

Le peloton d'avions de la 10^e Division Parachutiste

Souvenirs et anecdotes de Claude Mourlanne



*Le sergent-chef Claude Mourlanne
décoré par le général Gracieux.*

Je suis arrivé au peloton d'avions de la 10^e Division Parachutiste en août 1958 et je l'ai quitté en mars 1961, pour effectuer un stage hélicoptère à Dax. J'ai donc servi sous ses trois commandants, tout d'abord le capitaine Jean Gervais, amicalement surnommé Kaddour, puis le capitaine Jacques Charrier, décédé en service aérien à Djidjelli, le 13 février 1961, et enfin, pour très peu de temps, le capitaine Amédée Arzel.

Pendant ces 31 mois notre base arrière se trouvait à La Réghaia, en bordure de mer, non loin d'Alger, mais malheureusement nous n'y étions pas souvent. En effet, étant rattachés à la division la plus opérationnelle d'Algérie, nous avons "campé" dans de nombreux endroits suivant les plus grandes opérations, particulièrement celles du plan Challe : "Couronne" dans l'Ouarsenis de février à juin 1959, "Etincelles" dans le Hodna en juillet, puis "Jumelles" en Kabylie de juillet 1959 à avril 1960. Ensuite, d'autres opérations se succédèrent jusqu'à la date de mon départ. Ce furent "Flamèches", "Pierres Précieuses", "Cigale" encore dans l'Ouarsenis, en juillet 1960 et enfin "Ariège" dans les Aurès.

Toutes ces opérations nous amenèrent à stationner successivement à La Réghaia, Orléansville, Bourbaki, Berrouaghia, Tizi Ouzou, Bordj bou Arreridj, Bougie, Akbou, Guelma, Bône, Sétif, Batna, Corneille, Pascal, El Milia, et enfin Djidjelli. Avec parfois un retour sur nos pas mais toujours temporairement avec une installation sous la tente. Nous devont être le seul peloton à n'avoir jamais eu de hangar ou de cantonnement en dur. Heureusement, nous avons une équipe de mécanos et d'appelés du contingent "super" pour pallier à ces conditions de vie précaires.

Voici quelques anecdotes drôles ou tristes qui pimentèrent ce long séjour en Algérie et qui me reviennent en mémoire.

La première, sans conséquence pour l'équipage, lui valut néanmoins de nombreux sarcasme. Un dimanche, en fin d'après-midi, ayant décollé de La Réghaia, un Piper était chargé d'accompagner un convoi descendant de Chréa. A la suite d'un problème mécanique le pilote fut contraint de poser son appareil face au garage de l'aérium de la Croix-Rouge.



Disparition des trois-quart d'un peloton

C'était en début d'année 1959. Par un temps pourri, nous devions nous mettre en place pour une opération dans le sud de l'Atlas blidéen.

Trois Piper L-21BM décollent ensemble de La Réghaia. Le premier avec Roirand pour pilote et, en place d'observateur, le lieutenant Navereau, futur général commandant l'ALAT, le deuxième avec Charrier pilote, le lieutenant X en place arrière et puis moi dans le troisième avec, si mes souvenirs sont bons, le lieutenant Rulliere du 6^e RPIMa pour observateur.

Avec le mauvais temps, pas moyen de passer les crêtes. Les trois appareils s'engouffrent dans les gorges de Palestro en espérant emprunter l'oued Isser. Pas de chance, c'est bouché.

Tout à gauche on va essayer vers Bouira et puis remonter la vallée. Mais, au fur et à mesure, le plafond descend et il devient dangereux de continuer. Le patron du groupe décide alors de faire demi tour et de se poser sur le terrain de secours de Palestro. Et là, surprise, c'est également bouché derrière.

Sous nos Piper, se présente une portion de route à peu près droite, dégagée de tout poteaux téléphonique, Merci le FLN ! Le lieutenant Navereau décide de se poser sur ce bout de route. Mes deux collègues, plus anciens, se posent comme des grands, mais moi je ne suis pas fier je me pose tous volets sortis et aux grands angles, devant un car plein d'arabes. Ouf ! Tout s'est bien passé.

On se gare comme on peut. Il ne reste plus qu'à attendre que le ciel se dégage.

Derrière nous il y a aussi un quatrième appareil avec le lieutenant Lumbroso qui, ne pouvant aller au delà de Palestro, décide de se poser sur ce terrain de secours. Mais, à cause du mauvais temps et à la suite d'une fausse manœuvre, il termine en bout de terrain par un beau pylône. Les militaires du coin réussissent à joindre "Kaddour" pour le prévenir de cet incident. Dans les minutes qui suivent, une autre source l'appelle pour signaler le posé en pleine nature de trois autres appareils. Sur une dotation du peloton de six appareils, quatre

sont en perdition. On imagine aisément la tête de notre chef bien aimé. Heureusement, tout se terminera bien, sauf le Piper de Palestro.



Sauvetage in-extremis

Beaucoup moins drôle, l'accident aérien dont fut victime le capitaine Charrier. Ce 13 février 1961, j'étais dehors, à Djidjelli, regardant le décollage d'un DIH suivi du Cessna L-19E (n°24727, codé ACB). Venant à peine de décoller, l'appareil du capitaine, pris dans le souffle du groupe de H-21, passe sur le dos, percute une dune et prend feu. Je fus un des premiers sur les lieux mais, comme les autres, ne put pas faire grand-chose si ce n'est de sortir de l'épave le lieutenant Allouis, observateur, à demi éjecté et gravement blessé. Les flammes empêchant toute approche, il fut impossible d'accéder au corps du capitaine, tué sur le coup.

Les dangers de la routine

On se trouvait alors à Bourbaki où le "cirque Charlie" s'était installé fin avril 1959 pour l'opération Couronne. Brusquement, en fin de journée, un décollage immédiat est demandé d'urgence. Un convoi vient de tomber dans une embuscade dans l'est de l'Ouarsenis. C'est moi qui suis d'alerte, je fonce, suivi par mon observateur, vers le Piper L-21BM prévu et sans perdre de temps je lance le moteur. Il chauffera un peu pendant le roulage. Je crois que dans les trois à quatre minutes après la mise en alerte, nous étions en l'air.

Cap sur l'Ouarsenis pour environ 20 minutes de vol. Soudain, le moteur se met à cafouiller, les tours moteur diminuent. Je ne cherche pas à comprendre. Automatiquement je change de réservoir et passe sur le droit. Ouf ! le moteur se remet à ronronner. Je me tourne alors vers la gauche pour regarder le tube dans lequel on doit apercevoir une bille flottant dans l'essence. Rien, je ne vois rien. Je balance l'avion d'un coup de manche et là horreur, je vois la bille apparaître et disparaître me faisant comprendre que le réservoir est vide. Même manœuvre pour voir le réservoir de l'aile droite et j'ai la même désagréable surprise.

Je me tourne vers l'observateur et lui dit qu'on a intérêt à se poser vite fait. Mais où ? Une piste est signalée près d'un poste militaire à l'est de Molière. Cap dessus en priant le Seigneur que la réserve de carburant soit suffisante. Enfin je vois le poste, mais la piste disparaît sous une bonne épaisseur d'herbe. Pas le choix, et je suis en courte finale quand le moteur se tait. Les roues se posent en douceur sur ce matelas d'herbe et l'appareil s'arrête en bout de course.

Les gens du poste tout surpris se précipitent vers nous. Nous leur expliquons tout penaud notre mésaventure. Un message est rapidement envoyé pour prévenir qui de droit, mais nous sommes contraints de passer la nuit sur place faute d'essence.

Explications de cette incident. La veille, l'appareil est rentré très tard, revenant d'une grosse opération en cours. Dès son poser la CRALAT, qui était là pour les grandes révisions, s'est jeté dessus pour action. Le mécano de piste n'a pas eu le temps de faire le plein. Le lendemain, l'autre mécano de piste le maréchal des logis Gardy a cru que le plein était fait, puisque normalement cette opération est systématique au retour. Il a fait toutes les vérifications sauf celle du plein et moi avec un décollage sur les chapeaux de roues je n'ai pas fait de visite prévol.

Conclusion, pas de bobos mais 8 jours d'arrêt pour Gardy et moi. Mais en opérations ça ne nous a fait ni chaud ni froid, et "Kaddour" ne pouvait pas faire moins, si ce n'est une bonne eng..... A mon retour.

Des trous... des petits trous

De retour dans l'Ouarsenis pour l'opération "Cigale", ce 26 juillet nous sommes en accompagnement de troupe à l'est de l'Ouarsenis à bord d'un Cessna L-19E.

Rien ne se passe. Je fais des ronds au dessus du relief tourmenté et boisé de cette région en surveillant les troupes au sol qui progressent. A un moment donné je remarque sur un sommet un peu plus découvert une trentaine de gus en kaki. Je me pose une question. Les gens au sol y sont passés il y a un quart d'heure environ. J'en fais la remarque à mon observateur et je bascule en descendant pour voir ça de plus près. En finale sur ce piton, tout à coup je vois une bonne dizaine de gus qui lèvent leurs armes et commencent à nous flinguer. Merde, ce sont des fellas.

Je dégage en vitesse et reprend de l'altitude. Mon observateur rend compte et prévient les trosols. Moi je jette un coup d'œil sur les instruments, RAS. Je regarde à droite et à gauche et remarque un ou deux trous. Je regarde derrière et là je vois que le cockpit arrière montre un gros trou. Mon obs qui a vu la même chose fait une drôle de tête.

Je demande alors ma relève à Ronsard Rouge (indicatif du PC air). La relève assurée nous rentrons sur Orléansville où on dénombrera pas moins de six impacts.

Tout se termine bien, sauf pour mon observateur qui fera une jaunisse dans les 48 heures. Est-ce lié ? Je ne le pense pas.

Claude Mourlanne