

Au Djebel Diss avec le PA de la 5^e DB

Récit de Jean-Marie Clénet

photos fournies par l'auteur



1 – Premier atterrissage forcé

Ce matin du 3 septembre 1958, le ciel est d'un bleu lumineux comme souvent à cette saison en Algérie. Il est 7 heures du matin, quand nous recevons un appel de la région, demandant d'aller repérer une "katiba". Il s'agit d'une bande de fellaghas qui serait passée, dans la nuit, à portée de fusil d'un poste de surveillance.

Un capitaine observateur et moi décollons en direction de Saïda. Mon équipier compte déjà de nombreuses heures de vol et nous nous entendons bien. Il est direct et n'hésite pas à prendre des initiatives. En vol, il me résume la situation en me donnant des explications sur la recherche que nous allons faire.

Après une heure de vol, nous entrons en contact radio avec le PC du régiment, qui nous communique les coordonnées du poste qui a entendu les fellaghas durant la nuit. Nous ne tardons pas à survoler celui-ci qui est à 10 minutes de vol.

- Piper, Piper, ici Adrenaline Jaune à vous !
- Adrenaline Jaune de Piper, je vous reçois 5 sur 5 !
- Piper, Piper, ici Adrenaline Jaune autorité, je vous confirme la présence des H.L.L. vers 5 heures ce matin en direction de l'oued qui descend sud-ouest à partir de notre position.

Malheureusement les hommes de ce poste isolé, sont trop peu nombreux pour envoyer une section sur leurs traces et ils doivent impérativement attendre des renforts.

Pour nous, en revanche la chasse commence.

Nous balayons d'abord les alentours qui dominent le poste, volant à une altitude d'environ 200 mètres pour nous repérer et relever éventuellement des indices de la présence des rebelles, nous suivons les trois ou quatre pistes du secteur qui convergent vers l'oued mais nous ne voyons rien.

Nous faisons demi-tour. Repassant à nouveau à la verticale du poste, nous reprenons la direction supposée prise par les H.L.L. aperçus dans la nuit, dont on a relevé des traces de pas qui se perdent dans la rocaille de l'oued.

Le relief est composé de vallons et de collines assez abruptes. Je fais donc descendre mon Piper le plus bas possible en fonction de ce relief tourmenté m'obligeant à varier continuellement notre altitude au ras du sol à plus de 100 mètres, ce qui n'est pas sans dommage pour nos organismes surtout pour celui de l'observateur placé derrière moi. Soudain, nous surprenons devant nous, un groupe d'individus en djellaba, marchant rapidement à l'aide de bâtons.

J'incline l'avion pour permettre à l'observateur de mieux voir. Il me demande de faire un nouveau passage encore plus bas, afin de pouvoir vérifier si leurs bâtons ne seraient pas des fusils ; en nous voyant, ceux-ci, se dispersent comme une volée de moineaux, puis se couchent à plat ventre.

Nous reprenons un peu d'altitude sur ce relief accidenté, pour survoler le groupe et définir sa position

exacte ; c'est alors que nous découvrons, une compagnie en uniforme avec casques lourds, et armements, qui marche à 500 ou 600 mètres derrière le groupe en djellaba. En nous voyant, ils nous font aussitôt de grands signes de la main.

– Tiens, je ne savais pas que nos troupes étaient aussi proches ! dit l'observateur, qui tente d'établir la liaison radio avec elles, mais en vain.

A sa demande, j'effectue un nouveau passage à très basse altitude juste à leur verticale. Notre intention est de leur indiquer la direction prise par les hommes en djellaba. Nous considérons alors que l'unique solution consiste à aller baliser le groupe de suspect en djellaba avec une grenade fumigène, pour que nos troupes sachent dans quelle direction ils doivent se rendre pour les attaquer. Nous descendons aussitôt en léger piqué, le moteur au ralenti, pendant que l'observateur prépare le fumigène qu'il va bientôt larguer par la fenêtre du Piper que j'ai déjà ouverte.

Tout à coup, le tableau de bord vole en éclats et la carlingue de notre avion semble se déchirer comme une feuille de papier :

– On nous tire dessus !

Le crépitement des rafales de fusils mitrailleurs tiré à moins de 100 mètres de l'avion les survolant à vitesse réduite (120 km/h environ), résonne sinistrement, pour ne pas dire que nous en prenons plein les oreilles.

Nous réalisons bien évidemment notre méprise ; ceux que nous prenions pour nos soldats sont, en réalité, la fameuse katiba que nous recherchions, composée de 150 à 200 hommes, en uniforme, ce qui nous a induit en erreur, et sacrément bien équipés ! En fait, il s'avère que les hommes en djellaba qui marchent devant eux, sont tout simplement leurs éclaireurs !



Paysage de l'Ouarsenis.

Par malchance, au cours de ce mitraillage, la grenade fumigène s'échappe des mains de mon observateur et va se coincer sous mon siège. Elle devient alors inaccessible tant pour l'observateur que pour moi-même et elle commence à répandre sa fumée jaune, dense et âcre dans tout le cockpit. Je ne parviens plus à voir, ni à respirer. Je suis obligé de me pencher en dehors de la carlingue pour tenter de "*pilotailleur*", mais je ne vois toujours rien et je respire de plus en plus difficilement.

En un geste réflexe, je tire sur le manche pour reprendre de l'altitude car nous volons vraiment très bas, je suffoque. Comment sortir de cet enfer ? Nous n'avons, bien sûr, pas de parachute et, même si nous en avions un, nous ne serions pas assez haut pour sauter.

Soudain j'entrevois de l'herbe ! Nous sommes encore plus bas que je ne le pensais !

Sans hésiter, je coupe le moteur et me pose, sans rien voir. Il faut absolument nous échapper de cette "boîte" remplie de cette fumée visqueuse !

A peine avons-nous atterri, qu'elle se dissipe et je commence à réaliser que nous nous sommes posés dans le fond d'un talweg, dans un paysage accidenté. Quelle veine !

Un silence bienfaisant a remplacé les crépitements des armes automatiques, mais le répit est de courte durée. De la colline en face de nous s'élève une clameur qui s'amplifie, en se rapprochant : une multitude d'hommes crient des "Hourra !" en signe de victoire, tout en brandissant leurs armes !

Voyant des petits "geysers" de terre autour de mes pieds, je prends conscience que les fellaghas, à quelque 200 ou 300m de là, nous tirent dessus !

Curieusement, me revient alors en mémoire l'image de la scène où le cow-boy Lucky Luke fait "danser" les consommateurs d'un bar en leur tirant autour des pieds...

Il nous faut déguerpir au plus vite !

Nous avons à bord deux carabines américaines USM1 accrochées au-dessus de nos têtes : j'en tend une à l'observateur, qui part dans la direction supposée de nos troupes et je récupère l'autre, ainsi qu'un chargeur.

Je me retrouve seul, alors que les tirs se rapprochent encore. Je me mets à avoir plus la trouille au sol qu'en l'air !



A une quinzaine de mètres de l'avion tout en titubant et "dégueulant" encore l'âcre fumée du fumigène, les yeux aussi mal en point qu'un lapin ayant la myxomatose, je trouve refuge dans un buisson qui surmonte un petit tertre. Je m'y cache, à plat ventre, la carabine en direction de la montagne d'où s'élevaient les hourras. Mais je ne sais de quel côté me défendre : il me faut être très vigilant et ne pas gaspiller mes munitions car je n'ai qu'un seul chargeur.

Les instructions sous forme de rugissements de l'adjudant-instructeur me reviennent à l'esprit : "ne jamais se séparer de son arme", "économiser ses munitions", "tirer le premier et dans la bonne direction" c'est fou comment l'instinct de conservation développe des réflexes insoupçonnés.

Mes oreilles bourdonnent du crépitement des fusillades, qui ne cessent d'augmenter surtout en provenance du côté opposé où j'avais vu les hourras des fellaghas. J'espère très fort que ce sont nos troupes qui contre-attaquent !

Puis, soudain, le silence, un silence à la fois réconfortant et inquiétant... J'aperçois, en contrebas, l'avion qui n'a pas bougé et semble intact.

J'attends, planqué dans le buisson, me demandant ce que veut dire ce silence.

Tout à coup, un bruit dans le buisson m'alerte : il y a du monde tout près, mais qui ??? Je n'en mène pas large.

Et me voilà, brusquement, plaqué au sol par un grand Noir en uniforme, qui me dit :

- Tiens-toi tranquille, c'est nous !

C'est un soldat de la "Coloniale".

Je pousse un gros "Ouf" de soulagement, ma tension se relâche enfin !

D'une main, il me tient par le cou pour me maintenir plaquer au sol et, de l'autre, il brandit son fusil mitrailleur.

- Tu ne risques plus rien, me dit-il ! Les fellaghas sont en fuite ! Tu es le pilote de l'avion ?! Je vais prévenir les autres ; ne bouge pas, je reviens !

Je ne fais que commencer à réaliser combien je l'ai échappé belle ! Et je n'ai qu'une pensée en tête : rejoindre mon avion, voir dans quel état il est.

En me voyant tousser et cracher la fumée, le gars de la coloniale m'offre sa gourde, en omettant de me préciser son contenu. Je me jette dessus... et recrache de plus belle : c'était un bon "gros rouge" de l'armée ! Le chef de section avertit son PC de ma récupération et reçoit l'ordre d'assurer la sécurité de l'avion.

Avec un peu de recul, j'analyse mieux la situation. Il apparaît clairement que l'unique cause de notre crash, est cette grenade fumigène, glissée malencontreusement sous mon siège et que l'observateur était dans l'incapacité de retirer. Elle provoqua de la fumée, qui nous asphyxia et nous obligea à atterrir.

Plus de peur que de mal : nous avons eu de la chance, beaucoup de chance ! Car il était bien hasardeux, risqué même, de se poser en aveugle, sur une petite bande de terrain parallèle à un ravin, au milieu de collines mal pavées !

Je rejoins mon avion. Les impacts sont peu nombreux, le principal étant celui du tableau de bord. Mon poignet, seulement protégé par des gants de "citadin", en cuir souple, se retrouve parsemé de quelques éclats d'aluminium.

Je constate que l'avion n'a que très peu de dégâts vitaux, à part une demi douzaine de trous dans l'aile droite et la dérive, si la grenade fumigène n'avait pas échappé des mains de l'observateur rendant l'air du cockpit irrespirable, nous aurions pu continuer à voler.

Cette balle du fusil mitrailleur après être passée entre mes jambes en traversant le tableau de bord, est allée finir sa course à l'emplanture de l'aile contre le réservoir.



Le détachement d'Ammi Moussa, au pied des premiers contreforts de l'Ouarsenis.

Vers midi, un hélicoptère "Sikorsky" débarque un de nos mécaniciens et deux aides, pour faire l'état de l'appareil, celui-ci confirmera mon premier diagnostic et débarrassera l'appareil de tout le superflu afin de l'alléger au maximum, car je n'ai que 150m pour décoller ! Je garde seulement ma carabine USM1 au cas où...

Un des mécanos appelé, dont le père est charcutier en Normandie, s'approche et me dit :

- Veux-tu un sandwich de chez moi ?

Comme il m'avait déjà fait goûter la charcuterie de sa région, je l'accepte avec plaisir ; accompagné du traditionnel "cidre", c'est tout ce qu'il faut pour me requinquer, avant de ramener l'avion à Mostaganem. Le petit déjeuner remonte à loin... et, c'est bien connu, "les émotions, ça creuse !"

L'avion est prêt, je m'assieds à bord. Manche au ventre, volets baissés et freins bloqués, je mets plein gaz pour emmagasiner le maximum de puissance, permettre à l'avion de s'élancer sèchement et raccourcir la distance nécessaire au décollage limitée ici à moins de 150 pas. Le Piper allégé du matériel radio et de l'observateur en moins, celui-ci rentrant en jeep le lendemain matin alors, telle une libellule, je m'envole. Heureux de ma liberté retrouvée... si je m'écoutais, je ferais bien quelques acrobaties ! Mais le respect de ceux qui se battent en dessous de moi m'interdit de m'adonner à cette fantaisie... Sur le chemin du retour, je croise deux chasseurs T6 se rendant à "l'Hallali", étant au courant de mon crash ils me font des battements d'ailes en signe d'amitié ce qui me fait revenir à la réalité et penser que la vie continue.



Le terrain du peloton, au pied du Djebel Diss.

L'après midi touche à sa fin quand je pose le Piper à notre base sur la plage du Djebel Diss. Je remets aussitôt l'avion au chef mécanicien, qui en fait le tour et, d'un air goguenard, me déclare : "Tout ce remue-ménage pour trois fois rien !" puis il retourne dans son transat finir sa sieste qu'il a l'habitude de prolonger fort tard dans l'après-midi quand on ne "l'emmerde" pas... ce qui n'était pas le cas ce jour là. Le ciel est bleu, lumineux, paisible, et la méditerranée est belle, alors je cours m'y baigner après m'être désaltéré avec les inévitables Pils*.
Le contraste est brutal devant ce paysage idyllique avec le sable qui nous sert de piste d'atterrissage et le bruit sourd mais reposant de la Méditerranée, alors que quelques heures avant, pendant la bagarre, ma vie ne tenait qu'à un fil, au contact de ce nouvel environnement me rappelait qu'il faisait bon vivre.

Texte de Jean-Marie Clénet
extrait de son ouvrage "Piper-Piper, ici Adrenaline"
mise en forme pour le site par Christian Malcros

*Pils : bière courante en Algérie, à l'époque.