

Parachutiste prémilitaire



René Sauvage

Mise en page par 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^{ème} RA** (Réédition)
- **1^{er} PMAH 20^{ème} 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)
- **PMAH 19^{ème} DI** (Francis Beaulier, François de Pitray, Jean-Pierre Meyer, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Médecin en hélico** (Jean Massière, Pierre Jarrige)



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

ISBN 978-2-9506620-7-1

Juin 2016

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

La prière du Parachutiste

(par André Zirnheld)



Donnez-moi, mon Dieu, ce qui vous reste
Donnez-moi ce qu'on ne vous demande jamais.

Je ne vous demande pas le repos
Ni la tranquillité
Ni celle de l'âme, ni celle du corps.

Je ne vous demande pas la richesse
Ni le succès, ni même la santé.

Tout ça, mon Dieu, on vous le demande tellement
Que vous ne devez plus en avoir.

Donnez-moi, mon Dieu, ce qui vous reste.
Donnez-moi ce que l'on vous refuse.

Je veux l'insécurité et l'inquiétude
Je veux la tourmente et la bagarre
Et que vous me les donniez, mon Dieu,
définitivement.

Que je sois sûr de les avoir toujours
Car je n'aurai pas toujours le courage
De vous les demander.

Donnez-moi, mon Dieu, ce qui vous reste
Donnez-moi ce dont les autres ne veulent pas.
Mais donnez-moi aussi le courage
Et la force et la foi.



▲ ▼ *La promotion de l'Ecole de géomètres experts en 1954 et en 1956*



L'engagement

Année 1957 : Dans l'Ecole de géomètres experts de Maison-Carrée au sein duquel nous préparions notre diplôme, toute la classe, politiquement parlant, était engagée moralement dans la défense de notre Algérie afin que cette province, qui était notre réelle Patrie, restât Terre de France. Sentiment que nous partageons tous, à l'exception de nos deux condisciples indigènes. Quand l'occasion nous était offerte, nous éprouvions un réel plaisir à nous entretenir longuement avec notre professeur de mathématiques, Monsieur Rey, notre *Tonton Louis*. Sa position de commandant de réserve lui conférait une indéniable aura. Ses propos fermes mais toujours modérés restaient, quelle que soit la teneur de la discussion, toujours empreints de sagesse. Nous le respections profondément et nous n'avions pas oublié la position conciliatrice, prise en notre faveur, quand notre section avait entamé une grève des cours pour des raisons politiques.

Ni le surveillant général, ni même le chef d'établissement, n'étaient parvenus à nous faire regagner nos classes. Seul *Tonton Louis* avait su nous convaincre de mettre un terme à notre mouvement.

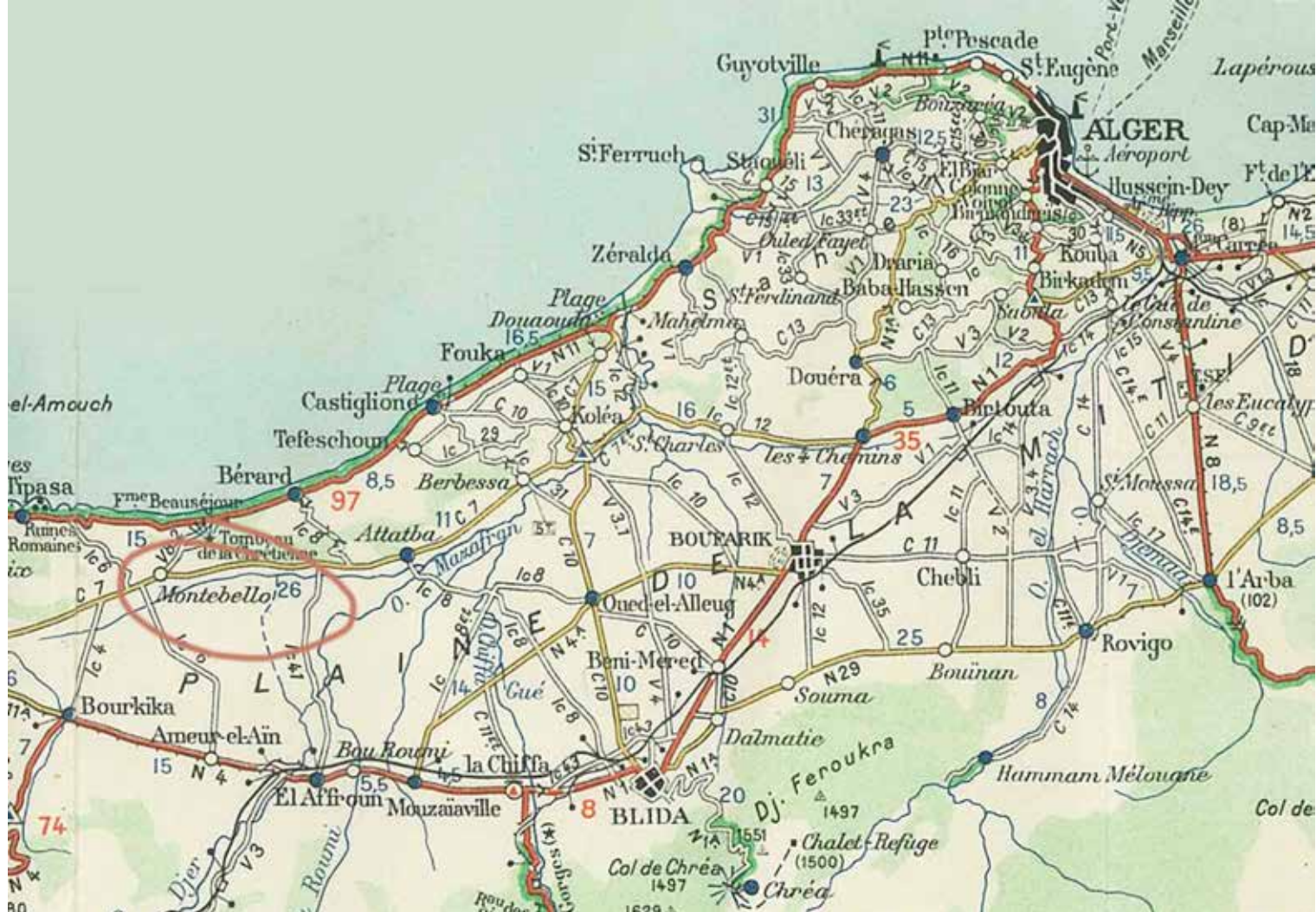
Avec notre professeur de français *Françoise*, nous tenions de véritables débats de société quant au devenir de l'Algérie. Il faut toutefois préciser qu'elle était l'épouse d'un sous-préfet ou d'un préfet et ces échanges ne nous interdisaient pas d'admirer pour autant le galbe parfait de ses longues jambes.

Finalement, considérant que les belles paroles, les résolutions politiques et autres états d'âme ne suffiraient pas à vaincre le terrorisme, une grande partie de notre promotion se prépara à combattre, les armes à la main, nos ennemis, c'est-à-dire ceux qui souhaitaient rompre avec la France. Ce fut ainsi que plusieurs d'entre nous se présentèrent un bel après midi à la caserne d'Orléans, immense bâtisse qui, du haut de la Casbah, surplombait la ville, afin de s'inscrire à la Préparation militaire parachutiste. Autant, lors de notre service militaire, choisir l'élite pour combattre.

Si certains de mes camarades avaient déjà atteint leur majorité dont le seuil à l'époque était vingt-et-un ans, il n'en était pas de même pour moi et il me fallait impérativement obtenir l'autorisation parentale. Mon père très nettement me la refusa. Je dus me tourner vers ma mère qui, après de longues discussions, consentit enfin à m'accorder sa signature. J'étais de toutes manières décidé à suivre ce stage et rien ni personne n'aurait pu m'en empêcher. J'aurais au besoin présenté un faux document signé de ma main.



▲ A l'Ecole de géomètres



▲ La DZ de Montebello

▼ L'embarquement dans le Noratlas (DR)



Les sauts

Ainsi, nous nous retrouvions avec mes copains chaque samedi après-midi sur le terrain d'entraînement jouxtant la fameuse caserne, coiffés du casque, chaussés de rangers, revêtus de la tenue camouflée signe distinctif des troupes aéroportées. Une vieille carcasse de Ju 52, à la portière découpée à une largeur correspondant à celle du *Noratlas*, était utilisée pour parfaire nos sorties le jour où enfin...

Après quelques semaines, la date du premier saut fut enfin fixée. Il s'effectuerait au matin du 21 avril 1957. Le programme fut arrêté : départ tôt, au lever du jour, avec un car de l'armée, à destination de l'aéroport militaire de Blida, perception des parachutes sur le site, embarquement dans un *Noratlas*, largage sur la DZ de Montebello, au pied du tombeau de la Chrétienne, et retour vers Alger par le même car. Pour des raisons de commodités liées aux transports urbains et au couvre-feu, l'armée, dans sa grande générosité, proposa de nous offrir le repas du soir, le couchage durant la nuit précédant le saut et, geste de suprême bonté, le petit déjeuner.

Je garde encore à l'esprit l'odeur de cette immonde chambrée, ce remugle imprégnait nos vêtements. Quant au repas, nous eûmes droit à l'éternel morceau de viande en sauce accompagné d'un riz insipide, mais nous avions faim et il fut, je dois bien le reconnaître, fort apprécié. Comme nous pouvions nous en douter, la nuit se déroula lentement en une longue insomnie entrecoupée de visions de parachutes qui se détachaient des harnais ou qui, dans un bruissement de tissus soyeux, suivaient notre chute en une magnifique torche. Alors que le jour n'était pas encore levé, les lumières de l'immense chambrée s'allumèrent en même temps qu'était claironné par la voix gueleurde d'un quelconque adjudant : *Debout là-dedans !*

Toilette des plus sommaires, habillement et laçage des bottes de sauts, quart de lavasse rappelant vaguement l'odeur du café, sans toutefois en avoir le goût, dans lequel fut trempé un morceau de pain datant probablement de la guerre de 14/18, embarquement dans le bus dont le moteur tournait depuis un bon moment. Connaissant la route de Blida dans ses moindres détails pour l'avoir empruntée des centaines de fois, les yeux fermés à moitié sommeillant je situais chaque cote, chaque descente, chaque tournant.

La barrière d'accès à la base d'aviation se leva devant notre véhicule, elle était mollement manœuvrée par une sentinelle nonchalante. Nous étions enfin arrivés et faisons désormais face à notre destin. Perception du sac à parachutes, organisation des sticks, ouverture du sac et sortie du matériel, armement du parachute dorsal, c'est à dire mise en tension d'élastiques destinés à écarter les lèvres de l'enveloppe au moment où le parachute sera extrait de celle-ci, préparation du parachute ventral, ou parachute de secours, vérification de la poignée rouge et de ses aiguilles de maintien, armement du système d'ouverture par une identique mise en tension de sangles élastiques, pliage du sac à parachute désormais vide, équipement en vue du saut, pipi de la peur à travers les sangles du harnais qui s'entrecroisent à l'endroit le plus sensible du corps masculin, vérification du harnachement, longue attente.

Considérés comme fragiles parce qu'encore civils, nous ne pouvions être parachutés par vent supérieur à huit mètres par seconde. Nous gardions les yeux fixés vers cette maudite manche à air qui s'entêtait à garder son tube rouge et blanc parfaitement horizontal. A côté de nous, des sticks de Légionnaires parachutistes embarquèrent. L'avion décolla et après quelques minutes revint vide de tout occupant. Ce fut au tour des *Bérets Rouges* qui, au moment où ils se dirigèrent vers le *Noratlas*, rirent ouvertement de nous devant notre mine déconfite. Comme précédemment l'ap-



▲ ▼ *Dans le Noratlas*



pareil vint à nouveau se poser, soulagé de sa cargaison humaine. Notre moniteur nous fit alors le geste explicite compris de tout parachutiste. Il croisa les bras devant son visage. Cela voulait dire c'est terminé. Cette posture a pour origine les deux bandes blanches qui sont disposées à l'entrée de la zone de saut, du côté de l'arrivée de l'avion. Mises en forme de T ce signe signifie que tout va bien, et que le saut peut s'effectuer. Mises en forme de X, elles interdisent tout largage. Par extension en langage para, le terme *croix*, implique une fin ou une interdiction. Une permission en croix est une permission refusée, un bonhomme avec les moustaches en croix signifie que son porteur est hors de combat, voire décédé.

Dépités, déçus, l'opération inverse s'effectua et le sac à parachute réintégré. Direction le car et retour à notre point de départ. Que de temps perdu pour rien ! Espoir cependant à l'annonce que la prochaine tentative aurait lieu le 28 avril.

Le même scénario préparatoire s'effectua de manière identique la semaine suivante. Nuit à la caserne, réveil brutal, mauvais café, somnolence dans le car, perception du matériel, équipement, pipi de la peur. Par bonheur la manche à air pendouillait lamentablement en haut de son mât. L'avion qui avait déjà procédé à quelques largages matinaux, se posa et vint se placer devant nous, les deux portes ouvertes. En colonne, le moniteur nous fit gueuler nos numéros, c'est-à-dire que le premier à sauter, qui se trouve en queue de file, braille : *Un* et ainsi de suite jusqu'au dernier qui est le premier à embarquer. Ce comptage permet aussi de comparer le nombre de sautants réels aux nombres de sautants inscrits sur la liste de saut. L'embarquement s'effectuant à partir du numéro le plus élevé. Les premiers embarqués vont s'asseoir au fond de l'avion, dos appuyé contre le poste de pilotage. De ce fait ils sortiront les derniers, alors que le numéro 1, qui lui embarque en dernier et qui bien entendu sera assis près de la porte sautera le premier. Ceci en vertu du grand principe : *Les premiers seront les derniers.*

Cinq ou six marches permettaient d'accéder à l'intérieur de l'avion. Gravier ces quelques degrés correspondait à l'effort accompli habituellement pour monter un étage complet. Il y a d'abord l'appréhension qui rend les jambes molles, le poids du parachute et ses maudits harnais qui entravent la marche, le vent des hélices qui tend à faire perdre l'équilibre et le stress, le stress, toujours le stress. Par solidarité le copain de derrière pousse le cul de celui qui est devant lui afin de lui faciliter l'ascension. L'angoisse était la même pour tous : l'animal qui sommeille en chacun de nous ne va-t-il pas s'opposer au dernier moment à ce saut dans le vide qui est contraire à toutes les lois régissant la nature. Une seule crainte : *la peur d'avoir peur !!!*

L'avion pouvant emporter une quarantaine de bonhommes, les six premiers embarqués durent s'asseoir directement sur le plancher, contre le poste de pilotage, alors que les autres se serrèrent les uns contre les autres sur les bancs de toiles rabattus de chaque côté de la carlingue. Compte tenu de notre inexpérience le largage devait s'effectuer en quatre passages, c'est-à-dire que nous devions sauter par groupe de dix.

Embarquement terminé. Le largueur qui se tenait entre les deux portes latérales leva le pouce en direction des pilotes. Le bruit des moteurs, déjà assourdissant, devint terrifiant. Lourdemment, cahotant, oscillant l'avion se traîna jusqu'au début de la piste, une fois parvenu à ce point, il tourna lentement sur lui-même, marqua un temps d'arrêt et le tonnerre se déchaîna. Le vacarme interdisait toute possible discussion, seule solution pour se comprendre : les gestes. Par la porte, je pouvais apercevoir la piste défiler à vive allure. L'accélération était si forte que nous avions du mal, même assis, à garder notre position. Brusquement le nez de l'appareil se releva, le bruit s'atténua et, à travers un hublot, je m'aperçus que le sol était déjà loin de nous, quelques véhicules miniatures roulaient bien en dessous, sur des routes qui d'en haut paraissaient rectilignes.



Avant et pendant le saut sur la Mitidja



Désormais la terre était au bout de mon pépin. La côte apparut avec son ourlet blanc que créait le ressac. Je situais notre point de passage sensiblement entre Fouka et Castiglione. A droite, je pouvais apercevoir le lit du Mazafran et son embouchure, tandis qu'à gauche, je distinguais par moment la pente abrupte du massif du Chenoua qui s'avavançait dans la mer. L'avion fit une large boucle au-dessus de l'eau et mit le cap vers la terre. Bien avant qu'il ait amorcé sa boucle, le largueur avait, d'un mouvement des deux bras, ordonné au premier stick de se lever. Une lumière rouge s'alluma au-dessus de la porte de sortie. Cela équivalait au commandement tant attendu et tant redouté à la fois :

– *Debout, accrochez !*

Les dix premiers se levèrent un peu chancelants et fiévreusement verrouillèrent au câble d'acier qui courait tout au long de la cabine, le mousqueton d'accrochage de la SOA (Sangle d'Ouverture Automatique). Le moniteur passa dans le rang, vérifiant et la bonne fermeture du système et la bonne position de la fameuse sangle par rapport au bras. Une tape sur le parachute indiquait que tout était OK. Le Tombeau de la Chrétienne apparut, légèrement à gauche de notre axe de vol. L'avion le survola à basse altitude. Ce mausolée était implanté au sommet de la colline surplombant la zone de saut.

Un commandement jaillit :

– *En position !*

Les mains plaquées de part et d'autre à l'extérieur de la porte, le pied gauche en avant, le premier à partir attendait. La lumière passa soudain au vert, un klaxon se mit à hurler, genre klaxon que l'on peut entendre dans les films mettant en scène des sous-marins.

– *Go !*

L'ordre jaillit de la bouche du largueur. Le bonhomme disparut avalé par le vide, aussitôt remplacé à la porte par le numéro deux qui à son tour prit la position. Les dix furent ainsi largués en une vingtaine de secondes.

L'appareil retourna vers la mer, refit la même boucle avant le même rituel :

– *Debout accrochez !*

L'ordre me surprit alors que je rêvais d'être autre part et bien loin de ce maudit avion. Qu'étais-je venu faire en cette galère ? Portant le numéro 13, j'étais donc le troisième du deuxième stick, ce qui signifiait qu'il fallait me lever et tenter d'accrocher, malgré mes jambes molles, mon léger tremblement et la sueur qui me coulait dans les yeux, cette foutue SOA à ce foutu câble qui courait au long de ce foutu zinc. Je réussis cet exploit, sans doute correctement puisque j'eus droit à la tape sur mon parachute.

Afin d'immortaliser ces moments inoubliables, je m'étais équipé de mon vieil appareil photo à soufflet que j'avais précautionneusement coincé sous mon parachute ventral afin qu'il ne vienne pas me cogner le visage au moment où je passerais la porte. D'accès facile cette protection m'autoriserait la prise de quelques images durant la descente. Je pus ainsi prendre sur le vif dans l'avion la phase préparatoire du *Debout accrochez*, ainsi que la sortie du premier stick.

– *En position !*

Le commandement retentit à nouveau. Derrière le second, je distinguais par la large ouverture l'amas de pierre du fameux tombeau hémisphérique qu'avait fait édifier le roi Juba pour y abriter le corps de son épouse chérie : Cléopâtre Séléne. Depuis belle lurette la dépouille de Cléopâtre avait disparu. Le tombeau était vide... Et je me dis :

– *Pourvu qu'il ne devienne pas le mien.*



▲ ▼ *Sur la DZ de Montebello*



Le mausolée s’effaça sous les ailes, une ambulance militaire, minuscule comme un jouet d’enfant, apparut avec sa croix rouge sur le toit, elle fut suivie des deux bandes blanches en T indiquant le début de la zone de saut. Le hurlement du klaxon me fit sursauter.

– *Go !*

– *Go !*

Il n’y avait plus personne devant moi sinon une grande marche de quatre cents mètres. Par réflexe je pris la position. Bien loin en arrière et en dessous j’entrevis les parachutes de mes prédécesseurs.

– *Go !*

Je m’éjectai, ou peut être me laissai tomber. De toute manière le résultat fut le même. J’enregistrai quelques impressions fugitives : la sensation d’être une feuille morte prise dans un ouragan, la terre se plaça au-dessus de moi, j’inhalai une bonne goulée de gaz d’échappement, la position de la terre varia subitement, elle n’était plus au-dessus mais parallèle à mon corps, un silence soudain remplaça le précédent vacarme, l’avion s’éloignait haut au-dessus, j’aperçus un corps s’en détacher, c’était le numéro 14 qui à son tour avait sauté. Soudain quelque chose me tira vers le haut, je remontais. Tout simplement mon parachute venait de s’ouvrir de manière parfaite, une immense coupole réséda me maintenait dans le ciel. Coincé, j’étais coincé en l’air, je ne descendais pas. Suivant les instructions, je procédais aux opérations suivantes ;

-Vérification de la coupole : Pas de déchirure, pas de suspentes torsadées, rien d’anormal, ouverture parfaite - OK.

-Vérification environnementale, je tirais en croisant deux élévateurs opposés, pas d’autre parachute dans mon voisinage immédiat - OK.

-Dérive due au vent, j’observais le T et je m’aperçus que j’avais tendance à m’en éloigner. Le vent soufflait donc de la mer vers la terre, je tirais les deux élévateurs lui faisant face afin de compenser cette dérive - OK.

Je sortis à la hâte mon appareil, fis une photo en l’air, et le remplaçais aussitôt sous mon parachute de secours. Je regardais le sol, il s’était rapproché singulièrement vite et le mouvement avait tendance à s’accélérer, je pouvais même distinguer les touffes d’herbe.

En vérité je ne bougeais pas, mais c’était le sol qui venait à moi, beaucoup trop rapidement à mon goût. Jambes serrées, genoux légèrement déverrouillés, pieds bien à plat, bras repliés contre la poitrine, tête rentrée, j’attendais l’impact. Il se produisit de manière beaucoup plus sèche que je ne l’avais prévu, mais qu’importait la chose, j’avais rejoint la terre, j’étais vivant, en bonne santé et j’avais eu le courage de sauter : *Vive Moi !*

Je contemplais mon parachute maintenant largement étalé au sol. Intérieurement je lui adressais un remerciement, je devais en effet ma vie à ces soixante mètres-carrés de nylon. Après m’être dégrafé de l’équipement, je roulais soigneusement, comme nous l’avions appris lors de l’instruction, la voilure et l’enroulais dans le faisceau des suspentes. Le tout fut déposé dans le sac. Je désarmais ensuite mon parachute ventral et je me dirigeais vers le fameux T blanc où attendait le camion de réintégration du matériel.

Sereins, allongés dans le champ, le cœur léger, nous assistâmes à la sortie du dernier stick, riant de la peur que devaient éprouver ceux qui allaient s’éjecter. Maintenant c’était le total relâchement, chacun avait son histoire à raconter, à croire que nous avions tous sauté d’avions différents avec du matériel différent, sur des lieux différents. Autant à l’aller le calme régnait dans le car, autant au retour l’ambiance s’avéra des plus joyeuses. Nous étions jeunes, nous étions beaux, nous faisons tous désormais partie de la grande famille parachutiste.

Le deuxième saut se passa dans des conditions plus qu'excellente, bien que victime d'une trouille intense. Je savais ce qui allait se passer et l'angoisse m'étreignait. Le sort me désigna et voulut que je sois le premier du deuxième stick. Ce qui fait qu'au-dessus de la mer le moniteur me demanda de prendre ma position à la porte. Chose curieuse, moi qui suis victime du vertige dès que l'altitude à laquelle je me trouve, dépasse la hauteur de ma taille, je n'éprouvais aucune malaise à être au bord d'un vide de quatre cents mètres sans aucune protection pour m'en séparer. Une réponse m'a été fournie sur ce phénomène :

– *Le vertige se manifeste quand le support sur lequel on se tient est relié à la terre.*

Je n'affirme pas, je ne fais que tout simplement répéter l'explication reçue. Une nouvelle fois l'avion passa à l'aplomb du Tombeau de la Chrétienne. Je distinguais parfaitement le parfait ordonnancement des énormes blocs de couverture. La colline sur laquelle ce mausolée avait été édifié s'estompa pour venir mourir dans la plate étendue qui, au moment de la conquête, était le lit du fameux lac Halloula, véritable réservoir de la fièvre des marais. Tendus, les mains aplaties de part et d'autre de l'ouverture, je vis l'habituelle ambulance puis le trop fameux T de toile blanche. Le commandement *Go* me surprit en même temps que l'horrible avertisseur sonore. Je m'éjectais. Le troisième saut se passa normalement, mais toujours avec la même appréhension lors des préparatifs, alors que la tension retombait dès le décollage.

Au quatrième et dernier saut, nous eûmes la surprise de voir inclure dans notre stick, ce qui nous sembla être deux supplétifs indigènes, portant gandourah sur un treillis kaki, le hasard voulut qu'ils soient placés devant moi. Un moniteur les équipa, signe qu'ils ne savaient pas le faire eux-mêmes et qu'ils n'avaient donc suivi aucune préparation. Quand vint le moment du saut accompagné de l'inférieur boucan, le premier hésita, le moniteur le poussa à l'extérieur, quant au second, il suivit, mais sans doute paniqué au dernier moment alors qu'il était en partie à l'extérieur, il tenta dans un vain réflexe de s'accrocher au montant de la porte. Durant un court instant je vis une main crispée qui avec la vitesse de l'appareil dut bien vite lâcher sa prise. Je sautai derrière eux. Tout se passa bien.

J'eus bien des années après l'explication de la présence à nos côtés de ces deux insolites bonhommes que nous pensions être des harkis suivant un entraînement. Il n'en était rien et l'histoire est bien plus compliquée. En fait ces deux types étaient à l'origine deux fellaghas qui s'étaient soit disant ralliés, mais qui en fait ne l'étaient pas. Ces deux fellas, qui n'avaient pas dérogé de leurs pensées initiales, souhaitaient tout simplement soutirer un maximum de renseignements afin de les refiler à leurs petits copains restés dans les djebels. Mais ils ignoraient que les services de renseignements français n'étaient pas dupes et les manoeuvraient... Mais cela est une autre histoire...

Officiellement, solennellement, le lieutenant Rieger, accompagné de son adjoint l'adjudant-chef Dupoux, remis à la promotion les brevets parachutistes prémilitaires. Ce fut avec fierté que je reçus l'insigne métallique portant le numéro 21174. Désormais, j'étais certain, lors de l'accomplissement de mon service militaire, d'être affecté dans une unité aéroportée et si la guerre d'Algérie ne devait pas être terminée quand ce moment arriverait, je participerai à la sauvegarde de ma terre natale, en combattant dans une unité d'élite.

Si l'on doit faire la guerre, autant la faire bien, n'est-ce pas ?

à suivre ...