

En opérations avec le PA de la 10^e DP

Souvenirs et anecdotes du colonel Jean Gervais



L'auteur aux commandes d'un Cessna L-19E en 1959 (photo Jacques Hemet).

1- Arlette, la Madelon de Sétif

Aux tout débuts de l'existence du peloton, lors de la phase de perception du matériel à Sétif, nous allions parfois prendre l'apéritif, le soir, avec le capitaine Lenfant. Notre endroit favori pour ces libations se nommait la "Taverne Sétifienne", et était tenu par Arlette, à l'accent et la facon typiquement Pieds-Noir. La clientèle y était essentiellement militaire. Tous les grades et toutes les Armes se cotoyaient dans une admirable odeur d'anisette et de crevettes, servies pour la "kémia". Sur le mur, une extraordinaire collection d'insignes s'étalait, alimentée par Arlette qui s'attribuait tout insigne passant à portée de sa main. Dans cette ambiance, les habitués, ce qui était notre cas avec Lenfant, se voyaient affublés de l'appellation de "Mon con joli", en signe de distinction amicale.

Quinze ans plus tard, de passage à Bordeaux chez des amis, ceux-ci me proposent, pour dîner, d'aller à Libourne, dans un établissement tenu par des Pieds-Noirs, afin d'y goûter de succulentes brochettes. A notre arrivée au restaurant, à peine la porte franchie, j'aperçois Arlette. Elle aussi m'a reconnu et elle se met à crier dans toute la salle "Mon con joli". Le plus drôle dans cette situation était de voir la tête de mes amis interloqués et surpris par cet accueil aussi chaleureux qu'imprévu.

2- Entente pas vraiment cordiale à Chypre

Lors de l'opération "Mousquetaire", en novembre 1956, le peloton stationne quelques jours au camp X, à Pyroï dans les environs de Nicosie. Pour tromper l'attente du déclenchement de l'opération, je décide de rendre visite à nos amis anglais de l'Army Air Corps, l'équivalent britannique de notre ALAT. Nous décollons à bord d'un L-18C fraîchement sorti de ses caisses et rapidement remonté par les mécanos. En cours de vol, le lieutenant Navereau, qui a pris les commandes de l'appareil s'inquiète, je ne pipe pas un mot. Et pour cause, je suis en proie à des problèmes intestinaux et n'ai en tête qu'un seul objectif, m'en débarrasser urgemment. Mon plan, trouver dès l'atterrissage, sur le terrain où nous nous rendons, un bosquet qui me permettrait de me soulager discrètement. Hélas, à peine posés et le moteur arrêté, un chauffeur arrive et m'embarque, direction le PC des anglais. Là, trois officiers m'accueillent dans un bureau. A toute vitesse, je bredouille quelques mots sur le rapprochement franco-britannique, salue et sors rapidement : objectif, trouver l'endroit adéquat à

mes besoins immédiats. L'opération terminée, je rejoins notre appareil en sifflant. Voilà comment un Français assis brièvement sur le trône (britannique en l'occurrence) a eu raison de l'entente cordiale et du rapprochement entre les deux ALAT.



Le camp X à Chypre, en novembre 1956 (dessin X, via Claude Mourlanne).

3- L'ambiance opérationnelle

A chaque installation du peloton sur un terrain situé à proximité du lieu d'intervention d'une grosse opération, l'ambiance opérationnelle reprend systématiquement le dessus. D'ailleurs, elle ne quitte que rarement notre peloton au cours de ses pérégrinations. Ainsi, un jour, nous nous acharnâmes à rejoindre Bir Rabalou. Cette destination n'est pas très éloignée de La Réghaia mais pour y arriver, il faut franchir l'Atlas blidéen. Faisant fi des mauvaises conditions météorologiques, cinq appareils décollent le matin du 10 janvier 1959. Avec le mauvais temps, pas moyen de passer les crêtes. Trois L-21 s'engouffrent dans les gorges de Palestro en espérant emprunter l'oued Isser. Pas de chance, c'est bouché. Résultat des courses, trois avions posés sur la route, un quatrième mal posé en plein champ et le cinquième fait demi-tour sur La Réghaia (*voir aussi le récit de Claude Mourlanne*). J'avais bonne mine, au lieu d'envoyer un avion en éclaireur, quatre Piper se trouvaient au tapis. Mais heureusement rien de grave, après une remise en ordre des appareils et des équipages à La Réghaia, les avions étaient en place à Bir Rabalou en début d'après-midi.

Quelques temps plus tard, cette même destination me fera commettre une grosse imprudence. Un équipage est demandé pour une opération à Bir Rabalou, tôt le matin. La Réghaia est dans le brouillard, mais le terrain de Bir Rabalou est dégagé. Néanmoins, je décide de partir avec pour pilote le maréchal des logis-chef Bidou. Moteur en route, contact est pris avec la tour qui nous donne comme seule indication "Personne sur la piste !". Le Piper L-21 décolle et nous traversons la couche nuageuse. Cette traversée est interminable, nous finissons enfin par en sortir, mais je m'engueule moi-même "Que se serait-il passé si nous avions eu un pépin mécanique ? Qu'aurions nous fait ? Et surtout quel mauvais exemple donné par le commandant du peloton !" Nous arrivons enfin à Bir Rabalou, mais trop tard, l'opération est déjà commencée et l'on a plus besoin de nos services.

Fort heureusement, maintes autres fois, j'ai pu montrer le bon exemple. Ainsi, un jour à Blida, je suis à l'infirmerie, où je viens d'évacuer un ténia, à la suite de soins me laissant complètement à plat. C'est à ce moment que, mon lieutenant chargé des opérations, choisit d'intervenir : "Mon Capitaine, nous avons accroché une grosse bande, on y arrive plus, il faut que vous veniez !" L'esprit

opérationnel qui sommeillait en moi se réveille. Malgré ma faiblesse, je me lève. Les jambes sont chancelantes mais le mental est là. Je suis parvenu à tenir sur un vol de trois heures trente. Dire que ces heures furent agréables, non ! Par contre, elles furent utiles.



Poser d'un Piper sur une route (dessin X, via Claude Mourlanne).

4- Les chiens éclaireurs

Souvent installé sur des petits terrains isolés, notre peloton et son "cirque" a toujours assuré sa propre sécurité. Le commandement s'est quand même inquiété une fois et envoie une section de chiens pour nous garder. Ca se passait sur le terrain de Bouira. Je décide donc de supprimer la sentinelle de nuit, seul un sous-officier fera des rondes. Le lendemain matin, compte-rendu de ce dernier : "Tout était calme et les chiens dormaient !". Furieux, j'appelle le chef de la section cynophile pour lui demander des explications : "Ce sont des chiens éclaireurs", déclare-t-il, "Ils sont dressés pour ne pas bouger, ni aboyer quand ils sont immobiles". Les chiens sont donc repartis "éclairer" ailleurs et nous, nous avons continué à nous garder nous-mêmes.

5- La mine de l'emploi

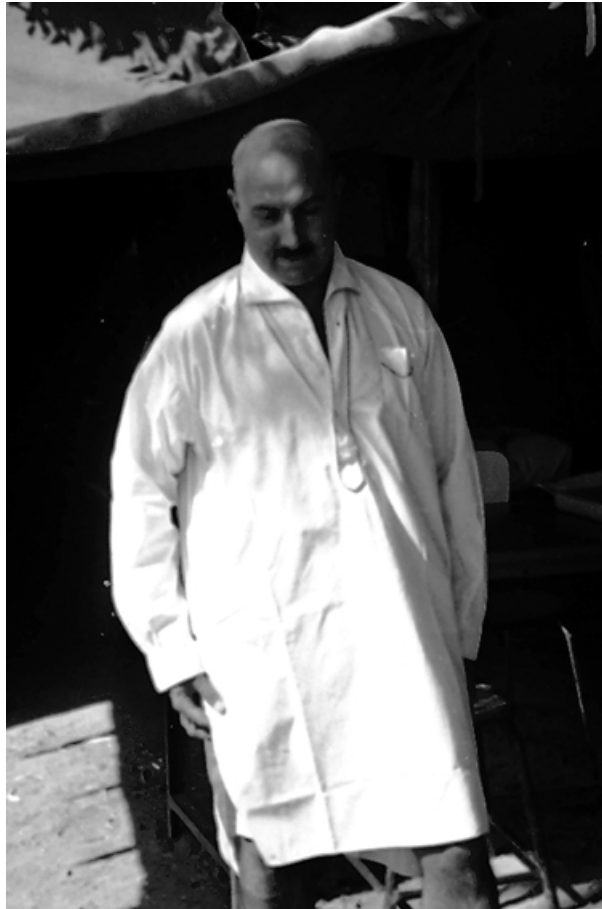
Lors de nos diverses installations sous la tente nous assurons, en règle générale, notre alimentation. Mais pour des opérations de moindre importance nous profitons des mess et des popotes déjà en place. Quelquefois nous avons même joué au coucou.

Lors d'une opération qui n'a duré qu'une journée, mon tour de vol a fait que je n'ai pu venir déjeuner qu'assez tardivement. La seule place disponible se trouve face à la table du colonel. Je m'y installe et découvre alors un tableau insolite. Le colonel, qui a une mine évoquant toute la misère du monde, trône sous un panneau sur lequel est inscrit la maxime suivante : "Un chef triste est un triste chef".

Devant le cocasse de la situation, j'interroge un officier placé à mes côtés sur le pourquoi de cette inscription. "C'est le chef de corps précédant qui a tenu à placer cette affirmation et le nouveau n'a pas osé l'enlever de peur de se rendre ridicule".

6- Une tenue pas très classique

L'hiver 1959-1960 nous sommes pas trop mal installés sous la tente sur le terrain de Bougie. Il fait très froid, le soir venu, je me retire sous ma tente perso, modèle 54, et m'apprête à me coucher. Je porte donc ma tenue de nuit, pas très réglementaire il est vrai, constituée d'une chemise de nuit blanche à liserés rouges, courte devant et longue derrière. Pour couronner le tout, je porte sur la tête un cadeau de mes sous-officiers, un bonnet d'enfant bleu, noué sous le menton. Soudain, on frappe, si je puis dire, à ma tente. Un planton tient à la main un pli pour le capitaine Gervais. "C'est moi, entrez !" Je vous laisse deviner la tête du porteur de missive. Qu'a t'il pensé de moi ? Imaginez ce qu'il a pu raconter à ses camarades et plus tard à sa famille. Finalement, le pli venait d'une autorité territoriale et mentionnait "Sécurité, risques d'attaques." C'est en fait le planton qui a risqué une attaque. Nous, fidèles à nos habitudes, nous avons tenus.



*Le capitaine Gervais en grande tenue de nuit
(photo Jacques Hemet).*

7- Une liaison VIP

Au tout début du peloton, je manque de personnel. Arrive alors un jour une mission VIP, aller à Bouira chercher le général Lorillot (général en chef, prédécesseur du général Salan). Etant le seul pilote disponible, je décolle avec un Piper L-18C, sans équipement radio, et me pose quarante minutes plus tard à Bouira. Le vent souffle fort et je prévois un sacré tabassage pour le vol retour. Après avoir installé le général, celui-ci me demande de le déposer à Maison-Blanche, où son chauffeur l'attend. Ce terrain est le grand terrain d'Alger, y atterrir sans moyen radio et avec le vent fort, c'est nient pour moi. Je dépose donc le général à La Réghaia qui se trouve à une quinzaine de kilomètres de Maison-Blanche. Le général ne fait aucun commentaire sur le vol et l'atterrissage dans un autre lieu que celui voulu au départ. Il a même l'air plutôt content de retrouver la terre ferme. Je l'invite donc à prendre place à bord d'une Jeep pour parcourir les derniers kilomètres restant. Toujours par manque de personnel, c'est moi qui conduis. Se pose alors une question, port du casque ou pas ? Le règlement est formel, le port du casque pour la conduite est obligatoire, mais

comme mon passager n'en a pas, je fais comme lui. Quelques minutes plus tard le général retrouve enfin un moyen de locomotion digne de sa fonction. En tout cas, l'Etat-Major du GPI n'aura aucun écho de cette liaison aéro-terrestre.

Jean Gervais

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



Août 1959, opération "Jumelles". Prise d'armes sur le terrain d'Akbou et pot de l'amitié (photo via Claude Mourlanne).