles, les chargeurs

étaient recouverts de tissus, afin qu'en cas de problème le tir de riposte soit ralenti pour vérifier s'il était justifié ou non. Mais ces détails ne nous concernaient pas Yves et moi. D'ailleurs j'ai oublié pourquoi Yvon n'était pas avec nous à ce moment-là. Il nous rejoindra plus tard.

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

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

Mais avant d'y arriver, il faut poursuivre l'instruction militaire, peloton 1, peloton 2, préparation au certificat interarmes (CIA), absolument nécessaire pour espérer devenir un sous-officier breveté.

Enfin c'est la joie, nous voilà enfin qualifiés, sélectionnés pour partir à l'ES.ALAT de Dax.

En route pour Dax...!

4- ES.ALAT de Dax

Pour nous c'est le bonheur absolu, nous sortons des classes, des pelotons, bref de la vie militaire, éreintante, disciplinée, quelquefois bornée. Nous changeons d'univers, nous sommes accueillis dans une école, certes militaire, où la hiérarchie existe mais basée sur un respect mutuel. Du jour où j'ai franchi le seuil de cette école, ma vie a changé. Nous avons envie de travailler, de réussir, notre énergie simplement alimentée par notre passion commune: voler.

Nous sommes bien logés, en chambre de deux, pour ma part je fais équipe avec mon copain Yves Guerin. Nos journées se partagent entre les cours théoriques et l'école de pilotage.

Les cours d'aérodynamique et de mécanique du vol nous sont dispensés par le lieutenant Baffeuf. D'emblée nous sommes séduits par son charisme, sa compétence, c'est un total plaisir de suivre ses cours. Bien des années plus tard, j'aurais la joie de le retrouver au cours d'une assemblée générale des anciens de l'ALAT, général en retraite, j'apprends qu'il a commandé l'ALAT, mais j'ai retrouvé un homme qui n'a pas changé, cette rencontre ravive des souvenirs heureux de mon passage à l'ES.ALAT. Nous débutons les cours de pilotage sur Stampe. Notre stage sera le dernier à débiter sur cet avion qui sera ensuite remplacé par le Nord 3200. Je retrouve enfin le Stampe sur lequel j'ai souffert lors de mon vol d'initiation aux autorotations par le chef pilote de mon aéro-club.

Mon moniteur est l'adjudant Roger Fourier. Ancien moniteur parachutiste, il a rejoint l'ALAT où il est devenu moniteur pilote. Solide, sérieux plutôt que sévère nous sommes trois à profiter de son enseignement, Paul Joubert, Jacques Serre et moi-même.

Avec lui, tout de suite le courant passe. Il est patient, jamais irrité de répéter ce que visiblement nous aurions dû saisir du premier coup. Avec le recul, je pense que d'emblée, il nous a tous les trois adoptés, il a le désir farouche de nous emmener au bout, au succès. C'est le grand frère, qui avec calme et patience, cent fois sur le métier reviendra pour nous injecter en intraveineuse son enseignement.

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

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

L'adjudant Fourier, toujours très calme et rassurant. L'interphone est un tube acoustique et je me souviens du commentaire. "Ne craignez rien car pour risquer d'être touché par la foudre, il faut être en

contact avec le sol ce qui n'est pas notre cas, car nous sommes en vol". Aussitôt l'angoisse est balayée et je savoure le vol. Le Stampe est un biplan, biplace en tandem découvert, les automobilistes disent décapotable. Nous volons sous la pluie, mais curieusement je ne suis pas mouillé, protégé par l'aile haute, le pare-brise, et la vitesse de l'avion. Prise de terrain, atterrissage, roulage au sol, retour au hangar, contact coupé, et douche ! En quelques secondes sous l'orage, devant le hangar, mon moniteur et moi sommes rincés. Curieuse façon d'arroser ce vol d'accoutumance !

Notre instruction au sol et en vol se poursuit. Chaque leçon en vol se termine par quelques autorotations. Décrochage dans l'axe, abattée puis la même chose avec pression sur le palonnier, "vous arrêterez la vrille quand je vous le dirai!". Un tour, deux tours... "Top", on lâche le manche et pied inverse sortie de vrille... C'est formidable...

Mettez-vous en virage, moteur réduit, augmentez l'inclinaison, réduisez la cadence, l'avion se calme, hésite, puis décroche sur l'aile haute, mise en vrille par passage sur le dos... Et à chaque fois, on rend la main, pied inverse au sens de rotation, sortie de vrille, c'est vraiment formidable. Ainsi, chaque leçon se terminait-elle invariablement par ces mises et sorties de vrille.

Doucement, gentiment, nous apprenions qu'un avion devient dangereux près du sol, lorsque sa vitesse réduit, et par voie de conséquence sa manoeuvrabilité est faible. J'étais loin du vol accompli avec le chef pilote de mon aéroclub, qui au lieu de nous initier aux mises en vrille, nous avaient sonnés et m'avait donné l'appréhension de la voltige.

Je mesure maintenant la chance que j'ai eue d'apprendre à piloter, avec cette méthode qui allie la précision et la sécurité. Le fait d'amener l'avion dans des positions insensées, et de sentir en fonction des manoeuvres les commandes se ramollir, et constater la perte de contrôle, qui près du sol devient fatale est formidablement formateur. J'ai conscience que plus tard, en opérations, cette méthode m'a certainement sauvé la vie.

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

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

Notre promotion est soudée, le soir nous travaillons et révisons en nous entraînant.

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

Une anecdote me revient. Yves travaillait comme rédacteur à la compagnie l'Urbaine, sous l'autorité d'un chef de service nommé Guislain de Diesbach. Yves et moi apprécions beaucoup cet homme courtois et cultivé, dont la famille résidait dans les Landes. Ainsi nous fûmes un jour invités à pique-niquer sur la plage de Hossegor par ses parents. Mais ce n'était pas un pique-nique à sandwich ! C'était un pique-nique à panier en osier, nappes à carreaux, assiette et couverts. C'est la première, et je crois bien la dernière fois de ma vie que j'ai dû, sur une plage manger un fruit avec couteau et fourchette, accroupi dans le sable.

Notre formation se poursuit, et vient le premier test, lequel nous terrorisait car éliminatoire, le test des 25 heures. Je me rappelle le nom du testeur, capitaine Lartigue. Je n'en mène pas large. Visite prè-vol, procédure avant décollage, décollage, mes oreilles grandes ouvertes sur le tube acoustique afin de ne rien manquer des ordres ou commentaires de mon testeur. j'ai encore en mémoire la météo de ce jour-là. C'est dans notre jargon un joli ciel de traîne, vent faible, de jolis petits cumulus éparpillés dans l'azur. Les différentes phases du test se déroulent au-dessus de la mer. Je suis tendu jusqu'au moment où j'entends :

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

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

– Oui Merci mon capitaine !

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

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

Nous enchaînons, tonneaux lents, boucles bien arrondies, sans décoller du siège ni endurer de fortes accélérations. Renversement, retournement, tonneaux à facettes, une merveille. Je suis heureux, je voudrais mettre ces merveilleux instants en musique, et qu'ils se prolongent longtemps. Mais tout a une fin, et nous voilà de retour à Dax, je m'applique pour l'atterrissage, heureux d'avoir surmonté ce test que nous redoutions.

Après ce test, deux de nos camarades ont échoué et nous nous retrouvons à huit pour poursuivre la route vers le brevet.

Heureux, mais tristes de quitter notre merveilleux Stampe, dont la carrière s'arrête à l'ES.ALAT, bientôt remplacé pour la promo suivante par le Nord 3200.

Curieusement, aucun des membres de notre promo n'aura le privilège de faire un tour de Nord 3200, cela fait partie de mes regrets, car cet avion nous a fait également rêver.

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

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

C'est bientôt la seconde épreuve éliminatoire, le test des 50 heures. Le lieutenant Baffeuf nous fait passer ce test. À ce stade de la formation, l'ensemble de la promo a réussi, et tous unis, nous voici en route vers le test final qui nous procurera le brevet. Cette dernière partie du stage, est destinée à perfectionner les connaissances acquises, et à nous transformer sur avion d'armes.

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

Mais notre trajet vers le brevet n'est pas encore arrivé à son terme. Nous devons, préalablement effectuer un stage de vol en montagne à Saillagousse, tout près de l'enclave espagnole de Llivia. Nous sommes au mois de novembre, et nous arrivons pour les premières neiges. Petit terrain dont le bout de piste est en Espagne. Nous logeons chez les paras commandos à la citadelle de Mont-Louis.

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

Vol de pente sur le mont Canigou en Piper, régime moteur ramené à 1200 tours. En se plaçant au vent, et en se rapprochant de la pente, on se laisse porter par la masse d'air ascendante vers le sommet, en décrivant des "S" pour suivre la "pompe" ascendante.

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

Lorsque l'on arrive au sommet de la pente du côté au vent, l'ascendance se poursuit avec plus ou moins de vigueur à l'aplomb du sommet. Mais l'autre côté du sommet, celui que nous appelons sous le vent, est le repaire de tourbillons invisibles ce sont les rouleaux, très instables. Puis un peu plus loin, et plus bas nous entrons dans la zone des rabattants, plus ou moins violents selon la force du vent et de la déclivité du relief.

Cet enseignement est très impressionnant, car nous nous approchons très près, (quelques mètres), de la paroi. Lorsque nous traversons les rouleaux, l'instabilité est très forte, et l'avion est fortement ballotté. Il m'arrivera en Algérie, d'être retourné comme une crêpe, et de me retrouver sur le dos dans un rouleau. Puis, vient la zone du rabattant, l'avion perd sa vitesse, et est entraîné vers le bas par la masse d'air descendante.

L'adjudant Fourier, toujours calme et rassurant :

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

Le secret, c'est la vitesse, lorsque l'on se trouve à faible altitude dans un rabattant, il faut plonger dans la pente, reprendre de la vitesse dans la masse d'air en descente, et récupérer ainsi sa manoeuvrabilité. Ainsi cela devient simple, même si cela est impressionnant. Toujours connaître la direction du vent, cela permet d'évaluer immédiatement en observant le relief, les zones ascendantes, turbulentes et descendantes. Dans l'avenir, nous aurons souvent à observer des crêtes à basse altitude. Pour assurer la sécurité, il suffira d'aborder la crête avec un angle de 45°, à une altitude de précaution. L'observation se fera côté au vent, et, si au lieu d'un air porteur on tombe sur le rabattant, il sera facile de dégager en virage, alors que cela serait impossible en abordant la crête de face. Nous apprenons à atterrir en remontant la montagne, et à redécoller en plongeant dans la pente.

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

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

J'ai été très heureux de retrouver en 2004, l'adjudant Fourier, mon moniteur, qui vit sa retraite à Pau.

5- PMAH 20^e DI

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

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

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

Je débarque à Alger le 23 décembre 1959. Pas de temps pour visiter la ville, je passe la nuit au centre d'accueil des militaires en transit.

Le lendemain, voyage en train que tout le monde appelle "la rafale", et qui va m'amener à Berrouaghia via la Mitidja, Blida, puis les gorges de la Chiffa et Médéa. Je change de monde, j'arrive avec mon barda, j'ai quitté un pays civilisé, je voyage seul, dans un pays inconnu ou semble régner une certaine insécurité.

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

Le train s'ébranle, le voyage commence, tout se passe bien. Nous passons Blida et abordons la montagne à travers les gorges de la Chiffa. De place en place, nous apercevons des postes, sorte de tours carrées, équipés d'ouvertures de guet et de tir. Nous échangeons des gestes amicaux avec ces soldats. Je compatissais à leur solitude uniquement rompue par le passage quotidien de "la rafale".

500 000 hommes en Algérie, combien sont-ils à s'emmerder ainsi pendant des mois dans ces postes isolés? Quitte à être là, je suis heureux de faire un boulot ou je vais bouger.

Arrivée à Berrouaghia dans le courant de l'après-midi du 24 décembre 1959. A la sortie de la gare, j'interroge pour savoir où se trouve, et comment rejoindre le PMAH. Je prends place dans une Jeep qui très obligeamment me fait parcourir les 2 kilomètres et demi qui séparent la gare du PMAH.

Je me présente au poste de garde, un soldat me conduit au capitaine Dumontet. Je le salue et me

présente. "Bienvenue Rougeau, mais nous ne vous attendions que début janvier !" C'est malheureux pour le réveillon que voulait faire ma mère, mais faisons contre mauvaise fortune bon coeur. L'accueil du peloton est super sympa, nous allons réveillonner dans ma nouvelle famille de Berrouaghia !

Je pose mon bagage, et prends place dans une chambre contiguë à la popote. Le réveillon se prépare, le cuisinier s'est donné du mal, la soirée avance avec un pot d'accueil pour fêter mon arrivée. La nuit est tombée, les tournées se succèdent, nous nous mettons à table. Nous attaquons le repas de réveillon, on discute, on plaisante, on s'amuse.

Tac, tac, tac... C'est le bruit d'une rafale d'arme automatique. La popote où nous nous trouvons est construite en appui sur l'un de nos hangars métalliques. Les fellouzes ont voulu nous gâcher le réveillon. D'après les anciens, ce n'est pas la première fois. Ils sont arrivés au bout de notre piste, et planqués dans le fossé de bordure ont mis un fusil mitrailleur en batterie. Il n'y a pas de danger car nous sommes protégés par un merlon assez haut, mais les impacts arrivent dans la tôle du hangar, faisant résonner le bruit dans la popote.

C'est l'alerte, la riposte commence depuis les miradors. Les projecteurs fouillent la nuit. On met une mitrailleuse en batterie. De l'autre côté de la route nous avons un escadron de chars, qui sont mis en chauffe pour sortir. Le ronflement des moteurs, les pinceaux des projecteurs, les balles traçantes dans la nuit, mince me v'la à Verdun ! Lorsque les chars sortent enfin, il y a gros à parier que les fellouzes sont partis depuis longtemps, et rigolent de nous gâcher l'arrivée du petit Jésus ! Une heure après, tout se calme, la fête est finie. La journée a été fatigante, éprouvante, j'ai rejoint la guerre !

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

Le jour se lève sur ma guerre, c'est Noël. Je découvre les lieux.

Le peloton se trouve à 2,5 kilomètres au sud est de la petite ville de Berrouaghia, à laquelle il est relié par une route serpentine. À 500 mètres au nord, il y a un pénitencier agricole gardé par des gendarmes. Au sud de la route un escadron de chars fait vis-à-vis à notre peloton. L'entrée, protégée par une barrière basculante comporte un poste de garde. Le peloton lui-même forme un carré, constitué d'un merlon d'environ 2 mètres de haut. Chaque angle est surmonté d'un mirador métallique, équipé d'un projecteur. Deux hangars métalliques sont côte à côte. Avions et hélicoptères peuvent s'y abriter. L'atelier de mécanique est installé dans l'un des deux. Un bâtiment d'une trentaine de mètres de long adossé au premier hangar, abrite les dortoirs de la troupe et la popote. Un second bâtiment un peu plus petit, contient des chambres, la salle OP et notre salle de repos.

D'autres chambres ont été construites adossées au second hangar.



Devant les hangars, un vaste parking en plaques PSP reçoit avions et hélicos. La piste, d'environ 1500 mètres, en plaques PSP également, est orientée est/ouest. Le passage entre le peloton et la piste est obturé par des chevaux de frises mobiles. Nous disposons de 2 L-18C, six L-19E immatriculés de BOA à BOF et de quatre hélicoptères Bell 47G-2. Un détachement de deux avions sur une base de l'armée de l'air à Djelfa, complète le dispositif.

J'ai hâte de voler, mais c'est l'hiver. Attention au petit jeune, on ne va pas le faire voler n'importe quand, ni n'importe comment. J'ouvre les yeux et les oreilles, je suis entouré d'anciens, tous se sont là depuis 1 ou 2 ans. J'écoute les récits d'opérations, c'est la capture d'Amirouche, des accrochages, des trous dans les avions, des évacuations sanitaires difficiles. Ils ont tous dépassés les 1000 heures de vol, et j'arrive tout fier de mon brevet tout neuf et un peu moins de 200 heures de vol.

Des noms me reviennent, Robert Amen, Paul Muard, Alain Orfila, Michel Babouin, Jean-Pierre Blanche, lieutenant Bernard, lieutenant Billet, lieutenant de Roquefeuille, lieutenant Dupouy, etc.

L'on me reprend en double sur L-18C. Un petit tour de secteur, Mongorno, le carré 00, Mouzaïa les mines, Boghari, un peu plus au sud la base de Paul-Cazelles. Dans quelque temps je connaîtrai par cœur ce secteur, avec les coordonnées de chaque fonds de vallée en tête.

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

La première vraie mission que l'on confie au petit jeune, est la liaison courrier du dimanche. De Berrouaghia, Paul-Cazelles, Djelfa, Bou-Saada, Ouled djelal et retour.

C'est le premier contact avec le grand sud. En L-18C, le seul instrument de navigation est le compas. En mariant le compas et la montre nous devons pouvoir naviguer avec précision.

Jusqu'à Djelfa, pas de problème, la route nationale du sud nous y conduit tout droit. Djelfa, Bou-Saada, réglage du cap et de la montre, en se contrôlant avec le relief. Ça se complique en décollant de Bou-Saada vers Ouled djelal, une petite palmeraie à 120 kilomètres au sud-est, à environ 45 minutes de vol. C'est déjà le désert, tout plat. Aucun repère au sol, il faut recalculer le vent pour estimer la dérive, et en avant ! Lorsqu'au loin, on voit arriver la petite tache verte, c'est le soulagement. Retour sur Berrouaghia, l'épreuve initiatique est surmontée. La preuve est faite, avec une montre et un compas, on peut aller au bout du monde. Ce que nous avons appris à Dax s'est transformé en travaux pratiques. Les anciens qui nous ont précédé, et ouvert les routes du ciel, n'avaient pas d'autres instruments. Lindbergh a bien traversé l'Atlantique de cette manière. La méthode est bonne.

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

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

En cas d'accrochage, notre rôle consiste à repérer les rebelles, les baliser par une grenade fumigène afin de guider les moyens aériens pour l'appui feu. La phase de balisage, est la plus délicate. En effet cette grenade est d'abord dégoupillée dans l'avion par l'observateur, sa main maintenant la cuiller fermée, se glisse à l'extérieur de l'avion par la fenêtre. Généralement, une patrouille de T-6 ou P-47,

nous observe à une altitude supérieure. Le dessus de notre avion est partiellement peint en blanc, il dessine une croix, facilement visible de dessus. Le pilote est en liaison VHF avec le leader de la patrouille, et prend son axe de descente pour lâcher la grenade et marquer l'objectif. Pour être précis, le balisage doit se faire à l'altitude la plus basse possible. Dans cette phase, la trajectoire ne peut dévier. C'est le moment où l'on est vulnérable aux tirs adverses, l'avion en piqué prend de la vitesse, le pilote dans l'interphone donne le top à l'observateur pour lâcher la grenade. Ressource et virage pour vérifier le largage et le commenter au leader de la patrouille d'appui feu, qui va immédiatement engager sa passe de tir. Nous retournons ensuite vérifier les résultats, et renouveler l'opération si nécessaire.

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

- Vous les avez vus, ils sont sous les arbres ?
- Non où sont-ils ?
- Revenez par le nord, descendez vous les verrez !
- Rien à faire, je suis aveugle, je ne vois rien ! Tu parles d'un pilote d'observation !

Et puis un jour, le fameux :

- Vous l'avez vu ?
- Non où ?
- Juste en dessous à gauche sous les arbres !

Ils sont "of course" toujours planqués sous les arbres!

Et alors là miracle, je vois ! Mais je ne vois pas un bonhomme, je vois une Pataugas ! Cette fois ci, je ne veux pas le perdre, virage retour à grande inclinaison, nouveau passage. Je retrouve le Pataugas, et cette fois je vois la jambe. Le capitaine Dumontet sourit, et me dit, "Ça y est Rougeau maintenant vous avez l'oeil !"

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

6- Retour de courrier

Je vais rester quelque temps le plus jeune de la bande, et à ce titre la liaison courrier du dimanche m'est réservée. Je prends goût à cette ballade solitaire de cinq heures environ. C'est le moment d'en profiter pour peaufiner la nav. Recalcul de la dérive en vol, recalcul de l'heure estimée d'arrivée sur chaque point de passage. Recalcul de la vitesse sol. Tout est noté sur le routeur fixé sur le genou. Rien de tel que de tirer parti de ce genre de navigation, pour s'entraîner au calcul mental. Quelle joie lorsque le chrono confirme les calculs. À chaque point de destination, je remets la sacoche de courrier correspondante, et en échange reprend le courrier retour. Chaque fois l'accueil est très sympa, et cette ballade m'enseigne la géographie de ce beau pays.

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

Avant la nuit, notre second L-18C se pose à Paul-Cazelles, lui aussi n'a pas pu passer ! Sur le parking je retrouve Paul Muard qui me dit "alors petite tronche d'hanneton (pour lui nous sommes tous des tronches d'hanneton), toi aussi t'es baisé !". Nous passons la nuit, et le lendemain matin, la météo ne s'est pas améliorée. Il neige sur le relief, et c'est mal parti pour toute la journée. Paul s'impatiente, il veut rentrer à la maison. Il connaît le secteur comme sa poche, depuis plus d'un an il participe aux opérations du coin, il accumule les heures de vol et donc l'expérience. "Bon, on y va, on va tenter le retour. Vol de patrouille, tu ne me lâches pas, on rentre." Nous choisissons une fréquence pour rester en contact radio, décollage.

Jusqu'à Boghari, pas de problème, puis nous remontons la vallée. Nous frôlons les barbules des nuages. De temps en temps, alors que nous sommes éloignés de moins de 20 mètres, je perds de vue Paul dans la tourmente de neige. C'est un vol en pointillé, un coup je te vois, un coup je te vois pas. Je

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

Cette anecdote m'a mis en face de l'expérience. Il est clair que seul, manquant d'expérience j'aurais renoncé. Paul, plus expérimenté m'a pris par la main. À aucun moment, il nous a fait prendre de risques, car nous avons toujours eu la possibilité de faire demi-tour. En revanche, j'ai bien compris que nous n'étions plus en aéro-club, et que nous devions accomplir nos missions, en explorant toutes les possibilités. Plus tard, les heures de vol et les missions s'accumulant, l'expérience viendra, et moi aussi, je deviendrai le grand frère qui pourra guider les plus jeunes.

7- Mouzaïa-les-Mines

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

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

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

Nous allons en mise en place pour une opération du côté de Mouzaïa-les-Mines, située près de l'entrée des gorges de la Chiffa, le secteur est mal pavé. L'air est parfaitement calme, à l'est le ciel commence à s'éclaircir, chassant la nuit.



Tel l'alouette, je prends de l'altitude pour voir le soleil se lever sur les montagnes. Bientôt il apparaît, vainqueur éternel de la nuit. Extinction des feux de position et des lumières de bord de l'avion, mais au-dessous, dans les vallées la nuit n'a pas encore dit son dernier mot. Quel beau spectacle, les six cylindres à plat de mon Continental ronronnent doucement, nous arrivons bientôt sur zone. Nous contactons par radio les troupes au sol, pour recevoir la définition de la mission. Nous devons aller observer un ou deux fonds de vallées en contrebas. Avant de descendre il faut assurer la sécurité. Virage à 360° de procédure pour positionner les obstacles, un premier par la droite, un second par la gauche avec deux paires d'yeux sérieusement observateurs et vigilants. Une des vallées est traversée à

mi-hauteur par une ligne de wagonnets suspendus transportant le minerai de fer extrait de la mine. La vallée est dans l'ombre et les câbles et poteaux sont difficiles à percevoir.

Mise en descente à taux relativement faible, par virages de 360°, alternés droite et gauche. On s'enfonce dans la montagne, et selon le virage sommes alternativement éblouis par le soleil montant ou plongés dans la nuit. Sortie de virage, et trouille de ma vie, je suis en patrouille serrée avec les wagonnets qui traversent la vallée. Mais quel con ! Je le savais, j'avais vérifié les obstacles avant la descente, et par distraction, manque de concentration, j'ai failli nous vomir dans le câble. Merci mon Dieu, tu veillais sur nous ! Mon genou droit s'est mis à trembler, quand j'ai la trouille le même phénomène se produit. J'aurais dans l'avenir quelques autres occasions de le mettre en mouvement. L'adage qui dit qu'il n'y a pas de bons et de mauvais pilotes, mais de vieux pilotes est bien vrai.

Leçon à retenir !

8- Mouzaïa-les-Mines (2)

Nouvelle opération dans le secteur de Mouzaïa-les-Mines. Là encore nous travaillons avec un commando de chasse "Kimono". Une petite bande rebelle a été accrochée dans un fonds d'oued et cherche à s'échapper par la crête. Nous sommes arrivés sur zone avec une météo correcte, mais bientôt le temps change. Les sommets les plus hauts sont bientôt invisibles, accrochés par des stratus. L'opération se prolonge, nous continuons de faire notre boulot.

Arrivée par l'autre versant de celui observé, léger piqué pour prendre de la vitesse et passer sous la hauteur de la crête, réduction des gaz pour réduire le bruit, la vitesse acquise permet de sauter la crête, et par un semblant de retournement, passage trois quarts dos et plongeon dans l'oued.

La manoeuvre m'a été enseignée par l'observateur, vieux briscard, il regarde à l'arrière dans la ressource pour surprendre les rebelles. Il sait que en principe, dès l'avion passé, les rebelles planqués relèvent le nez et à ce moment leur visage se dévoile dans le vert de la forêt. Bingo, c'est gagné il a vu ! Nouveau passage pour larguer un fumigène qui guidera les gars de "Kimono". Le plafond est trop bas pour envisager de faire intervenir les T-6.

Nous continuons la mission, en épuisant notre potentiel limité à quatre heures de vol. Je suis inquiet, car depuis le début de l'opération, le plafond a baissé, les sommets alentour sont accrochés, je me demande comment nous allons sortir de ce trou. L'observateur, les yeux rivés au sol, toujours zen malgré mon inquiétude, "te casses pas petit on trouvera toujours un trou !"

Lorsque enfin l'ordre nous est donné de retourner à la maison, pas de trou, mais alors pas de trou du tout ! Je tourne en rond dans le fond de cette maudite vallée, sans apercevoir le moindre passage. Il n'y a qu'une solution pour sortir, c'est bien sûr par le haut ! Il faut percer la couche, en prenant le cap de l'axe de la vallée, afin d'éviter de risquer d'emplafonner la planète. Mais il y a un hic, un gros hic, nous ne sommes pas entraînés ni qualifiés pour le pilotage sans visibilité. À l'école nous avons fait un vol sur Broussard pour nous initier à la radionavigation, mais pas de VSV. Heureusement, on nous a appris comment fonctionnent les instruments gyroscopiques, horizon artificiel et conservateur de cap. J'ai tout de même pris le temps par curiosité, de naviguer aux instruments lorsque la mission le permettait.

Alors ce jour-là, pas le choix, il faut sortir de cette vallée, je me sens un peu comme le bébé à qui l'on apprend à nager en le jetant à l'eau, il paraît que ça marche bien ! Donc, après une brève concertation avec l'observateur on décide d'y aller. Prise de cap au milieu de l'axe de la vallée, afin d'éliminer le risque de toucher la montagne. Calage du conservateur de cap et mise en route de l'horizon artificiel. Il faut éliminer toute sensation physique du vol, pour se concentrer sur le joli petit avion blanc dessiné au milieu de l'horizon artificiel. Cap vérifié, vol horizontal, mise en montée et on ne tarde pas à entrer dans le nuage. Cette percée n'a certainement pas duré très longtemps, mais quel bonheur de voir la luminosité augmenter, et d'un seul coup émerger dans le bleu. Le temps m'a paru long, maintenant nous sommes au-dessus de la couche, environnés de sommets également en pleine lumière.

Retour vers Berrouaghia à la montre et au compas, mais avant d'arriver il faudra passer au-dessous de la couche pour se poser. Je me tranquillise en songeant qu'en cas de problème, les gars de la tour de contrôle de Paul-Cazelles plus au sud, sauraient nous faire percer.

Mais pas de problème, avant d'arriver sur Berrouaghia, je vois le sol par endroits. Nous choisissons un trou pas trop petit et mélange plein riche, réchauffage carbu, gaz réduits, on plonge gentiment dans le trou pour passer en dessous et rentrer.

9- 19 mai 1961, djebel Bou Kahil avec le sous-lieutenant Leroy

Nous décollons de Djelfa en direction du djebel Bou Kahil qui se trouve à environ 35 minutes de vol. Nous arrivons sur zone et procédons au contact radio, Claude Leroy par la HF contacte "parfois noir" l'autorité du 2^e REC avec lequel nous avons l'habitude de travailler, pour ma part je reste sur la VHF avec les moyens aériens.

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

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

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

Notre mission consiste à repérer la position des rebelles et de les marquer d'une grenade fumigène afin de guider le tir des T-6, qui devront alors nettoyer le paysage par un tir de roquettes ou un mitraillage. Vue de dessus, la crête du djebel forme un demi-cercle relativement plat, entouré de colonnes rocheuses. Nous devons nous approcher et descendre à la hauteur de la crête afin d'essayer de repérer notre cible.

Premier passage un peu au-dessus de la crête qui se trouve en contrebas à gauche. Claude et moi, yeux grands ouverts ne voyons que des rochers, virage de retour, la crête cette fois par notre droite, toujours rien en vue. Nous descendons en nous approchant encore de cette fameuse crête.

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

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

J'entends ce message en provenance des troupes au sol et avant que je puisse entreprendre une quelconque manoeuvre, nous ressentons le bruit caractéristique de plusieurs impacts dans l'avion. Nous sommes touchés, il faut s'éloigner et voir s'il y a des dégâts. Tout paraît normal, pression et température d'huile impeccables, pas de perte de tours. Bonne manoeuvrabilité des gouvernes, pour le moment tout va bien. Nous avertissons le PC opérationnel que nous avons été touchés par le feu adverse, et recevons l'ordre, puisque les conditions de vol semblent bonnes de rentrer à la maison. Notre mésaventure aura toutefois permis de repérer l'arme automatique, une MG-42, qu'une ou deux passes de T-6 réduiront bientôt au silence.

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

Cap sur Djelfa, "tranquillos", le temps est beau, avec du vent, c'est un retour qui s'annonce bien peinard, une petite navigation d'aéro-club. Approche sur Djelfa, contact avec la tour, qui déjà au courant de notre aventure a par précaution mobilisé les camions incendie.

Nous arrivons par le sud-est, la piste étant orientée nord-sud je m'attends à une approche semi directe face au nord. Mais contrairement à mon attente, on me donne la piste sud, avec un fort vent de travers à l'avant gauche. Je décide une approche de précaution, avec 30° de volet et un soutien au moteur ce qui permet une vitesse réduite et maintien de l'aile gauche dans le vent pour conserver l'axe. Un regard à droite pour voir les deux camions de nos amis pompiers accompagner notre atterrissage. La roue gauche touche la piste, le vent de travers est fort, je maintiens l'aile gauche basse en plaçant le manche dans le vent, puis, la vitesse décroît jusqu'à ce que à son tour la roue droite touche le sol. Là, tout se passe très vite et nous surprend. Comme au ski lors d'un planter de bâton, nous partons en cheval de bois à droite. J'ai le réflexe de couper le contact et heureusement notre vitesse est déjà fortement réduite. Le bout de l'aile droite touche le sol, la queue se soulève, j'ai la crainte de passer sur le dos, mais non, la queue retombe, mon cher L-19E est immobilisé. Ouf !

À l'examen des dégâts, nous découvrirons que nous avons pris trois impacts. Le premier a traversé l'aile à 2 centimètres du réservoir gauche. Le second a traversé le cockpit, déchiré ma combinaison de vol sous le genou et écaillé la peinture de la canalisation d'essence située à ma gauche. Le troisième

enfin a traversé la roue droite. Le pneu basse pression ne me permettait pas de déceler le danger car en vol son aspect était inchangé.

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

10- Révision Chéragas

Alain Orfila fait partie de l'équipe. C'est un pilote breveté qui m'a précédé, et dont le contrat se termine en février 1961. Cheveux bruns en broussailles, yeux noirs, petite moustache, Alain est un garçon solide. Pied-noir pur jus, ses parents sont fermiers à Zéralda à l'ouest d'Alger près de Chéragas, base de l'ALAT où nous conduisons nos avions et hélicos pour des révisions périodiques.

Alain est né en métropole, sa mère ayant eu la bonne idée de terminer sa grossesse de l'autre côté de la Méditerranée ! À ce titre Alain est considéré comme métropolitain, volontaire pour s'installer en Algérie après sa démobilisation. En 1960 encore, le gouvernement incite les militaires s'installer en Algérie ! Pour les aider, il existe des possibilités de solliciter l'octroi d'un prêt d'installation, ce que Alain a fait sans hésitation.

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

- Ici nous sommes à un pour dix, je tiens mes neuf, si tout le monde en fait autant on reste !
- Oui, mais beaucoup pieds-noirs ont déjà quitté l'Algérie, pourquoi lutter contre le courant ?
- C'est justement à cause de celà que j'ai décidé de rester, et de monter mon entreprise !
- Que comptes tu faire ?
- Puisque certains sont partis, des terres sont à l'abandon, je vais proposer des labours à façon !

Aussitôt dit, aussitôt fait !

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

L'ambiance de renoncement facilite son action commerciale, et Alain se retrouve bientôt à la tête de nombreux contrats qui saturent son emploi du temps. Pour la majorité des gens, partir au boulot, c'est prendre le métro, la voiture, le vélo, arriver au bureau ou à l'usine, pointer, s'arrêter devant la machine à café, dire bonjour aux copains, aux collègues. Pour Alain c'est pas ça ! Il décroche son pistolet-mitrailleur, vérifie ses chargeurs, et place le tout sous le siège de son tracteur. Il glisse ensuite dans son dos son pistolet automatique 9 mm puis enfle son blouson. Il met le tracteur en route, et va remplir ses contrats !

Le père d'Alain, à ses origines, n'était pas propriétaire mais ouvrier. Longtemps, il a travaillé pour les autres, accumulant l'expérience, économisant sou par sou pour acheter sa petite ferme. Le but de sa vie : transmettre à ses deux fils la propriété, à charge pour eux de la faire prospérer et d'agrandir le domaine. C'est au contact d'Alain que j'ai pris conscience du drame algérien il a passé son enfance à Zéralda, son père est né dans ce pays. Ils vivent sur une propriété légitimement achetée au prix d'une vie de travail et non volée ! Comment admettre d'être chassé de sa terre sans la défendre, c'est impensable. Quoi qu'il en soit, nous avons convenu avec Alain, que lorsque nous devons convoyer un avion ou un hélico à Chéragas, on lui fasse un petit passage à basse altitude au-dessus de sa ferme, il viendrait ensuite nous chercher pour passer la journée ensemble.

Je suis ainsi désigné un beau matin pour convoyer un L-19E en révision à Chéragas et ce pour la journée, retour prévu en soirée. Le maréchal des logis-chef Dargent, notre spécialiste radio, part en permission, je le dépose à Chéragas pour qu'il aille prendre son avion vers la métropole à l'aéroport de Maison-Blanche.

Pour moi c'est une récréation, nous décollons direction Médéa, les gorges de la Chiffa, travers Blida et destination Chéragas. Il fait beau, l'air est calme, nous décidons de traverser les gorges à mi-hauteur, le paysage est magnifique, et c'est amusant d'avoir la sensation de se faufiler dans le fond des gorges. Bientôt nous débouchons sur la plaine de la Mitidja, et tombons sur une patrouille de T-6 venant de Blida en reconnaissance sur le versant nord de l'Atlas. Comme la politesse l'exige nous battons des ailes pour nous saluer, le leader vient à ma hauteur sort le train et les volets afin de réduire sa vitesse pour se mettre en patrouille avec nous, son ailier le rejoint bientôt et nous voilà en sandwich dans le

rôle de la tranche de jambon, entre deux T-6. Nos amis chasseurs ont l'humeur primesautière, nous convenons d'une fréquence radio de dégagement et c'est parti pour une bagarre. Je plonge devant pour leur échapper, ils rentrent train et volets et me filent le train. Nous nous enroulons bientôt dans un combat tournoyant, les T-6 sont lourdement chargés, et le L-19E plus léger et plus lent, permet un rayon de virage beaucoup plus court que le T-6. Nous nous retrouvons bientôt, dans la queue d'un T-6, que nous mitraillons par radio :

– Pan, Pan, Pan, t'es foutu !

– Bravo les biffins, salut, et à la prochaine fois !

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

C'est parti, nous circulons sur de petites routes verdoyantes confortablement installés dans l'Aronde toute neuve qui ronronne doucement. Nous arrivons à la ferme, je suis gentiment accueilli par les parents d'Alain dans une grande maison, qui se situe au centre d'un parc boisé. Alain me fait faire le tour du propriétaire. J'ai oublié ce qui était cultivé, je suis un gars de la ville donc peu averti des choses de la terre, mais j'ai un souvenir mêlant beauté, chaudes odeurs, et ordonnancement rigoureux. Nul doute que cette terre est bien travaillée, oeuvre des efforts des hommes. Pour arriver à ce résultat, il faut que des hommes transpirent, mais rien ne serait possible sans une forte volonté et des compétences techniques que la famille Orfila possède évidemment.

Un peu plus loin, derrière un bouquet d'arbres, quelques petites maisons où vivent les membres de la famille arabe employée sur la propriété. Les maisons sont propres et confortables, et n'ont rien à voir avec les mechtas que j'ai l'habitude de voir du côté de Berrouaghia. Alain fait les présentations, ces gens me rendent gentiment mon salut, l'ambiance paraît amicale et détendue.

Après déjeuner, nous continuons la visite par une balade en bord de mer. Ici c'est l'insouciance et la plage. La guerre est loin, des jeunes chahutent avec des filles, s'éclaboussent, plongent dans l'eau, courent sur la plage. Il y a des parasols, des gens allongés sur des serviettes cultivant leur bronzage. D'un seul coup je suis sur une plage du côté de Sainte-Maxime, tout est semblable, la couleur de l'eau, le sable le soleil. Mais tout a une fin, Alain me ramène à Chéragas, nous nous séparons, je récupère mon L-19E et rentre à Berrouaghia.

11- la France en Algérie

Bien des années ont passé, et j'ai maintenant conscience du privilège qui m'a été accordé de vivre cette période de la guerre d'Algérie en qualité de pilote d'observation. Ma passion de l'aviation était née de la dernière guerre, j'avais regretté d'être trop jeune pour espérer prendre les commandes d'un Spitfire ou d'un Hurricane et chasser l'envahisseur. Mêlée à cette passion de l'aviation, mes copains et moi nous avons naturellement la passion et l'amour de notre pays. Avoir la chance de voler, et de plus en étant utile à notre pays, permettait d'accorder l'aviation et notre patriotisme.

Le général De Gaulle était revenu aux affaires en mai 1958, j'entrai dans l'armée en septembre. Comme beaucoup, mes parents admiraient le général De Gaulle et j'étais heureux de le voir à nouveau prendre en main le destin de la France. Même à présent, vieilli et cabossé par la vie, la vue de nos trois couleurs, l'audition de la marseillaise me font dresser les poils des bras, je suis pris par l'émotion, et je suis fier d'être Français. C'est pourquoi, dès mon arrivée à Berrouaghia début 1960, j'avais l'impression que nous étions là pour participer au maintien de l'ordre. Le plan Challe était en vigueur, nos unités étaient réparties dans tout le pays, la rébellion semblait maîtrisée. En effet les accrochages étaient relativement rares, et mettaient en cause des effectifs faibles. Le quadrillage imposait à la population des zones interdites, à l'intérieur desquelles tout ce qui bougeait était fatalement rebelle.

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

Au cours d'une de ces missions, avec comme observateur le lieutenant Bernard, nous apercevons en limite de zone deux personnages qui semblent garder un troupeau de moutons. L'observateur me demande de descendre voir de plus près, et en nous approchant on découvre un vieillard en djelabah et turban en compagnie d'un tout jeune enfant peut-être de cinq à six ans, et tous deux nous font des signes amicaux de la main. Pour leur rendre la politesse nous décidons d'effectuer un nouveau passage à basse altitude, et au moment où nous arrivons, le vieillard ouvre sa djelabah, sort un drapeau français qu'il donne à l'enfant pour qu'il l'agite à notre attention et nous salue militairement, sur sa poitrine nous voyons briller une rangée de médailles.

Le lieutenant Bernard et moi nous sommes saisi par l'émotion, car nous savons que si par malheur des rebelles observaient la scène, nous ne donnerions pas cher de la vie de ces personnes. Des esprits chagrins pourront aussi penser que nous avons été abusés, et que le troupeau de moutons était destiné à ravitailler les rebelles de la zone. Quoi qu'il en soit, je garde en moi cette belle image symbolique de la présence française en Algérie.

12- Le putsch

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

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

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

Un matin, j'étais justement en opération avec le 2° REC, nous apprenons par la radio de bord que le général Salan a pris le pouvoir en Algérie et proclame le maintien de l'Algérie française. Notre première réaction est joyeuse, une joie intense. Enfin, nous allons cesser de reculer, d'abandonner le terrain maîtrisé au prix de tant d'efforts. Enfin nous pourrions tenir nos promesses, à la majorité d'une population qui semble-t-il nous soutient. Le général Challe fait partie des putschistes, nous étions bien plus tranquille lorsque son plan était en vigueur ! Pour marquer notre joie, nous battons des ailes et passons en rase-mottes sur les troupes au sol, qui manifestent également leur joie en nous faisant de grands signes. L'opération terminée, nous retournons à la base en début d'après midi. L'ambiance est bizarre, tout le monde commente le putsch, aux premières heures nous sommes tous pour. La présence militaire en Algérie représente un effectif de 500 000 hommes, dont seulement 50 000 sont engagés en opérations. Nous faisons partie des troupes opérationnelles, et au début du putsch la majorité de celles-ci est putschiste. Le capitaine Frotté, qui a succédé au capitaine Dumontet assure le commandement de notre peloton. C'est un homme sobre, réfléchi, peu bavard et en cette circonstance, il prône le silence, la réflexion, avec une seule injonction, "attendons la suite..."

Ce conseil est celui d'un homme sage, il calme les passions, évite les affrontements verbaux, et renforce la cohésion du groupe. Sans grandiloquence, il calme le jeu, nous fait comprendre que nous sommes au service de la république et non d'une faction. Maintenant, nous le savons ce putsch a échoué, mais aux premières heures, un outil nouveau s'est révélé comme l'instrument de cet échec : le poste à transistors. J'ai acheté un Pizon-Bros, merveille de la technique, autour duquel nous faisons cercle pour écouter les nouvelles. Je filme la scène, autour du poste accroupi Jean-Pierre Blanche, maréchal des logis-chef, pilote hélico, son père est colonel à l'état-major à Paris (il saura nous guider le moment venu) Michel Babouin maréchal des logis-chef, pilote avion, et quelques hommes de troupe. Le général De Gaulle s'adresse au pays, c'est la fameuse allocution entrée dans l'histoire : "un quarteron de généraux en retraite..."

Nous apprenons que des commandos parachutistes censés prendre le pouvoir à Paris ont échoué. Nous retenons l'injonction du chef de l'État de n'obéir qu'à des ordres en provenance d'officiers loyalistes. Que faire ? Nos copains et voisins du 2° REC sont putschistes et le manifestent bruyamment. Des commandos de marine, envoyés en renfort pour une opération à venir, ont installé leur campement

près de notre piste d'atterrissage, ils sont putschistes et le manifestent également bruyamment. Mon camarade Jean-Pierre Blanche réussit à joindre par téléphone son père, et lui demande :

- Que devons-nous faire ?
- Obéir au "grand" !

Voilà le message. Refuser toute mission en provenance de putschistes.

Pour les pilotes avion, pas de problème, nous avons des missions opérationnelles destinées à lutter contre les rebelles, nous faisons équipage avec des officiers observateurs avec lesquels nous avons l'habitude de travailler dans une totale et fraternelle confiance. Nous sommes malgré tout, tous tiraillés entre des sentiments contradictoires, obéir au chef de l'État, mais trahir nos amis. Au cours d'une de ces missions, je contacte la tour de contrôle de Paul-Cazelles (base de l'armée de l'air) pour transiter dans leur zone, et j'apprends qu'un adjudant-chef loyaliste, a pris le commandement de la base et mis tous les officiers au trou, sans faire le tri entre les pour et les contre ! Délicate situation.

À ce moment-là, nous ne savons pas comment l'affaire va tourner. Ce que nous savons toutefois c'est que nous sommes loyalistes et il est hors de question de prêter la main aux putschistes. Si cela devait tourner mal, nous envisageons de ramener nos L-19E en métropole, avec un itinéraire passant par l'Espagne. Il y a une affluence d'informations et de mouvements contradictoires. Nous avons une recrudescence de missions de liaison, nous voyons débarquer des officiers supérieurs jamais vus auparavant, demandant des liaisons hélico pour aller voir tel ou tel poste.

Nous ne devons accepter que des missions en provenance d'officiers loyalistes, comment les reconnaître ? Ils ne portent pas de bandeau ostensible sur le Képi ! Alors, mon copain Jean-Pierre Blanche crée l'incident. Le capitaine Frotté le désigne pour une mission de liaison, où il doit transporter un colonel inconnu vers un poste dans le djebel.

- Mon capitaine, j'accomplirais cette mission si vous me précisez que le colonel untel est loyaliste !
- Pas question Blanche, obéissez et ne faites pas d'histoires.
- Hors de question mon capitaine, sans attestation de loyalisme, je ne décolle pas.
- Si c'est comme cela, vous êtes aux arrêts !

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

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

13- La Mascotte

A Djelfa nous étions accueillis sur une base de l'armée de l'air. L'ALAT y avait un détachement de deux avions, deux pilotes, deux observateurs, un adjudant mécanicien et un aide mécanicien. Nous étions confortablement logés dans des baraques Fillod et disposions de tout le confort que l'armée de l'air apporte avec elle.

Les pilotes armée de l'air arrivaient de la base de Dijon, ils quittaient pour un an leur Mystère IVA, et venaient faire la guerre sur des T-6. Ces avions étaient initialement des avions d'entraînement, reconvertis pour l'occasion en avions d'appui-feu. Sous les ailes deux berceaux avaient été fixés contenant chacun deux mitrailleuses de 7,6 mm. Étaient également fixés deux cylindres contenant chacun six roquettes SNEB. Avec les pleins complets en carburant et munitions cet avion était transformé en "fer à repasser" aux dires de nos camarades pilotes de chasse. J'ai eu l'occasion d'effectuer plusieurs vols sur T-6, où l'on m'a gentiment confié la double commande, et pour moi habitué à l'avion léger, j'avais l'impression de réaliser mon rêve : être aux commandes d'un gros chasseur à hélice. J'ai encore dans l'oreille le joli bruit du Pratt & Whitney de 450 chevaux en étoile, qui me donna une impression de puissance. Il est vrai que pour des pilotes habitués à voler sur Mystère IVA c'était un avion léger. Tout est relatif !

À l'époque, la Patrouille de France, la fameuse PAF, était basée à Dijon, et effectuait ses présentations sur Mystère IVA. Certains de nos copains étaient où avaient été membre de cette patrouille, et c'était un grand plaisir de discuter avec eux. Nous nous retrouvions au mess ou nous prenions nos repas

ensemble. Nous disposions également d'une salle de repos climatisée, où nous pouvions attendre confortablement nos ordres de décollage. Il régnait entre nous une réelle camaraderie, et bien qu'ils nous traitaient de "biffins", puisque nous faisons partie de l'armée de terre, ils nous prenaient au sérieux, certainement en raison des nombreuses missions que nous effectuions en commun. Lorsque ça chauffait, lorsque l'opération tournait à la bagarre, à l'accrochage, nous devions descendre au ras des arbres pour poser la grenade fumigène, et guider leur passe de tir. Ils avaient bien conscience que plus on est près du sol, plus on est près des rebelles, et donc plus vulnérables pour se faire allumer. Nous vivions en petite communauté, tout le monde se connaissait, les gars de la tour de contrôle étaient nos copains, nous les reconnaissions à la voix. Nous savions qu'en cas de difficultés au retour de mission, ils sauraient nous guider pour rentrer à la maison.

L'escadrille de Dijon était répartie en deux détachements : Djelfa, et Paul-Cazelles, plus au nord. L'indicatif de l'escadrille de Djelfa était les "cabots", celui de Paul-Cazelles les "barons". Pour nous c'était simple, nous avions à faire au sud avec les "cabots", au nord avec les "barons", mais c'était la même équipe aussi sympa l'une que l'autre.

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

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

Le café est avalé en vitesse, "Cabot" en profite pour récupérer un sucre ou deux et de nouveau dans la Jeep pour rejoindre le parking et s'installer dans le L-19E. La Jeep est garée près de l'avion. Le mécanicien a déjà procédé au préchauffage moteur, je fais la visite pré-vol. L'observateur et moi, nous installons, fermeture des portes, verrouillage. Un coup d'oeil au mécanicien qui lève le pouce, contact magnétos sur deux, mise en route... L'hélice avec effort passe une compression, puis la deuxième, j'entends un bruit de choc, le moteur démarre et perçoit des aboiements plaintifs. Merde ! L'hélice a touché "Cabot". Contact coupé, on descend de l'avion. J'apprends qu'au moment du lancement du moteur, "Cabot" qui était sagement assis à côté de l'avion, a voulu rejoindre le mecano et est passé sous l'hélice. La garde au sol du L-19E est certainement inférieure à celle du T-6 et l'hélice a blessé notre cher "Cabot". Celui-ci, après le choc est parti à toute vitesse, on ne sait où ?

Nous vérifions les pales de l'hélice, il ne faudrait pas décoller avec une hélice endommagée. Mais non, tout est OK, je décolle pour effectuer la mission, mais, très, très contrarié d'avoir blessé "Cabot". Retour de mission, je prends des nouvelles de notre chère mascotte, mais rien, personne ne l'a revu ! On me fait nettement la gueule. Comment t'as fait ? T'as rien vu ? Vous imaginez les commentaires. Je suis penaud et malheureux, car nous avons tous une réelle affection pour notre "Cabot", mais la mascotte de l'escadrille, c'est pire que tout.

Bien qu'ils s'en défendent, les aviateurs sont superstitieux, et perdre la mascotte, c'est catastrophique. Je vois venir le coup, tout ce qui va arriver de mal à l'escadrille, va maintenant m'être imputé. Les jours passent, et toujours pas de nouvelles de "Cabot". Au bout d'une semaine, tout le monde, moi y compris considère que c'est foutu, on ne le reverra jamais, il a dû aller crever tout seul dans son coin. Mais non, miracle, à la fin de la deuxième semaine, on voit revenir notre "Cabot". Il a sur le dessus du crâne une profonde entaille en fin de cicatrisation, mais, bonnes pattes, bon oeil. La nouvelle fait le tour de la base en un éclair, "Cabot" est revenu, Alleluia !

Tout le monde est content, on arrose ça.

– Mais non, on t'en voulait pas.

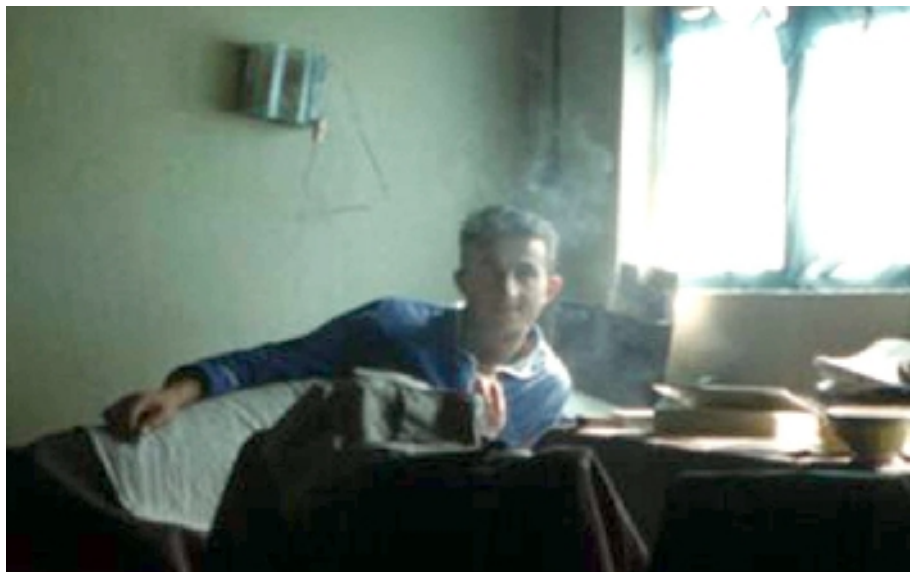
– Mais oui on savait que tu l'avais pas fait exprès !

Je vous laisse imaginer la ration spéciale de gros câlins qu'a reçu "Cabot".

14- Les chambres en ville

À Berrouaghia le PMAH de la 20^e DI était situé à environ trois kilomètres à l'est de la ville. Les installations n'étaient pas suffisamment vastes pour loger tout le monde. Aussi l'armée avait-elle loué un appartement de 3/4 pièces au-dessus de la pharmacie du centre-ville. Nous étions jeunes, célibataires, et le fait d'habiter en dehors de la base, nous donnait un sentiment d'indépendance joyeuse qui nous plaisait beaucoup. Cet appartement était plutôt réservé aux anciens du peloton, mais on devient très vite ancien. C'est ainsi qu'au retour d'une permission, le capitaine m'informe que je suis désormais logé en ville. Après dîner, une Jeep nous emmenait à cet appartement et revenait nous y chercher le lendemain matin. Nous prenions nos armes individuelles avec nous, car la sécurité n'était pas assurée. Le confort était précaire, deux trois lits disposés dans chaque pièce. Un cabinet de toilette et c'est tout. Tout compte fait, les chambres sous-officier du peloton, étaient bien plus confortables, et nous y disposions de douches, commodité inexistante en ville. Quoi qu'il en soit, nous aimions partager des soirées entre copains dans ce lieu. Ensemble, nous jouions aux cartes, plaisantions, le temps passait vite et nous ne ressentions pas d'appréhension à nous trouver ainsi en ville, et isolés de la base. Mais les hasards de la vie militaire faisaient que selon les permissions, les détachements, il arrivait que l'on puisse se retrouver seul dans cet appartement. Alors, l'atmosphère de fête disparaissait, tout me paraissait triste, lugubre et... dangereux.

En effet, nous savions que nous étions observés, une liste des noms et adresses des pilotes avait été retrouvée sur des rebelles faits prisonniers. Donc, passer une nuit seul dans cet endroit me rendait mal à l'aise, la peur sans doute. Le sommeil était long à venir malgré la carabine US avec ses six chargeurs scotchés sur la crosse repliable, accrochée à la tête du lit. Malgré ces craintes, jamais nous n'eûmes à subir d'incidents dus au logement en ville. En tout et pour tout j'ai dû passer une dizaine de nuits seul dans cet endroit, mais je me rappelle du soulagement lorsque la Jeep matinale venait me chercher.



15- Mission sur Berrouaghia

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

Décollage immédiat sur alerte. Aussitôt en l'air nous apprenons qu'une grenade a été jetée en plein centre de Berrouaghia, dans un magasin. Une petite fille est très grièvement blessée. La petite ville est bouclée, on nous demande d'en faire le tour, en surveillant les mouvements suspects. Pendant quatre heures, nous allons tourner, la rage au coeur, avec l'espoir de découvrir le salopard capable d'une action aussi lâche. A bout de potentiel nous serons relevés par l'équipage de mon camarade Amat qui lui aussi jusqu'à la nuit tournera sans succès. Plus tard nous apprendrons la mort de cette enfant innocente. Ce genre d'événement, malheureusement trop fréquent en Algérie, nous donnait un grand sentiment d'amertume, mais une formidable motivation pour bien faire notre boulot.

16- Détachement à Bou-Saada

22 novembre 1960, détachement à Bou-Saada, avec le sous-lieutenant Leroy, observateur. Une grosse opération est annoncée dans le secteur sud-ouest de Bou-Saada. Nous recevons l'ordre de décoller en renfort pour rejoindre cette position. À peine arrivé on nous presse de compléter les pleins et de redécoller pour rejoindre l'opération en cours. Il règne une agitation intense, nos amis des "cabots" et des "barons" (les T-6) sont déjà là. Il y a également des T-28 et des P-47 (gros chasseurs à hélices). Les pleins sont faits, on récupère un jeu de cartes du secteur, et en l'air. La météo n'est pas terrible, temps très instable et orageux. On passe sur la fréquence opérationnelle, beaucoup de tumulte on dirait que ça chauffe quelque part. Et oui, c'est sérieux nous sommes aux prises avec quatre Katibas qui tiennent les crêtes. Nous comprenons que la bagarre est bien engagée, nous avons des blessés, des hélicos procèdent à des évacuations sanitaires. Les blessés sont regroupés à Bou-Saada et redirigés sur Alger par DC-3.

Depuis que je suis en Algérie, je n'ai jamais vu une opération aussi lourde. Nous devons relever un équipage de l'ALAT qui doit rentrer après avoir été touché. Nous entrons en contact radio avec lui pour prendre les consignes. Mon collègue pilote, avec un sympathique accent du Midi, m'indique qu'ils ont été touchés au cours d'une passe de balisage. Apparemment il n'y a pas trop de dégâts, mais on ne sait jamais, il vaut mieux rentrer et vérifier.

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

Pour me reconforter, il ajoute :

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

Charmant !

Dans l'air, c'est la foule les grands jours, des T-6, T-28, P-47, un Broussard en PC air, des hélicos, et pour figoler les B-26 doivent venir bombarder avec des bombes de 500 kilos. Il y a tellement de monde en l'air que j'angoisse pour assurer la sécurité. Il faut avoir l'oeil partout, le risque de collision est important.

Cette opération a débuté depuis plusieurs heures, et beaucoup d'événements se sont produits avant notre arrivée. L'équipage que nous venons relever, a procédé à plusieurs balisages, guidant des passes de straffing, mais également des bombardements.

Une fois les consignes reçues nous reconnaissons les lieux et faisons le tour du secteur, afin de mémoriser les positions de chacun. Ou se trouvent nos unités, ou se trouvent les fellas ? Prévenu du danger que représentent les mitrailleuses signalées, nous faisons le tour du secteur en nous maintenant à une altitude où nous devrions être hors de portée des tirs. C'est incroyable ! Nous survolons à environ 300 mètres une crête lisse comme le dos de la main et nous apercevons des hommes en train de bouger sans se cacher. En observant de plus près nous découvrons qu'ils sont en train de ranger des cadavres côte à côte, une quarantaine environ. Ils sont tous tournés dans la même direction que nous supposons être celle de la Mecque. Un peu plus tard, cette crête subira un bombardement par les B-26, et sera complètement nettoyée.

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

– OK papillote, on vous voit, vous pouvez y aller !

Claude Leroy, choisit sa grenade fumigène, serre la cuiller dans sa main et dégoupille. Il pose l'avant-bras à l'extérieur de l'avion, et on y va ! On nous l'a dit et répété, la phase de balisage, pour un équipage d'observation est la plus délicate, la plus dangereuse. C'est comme au spectacle où l'artiste est sous les feux des projecteurs, tous les yeux convergent vers lui, ami et ennemi confondus. Les amis comptent sur nous pour la poursuite de leur mission, les ennemis vont tout faire pour nous empêcher

de marquer la cible. La mitrailleuse est placée en contrebas de la crête et entourée de rochers. Je n'ai pas le choix, il faut baliser de face car autrement la grenade irait se perdre en contrebas, rendant la manoeuvre inutile. Il faut également décrire une trajectoire suffisamment longue pour ne pas être perdu de vue par le leader des P-47. Donc, tout est prêt, on y va ! Arrivée de face, réduction des gaz et mise en piqué.

– Toujours visuel Tango leader ? Toujours visuel papillote !

Claude à l'arrière attend que je lui donne le top pour lâcher la grenade.

Tout se passe très vite, mais cependant les secondes sont très longues. La lumière est faible, obscurcie par l'orage, et je vois monter vers nous une trajectoire de balles traçantes, puis une deuxième et bientôt une troisième. Décidément c'est notre fête. Je me rappelle la transmission des consignes lors de notre arrivée, ou mon camarade pilote de l'équipage que nous relevions me disait qu'il fallait se planquer derrière le manche pour baliser !

Et oui je me planque, je tasse mon mètre 90 du mieux que je peux, sans perdre de vue l'objectif. Nous approchons, mon Dieu que c'est long.

Les traçantes montent toujours vers nous, j'ai l'impression que nous allons ramasser le gros lot.

Top, c'est parti, la grenade est lâchée et poursuit la trajectoire de l'avion. Dans le piqué, j'ai pris une vitesse d'enfer, que c'est bon d'effectuer la ressource virage à gauche en montant plein pot.

Claude regarde si la grenade a bien fonctionné, bravo, pile sur l'objectif.

– Pile dessus "Tango leader".

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

Tant mieux, y a pas besoin d'y retourner. Avec Claude, on a déjà été touchés, alors que l'on n'avait rien vu venir. Cette fois-ci on a tout vu, les fells, leur position, on s'est fait tirer comme des lapins, et rien, rien de rien on n'en a pas pris une. Cela s'appelle du pot, oui on a eu un sacré pot. Mais nous sommes en novembre, les journées sont courtes et l'après-midi s'avance, la nuit n'est plus très loin. Il va falloir penser à rentrer à Bou-Saada. Avant de recevoir l'ordre du retour, nous nous éloignons pour assister au bombardement de la crête (ou nous avons observé le macabre alignement) par les B-26. Nous passons sur cette crête peu après la giclée de bombes de 500 kilos. L'entreprise de nettoyage est passée, tout est refait à neuf, on ne voit plus rien, circulez ! Nous sommes maintenant autorisés à rentrer, mais la météo n'est pas d'accord, elle fait des siennes. Nous prenons le cap de Bou-Saada, mais bientôt tout est bouché par un grain. Impossible de passer, et nous n'avons pas de terrain de dégagement. Nous choisissons de nous poser sur une piste afin d'attendre le passage du grain. Heureusement, nous sommes dans le sud, les pistes sont à peu près en bon état. Nous en avisons une à peu près dans l'axe du vent, moteur réduit, 30° de volet et nous atterrissons. La nuit n'est pas très loin, lorsque nous recevons l'information que ça passe par une patrouille de T-6 qui rentre à Bou-Saada. Décollage, il fait bien nuit lorsque nous arrivons. Heureusement nos camarades ont allumé des feux pour nous permettre d'atterrir en sécurité. En fait ce balisage nous est très utile mais ne nous était pas destiné. Il a été préparé pour permettre aux DC-3 de ramener les blessés à Alger. Plusieurs rotations auront lieu durant la nuit. Cette opération, est la plus importante à laquelle j'ai eu l'occasion de participer durant mon séjour en Algérie.

Lorsque nous avons pu lire la presse du lendemain, il était précisé "quelques accrochages dans la région de Bou-Saada", mais sans en préciser ni la violence ni le nombre de tués et blessés. Fin 1960 déjà, il ne fallait pas parler de ce qui fâche !

17- Maréchal des logis Etienne Breteille, lieutenant Jack Bonin, crash du 18 mars 1961

Le détachement ALAT de notre peloton de la 20^e DI à Djelfa était constitué de deux pilotes, deux observateurs, un mécanicien et un aide mécanicien. Nous étions confortablement hébergés sur la base de l'armée de l'air, représentée par une escadrille de T-6 (indicatif "les cabots"). Nous logions dans des baraques métalliques de type Fillod et les deux pilotes partageaient la même chambre.

J'avais connu Étienne Breteille à Dax, il faisait partie du stage qui suivait le mien. Je suis au total resté 11 mois à Djelfa et j'ai partagé longuement l'intimité de mon camarade Étienne. Il est d'une fréquentation très agréable. Calme, peu bavard, blond très clair presque albinos, avec une légère moustache destinée à tenter de vieillir un visage très jeune.

Le lieutenant Jack Bonin, observateur pilote, est plutôt l'opposé d'Étienne. Grand, costaud, très brun, avec une moustache à la Brassens. Il a une voix de stentor, c'est la joie de vivre, toujours prêt à rire, il n'est jamais le dernier pour plaisanter. Il fait partie des observateurs avec lesquels j'ai plaisir à voler.

Mais je dois dire ici, qu'au PMAH 20° DI, nous formons une belle famille, et que la notion d'équipage est très forte

Je suis remonté à Berrouaghia depuis quelques jours, lorsqu'un matin, la nouvelle tombe, Étienne Breteille et le lieutenant Bonin ont été abattus, il n'y a pas de survivants. En écrivant ces lignes, près de 45 ans après, l'émotion me saisit. Plus encore, je m'aperçois qu'elle ne m'a jamais quitté. Année après année, j'ai souvent une pensée pour ces camarades, avec lesquels nous étions étroitement liés et qui, tout jeunes ont perdu la vie en accomplissant leur mission.

Autant dire qu'à Berrouaghia l'émotion est considérable. Le temps s'arrête, nous sommes sans voix, nous nous regardons, nous nous comprenons, nos yeux sont humides. Me connaissant proche d'Étienne, le capitaine Frotté me désigne pour aller à Djelfa, regrouper ses affaires et écrire à ses parents. Dès l'aube, je m'installe dans un Bell piloté par le capitaine Billet et nous mettons le cap sur Djelfa. Le capitaine Billet fait partie de nos anciens. Il a une grande expérience, c'est son deuxième séjour en Afrique du Nord, le premier ayant été interrompu par un projectile reçu dans le haut de la cuisse au cours d'une opération dans les Aurès. Cela lui a laissé une claudication marquée, qui associée au long fume cigarette qui ne le quitte pas, le fait reconnaître de loin, très irrévérencieusement nous l'avons surnommé "la frite".

Arrivant à Djelfa, nous retrouvons le reste du détachement et les copains de la base et parmi eux bien sur les pilotes des T-6 qui ont participé à l'opération et vécu le drame. Que s'est-il passé ?

C'était une opération banale, comme des centaines déjà effectuées. Bouclage monté par le 2° REC et accrochage avec une petite bande de HLL. Assaut, quelques rebelles tués d'autres prisonniers, mais un membre de la bande s'enfuit.

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

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

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

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

Le capitaine Frotté décide d'aller survoler le lieu du crash nous décollons avec l'autre L-19E. Nous nous dirigeons vers le Bou Kahil, djebel dont je connais le moindre caillou après 11 mois d'opérations dans ce secteur. Une patrouille de T-6 dont les pilotes ont assisté au crash de nos camarades nous accompagne. Environ 35 minutes de vol et nous survolons les restes du L-19E. C'est bien de restes dont il s'agit, le sol est noir, car l'avion a entièrement brûlé. Seuls apparaissent, l'empennage, les saumons d'ailes, et des morceaux de moteur. L'émotion nous étreint, nous sommes silencieux, nous échangeons quelques mots avec les T-6. Nous ressentons à leur voix qu'ils partagent notre émotion.

Retour dans la baraque Fillod et dans la chambre d'Étienne. Le lit défait, le roman en cours de lecture avec le marque page ou Étienne l'a laissé, et qui symbolise la brutalité de sa fin de vie. J'ai regroupé ses affaires dans sa cantine, et rédigé une lettre à destination de ses parents. Qu'ai je pu leur dire ? Je ne me rappelle plus, mais certainement que leur fils était un type bien, unanimement apprécié.

Les corps de nos deux camarades sont rapatriés à Berrouaghia où se tiendra une cérémonie entre nous avant leur retour au pays. La discussion a repris sur les causes de ce crash. Je suis convaincu, que la cause principale n'est pas la basse altitude, mais plutôt la faible vitesse du passage, qu'il faut incriminer. L'on nous a appris et répété, qu'en avion, vitesse rime avec sécurité. Nous savions

également, que dans notre boulot, la phase de balisage était la plus dangereuse. Nous devions approcher assez haut prendre un axe en direction du point à baliser, se mettre en piqué et larguer la grenade qui poursuivait sur la trajectoire. Dégager par une ressource en virage de manière à vérifier le point d'impact afin de renseigner, soit les avions au-dessus pour guider leur tir, soit les troupes au sol pour leur permettre d'approcher de la cible. Rappelons-nous que le terrain était plat et dégagé. Le rebelle blessé se déplaçait lentement. L'équipage a certainement sous-estimé le danger, et craint qu'une approche trop rapide aurait risqué de faire rouler la grenade loin de la cible. Fermons la page, nous ne saurons jamais. Reste, pour ceux qui les ont connus, le souvenir de deux camarades, que la vie a quitté trop tôt, laissant un grand vide dans nos coeurs.

18- Camionnette dans le Sud

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

Au cours d'une opération de routine montée par le 2^e REC (ratissage en zone interdite) au sud-ouest de Djelfa, nous remarquons une camionnette qui file à vive allure pour sortir de la zone. Nous prévenons le responsable de l'opération, qui nous demande d'immobiliser le véhicule, afin qu'un véhicule de la Légion puisse venir le contrôler. Comment faire immobiliser un véhicule au moyen d'un avion d'observation qui ne dispose pas d'armes susceptibles de faire un tir de semonce ?

Alors, nous choisissons de faire un passage à basse altitude, face à la marche de la camionnette en battant des ailes. Résultat : néant, la camionnette continue sa route à vive allure. Nouveau passage à basse altitude, en battant des ailes, l'observateur ayant sorti le bras par sa fenêtre de côté pour faire le signe de ralentissement. Résultat : néant, toujours la fuite à vive allure, j'ai eu le temps de voir deux visages observant l'avion lors du passage. Que faire ?



Nous décidons, un passage d'intimidation, sans battements d'ailes, de pleine face pour impressionner le conducteur et son passager. Je prends l'axe de loin, les roues à ras de la piste et fonce sur la camionnette afin d'imposer une vue rapprochée du L-19E façon écran géant ! Une légère traction sur le manche, la camionnette est effacée dans ce jeu de saute moutons improvisé. Ressource, virage de 180° en montée, retour sur l'objectif, pas du tout impressionnée, la camionnette continue sa course. Que faire ? La colère commence à envahir l'habitacle du L-19E. Nous nous concertons et décidons de balancer une grenade fumigène, face à la camionnette espérant ainsi leur intimier l'ordre de s'arrêter. Nouvelle prise d'axe face à la camionnette, l'observateur se saisit d'une grenade, la dégoupille et met le

bras dehors en attendant que je lui donne le top. Les roues à un ou deux mètres du sol nous revenons face à cette maudite camionnette, j'évalue la distance au pif: "Top" et je dégage en virage en montée, 180°. Miracle, la camionnette s'est arrêtée, la fumée du fumigène sort de la cabine, cette fois ils semblent avoir compris ! Il y a des jours où tout réussit, aujourd'hui c'est le cas, c'est le coup de pot magistral. Nous comprenons que la grenade a touché le sol juste devant les roues, puis rebondi pour fracasser le pare-brise. Coup au but, en plein dans le mille. Le conducteur et son passager sont descendus du véhicule et nous regardent tourner autour. Un 4x4 de la Légion les rejoindra bientôt pour procéder aux vérifications et interrogatoires. Mission accomplie, nous regagnons Djelfa !

19- Bulle cassée Bell 47G-2, chef Roger

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

Au cours d'une opération, il a été violemment attaqué par... un oiseau, un petit aigle, certainement importuné par cet objet volant et bruyant. Nous avons déjà entendu parler d'un équipage de L-18C qui avait trouvé la mort à la suite d'une attaque d'un aigle, qui avait traversé le pare-brise et tué le pilote. Notre ami Roger a eu plus de chance, l'aigle a pulvérisé la bulle du Bell sans blesser gravement le pilote. Prévenus par la radio, nous rejoignons le parking, pour assister au retour de notre camarade. J'ai pris ma caméra et filmé la scène. L'hélico arrive et se pose sans encombre. Effectivement la bulle a disparu. Des morceaux de plexiglas, restent encore fixés à l'encadrement telles des dents menaçantes et coupantes. Le visage du "miraculé" porte les stigmates de l'accident, par de multiples écorchures superficielles et donc sans gravité. L'oiseau a pu être capturé et comme un trophée a été fixé sur la colonne centrale du Bell par des sandows.

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

20- Pique-nique en opération chez les légionnaires

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

Un matin, vers 10-11 heures, nous recevons un ordre de décollage, pour rejoindre une unité de la légion, à environ 50 minutes au sud-ouest de Djelfa. Nous prenons le cap des coordonnées indiquées, sur le parcours nous survolons une colonne de véhicules se dirigeant dans la direction où nous nous rendons. Arrivés sur le lieu du rendez-vous, nous sommes surpris, personne ne nous y attend. Que se passe-t-il ? L'observateur, le lieutenant Dupouy prends contact par HF avec la colonne récemment survolée. Nous apprenons que notre rendez-vous les concerne, mais à 14 heures seulement. C'est une erreur du PC opérationnel. Que devons-nous faire ?

Si nous revenons sur Djelfa, nous y serons dans 50 minutes. Il faudra ensuite attendre environ 30 minutes avant de redécoller pour être dans les temps de notre rendez-vous de 14 heures. Nous aurons alors, perdu près de deux heures de notre précieux potentiel. L'idée nous vient alors, d'essayer de trouver un terrain propice à l'atterrissage, cela nous permettrait d'attendre sur place. Le PC opérationnel à qui nous soumettons cette suggestion l'accepte, le capitaine commandant la compagnie en charge de l'opération, accueille également favorablement cette décision. Alors, y'a plus qu'à !

Nous descendons pour chercher le long de la piste suivie par la colonne de nos amis légionnaires, un endroit où poser délicatement notre cher L-19E. Nous avisons un terrain plat, sans trop de cailloux, face au vent et longeant la piste empruntée par la colonne de véhicules avec laquelle nous devons travailler l'après-midi. Le capitaine fait immobiliser sa colonne, et nous atterrissons sans encombre le long de celle-ci. Cela fait des mois que je travaille quotidiennement avec le 2^e REC. Ce régiment porte l'indicatif "Parfois" et nos équipages s'appellent "Papillote" suivie d'une couleur. Ainsi, j'ai travaillé avec toutes les couleurs des "Parfois", noir, jaune, rouge etc....

Jusqu'à aujourd'hui, jamais nous ne nous sommes rencontrés, autrement que l'un survolant l'autre.

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

Alors, j'assiste à une démonstration de l'efficacité légionnaire en campagne. Des hommes sont désignés pour monter la garde auprès de notre avion, qui se trouve à environ 50 mètres de nous. En quelques minutes, des jerricans sont descendus des camions, s'empilent pour former les piliers de notre future table. Des plaques PSP sont posées dessus, des morceaux de contreplaqué sont ajustés, bientôt couverts d'une nappe immaculée. Assiettes, couverts, verres... aux confins du désert, on nous dresse une table digne d'un mess de garnison.

Nous nous retrouvons une dizaine autour de cette table, regroupant les officiers de cette compagnie. Des hommes, au garde à vous, sont placés à une dizaine de mètres de la table, et assurent le service. Dès que le capitaine fait un signe, ils arrivent en courant, se figent, écoutent, et repartent exécuter l'ordre à toute vitesse. L'on nous sert un repas complet, entrée, plat, fromage, dessert, café, l'ensemble de bonne qualité. Je m'attendais à un pique-nique sur le pouce, ce n'est pas le cas, le pique-nique du légionnaire est un repas complet... Quel que soit l'endroit où l'on se trouve !

Cette halte-repas improvisée, m'a permis de rencontrer les hommes avec lesquels nous travaillons depuis des mois, et de sympathiser avec eux.

J'aurai l'occasion de les retrouver plus tard, vers la fin de mon séjour. L'abandon du plan Challe, fera remonter les troupes vers le nord, la Légion quittera Djelfa pour se replier dans la région de Médéa. Une compagnie du 2^e REC sera installée à Berrouaghia, juste à côté de notre peloton. Nous nous réunirons chaque soir avec eux, pour disputer un match de volley-ball.

21- Une mission, deux imprudences

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

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

– Oh mon lieutenant, nous n'allons pas à la plage, il faut mettre vos Pataugas.

L'on nous a enseigné, que la première règle de survie en cas de crash, était de posséder de bonnes chaussures, afin le cas échéant d'être capable de marcher sur de longues distances.

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

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

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

Afin d'éviter de nous faire tabasser, nous accomplissons notre mission d'observation, en longeant la courbe du "C", en restant constamment "au vent". Soudain, la radio nous informe qu'un accrochage s'est produit dans la partie supérieure du "C", alors que nous longeons la partie inférieure. Aussitôt Chastel me dit "on y va". Je continue à suivre la crête au vent, pour accomplir la trajectoire du "C" qui nous amènera en quelques minutes sur le lieu de l'accrochage.

– Que faites-vous ? Foncez direct au nord.

- Mon lieutenant, je voulais éviter les rabattants, et rejoindre l'accrochage en suivant la crête.
- C'est trop long, coupez direct, on se fout des rabattants !
- OK mon lieutenant on y va, mais d'abord bloquez votre harnais, car nous allons dérouiller. Pour ma part je me verrouille !

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

L'accrochage a permis de faire quelques prisonniers, l'opération se termine, les troupes rejoignent les véhicules. Nous sommes en l'air depuis plus de trois heures, le vent n'a pas faibli, et nous sommes fatigués, il fait chaud, nous avons été fortement secoués et obligés de descendre près d'un relief inhospitalier, l'ordre de retour nous parvient à notre grande satisfaction. Nous avons l'habitude de saluer nos amis sur le terrain pour leur dire un petit "coucou" avant de regagner Djelfa. Les véhicules sont alignés dans une longue colonne perpendiculaire au sens du vent toujours aussi fort. Je prends l'alignement de la colonne, par la radio nous souhaitons un bon retour à nos chers "Kimonos", je descends à environ une vingtaine de mètres et longe la colonne en battant des ailes, pensant prendre le cap de Djelfa en fin de passage.

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

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

Virage à gauche immédiatement. Nous sommes fatigués, et je commet l'erreur de ne pas aller chercher un axe un peu plus éloigné. Le vent est très fort et repousse l'avion. Je serre alors le virage en poussant la manette des gaz à fond. Peine perdue, je me retrouve face au vent à grande inclinaison et pleins pots. On peut beaucoup demander au L-19E, mais tout de même pas trop. Je sens les gouvernes se ramollir, signe précurseur que la manoeuvre est devenue acrobatique, et risque de mal se terminer. En un éclair, je me remémore les nombreuses séances d'autorotation ou mon moniteur l'adjudant Fourier, nous faisait mettre l'avion dans des positions impossibles afin de nous mettre en vrille. Les gouvernes qui s'amollissent, c'est le prélude du décrochage de l'avion. Nous sommes à moins de 30 mètres du sol, je sors de virage en plongeant vers les camions pour récupérer de la vitesse face au vent. C'est gagné, dans cette configuration le rétablissement de l'assiette et le vent de face nous ont aidé. J'ai piqué vers le sol, et nous sommes passés entre deux camions.

Les soldats photographes n'ont pas eu besoin de téléobjectif, ils nous ont eu en gros plan. Mais bon Dieu qu'elle trouille, de ma faute, nous avons eu très chaud. Lorsque j'ai peur, mon genou droit est pris de tremblements. Ceux-ci cesseront avant de se poser à Djelfa.

Nous exerçons une fonction, où il est normal de temps en temps d'être confronté au danger et à la peur. Mais créer la situation soi-même, par fatigue ou inconscience c'est impardonnable. J'apprendrai, plus tard, une fois rentré à la vie civile, la mort du lieutenant Chastel survenue à la tête de sa section au cours d'une embuscade après son retour dans son unité d'origine.

22- Les biffins au mess

Comme je l'ai déjà dit, le détachement ALAT à Djelfa, c'est deux pilotes, deux observateurs, un mécanicien et un aide mécanicien, pour mettre en oeuvre deux L-19E. C'est donc six hommes en tenue kaki, au milieu d'une base où tout le monde est habillé en bleu. Sur le parking, revêtus de notre combinaison de vol, identique à celle de l'armée de l'air, nous passons inaperçus, nous sommes intégrés au paysage ! Nous deux L-19E sont rangés à côté des T-6, et je trouve qu'ils ont fière allure.

Les pilotes des T-6 sont nos amis, l'escadrille de Djelfa, je le répète à pour indicatif les "cabots" et celle de Paul-Cazelles, plus au nord, s'appelle les "barons". Tous deux "cabots" et "barons" viennent de la base de Dijon, où ils volent habituellement sur Mystère IVA et certains de nos camarades pilotes

de Djelfa ont fait partie de la Patrouille de France. J'ai encore le souvenir du sergent Lucet surnommé "petit monstre" qui est resté près de dix ans dans la Patrouille et avec lequel nous avons des discussions passionnées sur bien entendu... l'aviation.

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

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

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

J'avise à la table un sergent-chef moustachu, jamais vu auparavant, qui se marre et en rajoute sur les biffins. C'est le genre "vous êtes bien bon les gars, mais de mon temps jamais on n'aurait accepté des biffins à notre table ! Mais oui, je vois, c'est les gars qui pilotent les avions à pédales que j'ai vu sur le parking !" Sur son blouson, le fameux insigne constitué de l'étoile et des deux ailes entourées d'une couronne est absent.

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

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

Voulant calmer le jeu, les copains répondent :

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

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

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

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

– Tu serais malade et tu appellerais ta mère !

Les copains autour en rajoutent.

– Oh oui, on parie le champagne, si il est malade il paye, sinon c'est toi.

– On ne se dégonfle pas, marché conclu !

Un ou deux jours plus tard, en fin d'après-midi, je vois mon moustachu débonnaire arriver sur le parking. Aucun signe avant-coureur d'une quelconque angoisse, l'homme est relax, marrant, rigolard. Il se paye gentiment ma tête, et joue à l'effrayé en montant à l'arrière de mon "petit avion" comme il dit ! On n'a pas besoin d'expliquer au bonhomme comment s'attacher, il sait tout, je commence à flairer le piège. Les copains se marrent.

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

Trente-cinq à quarante minutes de ce régime ont entamé ma résistance, ma bonne humeur. Il n'y a pas de honte à reconnaître sa défaite, je mets les pouces et félicite celui qui devait être ma victime. De toute façon, nous passerons un bon moment à partager la bouteille de champagne et, cerise sur le gâteau, en subissant les railleries des copains. Atterrissage, le gars descend de l'avion aussi frais que lorsqu'il y est monté, ce qui n'est pas mon cas. Je me suis collé un bon mal de tête, qui passera avec le champagne.

La chute de l'histoire est que ce citoyen avait été en Indochine mitrailleur de queue sur un bombardier

B-26 Maraudeur C'est la place la plus inconfortable de l'avion. Il avait tant encaissé de "G" négatifs, qu'en aucun cas, mes petites manoeuvres vachardes ne pouvaient entamer sa résistance.

23- Djelfa-Berrouaghia le casse-croûte

S'il existe un point que les militaires prennent au sérieux, et avec lequel il ne faut pas plaisanter, c'est bien celui du casse-croûte. À Djelfa, notre détachement est hébergé par l'armée de l'air qui dispose d'une puissante logistique. Nous ne souffrons d'aucune discrimination, tout nous est ouvert. Les pilotes ont une salle de repos climatisée équipée de sièges relax, un bar, bref, tout le confort. Nous prenons nos repas dans un mess confortable, tables recouvertes de nappes blanches, la nourriture servie est de qualité, vraiment nous n'avons pas à nous plaindre. Certaine fois nous avons droit à des extras.

Cela est arrivé plusieurs fois, je me rappelle notamment du réveillon de Noël 1960 qui s'est révélé être un véritable festin. Au menu : huîtres et cuissots de gazelles. Je ne sais si l'erreur vient de celui qui a passé la commande à Djelfa, ou bien de celui qui l'a traité à Alger, bref au lieu de X douzaines d'huîtres, il a été livré X bourriches d'huîtres. Une bourriche contenant un cent d'huîtres, c'est plus de huit fois la quantité commandée qui a été livrée. Tant mieux pour les nombreux amateurs, dont je faisais partie, qui se sont régalés durant plusieurs jours.

Pour ce qui concerne les cuissots de gazelles, quelques spécialistes ont organisé une chasse. Quelques chasseurs équipés d'armes de guerre, ont embarqué dans le "Pirate", (un hélicoptère Sikorsky H-34 équipé d'une mitrailleuse et d'un canon de 20 mm) et ont effectué une mission spéciale, pour nous ramener quelques gentilles gazelles, destinées à agrémenter notre réveillon. Il est vrai, que du fait des hostilités la chasse ne pouvait pas se pratiquer. Aussi la campagne était elle envahie de gibier, et très fréquemment, en cours de mission nous survolions des centaines de petits culs blancs qui bondissaient dans les rochers. Le "Pirate" était équipé d'un treuil qui permettait de ramener à bord, sans effort le produit de la chasse. C'est ainsi que rapidement une quinzaine de jolies gazelles se sont retrouvées dans nos cuisines, pour participer avec gourmandise à notre réveillon.

Je me rappelle d'un réveillon formidable, le mess avait été joliment décoré des symboles de Noël. Nous avons mangé, bu, chanté et rigolé sans aucun vague à l'âme à être éloignés de nos familles, pour cette fête traditionnelle.

Un autre bon souvenir de festin concerne un couscous méchoui, organisé et offert par le bachaga local pour remercier la base de je ne sais quoi. C'est l'été il va faire chaud. Tôt le matin, des spécialistes dépêchés par ce bachaga ont commencé les préparatifs. Mon copain Michel Babouin partageait le détachement avec moi, et nous avons assisté et prêté la main à l'organisation de la fête. Nous nous sommes notamment occupés des blocs de glace destinés à rafraîchir une belle quantité de bouteilles de rosé. Les braises ont été préparées, et plusieurs moutons ont commencé à tourner sur leur broche. Le spectacle des moutons en train de rôtir sur leurs braises agrmente l'oeil, et l'odeur enchante les narines, faisant monter progressivement l'appétit.

Vers 12 heures, notre camarade Pouzade un pilote CPAP (pied-noir) de retour de la liaison courrier dominicale en L-18C, fait escale à Djelfa. Au spectacle du méchoui en fin de cuisson, nous n'avons aucun mal à le convaincre d'attendre avant de redécoller vers Berrouaghia, pour partager le gueuleton. Bientôt nous commençons à déboucher les bouteilles de rosé bien fraîches, et prendre l'apéritif, avec l'abondante kemia fournie par ce sympathique bachaga. L'ambiance est joyeuse, il commence à faire chaud, nous cherchons l'ombre et la fraîcheur du rosé. Nous prélevons à la main de délicieux morceaux de mouton, que nous accompagnons de semoule mouillée du succulent bouillon. C'est tellement bon, que j'en salive encore en écrivant ces lignes. Mais notre camarade Pouzade, tout comme nous a très chaud, et rafraîchit l'intérieur au rosé, d'une quantité certainement incompatible avec son retour vers Berrouaghia.

Ne l'accablons pas, car nous sommes également fautifs. Toute la base a comme on dit vulgairement "un petit coup dans les carreaux". Heureusement il n'y a pas de mission prévue ce dimanche après-midi. Nous accompagnons Pouzade au parking pour assister à son départ. Il n'y a aucun mouvement aérien sur la base, juste un contrôleur de permanence dans la tour. Mis en route, roulage, on le salue de la main et il décolle. Au lieu de prendre son cap direct vers le nord, on voit le L-18C virer sur la gauche et revenir vers nous. Le rosé aidant, la base semblant déserte ce dimanche, il a décidé de nous offrir un passage pour fêter le couscous ! Je prends mon appareil photo, toujours dans la poche de ma combinaison et saisis son passage. On y voit le L-18C légèrement incliné à deux mètres du sol, deux mécaniciens en train de se mettre à plat ventre pour l'éviter. Ressource violente en virage à gauche en

montant, il nous bat des ailes et prend son cap. Mais l'affaire ne s'arrête pas là. Nous apprendrons un peu plus tard qu'à Berrouaghia notre camarade est attendu par le capitaine, qui lui demande si son voyage s'est bien passé.

- Oui, merci mon capitaine.
- Tenez, lisez le message que je viens de recevoir de Djelfa

C'est le manque de pot total. Le colonel commandant la base de Djelfa en faisant sa petite inspection du dimanche, était justement grimpé dans la tour pour saluer son contrôleur, au moment où notre ami Pouzade a effectué son passage en rase-mottes sur le parking.

Montant de l'addition : 15 jours d'arrêts, infligés avec le sourire par le capitaine Frotté



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

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

24- Recherche de mines dans le sud

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

De nouvelles opérations se déroulaient très au sud, des colonnes de véhicules transportant des troupes allaient de plus en plus au sud avec le risque de tomber sur des mines. L'on nous demanda alors d'exécuter à partir de Djelfa, des missions de reconnaissance sur les pistes du Sud pour détecter les mines. Les mines étant enterrées, il fallait survoler la piste à une altitude de 20 mètres environ, pour

examiner si le sol avait été remué récemment. Dans l'affirmative, nous relevions soigneusement les coordonnées du lieu suspect afin d'envoyer au plus tôt une équipe de déminage. Le problème, c'est que ces missions avaient lieu très loin et à basse altitude. Nous quittions Djelfa pour un vol de une heure environ en bout de liaison radio à altitude normale.

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

Je n'aimais pas ces missions que je considérais comme dangereuses. Nous trouvions la sécurité dans la fiabilité légendaire de notre L-19E. Durant tout mon séjour en Algérie, je n'ai jamais entendu parler d'une panne de moteur sur un appareil de ce type. Quoi qu'il en soit nous réclamions d'effectuer ces missions à deux avions, dont un pourrait rester en altitude pour servir de relais radio. Cette requête a été acceptée à l'été 61, au moment où mon séjour a pris fin.

25- Pépé

J'avais obtenu mon brevet à un peu plus de 20 ans. Les plus âgés parmi mes copains pilotes ne dépassaient pas 25 ans. C'est donc une jolie petite bande de gamins, dont notre capitaine avait la charge. C'était une bande joyeuse, frondeuse, riant de tout, se faisant des blagues sans cesse. J'imagine que certaine fois nous devions déranger, agacer, voire irriter certains. Mais cette légèreté juvénile, n'était pas sans posséder également une grande dose de sérieux, de respect, et du désir de bien faire.

Un beau jour, débarque le chef Coutrot, nouveau pilote affecté à notre peloton. Mais il fait tache. Il est différent, pensez, il a... 39 ans. Immédiatement, il est affublé d'un surnom, c'est... "Pépé".

Pépé est grand, un peu enveloppé, la brioche de la quarantaine tire un peu sur les boutons du blouson. Il porte un béret bleu trop neuf, à l'horizontale, comme une crêpe ! Nous lui apprendrons rapidement comment l'assouplir à la vapeur et lui donner la forme convenable afin de prendre, tout comme nous, l'aspect d'un vieux baroudeur.

Maintenant, ayant largement dépassé la soixantaine, que l'on puisse surnommer Pépé un gamin qui n'a pas 40 ans, me sidère. Mais le chef Coutrot est un gars sympa, il s'intègre sans problème à notre groupe infantile, et ne s'offusque pas de son sobriquet qu'il prend avec philosophie. Il est marié, père de famille, et loge en ville. Bientôt, nous remarquons que chaque fois qu'il rentre de mission, il passe au-dessus de son domicile et bat des ailes, selon un code convenu avec sa chère et tendre. Cela devient la franche rigolade, vous imaginez facilement la déclinaison de fines plaisanteries :

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

Ou bien :

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

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

26- Jean Pierre Blanche et le fuyard

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

Bien entendu, nous rendons compte au patron de l'Opé, qui nous demande de ne pas les perdre de vue, afin de les choper un peu plus tard. "Ne les perdez pas de vue !", facile à dire, mais pas simple à réaliser, au-dessus d'un relief tourmenté, possédant une abondante végétation. "Un coup je te vois, un coup je te vois plus".

Nous tournons au-dessus, et du fait qu'ils s'écartent l'un de l'autre, je suis obligé d'élargir le cercle, et de prendre un peu d'altitude. Avec l'observateur, nous nous partageons le boulot afin de garder "chacun le sien" en visuel. Nous informons "Kimono" de nos difficultés en leur demandant de se "manier" d'envoyer du monde pour récupérer nos deux fells.

– Papillote bleue de papillote jaune, on peut vous aider ?

C'est mon copain Jean-Pierre Blanche, qui remonte de Boghari vers Médéa avec son Bell 47G-2, ou il

doit déposer un capitaine de tirailleurs, qu'il a accompagné en liaison depuis le matin. Ils sont depuis un moment sur la fréquence, et ont connaissance de nos soucis. Nous remercions de la proposition, et convenons du partage du boulot, le piéton pour l'hélico et le cavalier pour nous. L'hélico, plus maniable que l'avion, peut s'approcher très près du piéton. C'est l'été, les portes latérales du Bell sont démontées, et l'officier passager, à l'aide de sa carabine fait des sommations au fuyard.

Celui-ci continue sa course, sans tenir compte des sommations. Alors il faut arrêter absolument ce rebelle, mais bien entendu sans le tuer, alors tir dans les jambes. Le fuyard est touché, mais continue à courir et se dirige vers le sommet d'une colline. C'en est trop pour Jean-Pierre et son passager, ils décident de se poser derrière la crête, et d'attendre le "fell".

Celui-ci arrive bientôt au sommet, (peut être soulagé de ne plus avoir l'hélico pendu à ses basques) pour subir une grande contrariété. En face de lui, nos deux fringants partenaires, carabine en main, lui intimement l'ordre d'arrêter et de se coucher. Il est bientôt désarmé, et nos deux amis examinent ses blessures, qui ne sont pas trop graves, mais nécessitent néanmoins une hospitalisation. Il est bientôt chargé dans une des deux nacelles du Bell, pour une évacuation sanitaire vers l'hôpital de Médéa.

Pendant ce temps notre cavalier a pris de la distance, et s'estime peut-être sorti d'affaire. Mais non, grâce à notre guidage, une équipe de "Kimonos", a bientôt pu récupérer le bonhomme.

Tout est bien, qui finit bien. Il n'empêche, que j'ai été sidéré par le culot de notre ami Jean-Pierre, qui n'a pas hésité à poser son hélico en zone hostile, pour récupérer son prisonnier. Bravo !



27- On s'en amusait

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

Le lieutenant Bernard est de retour d'un vol solo, nous sommes plusieurs sur le parking à observer son approche. Il y a pas mal de vent de travers, et le L-19E a le train d'atterrissage "délicat". Il est constitué de deux lames de ressort, qui ne demandent qu'à renvoyer le postulant à un atterrissage dur vers le ciel. C'est ce qui arrive au lieutenant Bernard, qui nous gratifie d'un atterrissage en trois rebonds, ce qui déclenche l'hilarité du petit groupe de jeunes insolents, dont je fais partie. L'avion rejoint le parking, le lieutenant Bernard coupe le moteur, ouvre la porte, avise le groupe souriant et beau joueur nous dit :

– Eh les gars, pas terrible l'attéro !

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

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

Nous rions tous en coeur de cette fine plaisanterie.

28- Gaby

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

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



C'était un vrai bonheur d'être sur la même fréquence et de l'entendre prononcer le fameux "Rodger" (bien compris, j'exécute). Il n'a jamais pu s'y faire malgré de grands efforts, il ne pouvait que répondre par le prénom Roger avec une inflexion traînante sur le "ger". Je soupçonne même les moniteurs, ou les gars de la tour, de lui donner des instructions exprès pour l'entendre répondre son fameux "Roger" Gaby était petit et fluet, mais il n'avait peur de rien. De plus il était doté d'un caractère irascible qui le poussait à chercher la bagarre.

Au moment des fêtes de Dax, nous sortions tous en bande, pour aller danser au casino. Je me rappelle

d'une soirée où l'équipe de rugby de Bayonne était venue faire la fête, et n'avait pas manqué de chercher des histoires à l'équipe de Dax. La bagarre a démarré sous je ne sais quel prétexte. Les tables et chaises se mettent à voler. J'avise une armoire à glace de je ne sais quelle équipe, qui traverse la piste de danse, une table brandie au-dessus de la tête et poursuivant une autre armoire à glace, visiblement dans le but de l'assommer. Au milieu de ce cirque, notre Gaby très en forme, en train d'exciter les combattants, et nous exhortant à le rejoindre au milieu de l'empoignade. On a plongé à 3 ou 4 pour récupérer Gaby et l'enlever de force à la piste devenue dangereuse. Bien que nous soyons six ou sept, nous n'étions pas de force à nous mêler à ce combat de géants, et notre fuite piteuse nous a évité de prendre une belle raclée.

29- Les cigogneaux de Claude

Vers le milieu de l'année 1960, nous arrive de Dax un nouveau pilote, il s'agit de Claude Marx. Grand, costaud, sérieux, doté d'un solide accent alsacien qui ne trompe personne et dont il ne cherche absolument pas à se débarrasser. Je crois même qu'il en est fier car dans la population pied-noire locale qu'il fréquente à la faveur de la messe dominicale il y a des grand-parents qui sont de souche alsacienne et qui sympathisent volontiers avec un garçon qui pourrait devenir un futur membre de leur famille pourvue en filles aux yeux de braise bien souvent toutes plus jolies les unes que les autres.

Etre alsacien, ça n'a rien d'original, mais Claude est un alsacien militant. Ce qui est plus rare. De plus, il est doté d'une énergie peu commune. Quand Claude a décidé de faire quelque chose, la réalisation n'est pas loin. Rien ni personne ne pourra entraver sa détermination.

Claude fait partie dans son Alsace natale d'un groupe de défense du symbole alsacien par excellence, la cigogne. Il est resté en liaison avec un certain Mr Schierer, ornithologue passionné, dont le renom à l'époque s'étend déjà bien au delà des limites de sa province.

Tout le monde sait que l'Algérie pullule de cigognes. L'idée est donc simple, si l'on prélève des bébés cigogne (les cigogneaux) en Algérie, et qu'on les expédie en Alsace on crée sans conteste un flux migratoire artificiel entre l'Alsace et l'Algérie. Le flux migratoire existant devenant pléthorique il faut à tout prix chercher à le consolider et même à le renforcer. Il faut savoir que de nombreux pièges guettent les cigognes durant leur migration. Les fusils de chasseurs irresponsables, la fatigue, le manque de marécages, les lignes et poteaux EDF (EDF a aujourd'hui accepté bien des compromis facilitant l'accès à des reposoirs). Il faut repeupler les nids alsaciens à tout prix!

Alors Claude met tout en route. Il trouve auprès des membres du peloton aide et sympathie pour réussir son projet. Il commence par faire du repérage de nids. Le premier est situé au beau milieu de Berrouaghia sur l'église. Le curé mis au courant du projet s'enthousiasme. A l'issue de la messe dominicale, après l'habituel communiqué du service et messes; il informe ses paroissiens du projet de baguage de cigogneaux. On sait que la cigogne est tabou en Algérie. Quiconque s'aventurerait à faire du mal à une cigogne se ferait immédiatement incendier par la population. Donc, dans le souci de se protéger des inévitables levées de boucliers, Claude s'assure la protection du clergé local et a fortiori celui des Autorités locales. Claude est un organisateur né. Faire parvenir à Strasbourg depuis le bled algérien des cigogneaux vivants n'est pas une mince affaire. Il faut solutionner la capture, les soins, la nourriture, l'emballage, le transport, les délais, le financement et la bienveillance des autorités sanitaires.

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

Le pénitencier agricole situé au nord du peloton abrite plusieurs nids qui sont autant de provocations pour le projet de Claude. Quand Claude obtient enfin l'autorisation du directeur du pénitencier d'entrer dans ce qu'il faut bien appeler une prison, il constate avec effroi que les pins au sommet desquels sont installés les nids tant convoités font plus de vingt mètres de hauteur. Par ailleurs leurs troncs ancestraux font plus d'un mètre cinquante de diamètre à la base. Il se rend compte que sans échelle l'opération est loin d'être une partie de plaisir. Peu importe il a donné sa parole à Schierer, il en faut davantage pour le faire reculer. Il s'aperçoit que les troncs de ces arbres majestueux portent une écorce très épaisse. Si épaisse que les doigts d'une main pourraient s'y incruster. Reste à résoudre le problème de l'assurance par un cordage. Un poteau téléphonique on s'y assure avec un harnais et une cordelette. Dans le cas qui nous intéresse, il faut au moins une corde de plus de trois mètres pour jouer le rôle d'assurance; et comment faire monter cette corde le long du tronc rugueux pour assurer la progression vers le haut du moins sur la portion de tronc si importante?

Comment faire? C'est un défi, un travail d'acrobate...Or Claude n'est pas un acrobate. Mais c'est un persévérant têtue. Il faut, alors il va trouver la solution !

Il parle de son projet à tout le peloton. Le regretté "Eugène" sympathique pilote de Bell G-2 se propose immédiatement pour porter Claude en sling dans un filet sur les nids les plus accessibles à un hélicoptère. Le commandant du peloton se frotte le menton. Il donne son accord mais par tout autre moyen que l'emploi d'une machine sous sa responsabilité. Il ne reste qu'à monter là-haut sans échelle bien entendu car le millier de prisonniers du pénitencier ne demande pas mieux que des échelles pour se faire la belle.

Claude a bien vu les agents des PTT et ceux d'EDF grimper sur des poteaux téléphoniques. Il cherche des contacts auprès des représentants locaux. Il est pratiquement arrivé à convaincre ses interlocuteurs mais au moment de préciser l'endroit où l'escalade devrait se faire il rencontre un veto sans appel. Personne ne veut prêter son matériel pour se rendre complice d'une évasion au pénitencier agricole. Partout ailleurs, peut-être en suivant la voie hiérarchique, et encore? Alors Claude a une autre idée. Il va voir les copains des transmissions, eux aussi ils possèdent le matériel d'escalade convoité. Il ne leur dira pas qu'il s'est fait jeter aux PTT et à EDF. Il ne dira pas non plus qu'il convoite les nids du pénitencier. Il parlera des nids de la ville. Après quelques libations au bar des trans, il rentre au peloton avec le matériel. Tout le monde s'y met. Comment met-on ces trucs là? Chacun a son idée sur la question. Au bout de quelques heures d'effort on arrive exténué au sommet du premier poteau télégraphique situé sur la route donnant accès au peloton. Il est décidé que l'après-midi après le repas, on s'entraînerait sur les dits poteaux jusqu'à ce que l'on soit bien familiarisé avec le matériel. Les poteaux télégraphiques de la route du PMAH se souviendront durant toute leur existence des marques que tous les exercices préparatoires leur ont porté. Chacun voulait s'essayer au métier, et de marcher les jambes écartées, et de souffrir de cette position inusuelle de piquer le poteau avec ses pieds pour faire entrer les crampons.

Enfin le jour "J" arrive. Jacques David pilote avion au peloton dit "bojojo" est de la partie. Tout ce qui touche au sport l'intéresse. Il s'est entraîné lui aussi après les poteaux. Muni de l'autorisation directoriale, l'équipe débarque au pénitencier avec tout le matériel sous les yeux incrédules des occupants. Claude se harnache et contemple un pin. Oui, il y a bien un nid dans celui-là. Il lève la tête et dit : "si maman savait ça!". Comme il a donné sa parole, il tente d'incruster ses doigts dans l'écorce épaisse qui souvent casse sans prévenir. Bojojo se tient à l'opposé du tronc et fait progresser la corde d'assurance vers le haut avec au début un manche à balai; ensuite une longue latte jusqu'au moment où le tronc peut enfin être plus facilement ceinturé par la corde d'assurance. La progression vers le haut peut enfin commencer. Le couple de parents cigogne commence à voler tout autour du nid en menaçant l'envahisseur de leur long bec. Le tournoiement se fait de plus en plus serré au fur et à mesure de la progression du grimpeur. Arrivé là-haut; il reste à trouver dans l'entrelacement des branches du nid de quoi se tenir pour faire un rétablissement et arriver dans le nid. Le baguage des jeunes petits peut enfin commencer. Le baguage permet à des observateurs munis de jumelles de lire le numéro soigneusement imprimé à l'envers et à l'endroit de la bague pour retrouver, le parcours de l'oiseau, son âge, son origine etc...Claude prélève un seul cigogneau du nid pour ne pas compromettre les chances de survie de la fratrie. Pour le transport du cigogneau vers le bas, il compte sur son sac à casque. L'opération s'avère impossible car le cigogneau n'a nulle envie d'y entrer. Alors tant pis, on ouvre sa chemise et on l'y introduit bien au chaud en prenant soin de reboutonner bien entendu . Bojojo en fidèle assistant est enthousiasmé par ce jeune oiseau qu'il tient maintenant dans ses mains. Il

se dit prêt à remplacer Claude et à grimper à son tour. Il s'équipe lui aussi et parvient au bout de longues minutes d'efforts dans son nid. Il bague lui-aussi et ramène son petit cigogneau. Bref le modus operandi est amélioré au fur et à mesure des ascensions. Au bas des arbres les cartons "SEITA" attendent leurs occupants. Tout le monde est fou de joie. C'était faisable, ils l'ont fait. Dans l'euphorie du moment, Bojojo pour gagner le temps d'une ascension propose même de sauter dans un nid situé trois mètres en contrebas depuis le nid culminant où il se trouve. Il en aura fallu des suppliques pour que l'intéressé ne passe à l'acte. "Tu es trop lourd, la branche d'accueil cassera immanquablement, tu te retrouveras au sol aplati comme une crêpe, nous finirons tous en prison...ne fais pas ça... qu'est-ce qu'on va dire?" ...tout y est passé. Finalement Bojojo s'est rangé non sans ronchonner à l'avis de la majorité.

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

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

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

Je retrouve Claude en 200,5 à Concarneau, où il vit une retraite active après une double carrière militaire puis à la sécurité civile où il a dirigé pendant quinze ans la base hélico de Quimper. Bien sûr nous évoquons nos souvenirs de Berrouaghia, et je l'interroge sur le détail du voyage des cigogneaux afin de rédiger ces lignes sans faire d'erreur. Il me dit alors : « Attends, tu ne connais pas la fin de cette histoire. Mon neveu, chimiste de profession, est passionné de musique et joue de la trompette classique. Il se produit lors de mariages, pour animer des fêtes, et quelquefois dans des églises. Un certain dimanche de Paques, il joue la messe pour trompette et orgue dans l'église de Hynx, une petite ville des Landes. À la fin du concert, il échange quelques mots avec le curé qui lui dit :

- Jeune homme, vous avez très bien joué ! merci beaucoup, mais d'où êtes vous ?
- D'Alsace
- D'Alsace ?
- Oh, j'ai connu un seul alsacien complètement fou lorsque j'étais curé de Berrouaghia, une petite ville d'Algérie. Figurez-vous que ce sympathique cinglé, allait dénicher des cigogneaux pour les expédier à Strasbourg. Je m'en souviendrai toujours !
- Eh bien, c'était mon oncle Claude !

Trente ans s'étaient écoulés. Merci Claude !

30- Liaison Tiaret, le 25 janvier 1960

Mon frère Claude est mon aîné de cinq ans. Il est métreur vérificateur dans une entreprise de construction parisienne. Il s'est inscrit au centre des arts et métiers et a poursuivi des études en cours du soir, pour obtenir un diplôme d'ingénieur en béton armé et un second d'organisation du travail. Il était donc sursitaire, alors que j'avais souscrit un engagement par devancement d'appel. Ceci a eu pour résultat que nous nous sommes trouvés sous les drapeaux en même temps. Bref, il est maintenant sous-officier du génie à Tiaret, alors que je me trouve dans le sud-Algérois. Nous ne risquons pas de nous rencontrer, et cela fait bientôt deux ans que nous ne nous sommes vus.

Divine surprise, je lis sur le tableau noir où sont inscrits à la craie les missions à effectuer, qu'une liaison vers Tiaret est prévue pour un aller-retour dans la journée. Nous devons transporter le commandant de la Bernardie, avec un retour de la même personne en fin d'après-midi. Ces missions de liaison s'effectuent en L-18C, et sont généralement réservées aux pilotes CPAP (appelé). En face de la mission, le nom de mon camarade Pouzade est inscrit. Je vais le voir et lui explique la situation. Il comprend au quart de tour et très gentiment accepte que je le remplace si le patron est d'accord. Notre capitaine comprend ma demande, et y accède très volontiers. Me voici donc officiellement inscrit au tableau, pour convoier ce commandant. Et là, par flemme, bêtise, ou trop de décontraction, je

commets l'erreur de ne pas préparer la navigation. La météo est impeccable, temps de curé, mais fort vent d'ouest. C'est une navigation à la carte routière ! Tiaret est à l'ouest, il suffit de descendre la vallée jusqu'à Boghari, virage à droite, cap à l'ouest et on rattrape la voie ferrée. J'ai vu sur la carte que cette voie ferrée avait son terminus à Tiaret, donc pas de problème. C'est une nav en ligne droite d'une heure trente, environ deux cent kilomètres. Pour ne pas m'ennuyer j'ai pris la précaution de prendre un polar dans la poche inférieure de ma combinaison.

Mon passager arrive, décontracté, aimable, souriant. Il a pour tout bagage une serviette en cuir qui pend à son bras, contenant je suppose, les documents utiles pour remplir sa mission. Nous l'aidons à s'installer à l'arrière du L-18C, et bientôt nous voilà en l'air direction Tiaret. Comme prévu je récupère la voie ferrée au sud de l'atlas et cap à l'ouest. Je vous l'assure, c'est la seule fois de ma carrière de pilote, ou je n'ai ni préparé, ni contrôlé la navigation. C'était trop simple, enfantin, basique. Avec le recul, j'en ai encore honte. Dans une navigation à l'estime, on recalcule à l'aide de repères au sol, sa dérive, sa vitesse sol, et l'on peut ainsi rectifier l'heure estimée d'arrivée.

Tout va bien, la voie ferrée est en dessous et je la vois filer tout droit à l'horizon. Les montagnes de l'Ouarsenis sont à ma droite, que demande le peuple ? Je peux tranquillement et discrètement prendre mon polar, mon passager ne peut pas voir ce que j'ai sur le genou. Entre mon inutile planchette de nav fixée à mon genou droit par un élastique, et la carte, le petit format du roman passe inaperçu.

Mon passager est bien sage, lui aussi à sorti des documents de sa serviette, et travaille me semble-t-il sérieusement. Je m'absorbe dans la lecture de mon bouquin qui devait être très passionnant, et le temps passe. Le temps passe, en fait mon passager m'interroge, il commence à trouver le temps long.

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

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

La prudence élémentaire commande de vérifier. Le polar regagne discrètement la poche, le long de ma jambe. Penchons nous sur la carte. Coup d'oeil sur la droite pour identifier les points caractéristiques du relief. Je ne reconnais pas les montagnes du nord de Tiaret. Mince, c'est le djebel Lagdar je suis près de Frenda à 50 kilomètres au sud-ouest de Tiaret. J'ai dépassé ma destination, ma carte est fautive. Elle ne porte pas la ligne de chemin de fer prolongée après Tiaret. Bravo, on a du bon matériel ! Qui aurait pu penser que l'on m'a filé une carte où les voies ferrées sont absentes ?

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

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

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

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

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

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

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

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

Retour précoce à l'aérodrome. Je peaufine une nav irréprochable pour le retour. Nous décollons, et pour le retour bénéficions d'un bon vent dans les fesses, ce qui donne à mon vieux L-18C des performances inhabituelles. Temps de vol retour : une heure ! Atterrissage impeccable à Berrouaghia, retour au parking, et je prends congé de mon passager. Manque de pot, ce passager ne part pas

immédiatement, il passe par le bureau de notre capitaine à qui il raconte sa mésaventure. Bien sûr, je me suis fait engueuler, j'ai même du prendre quelques jours d'arrêt. C'était tout à fait mérité, et cela m'a servi de leçon vous pouvez me croire.

Mais l'affaire ne s'arrête par là, puisque l'histoire a fait le tour du peloton, et à fort divertît mes petits camarades qui s'en sont donnés à coeur joie. Sur le tableau d'opérations, mon nom était suivi de "agence de voyages" ou encore "si vous voulez découvrir l'Algérie, volez Rougeau." Et j'en passe !

31- Les arbres de Robert

Parmi les anciens qui accueillaient chaleureusement les jeunes volatiles tout juste sortis de l'école, et dont les ailes du brevet n'avaient pas encore le temps de s'oxyder, il y avait... Robert Amen.

Bien que très jeune, puisqu'il ne devait pas dépasser 25 ans, c'était le pilote de référence. Il avait déjà dépassé les 2000 heures de vol dont plus d'un millier sur L-19E. Calme mais volubile, il m'enchantait avec son accent de Castres "près de Mazamet !"

J'adorais le L-19E et à raison de 40 à 50 heures de vol par mois, j'avais l'impression d'être rapidement à l'aise avec cette machine, qui était très souvent au centre de nos conversations. Je me souviens d'une discussion à ce sujet avec Robert. Je devais certainement imprudemment lui dire combien je me sentais en confiance, il m'avait répondu du tac au tac :

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

Cela m'a immédiatement rabattu mon caquet, et je dois à la vérité d'avouer combien il avait raison, et que bien plus tard je m'en suis souvenu lorsque j'ai atteint et dépassé ce nombre d'heures sur cet avion. Si les amis et collègues pilotent de L-19E lisent un jour ces lignes, je pense que l'avis de Robert fera l'unanimité.

Robert est un passionné de voltige, je crois d'ailleurs qu'il a du mal à voler droit. Bien que cela ne soit pas recommandé il "tourne" sa voltige sur L-19E sans problèmes. Ses dons et sa passion le conduiront ultérieurement à faire partie de la patrouille acrobatique de l'ALAT et à ce titre à participer à de nombreux meetings et concours.

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

Alors, évidemment pourquoi lui et pas moi ? Chacun veut connaître les arbres de Robert et passer entre. Un beau jour, nous nous mettons d'accord, chacun son L-19E et Robert me dit : "c'est tout simple, tu me suis !"

Pour ne pas attirer l'attention, nous décollons séparément pour un petit vol d'entraînement et nous donnons rendez-vous derrière les collines, en passant sur une fréquence radio convenue à l'avance et peu usitée. Comme il a dit "c'est tout simple tu me suis", eh bien je le suis, en gardant prudemment une distance respectable. Et je le vois descendre, l'ombre de son avion se confond bientôt avec le sol, et je suis toujours, légèrement plus haut. Devant nous, un champ au bout duquel il y a les fameux arbres. Sans hésiter le L-19E de Robert s'aligne et passe bientôt entre ces fameux arbres, les roues à 2 mètres du sol. Je suis derrière, j'ai bien vu, ça passe sans problèmes, à mon tour de subir cette épreuve initiatique. Je m'aligne, me place en rase-mottes les roues tout près du sol et je m'approche. J'ai dans mes yeux, dans ma tête, l'image du L-19E de Robert passant entre les arbres, et malgré cela je doute. Plus je m'approche des arbres, plus j'ai la sensation que je n'ai pas la place, c'est pas possible, ça ne passe pas. Mais si, mais non !

Les arbres sont face à moi, tout près et je me dégonfle, je tire sur le manche et passe au-dessus. Robert est magnanime, il ne se moque pas, il me dit "Tu as eu raison, si tu ne le sens pas, il ne faut pas le faire". Conclusion : Robert est un aigle, et je ne suis qu'un apprenti volatile.

L'expérience est irremplaçable !

Texte et photos de Daniel Rougeau
mise en forme Christian Malcros
remerciements à Pierre Jarrige