

PMAH 10^{ème} DP

10^{ème} DP – Suez – 1^{er} REP



**Jean Gervais
Amédée Arzel
Claude Mourlanne
Joseph Estoup
Christian Malcros
Pierre Jarrige**



Association des Amis de l'ALAT - Groupement Languedoc-Roussillon

Le mot du Président

Nous avons la chance de pouvoir regrouper, dans ce document, les souvenirs qui nous sont parvenus de nos grands anciens, Jean Gervais et Amédée Arzel, qui ont commandé le Peloton de la 10^{ème} DP.

Notre ami Joseph Estoup, ancien capitaine du 1^{er} Régiment Etranger de Parachutistes, a eu l'occasion d'être, pendant quelques mois, observateur au sein de ce Peloton atypique, comme il le décrit si bien dans son témoignage.

Claude Mourlanne, gardien du trésor du Peloton : le pittoresque Journal de Marche, nous a permis d'en publier la reproduction et nous conte ses souvenirs de pilote.

Enfin, grâce au devoir de mémoire de Légion Etrangère Parachutiste, nous pouvons revivre l'histoire du 1^{er} REP, l'un des plus beaux régiments de notre Armée.



Jean-Claude Lacour
lacour-jc@wanadoo.fr

Amis, Actifs et Anciens de l'ALAT, visitez notre site :
www.aaalat-languedoc-roussillon.fr

Les avis émis dans ce document n'engagent que leurs auteurs

Les photos de ce document sont de Roger Andral, Monique Arzel, Michel Boinot, René-Paul Bonnet, Yves Breteau, ECPA, Yannick Danrée, Jacques Hemet, André Kraether, Claude Lemoine, Gilles Mengual, Claude Mourlanne, Hervé Navereau, Georges Reguin, Jacques Revers, Michel Salmon et Daniel Sénard.



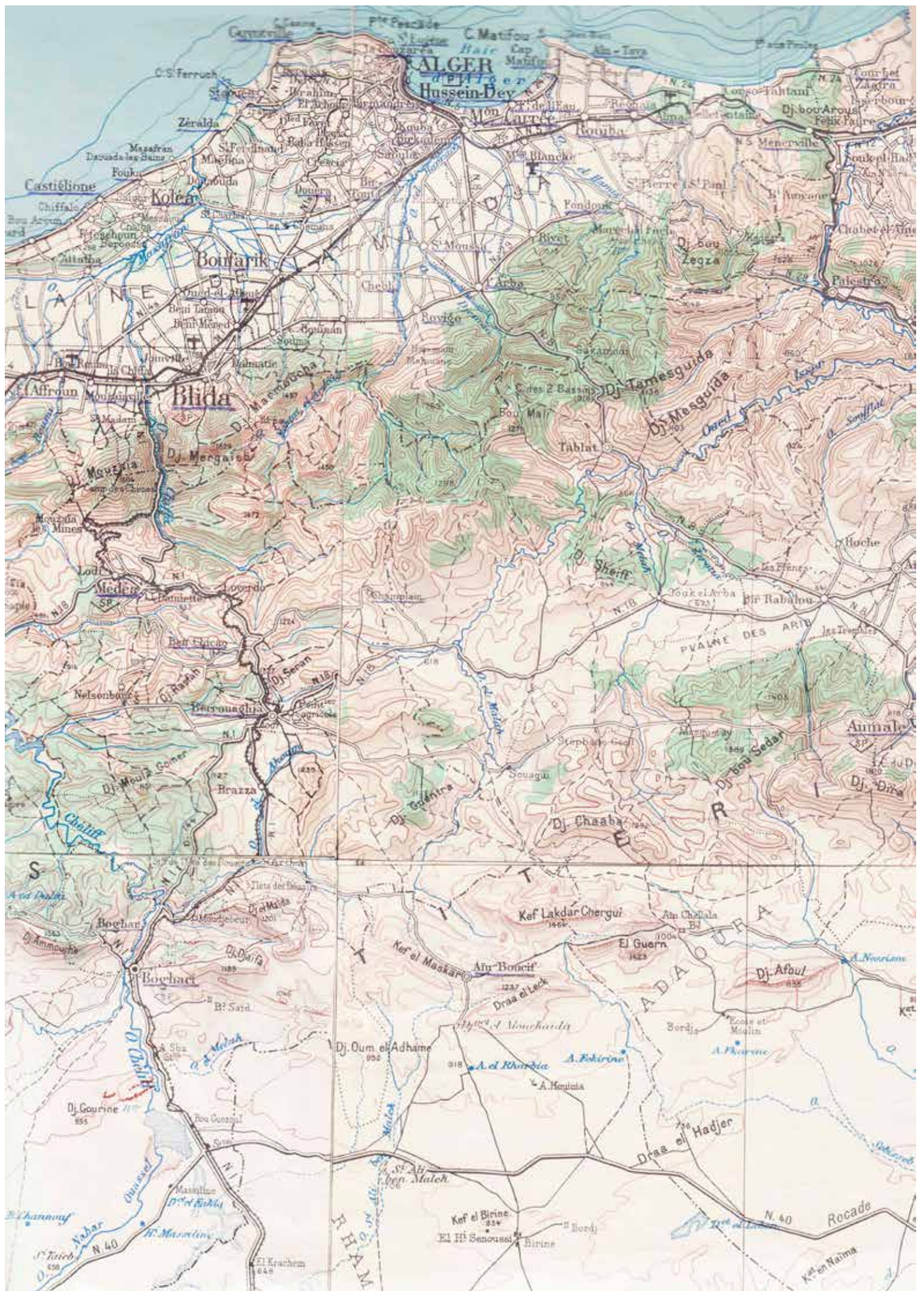
Mise en pages par Pierre JARRIGE
Avril 2017

www.aviation-algerie.com

Reproduction autorisée - Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

Histoire du PMAH 10^{ème} DP (Jean Gervais - Christian Malcros)	1
Peloton d'avions du Groupement Parachutiste d'intervention	
Peloton d'avions de la 10 ^{ème} DP	
Peloton mixte d'avions et d'hélicoptères de la 10 ^{ème} DP	
1 ^{er} Peloton mixte d'avions et d'hélicoptères de réserve générale	
Commandant du PMAH 10^{ème} DP (Amédée Arzel)	4
Coups durs	
<i>Le Putsch</i>	
Après le <i>Putsch</i> , le 1 ^{er} PMAH RG	
Retour en métropole	
PMAH 8 ^{ème} DI	
Pilote au PMAH 10^{ème} DP (Claude Mourlanne)	12
Disparition des trois-quart du Peloton	
Sauvetage <i>in-extremis</i>	
Les dangers de la routine	
Des trous... des petits trous !	
Observateur au PA 10^{ème} DP (Joseph Estroup)	18
Le stage	
Au Peloton d'avions de la 10 ^{ème} DP	
En vol avec le Peloton	
A Orléansville	
En conclusion	
Journal de marche du PMAH 10^{ème} DP	30
10^{ème} Division parachutiste	44
Commandements	
Régiments	
Historique	
Suez, octobre-novembre 1956 (François Proisy)	46
Opération <i>Mousquetaire</i>	
L'ALAT à Suez	50
Peloton d'hélicoptères légers (François Proisy)	
Peloton d'avions de la 10 ^{ème} DP (Jean Gervais)	
Groupement d'ALAT de la 7 ^{ème} DMR (Christian Malcros)	
1^{er} REP (www.legion-etrangere-parachutiste.com)	58
Le camp <i>Gosselin</i> à Zéralda	
Opérations héliportées, aéroportées et aérotransportées	
<i>La Bataille des Frontières</i>	
<i>Le Putsch</i>	



Histoire du PMAH 10^{ème} DP (Jean Gervais - C. Malcros)

Peloton d'avions du Groupement parachutiste d'intervention

Le peloton d'avions du groupement parachutiste d'intervention (GPI) est créé, à Sétif Aïn-Arnat, le 1^{er} avril 1956 avec des éléments du groupe de marche du GAOAN° 9 de Valence, il est placé sous le commandement du capitaine Gervais. Sa dotation en matériel est de six Piper L-18C. Le 16 mai, il quitte Aïn-Arnat pour rejoindre La Réghaïa, à quarante kilomètres d'Alger-Hydra, siège du PC du GPI. La formation de soutien est le 20^{ème} GAP, basé à Mouzaïaville, à une soixantaine de kilomètres. L'installation est sommaire, baraques métalliques et tentes sur un morceau de terrain coincé entre la piste avions et le cantonnement du Génie de l'Air. Cette installation restera sommaire de par sa vocation de peloton itinérant, il est rarement dans son cantonnement et sera le seul peloton en Algérie à n'avoir jamais eu de hangar.

Le GPI ne travaille alors pas en groupement, il distribue ses régiments et aussi ses avions. Les missions sont disparates au-dessus des unités de l'Algérois, plus un détachement dans le sud, à Djelfa.

Peloton d'avions de la 10^{ème} DP (PA 10^{ème} DP)

Le GPI étant devenu 10^{ème} Division parachutiste, le Peloton change de dénomination le 1^{er} août 1956. La division est mise en alerte pour une opération sur le canal de Suez. Le peloton se prépare, fait de fréquentes liaisons sur Mouzaïaville, peint ses avions couleur sable et les met en caisse. Le départ devait être rapide mais il est retardé. Heureusement, deux L-18C sont prêts au peloton pour son entraînement, car son embarquement n'aura lieu que le 1^{er} novembre.

Revenu début 1957 en Algérie, le peloton engage ses observateurs à bord de Bell du GH 2 à la fin du mois de janvier dans la Bataille d'Alger. Ils passent des heures à surveiller la capitale.

A la mi-février l'activité normale reprend. Le peloton opère avec des éléments de la Division et des troupes du secteur dans l'Atlas Blidéen et quelquefois en Kabylie. Il n'a conservé que deux Piper L-18C, son parc s'étant enrichi de six Piper L-21BM en mai.

On trouve le Peloton partout où la Division opère : Blida, Bouira, Bir-Rabalou, Bou-Saâda, où il passe quelques jours. En fin d'année 1958, il travaille en liaison avec un DIH de l'armée de l'Air. A partir de cette époque, le Peloton se déplace en quasi totalité pour se mettre en place au plus près des opérations. Il se fait même héberger par d'autres unités ALAT, à Berrouaghia du 29 décembre 1958 au 8 janvier 1959, à Orléansville du 5 février au 7 avril 1959, et dans l'Ouarsenis. Chaque fois, les mécaniciens et hommes du rang démontent et remontent le *cirque*, tentes, cuisines, camions PC et atelier, sans oublier la ménagerie avec les deux mascottes : *Charlie*, l'âne, et *Negrine*, la chèvre, plus une dizaine de chiens !

Pour suivre dans l'année 1959, il y a l'installation à Bourbaki du 24 avril au 20 mai. En juin, il perçoit six Cessna L-19E qui remplacent les Piper L-21BM reversés en août. Puis le peloton prend part aux grandes opérations, d'abord *Etincelles*, du 5 au 12 juillet en Grande Kabylie (stationnement à Bordj-Bou-Arreridj du 8 au 22 juillet), et ensuite *Jumelles* à partir du 22 juillet (stationnement à Akbou du 22 juillet au 10 août). Puis, c'est l'arrivée à Souk-el-Tnine, le 11 août, l'installation à Akbou le 17 octobre pour deux jours. Le peloton rejoint Bougie le 19 octobre, où il restera jusqu'au 4 avril 1960.

Peloton mixte d'avions et d'hélicoptères de la 10^{ème} DP (PMAH 10^{ème} DP)

Le 1^{er} janvier 1960, le Peloton change d'appellation car il va recevoir ses premiers hélicoptères. Les *Alouette II* arrivent en avril, elles sont au nombre de sept à la fin de l'année. Le 19 avril, déménagement à Guelma, puis le 1^{er} mai à Bône. Le 20 mai, le *cirque* s'installe sur le terrain de Pascal, au sud de Sétif. Puis, il fait mouvement sur M'Sila, le 1^{er} juin, pour deux jours. Le 10 juin, il rejoint le terrain de Corneille jusqu'au 21, avec une mise place deux jours à Batna, les 18 et 19 juin. Le 21, le PMAH se déplace sur Oued-Hamimine et s'installe deux jours plus tard en bordure du Kébir, à El-Milia. C'est le seul peloton de l'ALAT en AFN a n'avoir jamais eu de locaux. Ses personnels sont logés sous des tentes au gré des opérations et ses appareils restent sans abris. Le 20 juillet 1960, le peloton retourne au GALAT 105, après avoir été rattaché au GALAT 101, et il rejoint La Réghaïa. Pour une courte durée, puisqu'il repart pour Orléansville le 25 juillet. Le 1^{er} août, le peloton passe sous les ordres du capitaine Charrier et continue ses opérations sur le Hodna, les Aurès, la frontière tunisienne et la Kabylie. Installé à Djidjelli, c'est là que, le 23 février 1961, le commandant du peloton trouvera la mort, aux commandes d'un L-19E. Sa succession est assurée par le capitaine Arzel. Un nouveau coup dur frappe le peloton, le 17 avril 1961, avec le crash d'un L-19E qui percute une paroi rocheuse, s'abat et prend feu, dans la région de Ziana-Mansouriah, provoquant le décès de ses deux occupants : le lieutenant Charmet, observateur, et le maréchal des logis More.

1^{er} Peloton mixte avions-hélicoptères de réserve générale (1^{er} PMAH RG)

La 10^{ème} Division parachutiste étant dissoute à la suite du *Putsch des Généraux* en Algérie, le Peloton devient Peloton de réserve générale à compter du 1^{er} mai 1961. Avant de rejoindre Sidi-bel-Abbès, le personnel du Peloton reverse ses tenues camouflées et ses bérets rouges, conservant toutefois, sur la manche, l'insigne de la Division. Le peloton détache une *Alouette II* à Oran-La Sénia, deux *Alouette II* à Zénata et un Piper L-18C et deux Cessna L-19E à Saïda.

Début février 1962, un ordre ordonne au peloton de rejoindre sa base arrière en vue d'un retour sur la métropole, dans le cadre de l'opération *Cigogne*.

Un échelon aérien de six *Alouette* et un échelon routier rejoignent Mers-el-Kébir via la base ALAT d'Orléansville. Aéronefs et véhicules sont embarqués sur le *Fontenoy*, alors que le personnel et les conteneurs montent à bord du *Sidi-Ferruch*. Ils appareillent en fin d'après-midi du 8 mars. Après une traversée éprouvante, ils atteignent Marseille, le 10 mars. Les hommes rejoignent Mourmelon par voie ferrée, en vue de s'y installer. Les six *Alouette*, partent directement du quai et, après un plein à Marignane, remontent la vallée du Rhône.

Le 15 mars, le 1^{er} PMAH RG change de dénomination par suite de la dissolution des unités de réserve générale et forme, en métropole, le PMAH de la 8^{ème} Division d'infanterie.

En cinq années de campagne, le Peloton a effectué 24 000 heures de vol, perdu sept officiers et sous-officiers tombés au Champ d'Honneur et ses équipages ont acquis 79 citations.

Commandements :

Capitaine Jean Gervais : du 1^{er} août 1956 au 14 avril 1960

Capitaine Jacques Charrier : du 15 avril 1960 au 23 février 1961

Capitaine Amédée Arzel : du 16 mars 1961 au 15 mars 1962

Indicatif opérationnel : *Charlie*

Le 22 avril 1980, les traditions du PMAH 10^{ème} DP ont été confiées par le Commandement de l'ALAT au 6^{ème} RHC.

Le 8 juin 1956, un L-18 du GPI s'écrase sur le boulo-drome, près du marché de L'Alma, entraînant la mort du brigadier-pilote Alain Chomprey et du MdL André Roux



Le capitaine Gervais essaye une mae-west



Prise d'armes à Bougie en 1959, en présence du général Gracieux



Commandant du PMAH 10^{ème} DP (A. Arzel)

Coups durs



16 mars 1961, prise de commandement du capitaine Arzel, à gauche

Le capitaine Charrier, qui a pris le commandement du PMAH 10^{ème} DP à la suite du capitaine Gervais, trouve la mort à Djidjelli le 23 février 1961, aux commandes d'un L-19 qui s'écrase en bout de piste, au décollage, à quelques mètres de la plage. C'est la mort de ce camarade qui me vaut l'honneur de prendre, à mon tour, le commandement du PMAH 10^{ème} DP, c'est à dire des *Charlie*. Je quitte le peloton de la 20^{ème} DI que je commande depuis près d'un an, avec les regrets qu'engendre un tel départ. Berrouaghia n'était pas un poste facile, compte-tenu de son isolement et de l'éclatement de ses différents détachements, mais la nature humaine est ainsi faite qu'elle éprouve pour une mission un amour dont la force se mesure toujours à celle des difficultés rencontrées dans son accomplissement.

Je débarque en *Broussard* à Djidjelli le 1^{er} mars 1961, non sans avoir effectué un crochet par Blida, pour troquer mon béret bleu contre un béret rouge et ma tenue vert-olive contre un treillis camouflé. Dès les premiers jours, je me rends compte de la capacité opérationnelle remarquable d'une unité très rodée et excessivement mobile. Nous n'avons sur le terrain que les équipements et les impedimenta nécessaires, mon bureau est constitué par le GMC/PC, aménagé comme celui d'un commandant de régiment ou de brigade. Le superflu est en base arrière, à La Réghaïa.

La Division travaille largement au sud de Djidjelli dans une région très chahutée, selon le style qui est le sien, avec les DIH de l'armée de l'Air et du GH 2. Les Paras ont la côte et on ne discute pas les moyens, il est bien évident que dans l'armée, comme ailleurs, on ne prête qu'aux riches, quitte à changer complètement de traitement lorsque le vent tourne, l'avenir nous le prouvera.

Le 17 avril, un nouveau coup dur frappe le Peloton. Le lieutenant Charmet, observateur détaché du 3^{ème} RPIMA, décolle à bord du L-19 F-MACD avec le jeune maréchal-des-logis pilote More pour l'un de ces habituels accompagnements de troupe en nomadisation, dans la région du djebel Ziana-Mansouriah. Un groupe rebelle est décelé, le bouclage et le ratissage commencent dans un terrain très accidenté. Les troupes au sol seront surprises de voir l'appareil évoluer très bas dans le fond d'un talweg. Soudain, en sortie de virage, il percute de plein fouet le flan rocailleux, à quelques mètres des rebelles qui décrochent devant l'incendie allumé par l'explosion des réservoirs. Les deux membres de l'équipage sont tués sur le coup sans que l'on puisse dire si l'avion a été touché par le tir adverse ou si le jeune pilote a commis une erreur de jugement en se laissant attirer par le déroulement du combat au sol, tout en sous-estimant le rayon de virage de son avion.

Deux jours plus tard, je suis amené à prononcer l'éloge funèbre de mon jeune pilote après que le général Saint-Hillier, commandant la Division, ait prononcé l'éloge du lieutenant Charmet. Ce n'est pas la première fois que cela m'arrive dans ma carrière, je sais aussi que ce ne sera pas la dernière, même si cela passe toujours aussi difficilement. Lorsqu'il s'agit d'un garçon qui vient à peine d'avoir 20 ans, combien paraissent faibles les maigres mots d'un vocabulaire que l'on croyait riche.



▲ *La Réghaïa, 16 mars 1961, Prise de commandement du capitaine Arzel, dernière prise d'arme en tenues camouflées*

Djidjelli le 18 mars 1961, capitaine Arzel et général Gracieux, inspecteur des TAP



Djidjelli, mars 1961, inspection du colonel David



Le Putsch

Une nouvelle épreuve nous frappe, que l'on n'attendait pas, en effet, le 21 avril 1961, c'est le *Putsch* dit des *Généraux*, qui depuis a fait couler bien de l'encre, en bâtissant, par ricochet, la fortune de bien des éditeurs. Je n'ai pas trouvé dans le dictionnaire Larousse de définition satisfaisante pour mon esprit. Il s'agirait en effet, je cite : *du soulèvement d'un groupe politique armé*. La définition me paraît ambiguë, il conviendrait, à mon sens, de la compléter par la précision suivante : *ce soulèvement devient une révolution lorsqu'il réussit et un putsch lorsqu'il échoue*.

J'ai vécu au sein même de la 10^{ème} DP le drame d'avril 1961 et il s'agit là, très certainement, de l'une des rares périodes de ma carrière militaire que je ne souhaite pas revivre. En quelques heures, nous avons fait l'expérience de tout ce qu'il peut y avoir tout à la fois de grand et de vil dans la nature humaine, quelles que soient les circonstances qui mettent à nu le caractère. J'ai vu, autour de moi, jaillir le déchirement entre les partisans et les opposants, les uns respectant les autres au nom de l'incassable amitié parachutiste, enfin, dans la débandade, j'ai vu aussi surgir les délateurs de tous les temps, serviteurs tardifs, d'autant plus zélés qu'ils s'étaient bien gardés de prendre parti, dans un sens ou dans l'autre.

Je ne pense pas que ce soit avec ces militaires-là que l'on gagne les combats. C'est ainsi que cette expérience algérienne, au-delà de toute opinion personnelle, enracinera définitivement en moi une profonde méfiance à l'égard de l'homme en général et des militaires en particulier. Ce phénomène, ajouté au fatalisme importé, à mon insu, de mon interminable expérience indochinoise, me fera considérer les êtres et les choses selon des critères qui ne seront plus tout à fait ce qu'ils étaient lors du *Triomphe* de ma promotion de Coëtquidan, *Le Nouveau Bahut*, en juillet 1947. Un tel état d'esprit m'aidera très certainement à supporter sans trop de peine les péripéties qui ont marqué la suite de l'existence du PMAH 10^{ème} DP.

Après le Putsch, le 1^{er} PMAH RG

Très vite, la Division est dissoute, mon Peloton est demeuré bien groupé autour de moi et n'aura pas à subir les foudres des commissions d'enquête. Une fois de plus, la cohésion a joué son rôle et tout le monde est là, officiers, sous-officiers et hommes du rang appelés, lorsque nous prenons, le 1^{er} mai 1961, la dénomination de 1^{er} Peloton mixte d'avions et d'hélicoptères de Réserve général (1^{er} PMAH RG). Le capitaine Guillaume, qui commande, à Bou-Hamama, le 2^{ème} Peloton de Réserve générale, cherche, par tous les moyens, à échanger nos implantations et à nous envoyer au fin fond des sables.

Je décide de faire un saut à Alger où je rends compte au commandant Krauss, commandant le GALAT de Chéragas, de ce qui se prépare pour mon Peloton dans l'état-major du Constantinois. Il est décidé qu'après une courte période de remise en condition sur notre base arrière, nous irons en remplacement dans l'Oranais avec Sidi-Bel-Abbès comme point d'ancrage, Sidi-Bel-Abbès où se trouve l'EA-ALAT (Ecole d'application de l'ALAT).

Fin mai, nous nous installons à Sidi-Bel-Abbès avec un détachement de L-19 à Aïn-Séfra (Lt Sabathié et Apied), un détachement de deux *Alouette* à Tlemcen (Lt Guérin). Mon PC est à l'EA-ALAT, avec le lieutenant de Cacqueray comme adjoint et le lieutenant Duhamel. Le lieutenant Péguy est resté comme chef de la base arrière à La Réghaïa. Avant de rejoindre Sidi-Bel-Abbès, nous avons reversé nos tenues camouflées et nos bérets rouges, en revanche, nous conserverons longtemps l'insigne de la 10^{ème} DP sur la manche, ce qui nous vaudra quelques réflexions désagréables. Les équipages, les missions aidant, ont bon moral même si le cœur n'y est plus.

Djidjelli, mars 1961, le colonel D'Arnaudy vient faire ses adieux au Peloton. Lt de Cacqueray, Lt Péguy, Cnl D'Arnaudy, Cne Arzel, Lt Duhamel



Le colonel D'Arnaudy quitte le commandement de l'ALAT en Algérie, pour prendre le commandement de l'ESALAT à Dax



Djidjelli, mars 1961, Lt Perez, Cne Arzel, Lt Charemet qui sera tué le 7 avril 1961 avec le MdL More, Lt de Cacqueray



Retour en métropole

1962 arrive et, début février, nous recevons l'ordre de rejoindre notre base arrière en vue d'un retour vers la métropole. Nous devons faire partie des premières unités à être rapatriées dans le cadre du plan *Cigogne*.

En moins de deux semaines, le Peloton, après avoir reversé du matériel (les L-19 en particulier), est prêt à faire mouvement. Les nouveaux affectés, qui ont moins de 18 mois de séjour, nous sont enlevés, c'est le cas du lieutenant Schaudler.

Nous devions embarquer à Philippeville, mais il y aurait eu une certaine insécurité dans le port, aussi recevons nous l'ordre de rejoindre Mers-el-Kébir, près d'Oran. Je dispose d'un échelon aérien (six *Alouette*) et d'un échelon routier. Le convoi rejoindra sans trop de mal le port d'embarquement, après une escale sur la sympathique base ALAT d'Orléansville.

Les hélicoptères et les véhicules sont embarqués, après un conditionnement maritime, sur le *Fontenoy*, cargo de la Marine Nationale, le personnel et les conteneurs sur le bon vieux *Si-di-Ferruch*. Nous appareillons le 8 mars 1962 en fin d'après-midi.

Avant de rejoindre la salle à manger des premières classe, nous resterons longtemps accoudés au bastingage à regarder défiler les installations du port, tandis que les lumières s'allument ici et là sur la côte algérienne dans le soir qui descend.

Le lendemain 9 mars, une tempête terrible se déclenche en Méditerranée, nous apprenons que le *Fontenoy*, parti quelques heures avant nous, a été contraint de se mettre à la cape au large de Barcelone. J'imagine mes *Alouette* amarrées sur le pont recevant des paquets de mer à défoncer les bulles.

Nous atteignons Marseille le 10 mars 1962 après une traversée éprouvante. Notre premier point de destination étant Mourmelon, nous ne nous attardons pas à Marseille. Dès que l'embarquement par voie ferrée est terminé, nous décollons avec les *Alouette* du quai même de l'Estaque et nous remontons la vallée du Rhône, après un plein à Marignane.

Jusqu'à Lyon, tout va bien, mais à hauteur de Chalon-sur-Saône nous rencontrons du mauvais temps et nous nous posons en fin de journée à Mourmelon sous une tempête de neige. L'armée de l'Air, qui tient un dépôt de matériel auto au camp de Mourmelon, refuse d'abriter nos hélicoptères dans ses hangars ! Cela commence bien !

PMAH 8^{ème} DI

Mes consignes précisant que dès mon arrivé je dois me présenter au 40^{ème} Régiment d'artillerie, régiment de manœuvre de l'Ecole d'application de l'Artillerie à Chalon-sur-Marne, pour prise en charge administrative, je me rends à l'Ecole accompagné par le lieutenant Apied, artilleur de son état. On va enfin pouvoir me prendre en compte pour régler tous les problèmes d'existence d'une petite unité ne formant pas corps (libération des contingents, perception de la solde, du tabac, des carburants, etc.).

Dans le bureau du chef des services administratifs du 40^{ème} RA j'ai rencontré l'une des plus grandes déconvenues de ma carrière. Après un accueil glacial, un chef d'escadron adipeux nous déclare nous avoir attendu avec impatience afin de nous apprendre que le 40^{ème} RA était le seul régiment de l'Armée française qui ne s'administrait pas, car il l'était par l'Ecole d'application. Faute d'un avis de mutation collectif à l'EAA, il nous fallait chercher ailleurs. Je compris très vite qu'avec ce genre d'individu il était inutile de dialoguer.

Djidjelli, mars, 1961, Cne Royal, Cne Arzel et Lt Duhamel



Djidjelli, le 10 avril 1961, inspection du général Le Masson, commandant l'ALAT



Après une liaison à Paris pour essayer de débloquer la situation, je rentrerai du Commandement de l'ALAT, comme cela se reproduira souvent par la suite, persuadé que j'ai bien de la chance d'avoir un commandement et de ne pas être prisonnier d'un état-major.

Disposant d'une liberté quasi-totale, je place une bonne partie de mes effectifs en permission et je cherche à trouver un corps support, car nous devons nous débrouiller par nous-même en attendant la création de la 8^{ème} Division à Compiègne. Nous sommes destinés à être l'embryon du GALDIV 4 avec l'apport du Peloton de la 4^{ème} DIM. Le 16 mars 1962, nous devenons PMAH 8^{ème} DI.

Soudain, c'est le miracle. Je découvre que dans le camp de Mourmelon se trouve l'Ecole des sous-officiers du Service de santé. J'y vais à tout hasard et là, je trouve un médecin commandant que j'avais connu lorsque j'étais moniteur-parachutiste à Pau. Sans discuter, il me prend en compte et régularise toute la situation. Une fois encore, la solidarité para s'est manifestée. A Compiègne, les choses prennent tournure, le général Goujon, un vrai chef, me donne comme idée de manœuvre de faire en sorte que les liens aériens s'implantent le plus rapidement possible à Compiègne, car l'idée initiale préconisée par l'état-major de l'armée de Terre (EMAT) concernant l'implantation du futur GALDIV à Mourmelon ne lui plaît pas. Pendant deux mois, je fais glisser mes *billes* une par une de Mourmelon à Compiègne où nous occupons successivement les Sablons avec le BGA et le camp de Rovallieu, avant de monter les premières tentes à Margny.

En juin 1962, je suis seul à Mourmelon avec Guérin, le centre de gravité du Peloton est à Compiègne avec le lieutenant de Cacqueray. Devant le fait accompli, l'EMAT s'incline, le général Goujon a gagné.

Le 1^{er} septembre 1962, est créé le GALDIV 8, le commandant Capiou en prend le commandement. L'hiver 1962/1963 sera rigoureux mais la charge est grisante et, très vite, l'esprit de corps se crée. Avec le lieutenant Apied nous concevons l'insigne du GALDIV 8. Le commandant Capiou aura l'idée de remplacer l'étoile par la fleur de lys en souvenir de notre première installation à Royallieu.

Pendant ce temps, des règlements s'instaurent, tel celui qui exige que l'on revienne de temps en temps faire un séjour dans l'Arme d'origine. Apprenant que l'ETAP recherche des instructeurs, je pose ma candidature et c'est ainsi que je quitte le GALDIV 8 et l'ALAT pour effectuer un retour dans l'Arme à l'ETAP, à Pau, maison mère des TAP, séjour qui durera cinq ans, mais ceci c'est une autre histoire !

Dernier patron des *Charlie*, je n'ai pas connu la mission exaltante du capitaine Gervais, premier patron, ni l'expédition de Suez. Je n'ai pas non plus connu le capitaine Charrier et les dernières grandes opérations de la 10^{ème} DP en Algérie. Peut-être la phase la moins glorieuses m'était elle réservée ? Mais ce dont je suis certain, c'est que le Peloton ne serait pas sorti indemne des multiples tribulations qui ont marqué la fin de son existence si, envers et contre tout, ses hommes n'étaient pas restés ce qu'ils ont toujours été depuis les premiers jours : de vrais opérationnels !

Djidjelli, 1961, au centre : le juge de paix Bordariau



Septembre 1961, lieutenants Duhamel et Perez



La photo offerte au Commando Georges à l'issue du détachement à Saïda, avec les signatures du capitaine Arzel (Charlie Leader) et des lieutenants de Cacqueray (Charlie Noir), Sabathié (Charlie Violet), Apied (Charlie Vert) et Guérin (Charlie Bleu)



Pilote au PMAH 10^{ème} DP (Claude Mourlanne)



Le MdLC Mourlanne décoré par le Gal Gracieux, commandant la 10^{ème} DP

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

Pendant ces 31 mois, notre base arrière se trouvait à La Réghaïa, en bordure de mer, non loin d'Alger, mais malheureusement nous n'y étions pas souvent. En effet, étant rattachés à la division la plus opérationnelle d'Algérie, nous avons *campé* dans de nombreux endroits suivant les plus grandes opérations, particulièrement celles du plan Challe : *Couronne* dans l'Ouarsenis de février à juin 1959, *Étincelles* dans le Hodna en juillet, puis *Jumelles* en Kabylie de juillet 1959 à avril 1960.

Ensuite, d'autres opérations se succédèrent jusqu'à la date de mon départ. Ce furent *Flammèches*, *Pierres Précieuses*, *Cigale* encore dans l'Ouarsenis, en juillet 1960, et enfin *Ariège* dans les Aurès.

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

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

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

Disparition des trois-quart d'un peloton

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

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

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

Le L-21 accidenté à Chréa le 21 juillet 1957



Le L-21 accidenté dans les gorges de Palestro le 10 janvier 1959



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

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

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

Sauvetage *in-extremis*

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

Les dangers de la routine

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

Cap sur l'Ouarsenis pour environ 20 minutes de vol. Soudain, le moteur se met à cafouiller, les tours-moteur diminuent. Je ne cherche pas à comprendre. Automatiquement, je change de réservoir et passe sur le droit. Ouf ! le moteur se remet à ronronner. Je me tourne alors vers la gauche pour regarder le tube dans lequel on doit apercevoir une bille flottant dans l'essence. Rien, je ne vois rien. Je balance l'avion d'un coup de manche et là horreur, je vois la bille apparaître et disparaître me faisant comprendre que le réservoir est vide. Même manœuvre pour voir le réservoir de l'aile droite et j'ai la même désagréable surprise. Je me tourne vers l'observateur et lui dit qu'on a intérêt à se poser vite fait. Mais où ? Une piste est signalée près d'un poste militaire à l'est de Molière. Cap dessus en priant le Seigneur que la réserve de carburant soit suffisante. Enfin, je vois le poste, mais la piste disparaît sous une bonne épaisseur d'herbe. Pas le choix, et je suis en courte finale quand le moteur se tait. Les roues se posent en douceur sur ce matelas d'herbe et l'appareil s'arrête en bout de course.



▲ ▼ Dans les gorges de Palestro (extrait du Journal de Marche)



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

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

Conclusion, pas de bobos mais huit jours d'arrêt pour le mécanicien et pour moi. Mais en opérations ça ne nous a fait ni chaud ni froid, et *Kaddour* ne pouvait pas faire moins, si ce n'est une bonne engueulade à mon retour.

Des trous... des petits trous !

De retour dans l'Ouarsenis pour l'opération *Cigale*, le 26 juillet, nous sommes en accompagnement de troupes à l'est de l'Ouarsenis à bord d'un Cessna L-19E. Rien ne se passe. Je fais des ronds au dessus du relief tourmenté et boisé de cette région en surveillant les troupes au sol qui progressent. A un moment donné, je remarque sur un sommet un peu plus découvert une trentaine de gus en kaki. Je me pose une question. Les gens au sol y sont passés il y a un quart d'heure environ. J'en fais la remarque à mon observateur et je bascule en descendant pour voir ça de plus près. En finale sur ce piton, tout à coup, je vois une bonne dizaine de gus qui lèvent leurs armes et commencent à nous flinguer. Merde ! Ce sont des fellis.

Je dégage en vitesse et je reprends de l'altitude. Mon observateur rend compte et prévient les trosols. Moi je jette un coup d'œil sur les instruments, RAS. Je regarde à droite et à gauche et je remarque un ou deux trous. Je regarde derrière et là, je vois que le cockpit arrière montre un gros trou. Mon observateur qui a vu la même chose fait une drôle de tête. Je demande alors ma relève à *Ronsard Rouge* (indicatif du PC Air). La relève assurée, nous rentrons sur Orléansville où on dénombrera pas moins de six impacts. Tout se termine bien, sauf pour mon observateur qui fera une jaunisse dans les 48 heures. Est-ce lié ? Je ne le pense pas.



Lieutenant Lumbroso

Prise d'armes à Akbou en août 1959, les sous-officiers Isnard, Mourlanne et Castaing



Bougie, juin 1960, Cne Gervais, Lt Simonot (du 1^{er} REP), Lt Lumbroso et Lt D'Amonville



▼ *En 1958, les Charlie à Bourbaki autour du capitaine Gervais (en combinaison de vol), Delsol, MdL Gardy, MdL Uhl, Cne Gervais, X, Lt Navereau, Lt Charbonnier, MdL Isnard, Brocard, X, X, Lt Lumbroso, MdL Hémet, X, X. Assis : MdL Mourlanne, MdLC Charrier, X, et la chèvre Négrine*



Observateur au PA 10^{ème} DP

Le stage

Inscrit le 30 juin 1958 au tableau d'avancement pour le grade de capitaine, j'avais été promu le 1^{er} octobre et ce serait la fin de mes fonctions d'adjoint du capitaine Ysquierdo, car j'étais désigné pour prendre mon tour dans la participation du régiment aux missions d'observation aérienne au profit de la 10^{ème} DP.

En effet, chaque régiment de la division faisait se succéder, pour des périodes de six mois, des officiers détachés pour devenir observateurs au Peloton d'avions de la Division. Outre que la mission offrait un divertissement formateur aux heureux désignés, elle procurait un appoint important d'observateurs au Peloton d'avions et ajoutait de l'efficacité dans la relation entre le survol d'observation et les unités au sol quand il s'agissait de votre propre régiment et de vos camarades à l'œuvre.

Le détachement commençait par un stage de formation de cinq semaines assuré par l'ALAT sur l'aérodrome de Chéragas, à mi-chemin entre Alger et Zéralda. L'instruction du groupe d'une dizaine d'élèves dont j'ai fait partie, commença en septembre et à l'issue du stage j'ai rejoint le peloton d'avions de la 10^{ème} DP à la mi-octobre.

Au Peloton d'avions de la 10^{ème} DP

Le Peloton était basé sur le terrain de La Réghaïa, à une vingtaine de kilomètres à l'est d'Alger et proche de la côte. Il y était hébergé par l'armée de l'Air, maître des lieux, dont les T-6 faisaient les magnanimes envers nos sept petits Cessna L-19 et Piper L-18.

L'indicatif du Peloton était *Charlie* et le patron des *Charlie* était le capitaine Gervais, un vétéran de l'ALOA. Ce personnage, haut en couleur, était de ceux que vous n'oublierez jamais après les avoir rencontrés. Impossible de savoir s'il était notre père à tous ou notre chef de bande impénitent. Une autorité imposante chez un faux dissipé. La vie n'était pas triste auprès de lui, la guerre non plus. Il pèsera plus tard sur ma vie, sans préméditation, et j'en parlerai peut-être un jour.

Son adjoint, capitaine aussi, était Hervé Navereau, un camarade de promotion que je ne connaissais pas parce qu'il était artilleur mais que j'ai été heureux de connaître. Il était le dauphin modérateur dans ce duo de commandement et son sérieux était rassurant pour qui découvrait un monde un peu à part. Il eut la gentillesse de m'épargner les occasions de souffrir d'incompétence auprès d'un pair et aussi d'exercer son autorité sur moi avec discrétion quoiqu'il fût sans doute plus ancien que moi dans le grade. Et, d'ailleurs, ne sera-t-il pas le seul général d'Armée dans notre promotion et Gouverneur Militaire de Paris ? Avant cela, il sera surtout un expert de l'emploi des hélicoptères dans notre Défense. Le reste du personnel de ce Peloton, de tous grades, était à l'unisson du duo de tête. Il y avait des exubérants mais compétents, des sages mais autant combattifs, des pilotes talentueux et des mécaniciens non moins.

Le capitaine Gervais avait loué une villa à Surcouf, un petit village les pieds dans la mer, à une dizaine de kilomètres de l'aérodrome et à deux ou trois kilomètres d'Aïn-Taya, l'ensemble constituant, avec le Cap-Matifou, une sorte de banlieue balnéaire d'Alger. Cette maison était le cantonnement des officiers du Peloton. J'en ai un souvenir culinaire : j'avais composé un coulis qui mobilisait presque autant d'ail que de tomates et qui n'a pas eu le succès que j'attendais.

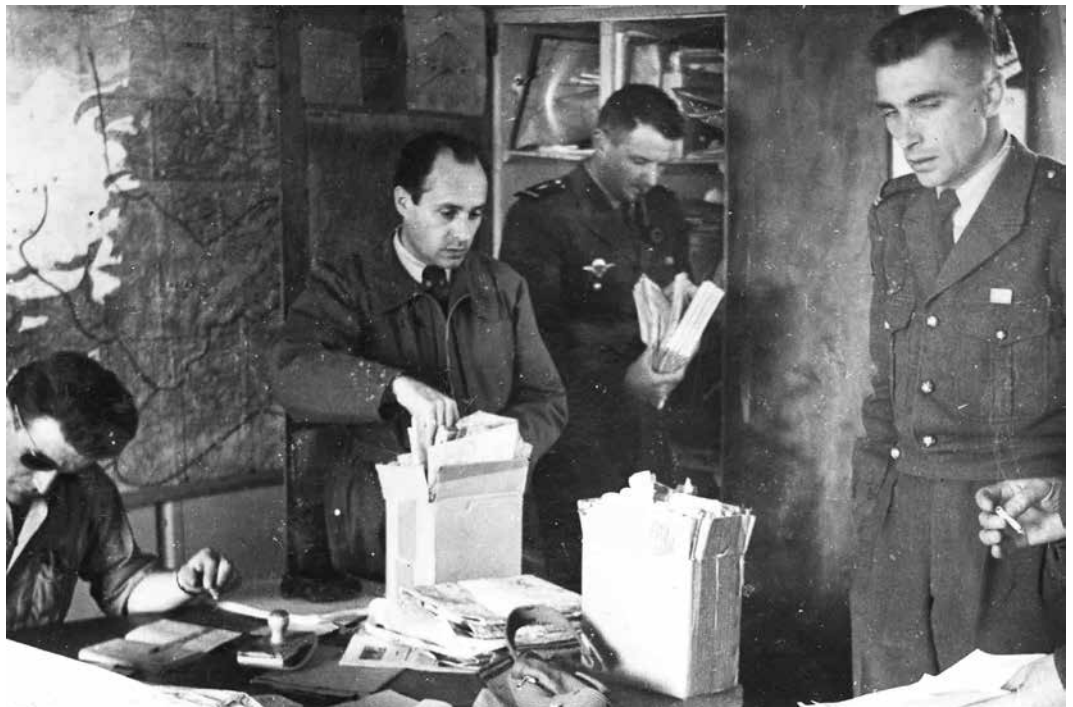
Lieutenant Pellabon, capitaine Gervais et lieutenant Boudière



Le lieutenant Hervé Navereau, le capitaine Gervais et le MdL pilote appelé Jacques Hemet à Orléansville en 1958



MdL Audic, Cne Chatain, Lt Pierre, Lt Navereau



En vol avec le Peloton

L'activité opérationnelle de cette unité ne manquait pas de pittoresque.

Afin d'économiser le temps d'approche nécessaire pour arriver sur la zone à observer, le Peloton se déplaçait avec ses impedimenta pour aller s'installer sur le terrain d'aviation le plus proche de la région des combats en cours ou prévus. Les matériels étaient approchés en premier par la route et les sept avions rejoignaient les lieux en s'offrant les gamineries d'un voyage en escadrille qui se terminait par un *break* somptueux.

En dehors de l'altimètre et du compas, les équipements de navigation étaient inexistantes et le vol aux instruments inconnu. Le QGO était l'ennemi de l'aviation d'observation et il était sans intérêt de se trouver au-dessus de la couche de nuages. Il en résultait l'inutilité de toutes choses permettant de percer le plafond et la nécessité de se tenir au-dessous sous peine de vol dans l'invisible et de rencontre désastreuse du relief.

Un jour de novembre ou décembre, je ne sais vers quel terrain d'aviation ou vers quelle piste d'atterrissage aménagée nous allions pour nous rapprocher de la zone d'opération, mais c'était vers le sud-est d'Alger et notre navigation à vue se servait de la Route nationale 5 allant vers Sétif et Constantine.

La météo était incontestablement délicate à notre départ de La Réghaïa, l'escadrille avait franchi les gorges de Palestro en grattant le plafond du bout du plan vertical de l'empennage et venait de dépasser Bouira. Nous étions dans le bassin supérieur de la grande vallée de la Soummam, aux abords de Béni-Mansour, avant de nous engager dans les Portes-de-Fer pour accéder à Bordj-Bou-Argeridj ou à notre point de destination que je ne retrouve plus aujourd'hui.

Au nord, le Djurdjura et ses 2 500 mètres d'altitude était invisible dans les nuages mais on pouvait espérer qu'au sud, dans la direction qui nous intéressait, la chaîne des Bibans avec ses 1 500 mètres nous laisserait le ciel libre. Il n'en fut rien et le lieutenant-pilote Lumbroso qui ouvrait la route sous la couche tenta en vain de passer cet obstacle. J'ignore ce qui lui advint, mais il annonça son besoin d'atterrir et parvint à se poser sur la route nationale. Sur le réseau radio VHF, nous entendîmes les propos narquois d'un pilote de T-6 qui avait entendu les conversations et sans pitié pour les terriens intrus dans son espace aérien.

Hervé Navereau, qui commandait notre expédition, s'assura que Lumbroso ne restait pas sans protection sur cette route et ramena sagement l'escadrille au terrain de La Réghaïa. Il ne restait plus qu'à organiser le démontage de l'avion égaré à terre qui revint à la maison en pièces détachées et en camion par la route, avec son pilote et l'observateur qui l'accompagnait.

A Orléansville

Mon souvenir le plus fourni de ces nomadisations du Peloton se situe sur le terrain d'Orléansville où le séjour dura deux bons mois. Je pense que le général Challe, qui avait remplacé le général Salan peu après la mi-décembre, venait de lancer son *Plan* aux derniers jours de 1958 ou aux premiers de 1959. Il avait décidé de ratisser toute l'Algérie de l'ouest vers l'est en commençant par la partie orientale de l'Oranie. Le massif de l'Ouarsenis et les monts du Dahra et de la région de Ténès et Cherchell seraient le théâtre du départ de ce rouleau compresseur qui avancerait jusqu'au Constantinois un an plus tard. Si les conditions météorologiques le permettaient, les équipages effectuaient souvent deux missions d'observation d'environ deux heures dans la journée. Si le temps se gâtait, il fallait attendre le retour d'une amélioration, ce qui procurait

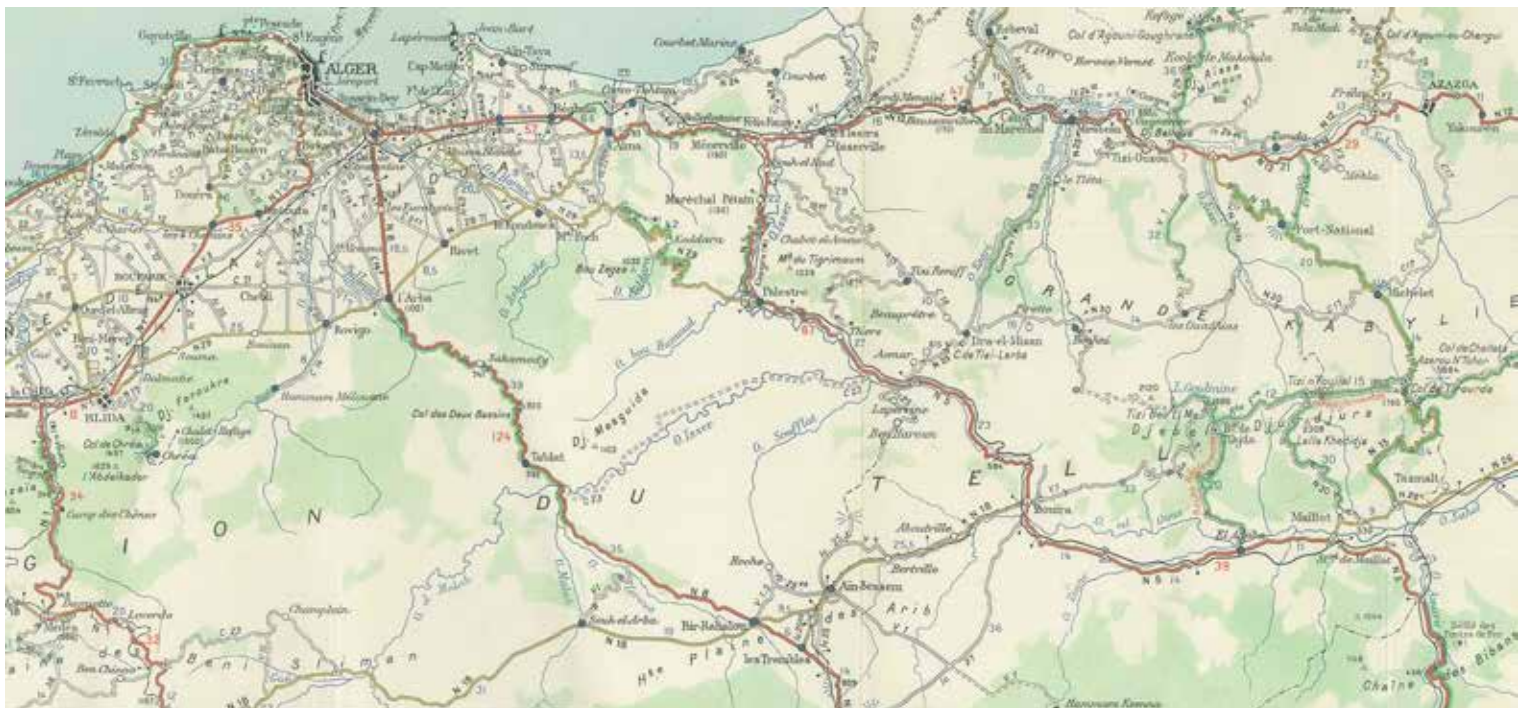
*Le Peloton d'avions de la
10^{ème} DP autour du capitaine
Gervais (chauve)*



Orléansville, en 1958



▼ *La Route nationale 5
d'Alger aux Portes de Fer, en
passant par La Réghaïa*



de nombreuses séquences d'inactivité opérationnelle sans pour autant suspendre l'état d'alerte. Il en résultait la nécessité d'activités conviviales. Mes œuvres complètes de Mao Tsé Toung n'ont eu aucun succès, mais j'ai découvert le jeu de tarot qui était une exclusivité chez ces Chevaliers du ciel. Ils mettaient beaucoup de ruse à pousser *le petit au bout* mais la brièveté de mon séjour parmi eux, ou peut-être une météo trop clémente, ne leur ont pas permis de me communiquer leur passion.

En conclusion

Je ne suis pas sûr d'avoir été habile comme il l'eut fallu pour renseigner avec précision les combattants au sol et surtout je me souviens de l'appréhension qui s'empare de vous en attendant l'arrivée du premier coup d'artillerie déclenché sur l'objectif dont vous avez donné les coordonnées. Et que dire de l'angoisse pour annoncer rapidement la correction de tir nécessaire ! Et de la confusion, à la pensée qu'à vos instructions pour le troisième coup, l'artilleur aura compris que vous pataugez misérablement dans l'exercice d'un art qui est le sien. Car il faut dire que pendant ce temps, le pilote fait du vol circulaire au-dessus de la zone et qu'à vos yeux la planète pivote sur elle-même autour de l'objectif ! La rose des vents en fait autant dans votre tête si vous n'aviez pas enregistré préalablement l'orientation par rapport à votre position d'un repère aussi lointain que possible. Et surtout, combien il est difficile d'apprécier les distances au sol même si les descentes en parachute vous ont appris à jauger la hauteur !

Je conserve de meilleures impressions du guidage des interventions de l'aviation d'appui, car le rôle de l'observateur était réduit au largage des fumigènes pour baliser l'objectif et les instructions vocales étaient de la responsabilité du pilote sur la VHF.

En réalité, nous trouvions ce stage excitant à cause de nos incompétences qui diminueraient avec le cumul des missions. Las ! Devenus moins malhabiles, nous arrivions au moment de quitter ces camarades indulgents qu'on ne pourrait pas oublier.

J'ajoute que ces jolis petits avions américains d'observation étaient pleins du charme d'antan avec leur train fixe, le plan haut, les haubans des ailes et, au dessus de tout, leur peau en toile d'avion. On n'arrivait pas à se défaire du spectre de Guynemer !

Cette parenthèse aérienne dans ma carrière de fantassin prit fin à mi-avril 1959.



Le Peloton à Djidjelli

*Le capitaine Gervais à Akbou,
pendant l'opération Jumelles*



*Le lieutenant Hervé Nave-
reau, futur général comman-
dant l'ALAT de 1981 à 1984*



*Le capitaine Gervais et un
observateur, officier parachu-
tiste de la 10^{ème} DP*



RÉSERVÉ	AUX	TRANSMISSIONS	AU-DESSUS	DE	CETTE	LIGNE
AUTORITÉ ORIGINE		GROUPE		DATE - HEURE	(1)	
Gal Cdt 10 ^e D.P				24 10 15	TRÈS SECRET	
AUTORITÉS DESTINATAIRES					SECRET	
POUR ACTION (TO) PAULETTE - PAVIE - PAUOT - BURGRAVE - PATRAS					SECRET - CONF.	
PATHE TIQUE - PATOIS - PAVEUR - PATACHE - PATHOGENE					DIFFUS. REST.	
PATENE - ACCUSE - GAMMA - ROUSSEN (PATINOIRE)					NON CLASSÉ	
POUR INFORMATION (INFO)					FLASH	
					EXTRÊME URGENT	
					URGENT OPÉRONS	
					URGENT	
					ROUTINE	
					DIFFÉRÉ	
(Biffer les mentions inutiles)						

147/3/ops.

PAR TO NR 394 du 22 - GENERAL RT CAC
 COMMUNIQUE ≠ DÉBUT CITATION ≠
 VOUS EXPRIME PLEINE SATISFACTION POUR TRÈS
 BONNE PRÉPARATION ET PARFAITE EXÉCUTION OPS
 FLAMMÈCHE ≠ VOUS DEMANDE TRANSMETTRE TOUTES
 MES FÉLICITATIONS AUX UNITÉS ENGAGÉES SOUS VOS
 ORDRES ≠ SIGNÉ GENERAL GOURAUD ≠ FIN CITATION
 ≠ et fin

INSTRUCTIONS A NE PAS TRANSMETTRE		INSTRUCTIONS POUR LE MESSAGE	
NOM et Signature du Rédacteur ou de l'Opérateur	TÉLÉPHONE	VISAS DIVERS	SIGNATURE du Cdt OU CHEF D'É-M
VISA DU CHEF DE SERVICE			

(1) En cas de double urgence le plus faible s'applique aux destinataires pour information.

*La Réghaïa, été 1957, MdL
Uhl, Lt Pierre, Cne Gervais,
Cne Marbouty*

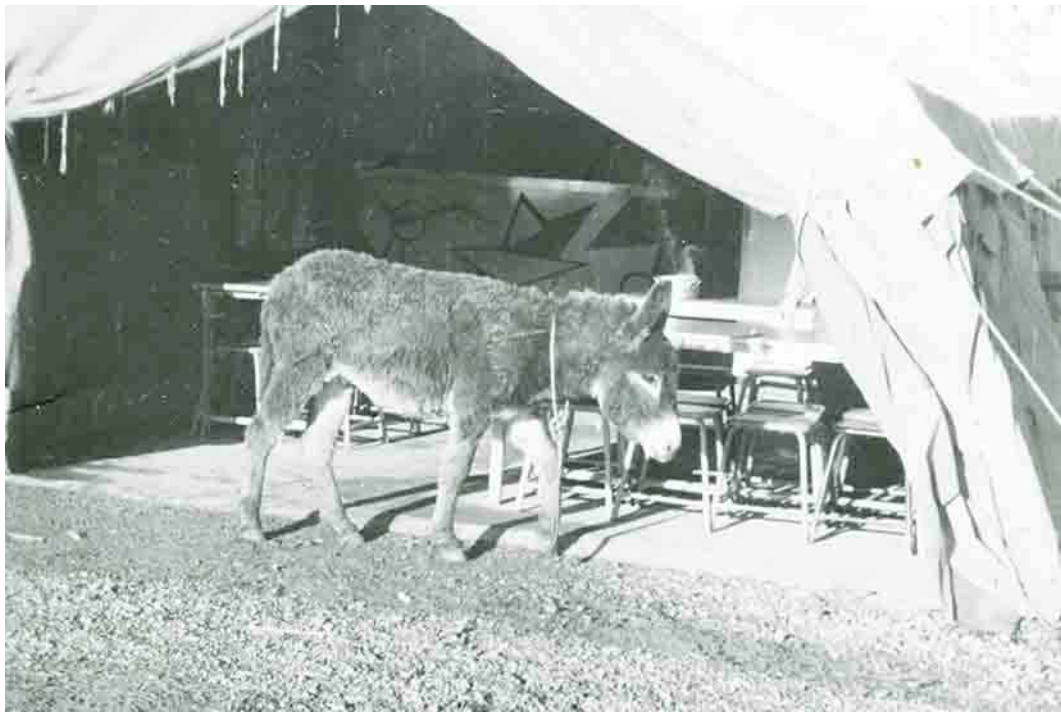


Capitaine Chatain



*Remise des galons au MdLC
Castaing par le Lt Navereau*





Charlie à Bougie, automne 1959



Le camion GMC-PC à Corneille en juin 1960



Installation à M'Sila en juin 1960

L-19 du Peloton



Le Peloton défile le 28 mai 1960 à Pascal. Le capitaine Gervais au premier plan



Le Peloton à Corneille en juin 1960





Lieutenant Sabathié



L-19 du Peloton, équipé de roquettes fumigènes



Djidjelli le 18 mars 1961, avec le général Saint-Hillier

Un L-19 du Peloton vu d'un T-6



Un L-19 du Peloton à Philippeville en 1961

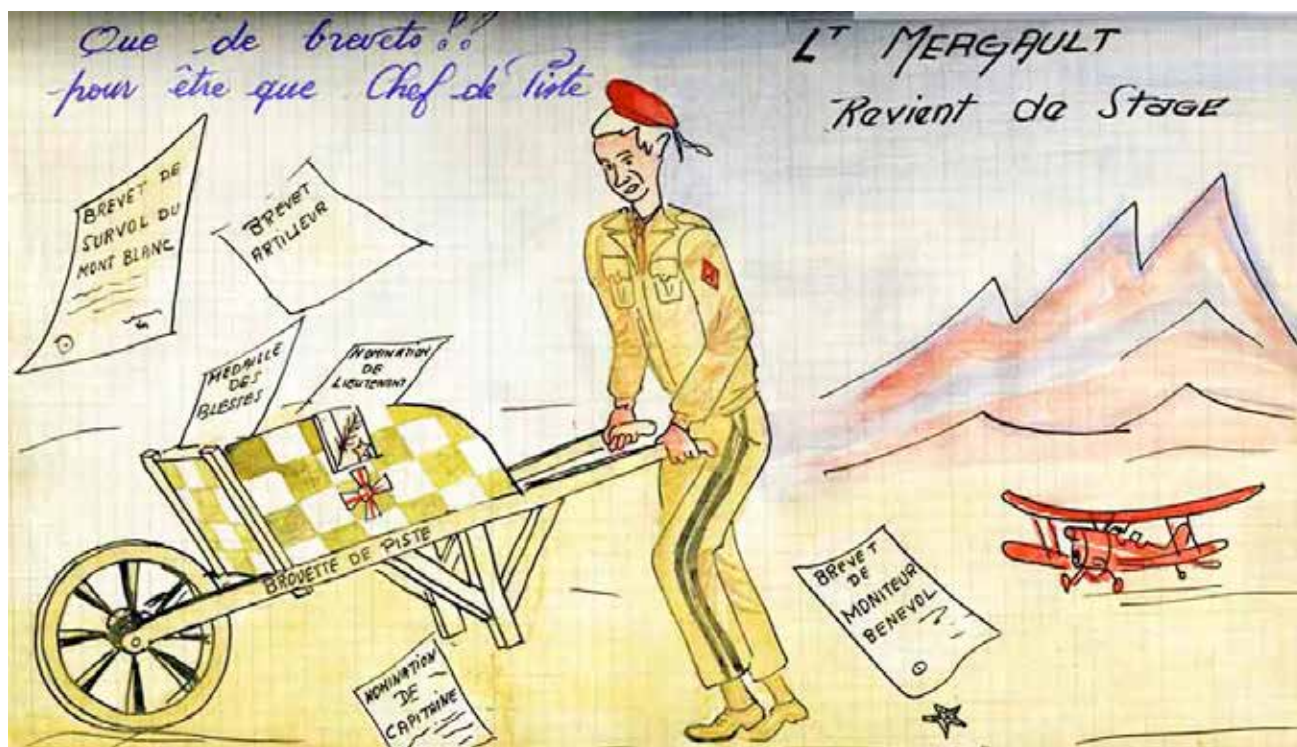
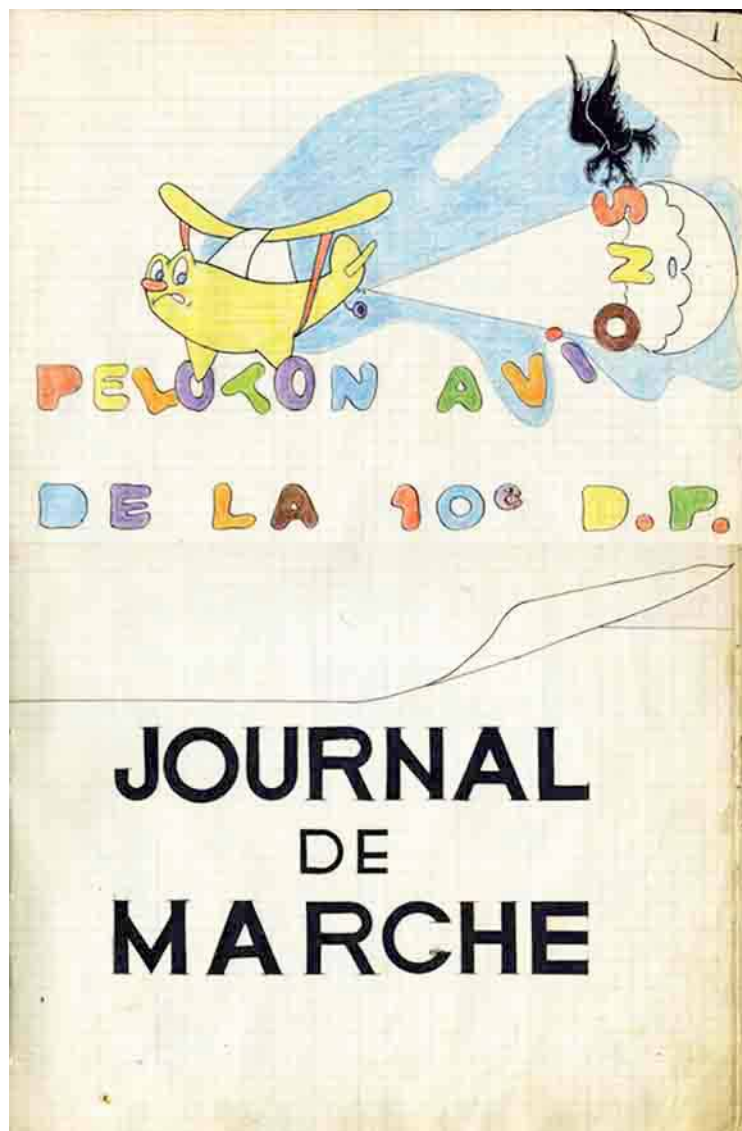


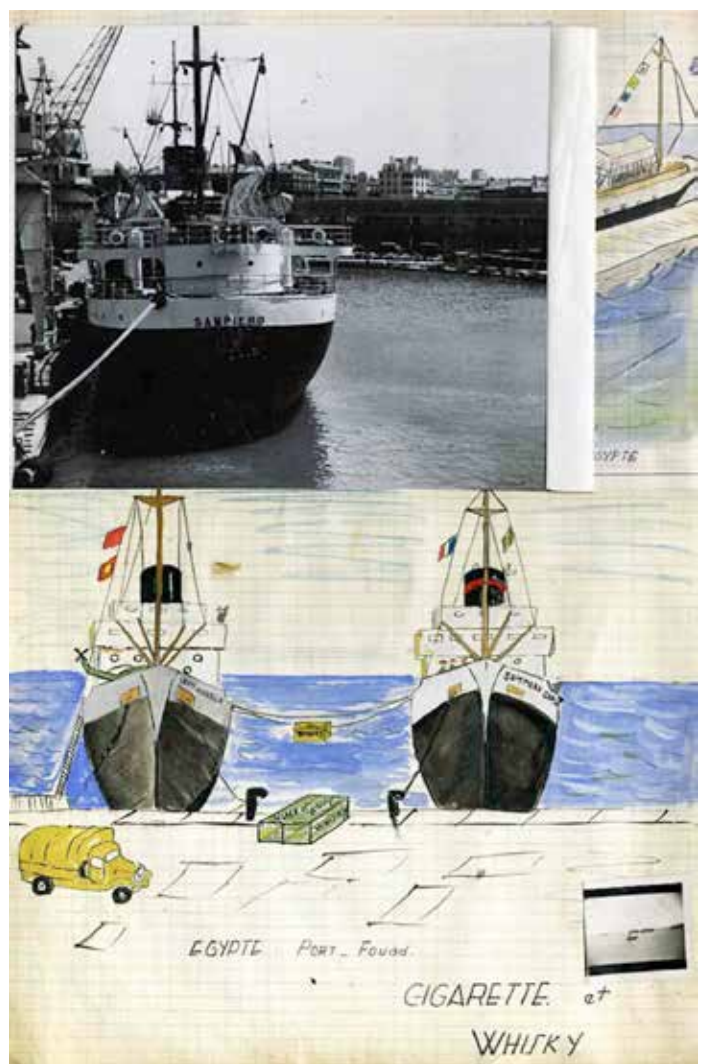
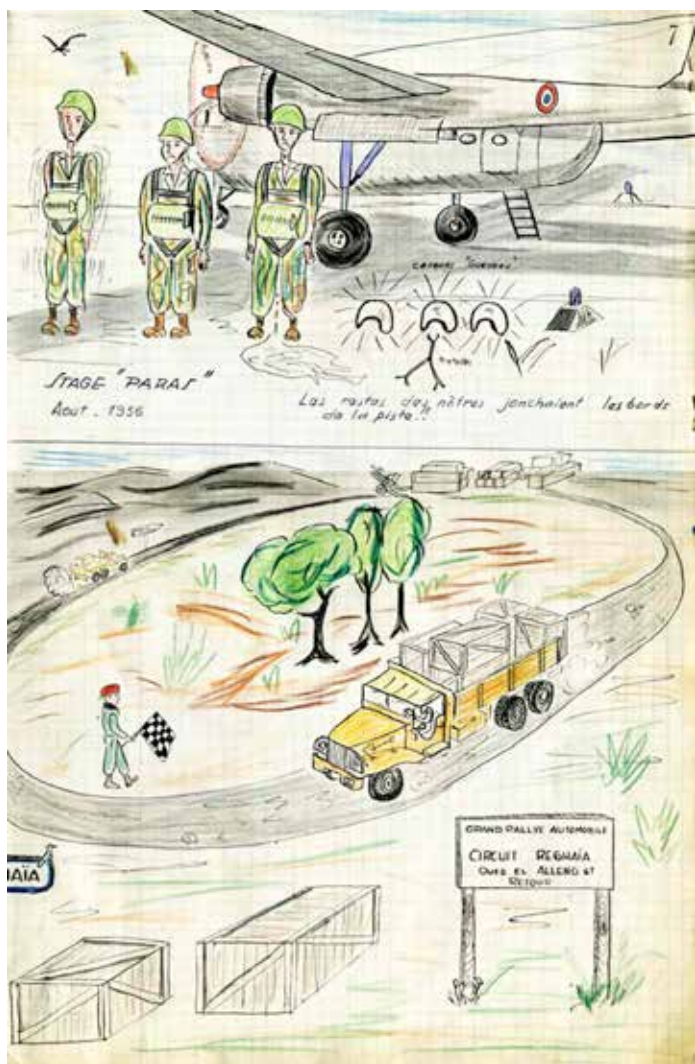
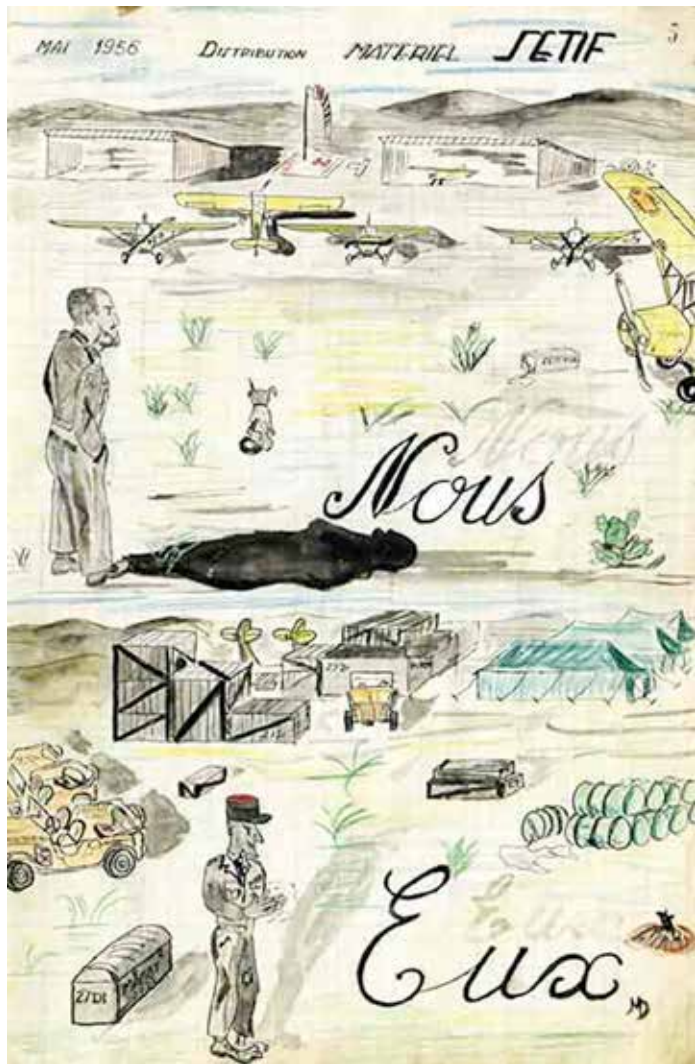
▼ *Alouette du 1^{er} PMAHRG à Sidi-Bel-Abbès, fin 1961*

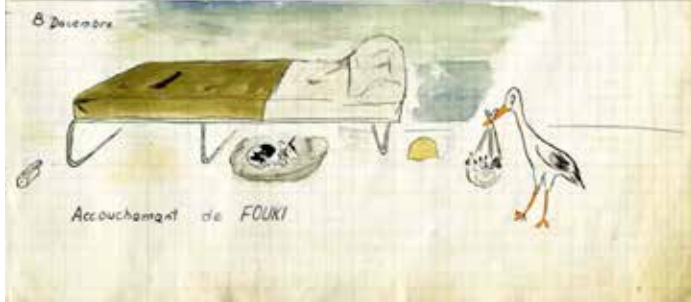


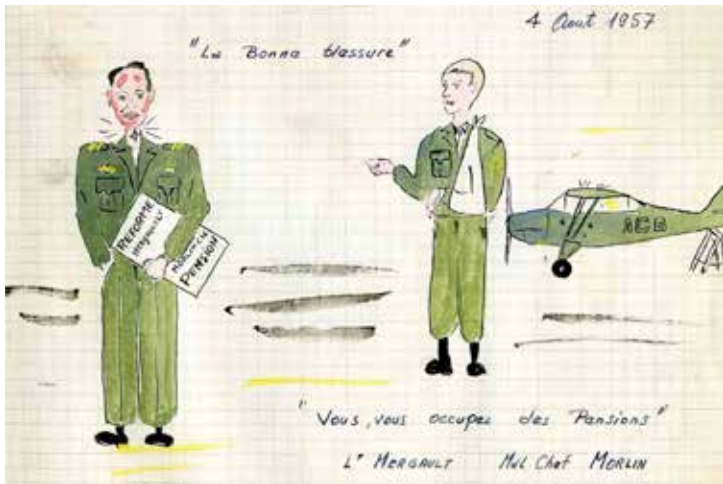
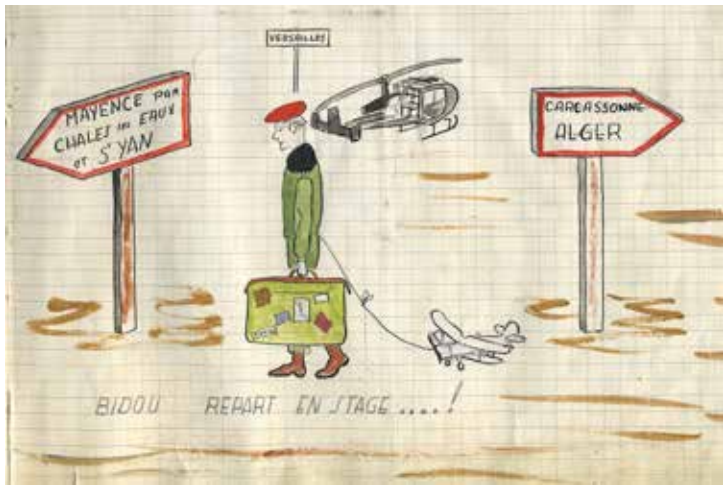
Journal de marche du PMAH 10^{ème} DP

ouvert en mai 1956









26
 Région Militaire
 Division Parachutiste
 60^{ème} Compagnie de Q.G.
 Peloton d'Avions 10^{ème} D.P.

Le maréchal des logis CAZOT Jean
 du Peloton d'Avions de la 10^{ème} D.P.

honneur le Capitaine Commandant
 de Peloton d'Avions de la 10^{ème} D.P.

Objet: Demande de permission

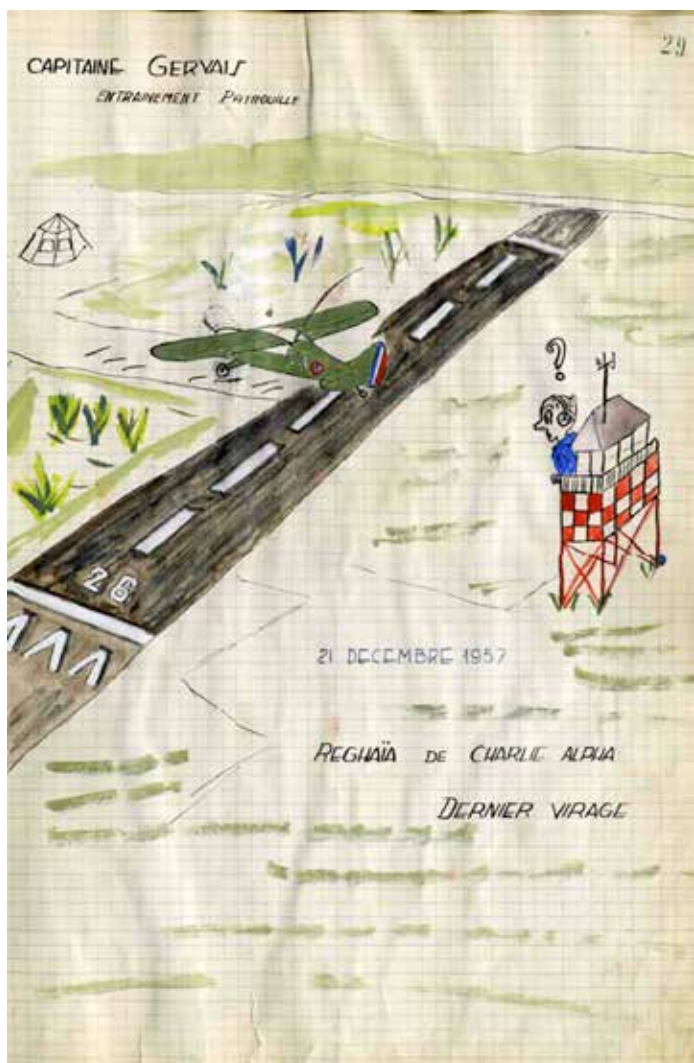
J'ai l'honneur de vous
 demander de bien vouloir
 m'accorder une permission de
 quinze jours à compter du 9
 Novembre 1957, pour me
 rendre à Oithey (Basses Pyrénées).

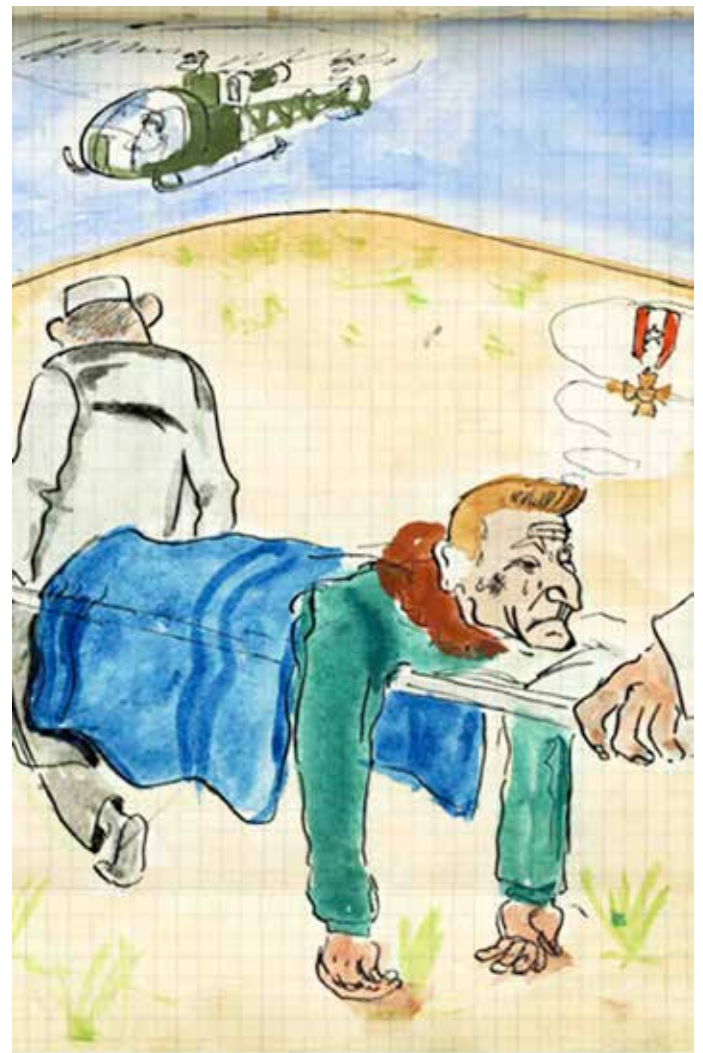
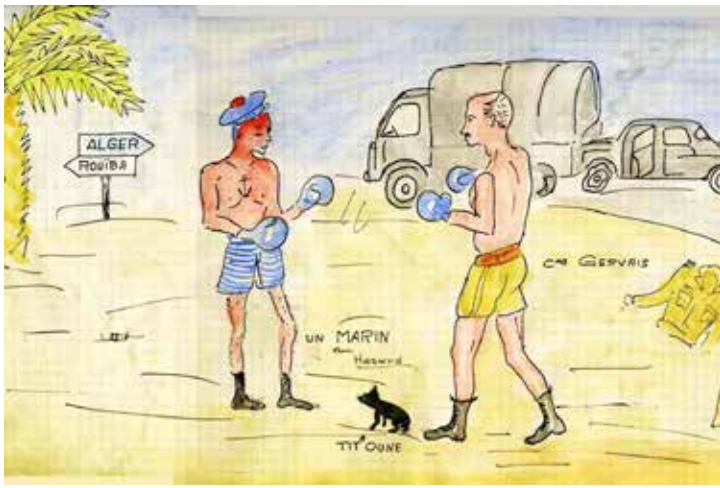
Favorable pour
 10 jours si le
 Mlle Cazot ramène
 "la truffe".

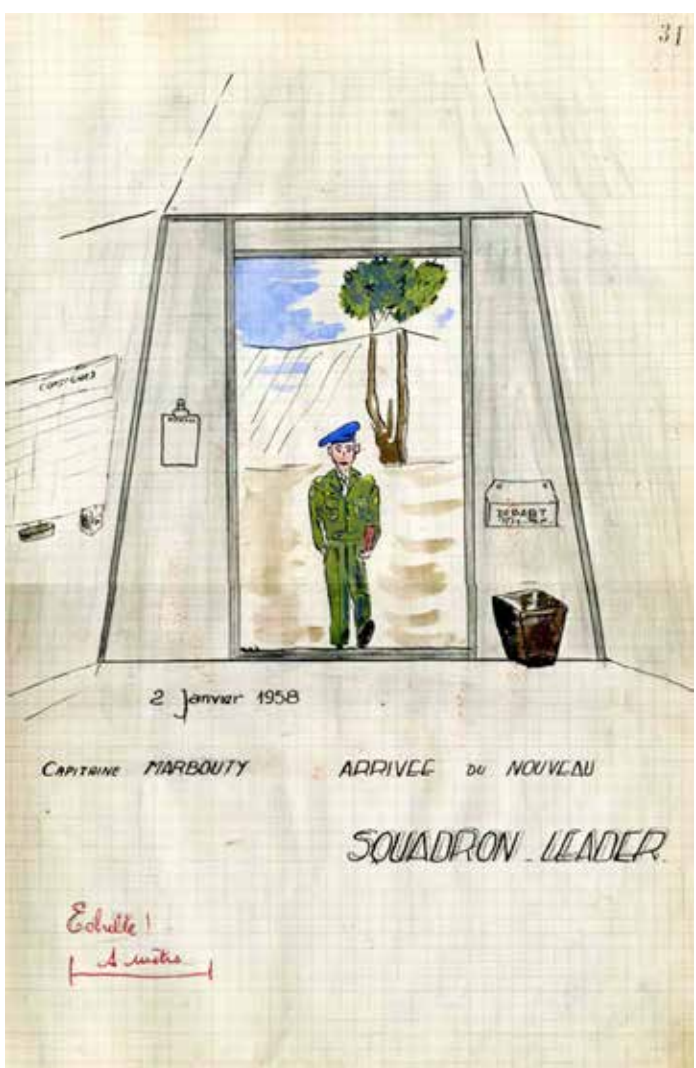
15 sans truffe.

Modèle Déposé
 SADO
 "Sans doute de qualité d'opération"

CAZOT PART EN "PERME"







ALGÉRIE
—
DÉPARTEMENT DE SETIF
—
MAIRIE
DE BOUGIE

CERTIFICAT DE BIEN-VIVRE

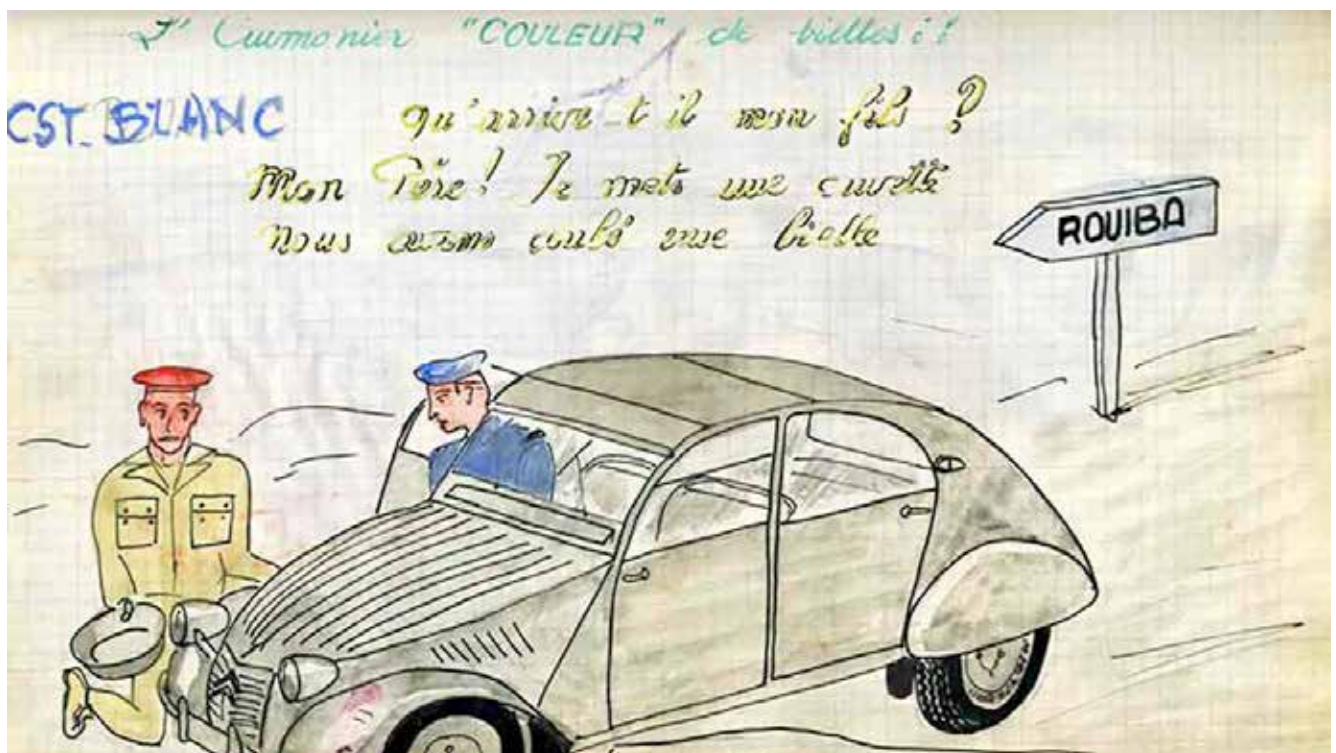
NOUS, Maire de la Ville de BOUGIE,
Ancien Ministre,
Officier de la Légion d'Honneur,

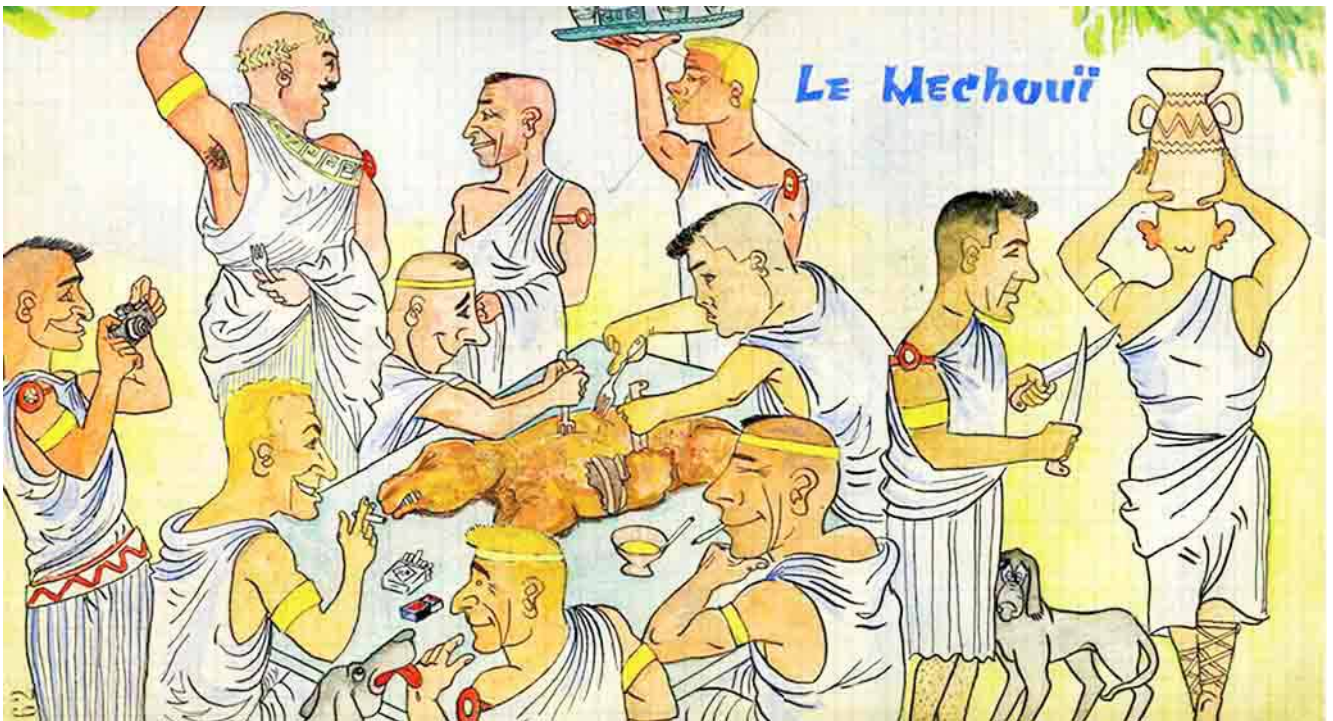
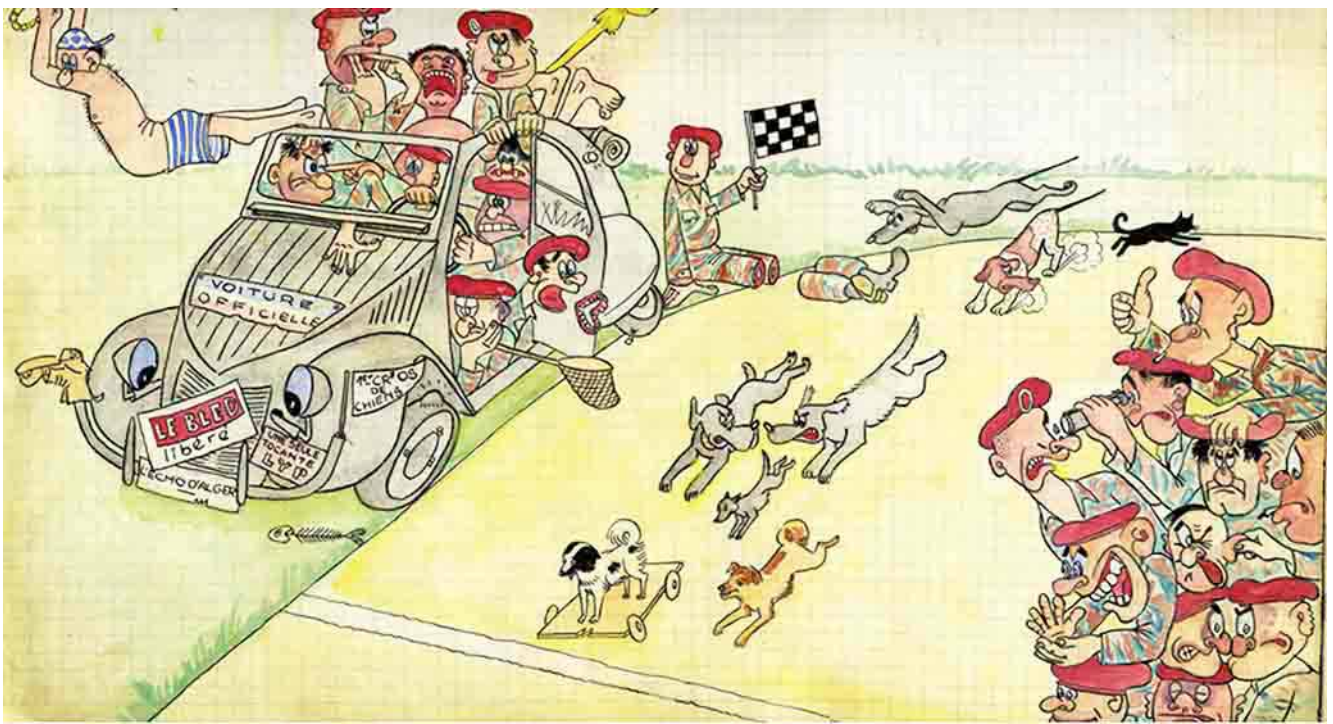
Certifions que le Peloton A.L.A.T. de la 10^{ème} D.P.,
stationné à BOUGIE depuis Août 1959 et devant partir le
4 Avril 1960 s'est bien comporté et qu'un certificat de
bien-vivre peut lui être décerné.

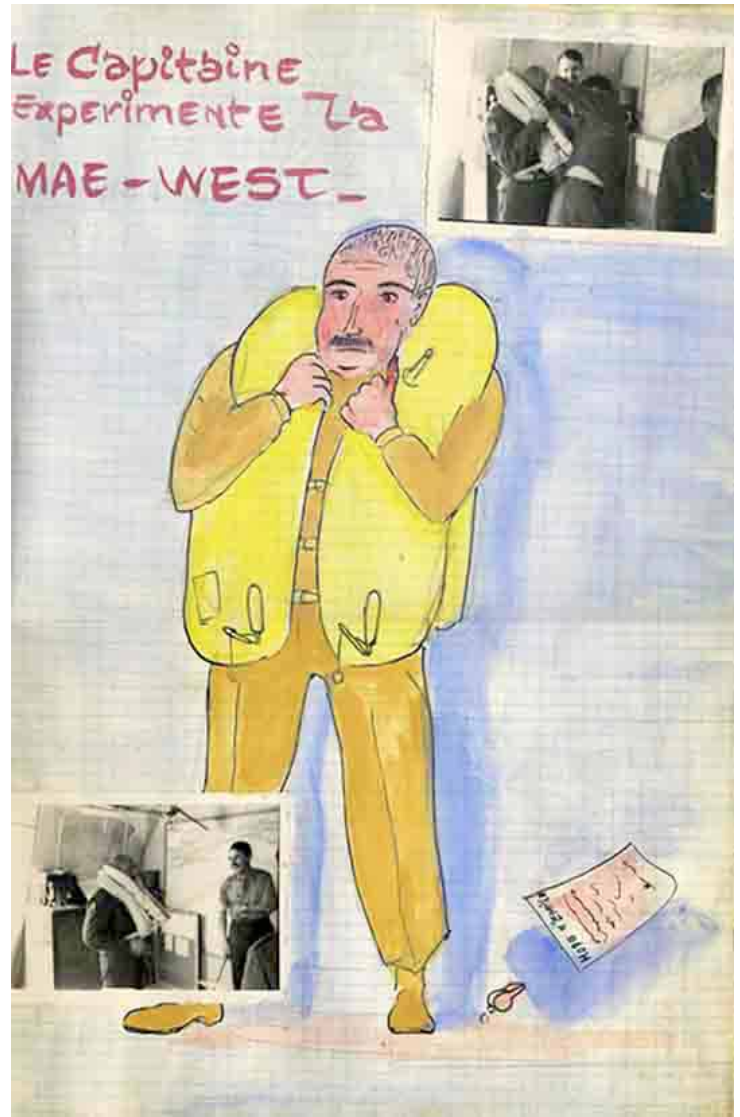
En foi de quoi nous délivrons le présent certificat
pour servir et valoir ce que de droit.

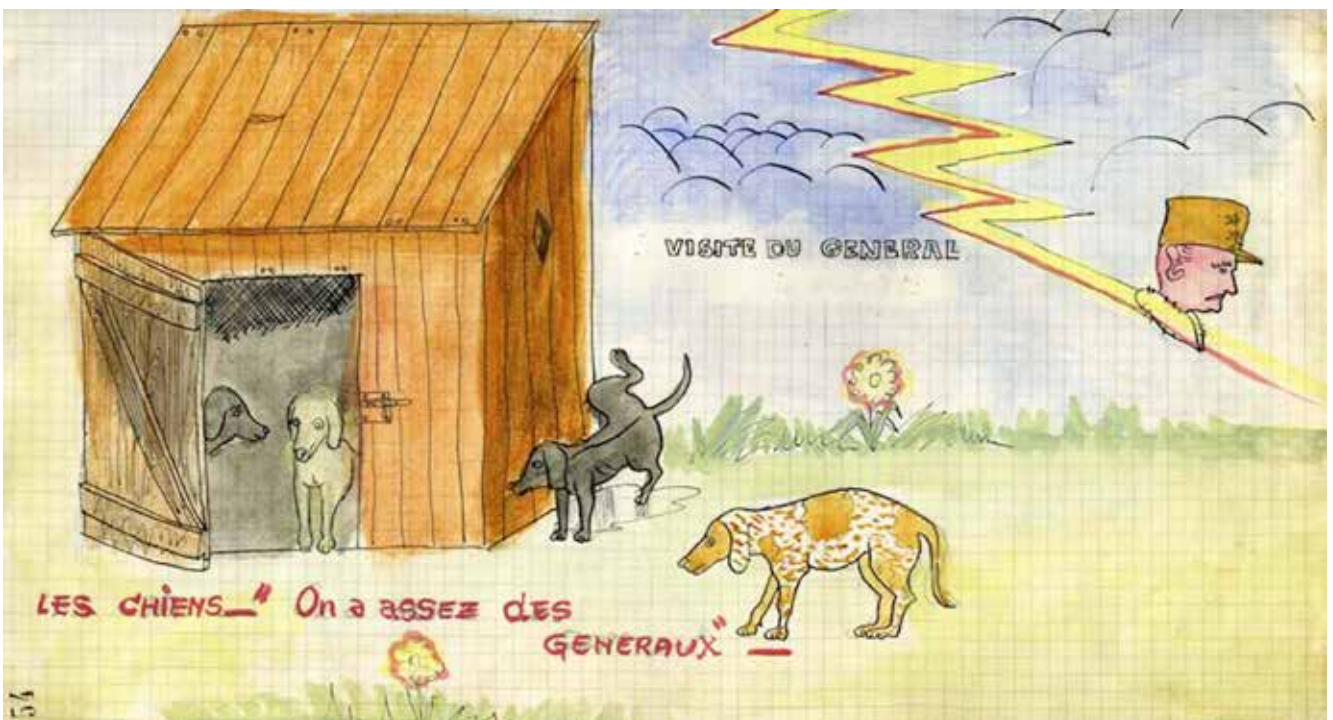
BOUGIE, le 21 Mars 1960

Le Maire, Maire
L'Adjoint délégué,





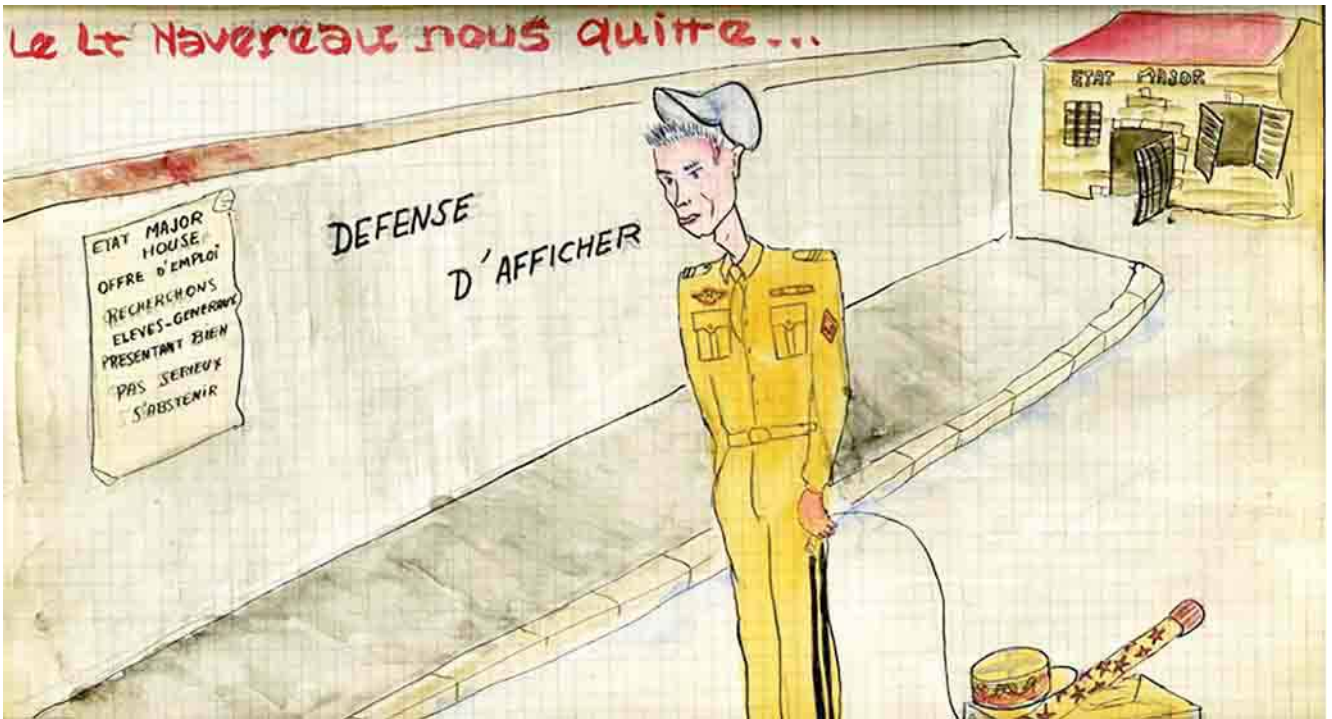


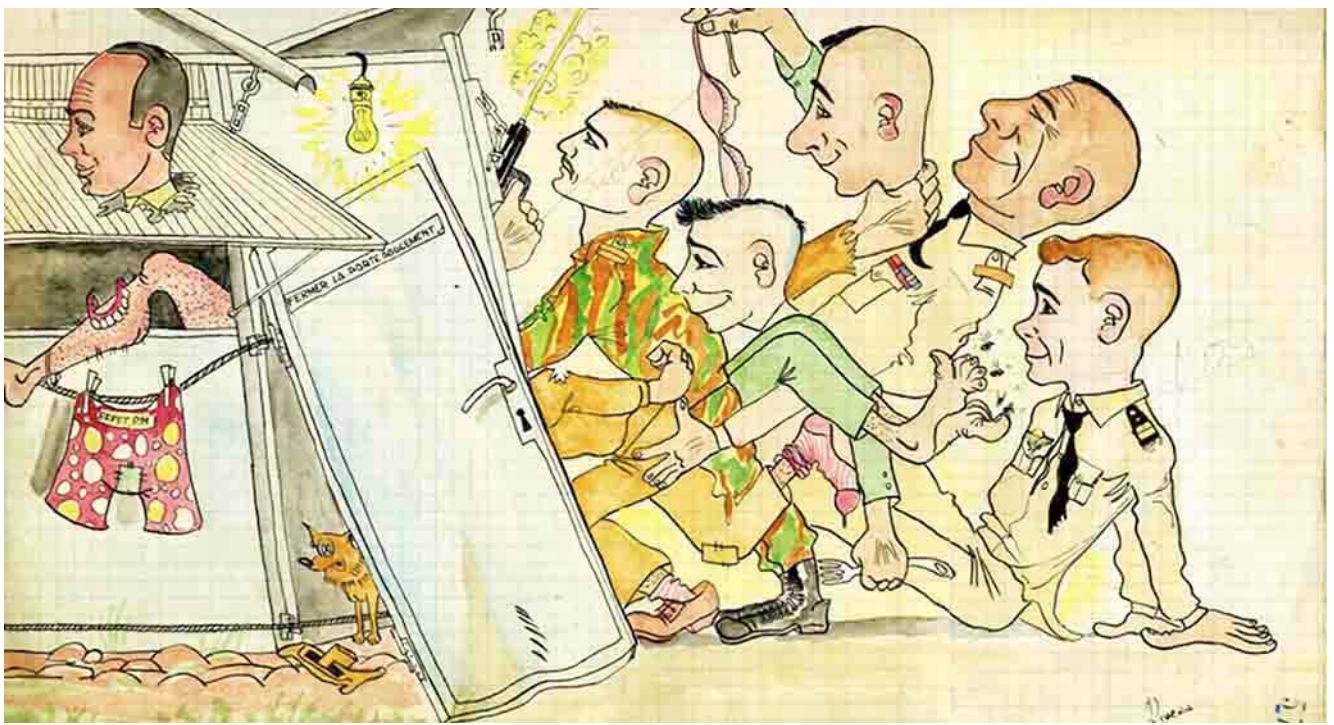


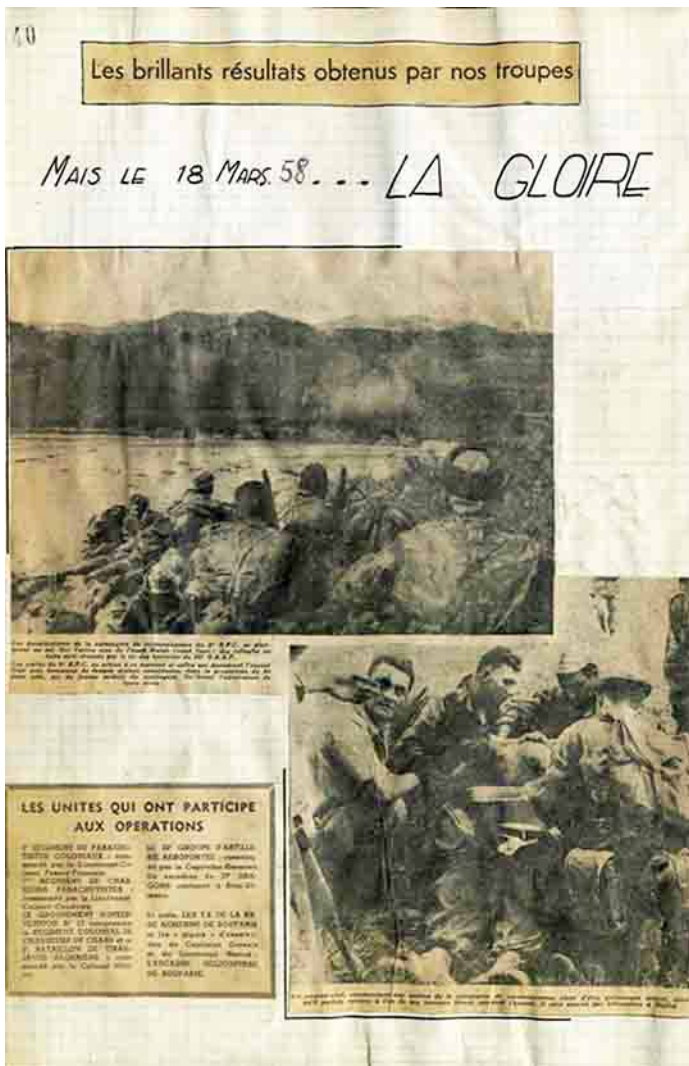
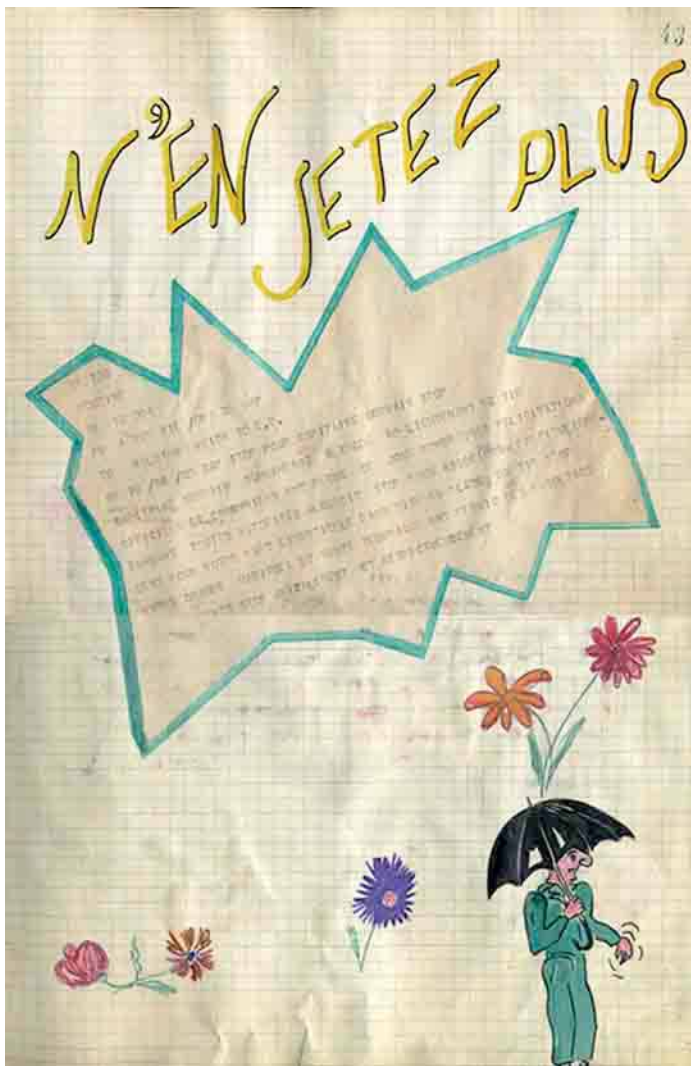
PER - BA. 1970
par Chébli



Le Lt Naveau nous quitte...







300-55-800

0206 MESSAGE 4 10 3 1340

AUTORITES OFFICIELLES: PA 10 EME DP

AUTORITES DESTINATAIRES: PA 10 EME DP

SECRET

FLASH

EXTREME URGENT

URGENT

DIFFER

AMARANTE COMMUNIQUE DEBUT CITATION.

VOUS ADRESSE POUR VOUS VOS OBSERVATEURS VOS PILOTES A LA FOIS MES FELICITATIONS ET MES REMERCIEMENTS POUR EFFICACITE VOTRE ACTION AU PROFIT MON REGIMENT JOURNEE 16/3/58 STOP AVEZ PRIS PART PREPONDERANTE DANS RESULTATS OBTENUS SUR BANDES REBELLES ACCROCHEES DONT PERTES 8^{ème} ELEVENT A PLUS DE 370 TUES ET PLUS DE 50 ARMES P RECUPEREES DONT 5 MITRAILLEUSES ET 2 F.M STOP VOUS RETRANSMET FELICITATIONS GENERAL A L L A R D GENERAL W B S S U COLONEL DE MAISON ROUGE

FIN

1 30 EME

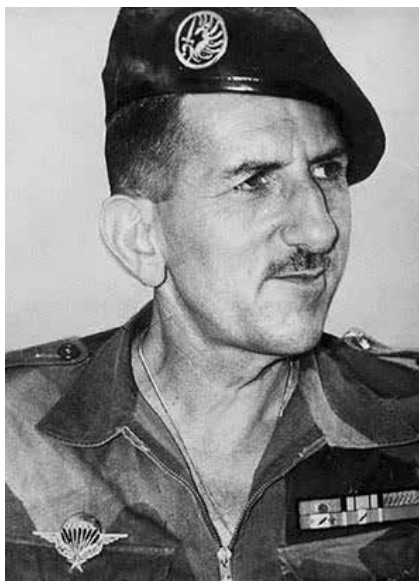
TELEPHONE: 4

FIN

1128 L.V. 43530



10^{ème} Division parachutiste



Général Massu



Général Gracieux



Général Saint-Hillier



Colonel Chateau-Jobert



Commandement

Commandants en chef

Général Massu

Du 1^{er} juillet 1955 au 1^{er} juillet 1956 (GPI)

Du 2 juillet 1956 au 3 février 1959 (10^{ème} DP)

Général Gracieux

Du 3 février 1959 au 25 mai 1960

Général Saint-Hillier

Du 26 mai 1960 au 30 avril 1961

Colonels adjoints

Rocquigny du Fayel 1955-56

Colonel Godard 1956-1958

Lieutenant-colonel Romain-Desfossés 1958

Colonel Mayer 1959-1960

Colonel Ceccaldi 1961

Chefs d'état-major

Colonel Godard 1955-1956

Lieutenant-colonel Brothier 1957

Lieutenant-colonel Ducasse 1958

Lieutenant-colonel Dangounau 1959-1960

Commandant Morin 1960

Commandant de Saint Marc 1960

Lieutenant-colonel Turret 1961

Régiments (commandés par des colonels ou des lieutenants-colonels)

1^{er} RCP - Mayer, Coustaux, Broizat

1^{er} REP - Brothier, Jeanpierre, Dufour, Guiraud

2^{ème} RPIMA - Chateau-Jobert, Fossey-François, Lemire, Toce

3^{ème} RPIMA - Bigeard, Trinquier, Bonnigal, Leborgne

6^{ème} RPIMA - Romain-Desfossés, Ducasse, Balbin

9^{ème} RCP - Brechignac, Defert

23^{ème} RDP - Pallu, Pottier, de Serech d'Aurimont

20^{ème} GAP - Queirard, Castagnet

Historique

La 10^{ème} Division parachutiste (10^{ème} DP) est une unité composée de troupes aéroportées constituée le 1^{er} juillet 1956 à parti du Groupement parachutiste d'intervention (GPI).

À peine constituée, la 10^{ème} DP est désignée pour intervenir lors de l'opération *Mousquetaire* à Suez. Pour cette opération, la division est renforcée et atteint un effectif de 8 300 hommes.

A la suite de la vague d'attentats terroristes qui font de nombreuses victimes innocentes à Alger, le ministre-résident Robert Lacoste confie, en janvier 1957, au général Massu et à la Division, la totalité des pouvoirs de police dans la zone d'Alger.

Trois des cinq régiments d'infanterie parachutiste de la division (1^{er} RCP, 1^{er} REP et 3^{ème} RPC), participent, de janvier à mai 1958, à la *Bataille des Frontières* qui permet d'enrayer l'aide apportée aux rebelles par la Tunisie. En 1958 également, Deux de ses régiments, le 1^{er} REP et le 3^{ème} RPC, s'illustrent dans la région de Touggourt et Timimoun. Puis les opérations continuent dans l'Atlas Blidéen et en Kabylie.

Le 1^{er} décembre 1958, les régiments de parachutistes coloniaux (RPC) deviennent des régiments parachutistes d'infanterie de marine (RPIMA).

Le 13 mai 1958, la 10^{ème} DP, derrière son chef, le général Massu, participe de toute son âme et en toute bonne foi, au mouvement amenant le général De Gaulle au pouvoir. Elle repart aussitôt après en opération dans le Titteri et en Kabylie.

Début février 1959, le 10^{ème} DP, mise à la disposition directe du général commandant en chef, quitte le commandement de la Zone Nord Algérois, c'est le début du *Plan Challe*. Pendant six mois, elle opère dans l'Ouarsenis, le Hodna et enfin en Kabylie.

Le 24 janvier 1960, pour la *Semaine des barricades*, elle est appelée à maintenir l'ordre à Alger, c'est une des missions les plus dramatiques et les plus difficiles qu'elle eut à accomplir.

Le 15 février 1960, l'état-major et toutes les unités divisionnaires quittent Hydra pour s'installer à Blida.

Jusqu'au 30 avril 1961, la Division est en Kabylie, à la frontière tunisienne, dans le Hodna, dans les Aurès et dans le Nord Constantinois, partout étroitement unie aux troupes de quadrillage. Elle reçoit des témoignages d'admiration du ministre des Armées, du général en chef et du général commandant le Corps d'armée d'Alger.

Pendant le *Putsch* des éléments de la Division, réputée très proche de la population algéroise, se rallie aux *Putschistes*. A l'issue du *Putsch*, les trois divisions de réserve : 10^{ème} DP, 25^{ème} DP et 11^{ème} DI, sont dissoutes le 30 avril 1961 pour former la 11^{ème} DLI et trois brigades.

Le 1^{er} REP est le seul régiment de la Division à être dissous.

Suez, octobre-novembre 1956

Opération *Mousquetaire* (François Proisy)

Le 26 juillet 1956, le colonel Nasser, chef de l'Etat Egyptien, nationalise la Compagnie universelle du Canal de Suez, provoquant une crise internationale.

Tout en se livrant à un intense ballet diplomatique auprès de leurs alliés américains, des Soviétiques, et des nations arabes voisines, la France et le Royaume-Uni qui estiment leurs intérêts stratégiques et financiers lésés dans cette affaire et préparent une opération militaire conjointe. Sous le commandement général des Britanniques, cette opération vise à s'assurer à nouveau de la maîtrise de la zone du Canal tout en offrant l'opportunité aux uns de réaffirmer leur rôle au Proche-Orient et aux autres de châtier, voire de renverser, le régime égyptien qui, du Caire, soutient la rébellion algérienne. Elle prendra le nom d'opération *Mousquetaire*.

Très schématiquement, le plan a pour premier objectif la prise d'Alexandrie via Port-Saïd pour les Britanniques et Port-Fouad pour les Français. Puis, après une poussée vers l'ouest et le sud du canal par ses berges occidentales et orientales, menacer et atteindre Le Caire. A défaut d'atteindre cet objectif final, les intervenants disposeraient d'un gage important pour l'avenir de la navigation sur le Canal, grâce à la maîtrise de Port-Saïd et de Suez.

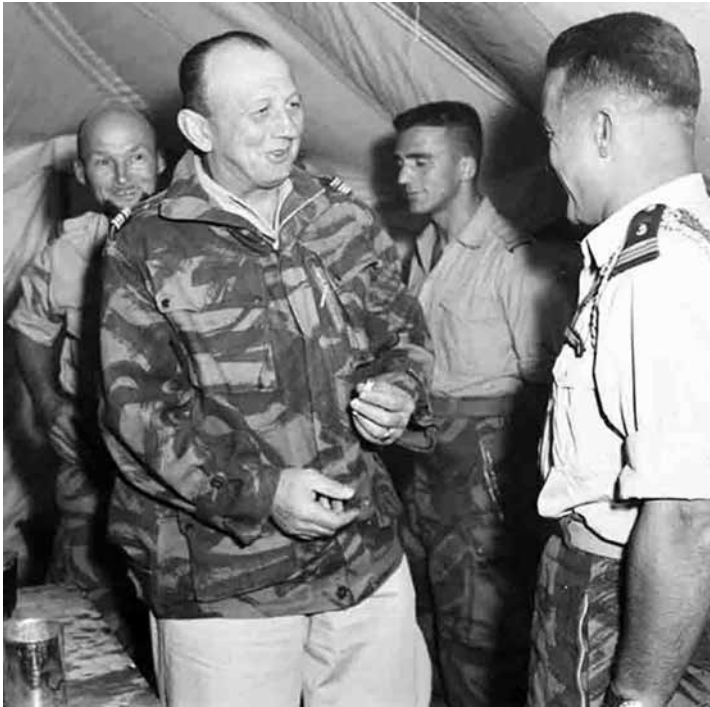
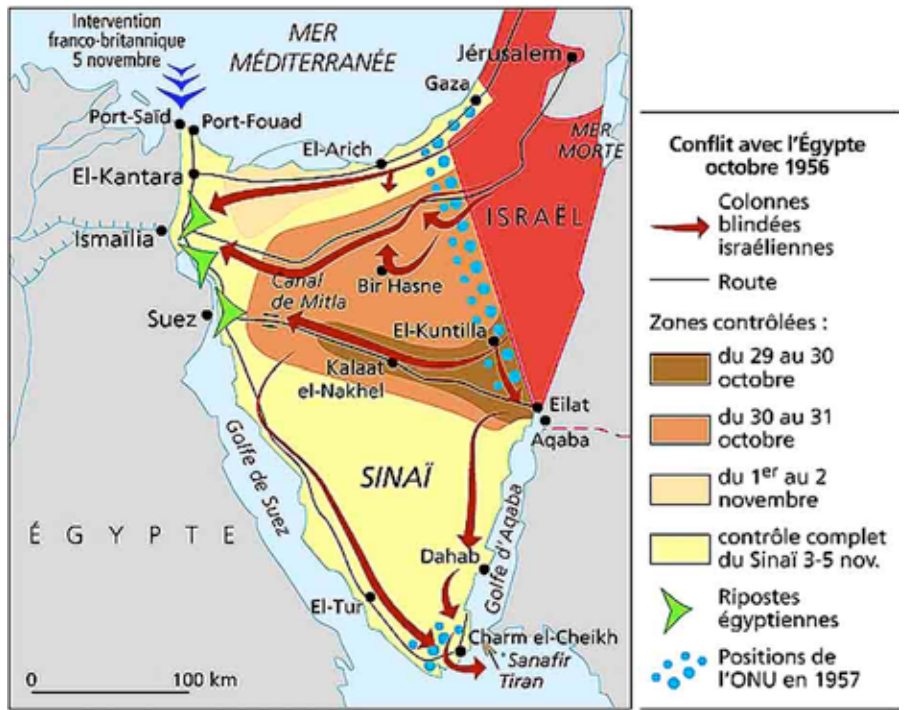
Les considérations tactiques, stratégiques et politiques amèneront les Franco-Britanniques à modifier ce plan en *Mousquetaire révisé* puis en *Mousquetaire révisé définitif*. D'autres plans, baptisés *Omelette*, *Simplex*, *Pénélope zéro* et *Télescope* seront également prévus et modifiés au gré de l'évolution de la situation internationale.

Les Français ont décidé d'agir en étroite liaison avec Israël dont les armées doivent faire une percée vers le Canal, en traversant le Sinaï. Cette invasion du Sinaï débute le 29 octobre 1956. Tout en fixant le gros de l'armée égyptienne, elle doit donner un prétexte aux franco-britanniques pour lancer, le 30 octobre, un ultimatum aux Egyptiens et aux Israéliens et d'intervenir afin de *séparer les belligérants* mais surtout d'occuper préventivement le Canal de Suez.

Les forces françaises sont sous le commandement en chef de l'amiral Barjot. Le corps expéditionnaire, baptisé *Force A* (pour *Amilcar*), est commandée par le général de division Beaufre. Après une première phase qui débute le 31 octobre, consistant en des bombardements des positions et des aérodromes égyptiens par des avions anglais et français, embarqués sur les porte-avions ou venus de Chypre, les parachutistes du 2^{ème} RPC (colonel Chateau-Jobert) et de la 5^{ème} Centaine de la 11^{ème} Demi-brigade Parachutiste de choc (lieutenant Moutin) sautent sur Port-Saïd et Port-Fouad le 5 novembre 1956 et s'emparent très rapidement de leurs objectifs (ponts, installations du Canal et usine d'eau). Ils sont rejoints, à l'aube du lendemain, lors d'un débarquement amphibie à Port-Fouad, par le 1^{er} REP (colonel Brothier), auquel a été intégré un escadron d'AMX 13 du 2^{ème} REC, des éléments de la 10^{ème} DP et de la 7^{ème} DMR ainsi que des Commandos marine. Sous les pressions internationales (USA et URSS), le cessez-le-feu intervient le 6 novembre. Après quelques semaines d'occupation, les franco-britanniques procèdent à l'évacuation de la zone du Canal, à partir du 21 novembre. Selon un échéancier encore plus savamment élaboré que le plan d'offensive, ils doivent céder leurs positions aux Casques bleus colombiens et norvégiens dépêchés par l'ONU. L'évacuation (nom de code *Homard*) est effective le 22 décembre 1956. La *Force A* est officiellement dissoute le 1^{er} février 1957.



Le colonel Gracieux et les chefs de corps assistent au briefing du colonel Chateau-Jobert, du 2^{ème} RPC, avant le largage sur Port-Saïd et l'embarquement dans les Noratlas





Largage des éléments du 2^{ème} RPC à Port-Saïd

Le colonel Chateau-Jobert contacte le PC

Evacuation d'un blessé du 2^{ème} RPC par un H-19 de la Marine britannique

Débarquement à Port-Fouad





▲ Un Bell rejoint des éléments du 1^{er} REP sur le cordon littoral, à l'est de Port-Fouad

Ci-contre : Des militaires israéliens saluent un Piper



▼ Un timbre égyptien rappelant que, comme tout le monde le sait, le cuirassé Jean-Bart a été coulé



L'ALAT à Suez

Peloton d'hélicoptères légers (Christian Malcros)



Ecusson-souvenir dessiné et exécuté à bord du Léon-Mazelle et réservé au 72 membres du Peloton.

Il représente une ancre et un hélicoptère placés dans le ventre d'un croissant. Cet écusson numéroté est destiné à marquer dans l'esprit des hommes, l'existence du premier porte-hélicoptère engagé en combat

Le 26 août 1956, six Bell 47G-2 du GH N°3 partent de Fès, au Maroc, pour rejoindre le GH N°2 à Sétif, dans l'est de l'Algérie. Ce détachement est aux ordres du capitaine Durand. Après avoir fait une escale à Guercif, les appareils arrivent le soir à Oujda, où les équipages passeront la nuit. Départ le lendemain pour Orléansville via Perregaux. Bloqués trois jours par un tempête de sable, ils ne repartiront que le 31 pour effectuer le trajet Orléansville-Affreville-Bouira-Sétif. Pris en charge par le GH N°2, le peloton passe alors sous les ordres du capitaine Prat.

Après une dizaine de jours d'attente, c'est le départ. Les Bell qui étaient codés dans la tranche allouée au GH N°3 (BA/BK) arborent maintenant un nouvel indicatif dans la série MN à MS. Le 11 septembre, envol des Bell pour La Réghaïa via Bouira. Et le lendemain, tous se regroupent à Maison-Blanche, près d'Alger. Les essais d'appontage sur le *Léon-Mazzella* débutent le 24. Une toile est tendue sur le pont d'envol pour faciliter l'adhérence. Le navire a été réquisitionné le 29 août, pour être transformé en porte-hélicoptères par la pose de plaques de tôle sur la plage avant et avec une plate-forme de secours à l'arrière.

Le Peloton embarque ses appareils, le 25 octobre 1956, sur le cargo civil *Léon-Mazzella*. Cinq Bell sont rangés en quinconce sur le pont, opération facilitée par la configuration bipale de l'hélicoptère, le sixième occupant l'espace de pose. L'hélicoptère se trouvant à cette place est obligé de fait, d'atterrir en dernier et ensuite de s'envoler le premier.

Parti d'Alger le 28 octobre, le cargo, dont la vitesse ne dépasse pas 6 nœuds, n'atteint l'embouchure du canal que deux semaines plus tard. Il est dans le convoi marchand lent MES 2, dit de renfort immédiat. Le navire arrive au large de Port-Saïd le 6 novembre et accoste le 10 à Port-Fouad, où il restera jusqu'au 22 décembre. Le Peloton assure des missions de reconnaissance et de liaison dans le ciel égyptien, y compris dans le Sinaï, à la rencontre des Israéliens. Mais il opère aussi de nombreuses évacuations sanitaires, notamment en déposant des blessés sur le pont du navire hôpital *La Marseillaise*. D'autres missions dont le ravitaillement en eau potable lui sont aussi confiées. Après avoir effectué par loin de 500 missions, en totalisant près de 200 heures de vol, le peloton est de retour à Alger le 31 décembre 1956.

Le peloton est reconnu unité combattante au titre de l'opération en Egypte, du 7 novembre au 22 décembre 1956.

Curieusement, le *Léon-Mazzella* qui sera par la suite interdit d'accostage dans tous les ports arabes, ne figure pas dans la liste des bâtiments civils reconnus combattants.

Novembre 1956, un Bell dans le port d'Alger, piloté par le capitaine Durand, embarque sur le Léon-Mazella pour l'expédition de Suez.

Une caisse grillagée, sur le côté, permet d'embarquer des jerricans d'essence et des outils.

Dessous : Les Bell sur le Léon-Mazella



Six hélicoptères « Bell » ont pris position sur le « Léon-Mazella » premier « porte-hélico » français

Les Etablissements Terrin viennent d'achever la transformation du navire « Léon-Mazella », réquisitionné il y a plus de deux mois, pour lui permettre de donner asile à un groupe d'hélicoptères sanitaires. Sur la plage avant, une piste d'envol d'une trentaine de mètres et portant

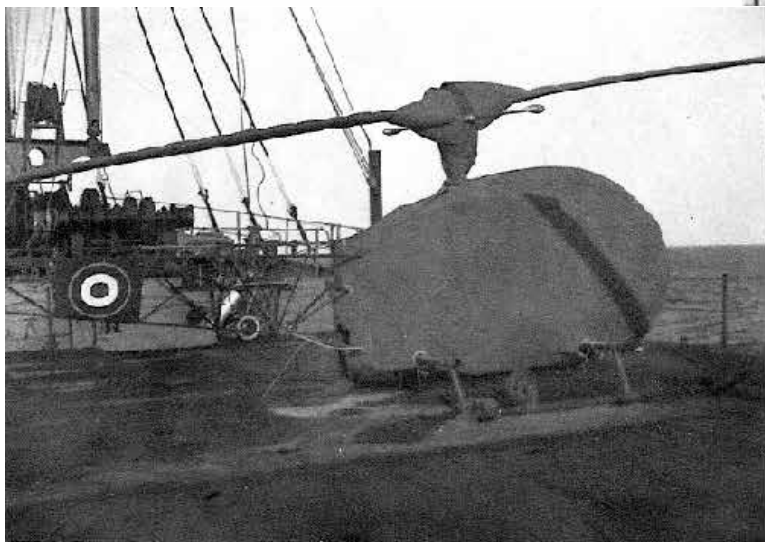
sur toute la largeur du navire, est depuis hier occupée par six appareils « Bell » arrivant de Sétif, où, comme on le sait, le commandant Crespin, commandant la base d'Aïn-Arnat, dirige une unité opérationnelle d'hélicoptères.

Nous avons assisté hier, vers midi, à l'appontage de chaque appareil qui était tout de suite solidement croché sur un coin de piste. Ils reprirent l'air dans l'après-midi pour permettre aux pilotes de s'habituer à ce « nouveau sport ». Il s'agit là d'un spectacle peu commun marquant l'avènement d'une nouvelle arme. Aussi ne peut-on s'étonner de trouver dans le peloton de soutien, camouflés sous l'uniformité des bérets parachutistes, des officiers ou hommes de troupes de plusieurs armes, choisis pour leur spécialisation.

Une seconde piste de dépannage, en bois cette fois, a été également aménagée à l'arrière du bâtiment. Un appareil peut fort bien s'accidenter et du même coup rendre la première piste inabordable.

Le « Léon-Mazella », simple cargo oranais, trouve là la consécration. Seul navire à porter le titre (de guerre) de « porte-hélico », il est appelé, sinon en zone opérationnelle, tout au moins par les enseignements qu'on ne manquera pas de tirer de son utilisation pacifique, à rendre les plus grands services.

P. M.



LE JOURNAL D'ALGER — 1^{er} JANVIER 1957
DE RETOUR A ALGER, APRES AVOIR
PRIS PART AUX OPERATIONS D'EGYPTE

Le « Léon-Mazella » **premier porte-hélico français** **va être « rendu à la vie civile »**

Le porte-hélico « Léon-Mazella » est de retour à Alger où il va être rendu « à la vie civile » après avoir pris part aux opérations d'Egypte. Dans quelques jours, en effet, son « personnel militaire » aura quitté son bord pour laisser la place aux ouvriers des ateliers Terrin qui sont chargés de démonter la piste d'envol des hélicoptères « Bell ».

A notre arrivée, son commandant, M. Decara, quittait le bord. Mais il nous mit à l'aise en nous conseillant de nous rendre à son carré où se trouvaient précisément les officiers à qui, deux mois plus tôt, nous avions souhaité un agréable voyage. Nous ne pensions pas si bien dire. Tout le monde s'accorde aujourd'hui pour affirmer ne pas avoir du tout souffert du déplacement.

Il y a là, autour de la bouteille de whisky égyptien - importé d'Australie ! — les capitaines Prat, commandant le peloton d'hélicoptères (un spahi) ; Durand, chargé des opérations ; Cochaud, officier technique et les lieutenants Declerck et Lacoste, pilotes. Ce dernier vient directement de la gendarmerie. Nous avons également MM. Margotteau, commandant en second ; Le Texier, chef mécanicien, et Lemintère, directeur des Ets Terrin.

Inutile de poser des questions. Nous sommes immédiatement renseignés avec quelques anecdotes, que nous ne publierons pas, sur ce que fut la vie égyptienne du peloton

d'hélicoptères. Une vie agréable si l'on croit l'empressement que mettaient les journalistes à se rendre à bord du « Léon-Mazella » ancré à Port Fouad. Son originalité ne suffit pas à expliquer cet engouement.

Passons donc et voyons les états de service de notre premier porte-hélico. C'est le capitaine Cochaud qui nous les résume :

« Les six hélicoptères « Bell » de notre peloton ont effectué 500 missions sanitaires, de reconnaissance ou de transports sur la zone opérationnelle. Ce qui représente 200 heures de vol environ ».

Notre interview s'arrêtera là car la conversation, devenue générale, est de beaucoup plus intéressante.

Nous apprenons aussi l'existence d'un écusson-souvenir dessiné et exécuté à bord. Réservé aux 72 membres du peloton il représente une ancre et un hélicoptère placés dans le ventre d'un croissant. Cet écusson, numéroté, est destiné à marquer dans l'esprit des hommes l'existence du premier porte-hélico engagé en combat.

P. M.

Peloton d'avions de la 10^{ème} DP (Jean Gervais)



Le Sampiero Corso au cours de l'expédition

Le 4 août 1956, six Piper L-18C sont envoyés à Blida, pour être mis en caisses, dans le cadre de la préparation de l'opération *Amilcar*. Les appareils de couleur jaune sont changés contre des appareils peints en kaki : n° 380, 468, 502, 2487 (jaune), 2478 (jaune) et 599 (jaune). Ces trois derniers appareils sont remplacés par les numéros 619, 489 et 585. Le départ devait être rapide, mais ce ne fut pas le cas. Le peloton devra se faire prêter deux L-18C pour continuer son entraînement, ses Piper, repeints couleur sable, étant toujours en caisse. Ils reçoivent aussi des marquages spéciaux pour l'opération, trois bandes jaunes et deux noires sur le fuselage et les ailes.

Le 30 octobre, le matériel automobile embarque sur le SS *Oradour*. Le lendemain, c'est au tour des avions. Le navire, inclus dans le convoi marchand lent MES 4, arrive à Malte dans le port de La Valette le 6 novembre, puis en rade de Port-Saïd le 11. Le lendemain, l'*Oradour* part pour Chypre où il arrive à Limassol, le 13 novembre à 18 heures. Tout le matériel est débarqué le 17. A compter du 21, les avions sont stockés à Akrotiri.

Le 3 novembre, le capitaine Gervais et ses hommes embarquent à bord du SS *Sampiero Corso*. Inclus dans le convoi marchand rapide MEQ 2, le navire arrive à Malte dans le port de La Valette le 5. Trois jours plus tard, il est au large de Port-Fouad, en rade le 9 et à quai le 11. Bref arrêt. L'opération est arrêtée. Le 15, le *Sampiero Corso* appareille pour Chypre. Il arrive à Famagouste à 8 heures. Le personnel embarque alors dans des camions à destination du camp X, à Pyroï dans les environs de Nicosie. Le 18, nouveau mouvement. Cette fois c'est vers l'aérodrome de Tymbour, à l'est de Nicosie.

Le 28 novembre débutent les vols d'entraînement et d'initiation pour les officiers des régiments de la Division stationnés à Chypre. A ce moment, le général Gilles annonce la possibilité de repartir sur Port-Fouad et demande au capitaine Gervais la possibilité d'un vol direct avec les Piper. Le capitaine estime l'opération possible, à condition de disposer d'un *Noratlas* pour surveiller la navigation. Finalement une autre décision prévaut, les avions seront embarqués à bord des *Noratlas*. Démontage des Piper, mise en caisse et remontage quelques jours plus tard. Les vols se poursuivront jusqu'au 22 décembre, date à laquelle les avions sont de nouveau remis en caisse à Akrotiri. Le 24 tout est emballé. Il est à noter que les mécaniciens se débrouillaient seuls, le soutien matériel étant resté à Alger.

Le 29 décembre, les personnels embarquent à bord du SS *Skaugum*. Ils arrivent à Alger le 2 janvier. Et le 15, le peloton se réinstalle à La Réghaïa. La fin du détachement, embarqué à Chypre à bord du SS *La Hague*, est de retour le 28.

Le Peloton est reconnu comme unité combattante, au titre de l'opération en Egypte, du 11 au 24 décembre 1956. Le *Sampiero Corso* est lui-même reconnu unité combattante pour la période du 3 au 21 novembre 1956.

Ci-contre à droite, l'expédition de Suez vue dans le journal de marche du PMAH 10^{ème} DP



Groupement d'ALAT de la 7^{ème} DMR (Christian Malcros)



Le 8 août 1956, six Piper L-18C du GAOA N°4 s'envolent de Fès (Maroc) pour l'Algérie, afin de constituer le Peloton de la 7^{ème} DMR (Force A). Ils y arrivent le lendemain. Le personnel du Peloton est constitué de trois officiers, onze sous-officiers et douze hommes du rang. Le vendredi 10, le reste du personnel part par le train. Le 20 août, le Peloton constitue un Groupement d'ALAT sous les ordres du capitaine Dattez.

Les avions destinés au Moyen-Orient, douze au total, peints couleur sable, sont mis en caisses à partir du 25. Cette opération se poursuit jusqu'au 31 août. Puis, c'est la longue attente. Si bien que, le 21 septembre, deux avions sont sortis des caisses pour que les pilotes puissent reprendre l'entraînement.

Ce n'est que le 4 novembre que le matériel de l'échelon A débute son embarquement à Alger à bord du SS *Calais*, sous les ordres du lieutenant Forestier. Le lendemain, le personnel de l'échelon A, aux ordres du capitaine Dattez, embarque à son tour à bord du SS *Ville-de-Marseille*. Puis le jour suivant, le personnel d'escorte du matériel monte à bord du SS *Calais*. Les deux navires seront inclus dans le convoi marchand lent MES 5.

Le SS *Ville-de-Marseille*, parti le 5, fait escale à Bizerte le 7 novembre. Il y arrive à 6 heures et repart à 20 heures. Le même jour, l'échelon B, aux ordres du capitaine Rinaldi, quitte La Reghaïa pour Alma-Marine.

Le 8, nouvelle escale à Bizerte pour le SS *Ville-de-Marseille*, il arrive à 6 heures et repart à 18 heures. Le 10, le navire mouille au large de Port-Saïd. Mouillage qu'il quitte le lendemain, sans avoir combattu. Sur le chemin de retour, il fait escale à Malte, dans le port de La Valette, où il arrive à 8 heures et repart à 18 heures. Le navire débarque tout le monde à Alger le 16 novembre. Parallèlement, a lieu le débarquement du matériel du SS *Calais*. Puis, le peloton s'installe à La Reghaïa, après le convoyage de ses avions le 30.

Le peloton n'est pas reconnu comme unité combattante au titre de l'opération en Egypte, mais son personnel se voit décerner la Médaille commémorative des opérations au Moyen-Orient.



Le PA 7^{ème} DMR à La Réghaïa

Le PA 7^{ème} DMR à La Réghaïa, avec un L-18 peint en jaune, au retour de l'expédition de Suez



Les installations du PA 7^{ème} DMR à La Réghaïa



Le 1^{er} Régiment étranger de Parachutistes

D'après



Le camp *Gosselin* à Zéralda

Le commandant Jeanpierre commande l'unité à laquelle il s'identifie et qu'il veut former à sa manière. Aussi, quand on lui donne le camp *Gosselin*, il décide d'en faire la *Cité radieuse de l'habitat militaire* en même temps que le port d'attache de ces éternels nomades que sont les Légionnaires-parachutistes. Ce camp où s'installent les militaires est ouvert depuis la 2nde Guerre Mondiale. Ce camp a servi de cantonnement à des unités britanniques, puis il a accueilli les groupements de Commandos de Staouéli, avant leur départ pour l'Extrême-Orient. Lorsque l'élément précurseur arrive à destination, le spectacle n'est guère encourageant : quelques baraques métalliques corrodées par l'action conjuguée de la rouille et de l'air salin. Une infrastructure insuffisante pour accueillir un bataillon, des installations sanitaires en mauvais état et remplissant tout juste les normes d'hygiène, mais il y a le cadre et, du chef de corps au dernier des Légionnaires, ils sentent confusément qu'ils ont découvert l'emplacement du sanctuaire.

En quelques mois, Zéralda devient la fierté du Régiment. Les baraquements ont été repeints, certains refaits. L'asphalte sur les avenues a éliminé en grande partie les nuages de poussière qui se formaient au moindre déplacement d'un véhicule. Les allées sont bordées de rosiers, auxquels le commandant Jeanpierre témoigne un soin jaloux, aidé en cela par le précieux Degueldre son chef de service général ! Autour des compagnies, des massifs, des pelouses toujours vertes, chaque commandant d'unité soignant son environnement. Entre deux opérations, c'est tout le Régiment qui gâche le ciment, manie le pinceau, tond le gazon. Et quand le Régiment *droppe le djebel*, il reste toujours les convalescents et les inaptes temporaires !

Des chantiers s'ouvrent, des constructions sortent de terre. Chaque chef de corps aura à cœur de laisser un témoignage de son passage : le foyer du Légionnaire et le foyer de Jeanpierre, le mess des officiers de Brothier, la chapelle de Dufour... Véritables *condottieri*, ils choisissent l'architecture la plus noble, les matériaux les plus beaux, voulant bâtir, à l'exemple de Sidi-Bel-Abbès, pour l'éternité !

Opérations hélicoptérées, aéroportées et aérotransportées

Les premiers, les chefs des unités parachutistes, explorent la voie tracée par les commandants Crespin et Puy-Montbrun de l'ALAT, De Vismes, l'ancien aviateur qui a initié son régiment à l'emploi des hélicoptères en opération et Bigeard qui fait une éclatante démonstration de l'assaut hélicoptéré le 8 mai 1956, au point que l'hebdomadaire *Paris-Match* n'hésite pas à titrer : *Pour les paras devenus chasseurs d'Afrique, une nouvelle arme inattendue : le ventilateur*. Jeanpierre et Buchoud ne sont pas en reste et les opérations se succèdent à un rythme effréné dans des régions aussi différentes que les Hauts-Plateaux et les montagnes de Kabylie, les massifs de l'Aurès ou le chaos des Némentchas, le subsaharien désertique ou la presque île luxuriante de Collo. Par n'importe quelle température, la pluie et la neige l'hiver, dans la canicule de l'été, les *Hélicos des djebels*, comme les a appelés Flament, volent.

Mais, alors qu'interviennent ces mutations technologiques, la guerre continue et prend une nouvelle dimension subversive, inconnue des états-majors traditionnels.



Le général Gardy, inspecteur de la Légion étrangère de 1958 à 1969, dans une Alouette du GH 2

En même temps qu'il s'installe, le 1^{er} REP multiplie les sorties opérationnelles, à Khenchela et Tébessa en novembre, puis au mois de décembre 1955 les 1^{ère} et 4^{ème} compagnies du 1^{er} REP établissent le premier bilan de la campagne lors de l'opération de Bou-Djellal, deux HLL tués, un fusil récupéré ! Au début de 1956, le régiment parcourt sans répit le Constantinois de la côte aux confins sahariens. Après un court passage dans le secteur de Bougie, le 1^{er} REP revient dans le secteur de Tébessa en février. Le 2 avril un détachement aux ordres du commandant Jeanpierre a fait mouvement sur l'Oranais, en direction de Marnia. La rébellion est maintenant générale.

Le 5 avril une unité de secteur est violemment accrochée dans la région de Djeurf. Elle perd 22 tués dont deux officiers. Le 6, cinq hélicoptères sont atteints. En fin de matinée, devant l'ampleur des dégâts, la division de Constantine demande des renforts à Alger. La 3^{ème} compagnie du 1^{er} REP quitte Zéralda et embarque dans des *Noratlas* à Maison-Blanche. Après un vol de 450 kilomètres, elle est larguée à proximité de Djeurf. De la même manière, la 4^{ème} compagnie saute le lendemain matin. Ensemble, les deux unités pourchassent les rebelles et rétablissent la situation.

Le 2 mai 1956, le 1^{er} REP est regroupé à Molière, dans l'Ouarsenis. Le 18, l'état-major du secteur monte une opération aéroportée mettant en œuvre des moyens importants : C-47 PC, un autre de ravitaillement par air et sept *Noratlas*. Près de 250 Légionnaires sautent à Chellala-Reibell pour compléter un bouclage destiné à réduire une bande signalée dans la région. Le 7 juin, le Régiment est placé en alerte. Les compagnies sont aérotransportées à Tindouf et le reliquat du 1^{er} REP est largué à Guentis le 9 pour renforcer le 3^{ème} RPC de Bigeard. Les Anciens du REP retrouvent avec plaisir le colonel de Rocquigny qui commande cette opération aéroportée.

Le 8 juillet, le Régiment est mis à la disposition de la Division d'Alger pour l'opération 459 dans la région de Médéa-Loverdo-Champlain. Le 18, un groupement est hélicoptéré sur la zone d'El-Ouzala, le PC tactique est aux ordres du lieutenant-colonel Brothier. Un mois plus tard, c'est au tour de Jeanpierre de commander un groupement dans le cadre de l'opération *Birkourka*. Jusqu'au mois d'octobre, le Régiment effectue encore plusieurs missions hélicoptérées de ratissage et de fouilles qui débouchent sur de bons bilans.

La Bataille des frontières

Avec l'achèvement du barrage et la mise en place de près de 45 000 hommes pour le surveiller, presque plus rien ne se passe. La situation des wilayas de l'intérieur est désespérée et les douars se tournent maintenant vers les SAS pour leur sécurité.

La zone frontière a été vidée de ses habitants et constitue le plus dangereux des *no man's land* pour les katibas en transit. Partout le moral est au plus bas, Amirouche exécute ses propres hommes, Azzedine et Si-Taïeb les tiennent par la terreur. Pendant ce temps, les 16 000 hommes de l'ALN de Tunisie se pavanent dans leurs uniformes neufs, attendant le moment d'*exterminer* les Français. L'armée des frontières est placée sous les ordres du commandant Chabou, officier déserteur du 9^{ème} régiment de Chasseurs, des capitaines Boutela et Mahmoud Cherif, et de Latrech Youssouf. C'est à eux qu'il revient d'engager la bataille au début de 1958 pour éviter l'asphyxie des maquis intérieurs. Krim Belkacem, responsable de l'ALN au CCE, pare au plus pressé et décide de forcer le barrage au plus court vers les wilayas de la montagne pour les renforcer et les ravitailler. Malgré les risques, s'enivrant de leur force supposée, Chabou et ses officiers décident de passer par le Bec-de-Canard. Certes, c'est le chemin le plus court, mais c'est aussi le plus surveillé dans ce secteur et de violents combats s'ensuivent. La tactique des fellaghas est simple : un commando provoque une diversion en accrochant les unités de surveillance du



▲ *Le colonel Jeanpierre, abattu en hélicoptère le 29 mai 1958, et ses obsèques au cimetière d'El-Alia, en présence de Madame Jeanpierre, du général De Gaulle et du général Massu*

Mai 1958, embarquement dans les Banane à Guelma



barrage, pendant qu'une bande s'infiltré à travers les mines et les barbelés, puis cisaille la haie électrifiée, ou creuse sous le terrible grillage avant de recommencer de l'autre côté.

Chaque jour, plusieurs dizaines d'hommes se lancent à l'assaut du barrage. Les pertes sont nombreuses, des djounouds sautent sur des mines, d'autres sont électrocutés par les 5 000 volts, d'autres encore tombent les armes à la main dans les barbelés ou lors des interceptions. Quand, enfin, ils sortent de ce mortel parcours d'obstacles, il reste encore 200 à 300 km de pistes dangereuses à parcourir de nuit pour échapper aux redoutables unités qui anéantissent les bandes sans pitié. L'endroit du franchissement permet d'extrapoler la direction suivie par la bande rebelle.

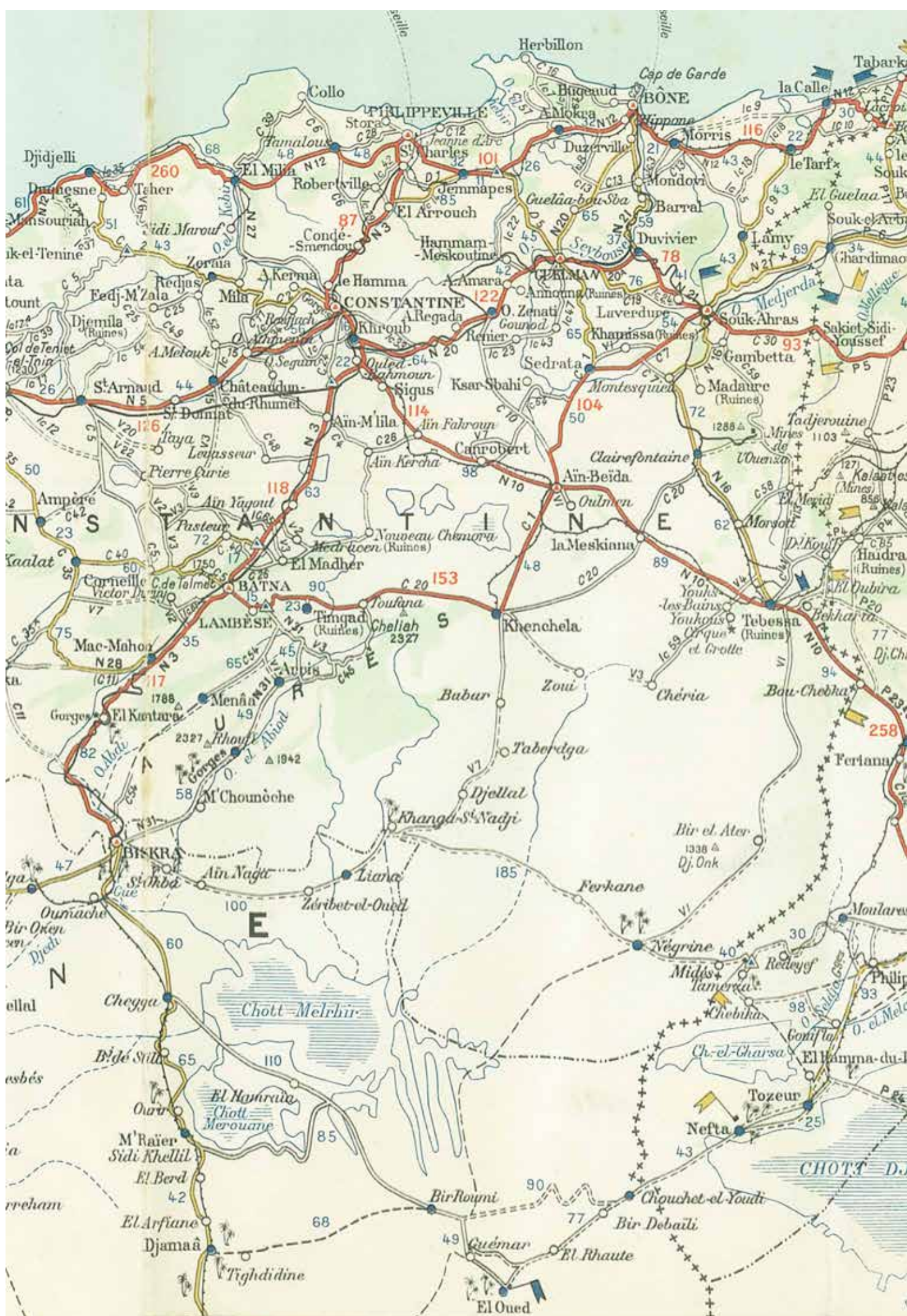
Bien entraînées, nombreuses, parfaitement équipées et transportant quantité d'armement, ces bandes qui posent avantageusement pour la postérité en Tunisie, même si elles l'évitent, ne redoutent pas l'affrontement avec les appelés et les troupes de secteur.

Quelques temps plus tard, il ne restera plus de ces orgueilleux *faïleks* que les clichés d'un bilan, entre-temps ils ont rencontré les Légionnaires-parachutistes.

A partir du mois de janvier, les détachements d'intervention hélicoptés (DIH) sont sans cesse sollicités. Les tentatives de franchissement se font toujours plus nombreuses et les paras ont mis au point une technique d'interception en arrière du barrage après avoir déterminé la direction de marche des bandes rebelles. Les uns et les autres parient sur la rapidité et la mobilité. A ce jeu, les paras et les hélicos sont les meilleurs. Dès que l'alerte *franchissement* est donnée, les DIH, qui souvent nomadisent à proximité des régiments, sont à pied d'œuvre. Les uns se trouvent avec le 1^{er} REP à Guelma, les autres à Souk-Ahras, dans les monts de Tébessa, à Youks-les-Bains ou à Aïn-Beïda. La zone frontière où évoluent les Légionnaires-parachutistes présente un terrain extrêmement difficile et constitue une série de massifs au relief tourmenté, coupés de vallées aux gorges profondes et encaissées, souvent inaccessibles : des dénivelés brutaux de 400 ou 500 mètres dressent leurs parois vertigineuses devant les *Banane* ou les Sikorsky. Une végétation dense et arborée rend difficile la progression des Légionnaires et la recherche des zones de poser. Jour après jour, les régiments hélicoptés par les DIH, de Tébessa, Souk-Ahras et Guelma accrochent sans répit. Parfois, trois DIH sont concentrés sur une seule opération comme ce sera le cas entre le 25 et le 30 avril. Depuis leurs *Alouette* PC, les chefs d'opérations ont acquis une véritable maîtrise de la *troisième dimension*.

De janvier à mai, les tentatives de franchissement se multiplient. La bataille des frontières connaît un pic, au mois de février, et son paroxysme à la fin du mois d'avril. Dès son arrivée sur le barrage, le 1^{er} REP inaugure une série de combats, qui se multiplieront au rythme vertigineux des franchissements. Une première sortie dans le djebel Mahouna, près de Gounod, est couronnée de succès : 92 HLL tués, cinq mitrailleuse MG42 et 32 fusils récupérés. Entre le 24 janvier et le 3 février 1958, il tue 231 rebelles dans les monts de Guelma et s'empare de centaines d'armes. Ainsi, le 29 janvier, les sous-groupements *Blanc* et *Lilas* des capitaines Morin et Verguet font dix prisonniers et 44 HLL sont tués.

Le 2 février, une bande franchit le barrage au sud de Duvivier. Exploitant le renseignement, Jeanpierre monte un bouclage dans la nuit. A l'aube, *Blanc* et *Lilas* sont au contact sur la côte 701. Disposant d'armes automatiques, les rebelles opposent une résistance farouche. En fin d'après-midi, les dernières équipes sont liquidées : 47 fellaghas ont été tués dont un chef de région, tandis que de l'armement, des munitions et des équipements organiques sont récupérés.



Un renseignement en provenance de la SAS d'Hamman-N'Bails indique que la bande a pris la direction du nord, au-delà du djebel Gourine. Le bond suivant doit la mener à l'abri de forêt des Beni-Mezzeline, dans le secteur du 1^{er} REP. Aussi, Buchoud propose à Jeanpierre de monter une opération en commun. L'heure du débouché est prévue à 6 h 00 le 14, mais plusieurs éléments du 9^{ème} RCP doivent être encore regroupés et briffés. Le 9^{ème} RCP quitte la route de Guelma-Bône à 8 h 00 tandis que le 1^{er} REP est déjà à pied d'oeuvre plus à l'est, aux environs de Duvivier.

La 2^{ème} compagnie du 1^{er} REP a quitté Guelma vers 0 h 30. Les Légionnaires une fois débarqués, les GMC qui roulaient en black-out prennent position après trois ou quatre heures de marche. À 6 h 30, tout est en place. Le Régiment connaît bien la forêt des Mezzeline. Au début du mois, il y a accroché et détruit une bande d'une cinquantaine de rebelles.

Vers 7 heures, la 3^{ème} compagnie du sous-groupe est prise à partie sur les pentes du Fedj-Zezoua par plusieurs armes automatiques. Il n'y a plus de doute, la bande recherchée depuis cinq jours se trouve là ! L'escadron atteint la cote 515 et récupère une dizaine d'armes dont deux MG34. Les rebelles sont retranchés dans la falaise à 300 mètres en contre-bas de la ligne de crête. Les avions, deux T-6, puis deux *Mistral* et *Corsair*, attaquent à la roquette. L'une d'elles arrive en plein sur l'escadron, trois officiers sont blessés. La 2^{ème} compagnie vient relever l'escadron tandis que la 1^{ère} compagnie et la compagnie d'appui sont hélicoptérées aux alentours de la cote 515 vers 9 heures. À l'issue de violents combats, vers 15 heures, la 2^{ème} compagnie reste maître du terrain. Elle a dû être réapprovisionnée à trois reprises par les H-21 qui se posaient légèrement en arrière de la falaise. Bilan : 47 HLL tués, quatre armes automatiques récupérées. Le 1^{er} REP n'a perdu que deux tués et dix blessés. La fouille du terrain se poursuit jusqu'au 16 février par l'ensemble des troupes participant à l'opération. La bande est anéantie, elle a perdu 190 HLL, quatre prisonniers, 13 mitrailleuses, cinq FM, 159 armes individuelles et une grande quantité de munitions. Le même scénario, basé sur la coopération inter-régiments, se reproduit à quelque chose près dix jours plus tard.

Alerte ! franchissement au sud de Duvivier. Dans la nuit du 25 au 26 février, deux katibas qui ont réussi à franchir le barrage sont prises en chasse par le Régiment. Après une poursuite harassante, au petit matin du 26, les HLL s'enferment sur les Légionnaires-parachutistes qui tiennent les hauteurs. Il faudra dix heures de combat, l'intervention des appuis, un réapprovisionnement en munitions auxquels s'ajoutent plusieurs manœuvres des DIH sous un feu bien ajusté, pour venir à bout des fellaghas. Un bilan des plus impressionnants vient augmenter le fabuleux tableau de chasse du régiment : 197 HLL tués, sept prisonniers, le butin est considérable : huit mitrailleuses, sept fusils-mitrailleurs, 116 fusils de guerre, 46 pistolets-mitrailleurs, trois pistolets, un mortier PIAT avec 24 obus, 154 grenades, 28 roquettes antichars et 60 000 cartouches.

L'ordre du jour du général Vanuxem, à l'occasion de la promotion à titre exceptionnel du lieutenant-colonel Jeanpierre au grade de commandeur de la Légion d'honneur, témoigne de la redoutable efficacité du 1^{er} REP : *Je félicite le lieutenant-colonel Jeanpierre pour sa promotion à titre exceptionnel au grade de commandeur de la Légion d'honneur. En cette circonstance, j'adresse l'expression de mon admiration au chef, aux officiers, aux sous-officiers et aux Légionnaires du 1^{er} régiment étranger de parachutistes qui, par leur valeur militaire, leur esprit de sacrifice, leur incomparable ardeur au choc, leur volonté farouche de vaincre, ont causé à l'adversaire, en moins de cinq semaines, des pertes s'élevant à 600 tués et amassé un butin de 457 armes, dont 29 mitrailleuses et 13 FM, battant tous les records des combats en Algérie et plaçant leur Régiment au premier rang des troupes d'assaut de l'Armée française.*

Défilé du 1^{er} REP à Souk-Ahras en 1959



Hélicoptage d'éléments du 1^{er} REP dans le secteur de Berrouaghia par des H-34 de l'EHL 1/58 de la 3^{ème} Escadre d'hélicoptères



Le Putsch

Le 16 janvier 1960, les dirigeants du FLN répondirent officiellement à l'offre française de négociation. En février, des contacts furent repris en Suisse par Georges Pompidou et Bruno de Leusse. De Gaulle exigeait des garanties pour les ressortissants français, ainsi que le maintien de la souveraineté française sur la base de Mers-el-Kébir et le Sahara, la première bombe atomique avait explosé à Reggane le 13 février 1960. Ferhat Abbas, menacé sur sa gauche, refusa tout préalable. Davantage, les attentats du FLN redoublèrent en Algérie, faisant des dizaines de morts et de blessés. Pour l'armée et les Pieds-noirs, il se confirmait que céder l'Algérie à l'ALN était livrer les Européens et les Musulmans pro-français à un massacre.

Le 15 mars, un communiqué du conseil des ministres annonça que des pourparlers s'engageraient à partir du 7 avril à Evian. Sans conditions. Une Organisation armée secrète (OAS), destinée à regrouper tous les mouvements activistes, fut créée par Lagailarde et Salan à Madrid. Les premières charges de plastic explosèrent à Paris.

Dans ce climat de névrose, le ton désinvolte adopté par De Gaulle dans sa conférence de presse du 11 avril, fit l'effet d'une provocation. Après avoir rappelé que l'Algérie nous coûte plus cher qu'elle ne nous rapporte, le général déclara qu'il considérait la solution de l'indépendance *d'un cœur parfaitement tranquille*. Il conclut avec superbe, ironisant sur les intentions de l'URSS et des Etats-Unis dans la zone : *Je leur souhaite d'avance bien du plaisir*. Ces phrases dédaigneuses blessèrent au plus profond les Pieds-noirs, même les plus libéraux.

C'est alors que le général Challe décida de se lancer dans l'aventure, avec le général Zeller, chef d'état-major général de l'Armée de terre en 1958-1959, le général Jouhaud, chef d'état-major général de l'armée de l'Air de 1958 à 1960, et le général Salan, qui rejoignit le trio plus tard. D'autres généraux entrèrent dans la conspiration. Mais le fer de lance de l'opération, ce furent les *colonels*, officiers d'élite, férus de guerre psychologique. Le 21 avril 1961 à minuit, le 1^{er} REP d'Hélie de Saint Marc s'empara, à Alger, du Gouvernement général et de l'Hôtel de ville. Le 22 avril, les Algérois furent réveillés, à 7 heures, par un message : *L'Armée a pris le contrôle de l'Algérie et du Sahara. Il n'y aura jamais d'Algérie indépendante !*

Au sommet, aucun d'eux n'est fasciste. Aucun n'a d'ambition personnelle. Leur intime conviction est de défendre, contre Paris, l'unité et l'intégrité de la République. Mais depuis trop longtemps, l'armée a représenté, à elle seule, la puissance publique en Algérie. Depuis trop longtemps, elle a trouvé dans cette mission une revanche sur les humiliations de 1940, de la guerre d'Indochine et, tout récemment encore, de Suez. Aucun n'admet, non plus, que la victoire militaire puisse s'accompagner d'une défaite politique. Imprégnés du mythe du 18 Juin, tous se réclament des idéaux de la Résistance. Ils se sentent liés par un engagement d'honneur envers les Pieds-noirs et les Musulmans qui leur ont fait confiance. Pour beaucoup, le souvenir de l'abandon des civils et des supplétifs en Indochine est resté un cauchemar. Ils pensent sincèrement que les Musulmans se rangeront de leur côté et leur permettront de négocier avec le FLN en position de force. Le ressentiment envers les équivoques et les mépris de De Gaulle fait le reste.

Mais le Contingent ne veut plus de la guerre. Le FLN est devenu, pour les Musulmans, porteur des espoirs de l'indépendance. Les Pieds-noirs ne sont pas prêts à se prendre en charge. L'intendance ne suit pas. Enfin, en métropole, l'opinion fait bloc avec le général. Au conseil des ministres, De Gaulle n'en met pas moins en œuvre les pleins pouvoirs de l'article 16 qui furent maintenus jusqu'au 29 septembre. Le 23 avril, revêtant de nouveau l'uniforme, il prononce à la télévision un discours fulgurant – *J'ordonne que tous les moyens, je dis : tous les moyens,*

24 avril 1961, à Alger, les Parachutistes du 1^{er} REP contiennent la foule



DERNIERE MINUTE

Le général d'Alger...
Le général de France...
Le général de France...
Le général de France...
Le général de France...

La Dépêche

Quotidienne d'Algérie

Dimanche 23 avril 1961

« LA DEPECHE » N'A PAS ETÉ CENSURÉE AUJOURD'HUI

Le journal de la Dépêche d'Algérie n'a pas été censuré aujourd'hui. C'est la première fois depuis le début de la guerre d'Algérie que le journal n'a pas été interdit. Cette décision a été prise par le gouvernement algérien.

L'ARMÉE PREND LE POUVOIR POUR GARDER L'ALGÉRIE FRANÇAISE

Les généraux CHALLE, JOUHAUD et ZELLER prennent le commandement et invitent Européens et Musulmans à s'unir avec confiance derrière eux
Les colonels GARDES, ARGOUT, BROIZAT, GODARD, LACHEROY et PIEDAGNEL sont à Alger

Le délégué général MORIN, les généraux GAMBIEZ, VEZINET, MESNARD, COMBAUT, SAINT-HILLIER, les colonels DEBROSSE et MOULET, les préfets JANNIN, CHAPEL, BOZZI sont « mis en sécurité »

État d'urgence en MÉTROPOLÉ où 150 arrestations ont été opérées

DEUX ATTENTATS AU PLASTIC HIER A PARIS

A Oran, le général de POUILLY a passé ses pouvoirs au général GARDY, inspecteur général de la Légion

La préparation du mouvement s'est déroulée méthodiquement et dans le plus grand secret

soient employés pour barrer la route à ces hommes-là. Au sein de l'armée, le garde-à-vous est immédiat.

Dans la nuit du 23 au 24, l'intervention télévisée d'un Michel Debré dramatique (grotesque) invitant les Parisiens à se rendre vers les aéroports *à pied ou en voiture*, fera sourire plus tard, quand on sera sûr que le verbe gaullien a gagné la partie.

Devant l'Assemblée Nationale, les députés, les anciens résistants, des volontaires, s'équipent de tenues de combat, prêts à en découdre avec les Légionnaires-parachutistes qui auraient eu l'intention paraît-il d'être parachutés sur la forêt de Rambouillet. Les éléments de la Garde républicaine, sur leurs engins blindés, patrouillent aux abords de Paris. On est en plein *mélo*. Les premiers appels de la population parisienne font sauter le standard de la Préfecture de Police car les premiers éléments du 1^{er} REP auraient été parachutés et les premiers parachutes pendent, paraît-il, sur les branches centenaires des chênes des forêts de Fontainebleau et de Rambouillet.

La fin du 1^{er} REP

Le 25 avril, Challe se rend, Jouhaud, Salan et Zeller prennent le maquis. Le 1^{er} Rep se replie en ordre vers le camp de Zéralda. Le commandant Hélié Denoix de Saint Marc est arrêté. Le 1^{er} Régiment étranger de parachutistes est dissous, ainsi que les 14^{ème} et 18^{ème} RCP, certains Commandos de l'Air et le Groupement des commandos-parachutistes. Plus de 200 officiers sont mis aux arrêts de rigueur, d'autres sont rayés des cadres ou déférés devant des tribunaux militaires créés en application de l'article 16.

Déclaration du commandant Hélié Denoix de Saint-Marc, commandant le 1^{er} Régiment Etranger de parachutistes, devant le Haut tribunal militaire, le 5 Juin 1961 :

Monsieur le président, j'ai vécu pas mal d'épreuves, la Résistance, la Gestapo, Buchenwald, trois séjours en Indochine, la guerre d'Algérie, Suez, et puis encore la guerre d'Algérie.

En Algérie, après bien des équivoques, après bien des tâtonnements, nous avons reçu une mission claire : vaincre l'adversaire, maintenir l'intégrité du patrimoine national, y promouvoir la justice raciale, l'égalité politique. On nous a fait faire tous les métiers, oui, tous les métiers, parce que personne ne pouvait ou ne voulait les faire. Nous avons mis dans l'accomplissement de notre mission, souvent ingrate, parfois amère, toute notre foi, toute notre jeunesse, tout notre enthousiasme. Nous y avons laissé le meilleur de nous-mêmes. Nous y avons gagné l'indifférence, l'incompréhension de beaucoup, les injures de certains. Des milliers de nos camarades sont morts en accomplissant cette mission. Des dizaines de milliers de Musulmans se sont joints à nous comme camarades de combat, partageant nos peines, nos souffrances, nos espoirs, nos craintes. Nombreux sont ceux qui sont tombés à nos côtés. Le lien sacré du sang versé nous lie à eux pour toujours. Et puis un jour on nous a expliqué que cette mission était changée. Je ne parlerai pas de cette révolution incompréhensible pour nous. Tout le monde la connaît. Et un soir pas tellement lointain, on nous a dit qu'il fallait apprendre à envisager l'abandon possible de l'Algérie, de cette terre si passionnément aimée, et cela d'un cœur léger. Alors nous avons pleuré ! L'angoisse a fait place en nos cœurs au désespoir ! Alors j'ai suivi le général Challe. Et aujourd'hui, je suis devant vous pour répondre de mes actes et de ceux des officiers du 1^{er} Régiment Etranger de Parachutistes, car ils ont agi sur mes ordres.

Monsieur le Président on peut demander beaucoup à un soldat, en particulier de mourir, c'est son métier. On ne peut lui demander de tricher, de se dédire, de se contredire, de mentir, de se renier, de se parjurer.



Les véhicules du 1^{er} REP rassemblés sur l'aérodrome de Thiersville après le Putsch

Le commandant Helie Denoix de Saint Marc



Histoire de l'ALAT en Algérie

Publications numériques :

- 1^{er} PMAH 20^{ème} DI (Daniel Rougeau, Claude Leroy, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- L'ALAT vue par les dessinateurs (AA.ALAT-Languedoc-Roussillon, Pierre Jarrige)
- 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)
- Les insignes de l'ALAT en AFN (Christian Malcros)
- Nord 3400 dans l'ALAT (Christian Malcros)
- Max Hoste MH 1521 Broussard dans l'ALAT (Christian Malcros)
- Sikorsky S-55 H-19 dans l'ALAT (Christian Malcros)
- Westland WS-55 dans l'ALAT (Christian Malcros)
- Biroutage en Piper L-18 à Arzew (AA.ALAT-Languedoc-Roussillon, Pierre Jarrige)
- Piper L-21 dans l'ALAT (Christian Malcros)

Bibliographie :

- Francis Bergèse – *Une vie de dessin et d'aviation* – Editions Idées 2010
- Pierre Bernier – *L'Algérie, ce pays riche* – www.algerie-riche.com
- Hugues Bouvard – *25 mois de service militaire*
- André Chauvière – *Bleu couleur ciel* – Chez l'auteur
- Jean-Marie Clenet – *Piper-Piper ici Adrénaline*
- Alain Crosnier et Pierre Jarrige – *L'ALAT en AFN* – 2010 – jarrige31@orange.fr
- Roland Jeanjean – *Le vent sur les tisons* – Lacour colporteur 1997
- Jean-Marc Lavie – *Pour l'honneur* – Africa Nostra 1981
- Yves Le Bec – *Joliot Golf* – Bleu Ciel Editions 2011
- Christian Malcros – *Les insignes de l'ALAT* – Service historique de la Défense – 1991
- Général Martini – *L'Histoire de l'ALAT (1794-2004)* – Lavauzelle 2005
- André Morel – *Carnets de route* – Les éditions de l'Officine – 2001
- Michel Planes – *Pilotes en Algérie*, tomes 1, 2 et 3 – michel.planes0325@orange.fr
- Déodat Puy-Monbrun – *L'honneur de la guerre* – Albin Michel 1977
- Diego Santa – *Fragments d'une vie de soldat*
- Gilbert-Claude Toussaint – *Revenir pour revivre* – L'Harmattan 2009
- Gilbert-Claude Toussaint – *L'amitié, ce soutien dans la tourmente* – 7 écrit 2014
- Revues *Inch'ALAT* et *Béret Bleu* de l'UNA-ALAT
- Revue *Air Fan* à partir du numéro 19 – Mai 1980

Site :

www.ALAT.fr



Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com