

Pilotes de la Promo 56^{Ebis} (Marrakech - Aulnat - Algérie)



Témoignages recueillis par Pierre Binet
Mise en pages 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 Camlièri, Pierre Jarrige)
- **Maison-Blanche** (André Heinzelmann - Réédition augmentée)
- **Nanard fais nous un dessin !** (AA.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)
- **Parachutiste prémilitaire** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **A grands coups d'aile vers l'Afrique missionnaire** (Léon Bradfer, Henri Bradfer)
- **Les insignes de l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Parachutisme prémilitaire à Mostaganem** (Bernard Faucher, Claude Marcellin, Jean-Paul Palisser, Pierre Jarrige)
- **Nord 3400** (Christian Malcros)



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

Octobre 2016

ISBN 978-2-9506620-7-1

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

Avant-propos	1
Les PER	2
1956, les PER	
Le recrutement	
Base-école 745 Aulnat - 1956	3
Matricule L30752	
Base-école 707 Marrakech	6
Promotion 56Ebis	
Les cantonnements de la Base	
Quelques épisodes marquantes de la progression	
Cargaison a... variée	
Hommage à l'adjudant-chef Veynante	
Base-école 745 Aulnat - 1957	16
Transformation opérationnelle	
Affectations en escadrilles	
Séjours et activités en opération	
Le North American T-6	
EALA 15/72	30
Sur la route de Paul-Cazelles (Aïn-Oussera)	
Grosse frayeur	
Visite touristique	
EALA 19/72 (<i>Camara 40</i>)	34
Adieu la France	
Mais où est passée la 19/72	
Camara 40	
Scènes de la vie quotidienne	
Traditions	
En détachement à Taher	
Traquenard	
Attention à l'eau qui dort	
La discipline étant la force principale des armées	
<i>La Chasse, bordel !</i>	
Formation serrée...! (on sert ce qu'on peut !)	
Défilé du 11 novembre 1958 à Constantine	
EALA 19/72 (<i>Camara 42</i>)	46
L'arrivée	
Alger la Blanche	
Le T-6 un avion solide, heureusement !	
Appui-feu	
Proconvoi particulière	
Les choses s'améliorent	
Une soirée mémorable	
La Quille	
Fin du séjour en Algérie	

GSRA 78 Tindouf (Marsouin Grenat)	52
Débuts mouvementés	
Voltige en <i>Broussard</i>	
Hammaguir	
Mission dans la Saoura	
Sueurs froides	
Rations de combat	
RAV <i>musicales</i>	
Tournée des <i>popotes</i>	
Mission dans le Grand Erg	
Grosses <i>chaleurs</i>	
Bilan	
Histoires insolites	60
Bombardement singulier	
Proconvoi ? Mission tranquille !!!	
<i>Avez-vous sauté d'un T-6 en vol ?</i>	
Salut au drapeau fellagha	
Claude Pineau	64
Allocution lors de la remise de la Légion d'Honneur	
Roland Spiess	66
Patrice de Guibert	67
<i>In memoriam</i>	68
Jean-Jacques Besnard	
Joël Issartel	
Michel Moindrot	
Cinquante ans après	78

Les illustrations de ce document sont de Pierre Binet, Michel Boinot, Louis Cocherel, Alain Crosnier, Pierre Guyot, Noëlle Issartel, François Lazare, Claude Pineau, Jean-Pierre Roure, Jean-François Salles, Bernard Seguin, Roland Spiess et Nicolas Thomas.

Les reproductions des insignes des unités sont de Henri Guyot : <http://www.traditions-air.fr>

Avant-propos

La promotion Marrakech 56 E bis, fut à ma connaissance, la première promotion constituée uniquement de pilotes élémentaires de réserve (PER) formés au Maroc pour les opérations aériennes de la guerre d'Algérie.

Cette aventure des PER a laissé des traces suffisamment marquées dans ma vie, pour que j'éprouve le besoin d'en relater quelques épisodes aujourd'hui.

Je tiens à souligner que cette démarche s'inscrit uniquement dans le cadre du Devoir de Mémoire, que je dédie à mes camarades disparus.

Certains récits, reconstitués, s'appuient cependant sur des documents authentiques, archives de l'armée de l'Air, documents militaires personnels, (livret individuel, carnets de vol, carnet de solde, carnet de vaccination), photos d'origines diverses, réunis à la fin de chaque chapitre.

Les histoires insolites, vécues par certains camarades, sont véridiques. Elles ont été recueillies auprès d'eux, au cours de nos réunions annuelles.

D'autres pièces rassemblées en annexe, permettront au lecteur, d'avoir une vue plus complète de cette histoire et de comprendre la réalité de cette Odyssée.

Mon histoire personnelle, au sein de l'EALA 14/72, sera relatée dans le prochain document : Pilote de T-6

Pierre Binet



Les PER

1956, les PER

Avec la création des EALA (escadrilles d'aviation légère d'appui), le *tour opérationnel* en Algérie des pilotes d'active des escadres métropolitaines ne suffisait plus.

On *inventa* alors les pilotes élémentaires de réserve (PER). Les appelés qui avaient été volontaires pour effectuer leur service militaire (qui était de 27 mois, en ce temps là) comme pilotes élémentaire de réserve sont formés rapidement à Marrakech, ils totalisaient environ 200 heures de vol à l'arrivée en escadrilles. Placés sous la vigilance des pilotes d'active et grâce à l'activité aérienne très soutenue du théâtre d'opérations, ils acquièrent rapidement une bonne expérience du vol qui en fera des auxiliaires précieux.

Le recrutement

Sur trente-cinq élèves, notre promotion comptait dix ingénieurs dont sept IMO (Instruction militaire obligatoire pour les élèves des grandes écoles), trois de l'École nationale supérieure de l'aéronautique et de l'espace, un de l'École centrale de Paris, trois de l'École des mines de Saint-Etienne, deux de l'École catholique des arts et métiers de Lyon et un de l'École supérieure d'agriculture de Purpan. Les autres possédaient des niveaux d'études s'échelonnant de bac plus deux au certificat d'aptitude professionnel. Parmi eux, deux diplômés de l'École technique aéronautique de Ville d'Avray, deux techniciens du Centre d'instruction d'Air France, deux contrôleurs de la navigation aérienne de l'École nationale de l'aviation civile, deux instituteurs (dont moi-même) et un agent SNCF qualifié chaudronnier.

Tous volontaires, les IMO et certains bacheliers ont été admis sur titres. Les autres ont été recrutés sur concours ouvert par l'armée de l'Air. Certains ont devancé l'appel de leur classe, d'autres étaient sursitaires. Tous ont passé des tests physiques et psychotechniques au CEMPN (Centre d'examen médical du personnel navigant) de leur région et ont signé un engagement de cinq ans dans les réserves actives (périodes d'entraînement en vol de 45 jours par an, à effectuer dans les ERALA (escadrille de réserve d'aviation légère d'appui) de leur région qui courait à compter de la fin des obligations légales d'activité, lesquelles étaient toujours de 18 mois.

Nous avions des âges différents (de 19 à 25 ans), des formations différentes (du CAP aux grandes écoles), certains possédaient une expérience aéronautique en aéro-club (avion ou planeur), d'autres ignoraient tout ou presque de l'aviation.

Peu importait, l'armée de l'Air avait un besoin urgent de pilotes pour les T-6 qu'elle venait d'acheter en grand nombre aux Etats-Unis, car les *événements d'Algérie* s'aggravaient.

Les avions étaient modifiés à la SFERMA à Bordeaux puis acheminés vers l'Algérie, par Perpignan et les Baléares jusqu'à Oran (opération *Icare*).

Base-école 745 Aulnat - 1956

Matricule L 30752

Notre promotion fut incorporée dans l'armée de l'Air le 6 novembre 1956, avec le 4^{ème} contingent de la classe 56 (56/2C), les IMO sur la Base École 720 de Caen, avec le grade de sous-lieutenant, et le reste de la promotion sur la Base École 745 de Clermont Ferrand-Aulnat, où débuta aussitôt l'instruction militaire.

L'ensemble de la promotion quitta rapidement la métropole, depuis Aulnat, pour rejoindre Marrakech le 29 novembre 1956, à bord de deux avions : un C-54 du Groupe de liaison aérien ministériel, en 5 h 35 de vol direct, et un *Noratlas* de l'armée de l'air, en 8 h 20 de vol avec escales à Istres, Oran et Casablanca.

Arrivant directement du recrutement d'Algérie, j'ai été incorporé dans l'armée de l'Air le 6 novembre 1956, sur la Base-École 745 à Aulnat.

Après l'appel des recrues, nous avons reçu notre paquetage et nous avons regagné notre casernement assez sordide, des baraques fillod qui avaient déjà beaucoup servi.

Chambrées nombreuses avec des rangées de lits picot sur trois étages. Le soir, certains *troufions* se *pintaient* au rouge de l'intendance.

Bonjour les dégâts au réveil, le lendemain !

Après deux jours d'activités variées (rassemblements, repos, rassemblement, repos), nous avons été triés et les élèves-pilotes ont regagné des bâtiments plus modernes. Nous étions installés par chambrées de dix, dans des conditions plus décentes.

Le reste n'avait pas changé. Les repas étaient pris à l'*ordinaire de la troupe*, par tablées de dix *rationnaires*. Les tables zinguées étaient nettoyées après le service à l'aide du balai qui servait également pour la propreté du sol. La finition s'effectuait à la mie de pain pour les taches de vin rebelles.

La *graille* était peu appétissante et méritait bien son nom. Le saindoux utilisé pour la préparation des repas se figeait dans les plats durant le trajet entre la cuisine et le réfectoire. Aussi le soir, nous préférions souper d'un quart de lait copieusement arrosé de rhum et réchauffé dans une bouilloire électrique branchée à l'aide d'une *douille-voleuse* sur le plafonnier de la chambrée. Nous achetions les ingrédients du souper dans une petite épicerie située en face de l'entrée de la base, chez la traditionnelle *Mère Cassebite*.

Entre les rassemblements en tenues diverses (manœuvre, combat, sport...), nous bagaudions : *HAN, DI* (pas *handicapés*, mais *une, deux* en langage militaire courant). Nous suivions aussi des cours d'instruction militaire dispensés par le sergent-chef Cessot, un brave homme qui nous commentait, à sa façon, le manuel. Tout en étudiant le chapitre qui traitait de l'hygiène corporelle du soldat, il nous donnait quelques conseils de toilette intime au cas où nous irions *tirer un coup derrière les buissons*, comme il disait. J'ai le souvenir d'un épisode particulièrement hilarant, digne d'un sketch de Fernand Reynaud. Pour s'assurer que nous suivions bien la lecture du chapitre très important, concernant les soins apportés aux pieds des conscrits, il nous avait posé la question suivante :

– *De quoi sont les pieds, de la part du soldat ?*



▲ ▼ Une chambrée à Aulnat et départ pour Marrakech



Visages surpris des auditeurs, sourires interrogateurs, silence embarrassé !

Il fallait répondre :

– *De la part du soldat, les pieds sont l'objet de soins constants.*

Tout un programme ! C'était écrit là, dans le manuel. Je n'invente rien.

Heureusement, les évolutions au pas cadencé entre les pelouses que les premiers frimas de novembre blanchissaient déjà, ont cessé. L'ordre de rejoindre le plus rapidement possible Marrakech est arrivé.

Nous avons donc quitté Clermont-Ferrand le 29 novembre 1956.

Les deux premiers de la liste ont embarqué dans un *Noratlant* tandis que les autres conscrits, avec les officiers, bénéficiaient du confort du C-54 du président de la République.

C'est ainsi qu'avec Jean-Pierre Baudin, j'ai débuté cette *aventure*.

Décollage d'Aulnat vers 10 heures du matin, sous une tempête de neige, ce qui n'augurait rien de bon pour la suite. Heureusement, après une demi-heure de vol, le mistral soufflait sur le midi et le soleil brillait à l'escale d'Istres où nous avons embarqué les *mae-west* (gilets de sauvetage), indispensables pour la traversée de la Méditerranée.

Vers 15 heures, escale à Oran où on nous a distribué un sandwich au jambon-beurre, bienvenu car nous n'avions rien dans l'estomac depuis le *jus* du matin, ce qui n'est pas bon pour le moral du soldat, comme chacun sait.

La chaleur se ressentait déjà et plus nettement encore lors de l'escale de Casablanca, en fin d'après-midi.

Puis étape de nuit vers Marrakech. Le *Noratlant*, en *pilotage automatique*, suivait sa route étoilée tandis que l'équipage, tranquille, jouait aux tarots dans le cargo. Nous surveillions, d'un œil inquiet, le poste de pilotage désert de notre avion.

Nous avons effectué ce jour-là, 8 h 20 de vol dont 1 h 35 de nuit sur le Nord 2501 n° 114 piloté par le capitaine Bernard.

Pour un début dans l'armée de l'Air, ce n'était pas si mal.

Instruction militaire à Aulnat, avec le sergent-chef Cessot



Départ pour Marrakech





Base-école 707 Marrakech



Promotion 56 E bis à Marrakech.

debout. Moindrot – Pineau – Hamon – de Guibert – André – Issartel – Binet – Billotte – Girard – Spiess – Roure – Fréjaville – Veillot – Rech – Lanata – Guyot.

Milieu. Bizot – Corvaisier – Jaillet – Bizouard – Plamont – Petitzon – Raulline – Schoendorffer – Bouge.

accroupi. Baudin – Genin – Fréchon – Gehin – Legeay – Vigier – Lafosse – Jouvancy – Faraut – Besnard – Grangette.

Promotion 56Ebis

Dès notre arrivée sur la BE 707 de Marrakech, nous avons poursuivi notre instruction militaire, encadrés par nos IMO. Simultanément, nous avons débuté le 1^{er} décembre notre instruction théorique au sol. L'instruction en vol a commencé le 28 janvier 1957.

L'un des deux ingénieurs de l'École catholique des Arts et Métiers de Lyon a demandé à rejoindre l'École des EOR de Caen. Les autres volontaires, dont certains avaient déjà suivi les cours de la préparation militaire supérieure, ont effectué sur place une formation accélérée et gagneront leurs galons d'aspirants. Le reste de la promotion a terminé son instruction militaire avec le grade de caporal ou caporal-chef. Ces galons subalternes entraîneront de nombreux problèmes dans la gestion quotidienne des escadrilles, au niveau de l'hébergement, des repas, des tours de garde, des responsabilités en *vol opérationnel*, parmi les autres pilotes qui étaient tous officiers ou sous-officiers.

Notre formation de pilotes s'est achevée le 22 juillet 1957 (l'école était restée ouverte jusqu'à cette date pour que nous puissions terminer notre progression). En six mois de vol, nous avons effectué 150 heures de vol en moyenne, couvrant ainsi tous les domaines de l'instruction : pilotage de base, perfectionnement, voltige, vol en formation, navigation de jour et de nuit, vol sans visibilité, utilisation des aides à la navigation et à l'atterrissage.

Vingt-neuf élèves ayant obtenu leur brevet de pilote militaire 1^{er} degré (attribué le 25 juillet 1957) sont désignés pour poursuivre leur transformation opérationnelle sur T-6 armés ou Morane-Saulnier 502 et 733 à Aulnat. Le brevet de pilote militaire 2^{ème} degré leur sera attribué début 1958, alors que certains volaient en solo, en opérations, depuis octobre 1957.



▲ ▼ A Marrakech, Vue générale de la BE 707, les bâtiments de la Division d'instruction en vol et la ligne des T-6D sur le parking



Les cantonnements et la base

L'arrivée à Marrakech, vers 22 heures, fut stupéfiante. Nous débarquions dans un autre monde. Nous en prenions *plein les yeux et les oreilles*, il y avait vol de nuit.

Une cinquantaine d'avions en l'air en même temps. Des lumières partout, de différentes couleurs, en vol et au sol. Des vrombissements d'hélice, celle du T-6 est particulièrement bruyante quand on passe *plein petit pas*. On rêvait !

Pour nous dépayser un peu plus, les mécaniciens s'affairaient en short sur les parkings. On arrivait d'Aulnat et nous découvrions les différents tableaux de ce spectacle avec des yeux incrédules.

Au pied d'une mini Koutoubia (la tour de contrôle de l'aérodrome) se déroulait une longue piste bitumée. Jouxant la tour, le long bâtiment de la Division d'instruction en vol aux lignes épurées, peint en couleurs claires (dont le célèbre *rose-Marrakech*) se dressait le long d'une route qui descendait vers le nord.

De l'autre côté de cette route, d'immenses parkings où étaient alignés plusieurs rangées de T-6 de couleur jaune. En face, d'énormes hangars métalliques entouraient une aire réservée à la maintenance des avions.

Plus bas, sur la gauche, se dressait un vaste ensemble avec les cuisines et les différentes salles à manger du mess.

Plus loin encore sur la droite, s'élevaient trois immenses constructions de deux étages, séparées par des plantations de jeunes oliviers aux ramures argentées qui scintillaient sous le vent chaud. Avec mes camarades, nous occupions le bâtiment central. Il suffisait, depuis la route, de franchir un petit pont enjambant un large fossé et, en grim pant quelques marches, on accédait au rez-de-chaussée.

On traversait alors un large hall où s'ouvrait une grande salle d'eau et, par une galerie couverte, on accédait à la première chambrée, la nôtre.

Avec mes camarades Jean-Pierre Baudin, Claude Jouvancy, Michel Moindrot, Bernard Raulline et Claude Pineau, nous partagions une grande chambre éclairée par de larges fenêtres. Des placards de rangement étaient disposés de chaque côté de la porte d'entrée. Six lits confortables et trois bureaux carrés complétaient le mobilier spartiate mais suffisant pour les privilégiés que nous ne pensions pas être à l'époque.

Nous découvrirons plus tard, au hasard de nos affectations en Algérie, les délices de la vie sous une tente ouverte aux vents de sable qui s'infiltraient partout et la raideur inconfortable du lit picot, sans matelas.

Mais le plus surprenant pour nous qui arrivions d'Aulnat, ce fut la découverte du mess des élèves-pilotes, le lendemain matin. De grandes salles à manger, propres, des tables de six avec des nappes blanches et le service effectué par des personnels en chemise blanche. On croyait rêver ! C'était presque le *Club Med* (existait-il déjà ?).

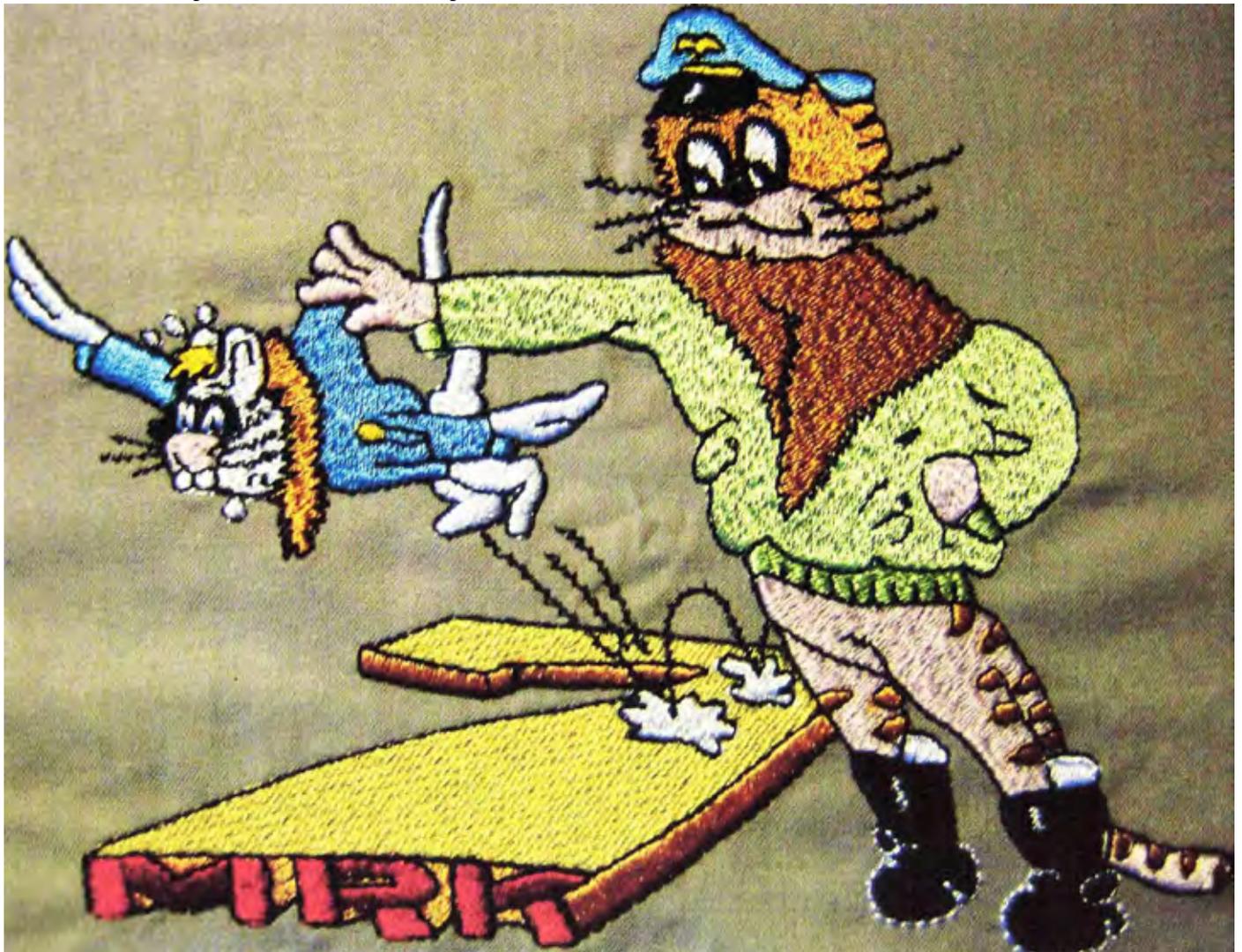
Nous vivions désormais dans un autre monde. Nous faisons partie de la Promotion 56 E bis, 7^{ème} Escadrille de la Division d'instruction en vol.

Un peu plus tard, notre commandant d'escadrille, le capitaine Pratt, nous a présenté notre encadrement : le lieutenant Gaspari, commandant en second et surtout l'adjudant-chef Veynante, un grand gaillard, un peu gouaillieur, que nous apprécierons par la suite. Il nous accompagnera au quotidien, avec quelques *coups de gueule* bien sûr, c'était son rôle, mais surtout avec beaucoup



▲ *T-6 à Marrakech*

▼ *Foulard de la promo 56Ebis dessiné par Plamont*



d'humanité, durant notre séjour qui s'étalera sur huit mois, de fin novembre 1956 à fin juillet 1957. Nous retrouverons avec beaucoup d'émotion, l'adjudant-chef Veynante, accompagné de son épouse, en 2010 lors de notre réunion annuelle à La-Grande-Garenne. Il était âgé de 90 ans et toujours droit comme un I. Il décèdera l'année suivante.

Nous avons commencé aussitôt notre instruction théorique, avec la présentation de nos moniteurs et la communication de notre emploi du temps bien chargé. Avec Jean-Pierre Baudin et Rech, nous étions affectés au sergent Apfel, un lorrain jovial au visage sanguin qui nous appelait familièrement *mes bœufs* (prononcez beu).

L'instruction en vol qui débuta en janvier, s'effectuait au départ de Marrakech pour le premier élève, puis à partir du terrain annexe de Sidi-Zouine, distant d'une trentaine de kilomètres, pour les deux autres. On rejoignait ce terrain, soit en car, soit en empruntant une navette aérienne assurée par un Junkers qui reliait les deux terrains. C'est au cours d'une de ces liaisons que j'ai vécu mon premier *cheval de bois*, en trimoteur de plus. Le pilote, affecté à l'administration de la base, effectuait, sous le contrôle d'un instructeur, les heures de vol nécessaires à la perception de la *solde à l'air* (ce personnel administratif était surnommé *hanneton*).

Le décollage de Marrakech s'est effectué à peu près normalement malgré quelques emardées, mais l'atterrissage à Sidi-Zouine a été plus mouvementé. Cependant, tous les passagers ainsi que l'avion, sont sortis indemnes de cette péripétie, dans un grand nuage de poussière déclenché par le frottement de l'aile sur le sol de la piste en terre du terrain.

Inquiets quand même, mais soulagés du dénouement heureux de l'incident, nous avons quitté rapidement l'avion. Cependant, courageux et persévérants, nous avons quand même renouvelé l'expérience de ces liaisons, plusieurs fois au cours de notre séjour, sans dégât heureusement.

Quelques épisodes marquants de la progression

– Le lâcher avec le premier tour de piste en solo. Nous étions fiers d'être parvenus à *maîtriser* le T-6, qui nous apparaissait comme un *monstre*. Nous n'étions qu'au début de nos découvertes dans ce domaine. Il faut associer à cet événement, l'*arrosage général* qui l'accompagnait le soir. Un grand moment qui se renouvellera plusieurs fois pendant le séjour, en différentes occasions.

– La séance de vrilles en solo, à Sidi-Zouine. Montée à 3 000 pieds à la verticale du *starter* (la baraque *Lustucru* parce que peinte avec des carreaux blancs et orange !), puis deux tours de vrille à droite et ensuite la même chose à gauche. L'instructeur, du sol, comptait les tours à la radio :

– *Un tour, un tour et demi, j'ai dit deux tours. Vous recommencez.*

Dur, dur !

– La séance de voltige à 14 heures, après le déjeuner, en pleine digestion. Dans l'exécution des *boucles*, il fallait savoir contrôler l'évolution des ingrédients du repas durant leur va-et-vient entre le larynx et le fond de l'estomac, en bloquant sa respiration au bon moment. Tout un art que certains n'arrivaient pas à maîtriser.

Hélas, il fallait ensuite nettoyer l'avion.

– La première navigation de nuit en solo. Au cours de ce vol, peu après le décollage, ma radio est tombée en panne. Malgré la proximité du terrain, j'ai décidé de continuer en direction de Mogador. J'ai suivi les trois branches de mon circuit et je suis arrivé sur Marrakech sans erreur. En cas d'égarment, le terrain était équipé d'un dispositif automatique, l'AGA qui nous indiquait à



▲ ▼ Marrakech, le sergent Peneau signe les formes à jour à l'issue d'un vol



la radio, le cap à suivre pour rejoindre Marrakech. Tout s'est passé normalement ensuite et j'ai atterri en suivant la procédure imposée dans ce cas (phares allumés en vent arrière et grands coups de moteur, en guettant la fusée verte tirée par le starter, donnant l'autorisation d'atterrissage).

– La séance de vol sans visibilité, sous la capote, en plein soleil (40° minimum). Il fallait piloter l'avion sans aucune référence extérieure, en faisant confiance uniquement aux instruments, nous qui n'avions même pas confiance en nous-mêmes. Souvent nous ne savions plus où nous étions, ni dans quelle position. *Galère !*

– La séance de percée au radiocompas sur la balise MRK, sous la capote, laissait aussi des souvenirs intenses. L'instructeur vous alignait sur l'axe de la piste, on réglait le conservateur de cap, et ensuite, *A vous les commandes*. Décollage. A la mise des gaz, il fallait suivre scrupuleusement les indications de l'instrument pour contrer le couple gyroscopique au moment où la queue de l'avion se relevait. Le train et les volets rentrés, l'instructeur vous égarait ensuite dans des virages successifs en montée, jusqu'à la mise en palier et l'allumage du radiocompas pour rejoindre la verticale de la balise située avant l'entrée de la piste.

Tension nerveuse qui nous amenait parfois au bord des larmes car, pendant toute la séance, le sergent Apfel hurlait dans les écouteurs ses remarques et ses conseils judicieux pour contrôler l'avion, même dans des *positions inusuelles*. *Éprouvant !*

La grande satisfaction, c'était quand en finale, l'instructeur, de la place avant, rabattait brusquement la capote et que nous découvrions tout à coup que l'avion était aligné sur l'axe de la piste, à quatre mètres du sol et qu'il ne restait qu'à *arrondir* pour se poser. *Ouf !*

– Le test de vol en formation avec pour leader le sergent Penaud, ancien de la Patrouille de France, nous a beaucoup plu. Comme avec Jean-Pierre Baudin nous maîtrisions assez bien cet exercice, il nous entraînait dans des *huit paresseux* de plus en plus serrés. Un régal pour les néophytes inconscients qui arrivaient à maintenir la position dans la patrouille, au cours de toutes les évolutions. *Chapeau !*

Nous poursuivions entre-temps l'instruction militaire pour obtenir le grade de caporal puis celui de caporal-chef, sous la direction de nos IMO.

J'ai le souvenir d'un exercice dirigé par le sous-lieutenant Guyot et filmé par la caméra de Michel Moindrot. La troupe marchant au pas cadencé avait pris un virage à droite puis s'était arrêtée au commandement *Section, Halte*. Puis au nouveau commandement *En arrière, marche !* la troupe avait effectué le même virage, mais en sens inverse. Manœuvre peu orthodoxe, il faut bien en convenir.

Lors d'un *arrosage des lâchers*, la projection de cette exercice inédit dans le manuel d'instruction et déconcertant pour les *puristes*, avait suscité des sourires admiratifs pour l'audace de la réalisation, mais aussi les moues dubitatives de notre encadrement quant aux finalités de notre formation militaire de base.

Nous étions vraiment des *Réservistes irrécupérables*.

Les camarades plus courageux ou plus motivés qui suivront la formation accélérée des EOR gagneront en plus d'une solde plus élevée, le droit de manger au mess des officiers.

Avec l'arrivée de l'été et les grosses chaleurs de juillet, les vols débutaient à 5 heures du matin pour se terminer à 11 heures. Nous enfilions nos double gants afin d'éviter de nous brûler en touchant les manettes à l'intérieur du cockpit où régnait une chaleur suffocante et nous volions avec la verrière légèrement ouverte.

Quand parfois un instructeur qui se *faisait suer* annonçait à la radio :



▲ ▼ *Jean-Pierre Roure, élève-pilote à Marrakech*



– 40 degrés à 5 000 pieds,

Le directeur des vols, toujours à l'écoute sur la fréquence, lui conseillait :

– *Montez à 6 000 pieds, vous aurez plus frais.*

Patience !

Nous avons un jour, rencontré des vols de sauterelles qu'il fallait éviter à tout prix, sous peine de voir les entrées d'air du moteur obstruées, la température de l'huile grimper dangereusement et devoir atterrir en catastrophe. Nous zigzagions donc entre ces vols compacts d'insectes pareils à des nuages qui envahissaient le ciel et obscurcissaient parfois le soleil.

Durant ces huit mois passés à Marrakech, nous n'avons connu que deux jours de brouillard jusqu'à 10 heures du matin, retardant ainsi l'atterrissage du DC 3 d'Air Maroc qui effectuait la liaison quotidienne Agadir-Marrakech-Casablanca, avec retour en fin d'après-midi.

Vers la fin de notre séjour, le sergent Apfel, pour nous récompenser du bon travail que nous avons accompli sous son *aile exigeante*, emmena ses *bœufs*, dans sa 4 chevaux verte, passer un week-end à Mogador (Essaouira de nos jours). Après deux journées agréables de baignade, de visite de la ville et de bons repas de poissons frais, arrosé de *gris de Boulaouane*, nous avons regagné Marrakech en soirée, ravis.

Nous avons terminé les vols le 22 juillet et nous avons quitté Marrakech quelques jours plus tard sur un Breguet *Deux-Ponts* de l'armée de l'Air.

Cargaison a... variée

Quand un Nord 2501 du groupe *Anjou* basé à Blida, effectuait sa rotation mensuelle pour ravitailler les unités dans le Sud-Algérien ou dans le désert, il passait par Marrakech. L'équipage prévenait alors mes parents la veille et ceux-ci préparaient pour moi un colis de victuailles qui était déposé à l'escale de la BE 707, au passage.

Averti par un planton, je récupérais le colis et, avec mes camarades de chambrée, nous dégustions après le souper, les *douceurs* que ma mère m'avait préparées et qui étaient fort appréciées de tous.

Le lendemain, le Nord 2501 profitait de son escale à Marrakech pour charger une cargaison de viande et de légumes frais qu'il acheminait ensuite vers les postes éloignés, du sud. Il embarquait aussi, à l'occasion, les pensionnaires du BMC (bordel militaire de campagne) qui faisaient la tournée des cantonnements éloignés pour assurer *le repos du guerrier*.

J'ai le souvenir d'un incident qui s'est déroulé au cours d'une de ces escales, pendant mon séjour à Marrakech. Le chargement de la cargaison s'était effectué en fin d'une matinée de juin 1957, aux heures les plus chaudes de la journée.

L'avion avait alors quitté le parking, mais le pilote avait renoncé à décoller car les fortes températures au niveau de la piste avaient entraîné un phénomène de *vapor-lock* causant une perte de puissance sur les moteurs. Donc retour vers le parking. Les portes du cargo avaient été ouvertes pour faire baisser la température à l'intérieur. Les carcasses de viande avaient été débarquées sur le tarmac ainsi que les *passagères* qui s'étaient abritées du soleil à l'ombre des ailes de l'avion. En attendant la suite du voyage, le fret *humain* et *animal* était entouré d'un nuage de mouches attiré par les odeurs qui s'exhalaient de l'ensemble. Après quatre heures d'attente, la température ayant un peu baissé, toute la cargaison avait été embarquée et l'avion avait pu poursuivre son voyage vers sa destination lointaine.

T-6 à Marrakech



A Marrakech, le mess et le casernement des élèves-pilotes



Hommage à l'adjudant-chef Veynante

par Claude Jouvancy

Premier lâcher d'un PER, un grand moment !

L'après-midi est bien avancé et le terrain de Sidi-Zouine presque désert. Sur cette vaste étendue pierreuse et sans végétation restent le radio-starter dans sa camionnette et un T-6 en bout de piste avec à son bord l'adjudant-chef Veynante que sa haute stature a fait surnommer *La Koutoubia*. Très estimé des élèves-pilotes, il n'est pas grand seulement par la taille, nous éprouvons pour lui une affection sincère et une confiance inaltérable.

Autre occupant du *piège*, un élève aux dons aussi hypothétiques qu'aéronautiques, ayant déjà dépassé de deux heures le temps habituel du lâcher et qui vient d'effectuer deux ou trois tours de piste et autant d'atterrissages évoquant une chevauchée fantastique sur le dos d'un kangourou pratiquant le saut d'obstacles.

Voix encourageante :

- *Alors, vous y allez seul ?*
- *Cela dépend de vous, mon adjudant-chef !*
- *Mais vous vous en sentez capable ?*
- *Oui, mon adjudant-chef.*
- *Bravo, j'aime ceux qui ont des... au... .*

Il attache son harnais, retire le manche et quitte le bord.

...Actions vitales... Je quitte le parking, décollage : tout va bien. J'exulte. Respect des procédures... finale. Je pose l'appareil de façon acceptable, mes pieds dansent sur le palonnier.

La voix calme dans les écouteurs me fait quelques recommandations. J'ai fait preuve de sang-froid, renforcé par la présence de cette voix qui me soutient. Je suis lâché !

Un bref compliment, je n'en ai pas l'habitude avec mon moniteur. Une bouffée de chaleur, peut-être un mélange de gratitude et de fierté, m'envahit. Je serai (peut-être ?) un pilote.

Tel est l'adjudant-chef Veynante, amical, blagueur, simple et chaleureux. Entre des conseils précis, il se laisse aller à nous régaler d'anecdotes irrésistibles. Comment aux US, après un décollage nocturne, en se retournant, il constate que, sur la piste, ne reste qu'une seule rangée de balises. Son moniteur américain, désabusé, prononce alors ces paroles :

- *Vous pilotez comme un caochon.*

Ou bien, emmenant un général dans un bimoteur refusant de voler autrement que manche en avant, il suscite une vraie panique chez l'officier qui lui recommande, avec insistance, de se poser, ce qu'il fait sans encombre, grâce à son savoir-faire. Il s'avère que dans la soute, des postes de radio mal arrimés ont glissé vers l'arrière, déplaçant dangereusement le centre de gravité de l'avion.

Dans le cadre d'une journée sportive, il est prévu de parcourir à la nage, tout habillé (enfin, avec veste et pantalon genre bleu de travail), une longueur de piscine. Dès qu'il commence l'épreuve, des cris s'élèvent : *Il triche... il marche... !* Séance d'hilarité collective.

Durant les *arrosages*, il est un réservoir d'histoires drôles, rivalisant avec notre camarade Plamont. Il nous a marqués et il se place dans les meilleurs souvenirs de cette époque.

Encore merci, Monsieur Veynante, vous étiez très humain, vous êtes un personnage inoubliable.



▲ ▼ *Le Breguet 761S Deux-Ponts, de l'Escadron de transport 2/64 Maine, du retour en France*





Les PER de la 56Ebis



*Salle de cours de la Division
d'instruction en vol*



*Le lieutenant Gaspari et
l'adjudant-chef Veynante
avec les IMO.*



*Le sergent Appel et ses
«boeufs»*





Dans la chambre



Dans la salle de cours



Le sergent Appel et ses «boeufs» devant la cabane Lustucru



▲ *Le capitaine Pratt et l'adjudant-chef Veynante*

▼ *Les sergents Dabos, Combes et Penaud avec leurs élèves*





Le sergent Bacharan avec ses élèves



Ski dans l'Atlas

Les usagers de la Julie faisant la navette entre Marrakech et Sidi-Zouine



Base-école 745 Aulnat - 1957



Cette phase de notre formation se déroulera de début août, à mi-septembre 1957, sur T-6 armé, afin de nous perfectionner dans le déroulement des missions opérationnelles qui nous seront demandées en Algérie.

Elle a comporté des évolutions en formation à deux ou trois avions, des exercices de vol en montagne sur Morane-Saulnier 733 *Alcyon* ou sur Morane-Saulnier 500 *Criquet*, des vols à basse altitude avec des recherches d'objectifs sur une carte au 50 000^{ème}, des exercices de tir avec différents types de munitions (sauf des bombes), sur le champ de tir d'Epagny, proche de la Base aérienne opérationnelle 102 de Dijon.

Al'issue de ce séjour d'un mois et demi, nous avons effectué cinquante heures de vol en moyenne. La plupart ont ensuite bénéficié d'une courte permission après laquelle chacun a rejoint son escadrille d'affectation en Algérie pour la majorité, et au Maroc pour deux d'entre nous, dans les premiers jours de septembre.

Quelques autres PER ont été maintenus en alerte jusqu'au 9 octobre, en attendant la formation d'une nouvelle escadrille de T-6 pour rejoindre la base d'Atar en Mauritanie. Munis de tenues sahariennes, ils ont été vaccinés contre la fièvre jaune. A la levée de l'alerte, ils ont rejoint à leur tour leur EALA en Algérie après une permission.

Transformation opérationnelle

L'escadrille était commandée par le capitaine Hubert Duval de Fraville (un noble peut-être ?) avec le lieutenant Bremer pour second. Nous apprenions le vol en montagne sur Morane-Saulnier 733, avec les adjudants-chefs Keribin et Blanchard. Ce dernier, *orfèvre* en la matière, réduisait le moteur en régime de croisière dans le palier du décollage. Il nous hissait ensuite, en utilisant toutes les possibilités du relief et de l'aérologie, jusqu'au sommet du Puy-de-Dôme. Un exploit ! Surtout quand on connaît les performances plus que modestes de cet avion avec trois personnes à bord. Au cours des évolutions toujours proches du relief, on surveillait d'un œil inquiet, les détails du paysage et la cime des arbres qui passaient parfois bien près du bout de l'aile.

Nous pratiquions aussi le vol à basse altitude, avec la recherche d'objectifs insignifiants sur la carte au 50 000^{ème}, tels que la croix d'un calvaire, à peine visible, au croisement de deux pistes forestières. *Galère !*

J'ai le souvenir d'un vol avec la capitaine de Fraville au cours duquel nous avons survolé, en battant des ailes, presque tous les châteaux de la région, et ils sont nombreux !

Salut aux amis, ou signe de reconnaissance pour se faire inviter en fin de semaine ?

Au cours de cette période nous avons aussi effectué deux stages d'entraînement au feu, sur le champ de tir d'Epagny, proche de Dijon. L'escadrille stationnait sur la BAO 102, au milieu des *Mystère IV* de l'escadre de chasse. Les pilotes que nous croisions parfois sur les taxiways nous dévisageaient avec des regards curieux et même anxieux parfois.

Les mécanos et les armuriers avaient installé sur l'herbe, en bordure du parking où nous stationnions, une tente de piste qu'ils avaient signalée avec une pancarte portant l'inscription *Hubert Circus*. Tout un programme !



▲ ▼ *Morane-Saulnier 733 Alcyon et élèves-pilotes PER à Aulnat*



Nos prouesses au tir à la mitrailleuse n'étaient pas probantes et, malgré notre application, les cibles étaient souvent vierges de toute trace d'impact !

L'aspirant Jean-Claude Corvaisier a vécu une expérience éprouvante en tant qu'officier dans la tour de contrôle du champ de tir. Il a dû se jeter précipitamment à plat ventre en voyant arriver une roquette T 10 qui a raté de peu son refuge dérisoire.

Au cours d'une passe de tir, un pilote particulièrement peu doué pour cet exercice, a même expédié une roquette, heureusement inerte, dans la cour de récréation déserte d'une école voisine. C'est vous dire les aléas de cette discipline !

J'ai également le souvenir d'un vol en formation où notre instructeur, le lieutenant Bremer, après nous avoir commandé *patrouille serrée*, nous a fait passer à trois sous la ligne à haute tension qui traverse le lac du barrage de Bort-les-Orgues. Nous n'étions pas haut au-dessus de l'eau et il n'y avait pas que la patrouille qui était *serrée* !

Notre stage se terminait et les *pilotes chevronnés* que nous étions devenus, avec un peu plus de 200 heures de vol et le survol de nombreuses spécialités, avaient hâte de connaître la suite. Nous serons gâtés !

Fin septembre, la plupart d'entre nous ont bénéficié d'une permission de huit jours dans leur famille avant de regagner l'Algérie.

Quelques-uns (Claude Pineau et moi en faisons partie) sont restés sur place, maintenus en alerte à six heures. Des *événements* avaient éclaté au Rio-de-Oro, aux confins du Sahara espagnol et de l'Algérie, et nous devions regagner avec notre encadrement et nos avions, la base d'Atar en Mauritanie, en passant par l'Espagne et le Maroc.

Nous avons reçu à cet effet, des tenues sahariennes et nous avons été vaccinés contre la fièvre jaune à l'hôpital militaire de Lyon.

Au bout de dix jours, l'alerte a été levée et avec mon camarade Claude Pineau nous sommes partis en permission à Paris.

Vers la fin octobre, au départ de Villacoublay, nous avons regagné Oran et notre affectation à l'EALA14/72, basée sur l'aérodrome de Thiersville, à 20 kilomètres au sud de Mascara.

Affectations en escadrilles

Six d'entre nous rejoindront des ELO (Escadrille de liaison et d'observation), sur Morane-Saulnier 502 *Criquet* puis sur Max Holste 1521 *Broussard*.

Vingt-trois autres renforceront les effectifs des EALA qui s'installaient aux quatre coins de l'Algérie, sur T-6 armé. Deux PER resteront comme instructeurs à la Division d'instruction en vol, à Marrakech.

Dès la première quinzaine, nous devons déplorer un PER blessé gravement, lors du crash de son T-6 touché au cours de sa première mission en double-commande avec son commandant d'escadrille. Le 13 octobre, nous aurons le premier mort sur Morane-Saulnier 500, puis deux autres le 11 et le 22 novembre, sur T-6.

Au total, sept d'entre nous décèderont en opérations et deux autres des suites de leur séjour en Algérie, soit près d'un tiers de la promotion sortie de Marrakech.

Nous perdrons alors tout contact entre nous, sauf de rares cas d'affectation dans la même escadrille, et ce pendant 50 ans, au moins.

ANDRE	EALA 3/72	Oujda	?
BAUDIN	EALA 15/72	Paul Cazelles	12ème E.C. Cambrai
BESNARD	EALA 5/72	Méchéria	12ème E.C. Cambrai
BILLOTE	?		?
BINET	EALA 14/72	Thiersville	1ère E.C. Saint Dizier
BINET (suite)	ERALA 1/40	Alger	
BIZOT	?		?
BOUGE	EALA 6/72	Thiersville, Batna	10ème E.C. Creil
CORVASIER	EALA 2/72	Batna	5ème E.C.
CORVASIER (suite)	ERALA 1/40	Alger.	
CORVASIER (suite)	EALA 3/73	Tlemcen Zénata	?
DOREAU	ELO 2/40	Thiersville	?
FARAUT	EALA 18/72	Oued Hamimim	4ème E.C. Bremgarten
GEHIN	ELO 5/45	Tlemcen Zénata	?
GEHIN (suite)	EALA 20/72	Tlemcen Zénata	?
GIRARD	EALA 20/72	Tlemcen Zénata	?
GRANGETTE	EALA 3/72	Oujda	10ème E.C. Creil
de GUIBERT	ELO 2/45	La Réghaïa	?
GUYOT	EALA 18/72	Oued Hamimim	4ème E.C. Bremgarten
HAMON	?		?
ISSARTEL	EALA 6/72	Thiersville	10ème E.C. Creil
JAILLET	EALA 19/72	Télergma	3ème E.C. Reims
LEGEAY	EALA 17/72	Bône.	?
MOINDROT	EALA 15/72	Paul Cazelles	12ème E.C. Cambrai
PETITZON	ELO 5/45	Méchéria	?
PINEAU	EALA 14/72	Thiersville	1ère E.C. Saint Dizier
PLAMONT	?		?
RAULLINE	ELO 2/45	La Réghaïa	?
ROURE	EALA 19/72	Télergma	3ème E.C. Reims
ROURE (suite)	GSRA 78	Méchéria	?
SHOENDORFFER	?		?
SPIESS	EALA 16/72	Biskra	33ème E.R. Strasbourg
VIGIER-LAFOSSÉ	EALA 16/72	Biskra	33ème E.R. Strasbourg
VIGIER-LAFOSSÉ (suite)	ERALA 1/40	Alger	

E.A.L.A. : Escadrille d'Aviation Légère d'Appui.

E.L.O. : Escadrille de Liaison et d'Observation.

E.R.A.L.A. : Escadrille de Réserve d'Aviation Légère d'Appui.

G.S.R.A. : Groupement Saharien de Recherche et d'Appui.

Séjours et activités en opérations

La durée du séjour en Algérie a été de seize mois pour la majorité de la promotion, de treize mois pour un, en raisons de charges familiales. Un autre est resté vingt-huit mois, suite à un engagement d'un an supplémentaire. Séjour de quarante mois pour trois autres, engagés pour deux ans supplémentaires, et même cinquante mois pour l'un de nous, six mois ADL (au-dessus de la durée légale) et rappel dans le cadre du *maintien de l'ordre* en ERALA d'Algérie.

Un PER de notre promotion a ainsi effectué en quarante mois d'opérations sur T-6 et sur T-28, 1 345 heures de vol en 832 missions de guerre n° 2. Capitaine de réserve, il est officier de la Légion d'Honneur, commandeur dans l'Ordre national du Mérite, titulaire de la Croix de la Valeur Militaire avec cinq citations (deux palmes, deux étoiles de vermeil, une étoile de bronze) et titulaire de la Médaille de l'Aéronautique.

Un autre, toujours en quarante mois, sur T-6 puis sur *Broussard*, totalise 1 339 heures de vol en 686 missions de guerre n° 2. Commandant de réserve, il est officier de la Légion d'Honneur, titulaire de la Médaille Militaire, chevalier dans l'Ordre national du Mérite, titulaire de la Croix de la Valeur Militaire avec six citations (une palme, deux étoiles de vermeil, deux étoiles d'argent, une étoile de bronze).

Quelques autres ont reçu la Légion d'Honneur et/ou l'Ordre national du Mérite ou la Médaille Militaire. Tous se sont vus attribuer la Croix de la Valeur Militaire avec de nombreuses citations.

Soit au total pour les PER de la Promotion :

Légion d'honneur : Trois Officiers, dix-huit Chevaliers

Médaille Militaire : Dix-neuf

Ordre National du Mérite : Un Commandeur, trois Chevaliers

Valeur Militaire : Vingt-neuf

Citations : Quarante-sept, soit : Seize palmes, dix étoiles de vermeil, six d'argent, quinze de bronze

Ordre du Mérite Militaire : Trois Chevaliers

Le bilan de la promotion fait également état de près de 15 000 heures de vol en plus de 7 500 missions de guerre n° 2, soit une moyenne de plus de 500 heures de vol par pilote, durant leur présence en opérations.

Ces données ont été vérifiées auprès de vingt-quatre camarades.

Texte réalisé par Pierre-Jean Guyot (*Mangouste 40*), Michel Jaillet (*Camara 40*) et Pierre Binet (*Romarin 40*).

Le North American T-6

Le début du conflit algérien, le 1^{er} novembre 1954, prend l'armée de l'Air au dépourvu. La lutte antiguérilla nécessite la constitution de l'Aviation légère d'appui et l'acquisition d'avions adaptés pour remplacer les avions d'école armés de mitrailleuses et de roquettes, hâtivement envoyés au combat avec de faibles résultats : SIPA S.111, Morane-Saulnier *Vanneau* et MS 733.

Le choix se porte sur le North American T-6, disponible en grande quantité et à bas prix et dont les versions T-6D et T-6H sont déjà utilisées en école à Marrakech. La version T-6G est commandée aux Etats-Unis à plus de 600 exemplaires afin de maintenir en ligne 320 avions. Les premiers sont livrés en mai 1956 à l'usine de la SFERMA de Bordeaux-Mérignac afin d'être mis aux normes de l'armée de l'Air. Près d'une trentaine d'escadrilles d'aviation légère d'appui (EALA) et les deux ERALA d'Algérie sont alors équipées exclusivement de T-6G.

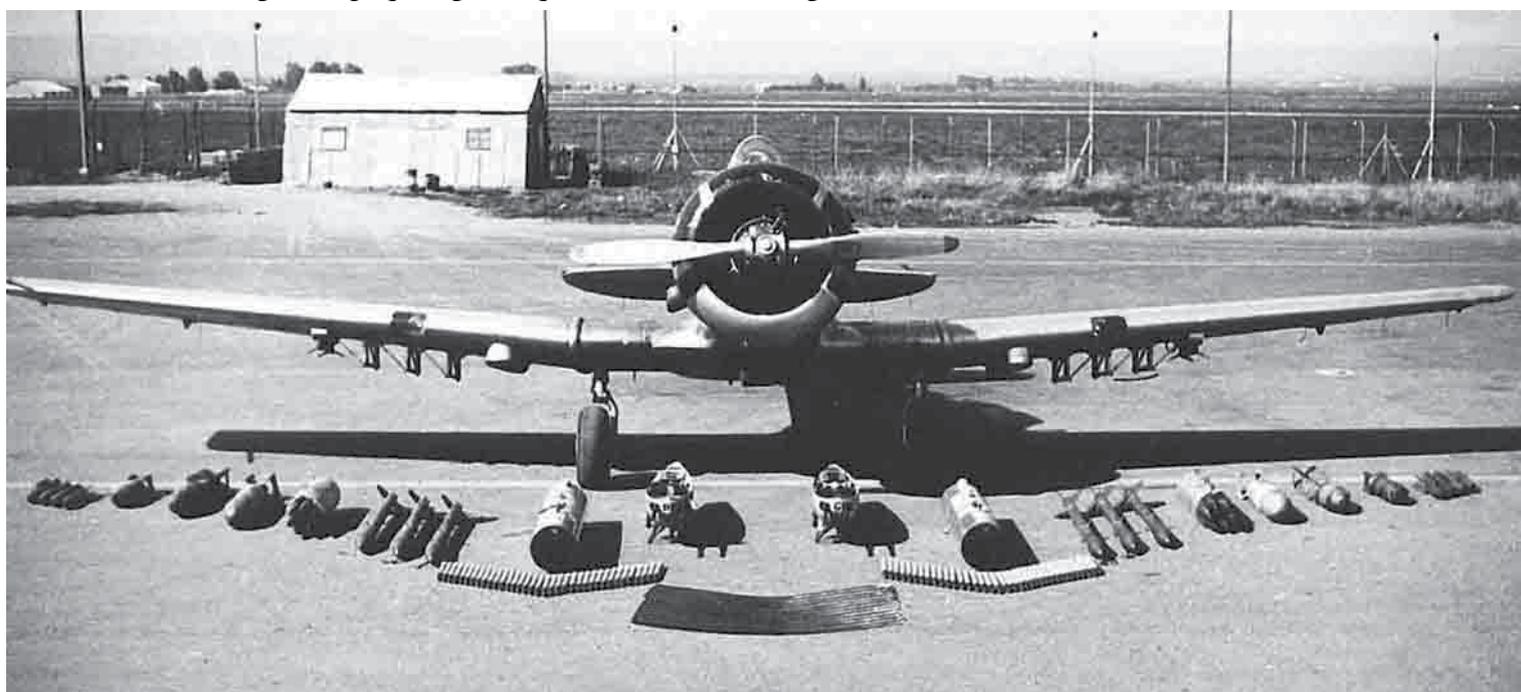
Le T-6G, lourdement chargé d'armement et de blindage, se révélera sous-motorisé avec son moteur Pratt et Whitney R 1340 de 550 chevaux et son poids de plus de 2 500 kg. Envergure : 12,81 m, longueur : 8,84 m, vitesse maximale : 335 km/h, plafond pratique 7 400 m et rayon d'action 1 175 km.

Ses performances médiocres par temps chaud et en altitude, ajoutées à sa vulnérabilité aux armes légères, entraîneront des pertes importantes parmi les équipages.

Ils sont armés de quatre mitrailleuses de 7,5 mm (300 cartouche chacune) dans des containers sous les plans. Selon le profil de la mission, ils peuvent emporter six roquettes T 10 dans six lance-roquettes, quatorze roquettes de 68 mm ou trente-six roquettes de 37 mm dans quatre lance-roquettes *nid d'abeille* (roquettes SNEB), deux bombes de 50 kg, deux paquetages de quatre bombes de 10 kg ou des bombes éclairantes dans deux lance-bombes.



Le T-6 a été utilisé à Marrakech en versions T-6D, T-6G et T-6H (Harvard). Ci-dessus, le poste de pilotage du T-6H avec le sommet du manche en anneau





EALA 15/72 (par Jean-Pierre Baudin)

Magnan 42 et Magnan 43

Sur la route de Paul-Cazelles (Aïn-Oussera)

En provenance d'Istres par avion militaire, je débarque en Algérie avec mon paquetage à l'épaule, mes galons de caporal sur les manches de ma veste et mes deux ailes de pilote sur la poche de poitrine de ma grande tenue.

L'adjudant que je trouve sur mon chemin m'explique que je suis à Oran et non pas à Alger. Par la même occasion il m'indique que je risque la Cour martiale pour port illégal d'uniforme et d'insigne de pilote, ce qui lui semble impossible, vu mon grade. Je lui explique ma situation et incrédule, il m'abandonne sur le parking de l'aérodrome d'Oran-La Sénia. Je rejoins l'escale militaire où j'explique mon cas et on m'indique que je rejoindrai Alger par le premier avion disponible pour cette destination.

Le lendemain, je grimpe à bord d'un DC 3 qui me dépose une heures et demi plus tard sur le tarmac d'Alger-Maison Blanche. A l'escale, on m'indique que je dois me rendre à la base de La Réghaïa où se trouve basées des escadrilles de T-6, plus en rapport avec ma situation.

Toujours avec mon sac militaire, je quitte la base et je m'arrête en bordure de la route d'accès où je pense trouver un moyen de transport pour rejoindre ma destination. Attente vaine, je me décide enfin à faire du stop quand une jeep militaire s'arrête.

L'officier qui s'inquiète de ma position inhabituelle en bordure de route, accepte de me prendre avec lui pour me conduire à La Réghaïa. Merci mon lieutenant.

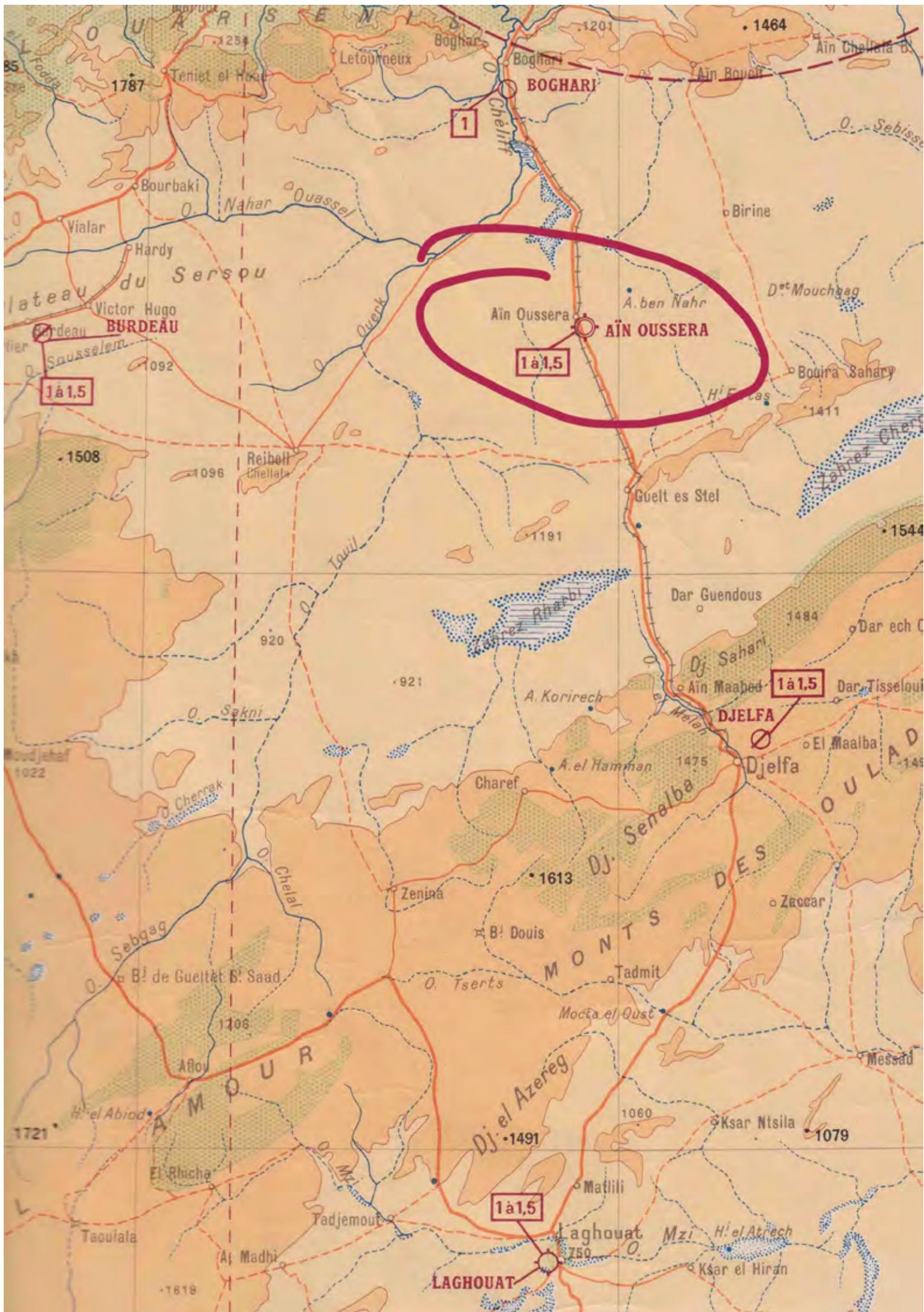
A l'arrivée, je note beaucoup d'activité sur cet aérodrome d'où décollent et atterrissent des T-6 et des *Broussard*. Je me retrouve enfin en terrain connu.

A l'escale, on m'indique que Paul-Cazelles ne peut être rejoint que par voie ferroviaire. Je m'imagine déjà dans *La Rafale*, seul militaire au milieu des passagers du train. Situation inquiétante pour moi.

Sur le parking, mon attention est attirée par un T-6 dont le capot moteur est décoré d'une superbe gueule de requin. Comme cet avion a belle allure, je m'avance vers le pilote et j'engage la conversation. Il m'apprend qu'il regagne Paul-Cazelles et qu'il veut bien me prendre à bord, mais qu'il n'a pas de parachute pour moi. Deux couvertures récupérées à l'escale feront l'affaire, mais pas question d'embarquer mon sac volumineux à bord de l'avion. J'abandonne donc mon paquetage qui me sera expédié plus tard, car je préfère utiliser ce moyen de transport plus sûr pour regagner mon affectation.

Installé à l'escadrille, je m'inquiétais car je ne retrouverai mes affaires que huit jours plus tard, ce qui fait que je n'ai pas pu me changer pendant tout ce temps et je commençais à me sentir moi-même. Délicate impression !

Mon camarade Michel Moindrot me rejoindra huit jours plus tard. Il avait été retenu à Aulnat, avec quelques autres camarades, par un projet d'installation d'une nouvelle escadrille de T-6 à Atar, en Mauritanie, projet finalement abandonné par le commandement.



Grosse frayeur

Le bordj d'Aïn-Diss, cantonnement d'un escadron du 2^{ème} Régiment Étranger de Cavalerie était situé à une vingtaine de kilomètres au nord de Bou-Saâda. Le terrain d'aviation où stationnait notre détachement de quatre T-6 était donc éloigné de tout.

Pour effectuer quelques achats dans la petite ville durant nos jours de repos, nous empruntions une jeep qui faisait régulièrement le trajet, ce qui nous sortait un peu de notre *désert*. La jeep était équipée d'un mât fixé sur le capot avant, pour éviter les câbles que les fellas tendaient en travers de la route pour une embuscade. Nous circulions toutefois armés, avec une MAT 49 et nos MAC 50.

Un jour, au cours de notre *promenade*, nous arrivons à proximité d'un oued, à sec en cette saison, lorsque nous découvrons à une centaine de mètres devant nous une cinquantaine d'individus en uniforme (tenues camouflées et casquettes de parachutistes), armés, qui traversent la route en courant.

Surpris par cette présence inattendue, nous nous arrêtons brusquement. Craignant le pire nous nous emparons de nos armes, nous préparant à vivre un mauvais moment. Mais les *militaires* nous adressent un salut de la main et se dispersent de l'autre côté de l'oued.

Nous comprenons alors que nous venons de croiser des troupes du «général» Bellounis qui nomadisent dans la région.

Le moment de stupeur passé, nous éprouvons une peur rétrospective et nous reprenons notre progression vers Bou-Saâda. Les courses en ville seront vite expédiées et nous regagnerons Aïn-Diss rapidement.

Les déplacements vers Bou-Saâda se feront désormais sous escorte militaire.

Drôle de situation dans la région, des fellas étaient nos alliés !

Visite touristique

Avec mon camarade Michel Moindrot, nous profitons souvent de nos jours de repos pour accompagner les militaires du 1^{er} REC en opérations dans le secteur. MAC 50 à la ceinture et caméra en bandoulière, nous escaladons les escarpements rocheux des djebels avec les soldats, pour filmer les paysages magnifiques dans les montagnes de la région.



Drôle de mine le Balbuzard, emblème de la 15/72 !

Retour d'une mission qui vaut à Jean-Pierre Baudin la décoration ci-dessous



Détachement à Bou-Saâda





EALA 19/72 (par Michel Jaillet) ***Camara 40***

Adieu la France

La veille de notre départ pour l'Algérie, après une semaine de permission passée dans nos familles, nous avons décidé avec mes camarades Joël Issartel et Jean-Pierre Roure, de fêter dignement cet évènement à Paris.

Joël nous avait organisé une soirée au théâtre. Nous avons vu à cette occasion une pièce de Peter Ustinov *L'Amour des quatre Colonels* (peut-être un avant goût de ce qui nous attendait !). Ensuite nous avons terminé la soirée dans un bar à écouter de la musique de jazz et nous sommes rentrés par le dernier métro. Arrêt à l'Etoile et nous avons fini à pied jusqu'à l'École Militaire où nous logions. C'est ainsi que j'ai vu la Tour Eiffel, pas encore éclairée à cette époque, à une heure du matin.

Nous avons dépensé notre dernier argent car nous pensions que nous n'en n'aurions dorénavant plus besoin. Erreur grave comme nous le prouvera la suite de notre voyage.

Mais où est passée la 19/72 ?

Avec mon camarade Jean Pierre Roure, nous étions affectés à l'EALA 19/72 à Gafsa, dans le sud tunisien. Notre arrivée à l'escadrille fut une véritable *odyssée*. Jugez-en plutôt :

En provenance de Villacoublay, après 5 heures 30 de vol et deux escales à Istres et à Bizerte, nous avons atterri à Tunis où nous avons retrouvé le lieutenant Vautier, pilote de la 3^{ème} Escadre de chasse basée à Reims (parrainant l'EALA 19/72) qui venait effectuer son tour opérationnel en AFN. Il sera notre futur chef.

Le lendemain, nous sommes montés dans un DC 3, direction Gafsa où nous n'avons fait qu'un *touch and go* quand le pilote a appris par la radio que l'escadrille avait quitté le terrain dix jours plus tôt pour une destination inconnue. Retour donc à Tunis où on nous indique que la 19/72 est maintenant basée à Télergma, GATAC n°1 (Constantinois).

Le lendemain, nous profitons de trois places disponibles dans un Siebel en mission vers Alger, pour poursuivre notre voyage. Peu après le décollage, l'un des moteurs de l'avion tombe en panne et nous faisons demi-tour sur Tunis. Après réparation nous redécollons en fin de matinée. Après une brève escale sur le petit terrain de Tébessa, de l'autre côté de la frontière, en Algérie, nous nous posons ensuite à Oued-Hamimin, puis nous continuons vers Télergma où nous arrivons en fin d'après-midi, heureux d'avoir enfin retrouvé notre escadrille et nos futurs camarades.

Camara 40

A Télergma, nous logions dans des baraques fillod sales et laides, alignées le long d'une voie en terre au nord de la piste. J'occupais l'une d'elles avec mon copain de chambrée, l'aspirant Salomon. Les murs étaient gris de crasse et couverts de graffitis, c'était dommage car ces chambres ne demandaient qu'à offrir un peu de confort. A l'initiative des mécaniciens nous avons entrepris



de les rénover et tout le monde a suivi. Avec le contenu d'un bidon de diluant utilisé par la mécanique, nous avons nettoyé les murs et quelques débrouillards ont réussi à se procurer des pots de peinture qui ont été bien utiles ensuite. Avec des rideaux aux fenêtres, en fin de chantier, c'était nettement plus agréable. Pour finir quelques photos de *Pin Up* collées aux murs nous rappelaient les joies de la vie en France.

Le commandant d'escadrille avait aménagé son bureau dans sa chambre où il mettait à jour les documents à fournir au PC Air, ce qu'il faisait en ouvrant largement sa fenêtre, vu la chaleur ambiante. Quelle n'a pas été sa surprise, en rentrant un jour à l'improviste, de voir une tête dépasser de l'ouverture et des bras qui fouillaient dans ses dossiers ! C'était l'Arabe employé par l'armée pour entretenir les quelques espaces verts de la base qui espionnait au profit des fells du coin. Se voyant découvert, il a détalé comme un lapin et nous ne l'avons plus jamais revu.

Nous n'avions que peu de lecture pour passer le temps et de rares disques, d'autant plus difficiles à écouter, qu'il n'existait qu'un seul tourne-disque appartenant à un mécanicien qui ne le prêtait pas souvent.

L'aspirant Salomon, instituteur en France, avait été détaché dans une école de la banlieue d'Alger. Il racontait souvent les difficultés qu'il rencontrait pour enseigner aux petits Arabes. La langue française passait mal auprès des jeunes élèves habitués à parler arabe à la maison. Pourtant il faisait de son mieux pour les instruire. Mais il a cessé de le faire le jour où il a appris le sort subi par un de ses collègues : sa classe avait été envahie par une bande de fellaghas qui avaient égorgé le maître devant tous ses élèves.

Quand il ne parlait pas de son métier d'instituteur, Jean aimait évoquer sa fiancée restée en France et qui attendait son retour. Avec un service militaire porté à deux ans et demi, l'attente était bien longue.

Scènes de la vie quotidienne

Sitôt le petit déjeuner au mess terminé, les navigants de l'escadrille se rendaient en salle de briefing pour prendre les consignes du jour. Bien souvent, surtout en hiver, la météo était mauvaise et il fallait patienter en attendant que les nuages se lèvent pour survoler le relief de la zone sans risque.

Que faire en attendant ?

Au mieux, le plus chanceux était désigné pour effectuer une reconnaissance météo lui permettant de transmettre un message du genre : *cinq huitièmes de strato-cumulus au sud de Télergma et trois huitièmes au nord* nous permettant d'apprécier les conditions sur le secteur en attendant que le temps s'améliore.

Comment tuer le temps ? Chacun avait ses habitudes. Quatre habitués dont le lieutenant L. B., jouaient au poker. Si les sergents étaient décontractés, par contre le commandant d'escadrille, qui avait charge de famille, perdait plus souvent qu'à son tour, ce qui le mettait de méchante humeur. Il pensait toujours se rattraper à la partie suivante, ce qui était rarement le cas et son épouse n'appréciait pas de devoir nourrir la petite famille avec une solde parfois très réduite, ce qui ne facilitait pas les fins de mois.

Certains lisaient les livres envoyés par la famille qui, aussitôt lus, étaient prêtés aux copains. D'autres écoutaient la radio sur un poste à transistor de faible puissance qui ne permettait pas souvent de capter les stations françaises et il fallait se contenter d'écouter Radio Alger. Pas très folichon !



Bref, tout le monde était soulagé quant le PC Air se manifestait pour déclencher une mission, car entre temps la météo s'était améliorée. Le commandant avait ainsi une bonne excuse pour arrêter de se ruiner au poker.

La plupart des missions effectuées autour de Télérgma étaient des reconnaissances à vue (RAV), mais l'escadrille était parfois sollicitée pour un appui-feu ou un bombardement, auquel cas un grand nombre d'avions étaient utilisés, ce qui occupait tous les pilotes et observateurs.

Tradition

Au sein de l'escadrille, la coutume était établie de lever les couleurs chaque dimanche. Le personnel navigant et les mécaniciens qui n'étaient pas d'astreinte étaient tenus d'y participer. Pour cette cérémonie bien militaire, la tenue de sortie était de rigueur.

Or donc un dimanche matin où les vols étaient nombreux, j'ai été désigné par le commandant d'escadrille pour représenter les officiers navigants. J'ai donc recruté le personnel mécanicien disponible qui est venu sans rechigner, à l'exception d'un jeune appelé Christophe qui m'a dit :

– Mon lieutenant, je ne peux pas venir, j'ai les cheveux trop longs. Je suis allé deux fois cette semaine chez le coiffeur et il a refusé de me prendre car il avait trop de monde. Alors je tiens à marquer mon mécontentement.

Je lui répliquais :

– Ce n'est pas grave, vos cheveux sont encore présentables, alors venez quand même.

Mais il a fait demi-tour et il n'a pas assisté à la cérémonie. J'ai donc rendu compte de cet incident au commandant d'escadrille qui a considéré que cette attitude constituait un refus d'obéissance envers un supérieur et a décidé de sanctionner Christophe par deux jours de prison, avec corvée de ramassage des ordures.

Quelques jours plus tard, au retour d'un vol, le mécanicien de piste en m'aidant à sortir de l'avion me dit :

– Mon lieutenant, vous avez un pot qui vous attend au bar.

Je me rends donc au bar et je tombe sur Christophe qui s'excuse :

– J'ai eu tort de ne pas venir au lever des couleurs et je ne voudrais pas que vous pensiez que je vous en veux de m'avoir fait punir. Alors pour me faire pardonner, je vous offre une bière !

Sans commentaire.

En détachement à Taher

Nous sommes envoyés en mission pour quelques jours sur le petit terrain annexe de Djidjelli, situé en bord de mer et cela pose bien des problèmes car non seulement la piste est dangereusement courte, mais en plus elle n'est pas balisée pour le vol de nuit. Il n'y a donc qu'une solution pour permettre à l'avion de se poser, c'est d'installer des *goose-necks*, sortes de bougies à grande flamme, protégées du vent par un col de cygne. Un mécanicien muni d'un véhicule est chargé de cette opération.

Il est tard, la nuit tombe, pourtant il y a encore un T-6 en vol car les biffins ont été accrochés et ont demandé de l'aide. Le temps passe et nous partons manger.



ARMÉE DE L'AIR

E X T R A I T

de la Décision n° 54 en date du 7 JAN. 1958
publiée au Bulletin Officiel des Décorations,
Médailles et Récompenses du 21 AVR. 1958

LE MINISTRE DES ARMÉES, CITE A L'ORDRE DE :
L'ARMÉE AÉRIENNE

- JAILLET

(Michel)

- Sous-Lieutenant
de réserve

- Escadrille d'Aviation Légère d'Appui 19/72

"Jeune Officier pilote élémentaire de réserve, fanatique du vol, qui a su rapidement s'adapter aux missions opérationnelles en A.F.N.

S'est particulièrement distingué :

- le 8 Février 1958, au Nord de BORDJ BOU ARRERIDJ, dans le secteur de SETIF, en repérant et mitraillant un petit groupe de rebelles dissimulés dans les rochers, leur causant des pertes certaines, malgré l'intensité de la D.C.A. qui atteignit son avion et celui de son leader.

- le 16 Mars 1958, dans le Djebel KEF SEBA au Nord Est de GRAREM, en atteignant du feu de ses roquettes un groupe de 5 rebelles cachés dans les rochers, coopérant au bilan final de 9 rebelles abattus et de l'armement récupéré.

- les 2 et 5 Avril 1958, au Sud de TOCQUEVILLE dans le secteur de SETIF, en mitraillant de nombreux fuyards qui franchissaient le bouclage des troupes au sol, contribuant au succès de l'opération au cours de laquelle 19 rebelles furent tués et 5 fusils de guerre récupérés.

Totalise, au 30 Juin 1958, 150 missions en 279 heures 20 de vol, au titre du maintien de l'ordre en Afrique du Nord."

(Ces citations annulent et remplacent les citations accordées à l'Ordre du Corps Aérien par Ordre Général n° 116 du 15 Décembre 1958, du Général Commandant la 5ème Région Aérienne).

CES CITATIONS COMPORTENT L'ATTRIBUTION DE LA CROIX DE LA VALEUR MILITAIRE AVEC PALME.

EXTRAIT CERTIFIÉ CONFORME :

Le Général de Division Aérienne VALLOIS
Chef du Service du Personnel Militaire
de l'Armée de l'Air
Le Colonel de la GENDARMERIE
Officier Supérieur Adjoint

Signé : J. LUNAT

J. Lunat

En plein repas, nous voyons arriver une furie gesticulante, c'est notre pilote retardataire qui explique au milieu d'une bordée d'injures :

– *Ce con de mécanicien, non seulement a laissé s'éteindre la moitié des goose-necks, mais en plus il a trouvé intelligent de marquer le bout de piste avec les phares allumés du 4x4. Résultat, comme j'étais un peu long à l'atterrissage, mon avion a fini sa course l'hélice plantée dans le capot du véhicule et plus rien ne bouge !*

Traquenard

Même en détachement en bord de mer. Tous les soirs le chef est tenu de faire porter, là-haut sur la colline, son compte-rendu d'activité pour transmission au PC Air. La mission s'effectue en jeep et elle est notoirement dangereuse, car les rebelles ont repéré le manège et tentent parfois d'attaquer le véhicule.

Un soir, en gravissant la piste, le chauffeur aperçoit une bande d'enfants arabes qui jouent au milieu de la route. Il klaxonne pour les disperser, mais aucun ne bouge. Il réalise alors qu'ils sont là sur ordre pour nous forcer à ralentir et tomber dans un piège, car des adultes sont cachés derrière les arbres qui bordent la route. Il n'hésite pas, sort son pistolet-mitrailleur et envoie une rafale en l'air.

Tout le monde, enfants et adultes, disparaît dans la nature.

Ouf ! Ce n'est pas encore pour ce soir.

Attention à l'eau qui dort

Le secteur couvert par l'EALA 19/72 était assez peu agité. Les missions se bornaient généralement à effectuer des RAV, surtout dans les zones interdites en bordure de la vallée d'El-Milia, au nord de Constantine. L'une d'elle, la ZI 140, était particulièrement visitée car cette vallée, où coulait un petit oued endormi, se terminait par une unique construction, la mechta *Baraka* qui servait de cible pour l'entraînement au tir de roquettes ou de mitrailleuses.

Une bonne ambiance régnait au sein de l'escadrille et le lieutenant L. B., amical, attirait la sympathie de tous, navigants et mécaniciens. Parmi ces derniers se trouvait un jeune appelé, prénommé André, qui clamait haut et fort l'arrivée prochaine de la *Quille* et son bonheur de retrouver sa fiancée, puis de vite se marier. Il ne prenait donc aucun risque, déclinant les nombreuses propositions de vol qui lui étaient faites pour prendre un baptême de l'air sur T-6.

Une semaine avant son retour en France, il n'a pas pu refuser la proposition du commandant qui lui faisait remarquer qu'il paraîtrait anormal d'avoir passé deux ans et demi dans l'armée de l'Air, sans avoir jamais volé dans un avion. Il est donc monté en passager du *Patron* que j'accompagnais comme équipier pour faire une reconnaissance dans la zone interdite 140.

Arrivé sur zone, le leader fait une passe de tir à la mitrailleuse sur l'habitation et me dit d'en effectuer une autre après lui. Mais je ne voyais pas son avion remonter. En fait, je l'ai aperçu au ras du sol, avec visiblement un problème. Finalement il a regagné doucement de l'altitude et il a de suite mis le cap sur le terrain, sans explication à la radio.

Ce n'est qu'à l'arrêt du moteur au parking que j'ai appris ce qui s'était passé. Lors du tir sur la cible, l'avion du leader avait été touché par un tir de fusil provenant de la mechta *Baraka*. C'est



ARMÉE DE L'AIR

EXTRAIT

de l'Ordre Général N° 153/V°R.A./GDT/CH. du 26 Février 1959

LE GENERAL DE DIVISION AERIENNE DE RIVALS-HAZERES COMMANDEANT P.I. LA V° REGION AERIENNE

C I T E

- A L'ORDRE DE LA DIVISION AERIENNE -

J A I L L E T Michel

(NIA : X. 65.942)

Sous-Lieutenant
E.A.L.A. 19/72

"Jeune officier pilote élémentaire de réserve, remarquable par son sang-froid et son souci constant d'efficacité, a su montrer de belles qualités de combattant au cours de son séjour en A.F.N.

S'est particulièrement distingué :

- le 28 Septembre 1958, au Sud-Ouest de ROUFFACH, en assurant le bouclage au Nord de la cuvette, pendant le guidage de chasse lourde effectué par son chef de patrouille ;
- le 12 Octobre 1958, en participant à une intervention aérienne, à 7 kms d'EL HILIA, à l'issue de laquelle 200 cadavres de complices des rebelles furent dénombrés ;
- le 12 Novembre 1958, lors d'une opération à l'Ouest d'EL HILIA, au cours de laquelle 45 bore-la-loi furent tués, 27 armes récupérées et de nombreux cantonnements détruits.

Totalise, au 1er Janvier 1959, 276 missions au titre du maintien de l'ordre en 498 H.55 de vol, dont 126 missions en 219 H.35 depuis sa dernière citation."

CES CITATIONS COMPORTENT L'ATTRIBUTION DE LA CROIX DE LA VALEUR MILITAIRE

AVEC ETOILE D'ARGENT.

SIGNE : DE RIVALS-HAZERES

- EXTRAIT CERTIFIE CONFORME -

Le Commandant M. AZEVY
Chef de Patrouille
de l'Armée de l'Air

André, en place arrière, qui avait pris le coup en pleine poitrine. Il s'était effondré sur son siège et à l'atterrissage, c'est un cadavre qu'on a sorti du T-6.

Cela a causé d'autres dégâts car en plus du chagrin de ses parents et de la fiancée d'André, le lieutenant L. B. a été très affecté. S'étant fortement culpabilisé pour avoir incité André à effectuer ce vol, il est tombé malade et a dû être rapatrié en France.

Elle était pourtant belle cette vallée avec son petit oued qui coulait au fond... mais quel manque de *baraka* !

La discipline étant la force principale des armées

Nous sommes à nouveau en détachement à Djidjelli.

Un matin, le commandant, le lieutenant Vautier, reçoit une demande de protection de troupes au sol et me désigne pour effectuer, seul, cette mission. Sans tarder, je décolle avec mon T-6 et je me dirige vers l'objectif indiqué. En cours de route, je constate que mon avion a du mal à prendre sa vitesse de croisière. Je pense que le moteur a quelques faiblesses et que je le signalerai au retour.

Arrivé sur les lieux de l'opération, je prends contact avec l'autorité sur le SCR 300 et après avoir reçu les instructions sur le secteur à surveiller, j'ai la surprise de l'entendre me dire à la radio :

– *Avez-vous des problèmes techniques Camara 40, je vois que vous volez péniblement avec le train sorti ?*

Oh, stupeur ! Un coup d'œil aux voyants lumineux me confirme que j'ai effectivement le train sorti. Pourtant, je suis persuadé de l'avoir rentré juste après le décollage en récitant les actions vitales.

Sans doute a-t-il refusé de rentrer ou de rester verrouillé, pour une raison que j'ignore. Je décide donc de refaire un essai. Et oh ! nouvelle stupeur, il rentre sans problème du premier coup. Bizarre ! Aurais-je vraiment oublié de le rentrer ?

Je termine la mission et je rentre au terrain où je signale l'incident aux mécaniciens, en leur demandant de vérifier le bon fonctionnement de la commande du train. Comme il est midi passé, je me rends directement au mess où je m'assieds à une place vide, à côté du lieutenant Vautier. Il a l'air de bonne humeur aujourd'hui, ce qui n'est pas fréquent.

Bref, la conversation s'engage et tout naturellement je lui parle de l'incident de la matinée qui me laisse encore perplexe. Le lieutenant, lui, a vite compris ! Il s'écrie :

– *Il n'y a aucun mystère, vous n'avez pas rentré le train au décollage ! C'est une faute grave. Je vous colle deux jours de consigne. Filez dans votre chambre tout de suite.*

Je file donc dans ma chambre où je ne tarde pas à m'ennuyer ferme, n'ayant ni lecture ni radio. Comme je ne sais pas au juste quelles sont les règles à appliquer en cas de consigne, vu que je n'ai encore jamais été puni, je me dis que le mieux est sans doute d'aller faire un tour à la plage toute proche.

Mais sitôt dehors, je me retrouve nez à nez avec mon chef qui hurle :

– *Qu'est-ce que vous foutez là ? Dans votre chambre, tout de suite, et n'en bougez plus pendant deux jours.*

Cela m'apprendra à tenir ma langue, à l'avenir, et à vérifier que mon train rentre correctement au décollage !

La Chasse, bordel !

A Marrakech, rares étaient les élèves-pilotes sujets au mal de l'air, même pendant les séances, assez douces, d'initiation à la voltige. Pour ma part, ni les décrochages, ni les vrilles, ni les *huit paresseux*, n'ont réussi à me rendre malade.

Et pourtant, un jour, en Algérie...

La région de Téliergma était relativement calme, beaucoup trop calme du point de vue de certains militaires d'active qui recherchaient des occasions de médailles pour favoriser leur avancement futur. La 19/72 se contentait donc de rares missions dans sa zone alors que la 18/72 d'Oued-Hamimin qui opérait dans un secteur où les accrochages étaient plus violents réclamait souvent de l'aide pour faire face à la situation. Dans ces cas-là, notre escadrille détachait des équipages choisis parmi les volontaires ou, en cas d'insuffisance, par des *désignés d'office* pour une période de deux ou trois mois.

C'est ainsi qu'il m'est arrivé de me retrouver détaché à Sétif, comme les copains. Je ne connaissais évidemment pas ce secteur, donc très normalement, le commandant de la 18/72 a désigné un pilote pour me faire effectuer une reconnaissance de la zone.

C'est là que les choses se sont corsées...

J'étais à l'époque aspirant, pilote élémentaire de réserve, alors que le pilote désigné pour cette mission était lui, sergent d'active. Oui, mais pas n'importe lequel. En France, il était pilote de chasse sur un appareil américain, alors que cet élève-officier, pilote élémentaire en plus, n'avait utilisé que des T-6 et qu'il était réserviste de surcroît.

Dès qu'il est monté en place avant, j'ai compris que j'allais avoir droit à une démonstration de son talent.

En effet, j'y ai eu droit, et quelle démonstration !

Pendant plus d'une heure, nous avons visité à peu près tout le secteur, oui, mais à une altitude qui n'a jamais dépassé la cime des arbres. L'avion volait si bas que l'on voyait les yeux affolés des passants, mais pour ce qui est d'avoir une vue d'ensemble de la zone, pas question. La première demi-heure, j'ai bien résisté mais ensuite, à force de voir une collision avec les arbres ou les poteaux électriques évitée à la dernière seconde, j'ai commencé à prendre peur.

C'est comme ça que le bon repas de la cantine s'est tout d'un coup retrouvé étalé sur le plancher du bord, ce qui m'a valu, au retour à la base, le plaisir supplémentaire de me faire engueuler par le mécanicien qui n'a pas du tout apprécié d'avoir à nettoyer la place arrière de l'avion.

Formation serrée... !!! (On serre ce qu'on peut !)

L'activité aérienne est bien calme cette fin d'été, dans le secteur de Téliergma.

Les pilotes d'active s'ennuient ferme et pour se distraire, ils reparlent de leurs exploits à la 3^{ème} Escadron de chasse, à Reims. Où est le bon temps où ils s'entraînaient à voler en patrouilles serrées, faisant sérieusement concurrence à la Patrouille de France ?

Soudain, le commandant d'escadrille s'écrie :

– J'ai une idée, pourquoi est-ce qu'on ne s'entraînerait pas aussi sur T-6 ? Nous devons bientôt défilé sur Constantine, à l'occasion du 11 novembre. Cela implique que l'on fasse quelques entraînements au préalable.

Dans la foulée, les ordres sont inscrits au tableau, une patrouille de quatre avions le matin et une autre l'après-midi. A ma grande surprise, je vois *Camara 40* figurer en ailier dans la deuxième patrouille. J'appréhende un peu, car au programme il est prévu des décollages et des atterrissages en patrouille serrée, exercices que je n'ai jamais pratiqués.

Et c'est parti ! La patrouille se forme dès la sortie du parking, je suis en numéro 4 et je dois toujours serrer de très près le numéro 3, le sous-chef de patrouille. Les quatre avions s'alignent de part et d'autre de la ligne du starter, 1 et 2 devant, 3 et 4 justes derrière.

Les deux premiers décollent en nous soufflant dessus hardiment et effacent la moitié de la piste sans lever les roues. A ce moment le numéro 3 me fait signe et nous mettons plein gaz. Je m'efforce de rester tout près de lui, l'hélice à hauteur de son plan fixe ? Il faut faire très attention à ne pas faire d'écart, vu qu'on ne dispose que de la moitié de la piste, mais c'est faisable.

Et l'on décolle, les deux premiers amorcent un virage par la gauche et nous les rejoignons rapidement pour former une patrouille serrée de quatre avions. Et sur ordre du leader, les formations se succèdent, en ligne de front, en V, en enfilade, en carré, en trapèze... tout y passe ! Puis c'est le retour pour un atterrissage toujours en patrouille serrée de quatre avions.

Dans le dernier virage, les deux premiers prennent un peu d'avance et les numéros 3 et 4 se posent juste derrière eux en conservant la position de la patrouille serrée.

En position 4, je n'en mène pas large ! Si je ne freine pas assez vite, je rentre dans le numéro 2, et si je ne roule pas bien droit, mon hélice va grignoter le plan fixe de l'avion numéro 3.

Et pourtant, miracle, tout se passe bien et nous rentrons au parking sans dommage et heureux de notre mission. Quel plaisir ! Quand est-ce qu'on recommence ?

Défilé du 11 novembre 1958 à Constantine

La fête nationale du 11 novembre se célébrait d'autant plus volontiers en Algérie que la victoire sur les Allemands avait été acquise avec l'aide de l'Armée d'Afrique.

Le commandement de l'armée de l'Air à Constantine avait donc décidé de faire un beau défilé aérien sur la ville, avec la participation de toutes les escadrilles du voisinage. La 19/72 a bien sûr participé et a choisi de voler en patrouille serrée au dessus des grandes artères. La formation choisie était celle de la *cigogne*, avec un leader à l'avant, deux ailiers à gauche, autant à droite et à l'arrière un serre-file, dans l'axe de leader et en dessous. J'étais serre-file.

Tout a bien commencé, en approche la formation était impeccable et chacun à l'aise à son poste. Mais ensuite, le leader a nettement réduit l'altitude avec visiblement l'intention de voler en rase-mottes. Seulement il y avait un hic : les avenues étaient bordées de grands arbres que le leader s'est mis à frôler de près, tout près.

Oui, mais moi j'étais en-dessous de lui, c'est-à-dire dans les branches.

Au début, je n'ai rien dit, pensant qu'il cherchait à régler la bonne altitude.

Mais quand j'ai compris qu'il se stabilisait au ras des arbres et que les branches restaient accrochées à mon antenne pitot en bout d'aile, je lui ai demandé par radio de remonter un peu. Visiblement, il n'a pas apprécié mais il l'a fait quand même. Il était bien parti pour m'engueuler après l'atterrissage.

A l'arrivée au parking, quand il a vu toutes les branches accrochées au bout des ailes de mon avion, il n'a pas insisté et il s'est *écrasé*. Encore un moment mémorable, ce 11 novembre 1958 !

T-6 sur Constantine (EALA 18/72)





EALA 19/72 (par Jean-Pierre Roure)

Camara 42

Après notre installation et le tour de la base de Télergma, pour prendre nos repères je fais, le 4 octobre, ma première mission, en place arrière du lieutenant Vautier.

Le 5 au matin, entraînement local et l'après-midi, première mission solo, une RAV dans le secteur. Puis les jours suivants, proconvoi et tirs de roquettes T 10 se sont succédés.

Mais ma présence à Télergma posait quelques problèmes.

J'étais caporal-chef, je devais donc manger à la troupe, ce qui était incompatible avec les contraintes des missions car je ne pouvais respecter le créneau horaire de la cantine. Les camarades sous-officiers m'emmenaient cependant avec eux, en blouson de vol et sous un faux nom, pour prendre mes repas

Cela ne pouvait durer, surtout le soir où ces personnels devaient payer leur souper. Heureusement, les cuisiniers connaissant mon statut, me refilaient en douce des rations. J'ai apprécié à cette époque les boîtes de crabe dont tous les copains profitaient.

Pour éviter ces ennuis imprévus, je suis donc envoyé en détachement à Sétif. Là, j'étais chez les *Baron* que commandait le capitaine Parisot. Mais je mangeais aussi à la troupe. Comme j'étais souvent d'alerte, je me rendais au réfectoire en tenue de vol (combinaison et blouson).

Quelques jours après mon arrivée, le commandant de la base, en tournée d'inspection au réfectoire, me repère et me demande ce que je fais là, en combinaison de vol. Je lui explique que je suis caporal-chef, pilote de l'armée de l'Air, en détachement sur le terrain. Surpris par ma situation, il rédige le jour-même une note m'autorisant à prendre mes repas avec les autres sous-officiers. Cette situation a été résolue jusqu'au jour où je suis rentré à Télergma.

Heureusement, le lendemain je repartais en détachement à Taher.

Le terrain comportait une piste en dur orientée nord-sud et nous logions sous la tente saga, sur des lits picot. Ici la journée s'égrenait entre appui-feu, proconvoi, RAV, entraînement en patrouille serrée, exercices de bombardement.

Dans cette dernière spécialité, mes débuts ne furent pas probants. Mes premières bombes furent expédiées à 300 ou 400 mètres de la cible, mais après quatre entraînements elles sont tombées pile sur la mechta visée. J'avais réussi à intégrer les divers éléments nécessaires à la réussite de cette manœuvre, vitesse de l'avion, distance de tir et surtout l'angle de visée. On pouvait donc passer à autre chose.

Alger la Blanche

Le 27 novembre, je suis convoqué avec mon camarade Michel Jaillot à la visite médicale au CEMPN d'Alger. A l'hôtel où nous étions logés, il y avait la télé en noir et blanc et c'est là que j'ai entendu pour la première fois, Bourvil qui chantait *Un oranger sous le ciel irlandais*. Cette chanson est restée gravée dans mes souvenirs de cette époque.

*L'aérodrome de Djidjelli,
avec le décollage d'un Dra-
gon Rapide de la ligne cô-
tière de la SGAA*



*En détachement sous la
tente et à table*



Le T-6, un avion robuste, heureusement !

Le 7 janvier 1958, je décolle de Taher, face au nord, pour un appui-feu.

A 300 pieds, virage à gauche, quand soudain mon avion se met à vibrer de façon anormale. Les tremblements que je ressentais dans le manche agitaient l'avion jusqu'au bout des ailes. Je passe en vent arrière et je réduits les gaz. Les vibrations disparaissent, mais je perds de l'altitude. Je remets les gaz et les vibrations réapparaissent. J'annonce à la tour de contrôle mon retour vers le terrain et dans le dernier virage, le moteur réduit, j'atterris normalement.

Au parking, j'explique aux mécanos l'incident et ils procèdent à des essais qui ne montrent rien d'anormal. Sceptiques, ils poursuivent quand même leurs contrôles.

Une heure plus tard, le chef d'atelier vient me chercher, m'entraîne vers mon avion et m'invite à lever la tête vers le moteur. Stupeur ! Le cylindre n° 8 du Pratt-et-Whitney présente une fente d'un bon centimètre de large sur toute la longueur. Je n'avais pas rêvé, il y avait bien eu un problème sur cet avion.

Le commandant d'escadrille voulait proposer de m'attribuer quelques points positifs sur mon dossier militaire, ce que j'ai refusé car je n'étais toujours que caporal-chef, pilote de réserve.

Appui-feu

Fin février 1958, j'effectuais ma 100^{ème} mission de guerre n° 2.

J'ai le souvenir d'un appui-feu particulièrement violent, effectué lors de ce détachement, dans la région de Djidjelli.

Les paras, accrochés violemment par les fellaghas, se battaient au corps à corps. Ils nous ont alors demandé de tirer pour les dégager, mais j'avais peur de les atteindre. Je voyais les balles traçantes de mes mitrailleuses descendre vers le sol, mais j'étais aussi entouré de leurs qui montaient du sol vers moi. Dans le feu de l'action on ne réfléchit pas, on ne fait que son travail. C'est le soir dans son lit qu'on se repasse le film de l'action.

Soixante ans après, parfois la nuit, j'ai toujours la vision de cette mission qui déclenche une peur rétrospective. Je n'arrive pas à oublier...

Fin mars, je suis revenu en métropole pour une permission de trois semaines. Cela m'a permis de décompresser un peu, j'en avais besoin.

Proconvoi particulière

Les gens de Djidjelli étaient très accueillants avec nous. Il faut dire que lorsque nous étions à Taher nous rendions un service à Monsieur Nola, le chef d'escale d'Air Algérie. Les trajets entre l'aérodrome et la ville étant peu sûrs, quand un avion de sa compagnie faisait escale pour y déposer des passagers en provenance de Phillipeville ou de Constantine nous organisons un proconvoi au-dessus de sa voiture jusqu'à la ville distante de 15 km environ. Ces heures de vol étaient prises sur nos heures d'entraînement.

Pour Noël, nous avons eu la surprise de voir Monsieur Nola arriver chez nous avec son véhicule chargé de victuailles : vins, douceurs et cadeaux offerts par les passagers de sa compagnie, nous prouvant ainsi leur reconnaissance pour notre protection durant leurs déplacements.

Le cylindre du Pratt-et-Whitney le 7 janvier 1958



Le bar de l'escadrille



Le Sidi-Okba, le bateau du retour



Les choses s'améliorent...

Le 30 juin, nous quittons Taher pour le terrain de Djidjelli qui a été aménagé pour nous recevoir. Terminées les tentes saga !

Nous avons des chambres dans des baraques fillod, avec de vrais lits, et des matelas. Finis les lits picot, un peu fragiles les jours de *fiesta*, car ils ne résistaient pas à nos chutes brutales. Le travail reprend comme avant, mais nous étions à cinq minutes à pied de la petite ville avec la plage en bout de piste. Nous pouvions prendre l'alerte en maillot de bain. Un plaisir !

Nous avons créé une salle de repos avec un bar où tous les militaires pouvaient venir se rafraîchir. L'endroit servait aussi de bureau au chef d'escadre d'Air Algérie, Monsieur Nola. Le bar qui pratiquait pourtant des prix bas, réalisait quand même des bénéfices car nous nous ravitaillions dans le PX militaire. Le champagne était fourni par la maison Billecard (le fils était l'un des pilotes de notre escadrille).

Avec ce bénéfice, nous faisons tous les jeudis un repas en ville, avec tout le personnel du détachement, lieutenant en tête. Inutile de vous préciser que les retours étaient joyeux.

Un soir, nous avons failli passer la nuit dehors car à notre retour, le gardien de la base ne voulait pas nous laisser rentrer tant que ne lui aurions pas donné le mot de passe. C'était le lieutenant, chef du détachement qui l'avait inventé, mais il n'était pas en état de s'en souvenir. Devant le chahut provoqué, le chef de poste a été réveillé et la situation a pu se débloquer.

Une soirée mémorable

Je me souviens aussi d'un *dégagement* à Constantine, avec toute l'escadrille. Il fallait épuiser la caisse du bar qui était fortement bénéficiaire. Nous sommes descendus dans l'hôtel le plus important de la ville pour souper et y passer la nuit.

Tout s'est bien passé jusqu'au dessert du repas. Le lieutenant Vautier était allé se soulager aux toilettes, mais à son retour, dissimulé derrière un pilier du restaurant, je lui ai lancé une tarte à la crème en plein visage. C'est ce qui a déclenché les hostilités. Une bataille de tartes s'est déroulée dans la salle, au milieu des convives, il y avait de la crème partout. Les serveurs affolés ont eu beaucoup de peine à nous refouler vers nos chambres où la bataille s'est poursuivie à coups de polochons. Il y avait des plumes dans tout l'étage.

La neige à Constantine, en plein été, on n'avait jamais vu ça !

Les bénéfices de la caisse du bar ont été épuisés à cette occasion et même au-delà, car il a fallu payer les dégâts. Un grand moment !

Je ne suis revenu à Constantine qu'une autre fois. Je faisais partie du piquet d'honneur aux obsèques du sergent Picard, abattu par le FLN le jour du référendum.

La Quille

Après deux ans et demi d'AFN, chacun était content de rentrer en France, en ce mois de janvier 1959. Certains encore plus que d'autres, et pour ne pas les nommer, les joyeux mécaniciens de la 19/72 qui faisaient beaucoup de bruit autour d'une grosse quille en bois de leur fabrication.

Dans le train qui nous ramenait de T elergma   B one, cela pouvait à la rigueur passer, puisque les voyageurs étaient en majorité des militaires. Mais arrivés en gare de Constantine, les chants paillards et la quille sortant d'une vitre ouverte ont attiré l'attention de la patrouille de sécurité qui officiait sur les quais.

Le chef de patrouille, un adjudant-chef, a très mal pris la chose et a décidé de mettre en tôle les chanteurs trop gais. En voyant la tournure des  v nements, nous les aspirants de réserve avons pensé qu'il fallait contrer ce sous-off trop zélé, par l'intervention des gradés supérieurs. Nous sommes allés chercher dans un compartiment du wagon, nos IMO avec leurs galons de lieutenant et les avons mis en face de l'adjudant-chef.

Celui-ci ne voulait rien savoir, considérant qu'il n'avait d'ordre à recevoir que de ses propres chefs. Mais la diplomatie de nos gradés l'a finalement emporté : nos mécaniciens ont pu remonter dans le train, tandis que l'adjudant-chef partait avec la quille.

Dieu sait ce qu'il en a fait ?

Fin du séjour en Algérie

Le 1^{er} janvier 1959, je quittais définitivement Djidjelli pour effectuer mon circuit de départ à T elergma.

Je pris ensuite la direction de Philippeville pour regagner la métropole en bateau. Nous avons embarqué avec mes camarades, sur le *Sidi-Okba*, à destination de Marseille, salués par un camarade en T-6.

La traversée fut mouvementée, avec une mer démontée et mon *baptême de l'eau* fut chahut . J'en garde encore le souvenir.

Le retour dans mes foyers me permit de décompresser et de réfléchir à mon avenir. Mais mon amour de l'aviation m'entraina vers d'autres aventures.

▼ Sur le *Sidi-Okba*   Philippeville, passage d'adieu d'un T-6 de l'EALA 19/72





GSRA 78 *Tindouf* (par Jean-Pierre Roure) ***Marsouin Grenat*** (Suite de *Camara 42*)

Quatre mois après mon retour en métropole, ne sachant que faire, je me suis rengagé pour deux ans dans l'armée de l'Air, avec l'intention d'effectuer cette fois, un séjour en Afrique Noire. Mais mon parrain qui travaillait au Ministère, m'orienta autrement. Il me muta à Colomb-Béchar, au Sahara.

C'était à l'époque la région la plus calme d'AFN (la suite me prouvera le contraire) et la solde y était plus élevée qu'ailleurs. En effet, durant mon séjour saharien, je vivais avec mes frais de déplacement et j'ai réussi ainsi à épargner ma solde et mes primes.

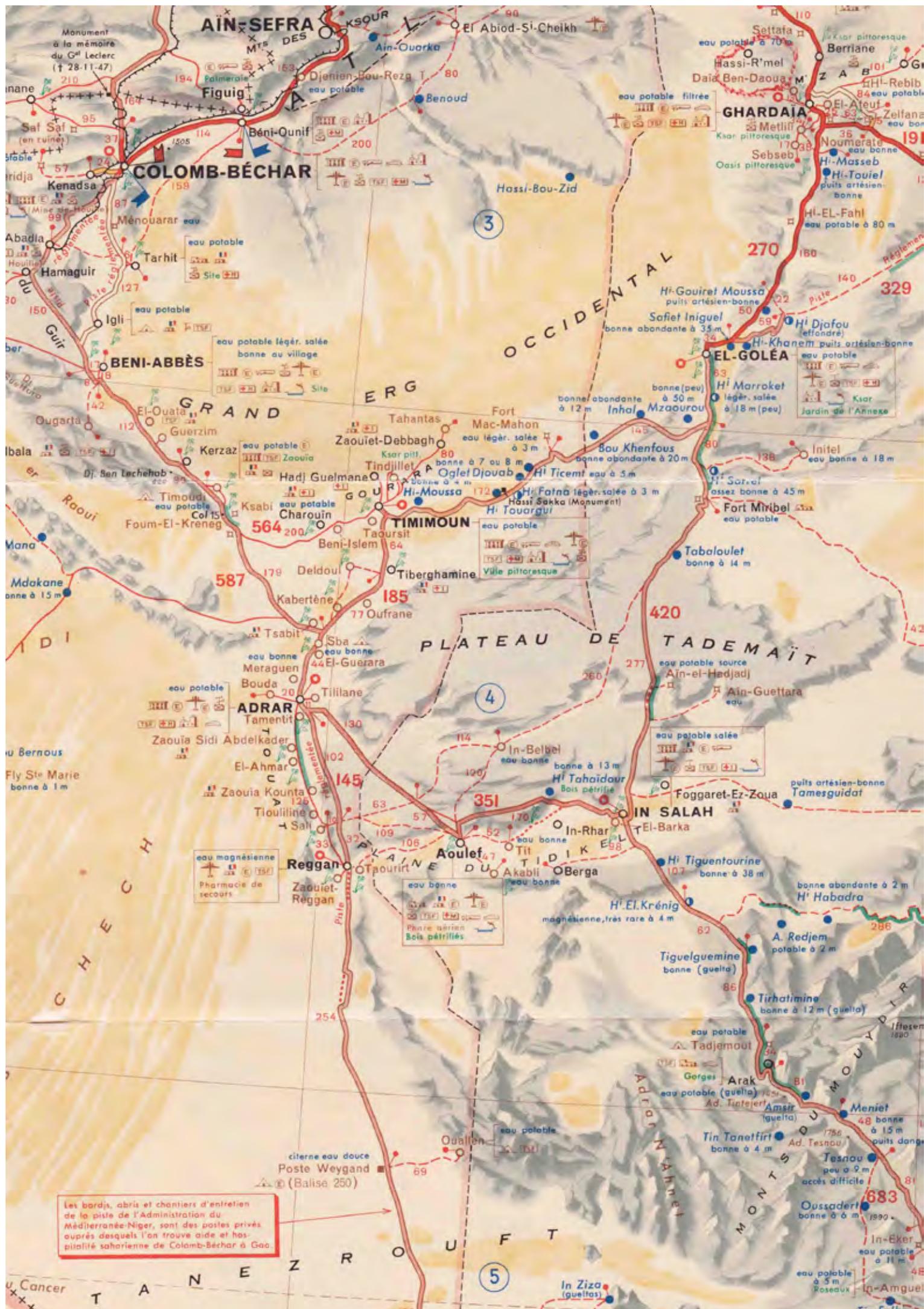
Débuts mouvementés

Je fus donc affecté au GSRA 78 *Tindouf* (Groupe saharien de reconnaissance et d'appui) à Colomb-Béchar, où je suis arrivé le 28 avril 1959.

Le lendemain, le commandant d'escadrille me confia un *Broussard* avec mission de le prendre en mains. J'effectue alors plusieurs tours de piste en *touch and go* durant une demi-heure. Soudain, lors du dernier décollage, en me penchant vers la gauche pour regarder à l'extérieur, j'ai la surprise d'apercevoir une roue de l'appareil qui se détache et qui rebondit plusieurs fois en touchant le sol. J'annonce aussitôt l'incident au navigateur qui m'accompagne. Bien qu'il soit attaché par ses harnais, il se penche sur mes genoux pour vérifier mon annonce et il devient soudain tout blême. Ne connaissant pas bien l'appareil, je prends la décision d'avertir la Tour de ce qui vient de m'arriver. Le contrôleur me dirige alors vers la piste en terre afin de limiter les dégâts lors de mon retour au sol et il prévient les pompiers et les mécanos. J'effectue une longue approche à basse vitesse et je prends contact avec le sol sur la roulette arrière, tout en tenant l'avion cabré. Lorsque la roue droite touche à son tour, je maintiens le manche arrière, tout en inclinant l'avion dans le même sens. Tandis que la vitesse diminue, le train gauche touche à son tour et j'utilise le frein droit pour essayer de contrôler la trajectoire et éviter de faire un *cheval de bois*. L'avion s'arrête enfin dans un nuage de poussière et les mécanos arrivent pour constater les dégâts. RAS, un miracle ! Ils ont, entretemps, récupéré la roue perdue, ils soulèvent alors l'avion avec leur dos pendant que le chef remet la roue en place et verrouille l'écrou de fixation avec une nouvelle goupille. Comme l'incident avait une issue heureuse, j'ai terminé ma prise en mains en ramenant l'avion au parking. L'après-midi, sur le même avion, je repartais pour une RAV, afin de me familiariser avec la région. Ce vol se termina sur une opération où je servis de PC volant.

Dès mon premier vol au GSRA 78, j'étais donc *opérationnel*.

L'activité à l'escadrille était constituée principalement de longues RAV fastidieuses (ironiquement définies par les équipages comme *rien à voir*) au cours desquelles on passait des heures à observer la Hamada ou l'Erg à la recherche de traces éventuelles d'un passage de fellaghas en provenance du Maroc voisin. On effectuait aussi des évacuations sanitaires, des protections de troupes au sol (l'avion était armé d'une mitrailleuse qui tirait depuis l'arrière de la cabine par l'ouverture de la vitre gauche), ainsi que des transports de VIP vers les postes éloignés.



Les bords, abris et chantiers d'entretien de la piste de l'Administration du Méditerranée-Niger, sont des postes privés auprès desquels l'on trouve aide et hospitalité saharienne de Colomb-Béchar à Gao.

Voltige en *Broussard*

Durant ces longues missions, l'esprit s'évade et il m'est venu un jour l'idée farfelue de faire une boucle avec mon avion. Je l'ai mise à exécution peu après.

Je suis d'abord monté très haut, à environ 10 000 pieds (3 000 mètres), pour assurer la sécurité. Puis après un piqué prononcé pour acquérir une vitesse suffisante, j'ai amorcé la remontée en tirant doucement sur le manche. Mais au sommet de la figure, le badin était dans le *coma* et j'ai amorcé la descente avec soulagement. Ma boucle n'était pas ronde, elle devait ressembler à un ballon de rugby.

Au retour je n'ai raconté mon *exploit* à personne, sauf à mon camarade *Smile*, à qui cela a donné des idées. Il me dit :

– *Tu as fait une boucle, hé bien moi je vais faire un tonneau lent.*

Je ne l'ai pas dissuadé mais je lui ai recommandé de prendre le maximum d'altitude car le *Broussard* est un avion lourd et peu aérodynamique.

Quelques jours plus tard, il rentre de mission tout joyeux et me dit : .

– *Ca y est, j'ai tourné un tonneau, mais je ne recommencerai jamais, j'ai eu trop peur.*

Suite à cette manœuvre, l'avion ne volait plus droit et personne ne voulait plus l'utiliser.

On ne connut la suite de cette histoire que plus tard, quand les mécanos effectuèrent une révision plus complète de l'appareil. Les dérives arrière faisait un angle de 3° avec l'axe du fuselage. Personne n'a jamais su quelle était la cause de cette déformation.

Hammaguir

C'était l'époque des premières fusées *Véronique* tirées depuis le Centre d'essai du Sahara situé au sud-ouest de Colomb-Béchar. Le tir avait lieu le soir, au coucher du soleil à cause des trop fortes températures diurnes. Nous observions le trajet suivi par l'engin et l'endroit où il s'écrasait. Le lendemain, nous décollions dès l'aube et nous guidions les véhicules chargés de le retrouver, pour récupérer les débris et les données enregistrées à l'occasion de ce tir.

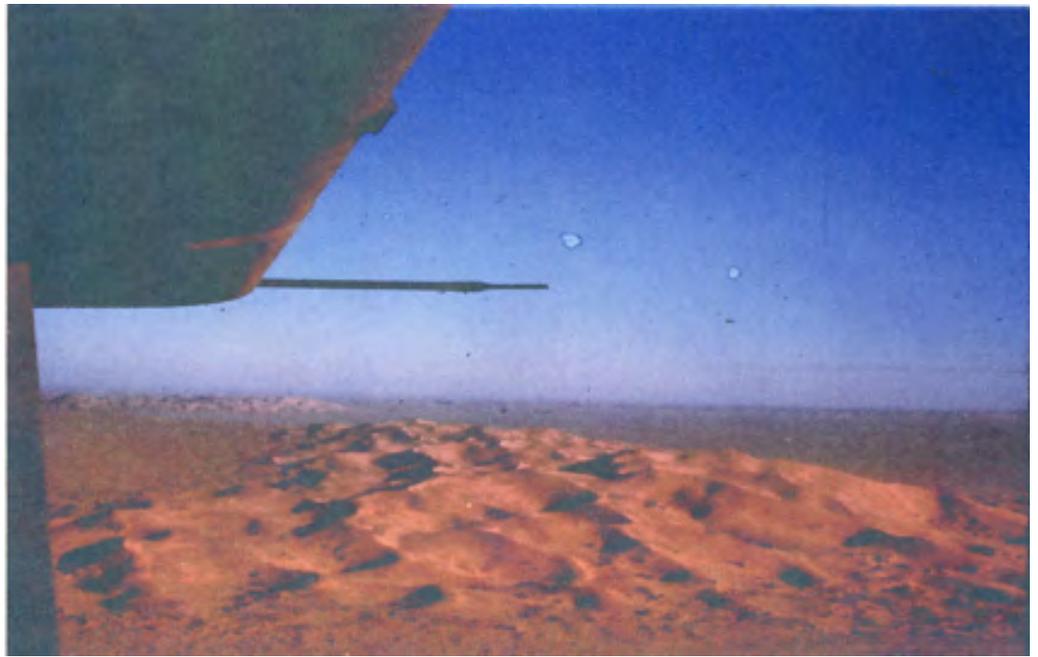
Mission dans la Saoura

Le 28 août 1959, parti tôt le matin, j'effectuais une RAV dans la vallée de la Saoura pour détecter le passage d'une katiba qui aurait passé la frontière depuis le Maroc.

Arrivé sur place, j'ai repéré très vite des traces toutes fraîches dans le sable. Les fells avaient donc pénétré en Algérie la nuit précédente. En scrutant bien le sol, j'en découvre plusieurs qui tentent de se dissimuler sous un gros rocher situé au sommet d'un piton. Je tourne autour du relief pour les fixer, mais j'aperçois un FM qui m'aligne. Les balles traçantes suivent mon appareil et je sens que je suis touché. Je rends compte au PCA à la radio et je ne m'éternise pas dans cette zone malsaine.

A mon retour à la base, les mécanos découvrirons des impacts de balles sur l'une des deux dérives de l'avion. J'avais eu encore chaud, cette fois.

Le Grand Erg



C-47 en difficulté



Le Broussard



Crash tragique

Sur le terrain d'El Abiod-Sidi Cheik, on voyait en bordure de la piste, la carcasse calcinée d'un T-6 de l'EALA 5/72.

C'était celle de l'avion de notre camarade *Kiki* Besnard qui a péri au cours d'un accident. On m'a raconté que le crash s'est produit au décollage à deux avions, lors d'une mission d'alerte, vers deux heures de l'après-midi.

Alignement sur la piste, le n° 2 à droite. Le décollage s'était effectué presque en patrouille serrée, comme d'habitude. Dès la rentrée du train, le leader se serait déporté vers la droite et pour l'éviter, son équipier peut-être pris dans le souffle, aurait accroché le sol avec son aile droite.

Décollage dans la chaleur, avec le plein d'essence, au contact de la piste l'avion s'est crashé et a pris feu immédiatement.

Cela ne pardonne pas, le pilote n'a rien pu faire pour éviter l'accident.

Plus d'un an après, la carcasse de l'avion n'avait toujours pas été évacuée.

Sueurs froides

Une aventure semblable m'est arrivée sur ce même terrain, j'étais copilote sur un DC 3. Au décollage, au moment de quitter le sol, nous avons éclaté le pneu gauche. Comme la vitesse était insuffisante pour décoller, il fallait réduire les gaz et maîtriser la trajectoire. L'avion a quitté la piste, a fait un *cheval de bois* et le bout de l'aile a dû passer à une dizaine de centimètres du sol. Nous avons poussé un *ouf* de soulagement lorsque les moteurs ont été coupés.

Le soir, je suis rentré à Colomb-Béchar en Ju 52, soit plus d'une heure de vol qu'avec le *Dakota*. (Nous transportions cinq cercueils à l'arrière de l'appareil).

J'ai été témoin d'un accident similaire à Télérgma.

J'étais sur le taxiway, attendant le décollage de deux *Vampire* alignés sur la piste, en patrouille serrée. Au moment de quitter le sol, le n° 2 a éclaté sa roue droite, il a basculé à gauche, passant dans le souffle du leader, il a touché la piste et a pris feu. Comme il avait deux bidons spéciaux sous les ailes et le plein de munitions, cela a fait un gros feu d'artifice. Paix au pilote.

Rations de combat

A midi, juste avant de partir au mess, évacuation sanitaire sur El-Abiod pour ramener un blessé à Colomb-Béchar. Décollage immédiat avec un navigateur, une heure de vol environ.

En cours de route, comme nous n'avions pas déjeuné, je décide d'utiliser les rations de survie présentes dans l'avion, pour notre repas. L'ennui, c'est que nous n'avions, ni l'un ni l'autre, un outil pour ouvrir les boîtes de sardine. Je décide d'utiliser mon poignard et je répands de l'huile un peu partout et surtout sur ma combinaison de vol.

Arrivé à El-Abiod, nous chargeons le blessé accompagné d'un infirmier et nous repartons vers Colomb-Béchar où nous arrivons vers quatre heures de l'après-midi.

Je fais mon rapport de vol en signalant de ne pas oublier de remplacer les rations utilisées. Huit jours après, je suis appelé chez le commandant du GSRA qui me tend un papier. C'est une facture

de l'armée de Terre m'invitant à payer les rations prises dans l'avion. L'armée de Terre estimait qu'elles n'étaient pas destinées à une telle utilisation. Comme je m'insurge contre cette décision, le commandant me calme et m'indique que la caisse du bar règlera la facture.

Nous faisons la guerre, mais il fallait payer ses repas !

A quand la facture pour les munitions que nous tirions ?

RAV musicales

J'aimais bien effectuer la RAV n° 6. Nous partions vers le nord jusqu'au monument du général Leclerc, puis on continuait le long de la frontière marocaine jusqu'à Hammaguir, retour par le sud. Vers 8 heures 30, je me branchais avec le radio-compas, sur *Radio Luxembourg* où j'écoutais Bourvil chanter *Salade de fruits*. Cette chanson m'a poursuivi depuis Alger.

Tournée des popotes

Un jour, je suis désigné pour accompagner un général deux étoiles de l'armée de Terre, en tournée d'inspection dans la Région militaire de la Saoura qu'il commandait.

Arrivé à Beni-Abbès vers onze heures, il passe en revue les Sahariens qui nous attendaient depuis le matin, en plein soleil, en grande tenue immaculée, juchés sur leurs chameaux superbement harnachés. J'ai regretté ce jour-là, de ne pas avoir pris mon appareil photo pour fixer la scène, car ce spectacle rare et magnifique *en jetait*, c'est le moins qu'en puisse en dire.

A midi, le général s'approche de nous et nous invite à déjeuner avec les officiers.

– *Merci, mon Général, mais nous ne sommes pas en tenue correcte.*

En effet nous avons une drôle d'allure avec nos combinaisons tachées d'huile et de plaques blanches de sel, dans le dos, du fait de l'évaporation de notre transpiration.

De plus, nous étions chaussés de *nails* éculées qu'on portait tous les jours à Colomb-Béchar. Pas vraiment une tenue pour se présenter au mess des officiers.

– *C'est un ordre !*

Alors dans ce cas...

Nous avons déjeuné ce jour-là, en compagnie de colonels, commandants, capitaines et lieutenants en grandes tenues, impeccables, assis sur des coussins posés à terre.

Ce fut la plus grande honte de ma vie, car nous n'étions pas dignes de représenter l'armée de l'Air, même en mission, même au Sahara.

Le lendemain, j'ai tenu à revêtir un uniforme correct et j'ai aussi enfilé des chaussures.

Mission dans le Grand Erg

Appelé au sud de Colomb-Béchar, j'ai aujourd'hui pour mission de guider les paras qui poursuivent les fells dans les dunes de sable. Le vol s'éternise car il est impossible d'obtenir une relève, tous les autres avions sont en vol.

Je règle donc ma manette de mélange au minimum, pour tenir le plus longtemps possible au-dessus de l'opération. Mais au bout de quatre heures, je suis obligé de rentrer pour éviter de tomber

en panne d'essence. Je me présente en approche directe sur la piste face au nord et je me pose. Lorsque ma roulette de queue touche le sol, le moteur s'arrête. Avec l'élan je parviens à dégager la piste et j'ai attendu que les mécanos viennent me tirer avec le 4x4, jusqu'au hangar, car il ne restait plus une goutte d'essence dans le réservoir.

C'était 14 novembre 1959. J'avais effectué ce jour-là 4 h.30 de vol, sur mon *Broussard*.

Grosses chaleurs

En ce mois d'août 1959, il fait chaud dans le *Broussard*. Très chaud même.

Je suis en RAV dans le Grand Erg que je remonte cap au nord, en longeant la partie ouest en direction de B2-Namous. Je vole à une hauteur de 200 pieds, tout est calme, pas une trace dans le sable. On pourrait presque faire la sieste.

B2-Namous est une ancienne base militaire secrète de l'armée française située dans le Sahara et qui a été utilisée du temps de l'Algérie française, mais également du temps de la République algérienne (jusqu'en 1978). B2-Namous est la dernière base militaire, connue, à avoir été utilisée par la France après l'indépendance de l'Algérie. La présence de cette base a été publiquement divulguée en 1997, soit vingt ans après la fin du premier bail renouvelable accordé à la France par les accords d'Évian de 1962.

Tout à coup, le moteur s'arrête et repart quelques secondes plus tard. Je vérifie mes cadrans, tout paraît normal. L'incident se renouvelle plusieurs fois et je commence à m'inquiéter, car il y a des dunes partout autour. Je reprends un peu d'altitude pour repérer un endroit où je pourrais me poser en cas de besoin.

Arrivé à 1 500 pieds, le moteur se remet à tourner normalement. Angoissé quand même, je prends un cap direct sur B2-Namous où je me pose quelques minutes plus tard.

J'analyse la situation et j'en déduis que j'ai été victime d'un phénomène de *vapor lock*. Conclusion : il ne faut pas voler en plein été, par fortes chaleurs. Les consignes de vol seront modifiées et nous ne décollerons dorénavant pas avant 15 heures.

Cela me rappelle que quelques jours auparavant, un autre incident m'est arrivé. Alors que je quittais le parking, à dix heures du matin, en roulant vers la piste de décollage, je constate que les aiguilles de mes instruments se sont mises tout à coup dans le rouge.

Je fais demi-tour pour prendre un autre avion et le chef mécanicien qui s'inquiète de mon retour, me demande ce qui m'arrive. Je lui raconte l'incident et le *chibani*, vieux saharien, me rassure : – *Ne t'en fais pas, c'est l'été, l'avion n'a rien. Dès que tu auras décollé, tout redeviendra normal.* En effet, dès que je suis arrivé à 1 500 pieds, tout est rentré dans l'ordre et les aiguilles des instruments ont repris leur place dans le secteur vert des cadrans.

Un autre jour, alors que je revenais d'El-Abiod vers Colomb-Béchar, je volais à 3 000 pieds quand soudain une forte odeur d'essence a envahi l'habitacle de l'avion. Je vérifie les instruments, les indications sont normales. Je descends à 100 pieds pour avoir la possibilité de me poser rapidement si une flamme apparaît sous le capot du moteur.

Je me prépare à une évacuation rapide et je demande au navigateur de me lire les consignes de survie dans le désert, au cas où ?

Le vol se poursuit cependant sans incident aggravant et au bout d'une heure, nous parvenons en vue de la base où je fais une approche sans radio, car celle-ci ne fonctionnait plus depuis le départ.

Atterrissage normal, coupure du moteur et sur l'élan, je dégage la piste. Les mécanos avertis par la tour, arrivent pour me rapatrier vers le hangar.

L'examen du moteur permettra de découvrir que la canalisation d'alimentation d'essence était à moitié sectionnée.

C'est la seule fois, durant mon séjour à Colomb-Béchar, que nous avons lu les *Consignes de survie dans le désert*.

Bilan

Au cours de mes deux séjours en Algérie, soit 40 mois au total, j'ai effectué 1 603 heures de vol, en 686 missions de guerre n° 2.

- 598 heures sur T-6 en 310 missions.

- 862 heures sur *Broussard* principalement en 376 missions.

- 142 heures sur divers types d'autres appareils.

J'ai reçu la Croix de la Valeur militaire avec une palme, deux étoiles de vermeil, deux étoiles d'argent et une étoile de bronze.

Je suis Officier de la Légion d'Honneur et titulaire de la Médaille Militaire.

Sergent durant mon séjour en Algérie, je suis commandant de réserve.



Histoires insolites

Bombardement singulier (par Jean-Claude Corvaisier)

Jeune aspirant, je suis affecté, début novembre 1957, à l'EALA 2/72 qui stationne sur le terrain de Batna. Cantonnés au sein d'un régiment de biffins, les personnels de l'escadrille profitent du mess de cette unité pour prendre leurs repas.

Mais un jour, un pilote excédé par la lenteur du service, attire l'attention du serveur, en sortant son MAC 50 et en tirant une balle dans le plafond de la salle. En représailles, nous sommes exclus de cette facilité et priés de nous débrouiller seuls à l'avenir. La *popote* est alors improvisée dans un coin du hangar de la mécanique et fonctionne donc tant bien que mal, depuis cet incident fort regrettable pour tous.

Dès mon arrivée, notre capitaine me charge d'une mission difficile.

– *Vous tombez bien, vous allez vous occuper de la cantine dorénavant. Nous sommes en déficit de 30 000 francs (de l'époque).*

Cela commence bien !

– *Mais je n'y connais rien, moi !*

– *Pas de problème, ce n'est pas compliqué, vous verrez.*

Je m'attelle donc aux comptes, mais la révolte gronde à table car le menu journalier est composé essentiellement de mouton et de chameau. La viande de ces animaux qui broutent de l'alpha, conserve de ce fait, même cuite, un fort goût de suint.

– *Tu ne pourrais pas trouver autre chose au menu, cela nous changerait un peu.*

J'ai une idée. Est-elle réalisable ? Je propose au capitaine :

– *Les sangliers pullulent dans la zone interdite. Donnez-moi une mission avec un hélicoptère, je straffe le gibier et j'assure la protection de l'hélico pendant qu'il récupère les bêtes mortes. Cela améliorera l'ordinaire.*

La mission fut accomplie sans incident et le menu de la cantine comportant alors en alternance mouton, chameau, et sanglier, fut désormais un peu plus apprécié.

Mais la routine s'installa et des voix s'élevèrent pour réclamer plus de variété dans le choix de la viande. Je proposais alors :

– *Les compagnies de perdreaux sont nombreuses dans la zone interdite et j'ai constaté qu'elles ne parviennent pas à s'envoler quand un hélico les survole à basse altitude.*

– *Pas de problème, tu pars demain à la chasse aux perdreaux.*

En effet le lendemain, le menu s'enrichit d'un gibier savoureux et les convives applaudirent le responsable pour son efficacité, d'autant plus que les comptes déficitaires de la cantine avaient été redressés rapidement, du fait de l'approvisionnement gratuit en viande, fraîche de surcroît.

Mais l'euphorie passée, certains gourmets me demandèrent si une possibilité de manger du poisson une fois par semaine n'était pas envisageable ?

La mission vers le port de Bougie était possible, mais comment transporter du poisson dans le T-6 ? Le chef mécanicien que j'interrogeais à ce sujet me déconseilla fortement le projet, mais me dirigea vers l'armurier pour essayer de résoudre ce problème.

Ce dernier me proposa de supprimer le sable contenu dans deux bombes d'exercice de cinquante kilos et d'aménager une trappe facilement démontable pour le transport de la cargaison, évitant ainsi l'odeur du poisson et la corrosion du sel à l'intérieur de l'avion. Génial !

Me voilà donc parti chaque semaine vers Bougie pour un approvisionnement en poisson frais, à la grande satisfaction des pensionnaires de la cantine.

Inutile de vous dire que je devins très populaire à l'escadrille. Comme au cours de ces vols, j'étais en mission, je gardais l'écoute sur le SCR 300, assurant la liaison avec les troupes au sol, pour me donner bonne conscience.

Mais un jour, au retour de ce vol, je reçois un appel angoissé.

– *T-6, T-6, ici X. Rouge, pouvez-vous intervenir en Ynn (coordonnées proches de l'endroit que je survolais), nous sommes sérieusement accrochés par les fellas.*

N'écoutant que mon instinct de *chasseur*, j'arme mes mitrailleuses et après avoir reconnu les positions des troupes au sol, j'effectue quelques passes de tir, à la grande satisfaction des *biffins* qui me remercient et me souhaitent bonne rentrée.

Décontracté et content de cette mission imprévue, je regagne le terrain. Mais à l'arrêt du moteur au parking, l'armurier me demande ce que j'ai fait de mes deux bombes. *M... !!!* Dans le feu de l'action, elles se sont peut-être décrochées à la suite d'une ressource trop sèche ? Ah oui ? Donc *motus*. (Nous devions faire, au retour de mission, un rapport pour signaler la position des munitions non explosées, afin qu'elles soient éventuellement retrouvées et détruites par les troupes au sol).

Inutile de vous raconter les quolibets qui accompagnèrent mon exploit. A partir de ce jour, je fus surnommé *Jojo le Mérou*. C'était l'époque de la sortie au cinéma des premiers films de Cousteau, sur le *Monde du silence*.

Je suis, je crois, le seul pilote de l'armée de l'Air française à avoir bombardé les fellaghas avec du poisson.

Imaginez la mine des fellas, récupérant les engins et croyant trouver des explosifs !

Proconvoi ? Mission tranquille !!! (par François Granette)

Jeune lieutenant, je suis affecté à l'EALA 3/72, à Oujda. Pour parfaire ma formation opérationnelle, j'effectue, en place arrière, une protection convoi, mission au cours de laquelle le pilote m'explique le déroulement de notre action.

A notre arrivée au point de départ et après avoir établi le contact radio sur le SCR 300 avec l'autorité, nous devons *éclairer* la route à basse altitude devant l'ensemble qui comporte plusieurs véhicules. Il s'agit de voir si aucun obstacle n'empêche son cheminement, notamment la présence de mines.

La reconnaissance du chemin sur une certaine distance effectuée, nous devons faire demi-tour et remonter le convoi par l'arrière en rendant compte de nos observations par radio et recommencer les manœuvres au fur et à mesure de la progression.

Nous opérons de cette façon à plusieurs reprises, quand j'aperçois sur la route en terre, des traces évidentes de comblement d'un trou. J'informe le pilote qui s'assure de ma découverte et vérifie mon observation. Nous faisons alors demi-tour, mais il est impossible d'établir le contact radio avec le convoi, malgré un passage frontal à très basse altitude. L'autorité ne comprend manifestement pas nos signaux et les *biffins* nous adressent de grands gestes amicaux de la main.

Nous renouvelons plusieurs fois la manœuvre, sans succès et alors que nous arrivons à hauteur du GMC de tête, nous voyons passer devant l'hélice des portes de camions et divers débris en provenance du véhicule qui vient de sauter sur la mine. Nous ressentons en même temps une déflagration qui propulse l'avion à une dizaine de mètres plus haut au milieu de nombreux projectiles, sans dommage apparent, car le moteur tourne toujours comme une montre.

Nous venions de sauter sur une mine... en T-6 ! exercice peu courant, il faut bien l'avouer.

Avez-vous sauté en parachute d'un T-6 en vol ? (par J.P. Baudin)

Cet exercice délicat et périlleux avait bien été évoqué en théorie par nos instructeurs, lors de notre formation à Marrakech. Mais rares parmi eux, étaient ceux qui l'avaient pratiqué au cours de leur carrière aéronautique.

Et pourtant ! Cette anecdote se situe vers Pâques 1957.

Nous sommes cinq T-6 de la 15/72, détachés sur le terrain du bordj d'Aïn-Diss à Bou-Saâda, au sein du 1^{er} Régiment de Cavalerie de la Légion Étrangère.

Parmi la dizaine d'appelés qui occupent les postes au sol, un jeune aide-armurier du contingent, timide, aimable et porteur de lunettes au verre épais, termine son séjour en Algérie et va rentrer en métropole sans avoir effectué son baptême de l'air. Au tableau des ordres de missions, situé sous une tente, le lieutenant commandant le détachement décide de récompenser ce 2^{ème} classe particulièrement coopératif et serviable par un tour de T-6 en place arrière du chef d'une patrouille de deux avions. Mission : RAV.

Donc à priori, vol paisible bien qu'effectué à basse altitude au dessus d'une zone interdite.

Le vol se déroule normalement quand, soudain, l'avion du leader est touché par une balle dont l'impact se situe au niveau du capot-moteur. Le pare-brise est aussitôt rendu opaque par une importante fuite d'huile qui s'étale sur la verrière. Le sergent-chef, pilote confirmé, prévient son passager par l'interphone :

– *Nous sommes touchés, brelle-toi bien (serre tes harnais).*

Puis il prévient son équipier :

– *Magnan leader je suis touché, Magnan 2, resserrez la patrouille.*

L'équipier se rapproche de l'avion de son chef de patrouille et l'interpelle à la radio :

– *Magnan leader, je suis à vos quatre heures, vous avez la verrière arrière ouverte et les harnais battent à l'extérieur de l'habitacle.*

Le leader occupé à gérer la pression et la température d'huile, se retourne furtivement et constate que son passager a disparu de son siège. Allez savoir ce qu'a bien pu interpréter notre aide-armurier à la réception des consignes délivrées par le pilote, par l'interphone.

Les faits se déroulent dans un secteur montagneux très malsain, celui du djebel Mimouna qui borde le flanc sud des Aurès, en pleine zone rebelle. La patrouille réussit cependant à regagner le terrain sans encombre. Le capitaine commandant le PCA qui dispose d'un hélicoptère Bell 47 servant aux évacuations sanitaires, dépêche aussitôt l'appareil sur les lieux supposés de l'incident.

A l'arrivée sur zone, après quelques recherches, le pilote de l'hélicoptère repère au sol le *parachutiste* indemne, le récupère et le ramène sain et sauf au terrain, au grand soulagement de tout le monde.

Le soir même, notre timide aide-armurier, porteur de verres épais comme des *culs de bouteilles*, après la relation comique de son aventure, en est quitte pour régler au bar de l'escadrille une tournée générale de *Bibine 33*. Une fortune pour sa solde de 2^{ème} classe, appelé de l'armée de l'Air. Heureux dénouement, merveilleux baptême de l'air. Une histoire à raconter à ses petits-enfants :
– *Dis Pépé, c'était comment l'Algérie ?*

Salut au drapeau fellagha (par François Granette)

Drôle de situation que celle de l'armée de l'Air française sur la Base aérienne 153 d'Oujda, au Maroc. L'armée française occupe momentanément certaines bases aériennes tandis que les fellaghas, avec l'accord des Marocains, ont pris leurs quartiers dans les casernes abandonnées par les Français. De là, ils attaquent chaque jour les troupes françaises derrière la frontière et regagnent ensuite le territoire marocain avec l'assurance de l'impunité. Le soir venu, les permissionnaires des deux camps se retrouvent en ville, parfois dans les mêmes bistrots, mais pas à la même table quand même, en train de siroter un apéritif. Situation irréaliste et troublante à plus d'un titre. Cependant chaque jour, vers huit heures, un T-6 quittait le terrain d'Oujda et survolait au décollage le camp des fellaghas situé dans l'axe de la piste. Il assistait ainsi au lever des couleurs par les *moudjahidines* rassemblés sur la place d'armes. Il constatait alors le renfort des effectifs en prévision d'un franchissement de la frontière ou leur diminution indiquant qu'une *katiba* était passée en Algérie la nuit précédente.

L'adjudant-chef dont c'était la mission préférée, survolait si bas la cour centrale du camp, qu'il ambitionnait d'arracher le drapeau vert et rouge hissé au sommet du mât, avec le bout de l'aile de son avion. Après plusieurs tentatives infructueuses, ce qui devait arriver un jour arriva.

Sitôt le camp survolé, le moteur du T-6 se mit à bafouiller et s'arrêta. Le pilote réussit un crash parfait dans la plaine caillouteuse, droit devant lui, à 1 000 mètres des barbelés clôturant les installations ennemies. Sorti indemne de la situation, l'adjudant-chef quitta rapidement le cockpit de son avion, se dépêcha de sortir de la soute arrière la carabine US qui s'y trouvait à chaque mission, engagea une balle dans le canon du MAC 50 qu'il portait à la ceinture et se tint prêt à toute éventualité. Mais à la réflexion, il réalisa qu'il n'avait aucune chance de sortir vivant d'un affrontement avec les fells qu'il venait de survoler et qui n'allaient pas tarder à arriver. Il abandonna donc ses armes sur l'aile de l'avion et nonchalamment alluma une cigarette en attendant l'arrivée d'une jeep qui se dirigeait vers lui à toute allure. Arrivé à une vingtaine de mètres, un officier en descendit, s'avançant seul vers le pilote. Arrivé à dix pas il s'arrêta, rectifia la position en se présentant :

– *Commandant X, de la base d'Oujda.*

Puis il s'avança en tendant la main à l'adjudant-chef surpris.

– *Vous paraissez avoir des problèmes avec le moteur de votre avion ?*

– *En effet, de gros problèmes même !*

– *Ne vous inquiétez pas, les hommes qui m'accompagnent vont assurer la garde de celui-ci pendant que nous regagnerons le camp. Nous allons prévenir vos autorités de la situation pour qu'elles viennent vous dépanner, car nous avons une ligne directe avec elles. Ensuite nous vous raccompagnerons à votre base, dès que possible.*

Arrivé au camp des fellaghas, l'adjudant-chef fut installé sous une tente gardée par une sentinelle en armes qui lui apporta des gâteaux et une théière pour le mettre à l'aise. Quelques temps après le commandant revint le chercher et le raccompagna personnellement jusqu'à la barrière de la base 153 en le saluant ostensiblement avant de démarrer. Les spectateurs qui croisèrent le véhicule, durent se frotter les yeux en réalisant la situation cocasse d'un chef fellagha et d'un sous-officier français assis côte à côte dans le même véhicule. Notre pilote raconta son odyssée à ses chefs, dubitatifs quant aux curiosités de la situation *particulière* de l'armée de l'Air, à Oujda.

Claude Pineau (par Pierre Binet)

Allocution lors de la remise de la Légion d'Honneur

Mesdames, Messieurs, chers amis.

Tout d'abord, je suis honoré que Claude me choisisse pour le décorer de la haute distinction qui lui est attribuée aujourd'hui. Je m'acquitte d'autant plus volontiers de cette mission, que les souvenirs de ces deux années passées ensemble au Maroc puis en Algérie, ont laissé, plus de cinquante années après, des traces encore vivaces dans nos mémoires.

Je tiens aussi à souligner que cette décoration, attribuée à titre militaire, n'aurait pu l'être sans le dévouement et la persévérance de notre camarade Jean-Pierre Baudin qui a œuvré dans ce domaine, pour plusieurs d'entre nous, et que je remercie encore.

Il est de règle en cette occasion de tracer un récapitulatif des étapes importantes marquant le parcours de l'im-pétrant. Pour vous qui connaissez Claude, ses titres tiennent lieu de repères :

1954 - Diplôme d'ingénieur cellule avion, de l'Ecole Technique Supérieure Aéronautique de Ville d'Avray. Il utilisera plus tard ses compétences dans ce domaine en entretenant de ses propres mains son avion, un Stampe qui vole encore.

1955 - Ingénieur au bureau d'études de la SNCASO, à Paris. Il travaille sur le train d'atterrissage du Vautour un avion militaire de l'époque.

1956 - Brevets de pilote privé avion à Saint-Cyr-l'Ecole. Engagé volontaire comme élève-pilote de l'armée de l'Air.

1957 - Brevets militaires de pilote élémentaire de réserve, avec tout ce que le qualificatif élémentaire, comporte de péjoratif en temps de guerre.

1957-1958 - Sergent, affecté à l'Escadrille d'aviation légère et d'appui 14/72, à Thiersville (Sud-Oranais), de novembre 1957 à décembre 1958. Il effectue durant cette période 506 heures de vol en 196 missions de guerre numéro 2. Il reçoit alors la Croix de la Valeur Militaire avec quatre citations (une palme, une étoile de vermeil, deux étoiles de bronze), ainsi que la Médaille Militaire. Pas mal pour un pilote élémentaire !

1959 - De retour en France, il rejoint l'Escadrille de réserve d'aviation légère et d'appui 2/37 à Villacoublay, réalisant plus de 200 heures de vol dans cette unité, pour honorer son contrat de réserviste

- Instructeur de pilotes privés avion.

- Pilote professionnel.

1967 - Instructeur de voltige.

1969 - Coupe Marcel Doret. Deuxième sur Stampe.

1969 - Coupe Marcel Doret. Deuxième sur Stampe.

1971 - Coupe Marcel Doret. Premier sur Zlin 526 Acrobat.

Plus de 30 présentations publiques en meeting. - Juge international de voltige.

1972 - Présélection aux Championnat du Monde, aux USA. A la suite d'une grosse frayeur intervenue lors d'un entraînement, il renonce à participer à cette manifestation car son avion est hors service. Pour ceux qui ne connaissent pas cette histoire, brièvement : Au cours d'un vol sur son Zlin, l'axe vertical de fixation d'une aile sur le longeron se rompt, L'aile, n'étant plus maintenue que par les deux axes horizontaux, se replie sous le fuselage, entraînant une perte de contrôle de la machine. Par miracle, lorsque le vol se stabilise un peu, l'aile reprend sa position initiale et l'avion se retrouve en vol presque normal. Claude avec beaucoup de maîtrise, réussit à poser son appareil sans dommage. Chapeau, l'artiste !!!

1995 - Pilote privé hydravion, canadien.

1999 - Pilote privé hélicoptère.

2002 - Pilote ULM avion et hélicoptère.

2011 - Autorisation avion de site altisurface.

Ah, j'oubliais, Claude est également pilote de planeurs.

Pardonne-moi si j'ai oublié d'autres détails dans tes références.

Cette longue carrière aéronautique dure toujours, car à 80 ans passés Claude continue d'enseigner à ses élèves, les rigueurs de plusieurs disciplines. Il totalise aujourd'hui, plus de 8 450 heures de vol, sur 84 types d'aéronefs différents.

Bref, Claude est pour nous une référence dans le milieu de l'aviation civile et militaire et je suis fier de le compter parmi mes amis.

Je profite de cette réunion pour lui témoigner l'amitié de nos camarades pilotes élémentaires de réserve, de la Promotion 56 Ebis de Marrakech. Hélas pour la plupart, ils sont dans l'impossibilité de nous rejoindre, souvent pour des raisons de santé, liées à l'âge.

Je veux aussi associer à cette cérémonie, la mémoire de nos sept camarades qui ont perdu la vie durant la guerre d'Algérie, presque un tiers de notre promotion. Si leur sacrifice avait au moins servi à quelque chose ? Passons...

Voilà donc une carrière aéronautique bien remplie, qui est couronnée aujourd'hui par cette décoration, amplement méritée.

Cérémonie protocolaire :

Claude Pineau, au nom du Président de la République, et en vertu des pouvoirs qui me sont conférés, je te fais Chevalier dans l'Ordre de la Légion d'Honneur. Bienvenue parmi nous, mon ami.



Le Zlin 526, après l'exploit de Claude Pineau

Remise de la Légion d'Honneur à Claude Pineau par Pierre Binet



Roland Spiess



Remise de la Légion d'Honneur à Roland Spiess par Michel André, le 29 septembre 2016



Patrice de Guibert

Remise de la Légion d'Honneur à Patrice de Guibert



▼ *Remise de la Légion d'Honneur à Patrice de Guibert - Bernard Raulline, Patrice de Guibert, Madame de Guibert et Jean-Pierre Baudin*



In Memoriam

Sur les trente-six PER que la promotion 56Ebis comptait à Marrakech, vingt-neuf participeront à la guerre d'Algérie. Sept d'entre eux décèderont au cours d'opérations et deux autres plus tard, des suites de leurs blessures, soit presque un tiers des effectifs combattants.

Jean Faraud, blessé le 2 octobre 1957, et décédé en 1983. *Le capitaine Michel Caroff de Kervezec, commandant l'EALA 18/72 et tué en T-6 à El-Ouldja, dans l'est de Constantine, abattu par le tir rebelle. Son observateur, le lieutenant Faraud, est gravement blessé.*

Alain Doreau, décédé le 13 octobre 1957. *Le sergent-pilote Alain Doreau, de l'EALA 4/70 de Thiersville, mortellement blessé au visage en Morane 500 par un tir rebelle, s'écrase au djebel Tafidount. Il est retiré de l'avion par son observateur, le sous-lieutenant Dautriche qui est gravement blessé. Le pilote décèdera trois jours plus tard.*

Joël Issartel, décédé le 11 novembre 1957. *Le caporal-chef pilote Joël Issartel et le sous-lieutenant observateur Yves Dubuc s'écrasent en T-6 de l'EALA 6/72, à proximité de Mascara, au cours d'une protection de convoi.*

Alain Génin, décédé le 22 novembre 1957. *Le sergent-pilote Doïc de Maleprade et l'aspirant-pilote Alain Génin, décèdent en T-6 de l'EALA 20/72, à proximité de Crampel (70 km au sud-est de Tlemcen).*

Michel Moindrot, décédé le 20 janvier 1958. *Le caporal-chef Michel Moindrot, de l'EALA 15/72, est tué en T-6 à Ben-Srou (Bou-Saâda).*

François Hamon, décédé le 7 avril 1958. *Les sergents Christian Muller et François Hamon, de l'ELA 19/72, sont tués en T-6 à Kerrata, à la suite d'une collision en vol avec un T-6 de l'EALA 1/72.*

Jean-Jacques Besnard, décédé le 8 novembre 1958. *Le sergent-pilote Jean-Jacques Besnard et le lieutenant mécanicien Roger Delaval, de l'EALA 5/72, sont tués en T-6 sur l'aérodrome d'El-Abiod-Sidi-Cheikh.*

Jean-Louis Bernard Girard, décédé le 28 janvier 1959.

Claude Roger Bizot, décédé le 9 mars 1959.

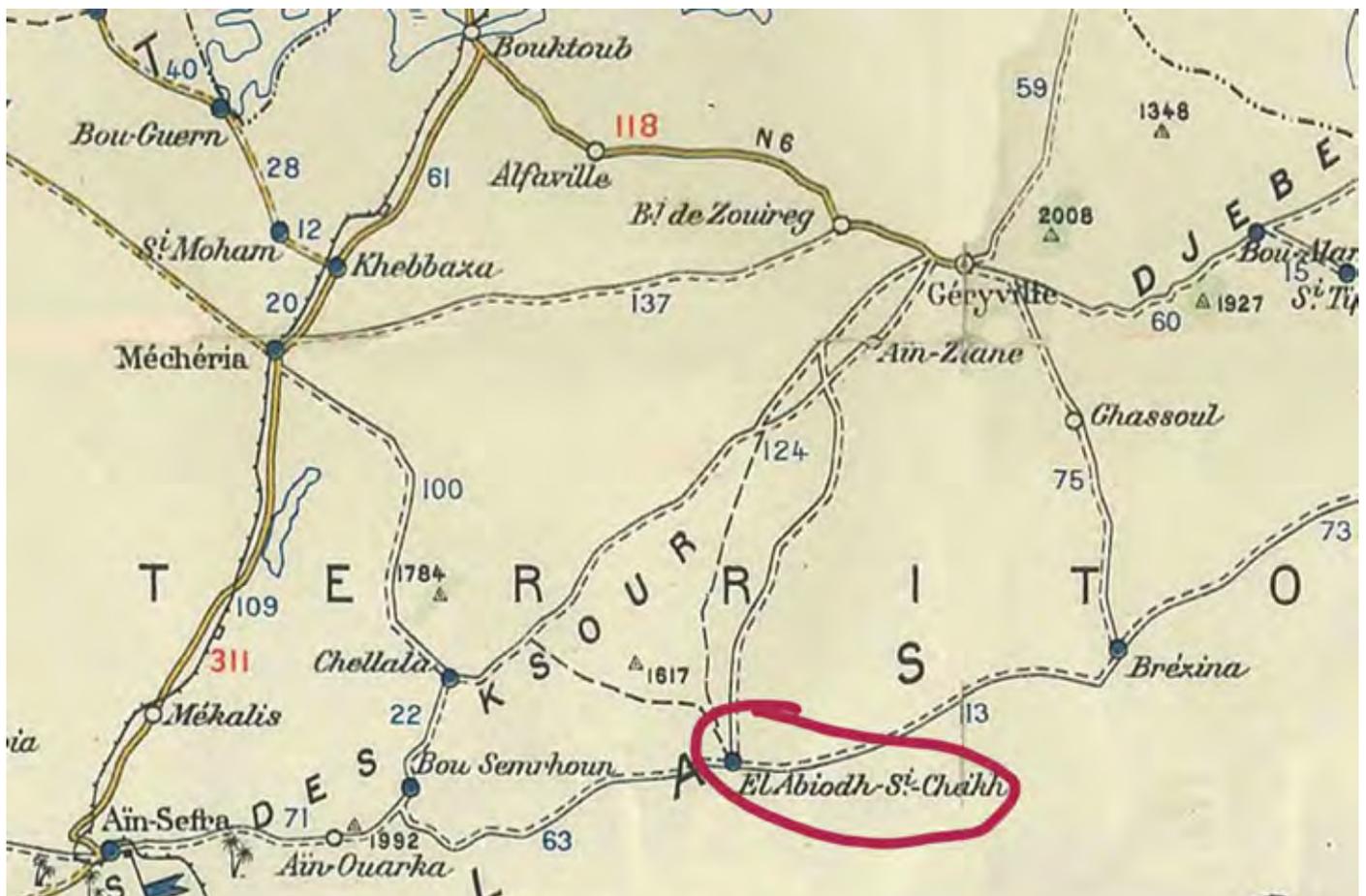
Les archives de l'Armée de l'Air ne permettent pas toujours d'obtenir des renseignements à leur sujet, car l'institution ne communique pas sur les morts de ce conflit.

Ce chapitre leur est dédié et particulièrement à deux d'entre eux, à l'aide de documents fournis par des proches.

Jean-Jacques Besnard



Le sergent Jean-Jacques Besnard, de l'ÉALA 5/72, mort pour la France le 8 novembre 1958



Joël Issartel

Caporal-chef à l'EALA 6/72, basée à Thiersville (sud-Oranais).

Né le 3 mai 1937 à Chaumont (52).

Décédé le 11 novembre 1957 à Ouled-Kada (département de Mostaganem).

Circonstances : Crash au cours d'une RAV, suivant la proconvoi du BPM (Boite postale militaire) Saint-Denis-du-Sig.



Joël Issartel et le Ramel, l'insigne de l'EALA 6/72 qu'il a composé



L'accident de Joël Issartel





A Thiersville cette journée du 11 Novembre fut pour nous une journée de manifestation aéronautique avec survol de toutes la région Omsouse et largage de tract.

Le T.6 accidenté près de Mascara aurait eu une panne de moteur

MASCARA, (S.A.S.). — L'appareil d'essai T. 6, de la base aéronavale de Thiersville qui s'est écrasé le 11 novembre à 4 km 500 au Nord-Ouest de Mascara a fait deux victimes : le sous-lieutenant Yves Dubois, observateur, et le capitaine-chef pilote Joël Issartel qui est grièvement blessé.

Les circonstances de cet accident n'ont pu encore être établies sans précision, mais tout laisse penser qu'il s'agirait d'une panne de moteur.

Une qu'il fut signalé, un détachement du 1^{er} B.C.P. et la brigade de gendarmerie de Dublignon se sont portés sur les lieux pour assurer la garde des restes des malheureux victimes et des débris de l'appareil.

Après premières heures de la matinée d'hier, le sous-préfet de Mascara et le capitaine de gendarmerie les rejoignent pour faire les constatations d'usage en présence des officiers techniciens de la base aéronavale qui ont fait franchir par hélicoptère les restes des victimes vers les hôpitaux sous leurs soins.

Survol des agglomérations en patrouille comme Mascara, Saida, Tiaret et tract dans les zones accidentées.

Mais surtout triste journée, nous avons perdu notre copain de la promo 56 E bis de Marrakech Joël Issartel, un gars de vingt cinq ans.

Chapelle ardente à l'escadrille de Thiersville. Le lendemain matin, et en fin de matinée un JU 52 est venu prendre les deux cercueils pour Oran.

Le Lieutenant Peyssonnel a alors demandé si pour Joël l'un d'entre nous de sa promotion voulez bien prendre le Juif avec lui pour Oran, afin de l'accompagner.

J'y suis allé, et heureusement car dans la chapelle du cimetière d'Oran pendant la messe de l'Annémier, au garde à vous au pied du cercueil j'ai constaté avec une grande tristesse que la rangée de bancs à ma gauche, face au cercueil de Dubois enfant du pays était pleine de monde et que face à moi pour Joël la rangée de bancs était vide, seule une petite femme âgée et timide occupait le banc du fond. Je n'ai pas pu aller la voir car j'ai porté Joël à l'ossuaire du cimetière, et la horreur pour moi, nous avons posé Joël en hauteur à la troisième rangée de cercueils, les rangées étaient d'une quinzaine de cercueils minimum. Ils attendaient tous le bateau pour la France. « Sans commentaire »

Extrait du journal

Tract que nous avons largué

11 NOVEMBRE
FÊTE NATIONALE
DE
TOUS LES FRANÇAIS

Monsieur,

En souvenir de votre fils qui nous a quitté le 11 novembre 1918 j'ai l'honneur de vous faire parvenir son insigne surtout le n° 123 et vous transmettre les respectueuses salutations de ses camarades d'escadron.

© MR MANBERG
Cdt. PIERRE GIRA
SP88912/AFN

14.11.57



▲ ▼ Les obsèques de Joël Issartel au cimetière militaire d'Oran



Cimetière militaire d'Oran le 14 novembre 1957 - 10 heures .

Remise des décorations à titre posthume

A gauche se trouve la famille d'Yves Dubucq (habitant alors l'Algérie)

A droite
une amie de notre famille, habitant Oran ,seule personne ayant pu se rendre sur place
(notre famille ayant été avisée de l'accident moins de 24 heures avant cette
cérémonie, et sans aucune indication d'heure ni d'adresse .

Des hommes de l'armée de l'Air dont on ne distingue pas bien les visages, mais parmi
lesquels nous savons, (car ils l'ont écrit) , que se trouvaient deux proches camarades
de Joël, Claude Pineau et Georges Bouge , appartenant à la promotion 56 E bis de
Marrakech et affectés à Thiersville.

7

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ARMÉE DE L'AIR

E X T R A I T

du Décret en date du 17 Avril 1958, publié
au Journal Officiel du 3 Mai 1958

portant concession de la MEDAILLE MILITAIRE

Sont décorés de la MEDAILLE MILITAIRE à titre "posthume"

.....
- I S S A R T E L (J081 - René) - Caporal-Chef de
réserve

"Jeune Caporal-Chef de réserve, pilote de valeur.
S'était fait remarquer dès son arrivée à l'Escadrille d'Appui par son
allant, son goût du vol et son sens élevé du devoir.

S'était particulièrement distingué le 8 Octobre
1957 en intervenant, à la demande des troupes au sol, dans la région
de GUILLUMBO, réussissant par la précision et l'efficacité de son tir
à abattre ou à mettre en fuite un grand nombre de rebelles réfugiés sur
les crêtes.

A trouvé la mort le 11 Novembre 1957 au cours d'une
mission aérienne de maintien de l'ordre.

Totalisait 276 heures 55 de vol dont 61 heures en
22 missions de maintien de l'ordre."

CES CONCESSIONS DE LA MEDAILLE MILITAIRE COMPORTENT
L'ATTRIBUTION DE LA CROIX DE LA VALEUR MILITAIRE AVEC PALME.

Signé : René COTY

PAR LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE
LE PRESIDENT DU CONSEIL DES MINISTRES

Signé : Félix GAILLARD

LE MINISTRE DE LA DEFENSE NATIONALE
ET DES FORCES ARMEES

Signé : CHAMIN-DELMAS

LE SECRETAIRE D'ETAT AUX FORCES ARMEES
"AIR"

Signé : Louis CHRISTIAENS

LE MINISTRE DE LA DEFENSE NATIONALE
ET DES FORCES ARMEES
Le Chef du Bureau des Médailles Aériennes VALLOIS
Chef du Bureau du Personnel Militaire
de l'Armée de l'Air



MEMORIAL DES MORTS POUR LA FRANCE
EN AFRIQUE DU NORD
1952 - 1962



DEPARTEMENT DU VAL DE MARNE

GREMY	Serge	21 ans
HISLER	Marcel	20 ans
ISSARTEL	Joël	20 ans
JEANSON	Pierre	21 ans
JOUVE	Florian	20 ans
LACAGNE	Jean	32 ans
LAROCHE	Michel	21 ans

MESSAGE

C O P I E

AUTORITE ORIGINE

GROUPE-DATE-HEURE

2 R.A.

122145 A.

POUR ACTION B.A. 104

POUR INFORMATION

NR 9403/2 RA/EM PAR MESSAGE NR 594/OPS DU 11/11/57 MALA 6/72 FAIT
CONNAITRE
CAPORAL CHEF ISSARTEL DECEDÉ LE 11 NOVEMBRE 1957 REGION MASCARA SUITE
ACCIDENT AERIEN STOP LEVEE DU CORPS AURA LIEU JEUDI 14 NOV. A ORAN
ADRESSE FAMILLE ISSARTEL RENE 169 AVENUE PIERRE BROSSOLETTE LE PERRE
SEINE STOP
PRIMO : VOUS DEMANDE AVERTIR FAMILLE AVEC MENAGEMENTS USAGE ET PRESEN
CONDOLEANCES MINISTERE DEFENSE NATIONALE SECRETAIRE D'ETAT A L'AIR et
GENERAL CDT 2.R.A. STOP
SECUNDO : AVISER FAMILLE QUE RESTITUTION CORPS AURA LIEU PAR SOINS
SERVICE RESTITUTION DES CORPS DU MINISTERE DES ANCIENS COMBATTANTS 37
RUE DE BELLE-CHASSE PARIS STOP FORMULES PEUVENT ETRE DELIVREES PA
MAIRE DE RESIDENCE ET ENVOYERES DIRECTEMENT ADRESSE PRECISEE STOP.
TERTIO : RENDRE COMPTE NOM GRADE DATE ET HEURE EXECUTION MISSION - F1

Pour copie certifiée conforme
à l'original qui nous a été présenté
Le Perreux-s/-Marne, le 16 NOV 1957
Le Maire
Pour le Maire
L'Adjoint



[Handwritten signature]

13-116

Michel Moindrot

Caporal-chef à l'EALA 15/72, à Paul-Cazelles (Aïn-Oussera). Né le 22 février 1935 à Bourges. Décédé le 20 janvier 1958 à Bou-Saâda.

Crash au cours d'une RAV à deux avions, mission effectuée lors de l'opération *Dentelles*, à partir du terrain d'Aïn-Diss (Bou-Saâda), où il était en détachement.

Son chef de patrouille signale à son retour au terrain que son équipier a percuté le sol et que son avion a pris feu en NW 67 A1.



Michel Moindrot



Tombe de Michel Moindrot au cimetière de Bourges

Cinquante ans après



Les " survivants " de la 56 E bis en 2010.

Debout. André - de Guibert - Petitzon - Legeay - Guyot - Gehin - Binet - Roure
Spiess - Adjudant-chef Veynante - Raulline - Jaillet - Pineau - Lanata - Baudin.

Accroupi. Jouvancy - Corvaisier - Grangette.

CROIX DE GUERRE ET VALEUR MILITAIRE

Dordogne - Périgord - 24 - Sarlat - la - Canéda

Décorations pour faits de guerre

Au cours de la réunion annuelle, à Sarlat-la-Canéda en Périgord, de la promotion « 56 E bis » d'élèves pilotes de la base école de l'armée de l'Air de Marrakech, une soirée privée fut réservée le 4 septembre 2011 à la remise des insignes de chevalier de la Légion d'Honneur aux ex-pilotes de réserve, pour leurs faits de guerre en Algérie : Pierre Binet, François Grangette, Pierre Guyot et René Legeay. Cette décoration leur fut remise par

leurs collègues de la « 56 E bis » ayant reçu délégation du grand chancelier de l'Ordre de la Légion d'Honneur : Michel André, Jean-Claude Corvaisier et Jean-Pierre Roure, en présence de la plupart des membres de cette promotion et de leurs épouses.

Ces sept ex-pilotes, qui totalisent 2.570 missions de guerre N° 2 et 5.352 heures de vols opérationnels, sont récompensés par la croix de la

Valeur militaire avec 25 citations: 5 palmes, 8 étoiles de vermeil, 4 étoiles d'argent, 8 étoiles de bronze.

A l'issue de cette cérémonie empreinte de solennité et de dignité, le souvenir de nos huit camarades (plus du quart de la promotion), tombés en Algérie, ne pouvait qu'être évoqué. Le soussigné, organisateur de cette cérémonie, le fit, au titre de l'assemblée, avec beaucoup de sensibilité et d'émotion.

Cette promotion de 29 pilotes de réserve, affectés en opérations en octobre 1957, s'est particulièrement distinguée en Algérie : tous ont reçu la croix de la Valeur militaire et fait l'objet de plusieurs citations avec attributions de palmes, d'étoiles de vermeil, d'argent ou de bronze. Ils ont effectué un total d'environ 7.500 missions de guerre N° 2 en quelque 15.000 heures de vols opérationnels.

Jean-Pierre Baudin
(ex-pilote 56 E bis), président



De gauche à droite : Jean-Claude Corvaisier, Pierre Binet, Jean-Pierre Roure, Pierre Guyot, René Legeay, François Grangette et Michel André, ex-pilotes opérationnels de l'armée de l'Air en Afrique du Nord en 1957, 1958 et 1959 (Marrakech 56 E bis).

Manche - 50 - Agneaux

