

# PMAH 19<sup>ème</sup> DI



**Francis Beaulier  
François de Pitray  
Jean-Pierre Meyer  
Christian Malcros  
Pierre Jarrige**



# Histoire de l'aviation en Algérie

## *Déjà parus :*

- **L'aviation légère en Algérie (1909-1939)** (Pierre Jarrige)
- **L'aviation légère en Algérie (1945-1962)** (Pierre Jarrige)
- **Le vol à voile en Algérie (1862-1962)** (Charles Rudel, Pierre Jarrige)
- **L'ALAT en AFN** (Alain Crosnier, Pierre Jarrige)

## *Déjà parus en publications numériques :*

- **Bidon 5** (Georges Estienne - Réédition augmentée)
- **Paris-Dakar-Tombouctou-Alger** (Ludovic Arrachart - Réédition augmentée)
- **Mémoires d'Albert Chaillot** (Henri Chaillot, Pierre Jarrige)
- **L'Aviation Militaire en Algérie (1912-1918)** (Pierre Jarrige)
- **Ceux de 14-18** (Pierre Jarrige)
- **Les ERALA d'Algérie** (Pierre Jarrige)
- **Bulletin d'information des Réservistes de la 5<sup>ème</sup> RA** (Réédition)
- **1<sup>er</sup> PMAH 20<sup>ème</sup> DI** (Daniel Rougeau, Claude Leroy, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Livre d'Or du Djebel-Oum-Settas** (Reproduction)
- **L'ALAT vue par les dessinateurs** (AA.ALAT Languedoc-Roussillon, Pierre Jarrige)
- **Pilote à Touggourt** (Gustave Camilièri, Pierre Jarrige)
- **Maison-Blanche** (André Heinzelmann - Réédition augmentée)
- **Nanard fais nous un dessin !** (UNA-ALAT-Est, Pierre Jarrige)



Pierre JARRIGE

[www.aviation-algerie.com](http://www.aviation-algerie.com)

ISBN 978-2-9506620-5-7

Avril 2016

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

# Sommaire

<b>PMAH 19<sup>ème</sup> DI</b> ( <i>Christian Malcros</i> ) .....	1
<b>Pilote engagé</b> ( <i>Francis Beaulier</i> ).....	14
Le capitaine Fournié	
<i>Le Djinn</i>	
Major du peloton	
Chef-pilote	
Des drames	
Un ennemi courageux	
En opérations	
<i>Le colonel Amirouche</i>	
Le départ du capitaine Fournié	
L'arrivée du capitaine de Pitray	
<b>Livre d'Or du PMAH 19<sup>ème</sup> DI</b> .....	34
<b>Commandant de peloton</b> ( <i>François de Pitray</i> ).....	66
La rencontre avec le colonel Crespin	
Expérimentations	
<b>Pilote appelé</b> ( <i>Jean-Pierre Meyer</i> ).....	72
Le Centre d'instruction des spécialistes de l'ALAT (CISALAT)	
Le stage pilote	
En opérations en Algérie	
Largage de courrier	
Collision en vol	
<b>Sigles, acronymes et définitions</b> .....	83
<b>Bibliographie</b> .....	84
<b>Crédit photographique</b> .....	84







# **PMAH 19<sup>ème</sup> DI par Christian Malcros**

## **Peloton d'avions de la 19<sup>ème</sup> DI – PA 19<sup>ème</sup> DI**

Le 1<sup>er</sup> avril 1956, le GAOA 8 de Dinan met sur pied un peloton d'avions, aux ordres du capitaine Bordet, destiné à la 19<sup>ème</sup> Division d'Infanterie (DM n° 1232/EMA/I/O du 8 mars 1956). Dès le 15 avril, ce peloton fait mouvement vers l'Algérie, embarque sur le *Ville-d'Oran* le 17 avril et arrive à Alger le lendemain. Il s'installe sur l'aérodrome d'Oued-Hamimim, au sud-est de Constantine le 19 avril, implantation de courte durée car, le 24 avril, il reçoit l'ordre d'envoyer un détachement précurseur sur la base de Sétif-Aïn Arnat en vue de son installation définitive. A la même date, l'élément restant perçoit, auprès du GAOA 6, six Piper L-18C.

Le 28 avril, c'est le départ et l'installation à Aïn-Arnat avec dix officiers et sept sous-officiers du GAOA 8, un officier, deux sous-officiers et trois hommes de troupe du GAOA 6. Le 1<sup>er</sup> mai, le peloton effectue sa première mission opérationnelle et ne cesse ensuite de participer, en zone ouest-constantinoise, à toutes les opérations dans la vallée de la Soumam et les massifs de Kerrata et ceux du Hodna.

Le 2 mai, voit la création du détachement de Djidjelli avec une section de deux L-18. Les missions se succèdent : Accompagnement de troupe ou de convois, reconnaissance, largage de courrier aux postes isolés, guidage pour la chasse, liaisons.

En juillet 1957, le parc s'enrichit avec la perception de six L-19. Une partie des L-18 est reversée, deux d'entre eux restant pour assurer les liaisons et l'entraînement.

Premier deuil au peloton, le 11 juin 1958. Le maréchal-des-logis Jacques Richard est tué par deux balles dans la poitrine lors d'une embuscade sur la route reliant Bougie à la base aérienne. Ce ne sera pas malheureusement le seul, un mois plus tard, le 13 juillet, lors d'une mission d'accompagnement de troupes au sud de Bougie, un L-19 s'écrase et est détruit par le feu. Ses occupants le pilote, le maréchal-des-logis Pierre Detrille, et l'observateur, le sous-lieutenant Paul Bonneval, décèdent des suites de leurs blessures. Les obsèques seront célébrées le 16 juillet.

## **1<sup>er</sup> peloton d'avions de la 19<sup>ème</sup> DI – 1<sup>er</sup> PA 19<sup>ème</sup> DI**

Changement de dénomination, le 1<sup>er</sup> décembre 1958, par suite de la création d'un second peloton d'ALAT au sein de la division. Le parc de L-18 passe à huit unités. La dotation atteint alors seize avions : Dix L-18 et six L-19. En fait, huit L-18 appartiennent au second peloton.

## **Peloton mixte avions-hélicoptères de la 19<sup>ème</sup> DI – PMAH 19<sup>ème</sup> DI**

Nouveau changement de dénomination, le 15 janvier 1959, par suite de l'absorption de l'escadrille d'hélicoptères Bell G-2 provenant du GH 2. En fait, la dissolution de l'escadrille Bell du GH 2 a lieu le 20 février et elle forme, avec effet rétroactif à compter du 15 janvier, l'escadrille hélicoptères du peloton (DM 839/EMA/I/OS du 16 janvier 1959).

Encore un coup dur, le 19 mars 1959, avec le L-19 abattu par les tirs rebelles lors d'une mission d'accompagnement des troupes dans le secteur de Sidi-Aïch (au sud d'Addekar). Le pilote, le

sergent Maurice Lardinois, et le lieutenant-observateur Paul Jacquin, périssent carbonisés. Un bâtiment de la base de Sétif portant leurs noms sera inauguré le 12 avril 1960.

A partir du 8 juillet 1959, le peloton participe à l'opération *Etincelle* puis, à compter du 23 juillet, à l'opération *Jumelles*.

En octobre 1960, les *Alouette II* commencent à arriver. Elles remplacent progressivement les Bell. Le peloton *Alouette* est constitué le 1<sup>er</sup> mars 1961 (DM n° 19494 du 29 novembre 1960).

Le 25 mai 1961, lors d'un accident en L-19 dans le secteur de Bougie au cours d'une mission d'accompagnement de troupes, le maréchal-des-logis pilote Emile Marais et le lieutenant Lucien Gallois, observateur, sont tués par le tir rebelle.

Le 10 août 1961, une *Alouette III*, armée d'un canon MG 151 monté en sabord ou de quatre mitrailleuses AA 52 montées dans l'axe, est mise en place, afin de tester cet appareil dans sa version *contreguerilla*. Le capitaine Lebot, officier de marque *Alouette III*, est chargé de cette expérimentation qui prend fin le 17 octobre.

Après le cessez-le-feu, en mars 1962, le peloton, comme le PC de la division, se replie sur Bougie où il entretenait déjà un détachement.

Les derniers L-18 sont reversés en septembre 1962. Le peloton aligne alors douze aéronefs qui se répartissent ainsi : Une *Alouette II* à Philippeville en détachement au 22<sup>ème</sup> Corps d'Armée, cinq L-19 et quatre *Alouette II* à Bougie, un L-19 et une *Alouette* à Aïn-Arnât.

Un détachement précurseur arrive à Valence le 2 janvier 1963. Neuf jours plus tard, l'ensemble du peloton rejoint Valence-Chabeuil où il est dissous le 31 janvier 1963 et ses aéronefs versés au Matériel.

A la fin de l'année 1962, le peloton a effectué, durant son existence, un total de 30 000 heures de vol au cours de 24 500 missions.

### **Commandements :**

Capitaine Jean Bordet du 1<sup>er</sup> avril 1956 au 13 octobre 1956

Capitaine Pierre Rolland du 14 octobre 1956 au 6 mai 1957

Capitaine Edmond Fournié du 7 mai 1957 au 2 octobre 1960

Capitaine François de Simard de Pitray du 3 octobre 1960 au 31 janvier 1963

### **Indicatifs radio :**

*Pimprenelle*, puis *Picpus* (plus des chiffres pour les sous-officiers et des couleurs pour les officiers)

### **Aéronefs :**

Code : F-MBNx

Piper L-18C du 15 avril 1956 à septembre 1962

Cessna L-19 de juillet 1957 au 31 janvier 1963

Bell 47G-2 du 20 février 1959 à novembre 1960

*Alouette II* du 21 octobre 1960 au 31 janvier 1963

Le 22 avril 1980, les traditions du PA 19<sup>ème</sup> DI ont été confiées par le COMALAT au 3<sup>ème</sup> GHL.



*Les installations du Peloton sur la base de Sétif et un L-19 équipé de roquettes*





*Le bâtiment de la salle OPS, l'intérieur de la salle OPS et la salle de détente*







▲ *Un match de volley et un L-19 en révision*

*Ci-contre une Alouette II équipée d'une mitrailleuse de sabord.*

*Les Alouette ont remplacé les Bell G2 ci-dessous*







*Les installations du détachement de  
Bougie  
Ci-dessous, le mess à la ferme Oudali*





*Les obsèques du MdL Emile Ma-  
rais et du Lt Lucien Galleton, tués  
le 25 mai 1961 en L-19*



*L'accident de l'AC Prouteau, avec  
Moriot et Magne, en Alouette, à  
Medjane le 26 février 1962*



*Adj Froissard, AC Prouteau et  
MdLC Perrin en 1961*







*AC pilote Prouteau*



*MdLC pilote Claude  
Clochard*



*Adj pilote Biba*



*Adj pilote Ralph Bernhard*



*Evasan en Bell G2*

▼ *Le Peloton a mis en oeuvre,  
pour évaluation, la seule Alouette  
III présente en Algérie*







▲ Le MdL André Perrin à gauche. On voit, au fond, la tour de contrôle et le bâtiment de commandement caractéristique du GH 2, baptisé le Kremlin

*Les appelés fêtent un libérable en 1961 avec les MdL Pena, Massé et Meyer en combinaison de vol*



▼ Alouette II dans la neige durant l'hiver 1961/62





▲ ▼ *Le L-18 en fâcheuse position et le déneigement hiver*



▼ *MdL Claude Clochard et Piquette et deux MdL mécaniciens*





*MdL Jean-Pierre-Meyer, MdLC  
Frossard et Pietri*



*Adj mécanicien Laval*



*Dans les gorges de Kerrata, Lt Ha-  
mon et Pourcelot et Rocheteau*







*Au mess sous-officiers en 1961  
De dos : Munster. A gauche : Lantalet, Gay, Perret, Piquette - A droite : Froissard, Lefoul, Lemaçon, Achard, Galet - Au fond : Destouche*



*MdL Luis Pena et Jean-Pierre Meyer, Adj Mathé, MdLC André Perrin et Hennequin*



*AC Prouteau, MdL Creton et MdLC André Perrin*





*Novembre 1962*

*C'est la fin, le Peloton est à Bougie avant la traversée de la Méditerranée.*

*La Légion Etrangère rend les honneurs*



*Novembre 1962 à Bougie*

*La mascotte Duck avec Pietri, André Perrin, Bonnafous, Prouteau et Poli*





# Pilote engagé par Francis Beaulier

## Le capitaine Fournié



▲ Le capitaine Edmond Fournier, commandant le PMAH 19<sup>ème</sup> DI

Ayant servi 10 ans et 18 jours dans l'Armée française, d'apprenti marin dans la Marine Nationale à maréchal-des-logis-chef dans l'ALAT, j'eus le privilège et l'avantage de servir sous les ordres du capitaine Fournié, officier de la Légion d'Honneur, pendant plus de trois ans.

Le 1<sup>er</sup> juillet 1957, je fus affecté en tant que pilote d'ALAT au Peloton d'Avions de la 19<sup>ème</sup> Division d'Infanterie, en Algérie.

Cela s'appelait des *opérations de maintien de l'ordre*, mais de fait, tout le monde sait désormais que c'était une véritable guerre.

À mon arrivée, le commandant du peloton, le capitaine Rolland, observateur-pilote, était sur le départ. En remplacement, le capitaine Edmond Fournié, officier parachutiste de la Légion Etrangère, fut nommé commandant de cette unité très peu de temps après mon arrivée.

Pour être nommé commandant d'un peloton d'ALAT, il était nécessaire d'être observateur-pilote. Lui, n'était qu'observateur et n'était pas pilote. Notre unité était stationnée à l'intérieur de la base *Maréchal de Lattre*, du Groupement d'Hélicoptères N° 2, le fameux GH 2, à Aïn Arnat, à 7 km à l'ouest de Sétif.

Celle-ci était commandée par le très connu lieutenant-colonel Crespin. Fournié et Crespin se connaissaient probablement depuis longtemps. Une relation particulière s'était établie entre eux, probablement renforcée par le fait qu'ils étaient tous les deux issus du rang. Seuls, leurs mérites personnels et leurs faits d'armes leur avaient permis d'accéder au rang d'officier.

Bien qu'ayant vécu pratiquement très près de lui pendant plus de trois ans, je ne sais que très peu de choses du capitaine Edmond Fournié. Trop peu !

Il s'était engagé dans la Légion Etrangère avant 1938. Avant la Seconde Guerre Mondiale, il y était moniteur d'éducation physique. C'était un meneur d'hommes. Pas très grand de taille, énergique et sec, c'était néanmoins un homme très vigoureux et athlétique. En 1954, sous-lieutenant et chef de section au 1<sup>er</sup> Bataillon Etranger de Parachutistes (1<sup>er</sup> BEP), il était en Indochine. D'après les dires d'un de ses camarades de Diên-Biên-Phu qui fut affecté au PMAH de la 19<sup>ème</sup> DI fin 1959, sa section aurait été l'ultime unité parachutée sur le camp retranché. Le lieutenant Bonaventure, également parachutiste mais non légionnaire, me confia que Fournié y était connu sous le sobriquet de *Fournié-la-Grenade* et qu'il commanda l'un des derniers assauts lancés avant la reddition du 7 mai 1954.

À son commandement à *l'assaut* ! il serait sorti le premier de la tranchée, l'arme au poing. Certains des hommes auraient également tenté de sortir, mais devant la violence du feu adverse, après avoir escaladé le parapet, ils auraient fait demi tour pour la réintégrer immédiatement. Le gros de la section n'ayant même pas bougé. Fournié aurait continué sa course quelques secondes avant de se jeter dans un trou d'obus empli d'eau. De là, il aurait alors violemment invectivé ses

légionnaires défailants, les traitant *de lâches, de couards*, et d'autres appellations qu'on imagine aisément. Plus tard, dans la nuit, ses hommes firent une sortie pour le récupérer et le ramener en sûreté. Ce fait d'armes s'est perdu dans la boue des tranchées de l'endroit et n'a jamais été relaté officiellement dans les informations qu'on connaît sur cette défaite.

Peu de temps après, Diên-Biên-Phù tombait. Le sous-lieutenant Fournié fut, avec tant d'autres, fait prisonnier et emmené dans les camps Viêt-Minh. Il eut la très grande chance de faire partie des rares survivants et de réintégrer l'Armée française.

Voilà donc l'homme : Fournié l'impavide !

Il était donc mon chef d'unité en Algérie. Comme il n'était qu'observateur, il lui fallut nommer un chef-pilote.

En raison de mon passé aéronautique dans l'Aéronautique Navale où j'ai été pilote dans l'aviation embarquée, de mes heures de vol antérieures et comme j'avais été breveté *Naval Aviator* dans l'US Navy, il me demanda d'occuper cette fonction. En outre, j'avais une formation de secrétaire-sténodactylo acquise à la 22<sup>ème</sup> Flottille de l'Aéronautique Navale. J'y étais le secrétaire du commandant de la flottille lorsque nous nous déplaçons à l'étranger. Comme le capitaine Fournié souhaitait ne pas confier la paperasse de l'unité à l'état-major de la division afin d'en conserver le contrôle, il me chargea de faire fonction de major de l'unité. Ceci afin de gérer administrativement l'unité et tous les personnels non officiers du peloton.

En tant que tel, j'avais un grand et beau bureau bien équipé, avec un brigadier-chef comme adjoint. Dans le civil, celui-ci était, ingénieur au CERN à Bâle-Mulhouse, devenu aujourd'hui Organisation européenne pour la recherche nucléaire, organisme scientifique mondialement connu. C'était un petit homme sympathique, matheux de naissance et très souvent dans la lune, nettement au-delà du quotidien terrestre ! Son adjoint direct était un brigadier effacé, très sérieux, compétent, calme et gentil. Il avait ses deux bacs et s'occupait du Bureau des vols, des carnets de vol des navigants du peloton ainsi que de l'utilisation de notre belle machine à écrire.

Ma petite équipe était complétée par un soldat de 1<sup>ère</sup> classe, agriculteur dans le civil, remarquable de débrouillardise et d'intelligence pratique. Sous ma houlette, il apprit à taper efficacement à la machine avec ses dix doigts. Pour améliorer ses compétences en français, je lui faisais faire des dictées. Le moins gradé des trois, il avait toute mon estime et ma confiance. Lorsque je partais en vol, c'est lui qui, discrètement, et avec beaucoup de doigté, menait le bureau en mon absence.

Mon brigadier-chef qui effectuait son service militaire, passait l'essentiel de son temps à faire des maths. En échange de la tranquillité et de la paix permanente qui étaient les siennes pendant le service, il a contribué très utilement à l'amélioration de mon instruction personnelle en mathématiques. Ceci en dehors des heures de service et lorsque je pris la décision de quitter l'ALAT à l'issue de mon engagement. Grâce à son grand savoir et à ses compétences, j'ai très vaguement entrevu les insondables profondeurs de l'école française de mathématiques de Nicolas Bourbaki. Son enseignement efficace m'a permis d'acquérir les connaissances que je n'avais pas. Tout ce savoir mathématique était absolument nécessaire pour aborder le niveau d'instruction alors exigé pour pouvoir devenir pilote de ligne. C'est évident, cet ingénieur n'avait rien à faire dans l'emploi de bureau qui fut le sien pendant son service militaire, mais il y était tranquille et à l'abri. Grâce à son aide j'ai pu améliorer nettement mon niveau en mathématiques, et réussir ma reconversion ultérieure dans l'aviation civile.



## Le *Djinn*

Peu de temps après que je sois installé dans mes fonctions, celles de major et celle de chef-pilote, un ordre venant de Paris demanda un volontaire pour faire le stage hélicoptère sur *Djinn*. Comme nous n'avions aucun hélicoptère dans l'unité, le capitaine Fournié souhaita me désigner pour ce stage afin que je sois le premier qualifié sur ce nouveau type d'aéronef. En raison de ce qui m'était arrivé dans l'Aéronautique Navale où j'avais trop fréquemment changé d'affectations, en échange de mon accord de principe, j'obtins de lui la promesse que je serais affecté au Peloton de la 19<sup>ème</sup> DI et nulle part ailleurs à mon retour de stage. En homme d'honneur, il me donna sa parole d'officier !

Entre novembre 1957 et février 1958, je revins donc en métropole où j'effectuais avec succès ce stage sur *Djinn* dans une école civile de pilotage d'hélicoptères, Hélicop Air, qui était basée sur le mythique petit terrain d'aviation d'Issy-les-Moulineaux. Dès la mi-février 1958, j'étais de retour à Sétif, au Peloton Avions de la 19<sup>ème</sup> DI où je repris mes fonctions antérieures. Dès le mois de mars arriva ma mutation avec un ordre de route. Le *Djinn*, dont les performances étaient très affectées par la chaleur et l'altitude, ne pouvait servir utilement dans le Constantinois. La mutation m'envoyait à Orléansville dont l'altitude était plus compatible à l'utilisation de ce type d'hélicoptère. Navré, le capitaine Fournié me convoqua pour m'annoncer la mauvaise nouvelle. Comme apparemment il l'avait oublié, je lui ai rappelé qu'il m'avait donné sa parole d'officier que je resterais affecté au peloton Avions de la 19<sup>ème</sup> DI. Immédiatement, il a appelé l'ALAT à Paris en précisant ce qu'il m'avait promis avant mon départ en stage. En haut lieu, et après discussion, il fut donc décidé que je serais plus utile à Sétif, que la mention de ma qualification *Djinn* n'apparaîtrait plus sur ma fiche individuelle et que je resterais affecté là où j'étais. Peu de temps après, les premiers hélicoptères Bell G2 et leurs équipages, en provenance du GH 2, furent affectés au peloton. Ces appareils étaient fréquemment détachés en opérations, dans la nature, et aux ordres du commandement qui dirigeait celles-ci. Les équipages de ces hélicoptères légers, un pilote et un mécanicien, dormaient sur place, dans les civières avec lesquelles ils évacuaient les blessés et les morts en opérations. Leurs conditions de vie étaient très précaires et bien difficiles au quotidien. Ils passaient l'essentiel du temps à attendre, en tenue de vol, sous le soleil ou dans le froid, qu'on ait besoin d'eux. Un de nos équipages resta plus de deux mois et demi en opérations, quelque part sur un piton, ne faisant que de brèves apparitions au peloton pour l'entretien mécanique de l'hélicoptère et changer de linge. Cet équipage revint complètement épuisé et le pilote faillit perdre sa licence de vol pour raisons médicales causées par la fatigue.

Ne plus être considéré comme pilote d'hélicoptère m'a bien convenu ! Cependant, il me faut dire que j'ai beaucoup apprécié d'effectuer ce stage de pilote sur *Djinn*. C'était une fantastique petite machine ! Les souvenirs que j'en ai conservés sont excellents. Le stage que je fis se passa à Paris, en hiver et dans ces conditions de basses températures, les performances de la machine étaient optimales, le *Djinn* aimait le froid. Il y avait quelque chose de magique dans cet hélicoptère si particulier.

En outre, pendant le stage, je dormais chez ma mère, très contente de récupérer un peu son fils.

## Major du peloton

À mon retour en Algérie, le peloton changea de dénomination au moment de l'arrivée des Bell G2. Il devint le PMAH 19<sup>ème</sup> DI : Peloton mixte avions-hélicoptères de la 19<sup>ème</sup> Division d'Infanterie. Pendant tout le temps pendant lequel je servis sous les ordres du capitaine Fournié, j'eus donc le privilège d'être très fréquemment son plus proche collaborateur, tant au sol qu'en vol. Dans la majorité de mes vols opérationnels, il était mon observateur et j'étais son pilote de prédilection. Dès notre premier vol ensemble, nous nous sommes très bien entendus. Partageant la mission avec lui, la carte d'une main, le manche dans l'autre, et les écouteurs sur les oreilles, il m'était facile de percevoir ses intentions, ses désirs. Constamment, j'allais dans le sens qu'il souhaitait sans que nous ayons à échanger le moindre mot. C'était inutile, et nous avons toujours volé en symbiose ! En vol, il n'y a jamais eu entre nous, et même avec les autres observateurs, la relation définie à l'époque par le commandement de l'ALAT. Cette directive officielle précisait la façon dont les ordres devaient être transmis de l'observateur au pilote pour aller dans le sens désiré par l'observateur. Le pilote étant considéré comme un *chauffeur d'avion*. Comme en outre, le capitaine Fournié était très désireux de se mettre en valeur et exceptionnellement courageux, il se choisissait les missions les plus périlleuses ou qui étaient susceptibles de promettre de l'action. Si cela comportait des risques certains pour nos personnes, cela avait l'avantage de nous fournir l'occasion d'être remarqués et, *ipso facto*, d'être distingués.

À l'unité, nous étions constamment ensemble. Nos bureaux étaient contigus. Nous étions en contact permanent pendant les vols et le travail de gestion de l'unité. Pendant très longtemps, j'ai vécu dans les locaux du peloton, sur la base d'Aïn Arnat. Lui et moi, nous n'étions séparés que par les quelques heures qu'il passait à l'état-major de la division ou auprès de son épouse venue le rejoindre en Algérie. Le seul fait personnel le concernant que j'appris alors, c'était qu'il était père de six enfants avec son épouse, sans même savoir si ceux-ci étaient à Sétif, ville alors très dangereuse au quotidien. Jamais, il n'a parlé d'eux. Une seule fois, j'eus l'opportunité de rencontrer brièvement Madame Fournié. De petite taille, elle avait les cheveux teints en roux et m'a semblé être une personne effacée.

Certains observateurs, officiers issus des corps de troupe de la division, vivaient au peloton. Pour eux, être détachés en tant qu'observateurs au peloton avions était considéré comme une sinécure, dangereuse certes, mais moins pénible, plus facile et plus conviviale que les opérations habituelles dans les unités au sol de la division. Avec ces observateurs détachés, ce fut très souvent une entente bien plaisante car le capitaine Fournié m'avait demandé d'assurer leurs tout premiers vols afin de les faire passer de leur très sommaire formation théorique à une pratique opérationnelle utile. Pour eux, j'étais l'initiateur à un monde qu'ils découvraient. Pour moi, c'était valorisant.

Il y avait également des officiers de carrière affectés à l'unité. Avec eux, observateurs-pilotes issus de Saint Cyr, mes fonctions et ma position dans l'unité ne pouvaient qu'entraîner des jalousies évidentes. Ma situation personnelle privilégiée était considérée comme très anormale. C'est exact, il faut bien l'admettre !

Apparemment, le capitaine Fournié ne s'en est jamais préoccupé une seule seconde. Il préférerait faire confiance à un sous-officier qui lui convenait bien plutôt que d'avoir à partager ses fonctions de commandement avec des officiers observateurs-pilotes qui auraient pu trouver à redire sur ses conceptions très personnelles du fonctionnement d'une unité de navigants. Il ne m'appartient pas d'en juger. C'est évident, cela m'a bien avantage.



Le fait qu'on puisse être pilote dans l'armée française sans être officier a causé bien des difficultés relationnelles de fonctionnement, que ce soit dans l'Aéronautique Navale, dans l'armée de l'Air ou dans l'ALAT. Finalement, cela a disparu puisqu'il est acquis que tous les pilotes de l'Armée française sont désormais officiers. Ce qui était déjà le cas dans la plupart des autres armées du monde. Ceci, depuis fort longtemps.

Dans l'US Navy, j'ai commencé mon cours de pilote en tant que matelot de 3<sup>ème</sup> classe sans spécialité, puis six mois après, nommé quartier-maître de maistrance (équivalent de caporal-chef *spécial* !) alors que nos camarades américains étaient tous élèves-officiers (*naval cadets*). En Floride, la base principale de Pensacola était d'ailleurs une Académie Navale (*Naval Academy*). À l'issue de mon cours de pilote en Amérique, je fus promu second-maître de 2<sup>ème</sup> classe le jour où je fus breveté *Naval Aviator*. Devenir officier ne m'a jamais préoccupé une seule seconde ! Pour moi, l'important, c'était de voler, de piloter et de voyager !



▲ ▼ L-19 à Sétif et L-19 survolant la baie de Bougie en accompagnant des Alouette



## Chef-pilote

Comme il n'était pas qualifié pilote, mais très désireux de le devenir, le capitaine Fournié a utilisé ses prérogatives de commandant d'unité pour faciliter son apprentissage de cette activité hors du commun : Piloter ! Fréquemment, lorsque l'utilisation des moyens aériens de l'unité rendait la chose possible, il se désignait un sous-officier et pilote breveté et se faisait donner des leçons de pilotage sur Piper L-18. Peu de temps après mon arrivée, il m'a demandé de lui apprendre à piloter. Je lui ai répondu que l'ALAT ne m'avait pas formé comme instructeur, que j'étais son major et qu'en conséquence, cela n'était pas possible. Il n'a pas insisté et je fus le seul pilote breveté à ne jamais accepter ses demandes qu'il ne faisait qu'à quelques sous-officiers pilotes expérimentés. Jamais, au grand jamais, il n'a demandé à un officier observateur-pilote du peloton de lui donner des leçons de pilotage. Alors âgé d'une bonne quarantaine d'années, il progressait lentement mais avec ténacité et acharnement. Au bout de plus d'un an de présence à l'unité, après beaucoup d'heures de vol en double-commande et alors que personne ne voulait prendre la décision de le lâcher en solo, il s'est décidé à partir seul en prenant ses responsabilités. Ce jour-là, occupé à mes fonctions de bureau, je suis resté dans mes papiers alors que, pour assister à l'évènement, la presque totalité de l'unité s'est retrouvée sur le parking après qu'il eut quitté l'aire de stationnement. Il me fut rapporté que c'est seulement à la troisième tentative d'atterrissage qu'il était parvenu à reprendre contact avec la planète et cela, sans dommage ! Au peloton, ce fut là un évènement considérable.

Courage, ténacité et persévérance, voilà encore l'homme !

Après s'être lâché tout seul, il prit l'habitude de voler de temps à autre et d'effectuer quelques reconnaissances à vue en L-18 et par beau temps. Il partait toujours seul. Cependant, je suis persuadé qu'il connaissait bien ses limites et qu'il était certainement très prudent. Il ne m'a jamais demandé le moindre conseil et nous n'avons jamais abordé ce sujet.

Bien que n'étant pas instructeur, mais chef-pilote, c'est à moi que revenait la tâche de réceptionner les jeunes pilotes affectés au peloton qui arrivaient de métropole pour effectuer leur service militaire, ou affectés à l'unité. Les vols opérationnels étaient déclenchés par l'état-major de la division. Les pilotes qui n'étaient présents que pour la durée du service militaire, étaient qualifiés : Certifié Provisoire à l'Aptitude Pilote (CPAP). Leur expérience personnelle était très variable, mais généralement très réduite. La plupart d'entre eux avaient moins de 100 heures de vol à leur arrivée. Certains étaient médiocres, voire franchement mauvais. Par contre, nous avons eu la chance d'en recevoir quelques uns qui étaient doués, parfois même exceptionnellement !

Il m'est arrivé de suggérer à certains d'entre eux de continuer dans le civil et de tenter une carrière aéronautique professionnelle. Cela ne s'est jamais concrétisé. Tous ceux que j'eus l'opportunité de rencontrer pendant mon séjour dans l'ALAT sont retournés à leur profession antérieure à leur service militaire.

Le capitaine Fournié accordait deux heures de vol pour tout nouveau pilote arrivant. Cette initiation locale permettait de confirmer leur lâcher sur Piper L-18C ou Cessna L-19 et de découvrir l'environnement local. Cela me permettait également de me faire une idée sur leurs capacités et de leur faire découvrir le vol en montagne qu'ils ignoraient tous. Le vol en région montagneuse implique certaines règles de pilotage impératives et vitales qui sont essentielles pour survivre en conditions aérologiques rendues difficiles par le relief, les turbulences, et l'absence fréquente d'horizon naturel. Il m'appartenait de leur faire découvrir les avantages du déclenchement sur



virage glissé et la catastrophe qu'impliquait le virage dérapé, ceux qui savent comprendront. Pour les autres, il faut préciser que le décrochage en virage sur vol glissé peut entraîner le décrochage vers l'extérieur, ce qui permet de rétablir aisément l'avion en ligne de vol.

Par contre, le décrochage sur virage en vol dérapé entraîne la rotation vers l'intérieur, vers le bas. C'est là le début de la mise en vrille sur le dos et des conséquences généralement fatales à basse altitude. Aucun d'entre eux ne savait cela en arrivant au peloton !

Pour cela, le Piper L-18C était très démonstratif. Les jeunes pilotes dont j'étais responsable étaient avides d'apprendre et de progresser, cette activité particulière était très plaisante à assumer. Cela m'a permis de découvrir les caractères, les aptitudes de ces pilotes et de savoir comment ils pourraient se débrouiller en vol.



▲ ▼ L-19 à Bougie et L-19 à Sétif, dans la première livrée kaki



## Des drames

Un de ces pilotes provisoires, fils d'une famille très aisée, avait fait de la voltige sur Stampe avant son service militaire. Il n'eut jamais la moindre difficulté. En outre, il obtint la Croix de la Valeur Militaire avec deux citations. Ce séjour dans l'ALAT lui apprit beaucoup d'autres choses qu'il ignorait et que son milieu familial privilégié ne pouvait lui permettre de découvrir. Plus de 50 ans après, nous nous sommes revus. Il était retraité et avait doublé de poids. Propriétaire de deux Piper Cub en excellent état, il vole encore pour le plaisir de voler.

Au printemps 1958, en raison de sa faible expérience aéronautique, un autre de ces *Pilotes Provisoires* était utilisé pour des liaisons ou des missions faciles sur Piper L-18C. Ce maréchal-des-logis *Erre*, partit donc un beau matin pour une reconnaissance à vue dans la chaîne des Babors avec un jeune sous-lieutenant observateur. Avant son départ, je l'avais sérieusement mis en garde car la météo était très défavorable.

Le capitaine Fournié et moi partîmes pour une mission opérationnelle sur L-19 pratiquement au même moment. Nous avons pu prendre la mesure des conditions aérologiques difficiles de ce jour-là. À notre retour, nous avons appris que notre pilote CPAP s'était planté dans la montagne en raison des sévères turbulences de relief. L'équipage était indemne et des troupes au sol toutes proches sur le terrain assuraient sa protection. Nous avons donc redécollé pour aller voir sur place comment cela avait pu advenir. À l'arrivée sur les lieux, les turbulences étaient tellement fortes que notre L-19, bien plus performant et plus puissant que le L-18, n'a pu s'approcher du lieu de l'accident. Nous n'avons pu voir l'avion accidenté que d'assez loin tant les turbulences étaient sévères. Le L-18 avait été plaqué par le vent contre le relief très accidenté et à vitesse pratiquement nulle. Il était même très peu endommagé et il fut tenté de récupérer l'épave pour réutiliser l'avion. Malheureusement, l'élingue de l'hélicoptère venu le récupérer par temps plus calme se rompit peu après l'hélicoptère. Cela entraîna la perte définitive de l'appareil.

Plus tard, de retour à la base, le capitaine Fournié, me demanda d'infliger huit jours d'arrêts simples au pilote. Plus d'un-demi siècle après, je me souviens encore précisément du motif infligé : – *S'est engagé délibérément dans le mauvais temps et a, de ce fait, causé un accident qui a entraîné la perte d'un appareil*. Le lendemain, j'ai convoqué ce pilote afin de lui faire signer sa punition, purement formelle. Nous étions en opérations et cela ne se concrétisait que par une inscription sur son livret individuel, sans aucune conséquence pour lui. Il se trouvait debout devant mon bureau. Il refusa tout net de signer, contestant le libellé du motif : – *Non, il ne s'était pas engagé «délibérément» dans le mauvais temps !*

J'ai vainement tenté de lui expliquer que sa punition n'était qu'administrative et qu'il ferait mieux de la signer.

Sur ces entrefaites, le capitaine Fournié entra dans le secrétariat. Il était d'humeur joyeuse et fredonnait, ce qui était rare. Il vit l'air buté du pilote et me demanda d'expliquer ce qui se passait. Je lui dis donc le refus du pilote de signer sa punition. Instantanément, Fournié passa du fredonnement badin à la colère la plus noire. Il s'approcha et gifla énergiquement ce malheureux qui s'était mis au garde-à-vous à son arrivée. Deux claques bien sonores qui marquèrent immédiatement les joues rebondies dudit pilote. Je revois encore la trace rouge et nette des doigts sur les joues du giflé. Je n'avais jamais vu cela. Fournié invectiva fortement le malheureux lui disant qu'il aurait pu se tuer avec son observateur et mourir bêtement pour rien. Mes trois acolytes du bureau et moi-même étions stupéfaits et sidérés devant cette situation : Un capitaine de l'Armée



française venait de gifler un sous-officier sous nos yeux !

Immédiatement après, le capitaine très en colère proposa au giflé de venir dans son bureau, qu'ils allaient tomber la chemise et les galons, pour qu'ils s'expliquent entre hommes. Le giflé, très conscient de son insuffisance dans ce rapport très physique se déballonna et refusa tout net de s'expliquer *entre hommes*. C'est tout penaud et décontenancé qu'il quitta le bureau, les joues encore rouges.

Ça, c'était le soldat de la Légion Étrangère qui était ressorti de sa boîte !

C'était aussi le père de famille courroucé devant la réponse stupide d'un enfant rebelle. Cela ne saurait excuser la vivacité et la nature de sa réaction inappropriée.

Un autre pilote, peu doué et avec une attitude mentale détestable, ne m'a causé que des soucis. Il était buté, très renfermé, peu causant et mauvais pilote. Notre premier vol eu lieu sur L-19. En fonction de ce qu'il accomplit pendant ce vol, je fus amené à demander au capitaine Fournié deux heures supplémentaires afin de tenter de le rendre utilisable, ce qu'il m'accorda de mauvaise grâce. Au retour de ce vol supplémentaire, j'ai déclaré à mon commandant de peloton qu'en fonction de ce que ce pilote m'avait démontré, je ne pouvais assumer la responsabilité de le déclarer *opérationnel*. Une fois encore, je lui ai demandé deux heures supplémentaires. Il en fut très contrarié et me les refusa tout net. Ses paroles sont encore dans mes oreilles : – *C'est non, non et non ! On me donne du matériel, des avions, de l'essence et des hommes. Il me faut faire au mieux avec ce qu'on me donne. Je lui ai déjà donné quatre heures de "mon" potentiel. Dès demain, il partira sur une mission facile.*

Le lendemain, le capitaine Fournié et moi avons pris la première mission du matin sur une assez grosse opération avec participation d'une importante unité de la Légion Étrangère détachée sur le territoire de la 19<sup>ème</sup> Division. Opération sans grand intérêt, en région montagnaise certes, mais par excellentes conditions aérologiques et sans développements particuliers. De la routine ! Nous fûmes relevés par le sous-lieutenant Bonneval et le maréchal-des-logis *Dé*, mon CPAP si peu doué du jour précédent. Peu de temps après notre retour de mission, nous avons appris la chute de l'avion et de son équipage. L'aéronef avait brûlé en s'écrasant au sol et l'équipage avait péri carbonisé.

Le capitaine et moi avons redécollé immédiatement vers les lieux de l'accident afin de savoir comment cela était survenu. Le pilote avait exactement fait ce qu'il ne fallait surtout pas faire : Il avait remonté une petite vallée en faux plat, en plein milieu et comme cela montait davantage qu'il ne le croyait, l'avion avait décroché, le moteur au régime maximum, tout près du col qui fermait ce petit thalweg. L'appareil s'était écrasé en s'enflammant instantanément.

Aucun coup de feu n'avait été entendu par les légionnaires très proches et la faute de pilotage était indéniable.

Lorsque nous sommes arrivés sur les lieux, les quelques restes de l'épave fumaient encore, les deux corps très mutilés et calcinés étaient sortis de ce qui restait de l'avion. Des légionnaires étaient tout proches de l'avion lorsqu'il s'était écrasé. Par radio, ils nous ont dit que personne n'avait pu s'approcher de l'épave et tenter quoi que ce soit tant la chaleur diffusée par l'épave en feu était infernale.

Rappelons qu'une grande partie des excellentes performances de ce merveilleux petit avion, le Cessna L-19, étaient dues au fait qu'il était essentiellement construit en alliage au magnésium, d'une grande légèreté, mais malheureusement extrêmement inflammable. Seuls, la double lame en acier du train d'atterrissage, le carter du moteur et une partie de la direction n'avaient pas brûlé.

Un hélicoptère ramena les corps dont seuls les troncs et les têtes restaient à peu près intègres. C'est à moi qu'il appartient de les identifier. Ce fut relativement aisé car l'un était dolichocéphale et l'autre brachycéphale.

Dans ces cas-là, c'est à moi qu'il appartenait de faire, et de faire tout seul. Le capitaine Fournié, l'homme intrépide et courageux, si téméraire et insouciant devant les dangers du combat s'effondrait complètement lorsque la mort frappait ceux qu'il commandait et dirigeait. Parfois, cela durait plusieurs jours. Cet homme aimait profondément les subordonnés placés sous ses ordres ! Cela devait être la conséquence de son vécu personnel, mais personne ne pourra jamais le savoir. Par téléphone, j'eus à prévenir les parents du sous-lieutenant observateur. Saint-Cyrien nouvellement affecté, il était fils unique d'un colonel retraité. Ce fut sa mère qui répondit au téléphone. Ce sous-lieutenant était un jeune officier très ouvert, dynamique et plein d'ardeur. Nous nous entendions très bien et ma peine fut immense. Ce n'est jamais sans émotion que je repense à lui, à sa disparition si stupide lorsque je relis ce que j'ai écrit et le concernant.

C'est également moi qui ai annoncé son décès à la mère du pilote. Elle était veuve et il était également fils unique. Bien des années après, j'ai appris que ce malheureux pilote avait confié à l'un de ses camarades dont il était proche, qu'il vivait constamment dans la hantise de la mort et le pressentiment de ce qui lui est effectivement advenu.

Les malheurs engendrés par les conséquences des guerres sont parmi les plus terribles abominations de l'humanité.

Si ce sous-lieutenant et ce pilote avaient été les propres enfants du capitaine Fournié, il n'aurait pas été plus désespéré, ni plus affligé. Dans ces cas-là, il s'enfermait à clef dans son grand bureau contigu au secrétariat. Mon adjoint brigadier-chef, mon brigadier dactylo, mon soldat de 1<sup>ère</sup> classe et moi-même, nous l'entendions sangloter bruyamment et à toutes larmes dans l'obscurité de sa retraite. Nous nous regardions en silence, effarés, sans comprendre. Comment un tel homme, si vaillant soldat, qui n'avait peur de rien pouvait-il se laisser aller ainsi et être aussi profondément affecté par les conséquences de la guerre qui entraînent malheureusement la mort de combattants ?

Dans une autre occasion semblable, j'eus encore à faire avec l'extrême sensibilité de mon capitaine. En tant que chef-pilote, j'avais édicté des règles très strictes sur la tenue en vol des équipages. En vol, port obligatoire du sous-casque, du casque de protection, des lunettes de vol, du baquet de siège, du gilet pare-balles, des sous-gants en soie, des gants en cuir, des manches baissées des combinaisons de vol en coton ignifugé.

Pour les avoir constamment appliquées, je sais combien ces règles de sécurité étaient contraignantes sous le chaud climat de l'Algérie.

Le 19 mars 1959, sur une demande du 2<sup>ème</sup> Bureau de la division, le lieutenant Jacquin, observateur détaché, et le sergent Lardinois, ancien méhariste-radio et pilote breveté, étaient partis en reconnaissance à vue dans le Djurdjura.

Ils furent abattus dans un endroit très montagneux et complètement isolé. Très probablement par un tir d'arme automatique. L'avion prit feu en vol. Le sergent-pilote tenta de se poser en campagne dans un minuscule champ tout proche. La violence du feu à bord était telle qu'en très courte finale, tout près d'atterrir, tous les deux se jetèrent hors de l'appareil encore en vol et furent tués par "branches d'arbres" comme le précisèrent les rapports d'autopsie. Ils ne portaient ni leur casque dur de protection, ni les lunettes de vol, aucun gant et tous les deux avaient les manches relevées au-delà des coudes. À ma connaissance, nous n'avons jamais eu aucune explication sur la perte de cet appareil et de son équipage. Auraient-ils pu tenir quelques secondes de plus s'ils



avaient appliqué les consignes de sécurité ? Comment le savoir ? Les restes de l'épave de l'avion furent laissés sur les lieux. Les corps furent rapatriés par hélicoptère Bell sur l'hôpital de Sétif en fin de journée.

Il se trouvait que la fiancée du sergent-pilote était infirmière à cet hôpital essentiellement militaire. Elle demeurait tout près de là, chez ses parents assez âgés. Les préparatifs de son mariage avec le sergent Lardinois étaient en cours. Elle avait vu l'hélicoptère se poser sans savoir de quoi il retournait, mais à cette époque les posés d'hélicoptères sur la DZ de l'hôpital étaient plus que quotidiens.

Le soir même, le capitaine et moi-même, en tenue de sortie avec décorations d'ordonnance, sommes allés prévenir sa fiancée et ses parents. Dès qu'on nous eut ouvert la porte, ils ont compris ce qui s'était passé.

Le désespoir de ces malheureux est facile à imaginer. Comme tous les soirs, ils attendaient le retour du sergent Lardinois et nous venions leur apporter la nouvelle de sa disparition. Nous nous trouvions dans un petit salon mal éclairé et hormis moi, tout le monde pleurait à chaudes larmes. Celui qui pleurait avec le plus de véhémence, de larmes et de sanglots, était le capitaine Fournié. Finalement, il se trouva mal. Hé oui, vous avez bien lu : Il s'est évanoui ! Il me fallut le rattraper et l'allonger sur un sofa proche. Cela sidéra les autres participants de la scène qui ne pouvaient le croire. Cela les calma un instant. Témoin oculaire, je peux certifier qu'il s'est vraiment évanoui puisqu'il m'a fallu le gifler vigoureusement pour le faire revenir à lui. On peut imaginer cette scène hors du commun : Un sous-officier en train de souffleter avec force et vigueur son vaillant capitaine, un soldat bardé de nombreuses décorations, preuves de son courage dans l'action.

▼ *L-19 à Sétif*



## Un ennemi courageux

Cependant, il lui arrivait parfois de prendre des initiatives surprenantes.

En septembre 1958, une petite opération avait été montée aux abords de la base *Maréchal de Lattre* à Sétif-Aïn Arnat, à tout juste quelques kilomètres de celle-ci. Cette base comprenait également un Centre d'instruction. Les jeunes recrues arrivaient directement de France métropolitaine pour y faire leurs classes. Ils y arrivaient en civil et là, on les transformait en militaires, en soldats. Une fois les classes terminées, les instructeurs montaient une petite opération bidon afin de leur faire prendre l'air hors du Centre d'instruction et les initier à l'application sur le terrain de ce qu'on leur avait appris ! Plus de 200 de ces jeunes recrues effectuaient donc un *bouclage* pour instruction en vue de la base toute proche.

Notre mission : Accompagnement de troupes au sol, surveiller et, éventuellement, les aider. Nous étions en liaison radio, et je survolais la scène à basse altitude, entre 50 et 100 mètres. L'inclinaison était permanente et variable pour rester centré sur le périmètre du petit bouclage.

Un oued avec des lauriers roses fleuris serpentait le fond de ce mini bouclage. Par malchance, deux HLL (*Hors La Loi !*) se trouvaient là, dissimulés parmi les lauriers roses. Ils furent aperçus par les jeunes recrues. L'un était en uniforme, l'autre en vêtements civils. Celui qui était en uniforme tenait entre ses mains un pistolet-mitrailleur Mat 49. Dès qu'ils furent découverts, celui en civil leva les bras et courut en criant vers une des crêtes proches pour se rendre. Là, tout près du sommet et de nos troupes, je l'ai vu se faire abattre sans arme aucune et les bras levés à quelques mètres de ces jeunes recrues nouvellement formées. Ma stupeur et ma honte furent immenses ! Cette stupeur a disparu, mais la grande honte m'est restée.

L'autre, merveilleux de courage et sachant sa fin imminente, marchait calmement, l'arme à la hanche et nous donna à voir la démonstration de son courage et de sa bravoure.

Malgré des centaines de coups de feu, tirés par des novices indisciplinés, les rafales de fusil-mitrailleur, car il y en avait plusieurs, il s'arrêtait de temps à autre et tirait de courtes rafales de 2 ou 3 coups, à gauche ou à droite, puis reprenait sa marche, sans se presser aucunement.

Le capitaine Fournié me demanda de bien stabiliser mon virage, prit ma carabine USM1 qui était à portée de sa main. L'habitacle étant ouvert, il visa et tira deux balles sur ce vaillant combattant. Il le manqua. Par contre, celui-ci se rendit compte qu'on lui tirait dessus depuis notre avion. Il s'arrêta, leva sa mitrailleuse, visa et tira une seule balle. Celle-ci toucha l'avion dans la boîte radio placée à gauche du fuselage, interrompant instantanément toute communication avec les troupes au sol. Dans les secondes qui suivirent, ce vaillant héros fut abattu. Une fois immobile et sans vie, il fut littéralement criblé de balles et son corps sans vie tressautait sous la violence des nombreux impacts.

La scène est inscrite dans ma mémoire à tout jamais.

La balle avait donc détruit la boîte de connexion radio de l'avion. Au retour au sol, nous avons retrouvé cette balle de 9 mm dans la mousse synthétique de mon coussin de dos dans laquelle sa trajectoire s'était achevée. Une fois encore, la chance avait été de mon côté !

Pourquoi mon observateur a-t-il prit l'initiative de se mêler d'une affaire dans laquelle nous n'étions que des témoins sans importance ? Pourquoi intervenir ?

Le même jour, j'ai donc vu assassiner un pleutre et mourir un héros ! Puissent-ils reposer tous les deux en paix au Walhalla des morts à la guerre !



## En opération

La plupart des nombreuses missions aériennes effectuées pendant cette période sont désormais classées dans la rubrique de l'oubli le plus complet. Hormis les archives des comptes-rendus qu'on oublie vite et des carnets de vol qui ne sont plus que de vieux compteurs d'heures hors d'usage, il n'en reste plus rien. Juste quelques souvenirs qui s'estompent lentement mais définitivement avec le temps. Parfois, mais très rarement, leur contenu permet tout juste de préciser certains faits.

Par contre, quelques missions restent gravées dans ma mémoire à tout jamais et y resteront, parfaitement claires, avec tous les détails, jusqu'à mon dernier jour. Pourquoi ? Bien certainement parce qu'elles sont extraordinaires !

La mission dont je vais conter les faits était une simple RAV, une reconnaissance à vue. Ce genre de mission consistait à survoler une zone territoriale définie et tenter d'obtenir le plus d'informations visuelles sur ce qui y était observable.

Ce vol eut lieu au printemps 1960, très probablement en mai. Si les souvenirs de cette mission sont très clairs et nets dans mes souvenirs, je n'ai pas pu en retrouver la trace dans les pages silencieuses de mon carnet de vol d'alors.

L'état-major de la 19<sup>ème</sup> DI avait été informé qu'une *katiba*, une compagnie entière de plus d'une centaine d'hommes, était parvenue à franchir la ligne Morice entre la Tunisie et l'Algérie sans trop de dégâts. Cette unité se dirigeait vers la Kabylie ou plus avant vers l'ouest afin de renforcer les effectifs des combattants algériens mis à mal par le succès des grandes opérations militaires de cette époque-là : *Jumelles*, *Flammèche* et *Etincelle* notamment.

D'après ce qu'on en savait, cette unité combattante du FLN devait se trouver dans l'est des djebels Babor et Tababor en Kabylie orientale, probablement dans une grande grotte dont les coordonnées précises nous furent communiquées.

Comme souvent, l'observateur de cette mission était le capitaine Edmond Fournié. Nous avons décollé d'Aïn-Arnat, au tout début de la matinée en Cessna L-19. Le temps était magnifiquement beau et les conditions aérologiques idéales. La région à survoler à basse altitude était une grande zone interdite et personne n'était visible dans le paysage très proche. Bien sûr, nous avons trouvé l'endroit où se situait cette grande grotte. Elle était bien visible dans le bas du flanc sud de la montagne très escarpée et couverte de grands et magnifiques conifères (*Cedrus atlantica*). S'en approcher ne fut pas facile et il me fallut manœuvrer aussi adroitement que possible. Pour cela, je dus sortir les volets hypersustentateurs, réduire la vitesse au minimum et évoluer tout en souplesse afin de pouvoir m'en approcher au plus près en suivant le lit de l'oued qui jouxtait le relief. J'effectuais plusieurs passages dans les deux sens, à la hauteur de la vaste ouverture de la grotte, de la caverne en question, afin que nous puissions tenter de voir dans ce grand trou noir enserré dans le flanc de la montagne. Aux alentours, le paysage était très beau, tout ensoleillé, la végétation en pleine croissance printanière et tout cela dans un calme apparent extraordinaire. Le soleil éclairait juste l'ouverture de la caverne, mais le fond était sombre et nous ne vîmes rien. Pendant mes évolutions aux abords de l'endroit en question, une grande crainte m'a envahi, une de ces grandes et longues peurs mémorables qui nouent les entrailles, une de ces inoubliables frayeurs du corps révolté devant une mort possible.

A cette époque, il advenait fréquemment que j'aie peur et c'était dans l'ordre normal des choses. Les conditions du combat contre l'adversaire armé faisaient que nous avions souvent l'occasion d'essuyer son feu lors de nos interventions de balisage notamment, mais cela ne durait que le

temps d'un passage. Notre avantage, la vitesse, et les tactiques utilisées pour approcher au mieux et au plus près faisait que cela ne durait généralement que quelques secondes. Très souvent le feu de leurs armes ne nous atteignait pas. Dans le cas particulier de cette mission, il n'y avait nul ennemi en vue. Tout était parfaitement calme et serein. Notre survol se faisait dans des conditions parfaites : Beau temps calme et merveilleux paysage désert !

Rien ne pouvait justifier cette peur intense ressentie intérieurement mais sans que rien n'en puisse transparaître extérieurement. Une grande trouille, quoi !

Cette peur que j'éprouvais au plus profond de mon être ne pouvait être perceptible à mon observateur qui ne pouvait voir que mon dos. Mon pilotage était aussi souple et coulé qu'à l'habitude, mais mon trouble intérieur était aussi grand qu'il pouvait l'être.

Après avoir soigneusement inspecté tous les alentours, et constaté qu'il n'y avait rien à voir, nous sommes revenus à notre base de Sétif-Aïn Arnat.

Après avoir coupé le moteur et accompli les rituelles vérifications d'usage, mon observateur me fit part de ses réflexions personnelles sur la mission terminée. Il me dit :

– *Tu as eu peur, n'est-ce pas ?*

– *Comment le savez-vous ?*

– *Je l'ai perçu à l'odeur de ton corps.*

Et ce fut tout !

Pour moi, ce fut là l'occasion d'apprendre que la peur avait une odeur. Revenus dans nos locaux sur la base du GH 2, le capitaine fit son compte rendu au 2<sup>ème</sup> Bureau de la division par téléphone : *RAS !* Le service des renseignements, le 2<sup>ème</sup> Bureau de chaque division était très efficace pendant cette guerre d'Algérie. Ce bureau utilisait tous les moyens à disposition : Les interrogatoires, la délation, la trahison, les photos, les informations que nous pouvions lui apporter. Cela fonctionnait très bien et mériterait d'être mieux connu.

Quelques temps après, Fournié me conta la suite. Après notre reconnaissance à vue, une opération importante avait été montée. Les forces amenées en renfort étaient celles de la 25<sup>ème</sup> Division Parachutiste, contiguë à la 19<sup>ème</sup> DI, les plus efficaces d'Algérie et les plus à même d'intervenir. Elle eu lieu sans notre participation, avec de gros moyens militaires et logistiques pour tenter d'intercepter la *katiba* qui se trouvait effectivement dans la région survolée. L'unité ennemie avait été intégralement éliminée et de nombreux combattants avaient été faits prisonniers. Parmi les survivants prisonniers, le tireur de la mitrailleuse 12,7mm qui accompagnait la *katiba*. Très prolix, celui-ci raconta que l'unité entière était effectivement dissimulée dans la caverne pendant notre survol. Il était en position de tir à l'intérieur de celle-ci. Il avait sollicité de son commandant d'unité l'autorisation d'ouvrir le feu afin de nous abattre. D'après lui, c'était du sûr et certain ! Nous étions très proches, bien lents et il avait assuré que nous pourrions être abattus en quelques secondes avant d'avoir pu émettre le moindre message radio. Son commandant lui avait ordonné de n'en rien faire et, de mauvais gré, le tireur avait obéi aux ordres.

Plus d'un demi-siècle après ce vol d'observation, je m'interroge encore.

Pourquoi mon corps et mon intellect ont-ils si bien *perçu et vu* ce que nos yeux d'observateurs ont été incapables de voir ?

Une courte rafale de mitrailleuse lourde sur un L-19 aussi lent aurait certainement eu raison de nos existences !

Le respect du tireur aux ordres de son supérieur me permet de pouvoir faire le récit de ce vol mémorable !

## Le colonel Amirouche

Une anecdote encore ! Sur une opération de grande envergure, nous avons décollé de nuit pour être sur les lieux dès le lever du soleil. La montagne était belle, calme et semblait déserte. Il y avait là une assez longue ligne de crête, de plusieurs kilomètres, très abrupte d'un côté et couronnée d'une basse végétation méditerranéenne, genre maquis. Le bouclage militaire était vaste et les troupes détachées parmi les meilleures n'étaient nullement visibles, car encore lointaines et toutes crapahutantes. Le Général parachutiste, le fameux Général Bigeard, *Bruno*, dirigeait l'affaire. Les renseignements avaient indiqué la présence d'une importante unité de rebelles dans les parages et il fallait les localiser précisément afin d'organiser et de coordonner la manoeuvre. Très près, à basse vitesse et volets sortis, je longuais cette longue ligne au même niveau, à quelques mètres, afin de voir aussi bien que possible. Une fois dans un sens, puis une seconde fois en sens inverse. Les conditions d'observation étaient idéales et nous permettaient de voir parfaitement. Seule, la déserte beauté de la montagne à son réveil, sans un souffle d'air et rien d'autre ! Au troisième passage, parmi les broussailles touffues et à moins de 20 mètres, un homme a tourné la tête sur sa gauche à notre passage. Il était dans un trou d'homme et seule sa tête émergeait. Elle fut visible un bref instant lorsqu'il la tourna pour nous voir passer. Brun avec une moustache noire dans un visage très pâle, il a compris que nous l'avions vu et a de nouveau tourné la tête vers l'avant. Fournié et moi l'avons aperçu au même instant, mais nous n'avons pas bougé, nous avons continué notre lent cheminement le long de la crête, comme si de rien n'était. Dans l'interphone, le capitaine Fournié m'a dit : - *Tu l'as vu ? - Bien sûr, je l'avais vu !* Le PC de l'opération fut immédiatement informé de notre découverte précisément localisée. Après une très longue journée de combats, l'opération se solda par un complet succès de nos troupes dans cette affaire. Bien sûr, je n'ai plus aucun souvenir des *résultats*, et j'ai oublié la date. Par contre, le visage de ce combattant algérien est gravé dans mes souvenirs.

Le territoire de la 19<sup>ème</sup> Division d'Infanterie était également celui de la Wilaya III, celui dirigé d'une impitoyable main de fer par l'ambitieux colonel Amirouche, d'origine berbère.

Ce devait être à la fin de l'hiver 1958/1959, en février et un dimanche matin. Dans la nuit précédente, le 2<sup>ème</sup> Bureau de la Division avait reçu une information précise. Le FLN organisait une réunion très importante dans une mechta des environs, parfaitement localisée. Le légendaire, le mythique et sanguinaire colonel Amirouche devait y participer.

En Algérie, une rumeur circulait parmi nos troupes, ce fameux colonel Amirouche ne se déplaçait que sur un cheval blanc. Le dimanche, nos troupes levaient un peu le pied et monter une opération spontanée afin d'intervenir sur une information aussi importante ne fut apparemment pas facile, mais l'opération avait pu être lancée avec les modestes moyens opérationnels du jour.

La mechta prévue pour la réunion du FLN était là, toute proche, à moins de 10 minutes de vol de la base.

Fournié et moi avons décollé en fin de matinée afin de voir ce qu'il y avait à observer. Il avait abondamment plu pendant la nuit et le sol était abondamment détrempe. Un petit oued dans lequel coulait beaucoup d'eau limoneuse serpentait dans la plaine du paysage. Il faisait beau et le ciel était pur, délavé par la pluie de la nuit. En approchant, nous avons vu l'incroyable fait suivant : Un très beau cheval blanc et son cavalier à la tête recouverte d'un burnous ou d'une djellaba étaient là, sous nos yeux, caracolant dans la plaine nue, sur le sol détrempe piqueté de cailloux plus ou moins gros.



C'était incroyable ! Etait-ce là le fameux colonel Amirouche ? Nous n'en croyions pas nos yeux ! En fonction de l'anecdote à la *Maison de Pierres* qui suit, c'est plus que probable.

Nos troupes encore lointaines nous ont demandé d'essayer de vérifier, mais comment faire ? A très basse altitude, mais gêné par le vent fort, je tournais donc à bonne distance autour du cheval et de son cavalier. Pendant un bref instant, nous les avons perdus de vue. Quelques secondes après nous n'avons plus vu que le cheval caracolant toujours, mais sans son cavalier. Très probablement, celui-ci avait employé la méthode du *caillou qui bouge*. Celle-ci impliquait que le porteur de burnous ou djellaba s'enveloppe dans son vêtement de laine claire en se mettant en boule sur le sol afin de se confondre avec les cailloux qu'on trouve partout dans cette région. Ce très efficace procédé de camouflage sur le terrain nous était bien connu. C'est certainement ce stratagème qui fut utilisé par le cavalier. Comme l'oued était tout proche, il est plus que probable qu'il s'y est dirigé et dissimulé en se recouvrant de boue.

Très peu de temps après, les troupes au sol sont arrivées en EBR et ont pris la suite. Malgré le court laps de temps entre le moment où le cavalier chevauchait sa monture blanche et leur arrivée, le cavalier avait définitivement disparu. Nos troupes ont fait chou blanc ! Personne ne saura jamais si c'était vraiment là le fameux colonel Amirouche.

Très peu de temps après, une très importante opération sur plusieurs jours fut montée dans la région montagneuse dite de la *Maison de Pierres*, quelque part dans le sud sud-est du massif du Djurdjura. Le capitaine Fournié et moi, avons participé à l'opération *SB9*, effectuant 8h 35mn de vol en trois missions dans la journée. La malchance voulut que l'héliportage de nos paras se fasse sur une croupe arrondie sur laquelle des combattants du FLN étaient déjà établis dans des emplacements de combat dispersés et dissimulés par le maquis. Je revois encore les *Banane* se poser, déposer leurs paras, et redécoller. Les fellaghas ne se dévoilèrent qu'une fois l'héliportage achevé. D'en l'air, nous avons alors assisté aux combats meurtriers entre les fellaghas protégés dans leurs trous et nos paras collés au sol, à découvert. Pour ne pas dévoiler leurs tranchées les combattants ennemis, bien armés n'ont pas tiré un seul coup de feu contre notre appareil volant à très basse altitude. On se voyait nettement, on se regardait bien mais, rien de plus ! Par radio, le capitaine Fournié tentait de les localiser précisément, et ce n'était guère facile. Ceci afin de guider les malchanceux paras à se sortir de cette bien mauvaise situation. Là encore, il y aurait beaucoup à raconter. Il convient de dire que finalement, après deux jours de combats, ce fut là un succès militaire très cher payé.

Les hasards de l'existence firent que plus de quatre ans après, alors que j'étais pilote à l'Escadrille Mercure, à Hassi-Messaoud, j'ai été amené à transporter en *Broussard*, version civile, un soldat de l'ALN (Armée de libération nationale) armé de son fusil. Il faisait partie d'un bureau de vote ambulante du gouvernement algérien. Ce bureau de vote allait de sonde en sonde de forage afin de faire voter les Algériens travaillant pour la compagnie de pétrole auprès de laquelle j'étais détaché. Lui, était ancien combattant du FLN Je lui ai dit que j'avais été de l'autre côté pendant la guerre d'Algérie. Nous avons passé une excellente journée en parlant de ce que nous avons vécu, lui d'en bas et moi d'en l'air. Il me conta qu'il avait combattu à la *Maison de Pierres*. Pour lui et ses camarades de combat, cela avait de très dures journées. Il me confirma la présence d'Amirouche et me confia que celui-ci, grand marcheur, s'était échappé vers le sud au tout début de l'opération. Amirouche fut finalement tué trois jours après cette opération dans les environs de Bou-Saâda.

## Le départ du capitaine Fournié

Les relations entre Fournié et moi étaient simples. Il était le commandant d'unité, j'étais sous ses ordres que j'exécutais de mon mieux.

En vol, il était l'observateur et c'est lui qui parlait. J'écoutais et accomplissais ce qu'il me fallait faire pour lui permettre d'exécuter au mieux la mission.

Au bureau, je faisais mon travail de major. J'assumais la gestion du personnel et il supervisait, acceptait ou critiquait les décisions que je prenais pour le bien du service, comme on dit ! De fait, nos relations personnelles étaient réduites à très peu de choses :

– *Mes respects, mon Capitaine. Bonjour Chef, ou bonjour Beaulier. . .*

– *Il faudrait faire ceci ou cela. . .*

– *Où en est le compte rendu de. . .*

– *Au revoir, mon Capitaine. . .*

Nous n'avons eu que de très rares conversations personnelles, il y eut celle pendant laquelle il me demanda de lui apprendre à piloter que j'ai déjà évoquée. Une autre, reste dans mes souvenirs. Nous étions posés sur un petit terrain auxiliaire dans la vallée de la Soummam, à Azib-Ben-Ali-Chérif. Nous y avions fait le plein de carburant, et nous étions en attente pour prendre la relève de l'équipage en vol. Il faisait chaud et nous étions à l'ombre, près de l'avion. Nous étions seuls. À un moment, accoté au Cessna, il semblait perdu dans de profondes réflexions. Tout de go, il me dit :

– *Dans le fond, tu n'es qu'un jeune con !*

Propos surprenant qui avait le mérite d'être clair et sans aucune ambiguïté. Alors âgé de 26 ou 27 ans, je n'étais nullement un modèle de sagesse et mon passé antérieur, qu'il ignorait, était rempli d'erreurs imbéciles.

– *C'est possible, mon capitaine, mais c'est comme ça dans la vie ! On commence par être un jeune con, puis on devient un vieux con, il n'y a pas de transition. Le seul ennui, c'est que la limite n'est pas claire. On est d'abord un jeune con, puis soudainement, on est un vieux con. C'est comme ça !*

Il m'a écouté et a parfaitement compris ce que j'avais dit. Il s'est esclaffé d'un grand rire sonore, est venu vers moi et m'a pris dans ses bras, m'a donné une grande tape dans le dos en riant à gorge déployée et en m'embrassant, et ce fut tout !

Au peloton, personne n'a jamais entendu parler de cet échange de propos très personnels.

À la fin du printemps 1960, lorsque le lieutenant-colonel Crespin fut nommé pour prendre le commandement de l'ESALAT de Dax, le capitaine Fournié fut également nommé dans cette même unité. Dès qu'il apprit sa nomination, il m'a dit :

– *Je suis nommé à Dax et j'ai demandé ta mutation afin que tu viennes avec moi !*

– *Mon Capitaine, il n'est pas dans mes intentions de me rengager. Je quitterai l'ALAT à la fin de mon engagement, en janvier prochain. Je vais tenter de poursuivre ma carrière dans l'aviation civile.*

Très étonné, il n'a rien répondu. Cependant, j'ai bien perçu qu'il aurait préféré une réponse différente de ma part.

En opérations quotidiennes depuis plus de trois ans, et étant bien informé, j'avais très bien perçu que cette guerre n'aurait pas d'autre issue que celle de notre départ définitif de l'Algérie. Il est certain que sur le plan militaire, nous faisons du très bon travail opérationnel. Nous gagnions sur

le terrain, mais dans le cœur et la tête des Algériens, qu'en était-il ? Le concept d'indépendance des nations est un des moteurs essentiels de l'histoire si mouvementée et difficile du monde.

Aux yeux de tous, dans l'opinion internationale, et même en France, cette lutte coûteuse, imbécile et sanglante ne pouvait s'achever autrement qu'elle ne se termina.

Depuis mon retour des USA, à l'été 1953, j'étais abonné à *Time*, en anglais et à *Life International* en espagnol et en anglais. Pendant sept ans, je les ai reçus chaque semaine et je les lisais régulièrement, tout d'abord dans l'Aéronautique Navale puis dans l'ALAT.

Il s'est écoulé près de 60 ans depuis mon séjour dans l'US Navy, je suis toujours abonné et je lis *Time* chaque semaine. *Life International*, modèle de *Paris Match*, a disparu depuis très longtemps. Dans la presse internationale, c'était une évidence ! Les USA et l'opinion publique de la planète entière étaient contre la position colonialiste de la France. La guerre d'Algérie fut perdue avec l'aide très efficace de la presse internationale ! Ma perception personnelle des événements fut malheureusement la bonne.

Courant septembre 1960, le capitaine Fournié et moi fîmes notre dernier vol ensemble : 3 h 30 de vol. *Accompagnement de troupes au sol en PY 76*. Mission complètement oubliée.

Pendant plus de trois ans, ayant effectué 1 777 heures de vol opérationnel en 838 missions, il est très probable qu'une bonne partie de tout cela a été fait en compagnie du capitaine Fournié. Bien longtemps après, j'ai appris que ces missions de vol opérationnel étaient en réalité des vols de guerre de type 2, contre un ennemi ne disposant pas de force aérienne. Le décompte précis n'a pas d'importance. Les quatre citations à ma médaille de la Valeur Militaire, (une palme et trois étoiles !), ont été obtenues lors d'actions avec lui, mais également en compagnie d'autres observateurs. Cependant, nul mieux que lui ne m'a donné la preuve de son abnégation, de son courage et de sa complète ignorance du danger dans les coups durs. Le recul du temps me permet de dire que c'est très probablement grâce à notre collaboration étroite et aux missions effectuées ensemble pendant cette période qu'il est advenu que je sois nommé, 46 ans après, chevalier de la Légion d'Honneur (DPLV = *Décoré Au Péril de La Vie* !).

▼ *Le piquet d'Honneur au repos*





## L'arrivée du capitaine de Pitray

Le capitaine François de Simard de Pitray, observateur-pilote, prit le commandement à la suite du capitaine Fournié. Il était pilote d'*Alouette*. Dans ses *bagages*, il avait amené le maréchal-des-logis-chef mécanicien Christian Munster qu'il entendait utiliser comme major. Dès la nomination du nouveau commandant de peloton, ce chef est venu, à titre personnel et certainement avec l'assentiment du nouveau commandant, me demander de lui céder mes fonctions de major de la compagnie. Nous nous connaissions bien car il était arrivé à l'unité quelque temps avant le capitaine de Pitray. Nos relations personnelles étaient bonnes et nous nous entendions bien.

Tout net, je lui ai dit que je n'avais plus que quelques mois de service avant de quitter définitivement l'armée. N'ayant rien à me reprocher, j'entendais bien conserver toutes mes fonctions jusqu'à mon départ. Il a compris et il a accepté !

Deux semaines après le départ du capitaine Fournié, en octobre 1960, un lieutenant, saint-cyrien d'origine, observateur-pilote que Fournié ne semblait guère apprécier, se programma un vol avec moi. Par respect pour sa mémoire, car il est depuis longtemps décédé, je tairais son nom. Avant même le départ du parking, j'avais perçu son intention de vouloir régler avec moi, un compte qu'il aurait dû vider avec Fournié. Comme je n'étais que sous-officier, c'était plus facile avec moi qu'avec un supérieur hiérarchique dominant comme le capitaine Fournié.

En arrivant sur la zone de notre RAV, il commença à vouloir me faire fonctionner en suivant les prescriptions du commandement de l'ALAT que j'ai déjà évoquées. Le *chauffeur d'avion* : Un appui dans le dos pour aller tout droit, un appui de la main sur l'épaule gauche pour virer à gauche, plus ou moins fort afin de définir l'inclinaison du virage etc.

Immédiatement, j'ai fait le contraire, et dès qu'il appuya sur mon épaule gauche, j'ai viré à droite. Il a appuyé à gauche et je m'en souviens encore !

Sa rancœur après des années d'incompréhension et de mépris du capitaine Fournié à son égard a instantanément explosé à cet instant-là !

Par l'interphone de l'appareil, hors de lui, il a éclaté en propos menaçants à mon égard. L'échange verbal fut court, très vif et violent. De mémoire, je cite quelques uns de ses propos, des propos qui ne peuvent s'oublier :

– *Refus d'obéissance devant l'ennemi (?..., !...), maintenant c'est fini, Tribunal de Guerre, le falot, dégradation devant le front des troupes, je vous ferai casser, je vous briserai à vie, vous allez voir, vous allez voir, etc.*

(*Falot*, argot militaire pour Tribunal de Guerre).

Avec le recul du temps, il apparaît que tout cela était l'expression d'une grande et longue souffrance intérieure et que son attitude et son comportement en abusant de l'obéissance prévue du subordonné aux ordres de son supérieur hiérarchique était le moyen parfaitement inapproprié qu'il avait trouvé pour tenter d'apaiser cette souffrance. C'était indigne de la part d'un officier de l'Armée française !

Mes propos furent en rapport avec son attitude méprisante. Je lui ai dit que je comprenais bien son comportement à mon égard et qu'il était facile d'agir comme il le faisait alors que le capitaine Fournié était parti. En conclusion et en réponse à ses propos, je l'ai mis au défi d'accomplir ce qu'il venait d'énoncer.

Cet échange verbal à l'intérieur d'un avion en vol et dans l'interphone n'eut évidemment aucun témoin.

Notre vol n'était qu'une *Reconnaissance à vue* sans importance aucune. Tout juste un prétexte afin d'exprimer son ressentiment et pour l'accomplissement d'une vengeance très personnelle. Après ces très vifs propos, il s'est finalement calmé, a mis un terme à notre RAV. Nous sommes rentrés à la base sans échanger un seul mot.

Cette violente altercation orale et aérienne n'eut aucune suite. Personne ne m'en a jamais reparlé. Il est plus que probable qu'une conversation eu lieu entre le commandant d'unité et ce lieutenant. Le capitaine de Pitray, observateur-pilote et nouveau commandant d'unité ne m'a jamais témoigné aucune attention particulière. Grand de taille, très sûr de lui, le petit homme que je suis le considérait comme un *toiseur*, tous les hommes de petite taille me comprendront.

Nous n'avons effectué qu'un seul vol ensemble. Il fut mon passager et je l'ai piloté pour une courte liaison sans histoire. La seule conversation personnelle que nous eûmes fut celle pendant laquelle je lui ai confirmé mon intention de quitter l'ALAT à la fin de mon rengagement. Il a tenté de m'en dissuader en me disant que la situation économique de l'aviation civile à ce moment-là n'était guère propice à ce genre de projet. Ma réponse fut que cela ne changeait rien à mes intentions. À la suite du vol avec le lieutenant *jaloux*, il a très certainement plaidé en ma faveur et il a probablement aplani la situation en le raisonnant. Sans rien savoir, il y a tout lieu de penser qu'il a évoqué mon départ de l'armée, mon intention de partir dans l'aviation civile, mais ce ne sont que des suppositions.

Pour terminer, je constate dans mon carnet de vol que j'ai revolé à plusieurs reprises avec ce lieutenant *jaloux* d'un petit maréchal-des-logis-chef. Cela se passa apparemment bien puisque je n'en ai plus le moindre souvenir.

Pendant mon séjour de quatre ans dans l'ALAT, j'y ai effectué 2 095 heures de vol au total. Ce fut également la période la plus dangereuse de mon existence aventureuse.

Cette période de la fin de mon engagement dans l'ALAT marque pour moi la fin de la guerre d'Algérie. Depuis son retour au pouvoir, le général De Gaulle prenait progressivement les commandes de la République Française. Les accords d'Evian se tramaient dans l'obscurité des négociations qu'on ne respecte jamais et l'Armée française était l'arme au pied. Elle était dans l'attente de la fin, sur ses gardes et très vigilante. Notre départ définitif était déjà en préparation. J'ai quitté l'armée au bon moment !

Ce n'est que bien plus tard, en février 1974, alors que j'étais commandant de bord sur *Caravelle* à Air Inter que j'ai revu le capitaine Fournié pour la dernière fois. C'était sur un vol du soir entre Pau et Paris-Orly. Il avait entendu l'annonce de l'hôtesse qui donnait le nom du pilote de l'avion. Il avait demandé à venir me voir en poste de pilotage et c'est avec plaisir que je l'y avais accueilli. Près de quinze ans s'étaient écoulées depuis notre longue collaboration en Algérie. Retraité en tant que colonel, il avait alors des fonctions à la Direction de la Jeunesse et des Sports en compagnie du colonel Crespin. C'est avec un grand plaisir partagé que nous nous sommes revus. Il m'apprit qu'il avait divorcé et qu'il vivait avec sa secrétaire. Celle-ci était une assez belle femme plutôt grande et elle était également à bord, à ses côtés. Il ne fut pas surpris de constater que j'étais parvenu à satisfaire mes ambitions professionnelles. Cependant, pour tout dire, il ne m'a pas semblé particulièrement heureux. Beaucoup de temps s'était écoulé depuis l'Algérie. Il y avait comme de la tristesse et des regrets dans son attitude et dans son regard. Bien sûr, je ne saurais dire pourquoi !

En fin 2006, par la Grande Chancellerie de la Légion d'honneur, j'appris qu'il était décédé depuis longtemps.

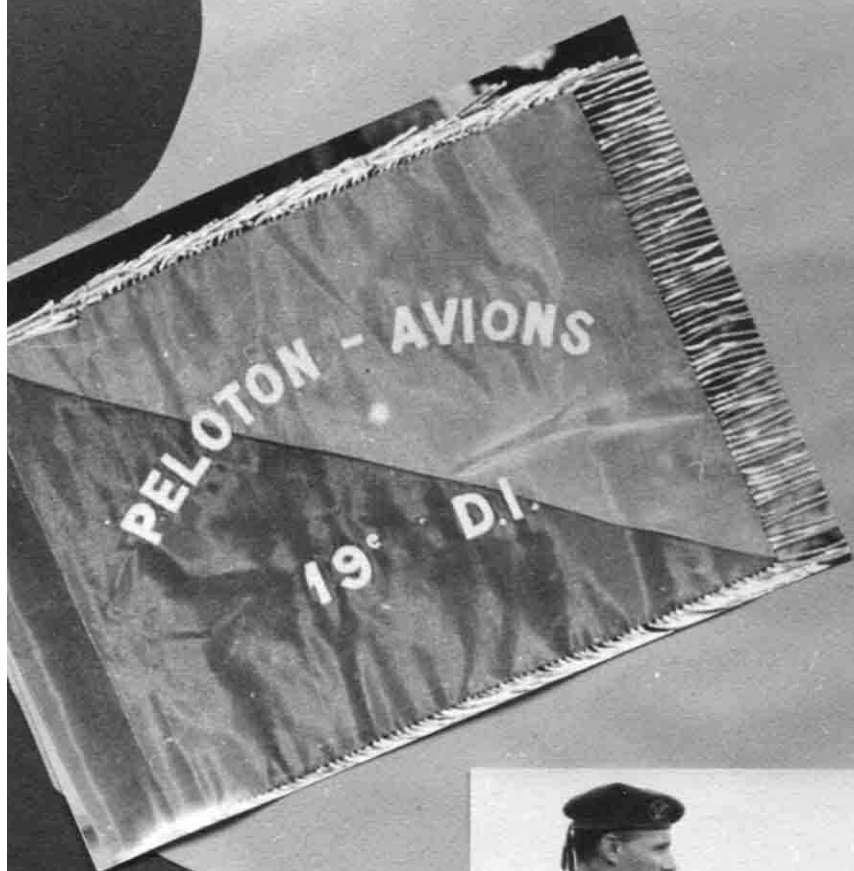
**Livre d'Or du PMAH 19<sup>ème</sup> DI**







19 AVRIL 1958



REMISE du FANION

au

PELTON AVIONS

19<sup>e</sup> DI

par le

Général

GANDCËT





Maréchal des Logis

RICHARD

Jacques

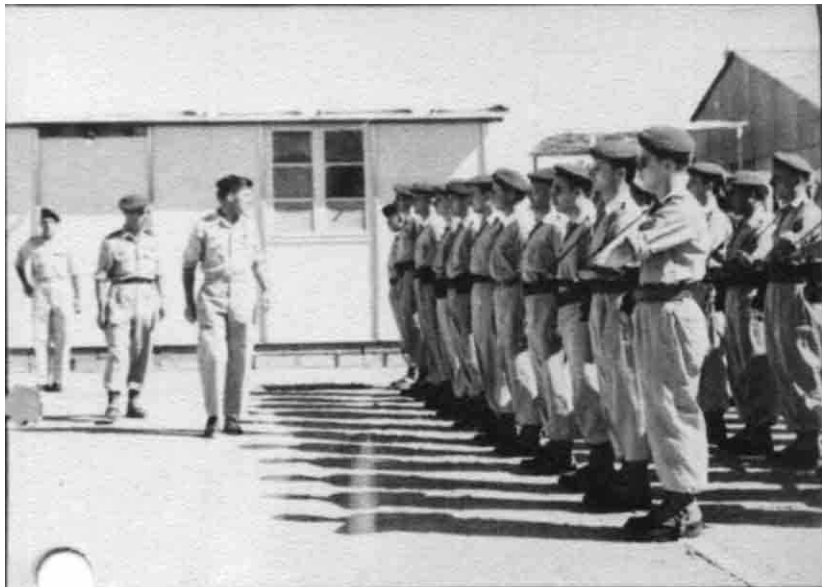


décédé

le :

11 Juin 1958





*PRISE d'ARMES*

*du:*

*29 Juin 1958*

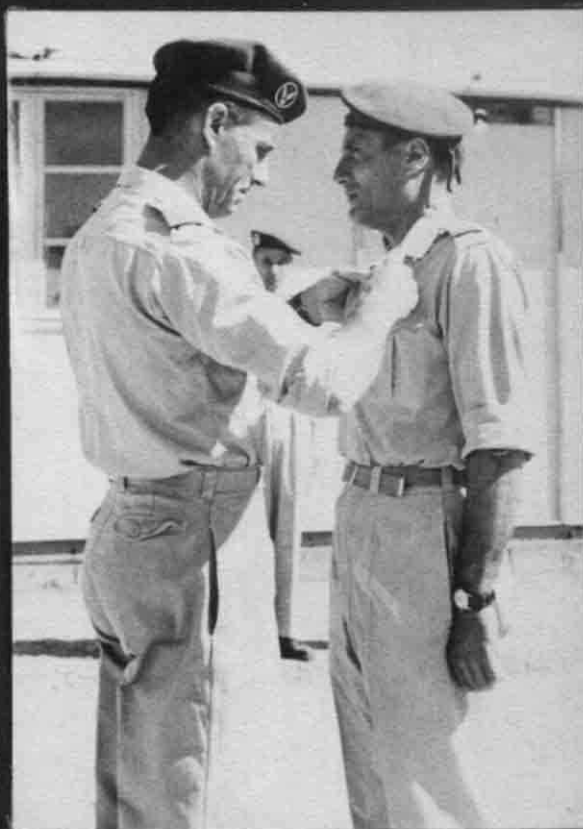
*avec*

*Remise de la*

*VALEUR MILITAIRE*

*à l'Adjudant chef*

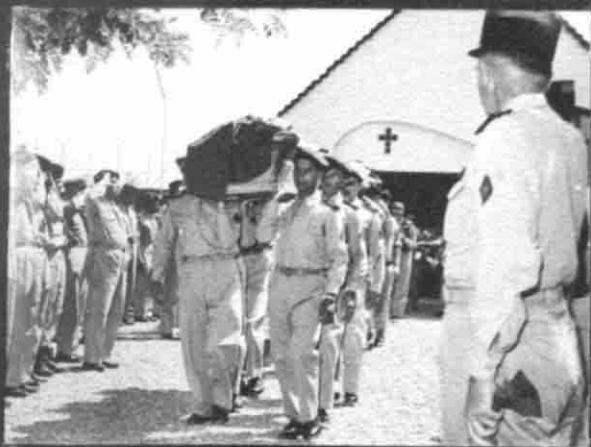
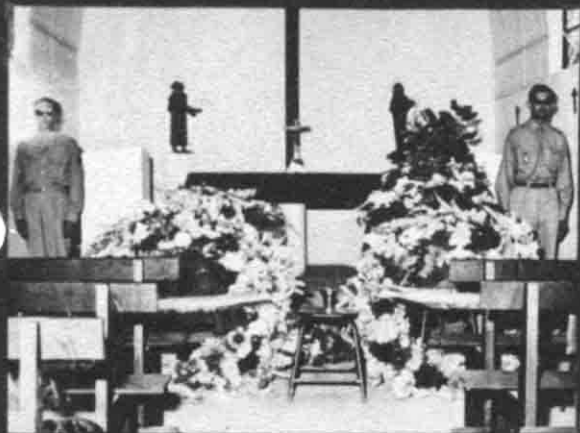
*DELPONT*



*et*  
*COMÉMORATIVES*  
*DU CONTINGENT*







Sous Lieutenant **BONNEVAL**

Maréchal des logis **DETRILLE**



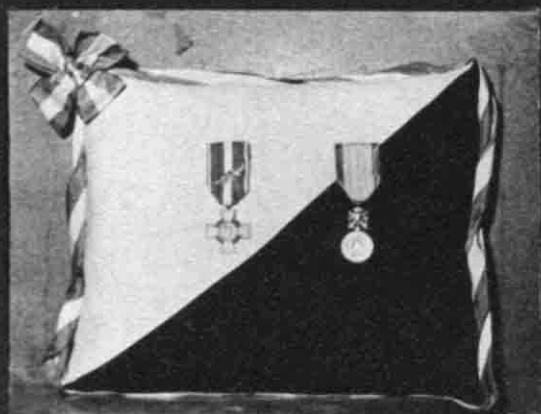
*Morts en Opération*

le:

13 juillet 1958



*Obsèques le 16 Juillet 1958*



*PRISE d' ARMES*



*du :*







LIEUTENANT MOREL



Sous-lieutenant BROSSÉ



M<sup>e</sup> des logis BEAULIER

LIEUTENANT - JACQUIN



SERGENT - LARDINOIS



le :  
19 MARS 1959



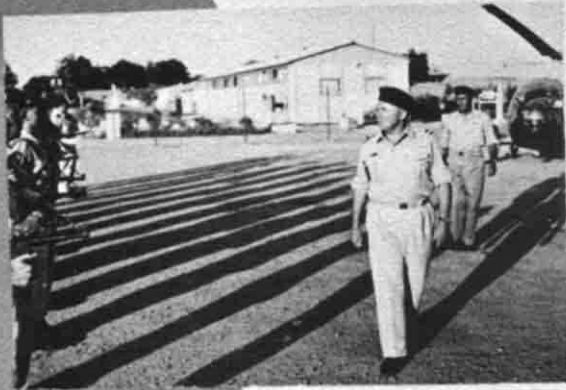






REMISE D'INSIGNE DU PELOTON AVION de la 19<sup>DI</sup>  
au Commandant SCHREIBER  
le  
9 Mai 1959





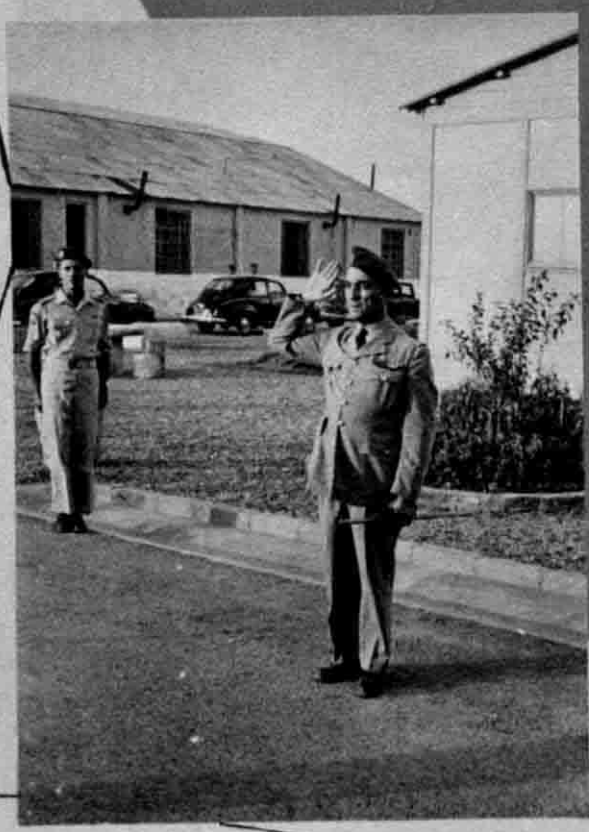
PRISE d'ARMES  
 du 13 juillet 1959  
 avec inauguration du hangar

Sous-LIEUTENANT BONNEVAL  
 Marechal des logis DETRILLE

PRISE d'ARMES

de

9 AOUT 1959



VISITE du GENERAL  
**LE MASSON**





29 octobre 1959  
présentation du  
fanion aux Jeunes



*et remise de décorations*







VISITE du Général CAZENAVE  
au Peloton le 5 DÉCEMBRE 1959





Gravement A. L. & T. N° 10



Héliport et Base Aérienne  
Maréchal de Lattre

*vous les hommes*

Je suis heureux de décerner à votre Unité le 1er Prix de 50.000 francs du concours de crèches.

J'adresse mes plus vives félicitations à votre personnel et à vous-même pour avoir su présenter cette crèche vivante selon les plus pures traditions.

Je vous remercie des efforts que vous avez fournis pour la concevoir et la réaliser.

Soyez assurés vous et votre personnel que je suis avec un intérêt particulier de telles réalisations, qui couronnent et prolongent vos activités plus purement militaires. Vous êtes sur la bonne voie, celle qui réserve à l'esprit la part qui lui revient et donne à votre Unité cette cohésion que j'ai souvent appréciée.

*Ts'fr dédicant à vous  
et à vos familles*

*WLF*



NOEL 59

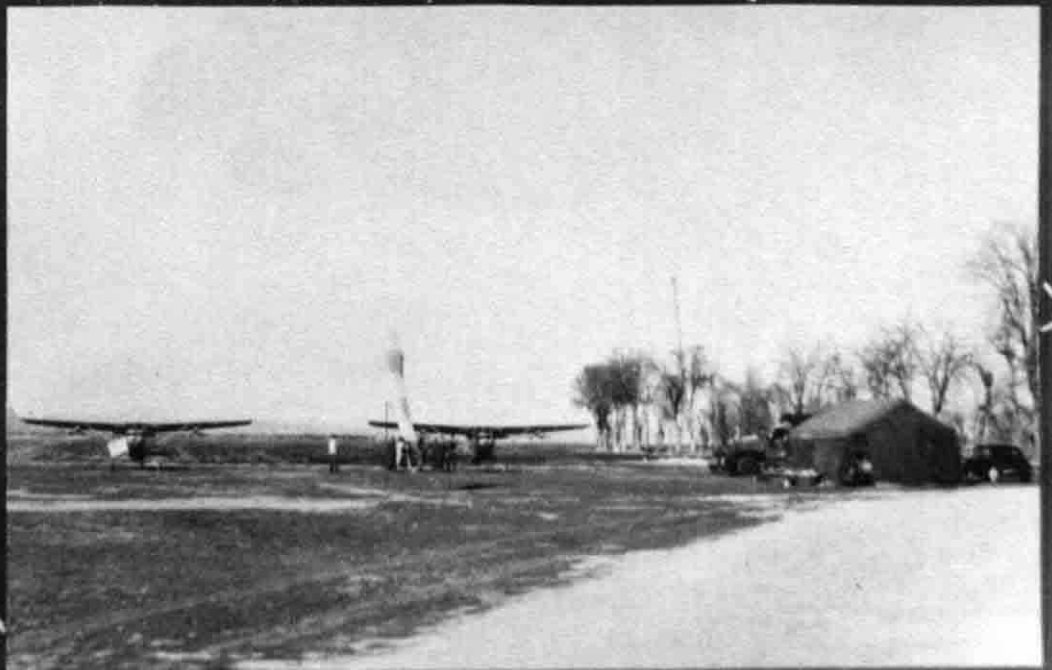
CRÈCHE VIVANTE du PELOTON AVIONS

# DÉTACHEMENT OPÉRATIONNEL



du

28 FÉVRIER 1960



AMPÈRE



# DÉTACHEMENT DE SOUK ET TNINE



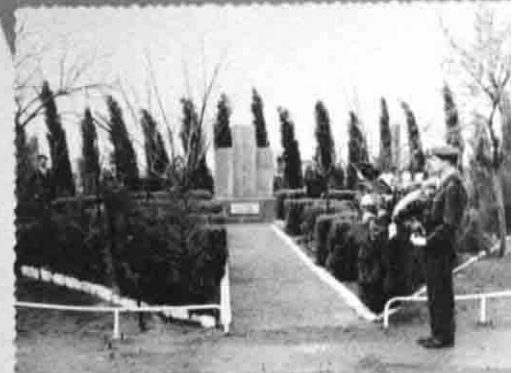
30-31 MARS 1.960



# "RALLYE PICPUS"

DU  
3 AVRIL 1960





DIVISION LEGERE DE L'AVIATION DE TERRE  
**BATIMENT**  
*Lieutenant Jacquin*  
*Sergent Lardinois Maurice*  
LA FRANCE EN OPERATIONS  
LE 19 MARS 1960  
L'AVIATION MILITAIRE HELICOPTERES 1974



**PRISE d'ARMES**  
du 12 avril 1960  
avec inauguration du bâtiment  
  
**LIEUTENANT JACQUIN**  
**SERGENT LARDINOIS**





# PRISE d'ARMES du 21 AVRIL 1960

avec remise de décorations



Lieutenant MAIQROT



Adjudant LE LANN

Le 24 mai 1960 :

VISITE de  
Madame la Maréchale de LATTRE

au  
Peloton Mixte



25 mai 1.960 :

# COUPE MARÉCHAL DE LATTRE







le  
11  
JUIN  
1960



Inauguration  
du CHALET  
et

Remise de GRADES



Colonel Buis

PISCINE AUTORITÉ





26 juin 1960

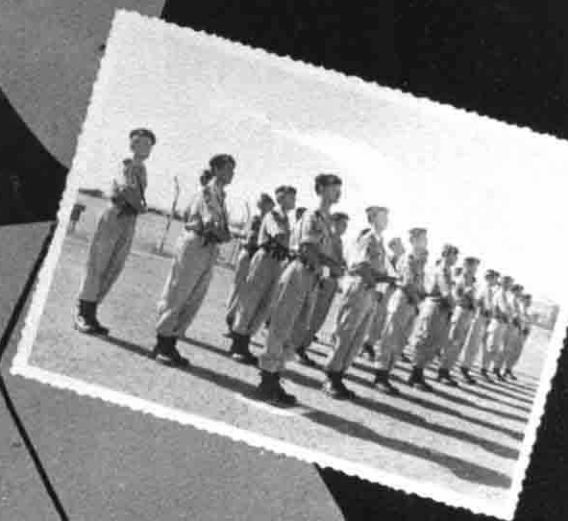
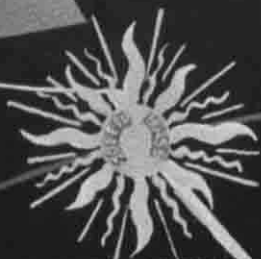
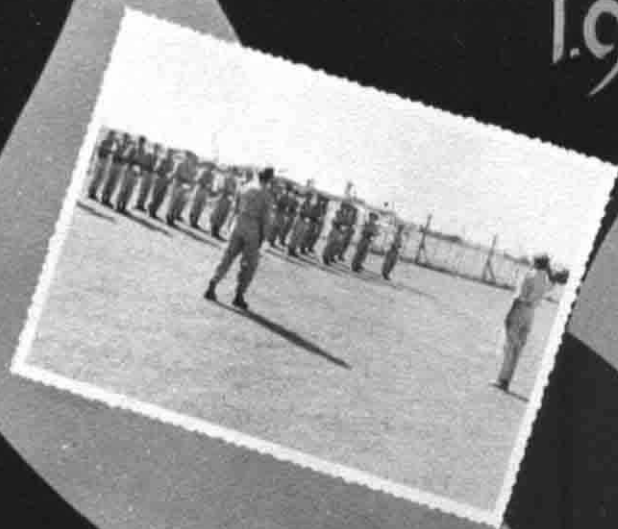


Remise de Valeur Militaire  
au Capitaine  
de Méric de Bellefon





10 SEPTEMBRE  
1960



Adieux du Colonel CRESPIN



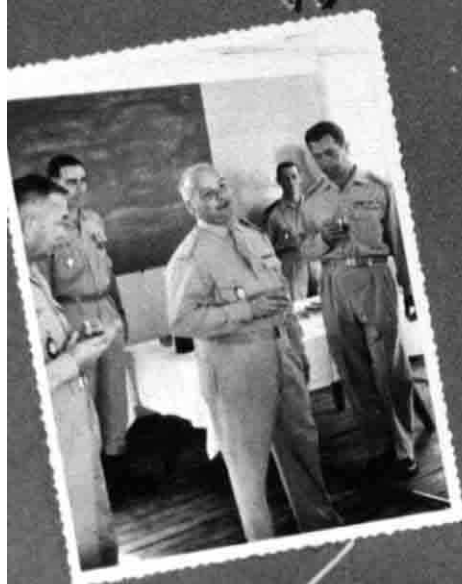
le  
3 OCTOBRE  
1960



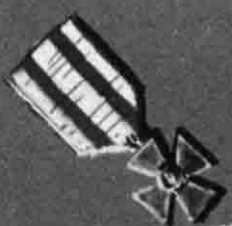
REMISE DU  
FANION DU  
NOUVEAU  
COMMANDANT  
DE PELOTON



*Remise de Decorations*  
par le  
lieutenant Colonel de CHABOT



*et départ du*  
Capitaine JOURNÉ ...







9 Octobre  
1.960



Visite au Peloton

du Général

LE MASSON



# Commandant de peloton par François de Pitray



▲ *Le capitaine de Pitray à son bureau.*

▼ *Le capitaine de Pitray dans la salle OPS avec deux officiers-observateurs*



En Algérie à Aïn-Arnat près de Sétif, il n'y avait pas que le célèbre GH 2. Sur cette base, il y avait aussi une grosse unité du Matériel, une escadrille de l'armée de l'Air et le PMAH 19<sup>ème</sup> DI. J'ai pris le commandement de ce dernier en septembre 1960.

## La rencontre avec le colonel Crespin

Le principal occupant de cette base étant le GH 2, cela présentait des avantages et des inconvénients. Avantages : Une position solide avec des moyens confortables, intendance et présence sur place d'une compagnie de réparation du Matériel. Inconvénient : Un risque de perte d'autonomie, en effet le commandant de la base et du GH 2 était une seule et même personne, le colonel Crespin. En bref, danger d'écrasement. Ça n'a pas raté !

Dès ma prise de commandement, il m'a convoqué pour me faire part de ses souhaits de centralisation. Il serait bien préférable, selon lui de, regrouper nos salles d'opération, les demandes de la Division passant par cet intermédiaire. J'ai refusé tout net. J'appartenais à la 19<sup>ème</sup> DI dont j'étais une unité comme les autres. Il me semblait indispensable que je sois à leur disposition la plus directe et que le 3<sup>ème</sup> Bureau n'ait pas le désagrément d'être freiné par un filtre.

Une fois encore on rencontrait la lutte éternelle entre les partisans de la concentration et ceux de la décentralisation. De mon point de vue, si l'ALAT avait été créée, ce n'était pas dans un esprit de dépendance, sinon il était aussi simple de rester aux ordres des GATAC de l'armée de l'Air ce que j'avais connu un temps en Indochine. Le colonel Crespin réinventait ce système. S'il est indispensable de savoir regrouper des moyens, en revanche il faut rester au plus proche de l'utilisateur final. La fin de notre échange a été pleinement sereine. Et j'ai obtenu gain de cause. Bizarrement, le colonel Crespin semblait aussi satisfait que moi.

Dès le lendemain de mon arrivée, par manque de pilote disponible, j'ai effectué une évacuation sanitaire sur Bell. Ça a fait scandale car avant de pouvoir faire une mission, il fallait avoir été testé localement. Le Groupement 101 coiffant l'ALAT du Constantinois n'a pas aimé.

## Les expérimentations

Le peloton était doté de six L-19, six Bell G2 et six *Alouette II* destinées à remplacer les Bell. Les moyens de la base favorisaient ce peloton et nombre de petites évaluations lui étaient confiées. C'est ainsi que les L-19 étant d'origine équipés des circuits électriques et de points de fixation d'armements, le peloton avait expérimenté en



*Le capitaine de Simard de Pitray  
aux commandes d'une Alouette II*



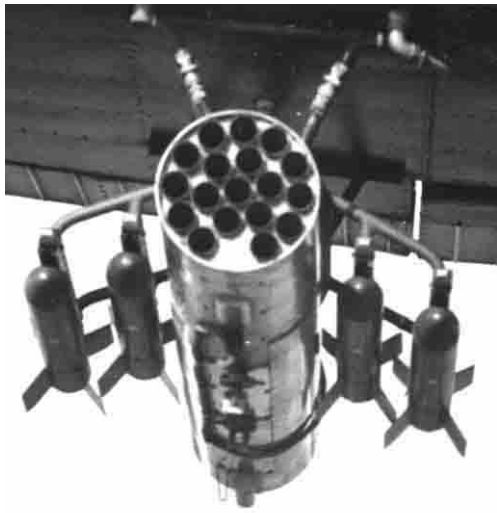
*Le collimateur installé derrière le  
pare-brise du L-19*



▼ *Un L-19 et ses roquettes fumi-  
gène*







opérations des paniers de roquettes MATRALR 361 explosives et des roquettes munies d'une charge fumigène. La visée était réalisée à l'aide d'un collimateur optique. Les roquettes fumigènes avaient été inventées pour permettre le balisage d'objectifs destinés à être «traités» par la chasse tout en restant à distance prudente. C'était moins dangereux qu'un balisage à la main effectué en balançant une grenade par la fenêtre. La rareté de ces balisages ne justifiant pas de s'alourdir d'un tel équipement, il n'a pas été retenu. La faible autonomie de munitions (deux paniers de douze) et leur peu d'efficacité a écarté aussi les roquettes explosives.



C'est alors que j'ai reçu en dotation, à titre expérimental, des paniers de roquettes pour *Alouette*. Afin de convaincre la Division de l'intérêt de l'essai, j'ai emmené à bord le chef du 3<sup>ème</sup> Bureau, le commandant Servantie, qui par bonheur, avait été mon instructeur à l'Ecole d'application d'Artillerie à Idar. Il a été impressionné par le spectacle. Ceci a emporté la décision d'engager à de nombreuses reprises un appareil en opération. L'appareil était posé à coté du PC prêt à intervenir instantanément, et dans la plus stricte économie de potentiel. L'observateur était pleinement au courant de la situation ce qui évitait toute perte de temps. Nos interventions n'ont pas été convaincantes en raison de la faible efficacité des munitions. Les explosions étaient spectaculaires, mais la puissance d'arrêt était faible, vraisemblablement en raison d'une fragmentation incorrecte. Le type d'évolutions nécessitées par le tir axial, naturel pour un avion, me semblait bizarrement rigide pour un hélicoptère.

▲ Le L-19 avec un panier de roquettes explosives et des roquettes fumigène

▼ La mitrailleuse AA-52 (7,62mm) montée sur l'Alouette III

Vers cette époque, Lebot est venu avec une *Alouette III* pouvant être équipée de SS 11, de roquettes ou d'un canon de 20 mm, faire une évaluation tactique dans le cadre de la 19<sup>ème</sup> DI. Ceci prouve bien l'intérêt que portait COMALAT à l'armement des hélicoptères. Le problème était que l'armée de l'Air tenait à conserver l'exclusivité.



Nous sommes alors passé à l'armement de l'*Alouette II* avec une mitrailleuse AA 52 en sabord. L'AA 52 était en dotation au peloton. Un trépied en tube qualité aviation a été confectionné par la compagnie de réparation ALAT voisine, avec laquelle nous avons examiné les meilleurs points de fixation. Heureusement des points prévus à l'origine pour le maintien de charges et situés derrière le siège copilote convenaient parfaitement. La liaison entre le trépied et la mitrailleuse a été réalisée par un affût élastique pour T-6 emprunté à nos voisins de l'armée de l'Air. Le collimateur a été monté sur l'ensemble. Il faut insister sur l'utilité de cet appareil. Son optique fait apparaître une croix à l'infini ce qui supprime une difficile accommodation. De plus, ce dispositif dispense d'un alignement avec une ligne de mire souvent impossible en raison

LE GENERAL COMMANDANT LA R.T. ET LE C.A. DE CONSTANTINE COMMUNIQUE  
VOUS DEMANDE TRANSMETTRE MES VIVES FELICITATIONS AUX PERSONNELS DU  
P.M.A.H. 19° D.I. AYANT MIS EN OEUVRE L' ALOUETTE ARMEE PENDANT LA  
PERIODE DU 3 AOUT 1961 AU 6 FEVRIER 1962.AU COURS DE 82 MISSIONS  
L'ALOUETTE ARMEE A ABATTU 43 REBELLES ET RECUPERE 28 ARMES PARTICIPANT  
D' AUTRE PART AVEC LES TROUPES AU SOL A DES ACTIONS DIVERSES DONT  
LE BILAN S' EST ELEVE A 30 HLL HORS DE COMBAT ET 25 ARMES RECUPEREES

*L'Alouette II équipée de paniers de roquettes MATRA LR 361 avec 36 roquettes de 37 mm*



*L'Alouette II et la mitrailleuse AA 52 montée en sabord*





▲ Le capitaine de Pitray et le général Lalande en 1961



▲ L'Alouette III hélitreuille le canon et son affût

Ci-contre : L'Alouette III et le canon de 30 mm

des turbulences. L'évacuation des étuis se faisant par la trappe de largage située à l'aplomb du trépied. Afin de ne pas subir la limitation de vitesse imposée en l'absence d'une porte (vibrations de la tôle arrière de la cabine), nous avons découpé un rectangle dans une porte de récupération. Pour que le tireur soit en relative sécurité, nous nous étions procuré une ceinture munie d'une sangle. Il était assis sur une caisse à munitions rembourrée !

Le plus souvent, l'équipage était composé du pilote, de l'observateur et du tireur.

A priori le collimateur ajustable en site et en gisement, était réglé pour un tir à 200 mètres en vol circulaire à 100 km/h. Les résultats ont été excellents :

- Précision et efficacité du tir .
- Grande autonomie de munitions .
- Utilisation totale et rationnelle du domaine de vol de l'hélicoptère.
- Rapidité de transfert d'un hélicoptère à l'autre.

Un très grand nombre d'interventions ont été effectuées à la satisfaction de la Division. A titre anecdotique, un jour un équipage a fait un prisonnier !

Une autre fois, une machine posée sur une crête a complété un bouclage. Nous avons soigneusement évité de nous vanter de ces exploits, surtout auprès du groupement ALAT.

C'est alors, que nous avons reçu du Groupement 101, l'ordre de rendre l'affût à l'escadrille de T-6 qui nous l'avait prêtée. Cet ordre n'était pas accompagné d'une interdiction d'armer une *Alouette*. Nous étant débrouillé pour récupérer des ressorts, un ajusteur en service au Peloton a construit un affût.

C'est ainsi que soutenus par la Division, nous avons pu continuer l'expérimentation, au grand déplaisir de certains.





*L'Alouette II équipée de la mitrailleuse AA-2 et le tireur installé en place arrière*



*L'Alouette III équipée du canon de 20 mm*



# Pilote appelé par Jean-Pierre Meyer

Octobre 1959, en tenue d'Adam, je passe le conseil de révision et on me demande dans quelle arme je souhaite servir et là, sans hésiter, je dis haut et fort : – *L'armée de l'Air* ! Et pour cause, titulaire de deux brevets de pilote planeur plus une licence de pilote privé d'avions et en plus sursitaire je pensais pouvoir être incorporé sans problèmes dans cette arme.

Le choc, je l'ai eu lorsque j'ai reçu ma feuille de route avec toutes les instructions pour rejoindre le 1<sup>er</sup> septembre 1960 le CISALAT à la caserne Kléber à Essey-les-Nancy. Sans tarder je contactais l'officier recruteur de la place pour avoir des explications et des renseignements complémentaires sur ce CISALAT. A force de coups de fil, il m'annonça qu'il s'agissait d'un centre de formation de l'ALAT, oui, mais c'était quoi l'ALAT ? Et c'est là que j'apprenais que j'allais devenir artilleur, puisqu'à l'origine l'observation aérienne revenait aux aérostriers qui réglaient les tirs d'artillerie.

Ainsi naquit l'Aviation légère de l'armée de Terre, système d'arme nouveau dont on connaît aujourd'hui la notoriété dans tous les conflits. Mais moi, c'était il y a plus de 50 ans ! Et l'ALAT, même si cela existait, on en parlait peu et pourtant... !

## Le Centre d'instruction des spécialistes de l'ALAT (CISALAT)

Sous une pluie diluvienne je fais connaissance avec ce que les anciens appelaient *The Kleber House* transformé en base aérienne en 1920, sous la désignation BA121. Pour ma part, ce quartier n'était pas particulièrement accueillant ni drôle. J'apprenais néanmoins que parmi les spécialités il y avait la possibilité de suivre, entre autres, celle de pilote d'avions et cela me comblait.

Comme j'avais bien sûr choisi la spécialité pilote, au premier rassemblement par batteries on demanda aux candidats de sortir des rangs, tous convaincus qu'on allait voler dès les jours suivants ! Que nenni, nous avons eu droit à un cours très technique sur ce qu'était un manche à balai et c'est ainsi que j'ai fait connaissance avec un manche de lave-pont et ma première corvée aux... latrines.

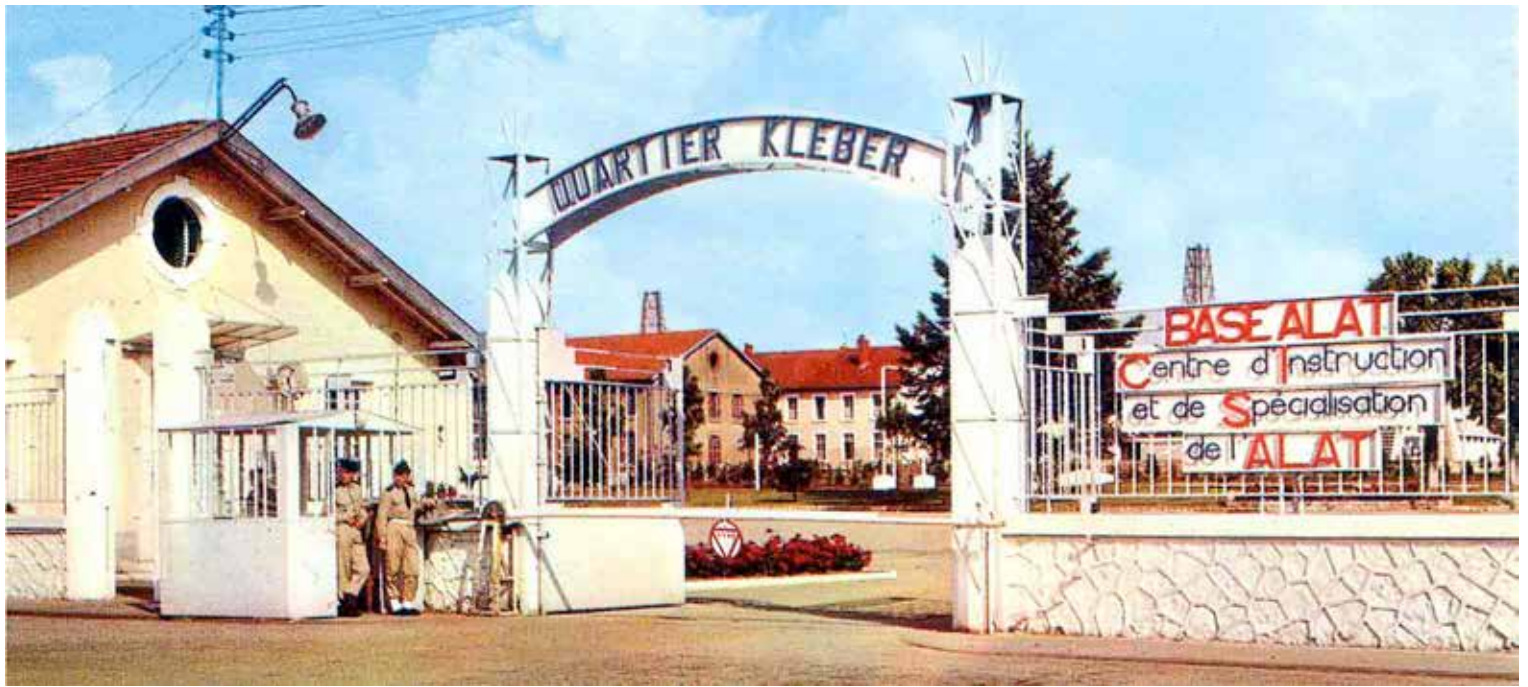
Avant tout, il fallait faire ses classes. Peu de choix entre les exercices de tirs avec toutes les armes, les marches de jour et de nuit, les bivouacs, les stages de *close combat* etc.

Après quelques mois et les résultats positifs aux examens on nous annonça qu'il était temps de faire une première sélection des candidats pilotes *appelés* et *engagés* et que cela se passerait au camp de Satory, près de Versailles. Je faisais partie d'un lot de *Bleus fanas* à débarquer un bon matin à la gare de l'Est, avec le plaisir de revoir des civils.

La première épreuve fut de nous rendre au CEMPN (Centre d'expertise médicale du personnel navigant). Et là surprise, nous n'étions pas les seuls. En effet il y avait l'armée de l'Air, l'Aéronautique Navale, des équipages de différentes compagnies aériennes avec bien sûr les hôtesse, que nous laissions monter les escaliers avant nous... par pure galanterie.

En résumé, après des heures d'attentes et de contrôles médicaux très poussés, à la sortie il n'y avait que deux tampons : Apte ou Inapte. Ayant été jugé apte, le lendemain ce fut le tour des tests psychotechnique et psychomoteurs et *ouf* ! J'étais reçu.





▲ La caserne Kleber et les fillod

▼ L'insigne du CISALAT et les L-18 dans le hangar de l'aérodrome d'Essey-les-Nancy





## Le stage pilote

Le fait de passer la colline qui nous séparait de l'aérodrome fut un instant inoubliable. On apercevait enfin d'autres bâtiments plus modernes, des hangars avec devant les avions écoles, des Piper L-18, des biplans Stampe pour le perfectionnement et surtout une longue piste en plaque PSP. La tour de contrôle se trouvait dans la partie civile de l'aérodrome.

Au poste de commandement, nous avons été accueillis par un capitaine chef de stage qui nous présenta les lieux et la demi-douzaine d'instructeurs avec qui nous allions cohabiter. On nous informa aussi que compte tenu du fait qu'il y avait un manque d'effectif pilote en Algérie, le stage serait écourté ce qui signifiait que le rythme du stage sera très intensif. La formation se décomposait en séances théoriques et pratiques.



▲ *Le repas de fin de stage*

▼ *Sur le Ville-de-Tunis, en route pour l'Algérie le 25 août 1961. Je suis à gauche*



Et c'est ainsi qu'en plus de notre équipement, combinaisons de vol, casques, parachutes on s'est retrouvé avec une pile de manuels techniques avec contrôle régulier des connaissances tout au long du parcours.

En pratique, les vols se faisaient sur L-18 et le perfectionnement sur Stampe avec notion de voltige, ainsi que du vol à voile à Malzeville pour nous familiariser avec les courants aériens et le vol en montagne.

L'instruction en vol était loin d'être une partie de plaisir et des centaines d'anecdotes mériteraient un article complet. Je me croyais bien armé avec mon expérience passée, mais j'ai vite compris que tout était à refaire. Pour faire court, sur la vingtaine de candidats nous avons terminé à huit, ce qui a priori était un bon ratio d'après nos instructeurs. J'avais enfin décroché mon brevet CPAP (Certificat provisoire d'aptitude au pilotage) titre sans doute trouvé par un énarque et qui m'a toujours fait sourire quand on pense que certains d'entre nous après leur service militaire totalisaient plus de 15 000 heures de vol comme pilote de brousse ou de ligne.

Il y avait un dicton à *Kléber House* qui disait : Il y a deux catégories d'habitants : Les *Illustres* et les *Minables*. J'étais satisfait d'avoir commencé *Minable* pour en fin de compte mériter le titre d'*Illustre* sans avoir eu le temps d'en profiter, car la semaine suivant la remise des diplômes nos affectations en Algérie étaient déjà programmées.

## En opérations en Algérie

C'est avec le grade de brigadier que j'ai embarqué à Marseille sur le *Ville-de-Tunis* pour rejoindre le PMAH de la 19<sup>ème</sup> DI sur la base de Sétif-Aïn Arnat qui a le privilège d'être l'une des plus grande base et je crois aussi l'aérodrome le plus haut... d'Afrique. Cette base immense était une réalisation que l'on devait au colonel Crespin, père de l'ALAT moderne et innovateur dans bien des domaines.

Le premier contact avec mon chef de Peloton fut des plus froids et pour cause, j'avais troqué mes rangers avec des chaussures de ville pour la fin du voyage et ma tenue n'était pas réglementaire. Enfin, un large sourire et les mots de bienvenue furent rassurants et de m'inviter le soir pour la présentation aux membres du Peloton. Pour le gîte, se sera sous tente et pour les repas, ce sera avec la troupe, ainsi était considéré un pilote appelé avec le grade de...brigadier ! Je passe sur le difficile passage de l'intronisation, surtout pour moi qui n'avait jamais bu d'alcool.

Le lendemain, je faisais enfin mon premier vol de contrôle avec le *Boss*. Désormais mon indicatif sera *Picpus 25* pour les liaisons avec la tour de contrôle et les opérations aériennes et terrestres. Ce vol de reconnaissance me montra la vaste étendue de notre secteur d'intervention avec comme repères, au nord les montagnes dont le djebel Takoucht avec un sommet culminant à 2 000 mètre et au sud, sans transition un immense plateau semi désertique. Cela s'appelait la Petite Kabylie avec ses vallées profondes et inhospitalières comme les gorges de Kerrata ou les Portes de Fer tristement réputées par les accrochages avec les rebelles.

En dehors des vols de liaison, des réglages de tirs d'artillerie ou des évacuations sanitaires qui nécessitaient des atterrissages sur des pistes de fortune, le largage du courrier fut l'une de mes missions principales et certainement la plus appréciée. Le problème majeur était la taille réduite des cours intérieures de ces postes. On annonçait notre arrivée par radio et au premier passage un fumigène était allumé ce qui nous renseignait sur la direction et l'intensité du vent. Il y eu aussi quelques échecs principalement dus aux conditions météo défavorables et c'était souvent triste d'entendre nos petits gars pleurer à la radio bien qu'on leur promettait de repasser au plus tôt.

Après trois mois de cet exercice, je connaissais pratiquement tous les coins et recoins du secteur. C'est alors que le *Boss* me convoqua dans son bureau pour m'annoncer deux nouvelles : Une bonne et une mauvaise !

La bonne nouvelle fut ma nomination au grade de maréchal-des-logis, ce qui me permettait dorénavant de manger au mess des sous-officiers et d'avoir une chambre confortable dans un des bâtiments en dur qu'on appelait les *Chalets*.

La fausse mauvaise nouvelle fut que je serais désormais opérationnel sur Cessna L-19 et que c'est lui le *Boss* qui se chargera de mon entraînement et de ma qualification. Pour nous CPAP, c'était la consécration car au départ seuls les pilotes engagés volaient dès leur affectation sur ce type d'appareil que certains appelaient la *Cadillac de l'Air* et qui fut encore largement utilisé pendant la guerre du Viet-Nam.

Après quelques heures d'entraînements intensifs, notamment pour les vols en rase-mottes et les tirs de roquettes fumigènes, j'effectuais mes premières missions très différentes des précédentes.



*Avec Luis Pena, à gauche, futur champion de voltige aérienne*

C'est ainsi que se succédèrent les missions d'accompagnement et protection de convois. En place arrière nous avions un officier observateur de l'ALAT qui restait en liaison permanente avec l'état major divisionnaire (EMD) qui en cas d'accrochage, désignait les objectifs et décidait le déclenchement d'une opération pouvant nécessiter l'appui des DIH (division d'intervention hélicoptérée) avec ses commandos et/ou l'appui aérien avec une patrouille de chasseurs. Cette gestion exclusive et la coordination des opérations par l'ALAT n'étaient pas toujours du goût de nos amis de l'armée de l'Air, mais cela fonctionnait bien.

Une fois les objectifs définis, notre travail consistait de baliser la cible avec nos roquettes fumigènes ce qui impliquait d'être en piqué ou en rase-mottes le plus près de l'objectif, nous exposant ainsi aux tirs des armes automatiques des rebelles. Derrière nous, à peine dégagés de l'axe de tir, les avions de chasse plongeaient et tiraient leurs rafales de roquettes ou de mitrailleuses.

Notre audace était reconnue et bien souvent forçait l'admiration des troupes au sol et des pilotes de l'armée de l'Air et dans le tourbillon des opérations, il n'y avait plus de différences entre les pilotes appelés et engagés.

Plusieurs équipages ont été blessés ou ont payé de leur vie dans cette guerre où l'ALAT avait définitivement conquis ses lettres de noblesse.

Et, c'est ainsi qu'en 13 mois j'ai effectué 216 missions opérationnelles. J'ai été libéré le 1<sup>er</sup> octobre 1962 et j'ai encore fait partie de la réserve avec entraînement régulier à la BA 121 d'Essey-les-Nancy pendant trois ans. Simple retour aux sources !





*Enfin sur L-19*



*Ma chambre dans un «chalet» de la base*



▼ Mars 1962 - A genou : Mdl mécaniciens Piquette et Lefoul - Debout : Soldats Blaison (quillard), Berger, Lalevée, Mdl pilotes Luis Pena et Jean-Pierre Meyer, soldats De Couy et Beil



## Largage de courrier

En Algérie, les missions du L-18 étaient variables. Certes, si la mission la plus connue était bien sûr la liaison, il ne faut pas ignorer les autres comme les réglages de tir des batteries de 105 mm, les relais radio en altitude en zone montagneuse et, certainement l'une des plus ignorées, qui concernait le largage du courrier sur les postes isolés.

Le L-18 était dans tous les pelotons la bête de somme. Increvable et pardonnant beaucoup, son pilotage demandait néanmoins une certaine maîtrise en condition de vol en montagne car sa puissance moteur dans des vents forts était bien souvent limitée. De même, la mission de largage courrier nécessitait une bonne connaissance aérologique des lieux sachant que la plupart des postes isolés étaient construits sur des pitons et que, s'il y avait du vent, il y avait forcément des courants ascendants et surtout les rabattants toujours dangereux.

A peine arrivé, j'ai passé mon vol de contrôle avec mon chef de peloton, le capitaine de Simard de Pitray. En faisant le *tour du propriétaire* on m'indiqua quelques points de repère et déjà on me signala le nom de quelques postes isolés qu'il faudra *ravitailer*. Bien souvent des noms à coucher dehors ou alors des numéros de cote qui correspondaient à l'altitude du piton. Cela fut un excellent exercice de lecture de carte car, pour certains postes, il fallait les trouver !

Dès le lendemain un pilote *rodé* sortant de Dax m'emmena en place arrière avec nombre de colis postaux et m'expliqua les recettes pour une bonne approche, une bonne évaluation des risques et la maîtrise du largage des sacs postaux en toile ou en cuir, bordés d'une oriflamme de couleur voyante. Le problème majeur était que la taille réduite des cours intérieures de ces postes ne permettait pas d'erreur sinon les colis tombaient dans les barricades de barbelés et, pire encore, certains postes étaient protégés par un dispositif de mines antipersonnelles ce qui rendait la récupération très dangereuse.

Avant notre arrivée annoncée par radio, les soldats du poste allumaient un fumigène qui nous renseignait sur la direction et l'intensité du vent. Après plusieurs passages on s'assurait que l'axe de largage était sécurisé, surtout lors du dégageement, car il est arrivé que des rebelles bien camouflés envoient une salve de tir avant de s'enfuir. Toutes les précautions prises, au top du pilote on balançait par la portière ou une fenêtre de l'avion les colis, rouleaux de cartes et autres documents confidentiels indiquant entre autres les futurs codes couleurs pour les dossards et les fréquences radio à utiliser pour les prochaines opérations, etc.

Et c'est ainsi, qu'à mon tour, pendant près de trois mois, j'ai effectué nombre de ces largages. Il y eut aussi quelques échecs principalement dus aux conditions météorologiques défavorables, et c'était souvent triste d'entendre nos petits gars pleurer à la radio bien qu'on leur promettait de repasser le lendemain.

Pour d'autres, j'ai le souvenir de récupération dans les fils de fers barbelés et pire encore dans les zones minées où la récupération se faisait avec de longues perches improvisées. Il y a eu aussi ce soldat qui faisait sa lessive et qui n'avait pas vu arriver le rouleau de cartes avec ses embouts métalliques ce qui lui a occasionné une fracture du crâne. Le radio nous confirma avoir bien reçu le courrier mais nous demanda d'envoyer d'urgence un hélico pour une évacuation sanitaire.

C'était il y a plus de 50 ans, mais ces moments épiques restent toujours gravés dans ma mémoire et, quand plus tard je suis passé sur L-19 avec des missions très différentes, j'ai un peu regretté ce côté humain qui nous liait si étroitement avec les troupes au sol.



▲ ▼ *Les deux L-18 du Peloton*



▼ *Largage de courrier*





## Collision en vol

8 mai 1962, une date entre le cessez-le-feu et l'indépendance de l'Algérie, une journée qui aurait pu être banale si deux officiers des Services de Renseignements n'avaient pas reçu un ordre de mission leur demandant de vérifier les *migrations du FLN* du côté de Saint-Arnaud. La pendule de la salle OPS du PMAH de la 19<sup>ème</sup> DI affiche 7 heures 30. Nous partons avec deux L-19 et je fais équipe avec le lieutenant Baudet qui sera mon leader. Nous aurons chacun un officier observateur et j'apprends que le mien sera le sous-lieutenant Muller.

Au briefing, on fixe les derniers détails autour d'une tasse de café. La météo est bonne, le ciel est très clair et pour cause, il y a un vent très fort ce qui risque de compromettre le vol à basse altitude sur le relief. On prévient nos passagers que cela risque de *tabasser*. L'un d'eux nous confie avoir déjà volé sur *Caravelle* entre Paris et Alger ! Nous on sourit en les aidant à enfileur leurs combinaisons de vol, mais là où tout se corse c'est quand on leur ajuste les parachutes. A cet instant je pense que nos passagers viennent de réaliser que le vol sera très différent de celui en *Caravelle*. Sur le tarmac, les mécanos s'affairent en aidant tant bien que mal à installer nos passagers en place arrière, à passer les planchettes avec des cartes gribouillées de cercles et de flèches. On vérifie les postes pendant que les moteurs chauffent et la tour de contrôle nous autorise à rouler en nous signalant un fort vent de travers sur la piste avec des rafales.

Après l'autorisation de décollage, nous voilà à batailler aile dans le vent pour rester alignés sur la piste. Au premier virage, nous réalisons que le vol à basse altitude initialement prévu ne sera pas possible à cause des fortes turbulences. Par l'interphone, je demande à mon passager si tout va bien et je reçois en retour un semblant de – *Oui !* à peine audible. En prenant la direction de Saint-Arnaud, mon leader me demande de grimper à 1 000 mètres pour vérifier si nous pouvons trouver une zone plus stable sur le relief. Après 10 minutes, nous volons dans les mêmes conditions de turbulences et mon leader me confirme qu'après accord de son observateur nous interrompons la mission pour regagner la base en survolant le Haut-Plateau toujours à 1 000 mètres et là, subitement, on avait l'impression de voler dans du coton. Pour nos passagers, le mauvais moment était passé car il flottait toujours une odeur d'air frais dans l'habitacle.

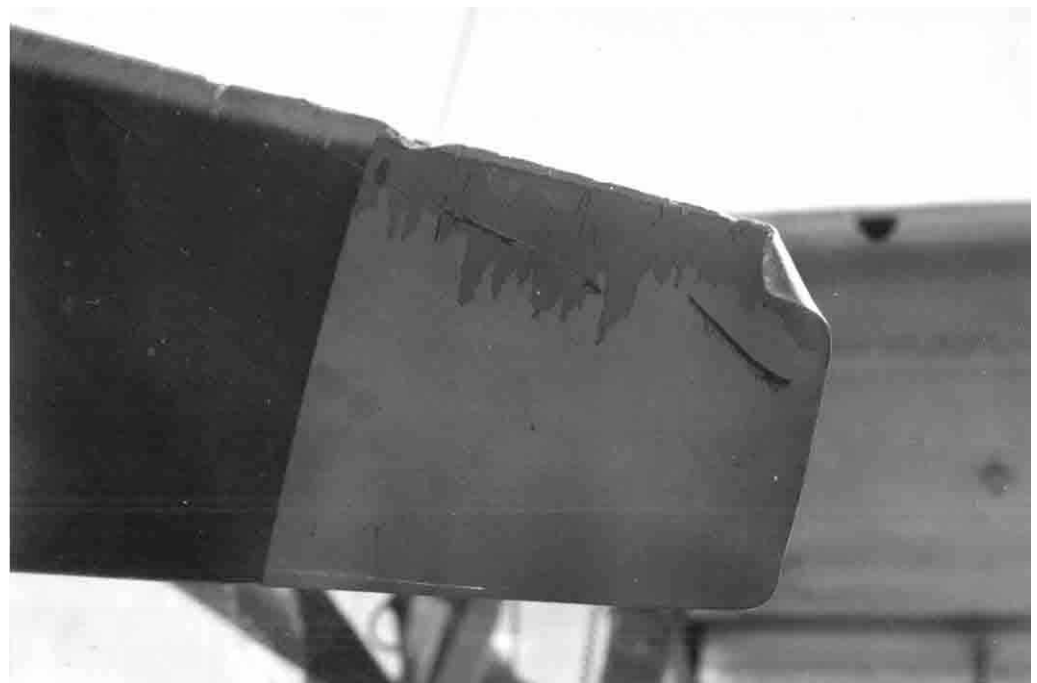
Il est 8 heures 30, cap à l'ouest, à ma gauche, le soleil est déjà haut dans le ciel. Mon leader qui se trouve également à ma gauche à une vingtaine de mètres, me fait un signe de la main et me demande par radio de passer sur la fréquence tour en VHF et qu'il s'occupe des annonces pour l'approche dans le circuit.

J'affiche la fréquence quand subitement, j'aperçois une ombre sur mon capot moteur et je vois mon leader arriver en virage engagé tel un kamikaze qui me fonce dessus. Avec son aile droite basse il ne peut pas me voir et dans la fraction de seconde qui suit je fais le plus sec dégageement avec piqué dos pour l'éviter... lorsque j'entends un léger bruit sur le coup indéfinissable. A cet instant, c'est tour à tour l'ombre, le soleil, la descente en vrille, avec comme un frein dans les gouvernes et puis toujours l'ombre, le soleil, et le sol qui approche et qui tournoie sans repères extérieurs. C'est là que les secondes paraissent des siècles, avant d'apercevoir tout à coup un semblant d'horizon. Je ne me souviens plus comment l'appareil s'est redressé, mais l'assiette était stable le régime moteur était bon mais je constatais aussi que j'avais du mal à voler droit. Il était 8 heures 35, j'avais perdu 700 mètres d'altitude et je ne savais pas exactement ce qui s'était passé ni où je me trouvais. J'appelais mon leader sur la fréquence tour, pas de réponse. J'observais les alentours, rien ! Je m'attendais à tout en évitant de penser au pire, car je ne voyais aucune trace de fumée au sol, ce qui était déjà rassurant. C'est en voulant faire

*Le Lieutenant Baudet*



*L'aile du L-19 du MdL Meyer et  
l'hélice du L-19 du Lt Baudet*



un virage de 360° à droite que j'ai compris combien il était difficile de contrôler ce virage. C'est alors que j'ai aperçu mon leader sur mon arrière gauche avec un moteur fumant et sa verrière noire d'huile. Je constatais aussi qu'il y avait quelque chose d'anormal du côté de mon bout d'aile, mais le lance-roquette toujours en place m'empêchait d'évaluer les dégâts. En mettant le cap ouest, j'informais aussitôt la tour avec un triple *Mayday*, l'appel de détresse que l'on ne pensait jamais prononcer, pour deux avions endommagés. J'essayais tant bien que mal de contrôler ma trajectoire en jouant sur les volets de courbure et le régime moteur quand j'aperçus enfin au loin, la base, puis la piste. A ma gauche, mon leader fumait toujours et me serrait car sa visibilité était médiocre. La tour m'annonçait enfin la priorité et le plus dur à supporter fut de voir s'aligner le long de la piste, d'abord la grue, puis les ambulances et les camions de pompiers. Cette fois-ci, c'était bien pour notre pomme ! Puis se fut l'atterrissage comme sur des œufs suivi par mon leader toujours aussi fumant. Je suivais les pompiers pour rejoindre le tarmac, puis mon mécano m'indiqua ma place de parking et après un dernier coup de moteur pour virer je coupais le tout en terminant ma check-list après vol dans les règles. C'est à cet instant que j'ai aperçu le comité d'accueil avec en tête bien sûr mon chef de Peloton, le capitaine De Pitray, et une brochette de hauts gradés. Je descends de l'avion et je tombe à genoux sans pouvoir me relever tellement tout à coup, j'avais les rotules qui tremblaient. On m'aide à me relever et au lieu de me féliciter pour avoir ramené mon avion à bon port, je me fais engueuler comme jamais, ainsi que mon leader, pour avoir esquinté deux avions d'un seul coup. Pendant que les mécanos et pompiers s'affairaient autour des avions (surtout celui de mon leader qui n'avait plus d'huile dans le carter moteur et qui avait échappé par miracle à l'incendie), moi je découvrais l'étendue des dégâts sur mon appareil. Une belle entaille dans mon aile gauche où l'on distinguait tous les coups d'hélice. C'est alors que mon leader me posa la question qu'il ne fallait pas poser à savoir : – *C'est moi qui t'ai fait ça ?* Je me souviens lui avoir répondu : – *Non, c'est le Saint Esprit !* Pour sa défense, il faut dire qu'il avait aussi les rotules qui flageolaient tout en me confiant qu'il avait eu une panne radio et qu'il ne s'était pas aperçu en tripotant les boutons du poste qu'il partait en virage.

Et nos observateurs dans cette histoire ? Eh bien nous les avions tout simplement oubliés. Ce n'est que quand le calme est revenu et que l'atroupement s'est dispersé que nous avons aidé nos amis à se dessangler et à quitter leur sièges. Au mien, un peut pâlot, à qui je demandais comment il avait vécu ces instants, il m'avoua qu'il pensait tout simplement que je lui offrais une séance de voltige.

Le mot de la fin revient au pompier qui était chargé du canon à mousse. En enlevant son casque, il m'apostropha en me demandant si je n'étais pas de Wintzenheim par hasard ? Je lui répondais que si ! et il me confia qu'on était du même village et que sa fiancée était une très bonne amie de ma sœur. Et c'est ainsi que, bien que ne voulant pas affoler mes parents, une bonne partie du village fut mis au courant de cet incident les jours suivants.

Enfin en regagnant la salle OPS, mon chef de peloton s'approcha de moi et quittant son air sévère habituel, il me mit la main sur l'épaule et m'envoya ces quelques mots qui font du bien : – *C'est bien petit, tu t'en es bien tiré !* J'étais pilote appelé CPAP (n° 542) mon indicatif était *Picpus 25* et j'étais fier d'appartenir au PMAH de la 19<sup>ème</sup> DI.

Pour faire passer la pilule, sans attendre je repartais en mission dès l'après midi avec tout de même une certaine appréhension. Mais le plus dur fut de régler la note au bar le soir du 8 mai 1962, car même en étant maréchal-des-logis, ma solde d'appelé ce soir là en avait pris un fameux coup ! Fort heureusement, la maison faisait crédit. Et puis il y a eu la commission d'enquête, et là ce ne fut plus drôle du tout !



# Sigles, acronymes et définitions

ALAT : Aviation légère de l'armée de Terre  
ALN : Armée de libération nationale  
Asp : Aspirant  
BA : Base aérienne  
Bg : Brigadier  
Cdt : Commandant  
CISALAT : Centre d'instruction et de spécialisation de l'ALAT  
Cne : Capitaine  
Cnl : Colonel  
COMALAT : Commandement de l'ALAT  
CPAP : Certificat provisoire d'aptitude au pilotage  
CST : Canonnier servant tireur  
DI : Division d'infanterie  
DIA : Division d'infanterie alpine  
DIM : Division d'infanterie motorisée  
DP : Division parachutiste  
EALA : Escadrille d'avions légers d'appui (armée de l'Air)  
EALA : Escadron d'avions légers d'appui (armée de l'Air)  
EAALAT : Ecole d'application de l'ALAT  
ESALAT : Ecole de spécialisation de l'ALAT  
Fell : Fellagha  
Fellah : Paysan  
Fellouze : Fellagha  
Evasan : Evacuation sanitaire  
Fellaga : Soldat rebelle de l'ALN  
FLN : Front de libération nationale  
FM : Fusil-mitrailleur  
Gal : Général  
GAOA : Groupe d'aviation d'observation d'artillerie  
GH : Groupe d'hélicoptère  
HF : High frequency  
HLL : Hors la loi  
Katiba : Compagnie de soldats de l'ALN  
LCl : Lieutenant-colonel  
Lt : Lieutenant  
MdL : Maréchal-des-logis  
MdLC : Maréchal-des-logis-chef  
OPS : Opération  
PA : Peloton d'avions  
PM : Pistolet-mitrailleur  
PMAH : Peloton mixte d'avions et d'hélicoptères  
QG : Quartier général  
RAV : Reconnaissance à vue  
REC : Régiment étranger de Cavalerie  
Sdt : Soldat  
Sgt : Sergent  
SL : Sous-lieutenant  
VHF : Very high frequency

# Bibliographie

- BERGESE Francis – *Une vie de dessin et d'aviation* – Editions Idées
- BERNIER Pierre – *L'Algérie, ce pays riche* – [www.algerie-riche.com](http://www.algerie-riche.com)
- BOUVARD Hugues – *25 mois de service militaire* – [h.bouvard01@free.fr](mailto:h.bouvard01@free.fr)
- CHAUVIERE André – *Bleu couleur ciel* – Chez l'auteur
- CLENET Jean-Marie – *Piper-Piper ici Adrénaline* – [clenet.jmh@wanadoo.fr](mailto:clenet.jmh@wanadoo.fr)
- CROSNIER A. et JARRIGE P. – *L'ALAT en AFN* – [www.aviation-algerie.com](http://www.aviation-algerie.com)
- JEANJEAN Roland – *Le vent sur les tisons* – Lacour 1997
- LAVIE Jean-Marc – *Pour l'honneur* – Africa Nostra 1981
- LE BEC Yves – *Joliot Golf* – Bleu Ciel Editions
- MALCROS Christian – *Les insignes de l'ALAT* – Service historique de la Défense
- MOREL André – *Carnets de route* – Editions de l'Officine
- PLANES Michel – *Pilotes en Algérie* – [michel.planes0325@orange.fr](mailto:michel.planes0325@orange.fr)
- PUY-MONTBRUN Déodat – *L'honneur de la guerre* – Albin Michel
- SANTA Diego – *Fragments d'une vie de soldat* – V. Vernevaut 10, rue Pestalozzi 75005 Paris
- TOUSSAINT Gibert-Claude – *Revenir pour revivre* – L'Harmattan 2009

## Revues

*Inch'ALAT*

*Béret Bleu Magazine*

*Air Fan numéros 17-19-21*

## Sites Internet

[www.ALAT2.fr](http://www.ALAT2.fr)

<http://unaalat.fr>

<http://www.museehelico-alat.com>

[www.aviation-algerie.com](http://www.aviation-algerie.com)

## Crédit photographique

Les photos sont de Francis Beaulier, Francis Bergèse, Ralph Bernhard, Claude Clochard, Florence de Lapersonne, François de Pitray, Gérard François, Jean-Louis Jaccon, Norbert Kugel, Jean-Claude Lemosquet, Michel Maitrot, Christian Malcros, Jean-Marie Meunier, Jean-Pierre Meyer, Jacques Moulin, André Perrin, Pierre Tabart et Philippe Varrault



Pierre JARRIGE

[www.aviation-algerie.com](http://www.aviation-algerie.com)

ISBN 978-2-9506620-5-7

Avril 2016

Reproduction autorisée - Vente interdite