

Yves Le Bec

JOLIOT GOLF

Ou

Pilote de Piper en Algérie



Reproduction autorisée
Publication gratuite
Vente interdite

Du même auteur

Les Carnets du Lieutenant Bleubéret

Editions des Amis du Musée de l'ALAT

La Saga du Lieutenant Bleubéret

Editions des Amis du Musée de l'ALAT

La Véritable Histoire de l'Hélicoptère

Editions Jean Ducret SA

Les Agités de la Voilure

et

Les Hélicos du Lieutenant Bleubéret

Editions des Amis du Musée de l'ALAT

YVES LE BEC

JOLIOT GOLF

ou

**PILOTE DE PIPER
EN ALGERIE**

Mes petits enfants ne connaissent qu'un seul grand-père et, le hasard fait bien les choses, c'est moi. N'ayant pas souvent l'occasion de leur parler, je ne peux pas leur raconter mes aventures de pilote pendant la guerre d'Algérie, alors j'ai décidé de les écrire. Tout ce qui suit est rigoureusement authentique et vérifiable grâce aux carnets de vol, aux photos et aux documents d'époque.

Papy.

Première partie

La Préparation

1. Prémices

Tout nu dans la salle des mariages de la mairie de Vaujours, je n'en mène pas large. Nous sommes en décembre 1954, la classe 1955 passe le conseil de révision. Afin que mes petits-enfants ne soient pas étonnés, je vais tout de suite donner quelques explications : la classe 1955 concerne les jeunes gens nés en 1935. Le conseil de révision est une sorte d'examen médico-intellectuel qui consiste à vérifier si les jeunes hommes sont en état d'être incorporés dans l'armée. Le service militaire est obligatoire et dure 18 mois (durée légale). La majorité est à 21 ans révolus. A cette époque, l'Algérie est un territoire français divisé en cinq départements... Et pour finir, deux remarques essentielles pour la compréhension de ce qui suit : aucun auteur de science-fiction, même en plein délire, n'imaginerait le GPS ou le téléphone portable !

Je reprends. L'année 1955 s'écoule, puis je vais effectuer mes «trois jours» du 9 au 10 décembre au Fort de Vincennes. Ne cherchez pas une logique mathématique, on est dans le cadre de l'armée. Toujours est-il que je ne fais pas le poids : 59 kg pour 1,76 m. Je suis «réformé temporaire n° 2» pour *insuffisance pondérale*.

Pendant ce temps, l'Algérie devient le théâtre d'événements dramatiques. Le Front de Libération National (FLN) veut l'indépendance de l'Algérie. Depuis le massacre de la «Toussaint Rouge» du 1^{er} novembre 1954, il y a un mois, ce territoire vit dans une atmosphère de terreur : embuscades meurtrières contre les convois militaires, attentats terroristes contre la population civile, bombes dans les cinémas, grenades dans des cafés-restaurants, massacres de militaires mais aussi de civils, opérations dites de «pacification» (c'est le nom officiel : on ne doit pas évoquer la «Guerre d'Algérie» car il s'agit de départements français...), c'est-à-dire, une guerre de maquis, avec atrocités, prisonniers torturés et mutilés, des actes de barbarie... Tout cela pour quoi ? Un peuple qui veut se libérer des colonisateurs et des colons exploités, ou bien parce que le Sahara contiendrait du pétrole ? Va savoir...

L'armée française a besoin de plus en plus de soldats. Le service militaire est prolongé au-delà de la durée légale (ADL). Des contingents sont rappelés après la fin de leur service. En mai 1956, l'opinion est traumatisée par le massacre de 17 soldats dans les gorges de Palestro et d'autre part les rappelés tentent désespérément d'échapper à cette guerre sans nom en retardant par tous les moyens les trains qui les acheminent vers la Méditerranée.

Pour les jeunes gens de mon âge, l'attente de ce service militaire dans une région mal connue et dans une atmosphère de terrorisme est assez angoissante. Dans mon bureau d'études, sur neuf dessinateurs, il y a un appelé, un rappelé et un disparu... et nous sommes encore deux à attendre notre tour. Un ami de collège, Marc, a fait les EOR (élèves officiers de réserve) à Saint-Maixent-l'Ecole puis, aussitôt arrivé en Algérie, il est tombé dans une embuscade.

Sérieusement blessé, il est rapatrié en métropole. Il est décoré mais il préférerait être intact... Évidemment, mes kilos absents ne sont plus un motif d'ajournement et le 21 novembre 1956, la commission de réforme me classe « *service armé* ».

Je rêve de devenir pilote d'hélicoptère. C'est une véritable vocation depuis que j'ai découvert ces machines il y a 10 ans. Je veux piloter ces engins qui ont la possibilité de s'arrêter en l'air et qui viennent secourir les gens en danger. Jean Moine, l'homme qui vient de se poser en hélico, pour la première fois sur le Mont Blanc (le 6 juin 1955), me conseille de suivre la filière de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre (ALAT) qui consiste à être d'abord pilote d'avion puis d'aborder les voilures tournantes dans un deuxième temps. Mon père ne voulait pas que j'aille dans un aéro-club mais à 21 ans enfin majeur je vais passer mon « 1^{er} degré » sur Piper *Cub* L-4 de 65 ch à Chelles-Le-Pin. J'y effectue une trentaine d'heures avant d'être appelé sous les drapeaux. Le Piper *Cub* L-4 était l'avion d'observation utilisé par les troupes du débarquement lors de la Libération et de nombreux exemplaires se sont retrouvés en aéro-club après les hostilités.



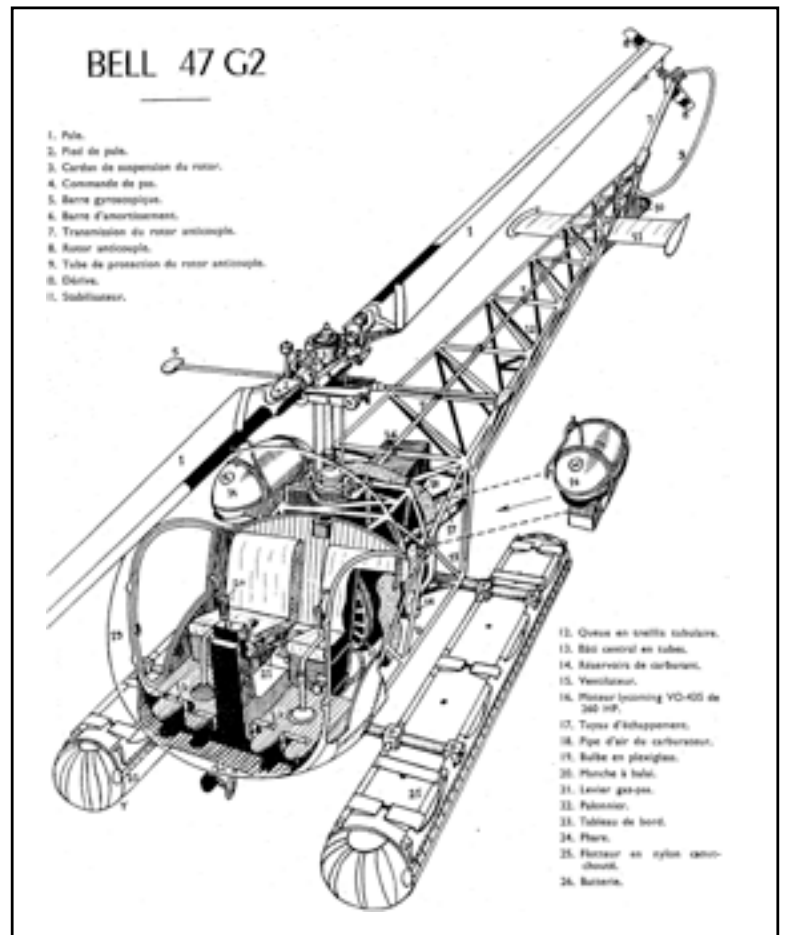
Le Piper L-4 *Cub*
de la Libération.

Je m'intéresse quand même de près à l'hélico et je vais régulièrement aux réunions de l'Hélicoptère Club de France. Je dessine pour la revue du club, *L'Hélicoptère*, bénévolement (c'est le début des mauvaises habitudes), notamment un Bell 47 G2, qu'un responsable du club donnera pour le n° 721 de *Que Sais-Je ?* en ayant la délicatesse de supprimer ma signature, un simple Y à cette époque ! Je traduis aussi les plans du *Gyrocopter* américain de Bensen, ce qui me vaut un voyage homérique pour porter ces plans au centre de vol à voile de la Montagne Noire, près de Castelnaudary, dans un Jodel piloté par « le Ravagé », un radio navigant d'Air ---France, myope comme une taupe, (un des derniers radios sachant utiliser le morse, ce qui fait de lui un des derniers spécialistes à voler sur les lignes allant vers Moscou).

Mes héros sont Valérie André, la première française pilote d'hélico, héroïne de la guerre d'Indochine (mais j'aurai l'occasion de vous reparler d'elle) ; Jean Moine, qui a été le premier à se poser sur le Mont Blanc avec un Bell, et qui m'a si bien conseillé ; Jean Boulet, légendaire pilote d'essais et recordman du monde d'altitude (il me préfacera aussi un livre et j'aurai l'honneur de le rencontrer la même année que Valérie André) ; Gérard Henry, héros d'un fabuleux sauvetage en montagne avec Jean Boulet (il deviendra mon plus actif correspondant par internet) ; Hermann Geiger, le pilote des glaciers en Suisse ; Eric Fourcault, à qui je dois mon baptême en hélico, à bord d'un *Djinn* au salon du Bourget, en 1955. Ce sont des pionniers qui défrichent le domaine du vol vertical.

Un des faits les plus frappants de ces dernières années a été le secours aérien porté par l'hélicoptère pendant les inondations des Pays-Bas, en février 1953.

En attendant mon incorporation, je me documente sur cette machine extraordinaire mais encore très peu utilisée en France, espérant un jour parvenir à la piloter.



Dessin du Bell 47 pour
Que sais-je? n° 721.



Le prototype
du *Djinn*,
au Bourget.

2. Les classes

C'est ainsi que le samedi 5 janvier 1957, j'entre au Centre d'Instruction des Spécialistes de l'ALAT (CISALAT) à Essey-lès-Nancy. C'est une base de l'armée de l'Air dont une petite partie est occupée par l'armée de Terre.

« Vous êtes ici dans un régiment semi-disciplinaire. Je vais faire de vous des hommes de fer. » En d'autres termes, « Je vais vous en faire baver. » Voici en résumé le discours d'accueil de l'adjudant-chef Lallemand (qui deviendra bientôt *Jojo*). Une précision : notre régiment n'a pas droit à la fourragère¹. Mes collègues et moi, nous apprenons en même temps que nous sommes devenus des artilleurs, des « 2^e canoniers servants tireurs » pour plus de précision, ou des « 2^e CST » pour plus de concision. « 2^e », c'est notre grade, le plus bas dans la gamme, 2^e classe ou 2^e pompe. Et, pour commencer, on va « faire nos classes », ce qui veut dire qu'on va apprendre le B-A BA du troufion de base. Cela doit durer deux mois sans aucune sortie en ville... si tout se passe bien.

Petite parenthèse avant d'aller plus avant : en 3 ans et demi d'armée, je ne verrai aucun canon de près...

Le contingent de la 56 II C, auquel j'appartiens maintenant et qui vient d'arriver à Essey, a été trié en fonction des aptitudes à devenir des spécialistes de l'ALAT et je crée pour mes copains un insigne reflétant l'état d'esprit de ce contingent. Il y a des pilotes d'aéro-club, futurs pilotes militaires, des gens qui travaillent dans l'automobile destinés à devenir mécaniciens avion, des électriciens qui seront transformés en opérateurs radio, etc.



L'émblème de la 56 II C

Très rapidement des affinités se créent et on voit apparaître le clan des postulants pilotes, avec Bouboule, Nounours, Baden Oos, Le Môme, Fernand, Brigitte, Concombre et Phiphi qui se vante de pouvoir soulever un casque lourd sans les mains (je ne vous fais pas un dessin, mais je peux vous préciser que le slip « kangourou », à la mode en ce temps-là, facilite l'exercice de lévitation)... Autant de surnoms qui témoignent du sérieux avec lequel nous abordons nos classes. Je suis rapidement affublé du sobriquet de « Frappe qu'un Coup », à cause de ma musculature proche de la myopathie. J'en fais la démonstration lors du parcours du combattant, au moment où il faut sortir de la fosse aux ours à la force des biceps... Quant au Môme, le plus jeune de la bande, sa gentillesse lui permet d'encaisser nos moqueries lorsqu'il nous parle d'un film avec « *Brute Lancaster et Laurent Bacall..* ». Comme on l'aime bien, on lui dit que sa région de Valence est ravitaillée par des corbeaux et qu'ils volent sur le dos pour ne pas voir la misère !

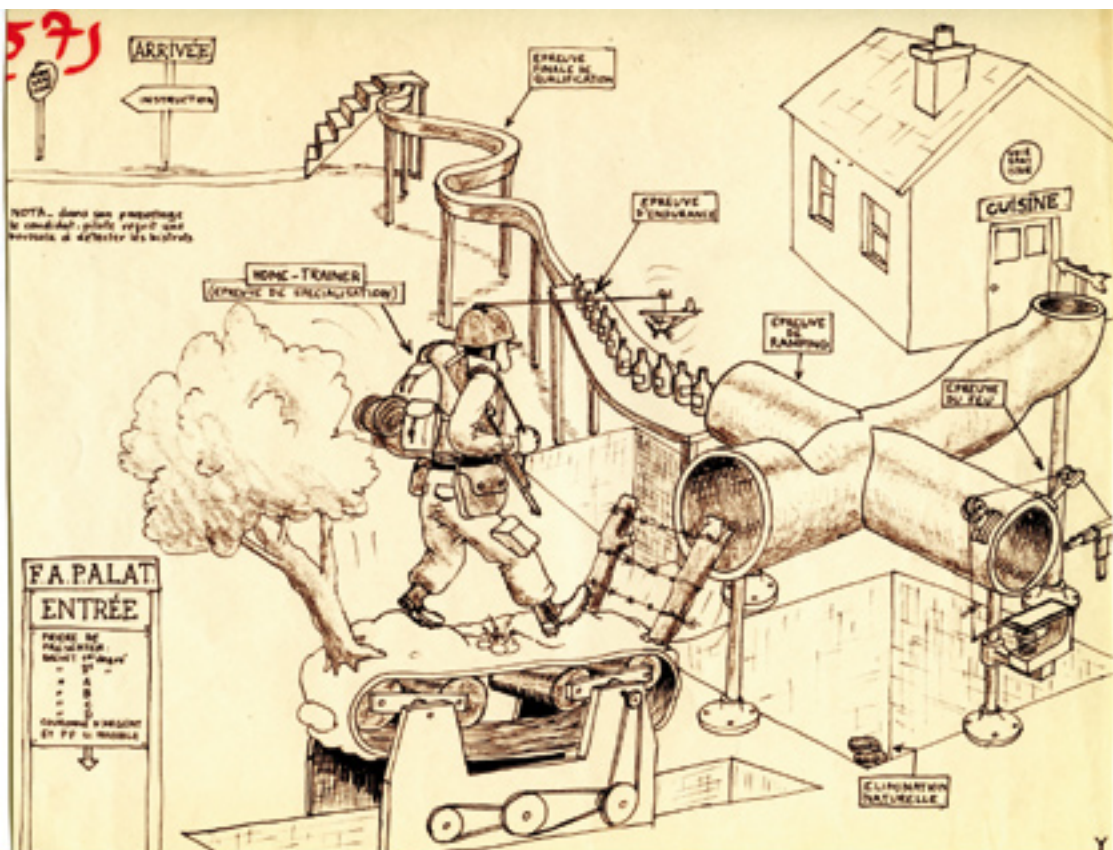
1. Pour mes petits-enfants, la fourragère n'est pas le véhicule chargé de la nourriture pour les ruminants, mais une cordelette décorative sur l'épaule des militaires et qui témoigne d'un fait héroïque du temps passé, mais nous en sommes privés à cause d'une mauvaise action perpétrée dans le même passé.

D'autres clans existent, comme celui des Bretons. A cette époque, je n'en fais pas partie et je ne suis pas admis dans le cercle celtique, surtout lorsqu'il s'attaque à ses réserves de pâté Hénaff. S'ils savaient que Jean Hénaff, le fondateur, avait une sœur Marguerite, épouse de Daniel Le Bec, frère de mon arrière-grand-père René!

Tous les futurs pilotes sont dans la même chambrée, celle d'à côté est occupée par les mécaniciens, à quelques exceptions près. Il y en a même un qui a monté un moteur de *Traction* Citroën jusqu'à son armoire pour pouvoir travailler dessus!

Qu'est-ce qu'une chambrée? C'est une pièce meublée de deux rangées de lits à étage, avec la porte du couloir à un bout et la fenêtre de l'autre côté. Dans l'allée centrale, deux poêles à bois ou charbon sur lesquels il y a un bouteillon d'eau, et des armoires métalliques entre les têtes de lit. Des tabourets métalliques complètent cette chaude ambiance. J'occupe un lit du haut. Mon collègue de dessous est surnommé «La Déglingue». Lorsqu'il ouvre la porte de son armoire, le contenu se répand sur le sol...

En quoi consistent nos classes? Nous apprenons à marcher au pas, à obéir au doigt et à l'œil sans réfléchir (il y a des chefs pour réfléchir à notre place), à manipuler des armes (pistolet, pistolet-mitrailleur, un vieux fusil qui a du être conçu une ou deux guerres plus tôt et qui ne semble pas adapté au crapahutage dans les djebels, des grenades et la redoutable mitrailleuse 12.7 qui me cherchera quelques noises lorsque je survolerai l'Algérie. Mais, on verra plus tard). Nous apprenons aussi à nous battre comme des vrais soldats : marches de jour ou de nuit et la technique du crapahutage : « *bondir comme un ressort, courir comme une flèche, s'aplatir comme une merde* » (remarquez la finesse de la pédagogie... et si voyez courir une flèche, faites-moi signe). Une composante inévitable de notre éducation, c'est la corvée, qui peut être de chambre, de casernement, de pluches ou de chiottes, au choix du chef. Tout ceci m'inspire un dessin sur la Formation Accélérée des Pilotes de l'ALAT.



Deux petits détails à propos de la cantine. Lorsque, par hasard, il y a des frites, notre copain Brigitte a un coup de main particulier pour resservir ce qui reste dans le plat, il questionne: « *Plus personne n'en veut plus ?* », mais il verse en même temps tout le reste dans son assiette, alors, tintin pour les autres ! Heureusement, je peux me rattraper le jour où on nous sert des tripes car je m'installe à côté de Phiphi dont un des talents consiste à faire des commentaires de chirurgien viscéral, ce qui agit directement sur l'appétit de nos voisins.

Chaque samedi matin, nous avons droit à une revue. Non, ce n'est pas de la lecture hebdomadaire. Il s'agit de se mettre au garde-à-vous au pied de notre lit pendant qu'un gradé vient chercher la petite bête qui lui permettra de désigner des « volontaires » pour les corvées. Parmi l'éventail des revues, il y a notamment la revue d'armes qui consiste à chercher les minuscules traces de corrosion dans le canon du fusil ou à passer un gant blanc sur la culasse pour détecter un soupçon de graisse et la revue de détail qui, comme son nom l'indique, est « tout azimut », ce qui laisse au gradé la possibilité de pinailler sur n'importe quel détail de la chambrée, que ce soit un grain de poussière au dos d'une armoire ou un caleçon mal plié dans ladite armoire (je ne vous dit pas l'angoisse de La Déglingue le samedi matin...).

Un mot sur la hiérarchie. Nous sommes en bas de l'échelle, les 2^e CST. Parmi les hommes de troupe, il y a des 1^{er} CST, les meilleurs, puis au-dessus, les brigadiers et enfin les brigadiers-chefs. J'aurai l'occasion de passer par ces deux derniers grades. Notre chef de chambrée est un brigadier-chef appelé (appelé à faire son service militaire), mais parmi nos instructeurs, il y a des brigadiers-chefs de carrière, c'est-à-dire des soldats de métier qui témoignent d'une certaine obstination pour être parvenu à ce niveau ! Ensuite, ce sont les sous-officiers. Cela va du maréchal des logis au maréchal des logis-chef, suivi de l'adjudant puis de l'adjudant-chef, comme notre Jojo. Finalement, notre Jojo, on l'aime bien. C'est un bon bougre qui se donne des airs de gros dur, mais il a aussi ses faiblesses : il lui est arrivé d'ordonner à un chauffeur de faire décoller une jeep sur la piste du terrain d'aviation... sans résultat ! Au-dessus, nous arrivons chez les officiers et nous avons particulièrement à faire à des lieutenants, dont le terrible « Sénéchal le Magnifique » (référence à un film de Fernandel et à une ressemblance physique) qui aime bien nous botter le cul au moment où on presse sur la détente, au pas de tir (au stand de tir, si vous préférez)... Le grade supérieur, c'est le capitaine. Le nôtre est surtout visible le samedi matin en maître de cérémonie des revues. Le grand patron du CISALAT est un homme invisible. C'est un colonel dont les locaux sont à l'autre extrémité de la base, il se nomme Gaston Blanc, mais nous ne connaissons que Gaston. C'est d'autant mieux qu'en ces années 50, l'expression d'admiration la plus fréquente est : « *Chapeau Gaston !* ».

Nous avons droit à la redoutable TABDT, la vaccination contre tout un tas de maladies. Cela se pratique en série. Nous sommes debout dans l'allée de notre chambrée et l'infirmier pique dans les épaules. Heureusement pour nous, la notion de contagion ne s'applique pas, parce que ce n'est pas encore la mode, et la même aiguille sert plusieurs fois. Pendant 24 heures, nous avons une épaule en plomb. Durant une de ces cérémonies, notre Fernand s'écroule du haut de son mètre quatre vingt, la figure pâle comme celle d'un meunier... Un autre de nos collègues, qui a jusqu'à présent vécu sainement dans la campagne lorraine, ramasse en une seule giclée plus de microbes qu'il n'en a rencontré en vingt ans ! Il lui faudra six mois de convalescence pour s'en remettre !

En plus de notre formation militaire, nous avons quelques loisirs sur place : le foyer des hommes de troupe de l'armée de l'Air, les ballades à l'intérieur de la base... très folichon tout ça ! Un jour, Fernand Choisel (un surnom, à



Jojo Lallemand.

ne pas confondre avec le Fernand vacciné, qui lui serait plutôt du style Fernand Raynaud) dort profondément sur son lit. Nous mettons le feu à quelques journaux au pied de ce lit, en criant «*Au feu!*». Le copain se réveille en sursaut, bondit vers le poêle, saisit le bouteillon d'eau et inonde son lit... En plein hiver, voilà qui endure un homme de fer! Ceci vous donne un aperçu du moral des troupes...

Voici bientôt deux mois que nous sommes à Essey. Nos classes vont se terminer. Il ne reste plus qu'une sortie opérationnelle de trois jours dans la nature pour tester notre capacité à être de bons petits CST. Mercredi, jeudi et vendredi sur le plateau de Malzéville, avec deux nuits sous la tente, puis nous aurons droit à notre première permission. Enfin!

Mercredi matin, nous sommes prêts à partir. Tenue de combat, c'est-à-dire treillis kaki avec la capote n°2. Pour les jeunes générations, je dois expliquer que la capote n°2 est un lourd manteau de drap kaki (ou caca d'oie), ne pas imaginer un accessoire britannique... et tout ce qui porte le n°2 est destiné à l'usage courant, le n°1 étant réservé à «tenue de sortie» en ville. Notre équipement comprend aussi le casque léger, le casque lourd, le fusil, la cartouchière, les godasses à clous, le sac à dos, la guitoune à deux places, une couverture, des gants de laine, etc, le tout dans un joli camaïeu de kaki... Il ne nous manque rien! Cerise sur le gâteau, il se met à neiger abondamment...

Le capitaine, qui cache un grand cœur sous sa carapace d'artilleur, ou qui se demande peut-être s'il est judicieux de risquer une diminution d'effectif en période de conflit, demande à Jojo d'annuler la manœuvre. C'est sans compter sur la force de caractère de notre adjudant-chef! «*De quoi, de quoi? Ce ne sont pas quelques flocons qui vont arrêter les hommes de fer! En avant!*» Et nous voilà partis pour trois jours sous la neige, crapahutant et couchant dans ce que les Québécois appellent le *splatch*... Vendredi soir, nous rentrons à la caserne, trempés, crottés, mais heureux de retrouver notre chambrée et ses poêles à charbon.

Demain matin, avant la première permission tant espérée, nous aurons une revue de détail. Connaissant la conscience professionnelle de notre capitaine, j'entreprends avant de me coucher le nettoyage de tout mon barda... alors que certains se disent que les affaires sècheront cette nuit et seront plus faciles à nettoyer demain matin.

Samedi matin, revue de détail. Notre capitaine aurait-il avalé de travers l'entêtement de Jojo nous emmenant bivouaquer en dépit de son avis? Non, il n'est pas comme ça. Je pense seulement qu'il nous offre un festival de la recherche de la petite bête. Jamais détails n'ont été autant détaillés... D'abord, les traces de boue. Rien qu'avec un soupçon de jaune sur les revers de la capote n°2, la moitié de la chambrée se retrouve consignée pour le week-end (on appelle cela sucrer les perms). Notre officier qui n'est pas un monstre, admet l'humidité sur nos vêtements, sachant qu'en février on ne peut pas obtenir un séchage immédiat. Par contre, il n'accepte aucun faux pli, aucune trace de semblant de poussière, rien qui puisse nuire à l'efficacité d'un bon petit soldat de l'armée française.

Je ne suis tombé dans aucun piège. Toutes mes affaires sont nickel. J'attends avec anxiété le verdict final, mais l'inspection se prolonge, le capitaine ouvrant les armoires, soulevant les matelas, passant ses gants blancs dans tous les recoins. Petit à petit mes copains se font aligner. Je fini par ressentir une gêne en me disant que je serai le seul à partir en perm...

Dans un dernier souci de méticulosité, le capitaine se plante devant moi. Je pressens les félicitations... Mais non, il me demande: «*Faites voir le dessous de vos chaussures*». Je suis tranquille car je les ai nettoyées à fond hier soir... «*Il manque un clou!*» Et c'est ainsi que se terminent mes classes à Essey-lès-Nancy, par un week-end sans permission, avec des corvées à partager entre futurs spécialistes de l'ALAT. Pas un seul homme de fer n'ira voir sa famille. Pas de jaloux.

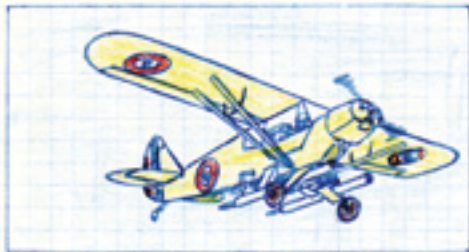
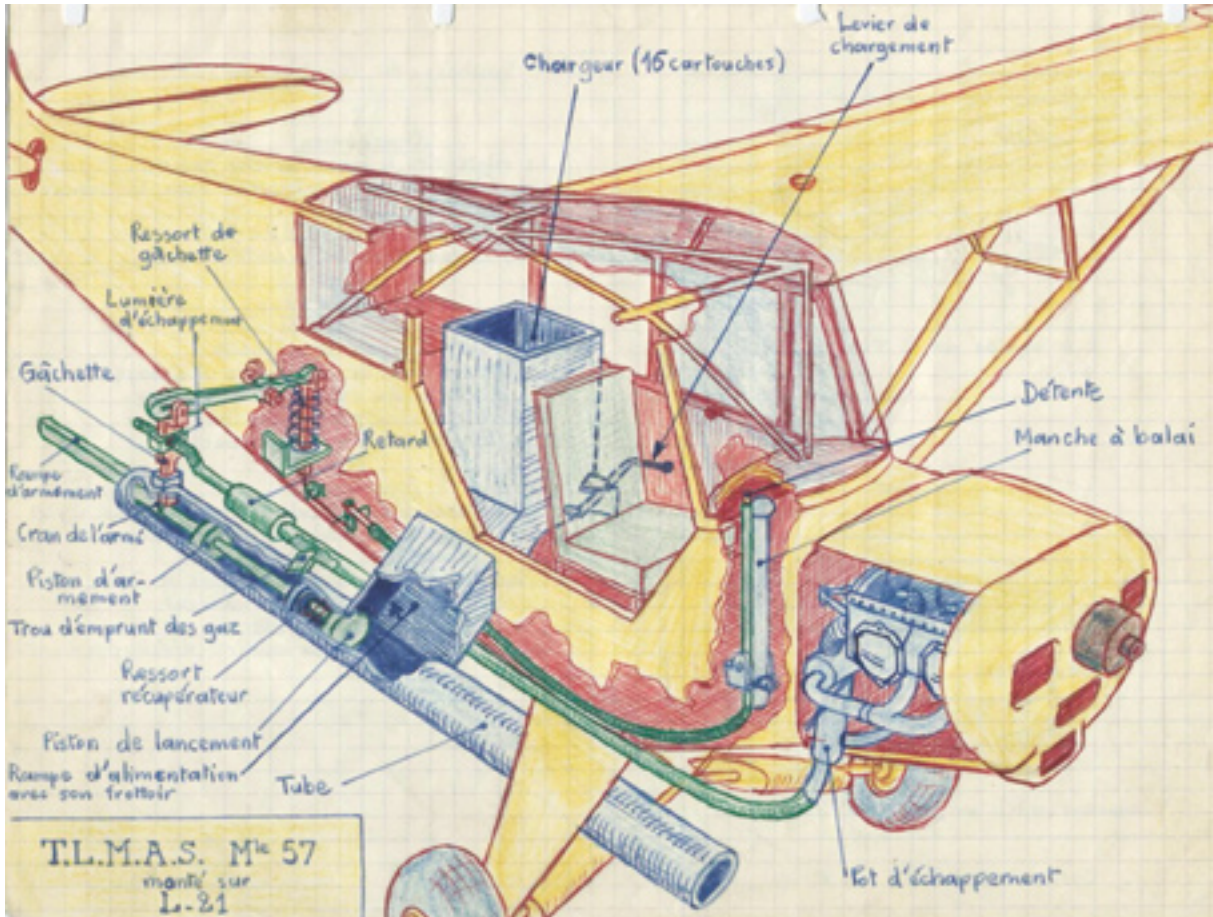
3. Le peloton de sous-officier

Après nos classes, nous abordons le peloton de sous-officier. Nous étudions le contenu du fameux TTA 116, la bible du militaire. Aujourd'hui, notre brigadier-chef, pendant un cours d'armement, demande un volontaire pour aller chercher à l'armurerie la cale pour régler la feuillure de la 12.7. Notre copain Brigitte (souvenez-vous, ce n'est qu'un surnom), toujours à l'affût d'une action valorisante, se propose et part comme une flèche. Hélas, la cale n'est plus à l'armurerie, ni dans aucun des endroits où les gens le dirigent... Elle n'est même pas chez Gaston, notre colonel! Une heure et quelques kilomètres plus tard, Brigitte constate sur un calendrier que le mois d'avril 1957 vient juste de commencer...

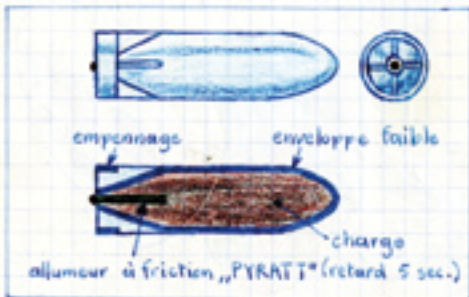
Pendant les cours d'armement, j'imagine une nouvelle version du fameux TLM (Tube Lance Merde). C'est le TLMAS (pour Air-Sol). En somme, je suis un des précurseurs de l'hélicoptère armé... Quand je pense que plus tard je donnerai mes cahiers de cours, avec mes croquis, au Musée de l'ALAT! Mais ce projet, il ne l'aura pas!

Un sous-officier doit savoir conduire, alors on nous envoie faire un stage à Toul. Mon permis civil a trois ans moins un mois, mais je n'ai pas de voiture et j'ai un peu oublié. Mon moniteur, un Chti pur jus m'apprend à conduire une jeep : « *Te débrayes, te passes ta vitesse, te rembrayes...* » et j'apprécie ce véhicule rustique. Un de nos copains du clan des Bretons, pilote de rallyes dans le civil paraît-il, n'a pas besoin de tous ces conseils et réussit tout seul à mettre une jeep sur le dos (retournée comme une crêpe bretonne). Viennent ensuite les cours sur camion Ford et surtout sur le fameux GMC, vétéran de la seconde guerre mondiale, mais véritable passe-partout à condition de savoir jongler avec ses leviers de vitesses et de crabotage... Ah! Les démarrages en côte! Mais je n'irai pas jusqu'au permis poids lourd, les postulants pilotes sont envoyés à Metz pour passer le CIA (pas une agence de l'intelligence centrale, mais le Certificat Inter Armes qui ouvre la porte au domaine des sous-officiers).

Parmi toutes les épreuves du CIA, il faut savoir diriger les manœuvres d'une troupe, y compris pendant les rassemblements et les défilés. Pour cela, il faut d'abord aligner les soldats derrière un homme de base en disant d'une voix forte et autoritaire : « Sur Untel de base, alignez-vous ». Michel, un de mes compagnons de chambrée, pilote militaire en puissance, doit commander la manœuvre en me prenant comme homme de base. Il doit dire : « *Sur Le Bec de base...* » et, Michel, toujours prêt à plaisanter, mais pas aujourd'hui c'est trop sérieux pour son avenir, déclame : « *Sur Le Bec de gaz...* ». Fin de la citation et de la carrière de sous-officier pilote de Michel! C'est la marrade générale sauf de l'examineur. Pardonne-moi, Michel Jouin, de porter ce nom qui peut prêter à confusion, mais tu pourras quand même piloter en Algérie et, surtout, tu mettras ton immense talent d'illustrateur au service de l'état-major de l'ALAT en attendant de devenir un célèbre affichiste.



L-21 équipé de 2 TL.M.A.S. 57



Cartouche AS 57 - A 1

Synthèse de fonctionnement

I

Chargement

- Le pilote tire le levier de chargement. Il y a:
- Chute d'une cartouche dans la rampe d'alimentation
 - Friction de la tête de l'allumeur
 - Introduction de la cartouche dans le tube

II

Départ du coup

- Le pilote appuie sur la détonne. Il y a:
- Élévation de la gâchette
 - Fermeture de la lumière d'échappement
 - Détonne du ressort récupérateur
 - Propulsion de la cartouche
 - Explosion de la cartouche

III

Armement

- La lumière d'échappement étant fermée, il y a:
- Compression des gaz d'échappement dans le retard
 - Compression des gaz dans le tube et recul du piston d'armement
 - Arme de la gâchette
 - Ouverture de la lumière d'échappement.

4. Le CS 1

Nous voici en stage d'aide-mécanicien avion à Essey-lès-Nancy. Nous sommes un peu moins nombreux qu'au début de l'année. Nos cours théoriques ont maintenant lieu à l'autre bout de la base aérienne, dans des salles attenantes aux hangars, mais le régime de troupion normal est toujours appliqué, avec ses exercices, ses corvées, ses revues et aussi ses tours de garde. Lorsqu'on est seul, la nuit, dans une guérite éloignée de tout bâtiment, on ressent ce que l'on nomme maintenant «un grand moment de solitude»...

Nos cours concernent la mécanique avion et les moteurs, sachant qu'il s'agit des tranelles utilisées dans l'ALAT, c'est-à-dire des avions légers, souvent construits en tubes et entoilés, avec des moteurs à pistons allant de 90 à 213 ch. On apprend aussi à recoudre une pièce lorsque l'entoilage est déchiré. On utilise aussi nos compétences pour creuser une tranchée, non point pour nous enseigner les bases de la guerre de 14, mais pour passer une ligne téléphonique entre la caserne et les hangars.

Nous allons à Paris passer des tests psychotechniques et psychomoteurs ainsi que la visite PN (personnel navigant) pour vérifier notre aptitude à piloter. En face de notre chambrée, à Essey, l'armée de l'Air dispose d'un centre médical et, parmi les «bouteillons» qui circulent (c'est ainsi que l'on nomme les bruits de couloir), il paraît qu'on y passera nos futures visites



Réparation
d'une aile
entoilée lors
du CS 1.

médicales et que le toubib-chef de ce centre voudrait pratiquer des ponctions lombaires comme pour les pilotes de l'US Air Force (c'est ce qui se dit). Notre ami Nounours en perd le sommeil surtout lorsque j'apprends par l'infirmier qui travaille dans ce centre que le toubib s'entraîne sur des lapins... et qu'il les fait tous crever!

Le 18 juin 1957, je décroche le Certificat de Spécialiste n° 1 d'aide mécanicien ALAT (avions), n° 298 avec la mention bien. 15,50/20 (étonnant, non ? pour qui connaît mes dons de mécanicien). Avant de parler du stage pilote qui commence maintenant, je dois mentionner les cérémonies du 14 juillet à Nancy. Nous reprenons provisoirement l'entraînement aux manœuvres à pied en



vue de participer au défilé. Le jour venu, nous voici dans les rues de Nancy marchant au pas, le (vieux) fusil sur l'épaule. Nous arrivons sur la superbe place Stanislas et nous nous alignons devant la tribune officielle. Arrive le commandement : « *Présentez armes !* ».

Il faut donner une légère impulsion avec l'épaule droite pour lancer en avant le fusil, puis ensuite le présenter sur sa poitrine... Manque de pot, le mien de fusil ne veut pas obéir à la première impulsion ! La culasse reste accrochée par ma patte d'épaule (je rassure mes petits-enfants, ce n'est pas une difformité congénitale, cette patte d'épaule, mais une petite bande de tissu qui est prévue pour accrocher certains galons).

Je redonne donc une deuxième impulsion plus vigoureuse et, avec une seconde de retard par rapport à tous les autres soldats, je peux présenter les armes... pendant que le bouton en laiton qui retient normalement la patte d'épaule, arraché par la culasse du fusil, roule tranquillement par terre ! Et sachant que j'avais une bonne note au CS 1, je suis au premier rang devant les officiels (remarquable, non ?... remarqué, en tout cas).

5. Le CS 2

Le stage d'élève pilote est commencé. Vous avez vu *Top Gun*? La combinaison de vol anti-G, les *Ray-Ban*, le casque anti-crash? Eh bien, pour nous c'est légèrement différent : en guise de combinaison, le treillis kaki (pour les jeunes lecteurs, il ne s'agit pas d'un grillage, mais du vêtement de tous les jours du militaire ordinaire, un pantalon et une veste dotés d'immenses poches extérieures... quel look!) et des Pataugas (des brodequins de toile ocre jaune très en vogue actuellement).



Le tableau de bord du L-18.
(Cliché AAMALAT)



Le Piper L-18 de 90 ch.



Elève pilote.

Les avions sont des Piper L-18 C, dérivés du Piper *Cub* L-4 de mes débuts en aéro-club, mêmes dimensions et même silhouette, mais avec 90 ch au lieu des 65 du L-4.



Le Piper L-18 C. (Composition de l'auteur)

Premier vol le vendredi 30 août 1957. Un vol d'accoutumance puis l'enseignement commence dès le 2 septembre et je me ramasse d'entrée un zéro en sécurité. Bonne leçon que je n'oublierai jamais. Je me rends rapidement compte qu'en aéro-club je n'ai pas appris grand-chose et qu'ici j'ai la chance d'avoir des moniteurs compétents qui appliquent une méthode dite « française », rigoureuse et efficace. Je découvre la visite avant vol (VAV), les actions vitales (une sorte de litanie qu'il faut connaître par cœur et que les vrais pros nomment *check list*), les « 2 alpha » et j'apprends à maintenir « l'aiguille sur le trait » ainsi que « la bille au milieu », entre autres. Ah, ces tours de piste avec le moniteur qui n'est jamais content : « *La cadence ! L'altitude ! La pente ! L'inclinaison ! La bille ! Les tours ! La sécurité !* » Et la redoutable panne au décollage, pour laquelle nous devons oublier l'instinct de survie et acquérir un réflexe contre nature : ne jamais chercher à retourner au terrain, c'est la mort garantie, mais plonger tout droit, quelque soit l'obstacle qui se présente devant nous !

Ces moniteurs sont aussi nos professeurs pour les cours théoriques. Il y a Portz, qui enseigne la mécanique du vol. Merle, surnommé Cui-Cui, allez savoir pourquoi, est le maître de la navigation (et je rappelle que le GPS est loin d'être inventé). Voisin est le spécialiste de la législation aérienne. Tessier nous inculque le pilotage théorique. Nicolas, transfuge de l'Aéronautique Navale donne des cours d'aérodynamique. Enfin, Waechter, auréolé d'une évasion de la Luftwaffe aux commandes d'un Messerschmitt, est le professeur de météorologie.

Certaines anecdotes plus ou moins scabreuses circulent et, comme il y a prescription et qu'elles ne font pas de tort à leurs acteurs, je peux les rapporter ici. Un jour, Tessier a « descendu » une buse avec l'aile du Piper. Waechter a accroché une ligne électrique avec l'antenne qui dépasse au-dessus du Piper... sachant qu'on nous apprend à ne jamais passer sous une ligne électrique, mais toujours à la verticale d'un poteau ou d'un pylône. Nicolas s'est trouvé nez-à-nez avec une péniche, au détour d'un canal... Mais, que faisait donc cette péniche à cet endroit ?



La buse de Tessier.

A moi, il a enseigné le looping en Piper, à éviter sous peine de voir les ailes se replier (influence de l'Aéronavale, de toute évidence). Merle adore démontrer le pilotage «aux grands angles» (c'est-à-dire, à la limite du décrochage), à basse altitude au-dessus d'un cimetière. Plus sage, Voisin dessine la Nième version de l'avion idéal. Portz est l'homme sérieux.

Le grand patron des vols, c'est le lieutenant Millory (devinez son surnom). Nous avons tous entendu parler de sa rigueur et de sa sévérité concernant la précision du pilotage, et l'approche d'un test en vol avec lui est une redoutable épreuve pour les nerfs.

Le lundi 30 septembre 1957, je suis lâché sur L-18 C. Je vais sagement tourner dans la zone qui m'est impartie et je me familiarise avec cette brave machine en effectuant scrupuleusement les exercices que Waechter m'a demandés. Mes copains et moi, nous sommes seuls en l'air dans ce coin de Lorraine. L'un de nous, que je ne nommerai pas parce que je ne suis pas une balance, profite de cette nouvelle liberté pour lancer par radio une de ses phrases fétiches : «*Owling! Bonjour monsieur le pharmacien. Je voudrais trois sous de boules de gomme.*» Bien entendu, ceci n'a rien à voir avec les procédures aéronautiques et c'est un défi aux autorités, du genre : «*C'est interdit, mais je le fais et vous ne saurez pas qui est le coupable parce qu'il y a plusieurs avions en l'air en même temps*». Qui croirait que ce bavard deviendra le plus intransigeant des instructeurs sur Boeing 747-400 ?

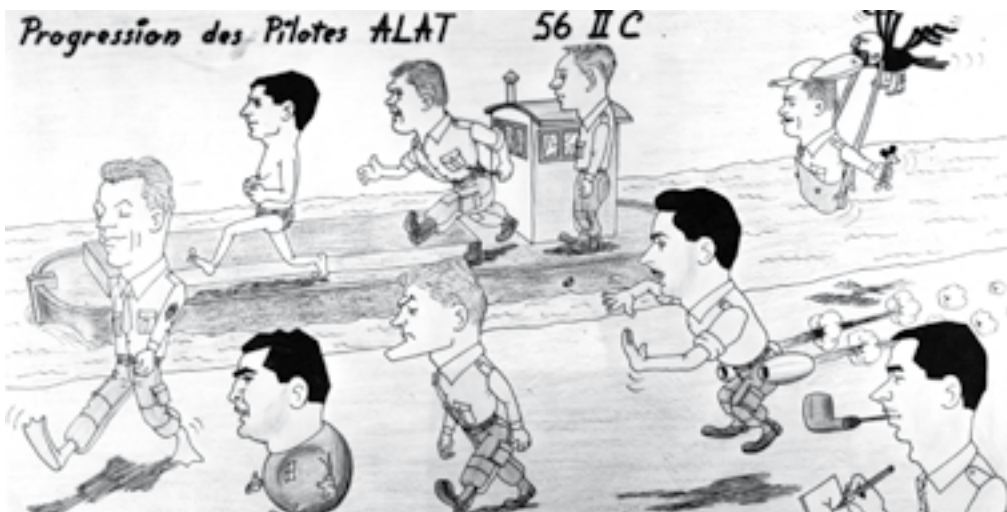
Nous allons fréquemment nous exercer sur le petit aérodrome d'Azélot. Nicolas y pratique une technique de l'observation à très basse altitude qui consiste à le déposer au sol et à exécuter quelques tours de piste en solo pendant qu'il crapahute silencieusement dans les fourrés, histoire de surveiller les mœurs des couples de rencontre et s'assurer qu'ils ne préparent pas des actions de sabotage...

Nous avons droit à quelques distractions aéronautiques, comme le Stampe d'un aéro-club local qui se met en pylône après la rupture d'une cheville... Ou, mieux, l'atterrissage d'urgence d'un Sabre F-86 américain en panne, puis son décollage spectaculaire le lendemain matin. Il faut préciser que notre piste en plaques PSP (un système de plaques métalliques inventé par les Américains pour leurs aérodromes de fortune en temps de guerre. *Pierced Steel Plank*, planches percées en acier, in french... mais, PSP, cela fait plus sérieux) semble un peu juste pour ce chasseur à réaction.

Le vendredi 4 octobre 1957, les Russes envoient dans l'espace le premier satellite, *Sputnik*, qui fait «*Bip, bip*» en tournant autour de la Terre. Cela n'a rien à voir avec mon récit, c'est juste pour situer mes aventures dans leur contexte historique...



Un stampe en pylone.



Les élèves pilotes de la 56 II C.

Nous arrivons à la fin du stage. Je suis devenu brigadier, puis brigadier-chef. En quatre mois j'ai effectué 29 h 40 de vol (c'est peu !) et je connais maintenant les bases élémentaires. Le 2 janvier 1958, j'obtiens mon deuxième certificat, le CS 2 de pilote ALAT, n° 38, mention bien (15,41/20). Je suis donc «pilote certifié» et je devrais partir en Algérie pour effectuer des vols de liaison au sein d'un peloton ALAT... Mais voici une nouvelle qui change tout: l'ALAT a besoin de pilotes opérationnels capables de participer à des vols pendant les combats. Pour cela, on va nous envoyer à Finthen, près de Mayence, en vue de devenir «pilote breveté».

Le samedi 4 janvier 1958, nous fêtons la fin de notre stage avec nos moniteurs Merle, Portz, Waechter et Nicolas, Tessier étant de garde (Tessier à la base... drôle, non ?) et Voisin en perm. Sur la vingtaine de postulants pilotes du début, nous ne sommes plus que sept, le huitième, Georges, est en permission à Paris.





Le CS 2.

Ce soir, nous allons au château d'Eulmont. Dans le hall d'entrée, il y a un bar où nous prenons l'apéritif, puis nous nous mettons à table dans une salle décorée d'armures, d'ustensiles de cuisine en cuivre et d'un sapin de Noël. La chaleur est fournie par un poêle. Nous venons à peine de nous asseoir qu'une panne de courant nous plonge dans l'obscurité. Le personnel du château s'affaire à nous installer des bougies, mais cela demande un certain temps... Lorsque nous profitons enfin de ces lueurs, nous constatons que Nicolas a effectué un vol sans visibilité : il s'est dirigé dans le noir vers le bar et en a rapporté une bouteille ! Mais, à la lueur des bougies, il constate qu'il s'agit de *Marie Brizard* ! Qu'à cela ne tienne, nous tendons nos verres et, à onze, nous vidons ce digestif fortement anisé en guise de second apéritif...

Nicolas, toujours lui, déclare à la serveuse : « Vous avez de beaux yeux ! Je m'assiérais bien au bord pour me laver les pieds dedans... » Un poète d'une délicatesse rare... Le repas continuant, nous buvons encore... Je constate que Portz, qui est assis en face de moi, se dédouble parfois et il me faut faire une difficile gymnastique des yeux pour rétablir son intégrité ! Je dois aller procéder à un largage d'urgence pour pouvoir suivre le cours des événements. La suite n'est pas très correcte et j'hésite à la conter... Mais, mon devoir d'historien est le plus fort alors, voici : un élève, dont je ne citerai pas le nom mais que je nommerai X (nous n'avons pas d'atomes crochus et je ne voudrais pas qu'il m'attaque pour diffamation) présente son derrière à Nicolas pour le faire embrasser (pari stupide), mais Merle, qui se trouve à côté, en profite pour se débarrasser de sa glace à la vanille et refroidir ainsi les chaleurs de l'importun !

Fin de stage au Château d'Eulmont.





Les moniteurs d'Essey-les-Nancy.

Je crois bien qu'une casserole en cuivre a servi à réchauffer sur le poêle un trop plein de vessie, mais je ne me souviens plus du coupable. Pour masquer l'odeur, nous faisons griller du pain à la flamme des bougies (leçon de tactique militaire et politique : détourner l'attention de l'adversaire par un leurre). J'ai honte, mais il faut bien que la vérité soit dite... Ensuite, lorsque Waechter nous ramène en ville à bord de sa *Traction avant*, il donne sa bénédiction à un agent de police qui souhaite un peu de silence sur la place Stanislas à cette heure avancée de la nuit.

En souvenir de ce stage, nos moniteurs nous remettent une feuille de «Progression Pilotage» spéciale et fort sympathique.

Finis pour nous le CISALAT d'Essey-les-Nancy. J'en garderai un souvenir mitigé. Il a fallu un an pour faire de nous des pilotes non opérationnels alors que beaucoup de jeunes de notre âge sont déjà partis pour «droper le djebel». Nous avons de la chance et nous ne nous en plaignons pas, mais l'efficacité de notre formation n'est pas flagrante. Il faut dire que l'ALAT en est à ses débuts après des périodes d'Aviation d'Artillerie ou d'Aviation d'Observation, et que la guerre d'Algérie remet en cause les méthodes et tactiques utilisées précédemment. L'ambiance aéronautique du stage de pilote, grâce à la qualité de notre encadrement, est l'aspect le plus positif de cette année écoulée.



Feuille de progression pilotage.

6. Finthen

« *Mainz Hauptbahnhof...* » Ça commence bien ! Nous ne comprenons pas un mot de ce que déclame le haut-parleur de la gare. On croyait aller à Mayence et nous voici à Mainz ! De là, nous allons ensuite à Finthen. C'est une base aérienne, Finthen Airport, où l'Ecole de Spécialisation de l'ALAT (ESALAT) cohabite avec un petit détachement de l'US Army et un centre allemand de vol à voile qui fonctionne pendant le week-end. Le plus important, c'est l'ALAT avec son école et ses ateliers d'entretien (CRALAT). Juste au sud du terrain, il y a des batteries de fusées *Nike*, qui, comme leur nom ne l'indique pas, ne sont pas des vêtements sportifs mais des engins de mort orientés vers les pays de l'Est, pour empêcher les méchants Soviétiques d'attaquer les gentils Américains.

De ma période à Finthen en qualité de brigadier-chef, le seul fait marquant est une bagarre à coups de maquereaux à la cantine. Etant donné ma religion concernant la nourriture aquatique, je fuis devant l'adversaire...

Mais voici deux éléments nouveaux : alors que nous fantasmions depuis quelques mois sur le futur uniforme de l'ALAT (gris acier comme les aviateurs du nouveau monde ? Pourquoi pas ?), nous recevons les premiers bérets bleus... et nous gardons le costume kaki. Deuxièmement, nous devenons sous-officiers, maréchaux des logis, pour être précis, le 1^{er} mars.

Nous sommes logés à « la ferme », une superbe bâtisse avec des chambres mansardées, en bordure du terrain, avec un chemin d'accès direct vers la bourgade de Finthen, sans passer par la caserne. Je partage ma chambre avec Bouboule. Une femme de ménage allemande vient dans la journée lorsque nous sommes « à l'école ». Souvent, le soir dans ma chambre, je donne des cours de maths à Brigitte, qui souhaite passer du niveau brevet à celui de math-élem, en vue de préparer l'Ecole nationale d'Aviation civile et devenir pilote de ligne. L'intimité de nos chambres nous permet aussi de faire une expérience : nous sommes un peu des scientifiques et nous vérifions l'inflammabilité des gaz d'échappement... pas des moteurs d'avion, non, mais des tubes digestifs... et ça marche ! Et sans mettre le feu au caleçon de Georges ! Nos repas sont servis au mess des sous-officiers par des hommes de troupe en veste blanche. La grande classe et un confort auxquels nous ne nous attendions pas... Mais, il paraît que c'est normal dans un pays occupé.



Finthen, le parking.



Finthen, la ferme.



Finthen, le mess.

Février à Finthen.



Ce confort ne nous fait pas oublier le but de notre présence ici et l'enseignement y est beaucoup plus intensif qu'à Nancy. 117 h 35 mn de vol en cinq mois et demi, c'est déjà trois fois plus copieux qu'avant et le contenu des cours théoriques est aussi gratiné. Le personnel enseignant est de grande qualité. Parmi tous les moniteurs, je vole surtout avec Bascou et avec Scellos, mais j'ai aussi l'occasion de piloter avec Charennac, Bonvalot, Baurin, Quatremare, Savoldelli, Cognac et le fabuleux Rendinaro (on en reparlera). Les tests en vol sont passés avec les lieutenants Baffeuf, de Pitray et Rapilly. Sur cette même base de Finthen, des officiers reçoivent une formation d'observateurs.

La plus grande partie des vols est effectuée sur le Piper L-18 C de 90 ch, mais nous avons d'autres appareils à notre disposition. Du 15 au 22 février 1958, j'apprends les bases de la voltige sur Stampe SV-4C. Un biplan d'origine belge, d'avant guerre, dont le cockpit n'est pas fermé...



Le Stampe SV-4 C.
(Composition de l'auteur)

Dois-je vous rappeler que nous sommes en Allemagne, au mois de février et qu'il neige? Température allant jusqu'à -25°C... Pantalon et blouson de vol fourrés. Bottes du même genre. Casque de cuir et grosses lunettes «d'aviateur». Sous-gants en soie et gants en cuir. Ce bel équipement enfilé par-dessus nos tenues de drap est à peine suffisant. Les vols ne durent pas plus de 45 minutes, mais nous en descendons avec le nez rouge, les lèvres bleues, les sinus en feu et les doigts raides comme des saucisses congelées...

La cabine avant du Stampe SV-4 C...



...et sa place arrière.
(Clichés AAMALAT)



Quand je pense que les as de l'Aéropostale franchissaient les Andes dans des biplans sans cockpit fermé.

Le mercredi 19 février, je suis lâché sur Stampe. Je me suis habitué à ce vieil avion fabriqué en bois et toile, à sa visibilité réduite lors du roulage (il faut zigzaguer pour voir où on va) et à son confort spartiate, mais j'aime bien sa sensibilité aux commandes et l'impression de grand huit qu'il nous offre pendant les figures de voltige.

Les sièges du Stampe n'ont pas de coussin, on s'y assoit sur notre parachute. Je n'aurai jamais l'occasion d'utiliser cet accessoire en dehors de cette fonction de rehausseur fessier. Lorsque que le Stampe se retrouve en vol dos, on est suspendu par les bretelles du harnais avec une impression bizarre. L'attraction terrestre s'exerce de bas en haut, il faut s'y habituer et ne pas avoir d'objet non attaché. C'est ainsi qu'un casque de cuir est descendu tout seul dans la campagne allemande.

Dans le Stampe, le moniteur est à l'avant et l'élève à l'arrière. Ils communiquent par un tuyau porte-voix, l'*aviaphone*, qui va d'un cornet, côté moniteur, à une oreille du casque de l'élève. C'est ainsi que le capitaine Poudou, un des cadres de l'école, sort le cornet à l'extérieur, face au vent, puis explique à son élève: « *C'est le principe du venturi...* ». Direct de la trompe Venturi à la trompe d'Eustache, on ne peut pas se tromper ou alors on est sérieusement bouché.

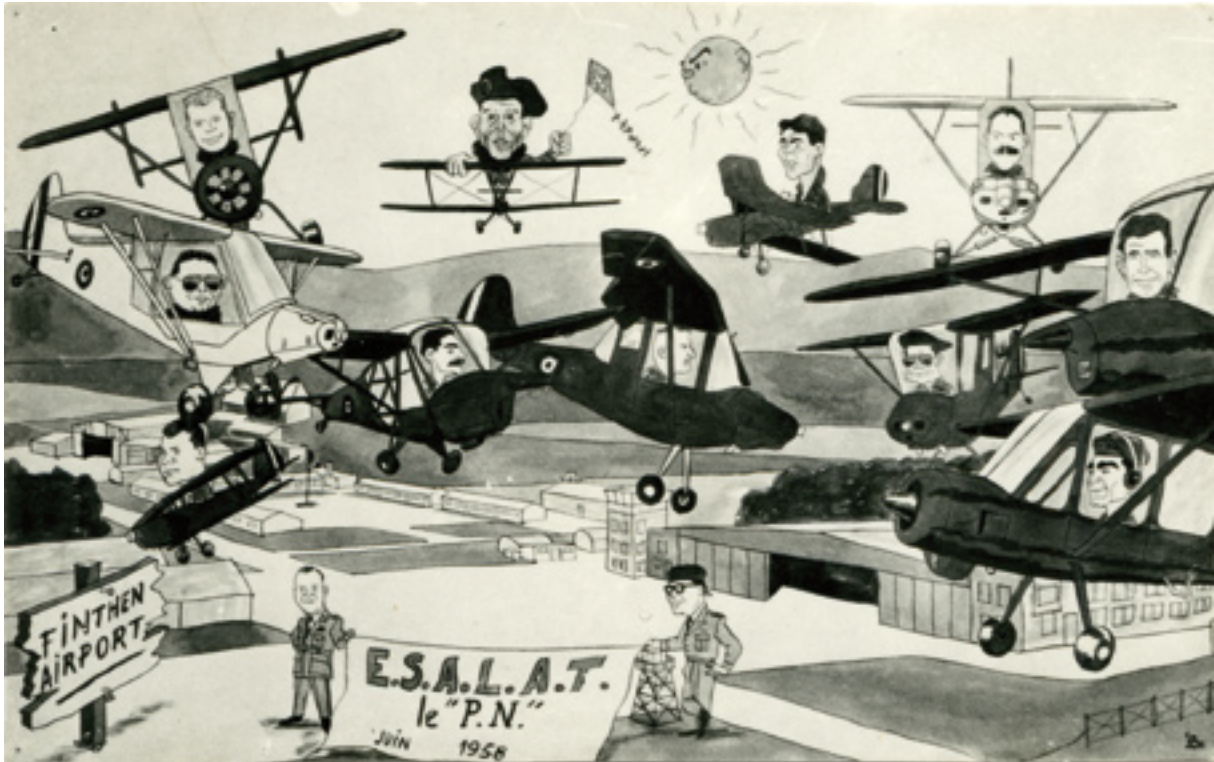
Cette prise en main du Stampe est un peu courte. Elle nous permet d'apprendre à nous sortir de positions dangereuses telles que la vrille ou un vol sur le dos.

Comme tous les utilisateurs de ce vieil avion, j'en garderai le souvenir d'un appareil au pilotage très fin. En dépit de sa conception ancienne et de son confort rudimentaire, le Stampe est encore un fameux avion d'acrobatie. Le Stampe permet d'évaluer l'importance du dernier virage avant l'atterrissage: glissé, c'est OK... Dérapé, c'est KO! (Un de nos moniteurs en a fait l'expérience et s'en est sorti vivant... aussi insiste-t-il sur ce point stratégique de notre trajectoire).

Quelquefois, le samedi ou le dimanche, nous allons faire un petit tour en ville, à Mayence. Les chantiers de reconstruction, après les dégâts de la seconde guerre mondiale, donnent un aspect de provisoire, mais aussi de grande organisation... Malheureusement, nous n'avons que notre petite solde et nous évitons soigneusement tout ce qui pourrait entraîner des dépenses inconsidérées. Nous sommes à la période du carnaval. Le carnaval de Mayence a conservé une réputation qui déborde des frontières. Depuis quelques semaines, nous avons remarqué des personnes déguisées, qui se promènent sans complexe. Aujourd'hui, Bouboule et moi avons décidé d'aller au grand défilé du carnaval. Les rues de Mayence sont noires de monde et la musique « *oum pah pah* » se déchaîne. Malheureusement, nous n'arrivons pas à nous approcher du défilé... et notre tenue kaki, avec la capote n° 1, ne facilite pas notre insertion! Alors, nous rentrons penauds et à pied vers la station de tramway.

Afin de garder un souvenir de cette journée, nous entrons dans un bar et nous nous installons dans un coin tranquille, mais un Allemand vient vers nous et nous invite à sa table. Il y a un autre personnage en civil à cette table.





Finthen, les instructeurs.

L'Allemand commande une tournée de bières pour tout le monde (la grosse bière dans un grand bock, avec une poignée sur le côté), puis il fait les présentations: «*German, Amish, kamerads...Prosit!*» et nous trinquons à la santé de l'amitié germano-américaine. Nous éclusons et l'Allemand renouvelle sa commande et les commentaires varient: «*Amish, Französische, kamerads... Prosit!*», puis: «*German, Französische, kamerads...Prosit!*», et ceci plusieurs fois (le temps d'aller aux toilettes et de revenir à table) jusqu'au moment où cela devient: «*German, Französische, kamerads! Amish, Französische, kamerads! German, Amish, nicht kamerads!...Prosit!*» Et l'Américain, écroulé, continue à trinquer alors que les bons petits soldats français bénéficient encore d'un fameux capital de sympathie! Mais ça ne s'arrête pas là et notre hôte en arrive à nous faire des propositions avancées d'échanges culturels: «*Mon femme, il est Alsacien. Vous venir à ma maison voir mon femme!*»

Très gênés par cette subite générosité, Bouboule et moi nous partons en promettant d'étudier sérieusement la proposition et dans le tramway qui nous ramène à Finthen, nous convenons d'oublier rapidement ce qui aurait pu devenir un premier geste vers le rapprochement franco-allemand. Dommage pour ce pionnier de la grande Europe et tant pis pour cet Américain que nous avons lâchement abandonné, prostré devant sa énième bibine...

A propos de bière allemande, la Mainzer Aktien Bier est remarquable. Un week-end, nous sommes cinq dans un café près de la gare de Mayence et, après un calcul savant, nous commandons: «*Fünf biers*». Le garçon de café nous répond avec un accent grasseyant de parigot: «*J'vois c'que c'est: cinq demis!*». Ni notre accent, ni notre tenue kaki ne l'ont égaré. Il nous a reconnus comme des compatriotes et une longue discussion en français s'engage. Le loufiat connaît bien la rue des Morillons où Brigitte habite, mais qui est plus connue pour son établissement des objets trouvés. Il connaît bien Valence aussi, la ville du Môme, et peut même lui révéler où se trouve le quartier des claques, à côté de la gare... et, par la même occasion, révéler au Môme ce qu'est un claque!

7. Avril à Mayence

Mais il faut continuer notre apprentissage de pilotes. Le mois d'avril nous prépare à toutes les finesses pour reprendre contact sainement avec la planète lorsque, par malheur, le moteur tombe en carafe. Le L-18 est l'avion-école idéal pour pratiquer toutes sortes de prises de terrain : prise de terrain en L (PTL) mais aussi en U (PTU) et en S (PTS), ces lettres de l'alphabet figurant schématiquement les évolutions nécessaires pour atterrir au bon endroit. Ceci nous oblige à regarder le sol en cherchant constamment à repérer un endroit dégagé pour un éventuel atterrissage. Le moniteur se fait d'ailleurs un plaisir de nous «mettre en panne» n'importe quand et n'importe où afin de tester nos réflexes et nos initiatives. Nous apprenons aussi les atterrissages «de précaution» qui doivent être précis au mètre près.

Nous commençons les exercices de navigation, c'est-à-dire savoir où nous sommes, où nous allons, à quelle heure nous arriverons, en tenant compte de la vitesse et de l'orientation du vent... et, sans GPS, bien sûr, puisqu'il n'est même pas question d'envisager la possibilité de l'inventer en 1958 ! Pour savoir où nous sommes, nous avons la carte sur la cuisse gauche et nous suivons l'itinéraire calculé avant le départ avec une règle-rapporteur spéciale. En l'air, nous cherchons des repères au sol, et nous nous débrouillons avec un peu de trigonométrie et du calcul mental. A propos d'atterrissage, une mesure particulière existe à Finthen : nous comptons le nombre de rebondissements d'un avion qui se pose, en «Morin», du nom d'un officier du matériel, grand spécialiste de cette figure...

Ce vendredi 11 avril, je prends contact avec le L-19 A *Bird Dog* (in french, *chien d'arrêt*) construit par Cessna. Ce superbe petit avion américain est le fruit de l'expérience de l'aviation d'observation et c'est une réussite. Construction métallique, une ligne dépouillée, une excellente visibilité, un moteur de 213 ch, des volets manuels à trois positions (pas pour dormir à l'abri de la lumière, mais pour obtenir une très faible vitesse, notamment à l'atterrissage) et des instruments gyroscopiques pour le vol aux instruments (sans visibilité, mais on n'en est pas encore là !). Je me souviendrai toujours de mon premier atterrissage en solo. Nous sommes le 14 avril. Je viens juste d'être lâché et mon premier tour de piste est fini. Je vais me poser mais n'étant pas habitué à voler seul dans cette puissante machine, j'arrondis un poil trop haut. Le zinc décroche et tombe d'un mètre de haut (voire plus...).

Le train d'atterrissage à ressorts à lames fait son effet et me renvoie en l'air, mais ces lames de ressort entrent en résonance et tout l'avion se met à trembler avant de s'avachir pour de bon. C'est une impression curieuse d'être suspendu à quelques décimètres du sol dans une carcasse qui vibre de partout, ne pouvoir rien faire d'autre et d'attendre que cela se termine !



Le Cessna L-19 *Bird Dog*. (Composition de l'auteur)

On dirait un gag de dessin animé : Dzoingggg... Même si cela ne dure qu'une ou deux secondes, c'est très long... et on a largement le temps de se dire : « *J'ai fait une connerie, pourvu que je ne casse rien !* ». C'était un Morin majuscule ! Inutile de vous dire que mes arrondis suivants sont pinaillés au quart de poil pour tangenter la planète en douceur. De mes très brèves 7 heures 30 sur L-19A, je garderai le souvenir d'un avion confortable, une vraie bagnole américaine.

Le dimanche 20 avril, avec trois de mes collègues, nous avons droit à une ballade nocturne, mais en « sac de sable » (passager) dans un *Broussard* piloté par Quatremare. Nous passons au-dessus de Bergen-Belsen, camp de concentration SS de la 2^e guerre. Le *Broussard* est un avion français, prévu pour un équipage de deux personnes et quatre passagers. Il est équipé d'un gros moulin en étoile, Pratt & Whitney de 450 ch qui fait un raffut du diable. Sans son moteur, le *Broussard* doit voler comme un fer à repasser, mais c'est une bonne bête très fiable qui accomplit correctement son rôle d'avion de brousse.

Mercredi 23 avril. Scellos m'emmène au bord du Rhin pour une séance de PTL en L-18. Nous avons enregistré dans notre petite tête le sens du vent au décollage, parce qu'il n'y aura aucune indication là où nous allons travailler, ni arbre, ni fumée... L'endroit est idéal pour parfaire ce genre d'exercice. C'est une zone cultivée, mais en avril il n'y a encore aucune végétation. On peut donc peaufiner les prises de terrain en L. Scellos réduit les gaz une première fois et me désigne une parcelle de terrain que je dois atteindre pour un simulacre d'atterrissage en campagne. Premier essai avec un L en virage à droite... Mais le Piper ne descend pas assez vite et je passe nettement au-dessus de l'entrée de la piste virtuelle ! On recommence... Mais là encore, j'arrive trop vite et trop haut, même en « glissant » à mort et pourtant, je suis sûr de respecter les paramètres ! Troisième essai, Scellos me demande d'arriver par l'autre côté et donc de tourner mon L à gauche...

Et voilà que ça descend bien... Trop bien peut-être ? Dernier virage. Je vire à gauche pour m'aligner sur la parcelle prévue, mais je me trouve bien bas ! J'ai envie de remettre les gaz et de recommencer l'exercice, mais mon moniteur retient la manette des gaz !

Nous sommes à ras du sol, l'entrée de la parcelle est juste devant nous, presque à notre hauteur...



Aux commandes du L-19.



Le poste de pilotage du L-19. (Cliché AAMALAT)



Le Max Holste MH 1521 Broussard.
(Composition de l'auteur)



Le Broussard.
(Composition de l'auteur)

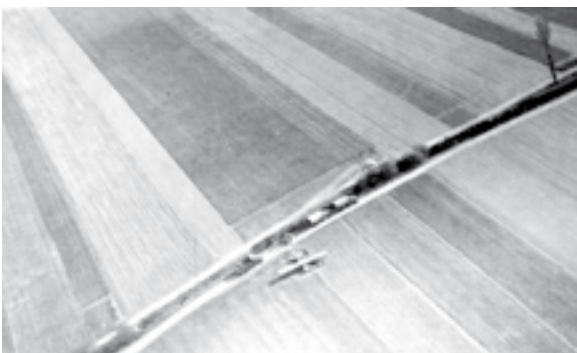
On voit alors une légère dénivellation, 10 ou 20 cm de haut, qui ne se voyait pas de loin ! Scellos pousse à fond la manette des gaz pour « sauter » cette butte, mais : plouf ! Crac ! Essence coupée, contacts fermés (j'ai le bon réflexe acquis à Nancy).

Grand silence... et nous voilà immobiles, le derrière à ras des mottes de terre, dans la campagne allemande ! On s'est crashés ! L'hélice est tordue, le train d'atterrissage est replié, le carburateur est arraché, mais nous n'avons aucune égratignure. L'avion s'est arrêté en 5 mètres. C'est Nicolas qui devrait être content de savoir que j'utilise les méthodes d'appontage de l'Aéronautique navale ! Nos bretelles de harnais nous ont protégés du fameux casse-croûte-pare-brise. N'empêche que ça fait tout drôle et que l'on cherche à comprendre ce qui s'est passé.

D'abord, on a accroché une branche qui dépassait d'un petit fossé avant la dénivellation, et sans cette branche, on passait. Ensuite, il y a eu ce plouf et il paraît que ce « trou » dans l'alimentation du carburateur arrive parfois en cas de remise des gaz à toute vitesse. Mais surtout, l'explication des manœuvres de PTL manquées est évidente, maintenant que nous sommes par terre : le vent est complètement différent de ce qu'il était à la base et il nous poussait dans le dos lors des deux premiers essais alors qu'au troisième, nous l'avions dans le nez ! (Et maintenant, nous l'avons dans le baba !). Trois GMC viennent nous récupérer. En remplissant les *form's* de l'avion (ce sont des registres dans lesquels tout est noté), je m'aperçois que c'est mon anniversaire ! En tout cas, en rentrant à la base, c'est ma fête au mess et je suis nommé inventeur de la PTQ (prise de terrain sur le cul). Mon Piper étant immatriculé AID, des petits malins disent en parlant de mon aventure avec Scellos : « *C'est l'os, ils ne sont pas aidés..* ». Facile !



Le L-18 C ventre à terre
et le site du crash...
(Clichés ESALAT).



Le soir du 24 avril, nous avons droit à une double expérience : un vol de nuit, en tant que passager, pendant l'entraînement de nos moniteurs et, par la même occasion, une prise de contact avec le NC-856 A *Norvigie*. Ce n'est pas rien cet engin volant ! Il s'agit de l'extrapolation d'un petit avion d'aéro-club adapté à l'observation aérienne et cette adaptation s'est faite progressivement, chaque nouvelle fonction entraînant des modifications qui intervenaient sur la conception de départ, etc ! Résultat final, le NC est un avion triplace (pilote, mécanicien ou photographe et observateur) au lieu des deux places d'origine, d'où un moteur plus puissant (147 ch), donc plus lourd, ce qui entraîne une flèche inverse (vers l'avant) des ailes pour compenser le poids de ce moteur. La structure est en tubes, entoillée. Et le cockpit étant vitré sur 360°, il faut beaucoup de tubes pour rigidifier tout ceci.

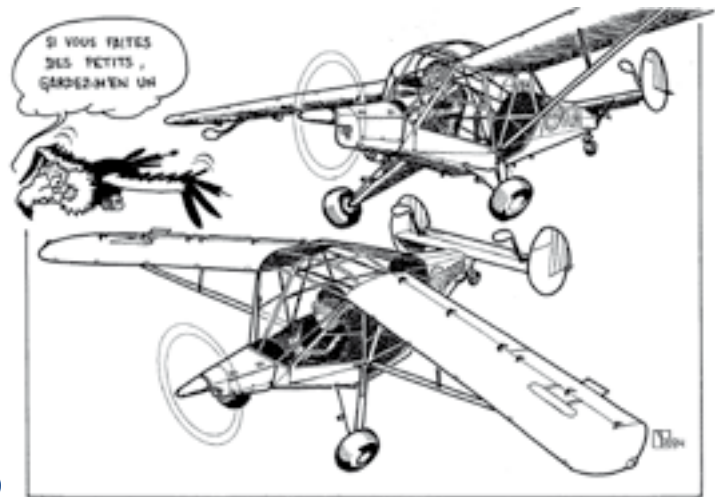
Le petit avion de club s'étant alourdi, il faut assouplir ses manœuvres en le dotant d'une hélice à pas variable commandée par une manivelle, il a besoin de cinq crans de volets pour lui conserver de bonnes conditions de vol aux faibles vitesses et, puisque sa géométrie a évolué, les parties mobiles des gouvernes sont compensées par des masselottes afin de permettre aux pilotes non culturistes de pouvoir les manier. Le démarrage du moteur se fait par une manivelle latérale, un système à inertie. Le tableau de bord est très bien équipé ce qui en fait un excellent appareil d'école. Résultat final, cet avion prévu pour l'observation est surtout utilisé en liaison et en école. Il est plutôt mou (quoiqu'un certain Anxionnat lui aurait fait tourner des tonneaux !) et il est universellement connu, du moins dans les milieux aéronautiques, sous le sobriquet de *Fouille-Merde*.

Revenons-en à notre vol de nuit. J'accompagne Baurin qui fait quatre tours de piste en quarante minutes. La piste en herbe est éclairée comme pour Noël, avec des plots lumineux tout le long de sa longueur. Ce vol ajouté à l'heure quarante cinq passée en *Broussard* avec Quatremare, constitue la seule expérience de vol aux instruments et encore comme « sac de sable » (c'est ainsi que les vulgaires passagers sont baptisés).

Le mardi 29 avril, je commence mon entraînement sur *Fouille-Merde* et il faut bien reconnaître qu'un simple tour de piste avec cet engin volant est un fameux exercice pour un élève.

Le NC-856 A *Norvigie*. (Composition de l'auteur)





Le NC-856 *Norvigie*.
(Composition de l'auteur)

Rien qu'avec la manivelle du pas variable et avec les cinq crans de volets, je n'ai pas le temps de m'ennuyer! Le 30 avril, premier vol solo sur le NC. Drôle d'effet dans ce cockpit fait de tubes et de plexiglas... Nous apprenons aussi l'utilisation des instruments gyroscopiques, tels que l'horizon artificiel et le compas gyroscopique, mais nous ne faisons pas de véritable vol aux instruments, sans visibilité extérieure.

Nous abordons ensuite deux phases intéressantes de notre progression: la navigation en montagne et le vol en patrouille. La particularité de la navigation en montagne, appliquée aux monts du Taunus, n'est pas le franchissement de pics abrupts, mais l'évitement du cul de sac, c'est-à-dire, faire attention à ne pas se faire coincer sous les nuages, dans le fond d'une vallée, et ne pas pouvoir faire demi-tour. Le vol en patrouille, ou en formation, consiste à savoir se maintenir à distance constante du leader. Deux ou trois mètres entre les bouts d'ailes, pour des petits avions comme nos Piper très sensibles aux turbulences, ce n'est pas mal. Le leader doit avant tout penser à ses ailiers et effectuer ses manœuvres de sorte que les ailiers en question puissent l'accompagner en toute sécurité en se fiant uniquement au sens des responsabilités du leader... on en reparlera.

Avant de conter la suite, un petit mot sur le code Q (ne fantasmez pas!). Ce système international, utilisé en radio, remplace une phrase complète ou une définition précise par trois lettres. Exemples: QFE: quelle est l'altitude pression du terrain en millibar? QNH: quelle est la pression au niveau de la mer? QGP: numéro d'ordre à l'atterrissage (le QGP 1 se pose le premier). QGO: interdiction d'atterrir, souvent pour une raison météorologique.

QTR: quelle est l'heure exacte? (On ne veut pas de l'heure inexacte!) Et il y en a beaucoup d'autres, mais si je vous en parle c'est parce que le QGO reviendra dans mon récit.

Moment de détente pour les élèves
(au fond, la ferme).

Le tableau de bord du NC-856.
(Cliché Didier Faure)



8. Joseph

C'est un personnage de légende, Joseph Rendinaro. Que les pilotes ALAT de ma génération qui n'ont pas volé avec Joseph lèvent la main... C'est probablement le plus ancien des moniteurs de Finthen. Il a d'ailleurs les traits burinés du vétéran. Une anecdote circule à son sujet : un jour, dans la salle où les pilotes remplissent les *form's* des avions après un vol, Joseph repère ce qu'il croit être un de ses amis, en combinaison de vol, penché sur son écritoire. Joseph arrive par derrière et fait une «olive» à son ami (c'est le geste que pratique un médecin pour tâter la prostate...). L'ami se retourne... Hélas, ce n'est pas l'ami ! C'est un officier et Joseph n'est qu'adjudant-chef !

Les présentations sont faites, nous pouvons relater maintenant un temps fort de notre stage, le convoi de Mayence à Dax. L'ESALAT déménage. Des appareils sont déjà partis à Dax et nous devons convoyer ceux qui sont encore en Allemagne. Sept élèves pilotes sont chargés de sept Piper L-18C, et cinq moniteurs, Savoldelli, Charennac, Baurin, Cognac et Joseph, pilotent des Stampe SV-4C. Le mercredi 21 mai 1958, nous sommes prêts mais la météo ne l'est pas. Des nuages bas traînent sur le Palatinat, retardant notre départ. Le lieutenant Baffeuf en profite pour nous faire un exposé sur l'efficacité des *Ray-Ban* : « *En voiture, au soleil, on a les lunettes sur le nez. Quand on entre dans un tunnel, on peut les garder et on y voit suffisamment. A la sortie, on n'est pas ébloui..* » (publicité gratuite). Pendant ce temps, un de nos passagers, mécanicien de son état, planque un des nouveaux transistors dans le fuselage d'un Piper. La douane est encore efficace... Mais voici qu'un éclaireur nous signale un trou dans la couche de stratus, alors c'est le décollage vers la France.

Première étape, Strasbourg. Douane (transistor pas vu, pas pris). Complément des pleins. Décollage pour Troyes. Les Stampe partent les premiers. Lorsque nous arrivons à Troyes avec nos Piper, les Stampe ne sont pas là. Moment d'inquiétude... Pas moyen de les joindre par radio... Pourvu qu'il ne soit rien arrivé de grave... Mais non, les voici finalement. Ils se posent, se rangent au parking. Et là, je vois Cognac descendre de son biplan et se diriger vers celui de Joseph, suivi des autres moniteurs.

- *Tu n'aurais pas dû faire ça, Joseph ! Ça va te coûter ta licence ! Il y avait des gendarmes, je les ai vus et à l'altitude où nous sommes passés, ils ont pu relever nos immatriculations !*

Evidemment, nous demandons des explications. Charles de Gaulle ayant annoncé l'avant-veille qu'il était « *prêt à assumer des pouvoirs* », Joseph, chef de la patrouille des Stampe, a fait un

détour par Colombey-les-Deux-Eglises et a effectué des « passages » à basse altitude sur la propriété du grand homme.

- *Je l'ai même vu qui nous saluait, précise Joseph, et si je devais y perdre ma carrière, je ne regrette rien !*

Le soir, dans nos logements provisoires, nous entendons sur le transistor de contrebande : « *Une patrouille de l'Armée de l'Air, de la base de Saint-Dizier, a survolé aujourd'hui La Boisserie à Colombey-les-Deux-Eglises...* »... et voilà comment on écrit l'Histoire avec un grand H et de grossières erreurs. N'empêche que le 29 mai, le grand Charles rencontrera le président Coty ! Sacré Joseph, il est intervenu sur le cours de l'Histoire de France !

Le lendemain matin, 22 mai, nous décollons de Troyes en direction de Châteaudun. Le leader d'une des deux patrouilles des Piper est X (dont j'ai parlé précédemment). À chaque étape, un des élèves tient ce rôle. Le leader, comme nous l'avons appris à Finthen, doit effectuer toutes ses évolutions en pensant à ses ailiers, ceux-ci devant s'aligner sur lui en toute confiance... Autre précision : à l'atterrissage, le leader se pose en dernier. Plus on est vers l'arrière de la patrouille, plus vite on doit se poser, sachant que le sol nous ralentira, et que les autres gagneront



Le convoi des L-18 C.

de la distance vers l'avant... Le contraire entraîne la collision ! Notre formation est semblable à la main droite, paume vers le bas. Le leader est le majeur. Je suis l'index, en n°2, l'annulaire étant le 3 et l'auriculaire le 4... C'est ainsi qu'en arrivant à Châteaudun, je suis les évolutions de X, étant son ailier gauche. Etape « vent arrière », puis descente en « étape de base », dernier virage, on s'aligne sur la piste. Je quitte des yeux le leader pour voir où je vais et... Le con !... Il y a un tas de cailloux juste devant moi, des travaux sur la piste ! J'y vais direct ! Impossible de me poser ! Remise de gaz et je refais un tour de piste pour atterrir bien après les autres avions (vous trouverez peut-être que je ne suis pas très gentil envers mes petits copains, mais c'est moins grave que de frimer au risque d'envoyer les autres au tapis ! A quoi sert-il que les moniteurs se décarcassent pour nous inculquer les fondements de la sécurité ?).

Je suis le leader de l'étape suivante, Châteaudun-Angoulême. Nous terminons par Angoulême-Dax et nous sommes accueillis sur la nouvelle base de l'ESALAT. Ce soir, nous allons faire un tour en ville. Concert dans le kiosque du parc Théodore-Denis (entre les arènes et la statue de Maurice Boyau). Nous y voyons pour la première fois des « blousons noirs » parmi les auditeurs (pour mes petits enfants, c'est équivalent à ce que vous nommez la « caillera »).

Le lendemain, nous prenons le train pour aller profiter d'une permission bien méritée dans nos foyers. Hélas, aucun des élèves pilotes ne sera de retour à Finthen pour jouir de l'apothéose de Joseph ! Seuls nos moniteurs qui habitent en Allemagne pourront nous faire le récit de cette journée mémorable. En voici le compte-rendu.

Les équipages des Stampe sont donc de retour à Finthen. Dès leur arrivée, l'adjudant de batterie (ce n'est pas lui qui est aux percussions dans l'orchestre, mais il est le sous-officier responsable de la discipline sur la base) vient trouver Joseph et lui dit : « *Désolé mon vieux, mais je dois*



La « libération » de Joseph. A droite de Pitray (Cliché ESALAT).

te mettre en taule ! » et Joseph est enfermé, seul, pendant presque deux heures... Imaginez ce qui peut se passer dans sa tête. Enfin, l'adjudant de batterie vient le rechercher et le conduit dans un bureau où se trouvent quelques officiers et deux civils, qui lui sont présentés comme des inspecteurs de la sécurité aérienne. Ils sont ici pour statuer sur le passage à très basse altitude de la patrouille de Stampe sur la propriété privée du général de Gaulle. Les faits étant exposés, Joseph, dans une tirade cornélienne, déclare ne pas regretter ses actes, même si sa carrière militaire doit se terminer brutalement ! A cet instant, une rumeur naît à l'extérieur du bâtiment, va grandissante et devient une véritable clameur avec des slogans comme dans une manifestation syndicale. Le capitaine Poudou ouvre une fenêtre et demande aux manifestants de se calmer. Il s'agit des élèves et du personnel de la base qui défilent en demandant la libération de Joseph. Les exhortations de Poudou ne suffisent pas et le cortège entre dans le bâtiment et monte jusqu'au bureau. Joseph est littéralement enlevé à ses tortionnaires et conduit dans une grande salle de réunion. Les manifestants entrent avec leurs banderoles, la plus belle disant : « PTL, PTS, PTU, ralliez-vous pour libérer Joseph ». Les tables sont préparées pour un apéritif copieux... et le pot aux roses est dévoilé : Joseph est fêté en héros.

Quant aux deux inspecteurs en civil, il s'agit de deux Allemands qui se sont trouvés là par hasard et qui profitent de cet arrosage, même si certaines subtilités leur échappent. Mon seul regret : les élèves pilotes de la 56 II C sont en permission et ne participent pas à cet événement historique.

Le mardi 3 juin, je dois passer le test de navigation à basse altitude. Il s'agit de suivre un parcours triangulaire, bien préparé à l'avance, en passant par des points de repère peu visibles. Je m'installe dans le L-18 et c'est Joseph qui doit me tester. Il monte en place arrière et aussitôt me commande : « *Fait les actions vitales (une sorte de check-list) en roulant et décolle tout de suite. Il va y avoir QGO (interdiction d'atterrir et donc, de décoller)* ». En effet, la pluie arrive, et nous sommes à peine en l'air que la météo devient exécrable. Il pleut très fort. Le Piper n'ayant pas d'essuie-glace, le pare-brise est complètement occulté par la pluie. Je ne vois plus rien par l'avant et c'est uniquement par les vitres latérales, à travers le ruissellement des gouttes d'eau, que je peux me guider.

De plus, les nuages sont très bas et nous volons réellement en basse altitude. Après le passage sur mon premier repère, nous survolons une forêt de résineux. Par chance, le séquoïa ne pousse pas ici. Heureusement j'ai bien préparé ma « nav » et je suis scrupuleusement les indications du compas magnétique. La pluie est abondante, mais il n'y a pas de vent, donc on ne dérive pas... Je sens que Joseph s'impatiente. De mon côté, je commence à trouver le temps long et à me demander où est planqué mon prochain repère... Joseph s'agite. Il regarde le tableau de bord par-dessus mon épaule, mais, question paramètres, je suis dans l'axe... Soudain, sans prévenir, nous croisons une autoroute et aussitôt nous voici au-dessus d'un immense aérodrome avec des *Constellation* et des DC-6 et, au loin à gauche, des hangars et une tour de contrôle ! Heureusement, le temps est pourri et nous traversons les pistes en volant dans les barbillles des stratus bas. C'est grand un aérodrome et il me semble que je n'en sortirai jamais !

Mais nous voici hors des pistes en béton. Joseph me demande de virer immédiatement à gauche. Il a compris que nous venons de traverser Frankfurt Flughafen et qu'il faut éviter la grande ville, Francfort. Nous allons chercher notre route dans les monts du Taunus, mais les vallées sont bouchées (excellent exercice d'école...) et nous revenons par les berges du Rhin. Joseph me demande d'assurer la sécurité pendant qu'il observe le camp de naturistes... qui se sont abrités du mauvais temps puis, entorse à la sécurité, il m'ordonne de passer sous les lignes à haute tension... de toute façon, on n'a pas la place pour passer à la verticale des pylônes. Histoire de ne pas rester sur le souvenir d'un vol banal, Joseph me fait passer entre les immeubles de sa résidence avant de retrouver la piste de Finthen.



Rassurez-vous, d'abord, nous n'entendrons jamais parler de notre traversée du terrain de Francfort. Nous étions loin de la tour de contrôle et probablement peu visibles dans les franges des nuages bas. Trente ans plus tard, lors d'un transit par Francfort, je me rendrai compte de l'énormité de ce gag, qui ne se déroulerait certainement pas maintenant avec la même impunité ! Ouf ! Ensuite, notre Piper est testé sur la plateforme de calage du compas magnétique et ce compas est totalement déréglé, accusant jusqu'à 60° d'erreur ! Compte tenu de ce handicap, de la météo exceptionnellement exécrable et de mon comportement face à ces difficultés, je suis reçu à ce test. Merci Joseph pour ce souvenir ineffaçable.

Notre stage se termine. Le mardi 10 juin 1958, nous recevons notre brevet du premier degré de pilote. Cette fois-ci, je ne peux pas me vanter de bonnes notes pour la simple raison qu'il n'y en a pas. Le brevet est « *la reconnaissance d'une qualification par rapport à un savoir-faire, avec la remise d'un insigne métallique; l'ordre d'attribution correspondant au classement dans la promotion* ». J'ai le n° 770. Nous ne sommes que cinq pilotes brevetés sur la vingtaine de postulants de la 56 II C d'Essey-lès-Nancy et trois autres candidats qui nous ont rejoints en cours de route reçoivent leur insigne le même jour. Je ne choisis pas mon affectation, mais je me rendrai compte par la suite que je suis envoyé au bon endroit. Je dois aller au peloton ALAT de la 5° DB, à Mostaganem. C'était le précédent commandement du capitaine Bagard, jusqu'au 31 janvier 1957, et il est maintenant à la direction de notre école de Finthen.

Un brevet, cela s'arrose. Le souvenir du château d'Eulmont est encore cuisant, alors nous allons faire plus simple... et moins cher. Nous allons rendre visite à nos moniteurs dans leurs appartements de la ville voisine. Le premier nous reçoit avec du champagne.

C'est un excellent début et nous allons ensuite frapper à la porte du second. Ici, l'influence anglo-saxonne est sensible et c'est avec du whisky que nous baptisons nos diplômés. Chez le troisième moniteur, retour à la culture française, la viticulture pour être précis. Un bon cognac fait l'affaire. Pour mettre un terme à notre tournée, nous arrivons chez Joseph (l'appartement que j'avais repéré par la voie des airs le 3 de ce mois-ci). Pris au dépourvu, Joseph fouille dans ses réserves et nous achève au vin rouge... Et nous reprenons à pied le chemin du retour vers « la ferme », notre résidence sur la base aérienne. Nous passons par le petit chemin direct qui évite les casernements. Tous joyeux, nous nous tenons par les épaules... Mais soudain, un caillou traîtreusement placé en travers de notre chemin nous fait trébucher ! Et allez donc vous protéger la figure quand vous tenez vos copains par les épaules ! Résultat, je me ramasse le plancher des vaches en pleine figure, avec une belle écorchure au nez et au menton. Imaginez les questions de ma famille lorsque je vais arriver en permission : « *Tu as encore eu un accident ?* » Ben voyons. Merci Joseph.

L'école est finie. Jusqu'à présent, mon service militaire a été du gâteau. A part les deux premiers mois de classe, puis les deux mois du peloton sous-officier, j'ai eu la chance d'évoluer dans le milieu aéronautique, d'apprendre un métier qui me passionne, de vivre dans des conditions de confort particulièrement appréciables, surtout en Allemagne, et de rencontrer des personnages inoubliables. Nos moniteurs sont des professionnels compétents, consciencieux et ils entretiennent des relations chaleureuses avec leurs élèves. La porte de leur local, interdite au public par une méchante pancarte « *Gorillas only* » est en réalité ouverte à qui veut un renseignement. J'ai effectué 117 heures 35 minutes de vol à Finthen et je suis « lâché » sur Piper L-18C *Super Cub* (120 heures sur ce piège en comptant Nancy), sur Stampe SV-4C (8 h 30), sur Cessna L-19A *Bird Dog* (7 h 40), ainsi que sur NC-856A *Norvigie* ou *Fouille-Merde* (10 h en tant que pilote). Sans avoir beaucoup d'expérience (je n'ai que 1 h 45 de vol en montagne et le Taunus ce n'est pas les Alpes), je pense pouvoir être maintenant un « cocher » acceptable pour un officier observateur et être capable de le ramener sur la planète si nous avons un incident de vol. Maintenant, il faut aller en AFN mettre en application ce que j'ai appris. Fini de rire, le Môme, Bouboule, Brigitte, Nounours et Frappe-qu'un-Coup sont devenus Roger, Claude, Jacques, Michel et Yves et partent pour participer à la guerre d'Algérie.



Seconde partie

L'Algérie

9. Djebel Diss

Je suis complètement perdu dans la pénombre. Depuis une heure, j'essaie de retrouver mon chemin dans les entrailles du *Ville de Tunis*, un paquebot. Nous sommes dans la nuit du 8 au 9 juillet 1958. Hier, j'ai embarqué à Marseille, à destination d'Oran. Après la vue classique sur le Château d'If, j'ai apprécié la supériorité que m'ont donnée mes heures de vol sur mes collègues sous-officiers « rampants ». Le lent bercement du navire ne m'a pas empêché de terminer mon repas. Par contre, un mataf de service ayant appris qu'un biffin était en réalité un pilote d'aéronef, le marin en question m'a désigné comme volontaire d'office pour faire une ronde de nuit dans son gros bateau... et voilà pourquoi je suis, en pleine nuit, complètement égaré dans les cales du paquebot. En dépit de ma traversée de Francfort Airport avec Joseph, je me targue de n'être pas trop mauvais en navigation et en orientation, mais ce bateau est vraiment compliqué. Il n'y a que des militaires à bord du *Ville de Tunis*. Les officiers et les sous-offis ont des cabines, mais les hommes de troupe sont parqués et entassés dans des conditions peu confortables dans les cales. En partant du principe que la passerelle doit se trouver en haut, je fini par trouver la sortie du labyrinthe, signer le registre et regagner ma cabine et ma couchette pour un repos bien mérité.

Jeudi 10 juillet 1958. Je suis en Algérie et je vais d'Oran à Mostaganem par l'autorail. Je suis franchement dépaycé. Une atmosphère de décontraction extrême règne dans cet autorail. Il y a des militaires français, beaucoup de pieds-noirs et d'arabes, et même, une chèvre ! Et tout ce petit monde a l'air de trouver cela complètement normal. Le temps est beau et chaud, l'autorail roule piano-piano, tout le monde parle fort et je me demande où je vais, dans quel pays, vers quelle guerre...

J'ai acheté un « livre de gare » avant de partir. D'habitude, je lisais, en livre de poche, des classiques tels que Mauriac, Genevoix, Huysmans, Gheorgiu, Hemingway à la rigueur... le genre sérieux, voyez-vous, et là, j'ai acheté un San Antonio, *Passez-moi la Joconde !* Ce voyage d'Oran à Mostaganem restera pour moi inoubliable car c'est la découverte du monde « méditerranéen » et en même temps la révélation de la vitalité de la littérature française.

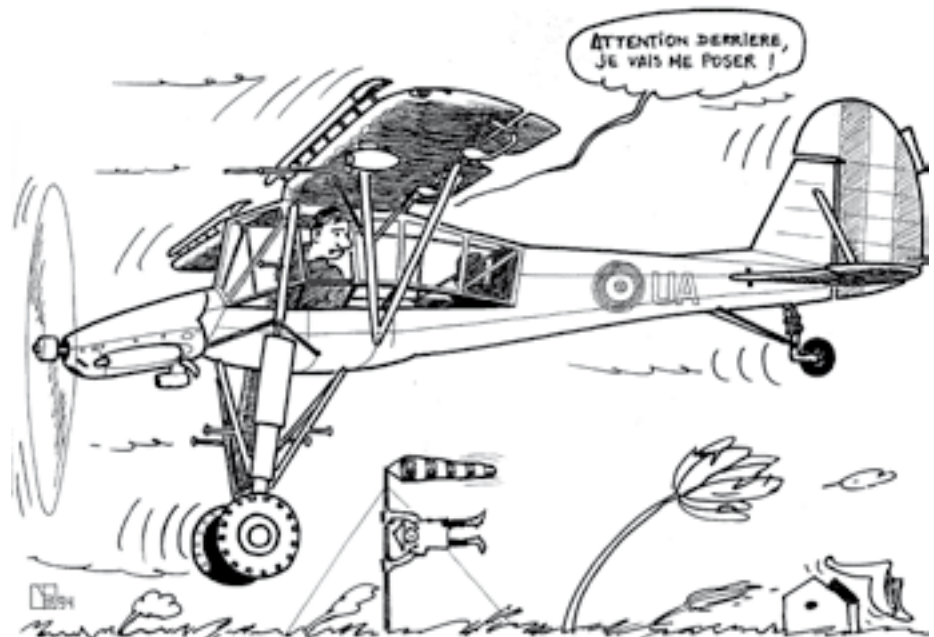
Ce vendredi 11 juillet est mon premier jour au Djebel Diss, la base du peloton ALAT de la 5^e DB de Mostaganem. Je vous décrirai les lieux plus tard car, à peine arrivé, le remplaçant du capitaine Gaillard pendant sa permission, (surnommé Philibert en référence à un homme politique que je ne connais pas), veut me tester sur le L-21. Je n'ai jamais mis le cul dans un L-21 (ce n'est pas San Antonio qui vient subitement d'influencer mon style. J'emploie une expression courante du langage aéronautique : on « met le cul » dans un avion lorsqu'on le pilote). Le mécano de service a juste le temps de me dire que ce Piper fait 150 ch, au lieu des 90 du L-18, que je dois utiliser le démarreur après trois injections d'essence, au lieu de lancer l'hélice à la main, et que

j'ai «2 crans de volets». Il y a aussi 12 «réveils» sur le tableau de bord, au lieu des 6 du L-18, sans compter l'équipement radio... Le L-21 est équipé d'instruments gyroscopiques, à l'instar du L-19 et du NC-856 que j'ai un peu pratiqués à Finthen... Alors, je devrais pouvoir me débrouiller. Mise en route, roulage, décollage. La piste en terre battue est sur la plage, gagnée sur la mer. Pente de montée, puis un tour de piste à droite, sur la mer (à gauche, c'est le caillou, le Djebel Diss). Aucun repère visuel: la brume de beau temps limite la visibilité à quelques kilomètres, et l'horizon est noyé dans le coton. Le ciel et la mer confondent leurs teintes dans un délavé de bleu (je me sens une âme de poète...) et pour mon premier vol au-dessus d'une étendue d'eau, je ne suis pas gâté. Je n'ai que l'horizon artificiel pour me repérer, alors qu'en Allemagne, j'avais toujours une limite plus ou moins nette entre le ciel et la terre. Et cet avion est sensible comme un pur-sang chatouilleux (poète, poète...), rien à voir avec le bon vieux L-18 placide comme un boeuf. Je n'arrive pas à garder une altitude précise. Je cavale après mes corrections de paramètres. Je me sens comme un conducteur qui aurait appris à conduire par beau temps et qui passerait le permis sur une bonne couche de neige. Philibert s'énerve et m'engueule copieusement. Atterrissage sans problème, la piste est un repère très précis et les deux crans de volets sont d'un emploi aisé. Nous rentrons au parking après 10 minutes de vol. Aucun commentaire de Philibert, mais la gueule! Je m'interroge et je me dis que: soit j'ai lamentablement merdé et l'enseignement de Finthen c'était de la *zoubia*, soit Philibert a vu un film sur les «Marines» américains et il applique leur méthode de conditionnement par l'humiliation... Mais je n'aurai jamais la bonne réponse.

Le lendemain, le MdL-Chef Boudinelle est chargé de me «transformer» sur L-21 et ce même jour je suis lâché sur cet avion après un amphi-cabine (cela consiste à expliquer la fonction des commandes dans le cockpit) et 45 minutes de tours de piste. 45 minutes pour prendre en mains un nouvel avion, c'est correct. A Finthen, mes moniteurs brevetés estimaient à 2 heures minimum le temps de transformation. Alors, les 10 minutes de Philibert me font bien rigoler! Mais lui ne rigole pas et nos relations professionnelles s'en ressentiront. Il me faudrait oublier ce détail, mais Philibert aura toujours une attitude agressive envers moi, surtout en vol et ce sera le seul de mes passagers à être ainsi, au point de me faire redouter la formation d'un équipage avec lui.



Serge Boudinelle

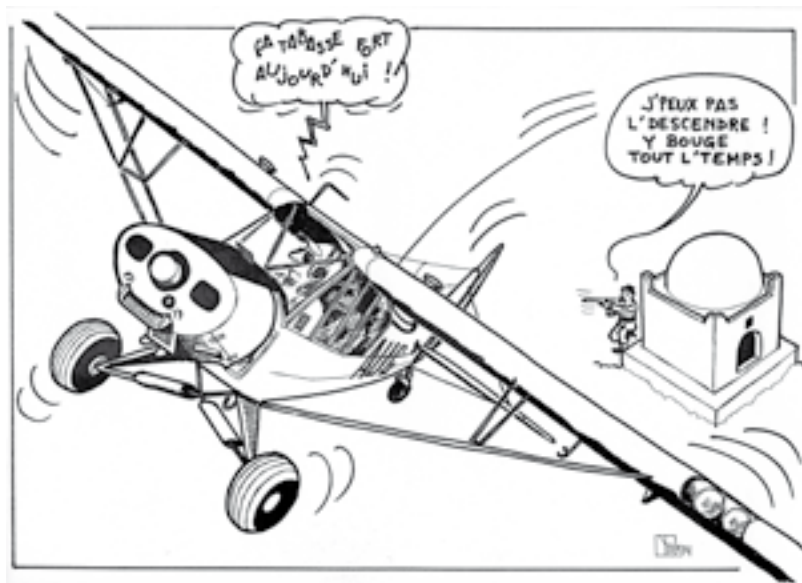


Le MS-500 Criquet.
(Composition de l'auteur)

Boudinelle est probablement le meilleur pilote du peloton. Il a fait l'Indo sur *Criquet* (ce qui veut dire qu'il a piloté le Morane 500 pendant la guerre d'Indochine). Il prend le temps de m'expliquer quelques ficelles du métier afin d'exploiter au mieux les caractéristiques de cet avion. C'est ainsi que je découvre ce que d'aucuns appellent «l'esprit aéronautique», cette sorte de connivence qui s'est établie entre les «vrais» aviateurs... pas les «m'as-tu-vu». Nous deviendrons de bons copains, quoique nos opinions divergent sur certains sujets sensibles. Il m'apprendra aussi à jouer à la crapette et ce sera pour moi l'occasion fréquente de constater l'énormité de sa mauvaise foi... Boudinelle a une sainte horreur des hélicos depuis qu'il a vu passer le Bell 47 de l'Armée de l'Air quelques instants avant son crash dans un ravin entre le Djebel Diss et Mostaganem, provoquant la mort du lieutenant Régnier et de l'adjudant-chef Léonard... Mais il ne parviendra pas à éteindre mon enthousiasme pour ces machines.

Revenons au L-21 Bm, désignation complète. Comme je volerai «un paquet d'heures» sur ce Piper, je dois le décrire avant d'aborder la suite du récit, mais si la technique vous casse les pieds, passez au paragraphe suivant... A l'origine, les frères Taylor ont pondu, avec William T. Piper, un «Model E 2 *Cub*» de 37 ch, en 1931. Le Piper *Cub* le plus célèbre fut le L-4 de 65 ch, datant de 1941, qui participa héroïquement à la Libération avant de finir dans les aéro-clubs. Le Piper L-18 *Super Cub* de 90 ch date de 1947. Il est en service dans les armées depuis 1949. C'est lui qui équipe Nancy et Finthen. Le Piper *Super Cub* L-21 Bm est le dernier avatar d'une longue lignée. Né en 1950, militarisé en 1951, il dispose de 150 ch sous le capot (4 fois plus que son ancêtre pour des dimensions et une silhouette identiques). Il est utilisé, en version 135 ch, par les pilotes des glaciers, Hermann Geiger et Henri Giraud. C'est un avion de travail aérien qui sera encore en service dans plus de cinquante ans.

Le modèle qui nous intéresse est équipé pour l'observation aérienne. Il est construit sur une ossature en tubes d'aluminium entoilés. Nous disposons de plusieurs radios : la HF pour les liaisons avec les troupes au sol, les «trosols», la VHF qui nous relie avec les autres avions et les aéroports et la BF pour le guidage par gonio ou radio-compas (que je n'utiliserai jamais). Les postes radio sont dans le fuselage derrière l'observateur et nous avons deux boîtiers de commutation à l'emplanture de l'aile gauche, ainsi qu'une boîte de sélection sous le tableau de bord. Le pilote et l'observateur disposent d'un interphone. Extérieurement, on voit quatre antennes : un grand fouet pour la HF, un petit coude métallique pour la VHF, une antenne filaire (genre corde à sécher le linge) pour le radio-compas et un cadre circulaire pour la gonio.



Ci-contre et page suivante :
Le Piper
L-21 Bm.
(Composition de l'auteur)



JOLIOT GOLF

Le L-21 se reconnaît aussi de l'extérieur car les gouvernes sont compensées (petite astuce mais grand confort de pilotage) et parce qu'il est muni de feux de position et d'un phare d'atterrissage. Nous sommes assis dans des sièges baquets et nous avons des gilets pare-balles en fibres de verre. Nous amenons avec nous notre carabine US M1 à crosse repliable (la mienne est accrochée sous la verrière, au-dessus de ma tête) et une ceinture cartouchière (la mienne est enroulée sur le dossier de mon siège). Par chance, ici, nous n'avons pas de casque anti-crash et nous avons le libre choix de notre couvre-chef. J'écris à Lock Haven, en Pennsylvanie, chez Piper Aircraft, et nous recevons de belles casquettes jaunes, de quoi équiper tous les pilotes. Le pilote a sa carte au 1/500.000 et l'observateur, en place arrière, a toutes les cartes détaillées pour pouvoir travailler efficacement. Nos carabines sont inutilisables en vol. L'avion n'est pas «armé», mais, sur la tablette derrière l'observateur, il y a une réserve de grenades fumigènes destinées au balisage des objectifs...



Le tableau de bord du L-21 (Cliché Pierre Bertrand).



A bord du L-21.

Si vous avez vu un Piper *Cub* ou *Super Cub*, dans un aéro-club, vous comprendrez qu'il nous faut un chausse-pied pour nous installer dans le minuscule cockpit. Pour terminer ce brillant exposé, je précise que le L-21 Bm tel qu'il est équipé pour nous, a été testé par le Centre d'Essais en Vol de Brétigny, et qu'il a été classé « *Dangereux, centré arrière* ». Voici l'avion sur lequel je vais maintenant travailler.

Veillez m'excuser d'avoir fait un peu de technique. Je voulais juste dire que le L-21 Bm est une sorte d'ULM, plein comme un œuf, chargé comme un âne bête et tiré par 150 chevaux. Je prendrai goût au pilotage de cette petite machine, que je comparerai plus à une Jeep qu'à une bagnole américaine, pour reprendre mon jugement sur le L-19... Sur ses flancs est peint l'insigne de la 5^e DB : un petit cheval noir, cabré. Rien à voir avec une voiture italienne : c'est le blason de Stuttgart, repris par la 5^e DB... et il a de la gueule cet insigne ! Pour en finir avec la description, sachez que notre indicatif est « Joliot ». Par exemple, le Piper immatriculé AUG, est identifié *Joliot Golf*.

Le Djebel Diss.



Djebel Diss, la salle d'Ops et les épaves sur le terrain...



JOLIOT GOLF



Djebel Diss.
Le parking,
au premier plan
un L-18 C.

En bas,
Joliot Golf
au plein de
carburant.

Le centre de vol à voile du Djebel Diss, à une dizaine de kilomètres au nord de Mostaganem, avant l'embouchure de l'Oued Chélif, a formé de nombreux pilotes de planeur grâce à son aérologie très favorable : une plage exposée à l'ouest, surplombée par un djebel. Le peloton ALAT de la 5^e DB y est installé depuis peu. La piste en terre battue est gagnée sur la mer. Les parkings avions sont recouverts de plaques PSP.



Une rangée de chambres construites en dur loge les sous-officiers. Les officiers bénéficient de constructions plus traditionnelles, genre maison individuelle, mais, à part la «salle d'ops» surnommée «Joliot's phosphore», une sorte de pergola avec un toit en tôle ondulée, là où sont affichées les missions, je ne verrai jamais l'intérieur de ce local. C'est ici que réfléchissent les cervelles d'acier (ainsi que nous surnomons, affectueusement, les officiers). Les hommes de troupe font du camping dans des tentes marabouts. Les hangars classiques abritent les avions. Le tout est entouré de barbelés, et nous sommes gardés par des harkis, sous les ordres de l'adjudant Pétrucci. Derrière les hangars, la carcasse d'un *Simoun* et d'une remorque pour planeur témoignent de l'ancienne activité vélivole.

Nous avons 6 Piper L-21 Bm pour les «opérations», immatriculés de Joliot Fox à Joliot Kilo, et deux L-18 C pour les liaisons, l'Alpha et le Bravo (F-MAUB, par exemple, pour l'immatriculation complète, les trois dernières lettres étant peintes sur le fuselage). Nous ne volons pas systématiquement sur le même avion, mais j'aurai quelques souvenirs marquants avec Joliot Golf, ce qui justifie le titre de cet ouvrage.

Nous sommes sept ou huit pilotes sous-officiers à nous relayer et il y a le même nombre d'officiers observateurs. Un équipage d'alerte est formé et lorsqu'il s'envole un second équipage est inscrit sur le tableau des opérations.

Une de mes premières observations, c'est qu'on ne mélange pas les torchons et les serviettes. J'ai dit que je ne suis jamais entré dans les logements des officiers, mais il y a une exception: un des hommes de troupe qui fait plus ou moins fonction d'ordonnance, qui fréquente donc les officiers et qui est originaire d'Agen, commence toutes ses phrases par: «*Eh, couillon!*»... Ce qui ajoute du piment au rapport respectueux qui doit illustrer la discipline, cette force principale des armées... Je reviens à cette frontière qui existe entre les grades. C'est valable en dessous et les hommes de troupe ne fréquentent pas les sous-offs. Cela me gêne et comme il y a des «recalés» du stage pilote de Nancy parmi nos aides-mécaniciens, il m'arrive souvent d'aller flâner dans leur domaine. J'y retrouve même un compatriote de mon enfance à Montaigu! Je me sens plus proche des «appelés» que des militaires de carrière, peut-être parce que je suis arrivé ici après avoir été appelé.... Quoi que.

Quoique, comme je l'ai déjà dit, la durée légale du service militaire est de 18 mois, mais pendant cette guerre d'Algérie, les appelés sont maintenus (ADL) 12 mois de plus, soit 30 mois en tout, 2 ans et demi. Avec la plupart de mes copains de stage pilote, j'ai «rempilé» d'un an après les premiers 18 mois, ce qui ne change rien au total, mais me permet de toucher la solde à l'air, une prime réservée au personnel navigant. Or, voici que Philibert me convoque au Joliot's phosphore:

- *Vous avez fait le stage de pilote breveté à Mayence. Il faut être engagé pour 2 ans quand on fait ce stage. Vous avez le choix: soit vous vous rengagez pour un an de plus, soit vous remboursez le coût du stage.*

- *Mais, mon capitaine, j'ai été envoyé en stage à Mayence sans qu'on me demande d'engagement! Je n'avais pas le choix, je devais obéir, mais je ne devais pas m'engager pour 2 ans!*

- *Ne discutez pas, c'est le règlement! Rompez!*

Je constate alors ce que veut dire «la grande muette», car personne ne veut se mouiller pour m'aider, au risque de contredire Philibert. Ni mes collègues pilotes, ni les administratifs de la 5^e DB, à Mostaganem ne prennent position pour ma thèse. Le stage de pilote d'hélico demande un engagement de 5 ans. C'est mon but et comme le coût du stage pilote de Mayence est prohibitif, je finis par signer. Je ferai donc 3 ans et demi, soit 42 mois. Je me suis fait avoir.



Djebel Diss.
Le coucher de soleil
sur la piste.

Mes copains du stage de Mayence ne feront que deux ans et demi, sauf X (tiens, le revoilà), qui ne fera que 26 mois à la suite d'une erreur administrative (moins qu'un appelé *lambda*!). Je ne regretterai pas ces 2 ans passés en Algérie! Merci donc à toi Philibert.

Me voici donc intégré au peloton ALAT de la 5^e DB. Je partage une chambre avec Gérard Lemêle, un jeune pilote. Nous avons un pensionnaire, Nestor, un rat blanc, qui dispose d'une caisse en bois avec des plans inclinés pour favoriser ses exercices musculaires. Il reçoit de temps en temps la visite de Julot, un tout jeune chat, ou de Tatave, le chien de la base. Notre chambre est orientée, comme toutes les chambres des sous-offs, vers la plage. On peut aller se baigner, ou bronzer à notre aise, à condition de ne pas être de service. Jean-Marie, un autre jeune pilote, voulant bronzer intégralement, apprend à ses dépens que certains endroits de notre corps sont plus sensibles que d'autres... Cette orientation vers la plage nous gratifie de quelques superbes couchers de soleil.

Mais en dépit des apparences, nous ne sommes pas dans un club de vacances. L'atmosphère est tendue. Deux syllabes claquent comme une menace : Ramka ! C'est un village, un douar, situé à l'est de notre secteur d'activité, dans le massif de l'Ouarsenis, et de durs affrontements s'y sont déroulés (dans quarante ans, Ramka sera encore le théâtre d'un massacre abominable !). L'année 1957 a été maudite pour notre peloton. Un Piper et un T-6 (j'aurai l'occasion de présenter cet avion de l'armée de l'Air) sont entrés en collision au cours d'une opération. Le pilote du Piper, le MdL Klee, et son observateur, le lieutenant Faure sont morts, ainsi que les deux occupants du T-6. Plus tard, le 5 septembre, lors d'un sévère accrochage sur le Ménaouer, un piton au sud de Relizane, un observateur, le lieutenant de Fleurian a été tué d'une balle en pleine tête. Le nom de ce sommet des Beni Chougran est lui aussi évocateur de coup dur. Le capitaine Girard, un colosse, a reçu une balle en plein cœur et s'est écroulé sur le dos de son pilote, l'adjudant chef Picardat. Ce dernier a réussi à se poser en catastrophe malgré l'absence de la commande de profondeur, sectionnée par un projectile.

10. Premières missions

Mardi 22 juillet. Après quelques vols d'entraînement sur le L-21 Bm, je retrouve le bon vieux L-18C pour commencer mon travail. Une liaison aller-retour à Sidi-Bel-Abbès, 110 km à vol d'oiseau. Il faut suivre des routes, surtout au-dessus du relief, de façon à pouvoir se poser en terrain à peu près sûr en cas de pépin. En partant de Mosta, il y a d'abord la plaine de l'Habra, région cultivée avec quelques grosses exploitations apparemment opulentes et des douars beaucoup plus pauvres, certaines habitations n'étant constituées que de branchages, des gourbis ! Au XX^e siècle et à 25 km d'une ville comme Mostaganem ! Je laisse à droite les salines d'Arzew et, au loin, la Sebkra d'Oran, une grande étendue blanche de sel. J'aborde le relief à Saint-Lucien et je suis la route entre des montagnes de 700 à 1 000 mètres. Le sol a l'air très calcaire et la végétation est rare, mais la palette des couleurs de la terre est étendue, du blanc à l'ocre jusqu'au brun. Ça tabasse un peu car le L-18 est plutôt léger et je n'ai pas de passager pendant ce vol aller. Je passe par Les Lauriers Roses et les cimenteries repérables de loin avec leurs grandes cheminées, Oued Imbert, Les Trembles et Prudon et j'aboutis sur la plaine de Bel-Abbès. Je m'annonce par radio : « *Piper Fox Mike Alpha Uniform Bravo* » et j'entre dans le circuit de la base. Plus rien à voir avec les terrains que j'ai fréquentés auparavant : une grande piste en béton bordée par une vingtaine de hangars. Je me pose et je vais à la CRALAT, là où se fait le gros entretien de nos avions. L'altitude est inscrite en gros sur la tour de contrôle : 1 614 pieds (492 m).

L'arrivée à Sidi Bel Abbès airport.





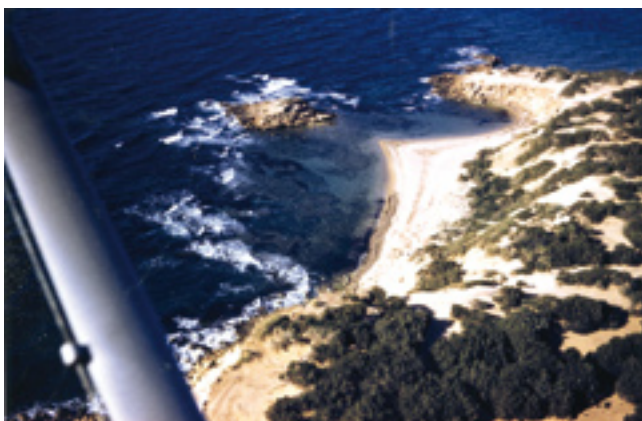
Une exploitation agricole dans l'Habra.



Un dour.



Un gourbi.



Une grande activité règne sur cette base. Outre les Piper, il y a des T-6 de l'Armée de l'Air. Le T-6 est un avion d'entraînement fabriqué par North American dont le premier vol remonte à 1935, et c'est avec ce vieux coucou, modifié et armé de roquettes et de mitrailleuses, que les pilotes de l'armée de l'Air font de l'appui-feu dans des conditions acrobatiques. Le mitraillage s'appelle ici *strafing*. C'est un peu comme si on faisait la guerre sur les routes avec des auto-écoles... Il y a aussi des *Broussard* et de nombreux hélicos : des Bell 47, légères libellules avec une grosse bulle en plexi, très employés en évacuation (évacuation sanitaire); des *Djinn*, petit appareil très rustique mais très lent, de fabrication française; des H-19 ou *Éléphant Joyeux*, un hélico américain conçu par Sikorsky et prévu pour 10 passagers grand maximum; et surtout il y a des *Banane volante*!

Ah, la *Banane* ou le Vertol H-21! Elle s'appelle *Banane* parce qu'elle ressemble à une banane. Il faut la voir atterrir sur son train arrière, puis repartir en roulant sur l'unique roulette avant! Je suis subjugué. J'en prends plein les mirettes. Il y a ici des *Bananes* de l'ALAT mais aussi de la 31 F de l'Aéronautique Navale. Cette majestueuse grande dame peut emmener 14 passagers. J'ai la chance de voir et de photographier des équipages s'entraînant au vol aux instruments (sans visibilité extérieure). Quel spectacle!

Mais je dois revenir au Djebel Diss, et j'ai Boudinelle comme passager. Il m'indique un petit détour sympathique. Après la plaine de l'Habra, je vais vers Port-Aux-Poules, La Macta, La Stidia et je suis les plages des Sablettes jusqu'à Mostaganem. C'est superbe, surtout vu de très près. Juste avant Mosta, il y a le petit port de la Salamandre et il faut reprendre de l'altitude car l'état-major de la 5^e DB siège dans ce secteur.

Les Sablettes.

Pilote de Piper en Algérie



Sidi Bel abbès.
Le Vertol H-21 *Banane volante*
et un Piper.

Sidi Bel Abbès.
Bell 47 et Sikorsky H-19
en arrière-plan.



Sidi Bel Abbès.
L'hélicoptère Djinn.





Hélicoptère *Djinn*. (Composition de l'auteur)



Sikorsky H-19 *Éléphant joyeux*.
(Composition de l'auteur)

Ceci me conduit à mentionner une particularité de l'ALAT : le commandant de bord d'un appareil est le personnel navigant le plus ancien dans le grade le plus élevé. C'est ainsi que Picardat s'est offert une séance de rase-flots devant l'état-major de la 5^e DB, son passager étant un adjudant-chef mécanicien avec plus d'ancienneté. Le passager a eu beau élever des protestations véhémentes, c'est lui qui a choppé des jours d'arrêt de rigueur !

Le lendemain, je refais une liaison aller-retour à Bel-Abbès.

Vendredi 25 juillet 1958, première RAV, ou, reconnaissance à vue, en L-21, avec le lieutenant Philipowicz comme observateur.

Nous allons à une trentaine de kilomètres à l'est du Djebel Diss, dans la zone de Bel Hael. Ce sont des montagnettes qui culminent à 516 mètres et dominant la plaine de Relizane. À part la petite forêt de Lakboube, la région est pratiquement nue de toute végétation. Le lieutenant Philipowicz m'enseigne la bonne manière de pratiquer une RAV. On ratisse le secteur comme si on passait une tondeuse à gazon. Le pilote se débrouille pour «couvrir» toute la zone en plaçant son observateur dans les meilleures conditions de visibilité. Il faut qu'il puisse déceler des mouvements suspects même sous le feuillage ou dans le relief... Alors, il effectue son «quadrillage» en regardant, lui aussi, à droite et à gauche de sa route. L'observateur communique ses ordres au pilote en évitant le bavardage par l'interphone et en donnant des signes convenus avec la main sur ses épaules : une traction à droite pour virer à droite, par exemple.

L'altitude dépend de plusieurs facteurs, dont le relief, bien entendu. Il est évident qu'un rebelle, lorsqu'il entend le moteur du Piper, ne va pas nous faire de grands signes d'amitié. Soit il va se planquer, soit il va adopter l'attitude d'un simple berger, par exemple. Dans certains cas, nous pouvons jouer sur la surprise et surgir de derrière une colline, mais une technique efficace consiste à faire semblant de n'avoir rien vu et de dépasser le point douteux. L'observateur se contorsionne alors pour regarder en arrière et détecter tout signe d'activité adverse. Cette première RAV dure une heure et demi et nous rentrons bredouilles. Je dois préciser qu'une directive du ministre de l'Intérieur, Bourguès-Maunoury, et du ministre de la Défense, le général Koenig, datée du 1^{er} juillet 1955, demande que «*le feu soit ouvert sur tout suspect qui tente de s'enfuir*», ce qui fait d'un berger, qui se cache à l'approche d'un avion, un rebelle à abattre... Et il paraît que certains aviateurs cherchent à les effrayer. D'où...

Le 26, nouvelle RAV avec le capitaine de Coattarel, au nord de Zemmora, sur les premiers contreforts de l'Ouarsenis.

Lundi 28 juillet. Nouvelle mission : Procon, c'est-à-dire, protection de convoi, de Saint-Denis-du-Sig à Mascara, avec de Coattarel. Pendant 3 h 30, nous tournons, comme la mouche du coche, au-dessus d'un convoi de jeeps et de camions qui suit la N 6 au fond d'une vallée dans les monts des Beni Chougran.

La région est hostile, avec des sommets à 700m et peut se prêter à des embuscades. Nous devons donc tournicoter autour de ce convoi en essayant de déceler le moindre indice de traquenard sur la route et dans le relief environnant. Sachant que les montagnes sont truffées de grottes, il faut faire en sorte que notre trajet ne soit pas monotone et prévisible par d'éventuels rebelles.



Le Bel Hacel.



Le capitaine Gaillard.

Le 31 juillet, je vais chercher un L-18 à Blida. Le retour, en suivant la côte méditerranéenne est un enchantement pour les yeux. Lorsque ce conflit sera terminé, cette région pourra devenir une magnifique riviera pour les touristes européens. C'est du moins ce que je souhaite.

Le 2 août, je repars en Procon avec le capitaine Gaillard. C'est lui le patron du peloton ALAT. Il rentre de permission et je fais la connaissance d'un grand monsieur. Techniquement, il tient la route. Il est pilote-observateur et il a fait un stage de mécanicien avion dans l'US Army, au Texas. Il a introduit chez nous des méthodes très efficaces, la plus visible consistant à ne pas faire «*chauffer*» nos moteurs avant de décoller, une tradition qui s'effondre !



La route de
Dublineau à
Perrégaux.

Il est extrêmement soucieux du centrage arrière du L-21. Mais par-dessus tout, c'est un chef qui se fait respecter sans élever la voix et qui respecte ses subordonnés. Voler avec lui est un plaisir tant la compétence et le respect vont bien ensemble. Il quitte notre peloton le 3 novembre 1958 et est remplacé par le capitaine Besson.

Les vols se suivent, des liaisons, des RAV puis le mercredi 13 août, je décolle avec Philipowicz pour ma première OPS, c'est-à-dire, une opération avec les troupes au sol, les trosols. Cela se situe tout près de notre base, 15 km seulement, au sud d'Aïn Tédélès. La veille, j'étais passé ici en RAV, avec de Coattarel et nous n'avions rien vu... Et pourtant, les trosols viennent de s'accrocher avec des rebelles, des fellaghas, des fellas, comme on dit (ou des fellouses). Nous arrivons rapidement sur place, bien sûr, et aussitôt nous sommes accueillis par des tirs d'armes individuelles! Le terrain est assez plat et il y a peu d'arbres. Philipowicz est un excellent formateur et il m'explique comment manœuvrer en me planquant au maximum derrière la végétation pour surgir par surprise là où il a besoin de voir de près. Pour identifier nos « amis », les trosols sont munies de foulards d'une couleur gardée secrète jusqu'au dernier moment. Le Piper est une cible idéale pour nos adversaires parce que nous ne pouvons pas nous défendre et surtout parce que nous sommes un sale mouchard! Ce qui joue en notre faveur, c'est notre vitesse (140 km/h, pas terrible mais suffisant) et notre petite taille. Une arme automatique, genre mitrailleuse 12.7 aurait plus de chance de nous toucher... Et justement, Philipowicz identifie des tirs de 12.7. Ça se corse!

Pour moi, tout cela est nouveau et je me contente de suivre les indications de mon observateur. Pour la première fois, je ressens l'excitation de l'action. Il faut piloter à très basse altitude, manœuvrer pour que l'observateur puisse observer en passant là



Le lieutenant Philipowicz.



Le pic Ouarsenis.

où il veut et, s'il veut signaler un point précis, le mener à la verticale de ce point afin qu'il puisse larguer une grenade fumigène par la fenêtre de gauche, le tout dans un secteur relativement restreint. Je n'ai aucune notion des tirs adverses car le bruit du moteur et des conversations radio air-sol sont suffisamment sonores. J'apprécie pleinement l'enseignement de Finthen qui me permet de piloter à l'instinct et de consacrer mon attention aux obstacles. L'accrochage dure plus de trois heures et demi. J'en sors avec la combinaison de vol trempée de sueur.

Mon dos est blanc comme la Sebkra d'Oran et dès l'atterrissage j'engloutis un Perrier revigorant. Les aides-mécaniciens font le plein des réservoirs car il faut éviter les dangereuses vapeurs d'essence, et je vais remplir les form's 10 et 11 où est résumée l'histoire de mon avion. Je viens de recevoir le baptême du feu et j'apprends qu'une bande de rebelles a été anéantie.

Quelques RAV et quelques liaisons plus tard, je pars en OPS, le 16 juillet avec Gaillard, au-dessus de Tige Didt. C'est la partie arabe de Mostaganem, séparée de la ville dite « européenne » (française, espagnole, juive et turque) par le ravin où coule l'Aïn Sefra. L'agglomération est en majorité construite dans la tradition arabe, mais on y trouve aussi des immeubles « modernes » et des bidonvilles... Le contraste est nouveau pour moi.

Suivent des vols locaux puis mon premier contact avec l'Ouarsenis. A 120 km du Djebel Diss, je vais le 27 avec le capitaine Gaillard et le 28 avec le sous-lieutenant Bernachot, effectuer deux RAV de 3 heures chacune au sud de Ramka : à peu près 1 h 30 min de trajet aller-retour, et autant sur place. Je découvre cette région montagneuse dont les sommets atteignent près de 1 200 m. À une vingtaine de kilomètres, sur le secteur d'Oléansville, le pic Ouarsenis nous domine (1 985 m). Nous ratissons la zone comprise entre l'Oued Riou et l'Oued El Ardjem. Un endroit est particulièrement sinistre, c'est le Grand Cirque. Ce nom n'est pas porté sur les cartes, mais c'est une cuvette de 10 km sur 15, entièrement boisée, dans laquelle coulent deux affluents de l'El Ardjem et sans aucune présence militaire française.

JOLIOT GOLF

Lors de chaque survol de ces lieux, je bénis les ingénieurs de chez Lycoming, particulièrement le responsable du service qualité des moteurs...

Je reviendrai souvent en RAV au-dessus de ce Grand Cirque et nous n'y verrons jamais personne, sauf une fois où nous apercevrons des commandos de chasse se faulant dans les sous-bois, des gars de chez nous, vachement gonflés car c'est un lieu de passage très utilisé par les rebelles ! S'il nous arrivait un pépin, nous n'aurions aucune chance de nous en sortir. Il n'y a pas le moindre bout de terrain pour se poser en dehors de la forêt et nous serions bien éloignés des secours !

Les éventuels fellaghas se cachent pour qu'on ne déclenche pas une opération contre eux, c'est ce qui nous sauve. Mais personne n'est dupe... Un peu plus au sud, une autre cuvette un peu moins large mais plus encaissée, autour de l'Oued Bou Zigza, est encore plus impressionnante. Dans cette contrée perdue, des traces de l'occupation romaine (durant quatre siècles) s'illustrent par des thermes... Mais les Algériens ont complètement délaissé ces antiquités. Heureusement, en allant vers l'ouest, après le Djebel Ksour, de nombreux forts sont occupés par nos troupes, dont Bou Rokba et le Melaab, les plus caractéristiques. Notre RAV nous conduit à les survoler et à prendre contact radio avec eux. Un poste s'identifie par l'indicatif *Job*. Nos observateurs prennent un malin plaisir à demander le contact radio avec Job Autorité.



Forts dans l'Ouarsenis.



Sur le pic Ouarsenis. Cette photo illustre le contraste violent entre les zones ensoleillées et celles à l'ombre, le soir, ce qui rend le pilotage près du relief très fatigant.



Deux autres forts de l'Ouarsenis.

Ce responsable zozotte, ce qui donne: «*Zoliot Golf, ici Zob Autorité...*». J'en profite pour vous dire que parfois, ce sont les rebelles qui nous contactent par radio, ce qui prouve qu'ils connaissent nos fréquences, et ils nous narguent: «*Piper, j't y nique!*» Rassurant...

Petit à petit, je découvre tout notre secteur d'activité: le département de Mostaganem, créé en 1957 et mesurant environ 200 km sur 200 km. Comme j'ai un bon sens de l'orientation, je me repère aisément et j'apprécie la grande variété de reliefs et la beauté des paysages. Le lundi 1^{er} septembre, je vais à Bel-Abbès chercher Maurice, un collègue pilote, adjudant. Avec un L-18, je le ramène vers Mosta et, petite partie de plaisir, je descends au ras des flots le long de la plage à partir de La Macta. Tout va bien, lorsque soudain, donnant un coup d'œil sur mes cadrans, je vois la pression d'huile à zéro! Maurice, qui a été mécanicien avant de devenir pilote, ouvre la porte du Piper, passe la main sur le fuselage, la ramène tachée d'huile. Il faut se poser tout de suite car le moteur risque de gripper d'un moment à l'autre et finir dans la Méditerranée, ce ne serait pas l'idéal! Je réduis les gaz de façon à réduire la consommation d'huile et je prends une légère pente de montée pour passer au-dessus des rochers qui épaulent la plage. Ce secteur devrait s'appeler les Rochettes plutôt que les Sablettes... Pour l'instant, le moteur tourne toujours, mais il y a des arbres partout! Ah, voici une belle prairie! Je m'aligne et descends doucement, mais des têtes surgissent des hautes herbes! On continue et je vois un champ labouré. Pas d'hésitation, je me pose dans le sens des sillons, en douceur, la roulette de queue en premier. Le rustique L-18 s'accommode parfaitement de cette piste très rudimentaire.

Pas une éraflure. Constat: c'est le très vieux bouchon du carter d'huile qui s'est desserré à cause des vibrations. Mais nous sommes loin de tout. Pas de contact radio. Maurice part à pied chercher un téléphone et je reste seul avec mon Piper et ma carabine US M1. J'ai tout le temps de réfléchir à ce que ferait une bande de fells passant par ici... Longtemps plus tard, Maurice

revient avec une Jeep, deux mécanos du Djebel Diss, un bouchon neuf et un bidon d'huile. On refait le plein et, au moment de décoller, Maurice me dit qu'étant le commandant de bord, en fonction d'un règlement que j'ai déjà mentionné, ce sera lui qui ramènera l'avion... Maurice, si tu avais été sympa, tu aurais laissé ce plaisir au jeune pilote qui venait de réussir l'atterrissage en campagne..



Les Sablettes.

« *Clénet s'est fait descendre!* ». Fin de matinée du 3 septembre, Boudinelle m'annonce que notre copain Jean-Marie et son observateur se sont fait tirer dessus par des rebelles. Petit à petit, des précisions arrivent : ils ont été touchés par des tirs adverses et se sont posés entre les lignes amies et adverses. Pas de blessés. Ouf! En début d'après-midi Jean-Marie rentre au Djebel Diss avec son Piper et on peut constater les dégâts et reconstituer les événements. En passant à faible altitude entre les combattants, une balle est entrée au-dessus du pied gauche du pilote, a traversé le boîtier de connection de la VHF, est remontée par le tableau de bord, en est ressortie et a percé la porte du Piper puis s'est arrêtée entre l'entoilage de l'aile droite et le réservoir d'essence. L'observateur, qui s'apprêtait à larguer une fumigène sur les rebelles, l'a lâchée dans le cockpit! Aveuglé par la fumée, Jean-Marie a ouvert la porte, s'est penché à l'extérieur et s'est posé droit devant, au fond du thalweg, sans abîmer l'avion... Puis l'observateur est sorti se réfugier chez les amis tandis que Jean-Marie restait suspendu à ses écouteurs radio.

C'est l'intervention d'un grand noir qui l'a sorti de cette situation et l'a mis à l'abri. L'accrochage terminé, Jean-Marie a pu redécoller le Piper (et, pourtant, il n'était pas le commandant de bord selon le règlement ALAT...) et rentrer chez nous. Rapidement, une deuxième version des faits circule : outre la bastos qui a transpercé l'avion comme je viens de le décrire, une autre balle est entrée par la fenêtre ouverte, a frappé la grenade fumigène, obligeant l'observateur à la lâcher. Ainsi déviée, la balle a tapé les lunettes de soleil de l'observateur, a cassé la monture, puis elle est ressortie par la fenêtre ouverte, ce qui fait qu'on ne l'a jamais retrouvée après ce demi-tour providentiel! Mais cette version héroïque nous a bien fait rigoler... On peut appeler cette interprétation « secouer le bananier » (pour en faire tomber des médailles). Pour ma part et en fonction de ce que j'ai constaté de visu, je m'en tiens au récit de Jean-Marie et je le félicite pour son sang froid.

Les vols continuent et j'apprécie de plus en plus cette région. Certains jours, la visibilité est extraordinaire et on peut voir le Pic Ouarsenis à plus de 200 km! D'autres fois, la brume de beau temps, celle qui efface l'horizon, règne sur tout le relief. Au cours d'un vol de routine, je dois me poser de toute urgence à Thiersville (qui deviendra Ghriss). L'urgence n'est pas de caractère militaire, mais il faut savoir que nos vols durent souvent de 2 h 45 à 3 h 45 et que l'équipage est composé d'hommes qui n'échappent pas aux contingences terrestres, pour ne pas dire aux luttes intestines. Nos vols en Algérie sont classés STH, ce qui signifie Survol de Territoire Hostile, alors, on ne peut pas se poser n'importe où, même si le corps humain s'impatiente! Revenons donc à Thiersville qui a l'opportunité de se trouver là où j'en ai besoin (si j'ose dire). Deux superbes pistes d'un kilomètre, une en béton, l'autre en terre mais aucune activité aéronautique et pas un fellagha à l'horizon. Les T-6 affectés à cette base sont absents et les légionnaires qui sont de garde ne soucient pas de ce petit avion qui se pose. Dès que le Piper est immobilisé, je fonce vers le premier buisson. Quelques instants plus tard, je redécollé avec un avion moins lourd.

Ce dimanche 28 septembre, je vais « en ville » avec mes amis hommes de troupe pour participer au premier référendum de la V^e République. Il s'agit d'approuver ou non la Constitution rédigée par ce gouvernement institué par de Gaulle. Comment désapprouver cet homme providentiel? Il est notre nouvelle Jeanne d'Arc! Il a bouté les Allemands hors de France et il vient de mettre un terme à ce marasme politique qui nous a laissé nous engluer dans ce conflit algérien. Il y a 3 mois et demi, il proclamait ici-même : « *Vive l'Algérie Française!* ». De plus, et à cause des exploits de Joseph, je me sens un peu impliqué dans ce grand mouvement historique! En bon petit soldat, je dis « oui ».



Jean-Marie Clénet.

Un petit tour à la grand'messe dans l'église principale de Mosta... Mais le cérémonial un peu apprêté me laisse une impression pas très catholique ou un peu trop, je ne sais pas...

Retour à la base pour le repas de midi, puis décollage d'alerte en début d'après-midi. Je fais une RAV spéciale «vendanges» au-dessus du Dahra. On est dimanche et des ouvriers travaillent dans les vignes du Seigneur... J'oubliais ; tout le monde n'est pas forcément catholique ici. Cette zone, large de 15 km, qui borde la Méditerranée sur 50 km (dans notre



Jour de référendum à Mostaganem...

secteur) est une superbe région viticole. Le produit qui en sort est remarquable, comparable à un bon côtes du Rhône ou un côtes du Roussillon (que les œnologues distingués pardonnent mon très pauvre vocabulaire technique). L'ensoleillement et l'influence maritime sont optima. Je n'en dirai pas autant du Mascara qui, à mon humble avis, restitue généreusement l'ardeur du soleil et l'influence des vents du sud. Quelque chose de costaud...

A propos de Mascara, ce mardi 30 septembre, j'y vais avec un L-18 et en arrivant au-dessus du vignoble du rouge mon indicateur de pression d'huile entre aussi dans le rouge ! Surpression. Le contraire de l'autre incident ! Je me pose sur le petit terrain de Mascara (qui deviendra Mouaskar). Le chef Flouriot vient me dépanner. C'est le clapet de surpression qui est mort et il faut le changer... Mais, impossible de le dévisser ! Flouriot s'y prend au marteau et au burin. Je ne peux pas résister à immortaliser l'instant sur la pellicule.



Le Chef Flouriot.

Réparation du moteur Continental à coups de marteau, ce sont les constructeurs américains qui vont avoir une haute opinion de la compétence des mécaniciens français ! Nos L-18 ont déjà un bon paquet d'heures de vol, ils commencent à fatiguer.



Mascara, 1958.
Le Chef Flouriot répare
le L-18... au marteau !

11. Les gaietés du Peloton

La vie au Djebel Diss n'est pas monotone. En plus de mon job de pilote, je suis responsable du vagemestre et du fourrier, en l'occurrence le même homme de troupe. Comme il se débrouille très bien tout seul, cela m'arrange et j'en profite pour refaire la décoration de la chambre que je partage avec Gérard Lemêle... et Nestor. Avec des fonds de pots de peinture cellulosique mendiés auprès des mécaniciens, je repeins les murs dans un style qui devrait me valoir une exposition à la FIAC... L'inconvénient de ces peintures, c'est l'odeur de solvant, particulièrement dans un endroit assez fermé, mais les écolos n'ont pas encore attiré notre attention sur tous les dangers que nous courrons dans un intérieur moderne.

Mon colocataire, Gérard, a des réveils difficiles surtout lorsqu'il est d'alerte et qu'il doit décoller aux aurores... « *Où t'as mis mes bottes ? Où t'as mis ma carabine ? Etc.* ». Mais Gérard est un excellent pilote. Il avoue qu'il se réveille définitivement lorsqu'il franchit l'embouchure de l'Oued Chélif, à une dizaine de kilomètres au nord du Djebel Diss, quelques minutes après le décollage. Il va bientôt quitter l'armée. Il ne supporte plus le caractère de Philibert, lui non plus... Puis il remplira, ne supportant plus les contremaitres de l'usine Renault du Mans et deviendra un fameux pilote d'hélico.

Notre activité aérienne ne se fait que le jour. Cependant le décollage peut se faire avant le lever du soleil, et dans ce cas, nous sommes gratifiés de ce spectacle multicolore au-dessus du Chélif ou de la plage et c'est magnifique !



Gérard Lemêle.



Avec Boudinelle,
dans ma chambre.

Le décollage d'alerte pendant la journée est parfois un peu frustrant. Imaginez, je suis à la popote. Notre cuisinier d'origine grecque nous sert un savoureux bifteck frites et c'est le moment que choisit un aide-mécanicien pour venir annoncer: «*Le Bec, décollage immédiat!*». Vite, la carabine, la cartouchière, la carte et je cours à l'avion. Traversée de la plaine de Relizane avec ses turbulences thermiques provoquées par les champs de blé. Arrivée sur les monts de l'Ouarsenis et leurs turbulences dues au relief. Contact radio avec les trossols et on commence à tourner en rond pendant que les troufions qui ont demandé notre intervention se sont arrêtés de crapahuter pour la pose casse-croûte! Vers 15 ou 16 heures, je serai de retour au Djebel Diss et je retrouverai mon bifteck et mes frites froids.

Je ne me rattraperai même pas sur la BAO, la Bière Algérienne d'Oran ou la Pils locale. Après avoir connu la Mainzer Aktien Bier, il faudrait que je sois en situation de détresse pour avaler ce pipi de chat! Heureusement, nous approvisionnons parfois de la Münchenbrau...

A ce propos, il m'arrive un petit incident. Je renverse par mégarde de la bière sur la caisse de Nestor et cet ivrogne vient aussitôt lécher ce breuvage. Je suis en mesure de vous livrer le fruit de mes observations cliniques: l'absorption d'alcool produit une excitation immédiate suivi d'un profond sommeil réparateur et Nestor nous fait bien rire dans son rôle de rat de laboratoire.

En cette année 1958, le couscous n'est pas encore le plat national français. Je n'en ai jamais mangé. Notre cuistot organise un grand couscous pour toute la base. Ça a l'air très appétissant! Le soir arrivé, la distribution des rations se fait en plein air. Gourmand comme je suis, je me sers largement et je touille pour mélanger la semoule avec une bonne dose de sauce. Mes copains ont des regards amusés. Il n'y a pourtant rien de drôle. Et je goûte ce couscous... Au feu! Je viens de découvrir la sauce Harissa!

Nos nuits sont calmes. Les harkis de Petrucci nous gardent. Le Djebel Diss surplombe nos installations, mais il n'y a pas eu d'alerte, sauf une nuit. Des rafales d'arme automatique nous tirent de nos chambres. Fausse alerte; c'est un garde qui a passé sa mitraillette à un autre sans lui dire qu'elle était armée, prête à tirer! Aucun blessé, la baraka.

Deux fois par jour, le convoi routier qui nous relie à la caserne de la 5^e DB, à Mostaganem, amène une certaine activité. Il n'est pas question de prendre la route seul, trop dangereux, alors on prépare le vieux 4 × 4, un Command Car Dodge, une ou deux Jeep et un ou deux GMC, ce vieux camion passe-partout. Lorsqu'il est en état de marche, on sort le half-track qui, comme son nom l'indique, est un gros tas de blindage traîné par des roues à l'avant et par des chenilles à l'arrière. En dehors de ces convois, nous sommes bloqués sur la base, sauf par la voie des airs.

Justement, voici une visite, un *Norécrin* s'annonce en passant à la verticale de nos bâtiments, puis s'aligne sur l'entrée de piste. Il va un peu trop vite pour se poser, mais non, au dernier moment, deux oppositions de fuselage (c'est-à-dire qu'il tortille du cul, un coup à droite, un coup à gauche) pour casser sa vitesse et il se pose comme une fleur! Du travail de pro. Le petit avion roule jusqu'au parking et c'est un curé en soutane blanche qui en sort. C'est le fameux Père Harmel, l'évêque du Sahara, qui a été pilote de *Spitfire* en Angleterre pendant la seconde guerre mondiale. Inutile de dire qu'au moment de son départ tout le staff de la base est là pour jouir du spectacle, et nous avons droit à un beau passage!



Pétrucci.



Le *Norécrin* du Père Harmel.

Le passage ! C'est une des coutumes les plus sympathiques de la gent aéronautique. J'explique : quand un équipage s'est posé sur un terrain qui n'est pas le sien, il salue ses hôtes lors du départ en exécutant un passage bas, très bas, sur la piste ou sur les bâtiments. La coutume veut même que ceux qui ont les mains libres, au sol ou dans l'avion, fassent des bras d'honneur, signe d'amitié et non de provocation. Et si quelqu'un s'avise de se mettre debout sur la piste lors du passage, le pilote, s'il le peut, tentera de le faire plonger à plat ventre !

Mais un autre visiteur arrive. C'est un Piper PA-18-A, un frère jumeau de notre L-21, mais le A signifie qu'il est équipé pour l'agriculture, pas pour tracer des sillons, mais pour le poudrage et la pulvérisation de produits. Même moteur de 150 ch, mais en lieu et place de l'observateur et des équipements militaires, il est équipé d'un réservoir en aluminium de plus de 400 litres juste derrière le pilote. Si ce pilote se pose comme moi à Finthen le 23 avril 58, il est écrasé par 400 litres d'insecticide ou d'un autre produit étudié pour augmenter le rendement des cultures sans se préoccuper de la santé des générations futures. Mais, l'écologie n'est pas encore au goût du jour.

Nonobstant, ce pilote est fort sympathique. Le soir tombant, nous le nourrissons et le logeons dans le domaine des sous-officiers, ce qui me permet de discuter longuement de son métier à risques. Il parcourt l'Afrique du Nord pour un employeur et traite un maximum de cultures en un minimum de temps (rendement oblige), en volant à 50 centimètres des plantations. Etant amené à voler souvent à basse altitude, j'imagine aisément la tension nerveuse d'un tel job et, voyant l'âge de ce pilote, la cinquantaine peut-être, ce doit être un sacrement super bon pilote !

Il me fait profiter de son expérience en me conseillant de mettre pleins gaz lorsque je ferai du rase-mottes, de façon à pouvoir disposer d'une bonne réserve d'inertie en cas de besoin et il me conseille, si un jour j'ai la chance de voler seul à bord du Piper, de mettre un cran de volets. Il paraît qu'on peut faire tout ce qu'on veut avec cet avion... Mais j'ai toujours un passager et un tas d'équipements assez lourds qui m'empêchent d'essayer sa formule magique... Le lendemain matin, il nous quitte et, son réservoir de produits chimiques étant vide, il nous régale avec un décollage très court, immédiatement suivi d'un virage à très grande inclinaison et d'un passage extrêmement bas, pratiquement dans la cour entre nos bâtiments en dur et les tentes marabout ! Respect !

Un autre appareil vient rôder dans notre secteur. C'est un *Neptune* de l'Aéronautique Navale. Il ratisse la mer à basse altitude. Il cherche probablement des trafiquants d'armes. Il ne viendra pas se poser chez nous, notre petite piste ne lui suffirait pas. Son travail ressemble à une de nos RAV, mais ça doit être terriblement monotone de ne voir que la mer !

12. Toubibs

Vendredi 6 octobre 1958. Je pilote un L-18 pour conduire le lieutenant Libouban à Orléansville (qui s'appellera plus tard Chlef). Petit vol d'une heure, puis j'attends dans le Piper pendant que Libouban va au bureau des opérations. Mais, je ne me sens pas très bien. Une douleur sourde prend naissance dans le bas ventre, quelque chose de diffus, mal localisé, qui devient de plus en plus aigu. Je fais quelques pas autour de l'avion, mais la douleur est toujours là, alors je me rasseois et j'attends. Après une demi-heure, Libouban est de retour et nous rentrons vers Mostaganem. Je suis la vallée du Chélif, mais la moindre turbulence provoque des pointes de douleur. Arrivé au Djebell Diss, notre infirmier de service, Ribier, me donne de l'aspirine et le mal s'en va peu à peu. De toute façon, il n'y a rien d'autre à faire, les services de santé de la 5^e DB sont à Mosta et pas question d'y aller avant le convoi routier du soir. Alors, on n'en parle plus et la vie reprend son cours normal. Trois jours plus tard, le régime des RAV s'intensifie du côté de Ramka et j'y participe largement.

J'ouvre une parenthèse : vous allez dire, on ne va pas faire toute une histoire pour un pet de travers ! Non, mais, je résume la fin de cette affaire et vous comprendrez que si elle n'a l'air de rien du tout, pour moi elle représente beaucoup. Cette douleur du bas ventre reviendra à une fréquence qui se fera de plus en plus rapprochée, du trimestre allant vers la quinzaine de jours et de plus en plus forte. Les dernières crises se finiront en nausées. Un vol particulièrement chahuté sera parfois déclencheur. Lorsque je verrai un médecin, le soir après le convoi vers la ville ou le lendemain, le pronostic sera vague. Je ne vous reparlerai plus de ces crises à l'exception d'une particulièrement mémorable. Toujours est-il que ce mal mystérieux m'a conduit à ne pas renouveler mon engagement, tant pis pour les hélicos, et à reprendre la vie civile à la fin de mon contrat. Trois mois après mon retour à la vie civile, on me diagnostiquera une lithiase urétérale gauche, une erreur de calcul rénal si vous préférez, et il faudra trois semaines de clinique et une cicatrice de 20 cm pour extraire ce caillou épineux qui a fait doubler de volume mon rein gauche et qui a provoqué toutes ces coliques néphrétiques ! Maintenant je peux fermer cette parenthèse, mais puisque j'ai commencé à vous dévoiler mon intimité, je vais poursuivre ce chapitre concernant les services de santé.

Un beau jour, après le repas de midi, je me sens patraque. Peu à peu, j'ai froid, très froid. Je vais me coucher, mais je grelotte encore, et pourtant l'automne algérien n'est pas une saison froide. Le soir venu, mes copains me mettent dans le convoi qui descend en ville et je me retrouve vers 19 heures à l'infirmierie de la 5^e DB. Personne n'est là pour me recevoir, alors j'attends dans une salle sans aucun siège. Finalement, un troufion arrive et, pris de pitié, s'inquiète de ma santé.



Ribier, l'infirmier.

Il finit par me prêter un thermomètre et tout debout, j'introduis la sonde rectale: 40,2°! Pas d'affolement, le brave troufion, qui est affecté au poste d'infirmier de permanence, me donne des draps et me dit que je peux monter à l'étage, trouver un lit libre et me coucher. Je me débrouille tout seul, me couche sous une couverture légère et je finis par m'endormir. Il est environ 10 ou 11 heures du soir quand un toubib vient me réveiller. Il sort du mess, son dîner et sa partie de cartes terminés, et vient s'enquérir de l'état de l'infirmerie par acquit de conscience. Je lui raconte ma vie, un bref contrôle indique 39,9° et il me prescrit une pastille blanche et une jaune. Rassuré et n'ayant pas autre chose à faire, je me rendors dans la chaleur de ma fièvre.

Le lendemain matin, je me réveille frais et dispos. Contrôle: 37° C. On ne dira pas assez l'efficacité des pastilles blanches et jaunes dont je ne connaîtrai jamais la molécule! Je vais aux renseignements puisque les renseignements ne viennent pas à moi et j'apprends qu'il va y avoir une revue de détail de l'infirmerie! Pitié! Je plaide l'urgence d'un retour au Djebel Diss, une surcharge des vols, le risque d'un manque de pilotes et d'opérations militaires avortées... Tout ce qui rend ma présence indispensable au peloton ALAT. On me libère, mais je dois signer une décharge. Je lis sur le registre que j'ai été admis pour «céphalées»... Merci, mais la tête va bien et n'a pas souffert, alors je me renseigne: «*C'est quoi des céphalées?*» «*Ça veut dire: de la fièvre*». Puisqu'on me le dit...

Décidément, l'automne 1958 n'est pas la meilleure saison pour ma santé! Cette fois, c'est une espèce de grosseur sur le côté gauche du cou. On dirait une sorte de ganglion qui est infecté... Enfin, je pense cela, mais je ne suis pas un spécialiste. Je profite d'une journée de repos pour aller à Mosta avec le convoi du matin et pour consulter le médecin qui m'a guéri avec ses pastilles blanches et jaunes. Je lui explique que cette grosseur me gêne, surtout lorsque je vole dans des turbulences, parce que cela fait comme un poids qui tressaute dans mon cou comme un ludion. Le toubib m'examine et me libère sans autre forme de procès. Je rentre donc le soir au Djebel Diss, puis cette grosseur disparaît comme elle est venue et on n'en parle plus.

Quinze jours plus tard, on m'appelle au Joliot's Phosphore pour me remettre une convocation. Je dois aller à l'hôpital Baudens à Oran. Mais, pourquoi? C'est suite à l'examen d'il y a quinze jours. Mais je n'ai plus mal! Peut-être, mais il faut y aller puisque je suis convoqué!

J'arrive à Oran le samedi 18 octobre et le soir je suis admis à l'hôpital, mais personne ne peut me dire pourquoi. Cette nuit-là, j'attrape froid au ventre, donc une bonne déripette. Le dimanche, jour de repos, je me soigne seul comme je peux. Lundi matin, un agent administratif m'inscrit, pas pour mes problèmes intestinaux, ils ne sont pas prévus au programme, mais pour mes dents. Ah! Bon... Je subis une radio de la mâchoire, puis je vais dans la salle d'attente des dentistes. Arrive mon tour. Le dentiste examine ma radio puis, armé d'un immense trocart, il m'injecte une bonne dose d'anesthésiant dans les gencives. Je retourne dans la salle d'attente. Quelques minutes plus tard, le dentiste m'appelle. Il prend un crochet et me le plante dans les gencives. Aïe! Deuxième piqûre pour insensibiliser. Retour à l'attente puis, enfin c'est mon tour. Le dentiste vise bien sur la radio et tente d'arracher la molaire coupable. Elle tient bien, la garce! Le praticien se met derrière moi et, prenant appui sur son bras gauche, il fait levier avec ses pinces. J'ai l'impression d'être un bout de bois duquel on arrache un clou. Finalement, l'homme de l'art réussi à extraire la dent, mais il est surpris (et moi donc!): elle a de belles racines coudées à angle droit, ce qui explique sa résistance à l'arrachement mais surtout, elle est parfaitement saine! Examen approfondi de la radio... Ce n'est pas la mienne! Heureusement, le programme prévisionnel ne comprenant pas l'acharnement thérapeutique, je suis rendu à mon peloton d'origine. Je fuis à toute allure, me gardant bien de poser une dernière question dans le genre de: «*Pourquoi m'avez-vous arraché une dent de droite alors que mon infection était à gauche?*». J'ai ma dose et je n'irai plus jamais consulter un médecin militaire.

De ce court séjour à Baudens, je retiens deux événements. Mon voisin de chambre est un adjudant arabe, un harki. Nous discutons beaucoup et il me fait part de ses craintes pour l'avenir de son pays, de notre pays pour être précis, puisque De Gaulle a dit le 6 juin dernier à Mostaganem : « *Vive l'Algérie Française !* »

Il a raison de craindre et, comme moi, il ne sait pas trop où on va...

L'autre fait marquant c'est l'arrivée de gros hélicos, en pleine nuit noire, le soir de mon admission à l'hôpital, le 18. De ma fenêtre, je ne peux pas les voir, mais au bruit, j'estime que ce sont des H-34. Si j'en crois le nombre de rotations, ils doivent effectuer des Evasan et il doit y avoir un bon nombre de blessés ! J'apprendrai 52 ans plus tard qu'un ami d'enfance faisait partie du voyage. Michel Chauvineau, sorti des EOR de Cherchell depuis quelques mois, est tombé dans une embuscade lors de l'opération Moselle, entre Frenda et Saïda, et arrive ici en piteux état avec un pouce, un poumon et la mâchoire atteints par des balles. Son groupe vient de perdre 10 hommes et de rapatrier 13 blessés...

Je profite de mon passage à Oran pour acheter des vraies « peaux de saucisson », comme les appelle Boudinelle, c'est-à-dire des lunettes solaires d'aviateur. Je suis bien obligé de reconnaître que la théorie du lieutenant Baffleuf est exacte et que le confort des yeux est réellement amélioré, surtout sous le ciel l'Afrique du Nord.

Avant de clore le chapitre médical, je dois écrire un paragraphe d'anticipation : un demi siècle plus tard, je rencontrerai, à plusieurs reprises, le médecin inspecteur général Valérie André, neurochirurgienne, première française pilote d'hélico, première femme à effectuer des évacuations sanitaires sous le feu ennemi en Indochine et première française à accéder au grade de général ! Une « grande dame », qui aura la gentillesse d'apprécier mes dessins. Il y a des gens extraordinaires parmi les médecins militaires.

13. Les derniers jours du Djebel Diss

La transition est toute trouvée. Pendant mes temps libres, je dessine plus d'une quarantaine de caricatures de mes collègues de tous grades. Mais la vie et le travail continuent au Djebel Diss. J'ai perdu un peu de temps en octobre à cause de mes ennuis de santé et je recommence à voler dès le début de novembre. Le 8, je suis envoyé à Aflou pour une liaison. C'est très au sud de notre zone, sur les hauts plateaux. De grosses opérations militaires y sont en cours avec le «cirque Gilles» du commandant Gilles Sagot et des H-34 de l'armée de l'Air. Mon copain Gérard y est présent avec son Piper et il n'aime pas cet endroit triste et froid. Les pilotes d'hélicoptère détestent aussi ce coin affreux. ...

Quelques liaisons, RAV, Procon et Ops plus tard, nous faisons une mise en place à Thiersville, avec le lieutenant Libouban. C'est la première fois que je pars en «détachement» et ce ne sera pas la dernière : en tant que plus jeune pilote dans le grade le moins élevé, célibataire de surcroît, je serai souvent désigné comme volontaire d'office pour les missions éloignées et, finalement, je préférerai ces détachements à la vie sur la base, mais j'aurai l'occasion d'en parler.

Le lendemain, mercredi 3 décembre 1958, nous sommes appelés sur une opération au nord de Mascara, entre l'Oued Fergoug et l'Oued Malah, deux oueds très encaissés entre des reliefs de l'ordre de 700 à 900 mètres, presque des cañons. Comme dans une Ops habituelle, nous survolons la zone en informant les trossols des mouvements suspects. Nous passons sur un petit sommet tout près d'une mechta, une maison isolée. Rien ne bouge et nous continuons tout droit mais je regarde en arrière sur ma gauche et je vois plusieurs types sortir en courant de la mechta. Les objets qu'ils tiennent à la main ne sont pas des outils de jardinage. Je le signale à Libouban et il me tire sur l'épaule gauche pour que je revienne sur les lieux. Confirmation de leur outillage : ça crache le feu dans notre direction. Il y a bien une douzaine de fellaghas. Les trossols sont trop loin pour intervenir directement, alors Libouban appelle la chasse (nous n'avons pas d'arme utilisable en vol). Oran-La Sénia est à une soixantaine de kilomètres. Il n'y a pas de T-6 en l'air dans le secteur, alors Oran nous envoie deux *Mistral* de la 6^e Escadre de chasse. Ils sont à 5 minutes de vol. Le temps de décoller puis d'arriver, nous gardons en vue les rebelles en tournant autour d'eux le plus bas possible de façon à n'être pas une cible trop exposée mais surtout sans perdre le contact visuel. C'est assez épuisant nerveusement, mais excitant en même temps ! Les *Mistral* arrivent et nous faisons un passage bas à proximité des rebelles. Libouban largue une grenade fumigène par la fenêtre. Elle tombe à une vingtaine de mètres de la cible et nous pouvons ainsi guider les deux chasseurs. Il faut dire qu'il s'agit de petits avions à réaction et qu'ils volent beaucoup plus vite que nous, ce qui suppose un bon repérage afin de leur signaler l'adversaire. Mais alors, leur puissance de feu se déclenche ! Des canons de 20 mm ! En quelques passes de tir, les deux *Mistral* anéantissent la petite troupe et les trossols viendront au résultat : onze tués et de l'armement.

Pour la première fois, je viens de participer à un combat. Au cours des opérations précédentes, je n'étais que le cocher de l'observateur. Etant donné l'attitude franchement hostile des fellaghas, je n'ai pas de remord, mais je n'en suis pas plus fier pour autant. J'ai fait mon « travail » et j'imagine que de telles situations doivent être beaucoup plus traumatisantes pour les « appelés » qui crapahutent au sol...



Le *Mistral*. (Composition de l'auteur)

Ce mois de décembre est assez chargé en opérations, surtout dans la région des Beni Chougran, au sud de la plaine de Relizane. Cette région de moyenne montagne est aride et truffée de grottes propices au camouflage des fellaghas.

J'apprécie de plus en plus le pilotage du L-21. C'est vraiment un avion très souple. J'aime particulièrement les décollages et les atterrissages vent de travers. Rouler sur une seule roue en inclinant l'avion au maximum pour contrer ce vent latéral est un exercice d'adresse que je réussis assez bien. Je recherche aussi la méthode la plus efficace pour décoller sur la distance la plus courte, et je finis par adopter le roulage « trois points », roulette de queue au sol, ne passant à l'horizontale qu'après avoir quitté la planète. Je me fais un point d'honneur de retourner sur cette planète en la tangentant sans faire le moindre Morin (l'unité de rebondissement en service à Finthen), mais le fameux centrage arrière facilite grandement ce retour sur le plancher des vaches. Je deviens bon dans ce qu'on nomme le « pilotage aux fesses » que le capitaine Gresser exprimera poétiquement par « *le balancement pendulaire des couilles* », autrement dit les instruments de vol sont secondaires par rapport aux sensations corporelles. Un de nos observateurs a un tic qui se remarque lors du décollage : Libouban trie ses cartes pendant le roulage, puis au moment où l'avion va quitter le sol, il tire le câble à sa gauche et s'en sert pour coincer ses cartes... Mais il se trouve que ce câble constitue la commande de direction (de lacet, pour être précis). On sent alors le palonnier qui bouge sans que le pilote le veuille et l'avion donne un petit coup de queue à droite... Enfin, comme l'hiver approche, il faut aussi savoir que l'équipage est engoncé dans de chauds vêtements : pantalon, blouson et bottes fourrés. Le cockpit du Piper semble encore un peu plus étroit.

L'épisode suivant n'est ni militaire, ni aéronautique, mais j'estime indispensable de le porter à la connaissance de mes petits-enfants car il explique ce qu'est devenu leur papy à partir de cette période. Le bulletin du pensionnat religieux où j'ai passé trois ans signale un ancien élève, vivant à Mostaganem, qui se propose pour recevoir d'autres anciens en service militaire dans la région. Je prends contact avec lui et je suis invité au repas de Noël. Toute sa famille est là.

Il est propriétaire de vignobles dans le Dahra... La conversation tourne autour de la messe de minuit, les chants, le recueillement, la foi, etc. Puis elle dévie vers le statut des employés de maison et des vignes et là le ton change. L'amour du prochain s'efface devant le mépris, la crainte et la haine. C'est lors de ce repas de Noël 1958 que ma foi vendéenne commence à se lézarder. Je viens d'apercevoir ce qui peut être une des causes de ce conflit mais, surtout, le doute m'envahit. Jusqu'à présent, je ne me posais pas de questions. Né dans les murs de l'école Amiral du Chaffault, à Montaigu, au pied de l'église Saint-Jean-Baptiste, fils aîné du directeur de cette école paroissiale puis enfant de chœur au pensionnat Sainte-Jeanne-d'Arc (pensionnat de filles...); neveu d'une mère supérieure d'une congrégation chargée de rassembler dans le troupeau du Bon Pasteur les nantis du Moyen-Orient; trois ans dans une unité de saints intensifs au pensionnat Saint-Gabriel à Saint-Laurent-sur-Sèvre (excellent souvenir, au demeurant); chanteur à la chorale du saint curé Nogaret à Vaujours et trois copains d'enfance touchés par la vocation (le tiercé dans les ordres!)... Comment voulez-vous que je pense autrement? Il est vrai que les obligations militaires ont freiné ma fréquentation des églises et puis j'ai remarqué en Algérie la conviction des musulmans. Y aurait-il une autre vérité que la mienne?

Toutes les villes d'ici sont bien dominées par le clocher d'une église, trace de la colonisation, alors qu'il y a peu de minarets, mais la campagne est jalonnée de petits marabouts, tombeaux de «saints hommes». J'en ai même vu un sur une crête près du sommet du Pic Ouarsenis, à plus de 1 500 m! Il y en a autant que de chapelles en Bretagne... Je ne comprends pas toujours très rapidement et il me faudra encore une quinzaine d'années pour perdre toute notion de foi ... Rassurez-vous, il y a d'autres valeurs, Dieu merci (si j'ose dire).

Mes copains séminaristes.



Une semaine plus tard, je suis invité par mes copains aides-mécaniciens, simples hommes de troupe, à réveiller pour la Saint Sylvestre. Encore un saint, me direz-vous, oui mais, Sylvestre, c'est aussi un gros minet de dessins animés que j'ai peint sur les murs de ma chambre. En tout cas cette soirée n'engendre pas la mélancolie. Cela fait du bien de se retrouver entre amis lorsque la famille est loin. Nous n'avons pas le raffinement de la petite bourgeoisie, mais la chaleur humaine des compagnons d'armée.



Nestor et Sylvestre.



Réveillon de la Saint Sylvestre 1958.

Début janvier 1959, les opérations reprennent bon train dans les Beni Choucran. Le 19, dernier décollage du Djebel Diss. Nous quittons cette base si sympathique, direction le Khalifa (prononcer Rrhalifa), un tout nouvel aérodrome qui vient de s'ouvrir à 7 km de Mostaganem, à l'intérieur des terres.

Avant de quitter le Djebel Diss, une dernière information nous parvient. Nous apprenons qu'une attaque de fellaghas était en préparation sur le djebel qui surplombait notre installation ! Notre départ a fait avorter cette action. J'en frémis rétrospectivement, nous aurions été bien démunis par une attaque nocturne...

14. Le Khalifa

Situé entre Mostaganem et Aboukir, cette nouvelle base est destinée à accueillir l'ALAT, l'armée de l'Air et l'aéro-club local. Nous avons des bâtiments préfabriqués, les hangars et deux grandes pistes (04-22 et 13-31 pour leur orientation en dizaines de degrés). Un entourage en barbelés pour nous séparer de la plaine (moins dangereuse que le Djebel Diss), mais nous voyons souvent des enfants arabes curieux de regarder nos évolutions

Depuis le départ de mon voisin de chambre, Gérard, je suis logé avec Jean-Marie... et Nestor, le rat blanc que Gérard m'a confié. Les autres animaux de la base sont restés au Djebel Diss, mais ils sont vite remplacés par Touki, Titi et Ajbeth.

Rapidement, nous nous adaptons à nos nouvelles installations. Je décore les murs de notre popote sous-officiers. Les pots de peinture cellulosique dans les bras pour jouer les Michel-Ange de l'ALAT, je réalise une superbe fresque résumant l'histoire de l'aviation... puis j'ai des maux de ventre, mais je ne soupçonne pas les solvants dont les effets bienfaisants ne sont pas encore mis en valeur par les écolos.

Le bâtiment des officiers est agrémenté d'une pelouse. Le gazon sélectionné par nos soins est du kikuyu (prononcer kikouyou) recommandé pour sa robustesse. Il tient son nom d'une tribu africaine tristement célèbre à la suite de massacres inter-ethniques... Plus tard, de retour en métropole, je chercherai vainement ce gazon dense et robuste.

Deux des T-6 de l'EALA 6/72.





Un T-6 de l'EALA 14/72 à l'indicatif radio *Romarin*. (Composition de l'auteur)

Nos amis de l'armée de l'Air sont les T-6 de l'Escadrille Légère d'Appui, EALA 6/72, dont les fuselages sont ornés d'une bestiole noire debout sur ses pattes arrières. Cela doit être un bouquetin. Il y a aussi l'EALA 14/72, qui arrive de Thiersville. Un superbe insigne représentant Pluto orne les flancs des appareils. Leur indicatif radio est *Romarin*. Un matin, nous entendons une explosion. Renseignements pris, nous apprenons que des mécaniciens de l'armée de l'Air accrochaient des roquettes sous les ailes d'un T-6 pendant que l'un d'entre eux s'était assis dans le cockpit. Tiens, un bouton rouge ici, à quoi sert-il?... Voufff! Et les deux gars qui accrochaient la roquette se retrouvaient avec les moustaches roussies pendant que la roquette se perdait, sans dommage, dans la nature !

De temps en temps, nous avons la visite d'avions inhabituels, qui ne pouvaient pas se poser au Djebel Diss. C'est ainsi que nous accueillons un C-47, le *Dakota*, ou un *Aéro Commander*, l'avion d'affaire de l'époque. Un jour, un MS-475 *Vanneau* de l'armée de l'Air se pose. Etant disponible, je vais au-devant du pilote. C'est encore une des bonnes coutumes de l'aéronautique que de savoir recevoir le visiteur. Celui-ci a tout l'air d'un adjudant, voire un adjudant-chef. Je me présente, lui demande l'objet de sa visite : juste une escale. Je le conduis à la popote sous-off et lui propose une boisson. Nous parlons avions puis il me dit qu'il trouve « un peu léger » le contrôle aérien de la base. Je lui explique que nous annonçons notre position en HF et qu'en guise de tour de contrôle, les communications sont reçues dans le bureau des officiers, dans l'indifférence générale. Personne ne nous répond.

Mon visiteur demande à voir ce bureau des officiers. Bon, s'il insiste... Je l'y conduit et il se présente: «*Colonel Untel...*»... Repli des troupes immédiat, je m'éclipse très très discrètement.

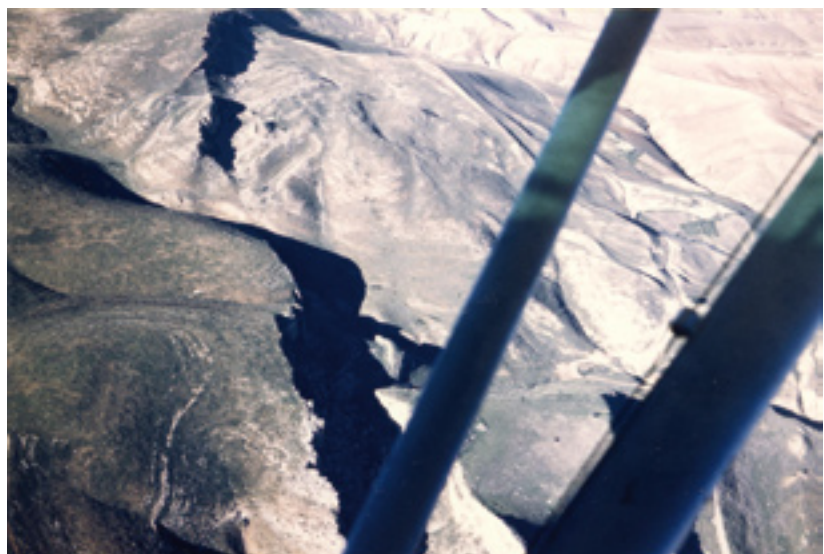
L'armée de l'Air a aussi un *Broussard* basé chez nous. Je suis copain avec ses pilotes. L'un d'eux est un appelé, pilote de brousse en Australie dans le civil, l'occasion d'évoquer ce métier peu ordinaire.

Les vols dans les Beni Chougran continuent. Les villes d'ici ont des noms «bien de chez nous», qui changeront plus tard: Saint-Hippolyte, Saint-André, Uzès-le-Duc, Henri-Huc, Thiersville, Dombasle, Cachrou, Nesmoth, Franchetti, Charrier...

Depuis notre arrivée au Khalifa, l'hiver et le printemps sont plus sensibles sur la base, exposée aux quatre vents, qu'au Djebel Diss où nous n'avons que les grandes marées à subir. Les orages sont particulièrement violents et on voit arriver les gros cu-nimb de loin, la vue étant dégagée. Le vent aussi se manifeste avec force. Un jour, le toit en tôle ondulée des sanitaires s'envole et un des parpaings qui le lestaient se retrouve dans la cuvette à la turque... Heureusement, il n'y avait personne à l'œuvre...

L'armée de l'Air décide de mettre en place un briefing météo. Un matin, deux météorologues distingués, comme tous les gens en *logue*, arrivent d'Oran. On s'installe devant leur tableau et nos spécialistes nous font une piqûre de rappel sur les fronts froids, les fronts chauds, les dépressions et anticyclones, les isobares et autres joyeusetés que nous avons un peu négligées depuis l'école. Conclusion du topo, il va faire beau toute la journée. Dommage que le ciel ne soit pas tenu au courant des prévisions, car la pluie arrive dès 10 heures du matin. Pour corser l'ambiance, les vols se succèdent sans trêve. Voici une belle occasion à arroser ! Nos grenouilles diplômées ne reviendront jamais au Khalifa...

Il n'y a pas que le ciel qui a ses colères. Cette nuit-là, je dors à poings fermés lorsqu'une secousse me réveille. Une petite secousse, certes, mais j'entends de sourds grondements souterrains, comme si de gros blocs de rochers étaient chamboulés. Ce phénomène dure un peu moins d'une minute, mais c'est suffisant pour me tenir éveillé pour le reste de la nuit. La région est sujette aux tremblements de terre... Agadir, au Maroc, sera détruite en février 1960 et Orléansville subira le même sort en 1980. Du côté de Mascara, j'ai remarqué des failles creusées dans le sol, qui correspondent sûrement à des mouvements telluriques et qui sont bien visibles d'en haut...



Une faille près de Mascara.

15. Thiersville

Février 1959, le général Challe, de l'armée de l'Air, lance une vaste opération sur l'Ouarsenis. Tous ses H-34 sont dans le coup. Ceux de l'EH 2 d'Oran sont en partie à Thiersville et ratissent à fond la zone située entre Relizane et Tiaret. C'est dans cette ambiance que j'arrive le 15 février pour mon second détachement à Thiersville, avec le sous-lieutenant Bernachot. Le chef Oudin est notre mécanicien. Notre avion a l'air un peu minus au milieu de tous ces gros hélicos. Le Sikorsky H-34 est une bête capable d'amener 18 passagers grâce à son moteur de 1525 ch. Il est comparable à la *Banane* pour la charge, mais il est plus récent de conception et c'est le premier hélicoptère vraiment adapté au vol sans visibilité. Ce que j'ignore ce jour-là, c'est que le fameux Mimile la Pipe, ou Crassous Leader, autrement dit, le capitaine Emile Martin est ici. Ce patron des mécaniciens de l'armée de l'Air est le premier à installer des armes sur des hélicos. Le *Mammouth Canon* est le premier H-34 armé, l'ancêtre de tous les *Cobra* et *Tigre* à venir (c'est Darwin qui ne va rien comprendre à cette évolution!) Et, dans 50 ans, j'aurai l'honneur de rencontrer ce personnage légendaire!

Lundi 16 février 1959. Ops à 5 km au nord de Mascara, dans les gorges de l'Oued Fergoug. Avec le sous-lieutenant Bernachot, nous arrivons très vite sur place, Thiersville n'étant qu'à 30 km. Le travail des trosses est dangereux. Ces gorges sont formées d'éboulis, comme dans un cañon, mais couvertes de végétation genre maquis. Au fond coule l'oued sur un lit sablonneux. Il nous est difficile d'évoluer dans ce couloir rocheux, mais Bernachot arrive à guider les troupes amies et à débusquer des rebelles. Ces derniers sont nombreux, bien camouflés dans la nature, fortement armés, donc il faut appeler l'appui aérien. Connaissant la zone et n'ayant pas de T-6 disponibles, l'armée de l'Air nous envoie un B-26 *Invader*, un bimoteur de bombardement léger du groupe de bombardement 2/91 *Guyenne*. Pas facile à guider le bestiau, dans cet oued encaissé pour qu'il puisse distinguer les « bons » des « méchants ». Pas question, non plus d'utiliser des bombes étant donné la proximité des deux camps. Il nous faut baliser avec un maximum de précision à l'aide des fumigènes en descendant au fond du ravin, puis dégager au plus vite pour que le bombardier fasse ses passes de *strafing*.

C'est ainsi que j'ai l'occasion d'admirer de très près le dessous de son fuselage. En passant dans le sillage du B-26, le Piper est salement secoué. Je pense que le pilote de l'armée de l'Air doit se dire « *Qu'est-ce qu'il vient faire sur ma trajectoire ce biffin avec son zinc en toile?* ». A sa décharge, le Piper peint en kaki n'est pas très visible vu d'en haut, malgré les trois bandes blanches sur chaque aile et, à ma décharge, avec l'aile haute du Piper je ne pouvais pas voir le bombardier en descente... Je constate que son équipage est gonflé car descendre en piqué dans l'oued représente une prise de risque pour ce gros morceau, mais force est de reconnaître la redoutable efficacité de sa puissance de feu. Il laisse 22 rebelles au tapis, et certaines images se gravent dans ma mémoire.



Thiersville, 1959. H-34 à l'atterrissage.

Mimile la Pipe ou « *Crassous Leader* »,
Emile Martin (en 2009),
inventeur du *Mammoth Canon*.
(Composition de l'auteur)



Thiersville, 1959.
Mécaniciens au travail sur un H-34.



Les impacts des obus qui remontent le long de l'oued jusqu'à rattraper le fuyard... Je vois cet homme qui court sur le sable et les petits geysers de poussière soulevés par les munitions qui le suivent et qui vont le rattraper... puis qui le touchent. L'homme s'écroule. C'est fini pour lui... J'y assiste de mon Piper comme au cinéma, mais ce n'est pas un film et il y a une victime. C'est un rebelle, un ennemi, mais voir la mort avancer inexorablement et faucher la vie d'un homme, cela ne s'oublie pas.



Bernachot.

Le même jour, deuxième intervention à partir de Thiersville, mais le souvenir de ce second vol sera beaucoup plus valorisant. Une *Banane* de Bel Abbès doit venir effectuer une Evasan du côté de l'Oued Malah, peut-être à la suite de l'opération précédente? Nous devons guider le H-21 et assurer sa sécurité en observant les environs de la DZ (*dropping zone* où doit se poser l'hélico). Une fumigène sur cette DZ pour l'identifier et donner une indication sur le vent, puis nous évoluons autour de ce point. La *Banane* arrive et se pose. C'est le moment où elle est le plus vulnérable à cause de sa très faible vitesse. C'est une cible fréquemment visée... Aujourd'hui, pas de problème de ce côté. Il faut seulement débarquer une partie de son équipage pour compenser le poids des blessés et permettre un décollage en toute sécurité. Un petit brin d'accompagnement, le temps nécessaire pour que l'hélico soit en sécurité, et nous rentrons à Thiersville.

Dimanche 22 février. Du parking nous entendons des échos des chants religieux dans la chapelle. Alerte! Des tirs de mitrailleuse 12.7 sont signalés dans la plaine d'Eghris, tout près d'ici, dans les vignobles de Mascara. Je m'aligne sur la piste 26 (1 km de béton). Bernachot est derrière moi. Les gaz à fond, je décolle «trois points» et je me mets aussitôt en palier pour prendre de la vitesse... mais là *Plouf!* Le moteur s'arrête! La fameuse panne au décollage sur laquelle mes moniteurs ont tant insisté. Par une chance extraordinaire, nous sommes à Thiersville et le kilomètre de piste en dur est le bienvenu. Au Djebel Diss, cela se serait terminé par un bain de mer et, à Ammi Moussa où j'aurai l'occasion de sévir très souvent, ce serait devenu casse-croûte-pare-brise au fond d'un cañon, c'est-à-dire très mauvais pour la suite de mes aventures... Lors donc, je me pose sur ma lancée, remets le moteur en route et retourne au parking.



H-34.
(Composition de l'auteur)

Oudin se penche sur le problème. Le moteur est OK. Peut être une « prise d'air » au carburateur ? Il intervient et on repart. Alignement, décollage, palier, Replouf ! Re-atterrissage dans l'axe, remise en route du moteur, retour au parking, re-investigations de Oudin. Troisième tentative, Plouf ! Re-retour au parking puis cri de triomphe du mécano : Euréka ! Oudin m'appelle : « *Regarde par terre* ». Il a mis l'avion en position horizontale grâce à un tréteau. Il purge un des réservoirs d'aile. L'essence coule sur le ciment et s'évapore au soleil, mais il mouille son doigt dans la petite flaque et me fait sentir... Rien, pas d'odeur, c'est de l'eau ! Explication technique. Nous sommes ravitaillés en fûts d'essence. Il y a de la condensation dans un de ces fûts. Dans le réservoir du Piper, lorsque celui-ci repose sur sa roulette de queue, l'eau, plus lourde que l'essence, se loge au fond du réservoir en arrière du tuyau d'alimentation du moteur. C'est donc de l'essence qui va au carburateur et le moteur à eau n'est pas encore inventé... Lorsque l'avion se met à l'horizontale, l'eau arrive au tuyau puis au moteur et Plouf ! Vite, on purge les deux réservoirs d'aile, on refait le plein et on repart, la mitrailleuse étant toujours en action dans les vignes !



Thiersville, 1959.
Oudin, Bernachot
et Le Bec.



Une Evasan en H-21 *Banane volante*. (Composition de l'auteur)

Notre mission est simple : baliser la mitrailleuse pour que la chasse puisse venir lui régler son compte. Le terrain est plat, planté de vignes, ce qui rend la progression des trossols suicidaire. Le jeu consiste à se diriger droit sur l'arme ennemie en évitant de se faire descendre. Le Piper n'est pas une grosse cible et il suffit d'arriver en rase-mottes, en zig-zagant sans arrêt et surtout avec le soleil dans le dos. Le tireur a de la peine à suivre mes évolutions. Bernachot arrive à larguer sa fumigène très près de notre cible. Je sors d'ici en continuant les zig-zags au ras des marguerites. Les T-6 arrivent ensuite pour régler la facture.

Ai-je eu la trouille pendant cette manœuvre ? Pas du tout. Cela m'étonne de moi qui ne suis pas un foudre de guerre et, en y réfléchissant, je pense que le pilotage requiert toute mon attention. Il y a déjà assez à faire pour effectuer cet enchaînement de virages rapides sans commencer les vendanges avec les saumons d'ailes (mais ce n'est pas la saison et, pour mes petits enfants, je précise que les saumons sont les extrémités arrondies des bouts d'aile, rien à voir avec des poissons). Et comme j'essaie de bien réaliser le travail entrepris et que j'ai beaucoup de peine à faire deux choses à la fois, je ne pense qu'à «garder la bille au centre», à bien positionner mon observateur et c'est déjà suffisant. Il doit aussi y avoir une sécrétion d'adrénaline, mais je me garderai bien de tout commentaire médical. Pour les œnologues, distingués bien entendu, je confirme ce que je disais précédemment : dans les vignes de Mascara, c'est du costaud. Une attaque franche, comme ils disent.

J'ai pris goût à ce second détachement. On y est «d'alerte» en permanence, du lever au coucher du soleil. On est donc partants pour tous les vols opérationnels. L'ambiance «équipage» est beaucoup plus palpable que sur notre base-mère puisque le pilote, l'observateur et le mécanicien vivent ensemble. Les contingences liées au bon fonctionnement de tous les services de cette base-mère sont loin. Seules la disponibilité et l'efficacité du Piper et de ses servants comptent. Cerises sur le gâteau, la proximité et la fréquentation des hélicos.

Une autre constatation lors de ce détachement : le sous-officier que je suis a travaillé avec un sous-lieutenant, Bernachot et, en général (je ne parle pas de ce grade, mais de généralités), j'aime bien voler avec les sous-lieutenants. Peut-être une question d'âge ? D'accord, mais pourquoi nous affuble-t-on de ce qualificatif de «sous» quelque chose ? Il va falloir réfléchir à ce grave problème de discrimination linguistique. Le fait de traiter les sous-lieutenants de sous-bites n'arrangera rien ! Quand les aveugles deviendront des non-voyants, les sourds des mal-entendants, les balayeurs des techniciens de surface, il faudra trouver de nouveaux grades.

Les sous-officiers seront probablement des spécialistes, mais les sous-lieutenants, coincés entre les aspirants et les lieutenants devront trouver un nom valorisant. Regardez du côté de nos copains marins : ils ont des lieutenants, des enseignes et des maîtres dont je n'arriverai jamais à assimiler la hiérarchie, mais leur honneur est sauf ! Il est vrai que je suis maréchal des logis, et ça, c'est pompeux, sauf quand on dit margis ou MdL... Retour au Khalifa.



1. PEEP: positive end expextory pressure, réglage sur un appareil respiratoire.

16. Printemps à Mosta

Un dernier petit vol de fin d'hiver avant de parler du printemps. Ce mercredi 4 mars, je suis en Ops avec Gallet sur l'Oued Hammani, au sud-ouest de Dublineau, dans des reliefs de 800 m. Ça tabasse sérieusement. Les notions de vol en montagne apprises à Finthen se vérifient, surtout les redoutables «rabattants», ces courants baptisés «dégueulantes» par les vélivoles. Le Piper est secoué comme un fêtu de paille. Je m'approche avec une grande prudence des parois et j'utilise au maximum le côté opposé de la vallée, là où les «ascendances», les «pompes» sont favorables. L'opération au sol se termine par un convoi routier qui prend la direction de Perrégaux (futur Mohammadia). Nous les accompagnons pour surveiller leur route. Surprise agréable en arrivant dans la plaine de l'Habra, les turbulences disparaissent comme par enchantement ! Par contre, le vent est très fort et régulier, laminaire dirait un météorologue distingué. Le convoi routier se présente devant un passage à niveau. J'avance vraiment très lentement le long de ce convoi de véhicules tellement le vent me ralentit. Arrivé à hauteur du passage à niveau, il me vient une idée : je réduis mes tours-moteur. L'avion avance de plus en plus lentement. Le vent doit dépasser les 100 à l'heure ! On va s'amuser : un cran, puis deux crans de volets, configuration de vitesse minimum... et le Piper recule ! Je me laisse entraîner ainsi jusqu'à la fin du convoi, en regrettant de ne pas être dans une Jeep pour voir l'avion en marche arrière !

Maintenant que le convoi est en sécurité dans la plaine et que j'ai réussi mon gag, il faut penser aux choses sérieuses et rentrer au Khalifa. 35 km à voler «en crabe» pour rejoindre la base. Pas question de se poser normalement : dès que la roulette de queue toucherait le sol, le vent soulèverait l'avion et le retournerait comme une crêpe. J'appelle la base, signale la situation et demande un comité d'accueil. Le vent est plein ouest. Je me présente dans la bissectrice entre les deux pistes et je descends doucement à une vitesse-air de l'ordre de 80 miles (130 km/h), mais très lentement par rapport au sol. Ma pente de descente doit être d'à peu près 45°. Je me croirais presque en hélico ! Le comité d'accueil est en place au croisement des pistes 22



Leeman.

et 30. Sous les ordres de l'adjudant-chef Leeman, une dizaine de costauds m'attend. Je reconnais mon copain Boudinelle de loin. J'arrive comme une fleur au milieu de ce petit groupe en réduisant ma vitesse au dernier moment en dessous de 70 miles et, avant que mes roues touchent le sol, des mains secourables saisissent les haubans et l'arrière du fuselage. Ouf !

L'équipe de secours maintient le Piper en position horizontale, mais je dois les aider avec le moteur pour remonter jusqu'au hangar et rentrer à l'abri.



Gallet.

JOLIOT GOLF

Afin de conserver un souvenir visuel, je me fais photographe «dans le vent». Je suis penché à plus de 20° pour ne pas tomber !

Le printemps arrive et j'en profite pour chercher une chambre en ville où je pourrai aller pendant mes jours de repos. La plupart des sous-officiers est logée à La Salamandre, un tout petit port à l'ouest de Mostaganem. Le restaurant *Aux Rochers*, situé à la pointe des rochers, battu par les vagues en cas de gros temps, est pratiquement réservé à l'armée. Je trouve une chambre *Chez ma tante*, un petit hôtel-restaurant à quelques pas des Rochers.

Picardat y a sa chambre, marquée d'un trou au plafond.

Il a trouvé qu'un coup de pistolet était le meilleur moyen pour faire cesser les gloussements de ses voisins du dessus... Quelques maisons sur pilotis se dressent le long de la plage et les vagues les menacent sérieusement lors des tempêtes.

Un jour, ayant appris par le téléphone arabe qu'une *Banane* rentrait de France vers Bel-Abbès en passant par l'Espagne, un L-18 a été envoyé en liaison à la CRALAT. Il faut savoir que le destin s'acharne sur ces convois de *Banane* et que des pannes surviennent inopinément à Tanger ! Tanger, ville libre de toute taxe... Lors donc, notre Piper est arrivé à point pour bénéficier de la distribution de whisky à un prix défiant toute concurrence. Avec Jean-Marie, nous investissons dans l'acquisition d'une bouteille de *Old Charter*, un bourbon.



Dans le vent, au Khalifa.

La Salamandre.



Les Cabanons à La Salamandre.





Chez Ma Tante à La Salamandre.

Soucieux de rédiger une chronique œnologique sans concession, nous allons sur la plage de La Salamandre et nous testons le pur jus de maïs. Nous constatons ainsi que l'absorption de ce produit du Middle West associé au soleil méditerranéen a une action immédiate sur la diction. Ce jour-là, je ne vais pas non plus attendre Jean-Marie à la sortie du *Chabanais*, un établissement cul... turel où il a ses entrées (si j'ose dire). Ses performances seraient diminuées par les effets secondaires de cette tisane pour adultes, il ne pourrait pas assumer la rigueur de sa tenue...

La vie sur la base continue, entrecoupée des vols habituels. En général, quand je pars vers les zones d'opération, je prends de l'altitude, environ 1 500 pieds (450 mètres) pour deux raisons : d'abord, cela permet d'arriver sur place en ayant une vue d'ensemble, mais aussi de traverser la plaine de Relizane et ses champs de blé en évitant les turbulences thermiques. Certains jours, ça «pompe des briques», pour parler comme les pilotes de planeur. Au retour par contre, j'évacue le stress même si cette expression n'est pas encore dans le langage courant, en volant le plus bas possible. Mes copains font de même. C'est ainsi que Picardat a ramené des trous de chevrotine, que Jean-Marie a accroché un vieux filet de tennis, heureusement usé jusqu'à l'os, que certains pêcheurs en barque ont dû se jeter à l'eau et que, personnellement, j'ai refusé la priorité à droite à un tracteur qui débouchait derrière un hangar dans la cour d'une ferme...

Mes activités de dessinateur vont aussi bon train. Je continue les caricatures de mes collègues. J'établis les plans du Piper L-21 pour qu'un des nôtres puisse en faire des maquettes. Enfin, à la demande du capitaine Besson, je crée l'insigne du peloton ALAT de la 5^e DB, reprenant le cheval cabré sur fond des ailes et de l'étoile. Je propose deux projets et c'est le plus classique, c'est-à-dire le moins esthétique qui est choisi...



Picardat.



L'insigne du peloton ALAT de la 5^e DB.

17. Ammi Moussa

11 avril 1959, départ pour Ammi Moussa avec le lieutenant Babron. Après la traversée de la plaine du Cheliff, je passe Inkermann (futur Oued Rhiou), puis j'entre dans le Massif de l'Ouarsenis, que je connais déjà un peu. J'atterris sur le petit terrain de notre détachement.

Ammi Moussa est une petite ville située dans un coude de l'oued Riou (sans *h* de mon temps). Cette rivière vient des Hauts Plateaux et va se jeter dans le Cheliff. Sa vallée est entourée de montagnes moyennes très boisées. Les sommets sont à peu près à 1 000 m. Ammi Moussa est notre base avancée dans l'Ouarsenis. On gagne 90 km de trajet, soit plus d'une heure aller-retour. En partant de la bourgade, il faut contourner une colline, passer à côté de la source des «Quatre palmiers», suivre la route de Guillaumet et notre terrain se trouve à gauche dans une boucle de l'Oued Riou. Nous disposons d'une petite piste en terre. Au nord, un champ de céréales puis la colline des Quatre palmiers. Au sud, le ravin, l'oued, raviné comme un cañon, juste en bout de piste. Comme installation, trois tentes marabout (rien à voir avec les marabouts des saints hommes musulmans), une jeep, un GMC, des feuilées et des rouleaux de barbelés.

Un marabout sert de résidence à l'officier observateur, les deux sous-offis, le pilote et le mécanicien, et sert de PC. Un autre marabout est réservé aux aide-mécaniciens et hommes de troupe. Le troisième est celui des harkis chargés de notre sécurité. Nous couchons sur les fameux lits Picot. La jeep est pour les gradés, le GMC pour les autres. Le service d'eau se fait à la pompe Japy, comme celle qui passe l'essence des fûts à l'avion, ce qui explique le développement du biceps droit de nos mécaniciens. Le téléphone est un truc à manivelle, comment faire comprendre cela à mes petits-enfants? Il y a un combiné et une grosse boîte assez lourde et encombrante, le tout relié par des fils électriques et il faut tourner la manivelle pour que cela fonctionne. C'est un EE 8, un téléphone portable d'origine américaine, emballé dans un magnifique étui en cuir. Il ne sert qu'à téléphoner, et personne n'oserait imaginer qu'il puisse prendre des photos ou envoyer des SMS!



Ammi Moussa, les Quatre Palmiers.



Joliot Golf à Ammi Moussa.



Et les feuillées? C'est un trou dans la terre, équipé de deux planches pour poser les pieds, entouré d'une petite palissade en bois pour préserver l'intimité. La chasse d'eau est fournie par la pluie... et, justement, en ce début avril, nous sommes encore un peu dans la saison des pluies. Le terrain est détrempé, la piste aussi, mais le Piper est un bon petit avion qui sait s'affranchir de la pesanteur même dans la gadoue. Nous n'avons pas de détachement à Ammi Moussa en hiver à cause de ces pluies.

JOLIOT GOLF



Le lieutenant Riou
au souk d'Ammi Moussa.



La sortie du souk d'Ammi Moussa.





Joliot Golf au décollage à Ammi Moussa.

Nous allons prendre nos repas «en ville», chacun de son côté, les sous-offs au mess situé près du jardin public. A propos d'Ammi Moussa, deux mots sur le souk. C'est un marché en plein air et celui de cette petite ville m'impressionne par la densité de la foule qui s'y rend. Une interminable marée humaine. On se demande d'où ils viennent car, vue d'avion, la région ne paraît pas surpeuplée, loin de là ! Et pourtant, le jour du souk, ils sont ici par milliers !

Le massif montagneux de l'Ouarsenis est considéré comme un sanctuaire par les fellaghas, selon les stratèges, surtout entre Orléansville (à 35 km), Tiaret (à 60 km) et Relizane (à 55 km) autrement dit, on est en plein dedans. Avant d'arriver au détachement, je suis venu une vingtaine de fois voler dans l'Ouarsenis, mais maintenant ce sera tous les jours.

Aux vols habituels, les Procon (protection de convoi), RAV (reconnaissance à vue) et Ops (opération) vont s'ajouter les largages de courrier. Les deux sites sinistres, à l'est de notre secteur, le grand cirque et la cuvette de l'Oued Bou Zigza, sont «déserts» (des arbres mais pas de campements militaires). En revanche, le reste de notre zone d'activité est bien couvert par un réseau de forts militaires. La plupart est située sur des crêtes de façon à surveiller une région et à ne pas être encerclé par le haut. Des routes ont été tracées au bulldozer pour atteindre ces positions, mais elles sont des emplacements tout désignés pour la pose de mines. Les convois routiers sont rares et très dangereux. L'indispensable courrier, civil et officiel, vient donc du ciel et qui c'est qui fait le facteur ? C'est le Piper ! C'est donc presque quotidiennement que j'accomplis cette mission et j'aime ça ! On fait la tournée des postes en partant en RAV ou tout simplement en partant pour un vol spécial «largage».

Je choisis la meilleure approche d'un camp en fonction du relief, du soleil, du vent (attention au rabattant qui est un piège mortel). Je passe le plus près du mât du Drapeau, généralement au centre du camp, et le plus bas possible. L'observateur ouvre la fenêtre à gauche, et largue le sac de courrier, ou le tube de messages avec sa flèche en tissu rouge, de façon à atteindre le pied du mât. Je crois pouvoir affirmer que nous sommes très attendus et, avec mon observateur, nous mettons un point d'honneur à mettre «dans le mille». Il nous est même arrivé de lâcher le sac juste sur la tête d'un type qui nous tournait le dos !



Quelquefois la météo ne nous aide pas. Ce soir, j'effectue un dernier virage à très basse altitude pour m'aligner sur le Drapeau d'un petit fortin et, alors que le Piper est incliné à 45°, une turbulence nous bascule carrément sur la tranche! Je peux vous dire que cela fait tout drôle de voir l'horizon à la verticale. Je tire à fond sur le manche, passe au ras des marabouts (les grandes tentes kaki) et, bien content d'avoir évité l'accrochage, je reviens plus prudemment vers la zone de largage. Ouf!

Grâce à cette transition, je peux aborder le sujet de la météo. Nous sommes ici dans une région montagneuse, ventée, froide en hiver et très chaude les jours de sirrocco. Ces jours-là, en dépit de la toile blanche qui est tendue sur le cockpit pour le protéger des ardeurs du soleil sur le parking, la température intérieure est torride. Je note jusqu'à 42°C à l'ombre et en courant d'air! Une fois en l'air, la fenêtre de gauche peut coulisser pour ventiler l'observateur, mais le pilote n'est climatisé que par un minuscule volet de 2 pouces sur 2 pouces! Le pilote baigne dans son jus! C'est l'idéal pour la culture des hémorroïdes! Un des nôtres s'asseyait sur une chambre à air de roue de Piper, histoire de profiter du vide central (la valve orientée vers le siège)... Je vous fais suer avec mes histoires de transpiration? Alors, n'en parlons plus.

Notre petit Piper entoilé est très sensible aux turbulences. Les secousses habituelles ne m'émeuvent plus depuis longtemps mais il se produit parfois des phénomènes hors normes et je ne peux pas les oublier. Premier exemple: sans aucun indice extérieur, l'avion est pris soudain dans une ascendance majuscule, la «pompe à pomper des briques». L'aiguille du variomètre va en butée (l'indicateur de vitesse de montée ou de descente). Je mets l'avion en piqué, mais il continue à monter comme dans un ascenseur fou, comme si un monsieur météo nous prenait par la peau du dos et nous soulevait... et soudain tout s'arrête! Une secousse sèche. Terminus! Les fumigènes rangées derrière l'observateur se font la malle et giclent hors de leurs casiers... heureusement, non amorcés! Nous sommes montés de plus de 1 500 pieds en quelques secondes, sans savoir pourquoi.

L'aventure inverse m'arrive aussi un autre jour, toujours sans motif apparent, loin de toute barrière rocheuse. C'est le rabattant imparable, la «dégueulante» qui nous attire vers le sol à la vitesse grand V. Seule solution, attendre que cela se passe, en se disant qu'il n'y a pas un trou dans le sol et que ça va bien finir par s'arrêter. C'est ce qui arrive avec encore une secousse qui fait travailler la structure de l'avion!

Le plus désagréable pour moi, c'est le sirocco. L'air est très chaud, moite. Le cockpit est une étuve. Le moteur refroidit mal et la température d'huile arrive très vite dans le rouge... Et surtout, l'avion vole dans une atmosphère «molle», très loin de «l'air fraîche et porteuse» des vélivoles.

La météo de printemps n'est pas toujours extra non plus et il y a des journées pluvieuses ou venteuses assez marquantes. Nous ne faisons cependant pas souvent «demi-tour MTO» et nous essayons toujours de passer pour accomplir les missions qui nous sont demandées.

Les oiseaux sont soumis aux mêmes problèmes. En général, ils sont meilleurs que nous car ils sont «étudiés pour»... N'empêche que j'ai vu une cigogne prise par un rabattant se casser la figure juste avant de se poser sur son nid!

A propos de cigogne, il m'arrive un drôle d'événement. Etant en RAV, je participe à l'examen du sol, regardant un coup en bas à droite, un coup en bas à gauche et, de temps en temps, je regarde le tableau de bord et jette un coup d'œil vers l'avant car le pilote est chargé d'assurer la sécurité du vol. C'est ainsi, qu'en tournant la tête vers le haut, je vois l'arrière-train d'une cigogne! J'arrive derrière elle, deux ou trois mètres plus bas et je la dépasse sans pouvoir faire aucune manœuvre! Nous avons raté de très peu une collision en vol et je n'ose pas imaginer le choc!

Mais je vois d'ici le titre de *L'Echo d'Oran*: « *Le Bec entre dans le derrière d'une cigogne* »...
Où cela va-t-il se nicher?

On ne peut pas avoir toujours la chance de passer à côté. Ce soir, après une chaude journée, je m'aligne sur la petite piste d'Ammi Moussa, presque plein sud, pour me poser. Je suis en courte finale au-dessus d'un champ de céréales, à moins de 100 m de l'entrée de piste et à quelques mètres d'altitude quand le bruit du moteur soulève une nuée de sauterelles (ou de criquets, ne me demandez pas le modèle exact). Instantanément le pare-brise devient jaune comme si je traversais une omelette! Remise des gaz! J'efface la piste et je reviens en étape de base. Etant donné que je ne vois rien vers l'avant, je fais une PTL glissée comme me l'ont enseignée mes maîtres à Finthen, en visant l'entrée de piste par la fenêtre de gauche puis, dès que je touche le sol, je m'aligne et je me guide par rapport au bord de la piste.

Un soir, le vent est tellement violent que nous mettons le Piper à l'abri entre notre marabout et le GMC (qui a peu de dispositions pour s'envoler tout seul).

Un autre jour, notre route est barrée par un cu-nimb (cumulo-nimbus) digne de figurer dans un manuel de météorologie. Le monstre noir à la base, en forme de chou-fleur sur les côtés est surmonté d'une *enclume* qui s'effiloche dans la stratosphère. Incontournable! Et pas question de passer dessous de toute façon, les éclairs sont impressionnants. Seule solution possible, je me pose à Inkermann, sur la petite piste et je tourne le Piper dos au vent puis, avec Baudaert, mon observateur, nous nous asseyons sur l'empennage horizontal et nous attendons que l'orage passe.

Les pluies aussi sont violentes lorsqu'il y en a et notre petite piste d'Ammi Moussa en a tellement souffert l'hiver passé qu'un entrepreneur de travaux publics, qui utilise un Jodel pour ses déplacements, nous envoie un angledozer pour aplanir notre terrain.

Le soir, sous notre marabout, dans mon lit Picot, lorsque le vent souffle par fortes rafales, je ressens la peur au ventre. Rien à voir avec mon « mal mystérieux » du bas ventre, les coliques néphrétiques non encore identifiées, mais la bonne trouille qui crispe l'estomac! Heureusement, lorsque je prends les commandes du Piper le lendemain, j'oublie cette pétoche et je pense seulement à piloter.

Mardi 14 avril 1959. Le lieutenant Babron, mon observateur actuel, m'annonce que je vais partir en mission sans lui... mais en hélicoptère! Il s'agit d'aller évaluer la possibilité d'établir une piste d'atterrissage, pour notre Piper, près de l'Oued El Ardjem, du côté de Ramka, à la limite de notre territoire. Le claquement sympathique du rotor d'un Bell 47 se fait entendre et la grosse libellule vient se poser à Ammi-Moussa. C'est l'adjudant Joly, Madras 25 selon son indicatif, une peinture de l'armée de l'Air, connu pour des sauvetages acrobatiques, particulièrement ici, à Ammi-Moussa, qui me prend en sac de sable.

Le Bell 47.
(Composition de l'auteur)



Décollage à reculons (comme ça, en cas de panne, on redescend droit devant). Je biche comme un pou! Nous partons plein est sur l'Ouarsenis. Je profite au maximum de la vue dégagée. Arrivé sur les lieux de l'expertise, Joly se pose mais reste à bord, rotor tournant, prêt à décoller en cas de pépin. Je descends donc seul et j'arpente le terrain. Pas de problème pour tracer une piste, un coup de bull devrait suffire. On peut trouver un axe 120°/300° suffisamment plat pour un avion léger. Seul os dans le bouillon, l'entrée de piste à l'est serait surplombée des deux côtés par un relief très boisé, l'endroit idéal pour cueillir l'avion en courte finale, à faible vitesse et pour que le tireur puisse repartir tranquillement sous le couvert des arbres. J'explique la situation à Joly et aussitôt nous redécollons pour effectuer un simulacre d'approche en avion. Aucun doute, ce serait se jeter dans la gueule du loup. Par acquit de conscience, Joly simule un décollage avion vers l'est et le passage au stand de tir est inévitable. Retour à Ammi-Moussa et rapport circonstancié... Mais j'ai eu ma ballade en hélico et la confirmation de ma vocation première. Je serai pilote d'hélico!

Vendredi 17 avril. Temps superbe avec de jolis petits nuages lenticulaires très haut dans le ciel. Nous partons, Babron et moi, pour une RAV Ouarsenis. Pour commencer, largage de courrier au Mélaab, le plus grand camp militaire du secteur. Je m'aligne sur le mât du Drapeau au centre du fort et Babron largue le sac. Remontée vers le petit col au sud-est du Mélaab, sans problème, mais soudain, sans aucun signe avertisseur, alors que nous sommes à peu près dans l'axe du col, à plus de 100 m du sol, c'est l'enfer! Si j'étais un véritable écrivain, je pourrais tartiner quelques pages bien senties sur ce qui nous arrive. Je vous décrirais les éléments déchaînés, mais il n'y a rien à voir: c'est la tempête de ciel bleu! Je raconterais les haubans qui hurlent de douleur sous les coups de boutoir de la colère des cieux, le treillis tubulaire qui se vrille tel un asticot dans le mâchefer, les 150 chevaux du brave petit Lycoming qui ruent dans un manège en folie...

Mais je ne suis pas ce génial dramaturge et je ne peux qu'essayer de vous expliquer le phénomène. Pour faire court, je dirais que c'est comme si le Piper était dans un sèche-linge géant. On est remués dans tous les sens. Imaginez des rotations brutales de droite à gauche; le nez en l'air puis la queue de l'avion qui se soulève; l'indicateur de vitesse dont l'aiguille va d'une butée à l'autre; des coups de pied au cul suivis de coups sur la tête; les ailes qui plongent à droite puis à gauche... le maelström! Je me débats sans discontinuer avec mes commandes pour éviter de passer sur le dos, c'est tout ce que je peux faire. Et ça dure! Babron, lieutenant, fils d'officier supérieur, très à cheval sur le respect de la hiérarchie, me prend par les épaules et me dit: «*T'en fais pas Le Bec, on s'en sortira!*» (C'est la seule fois qu'il m'a tutoyé)... Et puis soudain, c'est le calme plat. Combien de temps cela a-t-il duré? Aucune idée!

D'après la carte, on a du faire 7 ou 8 kilomètres dans ce tourbillon, ce qui correspond à 3 bonnes minutes. Toujours est-t-il que nous décidons de faire 1 demi-tour MTO. Le vol a duré 30 minutes en tout, mais il restera dans nos mémoires pour toujours. Arrivés au terrain, Babron contacte Le Mélaab. Son correspondant est heureux de nous savoir rentrés à bon port. Les témoins ont cru que l'avion allait se casser en l'air, puis ils l'ont perdu de vue après notre entrée dans le col... Quelques semaines plus tard, j'apprendrai qu'un Piper d'un autre peloton est passé sur le dos le même jour, du côté de Ténès, mais comme il était loin du sol, il a pu se remettre à plat. J'obtiendrai aussi l'explication de ce phénomène en lisant *Aviasport*: les jolis petits nuages lenticulaires témoignent d'un phénomène ondulatoire. Un fort vent en altitude qui passe sur des montagnes à peu près parallèles, forme comme des vagues et les nuages lenticulaires stationnent au sommet de ces ondulations.



Babron.



L'entrée de piste de Ramka.

Mais, en bas, entre ces montagnes, il y a un risque de formation d'un «rotor» qui tourne comme le tambour d'une machine à laver ! Babron et Le Bec se sont mis en plein dans un de ces rotors ! Et nous en sommes sortis lessivés... et convaincus de la solidité du Piper. Ce phénomène aérologique ne faisait pas partie de nos cours de météo mais maintenant je suis capable de faire un exposé sur le sujet... Et je peux sans risque faire un tour de Grand Huit à la foire du trône, je suis vacciné.

Le même jour, on repart pour un Procon entre Ammi-Moussa et Guillaumet, 35 minutes, puis pour une RAV dans la région de Ramka, 55 minutes. Je peux vous assurer que je tâte le relief avec d'infinies précautions, mais c'est rassurant de se remettre tout de suite dans l'action et le lieutenant Babron reprend le vouvoyement. Il ne faut pas rester sur une mauvaise impression. *The show must go on*, comme le dira je ne sais quel philosophe.

Parlons-en du show : je suis de nouveau à Ammi-Moussa et c'est le sous-lieutenant Baudaert qui est l'observateur de service. Nous sommes le lundi 18 juin 1959, lundi de Pentecôte. C'est déjà mon quatrième séjour sur ce détachement et je commence à bien connaître le secteur. Il m'arrive de m'amuser au retour de certaines missions assez stressantes en «me la pétant», comme on dira plus tard. J'annonce à la radio : «*Ammi-Moussa Airport de Joliot Golf en courte finale pour la 34*», puis je me gare sur le tarmac en terre battue devant le terminal-marabout...

Revenons à ce lundi de Pentecôte. Nous rentrons d'une RAV sur l'Ouarsenis et Baudaert est demandé au téléphone (celui avec manivelle). C'est l'autorité des militaires basés à Inkermann (futur Oued Rhiou) qui nous demande de venir participer au défilé prévu un peu avant midi dans la rue principale d'Inkermann... Défilé aérien pour nous. Pas de problème, Baudaert est d'accord et je trouve cette idée excellente. C'est à 20 km d'ici à vol de Piper. L'heure venue, nous décollons puis nous nous arrivons sur place. Les troupes sont en plein défilé sur la N 4, la rue principale. Je m'aligne sur cette rue et je descends le plus bas possible, juste de quoi avoir une marge de sécurité par rapport aux fils électriques. Nous sommes à peu près à hauteur du toit de l'église, plus bas que le clocher. J'effectue plusieurs allers-retours pendant que mon observateur fait des signes d'amitié par sa fenêtre.

Le patron des trossols nous contacte par radio et nous propose d'atterrir sur la petite piste située juste derrière les maisons afin de participer au vin d'honneur. Et là, à ma plus grande surprise et à ma plus profonde déception, Baudaert refuse prétextant la nécessité d'être disponibles sur notre terrain d'Ammi-Moussa. J'essaie d'argumenter pour cet échange de vues exceptionnel avec nos partenaires crapahuteurs (pas pour boire un coup, oh non !) mais mon sous-lieutenant est intraitable. Nous rentrons donc sur nos terres et je me pose, déçu mais discipliné. Descendu du Piper, je demande à Baudaert pourquoi il est si strict avec son sens du devoir (je peux discuter avec lui, j'ai déjà expliqué que le dialogue est plus ouvert lorsque l'écart des grades est plus fermé). Sans aucune parole, Baudaert me tourne le dos... et me montre la béance qui s'ouvre au fondement de sa combinaison de vol, coutures littéralement bouffées par la transpiration et la chaleur... et je peux même constater l'absence de sous-vêtement ! Il est évident que le prestige de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre était en jeu au milieu de tous ces gradés en tenue n° 1, décorations et fourragères au vent. Mon officier en tenue de vol climatisée aurait fait évoluer le vin d'honneur en vulgaire pince-fesses ! Comme pour donner raison à mon observateur, nous sommes appelés dans l'après-midi pour une OPS vers le Grand Cirque... Mais nous sommes obligés de rentrer au bout de 45 minutes à cause de nuages trop bas. Puis nous redécollons le soir-même pour notre tournée de facteur et de largage de courrier.

Et les détachements continuent à bon rythme sur Ammi-Moussa. J'ai volé ici avec Babron, Riou, Bernachot, Baudaert, Libouban, Nicot. Maintenant c'est au tour du sous-lieutenant Gallet. Le MdL Trouf est notre mécanicien. Ce vendredi 10 juillet 1959, une opération de bouclage est déclenchée à 25 km à l'est de Guillaumet. Il s'agit de la cuvette qui entoure la source de l'Oued Bou Zigza, entourée par les djebels Sidi Kouider, Guedele et, au nord, le fameux Grand Cirque. Cette cuvette fait environ 10 km sur 20, avec un relief qui atteint 1 100 m, des pentes assez abruptes et le tout entièrement boisé. Nous décollons de très bonne heure car le bouclage commence. Les T-6 sont en attente aux abords de la cuvette, prêts à intervenir et déjà nous leur signalons avec une fumigène un objectif sur lequel ils font quelques passes de *strafing*. Nous longeons les parois rocheuses pour déceler les rebelles quand soudain mon œil est attiré par une sorte de cible scintillante. C'est le rotor d'un hélico, vu de dessus.

C'est une *Alouette II*, la première *Alouette* que je vois en Algérie. Elle évolue au centre de la cuvette et va se poser sur un promontoire. Il en descend un petit groupe, le PC de l'opération. De leur poste d'observation, ils ont une vue d'ensemble des manœuvres. Gallet travaille en étroite coopération avec eux et me fait évoluer dans les recoins de notre cuvette, là où le PC ne voit pas. Le temps passe très vite et depuis deux heures que nous sommes ici, notre carburant s'épuise. Il faut penser à demander la relève, en sachant qu'elle arrivera de Mosta, à une heure d'ici.

La relève est annoncée et nous faisons le «tour du propriétaire» avec notre remplaçant. C'est Boudinelle qui vient d'arriver. Il s'est placé en patrouille à ma droite, juste quelques mètres en retrait. Un détail me saute aux yeux : mon collègue arbore un large sourire. On voit qu'il est heureux aux commandes de son Piper ! Nous faisons donc le tour de notre cuvette et Gallet donne toutes les indications nécessaires à l'observateur de Boudinelle. Nous regagnons ensuite Ammi-Moussa pour refaire le plein et récupérer un peu pendant que notre relève tourne sur l'OPS.

Midi arrive et il nous faut repartir pour un second vol avant d'avoir pris le moindre repas. Nous arrivons rapidement sur les lieux de l'opération et nous suivons le Piper de Boudinelle pour être briefé sur l'évolution de la situation. L'action est devenue plus coriace. Les fellaghas connaissent parfaitement la région et profitent de tous les obstacles pour échapper à l'encerclement. La chasse intervient de plus en plus souvent.

Le PC appelle même les B-26 pour un bombardement en un point précis. Nous continuons nos observations en tournant sans cesse à l'intérieur de notre cuvette et la fatigue commence à se faire sentir car je n'ai pas droit à une seconde d'inattention. Cet après-midi, je vois arriver un nouveau partenaire, le fameux *Mammoth Canon* du capitaine Le Flèche, «La Flèche». Cet hélico, un Sikorsky H-34, est armé de mitrailleuses 12.7 à gauche et d'un canon de 20 mm à droite. Dans les mains de La Flèche, il est d'une efficacité redoutable et nous voyons les rebelles sortir de leurs planques et escalader la montagne en courant, le *Mammoth Canon* arrosant le terrain à leurs trousses, comme dans un western lorsque le gentil tire vers les santiags du méchant pour le faire danser ! Le *Mammoth Canon* suit les fuyards à la trace en grim pant lui aussi le long du relief et jette littéralement les fellaghas dans les pattes des gus (c'est ainsi que les soldats français se désignent entre eux) qui les attendent au sommet. Spectaculaire !

Boudinelle intervient pour une seconde relève et nous retournons à Ammi-Moussa Airport pour refaire le plein des réservoirs et de nos estomacs (sandwiches). En fin d'après-midi, il nous faut retourner sur l'OPS. Le bouclage se termine, mais il reste des poches de résistance et le PC fait appel aux grands moyens. Les P-47 arrivent avec leurs bidons spéciaux. Deux mots sur ces engins : le Republic P-47 *Thunderbolt* est un avion de chasse américain datant de 1940. Il pèse dans les 7 tonnes et il est propulsé par un gros moteur de 2500 ch avec une hélice de plus de 3 m de diamètre ! Quant aux bidons spéciaux, c'est un euphémisme qui désigne des réservoirs largables de napalm... L'attaque des P-47 est très impressionnante. Ils piquent dans la cuvette pour larguer leurs bombes. En cette fin d'après-midi, nous avons une difficulté supplémentaire avec le soleil qui va vers le couchant et que nous prenons «en pleine poire». Il nous éblouit alors que les versants montagneux situés à l'ombre deviennent de plus en plus sombres, carrément noirs. Le contraste est très fatigant et demande une attention de tous les instants. Ce n'est que lorsque le soleil rougeoie, juste avant de disparaître à l'horizon, que l'opération de bouclage se termine. L'*Alouette* remarque son PC et nous rentrons définitivement à notre base. J'ai effectué 8 h 10 min de vol aujourd'hui, entièrement à l'intérieur de cette cuvette dans l'Ouarsenis, et je suis vanné !



Trouf.

C'est Trouf qui conduit la Jeep pour aller au mess des sous-officiers à Ammi-Moussa. Nous arrivons très en retard après le service et quelques juteux attardés devant leur bière du soir nous accueillent ironiquement, dans le genre : «...*Bien la peine de faire les crâneurs avec vos avions pour arriver à la bourre...*». Je suis trop HS pour réagir, mais l'ami Trouf, le type le plus calme que je connaisse, qui a passé sa journée à assurer notre ravitaillement et celui de nos relèves, sort de ses gonds, se met en grosse colère et engueule sèchement ces «*planqués qui passent leurs journées dans des bureaux à remuer de la paperasse et qui font chier les gus qui crapahutent et les aviateurs qui risquent leur peau*» (je cite). Résultat des courses, le cuistot nous manifeste son approbation en nous servant comme des princes malgré l'heure tardive. Gallet regrette même de ne pas nous avoir accompagné chez les sous-offs, il n'a eu que des restes chez les officiers !

Entracte dans ma période Ammi-Moussa : mercredi 22 juillet, je dois piloter un capitaine de l'armée de l'Air à Oran-La Sénia, le gros aéroport d'Oran. Etant donné la circulation aérienne, c'est en L-21 que j'y vais, le L-18 réservé aux liaisons n'étant pas équipé en radio VHF. Je prends mon passager au Khalifa et j'arrive dans le circuit de La Sénia. Je m'annonce : «*Oran-La Sénia de Piper Fox Mike Alpha Uniform Kilo, à 5 minutes à l'est, consignes circuit ?*» (ici, pas de *Joliot*, l'indicatif complet !). La Sénia m'autorise une approche directe. Mon passager, qui semble bien connaître l'aérodrome, me donne un tas de conseils : «*Descendez, vous verrez la piste, bla-bla-bla et bla-bla-bla...*»...



P-47 Thunderbolt. (Composition de l'auteur)

« Silence radio, Uniform Kilo ! »

Bigre, la tour de contrôle se fâche ! Et il y a de quoi : mon passager a tripoté le boîtier de commande radio, en haut à gauche, et il est passé sur émission au lieu de rester sur interphone ! Allez donc expliquer à des contrôleurs aériens de l'armée de l'Air que le commandant de bord est maréchal des logis (l'équivalent d'un sergent) dans l'armée de Terre et que c'est son passager, capitaine de l'armée de l'Air, donc véritable aviateur patenté, qui fout le bordel dans le circuit aérien d'Oran-La Sénia. C'est un coup à déclencher un incident diplomatique et à attiser la guerre des armées ! Il faut encore deux rappels à l'ordre avant que mon émetteur pirate se décide à se taire et à ne plus toucher aux boutons ! Je me pose et mon bavard me quitte en me promettant d'aller à la tour de contrôle s'excuser de sa bévue... Cause toujours...

De mon côté, je demande l'autorisation de repartir. La tour me dirige vers l'entrée de piste, mais je dois passer derrière deux P-47 qui font leur point fixe. J'explique, pour mes petits enfants, le point fixe consiste à vérifier que le moteur tourne correctement avant le décollage, en mettant les gaz à fond la caisse, freins bloqués. Imaginez 5 000 ch de deux P-47 piaffant d'impatience et un petit Piper de 600 kg qui passe juste derrière eux... C'est un coup à décoller immédiatement en marche arrière et sur le dos tel un gracieux cerf-volant ! Je laisse donc les deux monstres faire leur petite affaire puis, quand ils sont en l'air, je m'aligne sur la piste et je décolle à mon tour... Et là, c'est encore une surprise : c'est la première fois que je suis seul à bord d'un L-21. J'ai toujours eu un observateur ou un mécanicien comme passager. J'ai 150 ch pour moi seul, une centaine de kilos (tout compris) de charge en moins que d'habitude et je dispose d'une piste d'envol qui est 10 fois plus longue que celle d'Ammi-Moussa. Résultat des courses, je me retrouve tout de suite en l'air et mon Piper grimpe comme un ascenseur de compétition !

La tour me donne l'autorisation de dégager au plus vite et je profite de cet unique vol en solo sur ce merveilleux L-21 pour m'offrir une agréable ballade sur les plages des Sablettes, entre Port-Aux-Poules et La Salamandre. Je me souviens du conseil du pilote agricole et je mets un cran de volets. Fantastique ! Inoubliable ! Vous avez déjà vu un goéland s'amuser à planer sur une dune ou des rochers au bord de la mer ? Eh bien, cela donne une idée du plaisir que j'éprouve avec ce petit avion qui ne demande qu'à voler ! Hélas, dans ma vie de pilote, je n'aurai que cette demi-heure en solo sur L-21...

En passant au Khalifa, je raconte mes exploits sur l'aéroport La Sénia à mes copains de l'armée de l'Air (nous nous entendons très bien sur notre base) et j'apprends que le surnom de mon bavard incorrigible est «Y met l'sac» (déformation de son véritable nom).

Retour à Ammi-Moussa. Le lieutenant Philipowicz a un copain, originaire d'un pays de l'Est, sous-lieutenant dans un poste situé vers le Kef Techta, au nord d'Ammi-Moussa. Le samedi 15 août 1959, nous sommes invités par ce copain au mariage d'un harki. Nous partons avec Liège, notre mécanicien, en étant assurés que nous n'aurons pas de vol cet après-midi. Nous arrivons en fin de journée dans ce petit fort près d'un douar sur la crête d'une montagne. Ambiance sympa mais uniquement masculine : la mariée et ses copines ne sont pas visibles. Le marié nous reçoit très chaleureusement et nous devons absolument faire honneur aux boissons qu'il nous propose. Il y a l'inévitable Anisette Gras, qui se boit comme un pastis, mais la couleur jaunâtre de l'eau ne m'inspire pas et j'opte pour une bière, une de ces fameuses BAO. Pour nous être agréable, le jeune marié a mis les bières au frais dans une grande bassine d'eau, toute la journée... du 15 août, au soleil. Imbuvable ! Non seulement la BAO est de la pisse d'âne, mais chaude c'est indescriptible (retenez-moi, sinon je risque de faire un mauvais jeu de mots à propos de cette pisse d'âne chaude...). Même un Anglais ne pourrait pas la boire !

Discrètement, je vide ma bouteille par petits coups sous mon tabouret, mais notre hôte ne veut pas nous laisser mourir de soif. Je choisis alors l'anisette en souhaitant que l'alcool tue toutes les bactéries contenues dans l'eau. Mais il se fait tard et il n'est pas question de rentrer en jeep de nuit. Nous sommes hébergés pour la nuit. Sous le marabout, en attendant que le sommeil arrive, je me dis qu'entre nous les européens et les indigènes de cette région, il peut y avoir une bonne entente, de l'amitié même, mais certaines coutumes comme cette séparation entre les hommes et les femmes, sont pour le moins surprenantes. Dimanche matin, aux aurores, petit-déjeuner, puis en route pour Ammi-Moussa. Oui, mais la piste qui mène à ce camp de harkis est tracée à coup de bull dans la montagne, c'est-à-dire qu'elle est en terre, sans revêtement. C'est l'endroit idéal pour cacher une mine ! Le convoi est donc ouvert par un harki équipé d'une poêle à frire. C'est ainsi qu'on nomme le détecteur de mines, constitué d'un cylindre plat au bout d'un long manche. Evidemment, nous roulons au pas.



Une route dans l'Ouarsenis.

Philipowicz s'impatiente. Il peut très bien y avoir une mission urgente et nous nous devons d'être disponibles. Impossible d'accélérer le pas du détecteur... Alors Philipowicz, qui conduit notre jeep, décide de passer outre et il double le véhicule de tête provoquant les vives protestations du chef de convoi, puis il dévale littéralement la route de montagne. Je n'en mène pas large. Une mine sous les roues d'une jeep, on n'en sort pas vivants... Et si on ajoute les risques d'une conduite sportive avec un véhicule qui a parfois tendance à se retourner, sans parler d'une éventuelle embuscade, il y a de quoi être encore plus morts ! Si seulement nous pouvions bénéficier d'une Procon ! Je n'ai jamais si bien compris l'utilité de ce genre de mission... En fait, rentrés à Ammi-Moussa, nous attendrons vainement un ordre pendant toute la journée, pour finalement aller larguer le courrier, une tournée postale d'une heure en fin d'après-midi.

Le largage de courrier ou de plis militaires est une méthode traditionnelle et efficace pour éviter l'espionnage par les postes radio des rebelles. Ce dimanche 30 août 1959, une tournée facteur est prévue. Je suis avec le lieutenant Nicot et nous devons faire une petite RAV de contrôle dans

l'Ouarsenis, avec largage de courrier. Voilà une heure que nous volons et nous arrivons sur le camp de Bou Rokba. Descente, alignement sur le Drapeau, largage, dégagement. Aussitôt, un appel radio : « *Piper, nous n'avons pas reçu le sac !* ». Nicot et moi, nous regardons en arrière. Le sac de courrier est resté coincé dans la fente entre l'empennage horizontal et la gouverne de profondeur, côté gauche ! Pas question de le laisser se décrocher n'importe où et n'importe quand ; il y a peut-être des documents confidentiels et vitaux dans ce sac... Et puis, nous nous sentons un peu sur les traces des héros de l'Aéropostale, « le courrier doit passer » (là, j'en rajoute un peu...). Il n'empêche que je vais essayer de ramener le sac jusqu'à Ammi-Moussa. Pas question d'utiliser la commande de profondeur. Je contrôle la pente et l'altitude

Liège.

uniquement au compensateur et au moteur. Heureusement qu'en ce dimanche soir l'air est calme, pas turbulent du tout et je rentre sans problème à la base, sans secousse. Le chef « Saute-Mouche », pardon, Sautier, notre mécanicien, récupère le sac et nous irons le larguer demain aux aurores à Bou Rokba.

Vers la fin du mois d'août, nous entendons parler d'une « tournée des popotes » du général de Gaulle pour regonfler le moral de ses troupes. Il aurait affirmé, « *Moi vivant, jamais le drapeau FLN ne flottera sur l'Algérie* »...



Sautier.

18. Alouette

De temps en temps, je reviens au Khalifa, notre base de Mostaganem. Il y a maintenant une nouvelle venue parmi nos appareils, une *Alouette II* de l'armée de l'Air. Sans vouloir faire un cours magistral, je vous dois une présentation. Il y a seulement 15 ans que le premier hélicoptère construit en série a été lancé par les Américains. Depuis, ils ont monopolisé le marché mondial. Rien que pour nos armées, ils ont fourni le Hiller 360, le Bell 47, les Sikorsky S-51, S-55 et S-58 et le Vertol, la fameuse *Banane volante*. Ces machines remarquables ont un défaut, le mauvais rendement de leurs gros moteurs à pistons. Et voici qu'arrive l'hélico français qui résout tous les problèmes grâce à sa petite turbine Turboméca. A taille équivalente, l'*Alouette* peut emmener une charge trois fois plus lourde que le Bell 47 ! Cet appareil inaugure le marché mondial des hélicoptères à turbine. Il est l'œuvre de René Mouille, génial inventeur, et Jean Boulet est son fabuleux pilote d'essais. J'aurai l'honneur de rencontrer ces deux pionniers dans 48 ans... L'*Alouette II* est fabriquée par Sud-Aviation et devient la première machine opérationnelle de la nouvelle génération d'hélicos. Une première mondiale !

Retour au Khalifa. Prio, le pilote de l'hélico, un adjudant-chef de l'armée de l'Air (*Madras 42* pour les amis), moniteur sur hélico, patron de son « détachement » chez nous, fait tout pour séduire les clients potentiels de ce fabuleux engin. Dans sa panoplie, il compte la chasse aux perdreaux. Quelques collègues y ont eu droit et, bien entendu, je suis candidat spontanément volontaire d'office pour cette épreuve. Aujourd'hui, c'est mon tour. Je suis en place avant droite, Prio à gauche à la place du moniteur, le mécanicien sur la banquette arrière. Les portes sont démontées. Mise en route de la turbine, décollage et tout de suite, direction le ravin des Juifs entre le Djebel Diss, Karouba et Pélissier. Nous arrivons à basse altitude sur des vignes et la chasse commence aussitôt. Le pilote repère un perdreau et le poursuit dans sa fuite devant notre bruyante machine. Cela se passe au ras des pâquerettes ou plutôt des ceps de vigne. Le malheureux perdreau vole en zigzaguant le plus bas possible et l'*Alouette* lui colle au train. C'est spectaculaire et jouissif ! Pauvre volatile ! Il s'essouffle et doit se poser pour récupérer des forces, mais hélas (ou tant mieux, tout dépend du point de vue que l'on adopte) la méchante *Alouette* vient se placer au-dessus de la victime et l'habile pilote, par de petites touches transversales, provoque un vent oblique destiné à tournebouler le perdreau. Le plumitif roule sur le sol et est complètement étourdi par ce manège infernal. Lorsqu'il estime que sa victime est à point, notre pilote pose un bout de patin sur le fil de fer qui relie les ceps de vigne et donne le signal : « *Go !* ». Le mécano débranche alors le jack de ses écouteurs et descend ramasser la bestiole... Direction la « caisse à clous » dans le plancher de l'hélico. Sans perdre un instant, le pilote cherche une seconde victime. L'extraordinaire partie de chasse dure une demi-heure. Bilan : 9 perdreaux. Pour les âmes sensibles, je précise que nous n'allons pas jusqu'à la mise à mort. Nous livrerons nos prisonniers à notre maître cuisinier.



L'Alouette II en Evasan, à Ammi-Moussa.

Ce qui se passe après n'est plus de notre responsabilité... En attendant, pour le retour au terrain le pilote prend de l'altitude (première fois depuis notre décollage), se place à 1 500 pieds (450 m) verticale terrain et, sachant mon intérêt pour les machines à voilure tournante, il me fait cadeau d'une descente spiralée à droite. Cela veut dire que l'*Alouette* est inclinée à 90°, que le Khalifa est juste sous moi, à droite, que je suis suspendu par mon harnais côté vide, sans porte et que les pistes arrivent vers nous en tournant dans le sens anti-horaire à bonne vitesse. Au dernier moment, remise à plat et posé sans secousse. Génial ! Je n'ai hélas pas de preuve de ce vol sur mon carnet de vol, ce genre d'échange inter-armes se faisant à l'amiable, mais il y a des photos et le type qui à un sourire fendu jusqu'aux oreilles, c'est moi !

Pendant que je parle des *Alouette*, faisons un petit bond en avant sur le calendrier. Un autre pilote de l'armée de l'Air, Portier, avec qui j'ai beaucoup parlé de vol vertical, me propose une séance de pilotage en double commande à bord de son *Alouette*. René Portier, alias *Madras 30*, a vécu dans un Bell 47 l'épisode terrible du 5 septembre 1957 au Ménaouer, lorsque le lieutenant de Fleurian a été tué (voir Djebel Diss). Le samedi 23 janvier 1960, pour ce vol d'initiation, on garde les portes et je suis en place droite, Portier à gauche. Mise en route, décollage et mon copain m'amène sur la partie réservée à l'hélico, la DZ (dropping zone). A mon tour de prendre les commandes pour tenter un vol stationnaire face au vent. Je dois garder l'*Alouette* immobile, à un mètre du sol, face à un petit vent négligeable. Facile à dire, mais quel boulot ! Si je laisse l'hélico reculer, il faut pousser le manche en avant pour revenir sur place, mais alors il s'enfonce, donc je tire sur le collectif, mais le nez se met à tourner et j'essaye de le remettre dans l'axe avec les palonniers, mais la bête s'incline, un patin effleure le gazon et le rodéo va en s'amplifiant. Portier se marre et moi je cavale après mes commandes pour dompter la bête rétive ! Après un petit quart d'heure de souffrance, mon moniteur bienveillant me fait exécuter un tour de piste réglementaire et là, c'est du gâteau ! Avec l'effet gyroscopique du rotor, j'ai l'impression de piloter une machine très douce qui se joue des turbulences. Retour vers la DZ et les problèmes recommencent. Cela vibre un peu de partout et mon copain reprend la main pour l'atterro... C'est un jour d'activité de l'aéro-club local et comme il y a des gens bien intentionnés partout un des civils présent sur la base a remarqué que le pilote de l'hélico a pris à son bord une passagère qui porte un grand foulard, et s'empresse de le signaler aux autorités (on a le sens civique dans le civil).



Retour de la chasse aux perdreaux...

Manque de pot, ce civil est peut-être un bon mouchard, mais un mauvais observateur, car la passagère c'était votre serviteur. Pour le foulard, le détail était bien vu, il s'agit du magnifique foulard de l'ALAT représentant l'Algérie au 1/500 000. Petit paragraphe d'anticipation. 48 ans plus tard, j'aurai le plaisir d'effectuer ma seconde leçon de pilotage sur *Alouette II* grâce à un des meilleurs pilotes au monde, Michel Anglade, et je pourrai constater un très net progrès en tenue de stationnaire... Après ces dérapages chronologiques, je reviens au déroulement normal des événements.



René Portier.



19. Méchéria-Géryville

14 septembre 1959, je pars pour Méchéria avec le lieutenant Riou. Cette grosse base de l'armée de l'Air est située sur les Hauts Plateaux. Un magnifique djebel en forme de croissant abrite le terrain des vents d'ouest. Il y a beaucoup de monde ici, mais les alentours sont plutôt désertiques. Nous y effectuons des RAV assez monotones sur le Chott Rharbi et sur ces paysages rougeâtres, seules quelques khaïmas (prononcer Rrhâïma), les tentes de nomades, sont disséminées sur le plateau. Les noms évoquent des opérations spectaculaires, RAV Cherokee ou RAV Sioux, mais nous ne sommes pas très efficaces sur ce terrain plat. Pendant que nous sommes dans ce bled perdu, en France il se passe des événements politiques qui jettent un certain trouble chez les militaires. Le général de Gaulle aurait dit, au cours d'une conférence de presse télévisée en métropole, qu'il considère comme nécessaire le droit à l'autodétermination. Ce qui signifierait, en gros, qu'on se battrait ici pour des prunes... Je ne comprends pas très bien tout ceci, mais le malaise est perceptible... Le 24 septembre, je rentre à Mosta à bord d'un *Broussard* puis je retourne très vite à Ammi-Moussa pour quatre jours. C'est mon dernier séjour dans l'Ouarsenis, les pluies vont rendre la piste inutilisable.

Le 12 octobre, je reprends la direction de Méchéria avec le lieutenant Libouban. Une petite RAV Sioux pour se mettre en bouche, puis nous quittons Méchéria le 14, en direction de Géryville (El Bayadh maintenant). Toujours sur les Hauts Plateaux, Géryville (1 375 m) est au pied du Djebel Ksel (2 008 m). D'autres sont qualifiés de «djebels abominables»: Alou, Fessiou... J'aurai le temps de m'y aventurer. Pour l'instant, nous sommes hébergés par les légionnaires. Leur camp est à l'ouest de Géryville et notre piste est en limite de leurs installations. Notre séjour à la Légion est marqué par l'accueil sympathique qui nous est réservé. Lorsque nous avons envie de manger un sandwich après un vol, leur bar nous est grand ouvert, mais il est rigoureusement impossible de régler l'addition! Un jour, pour les remercier, nous offrons une tournée à ceux qui sont au bar avec nous. Eh bien, même notre tournée ne peut pas être payée! Un détail me frappe: un légionnaire vient demander à son supérieur la permission de sortir du camp pour aller au bordel. On dirait un homme d'âge mûr qui s'adresse à son fils pour cette requête... C'est un aspect de leur sens de la discipline.



Le lieutenant Riou.

Mais nous sommes ici pour travailler. Un Procon le 15 octobre et le lendemain nous partons pour une OPS au N-E de Géryville. Le plafond est très, très, très bas! Heureusement que sur ces Hauts Plateaux désertiques il y a quelques routes avec les lignes électriques qui les bordent. On peut toujours suivre la route actuellement car les nuages sont à une vingtaine de mètres du sol! C'est une curieuse impression de voler dans cet espace pratiquement réduit à deux dimensions. Il n'y a pas d'obstacle, à part les poteaux et les fils électriques, mais la visibilité horizontale est parfaite et le plafond sous lequel nous évoluons est très régulier.



Joliot Golf chez les légionnaires.

Un point de repère est inévitable : un carrefour avec une maison. Nous sommes donc sur place pour l'opération, mais seuls. On nous contacte par radio. Ce sont les T-6 en provenance de Méchéria. Ils sont au-dessus des nuages et ne nous voient pas. La conversation radio est assez surréaliste car nous sommes tous ponctuels au rendez-vous, excepté les trossols qui sont la raison de cette opération et une couche de nuages bas sépare les aviateurs de l'armée de l'Air de ceux de l'armée de Terre ! Pour moi, pas question de monter à travers la couche car je n'ai pas appris à piloter sans visibilité et je serais ensuite dans l'impossibilité de redescendre vers un terrain d'atterrissage. Pour mes collègues des T-6, c'est l'inverse : ils peuvent se faire guider pour se poser à Méchéria, mais, dans l'immédiat, ils ne peuvent pas descendre à travers la couche pour nous rejoindre le plafond étant beaucoup trop bas... Il faut annuler l'opération en cours et reprendre les manœuvres au cours de l'après-midi, avec un ciel plus clément.

Dimanche 18 octobre 1959. Cette fois-ci, c'est sérieux. 3 heures 20 min en OPS sur le Djebel Fessiou, limite de notre autonomie puis, après avoir refait le plein, de nouveau 1 heure, mais l'adversaire a mis les voiles, jusqu'à ce qu'il soit repéré vers le Djebel Ksel en fin d'après-midi. Nous redécollons et nous sommes tout de suite sur place mais là, c'est un accrochage sévère. Le relief est rude avec des différences de niveau allant jusqu'à 1 000 mètres, pas un arbre, c'est-à-dire un terrain extrêmement accidenté, certainement mieux connu par les rebelles que par nos troupes. Le Piper a rarement été aussi indispensable comme œil et comme guide. Au sol, ce sont nos amis les légionnaires qui crapahutent et leur travail est remarquable. Nous les voyons avancer en prenant des risques considérables, mais en obéissant à une tactique réfléchie. Les combats au sol sont très rapprochés, le relief est exploité au maximum et je suis impressionné par les lanciers de grenades. Je n'avais encore jamais assisté à un tel corps-à-corps... Mais le soir arrive, le soleil disparaît à l'horizon et pourtant les combats ne sont pas terminés... Nous avons largement de quoi tenir, mais on ne voit pratiquement plus ce qui se passe au sol. Finalement, l'autorité de l'opération nous libère et nous pouvons retourner à Géryville... Sur ces Hauts Plateaux dénudés, la nuit tombe d'un seul coup et tout est noir en quelques instants ! Je n'ai jamais appris à piloter de nuit (à part 40 minutes comme passager, à Finthen)... Heureusement, l'air est très calme, pas la moindre turbulence et, au milieu de tout ce noir, les lumières de Géryville. Rien d'autre, même pas un soupçon de clarté à l'horizon. Evidemment, la piste d'atterrissage de notre base ne comporte aucun éclairage. Résumé de la situation : tout est noir sauf les lumières de la ville et les instruments de mon tableau de bord.

Je m'adapte et bien que n'ayant pas appris le vol aux instruments, j'ai eu le temps, depuis que je vole sur L-21 de m'habituer aux applications du gyroscope. J'arrive ainsi à maintenir la trajectoire choisie. Les lumières de Géryville me donnent la direction à suivre. Je demande par radio, à Trouf, notre mécanicien, de placer la jeep et le GMC de part et d'autre de l'entrée de piste, du côté le plus bas, et d'allumer les phares pour éclairer cette entrée de piste. Le reste se déroule comme dans un rêve. Je fais un grand tour de piste à droite, histoire d'utiliser les lumières du camp des légionnaires comme repère d'altitude, puis j'effectue une finale longue (je sais qu'il n'y a pas d'obstacle) phare d'atterrissage allumé. Pendant cette interminable approche, j'ai tout le temps de me dire que Louis-Paul Cailletet (l'inventeur de l'altimètre) était loin d'être bête. Grâce à lui, j'ai beau être dans le noir complet, je sais combien de pieds il y a entre mes roues et la surface de la planète (c'est plus précis en pieds qu'en mètres). Je me pose en douceur entre la jeep et le GMC, puis je roule un peu dans le noir, le phare d'atterrissage n'étant pas très efficace. Trouf prend alors la jeep pour nous diriger vers le parking. Ouf! C'est mon premier (et mon dernier) vol de nuit en tant que pilote. Le lendemain matin, en arrivant au parking afin de repartir vers le Djebel Ksel (l'opération n'est pas terminée) Trouf nous demande d'attendre un peu. Il est occupé à réparer les trous qui ont été faits par le tir ennemi dans l'entoilage de notre Piper. On ne s'en était pas rendu compte hier soir à cause de l'obscurité.

20. En permission

Retour de Géryville le 21 octobre. Histoire de me montrer combien il m'aime, Philibert que, par chance, je n'ai jamais eu comme observateur pendant tous mes détachements, vient avec moi faire une dernière RAV avant que je parte en perm. Nous ratissons le sud-ouest de Mascara, quand Philibert hurle : « *Le cheval!* ». J'en conclus qu'il veut examiner un canasson de près, mais j'en vois au moins une vingtaine, alors j'ose demander : « *Lequel?* » Vingt Dieux, la colère ! « *Le cheval, je vous dis!* ». Alors, j'y vais, je plonge sur le bourrin qui me paraît le plus caractéristique, celui qui a une allure de chef de bande. Eh bien, croyez-moi si vous voulez, mais ce n'était pas celui-là que Philibert voulait scruter !

Pendant cette année 1959, j'ai passé 93 jours en détachements entre Thiersville, Ammi-Moussa Méchéria et Géryville. Je dois aller en permission en métropole pour me marier. Ma petite chambre de La Salamandre ne conviendra pas, alors j'ai demandé à un copain, un pilote certifié récemment arrivé et dispensé de détachement, de me trouver quelque chose à Mosta. Jean-Claude m'a dégotté une chambre chez l'habitant, dans le quartier espagnol de Mostaganem, chez les Salva, des retraités bien sympas, heureux de pouvoir arrondir leurs fins de mois.

Sur ce, je rentre en France via Orly. Deux anciens « collègues » de Nancy et Finthen, Nounours et Bouboule, qui ont terminé leurs 2 ans et demi de service, viennent me chercher. Ils connaissent ma fiancée sous le nom de *Simone*. C'est ainsi que j'ai toujours déjoué leur curiosité et maintenant, ce nom est définitivement adopté. Lors donc, nous rentrons à Paris par la N 7, quand la R 8 de Bouboule (une sœur de la *Dauphine*) donne des signes d'échauffement. Il semblerait que le moteur manque de liquide de refroidissement. Nous nous arrêtons sur le bas côté et nous étudions les différentes solutions qui s'offrent à nous pour pallier cet inconvénient. Nous arrivons à une conclusion : nous avons sur nous du liquide qui pourrait nous permettre de gagner la prochaine station service... Pas du liquide en bouteille ou en bidon, non. Du liquide en vessie... Mais Bouboule répugne à desceller le bouchon du radiateur et préfère attendre une évacuation naturelle des calories. Quand la Renault semble ne plus avoir de fièvre, nous repartons en direction de la Capitale, avec arrêt chez le premier pompiste.

Avant d'aborder ce paragraphe, je demande instamment à mes petits-enfants de ne pas s'esclaffer. Nous sommes en 1959, mai 68 ce sera plus tard, donc la révolution sexuelle, on n'en parle pas (et encore, mai 68 ce sera pour moi, usine occupée, gardes de nuit et négociations syndico-patronales, mais pas de bacchanales débridées !).

Le voici ce paragraphe : avant le mariage, les sérieux fiancés catholiques que nous sommes vont faire une retraite pré-nuptiale, dans une cossue maison religieuse de la banlieue ouest. Je vous avais promis, dans le chapitre concernant les toubibs, de ne vous reparler qu'une seule fois de mes coliques néphrétiques non identifiées, à l'occasion d'une d'entre elles particulièrement mémorable.



Mostaganem, centre ville en 1960.

Mostaganem, le port en 1960.

Une rue de Mostaganem, en 1960.



Mostaganem, en 1960, le marché.



Le moment est venu. Oui mais, me direz-vous, et la retraite? Justement, mon mal mystérieux arrive dès les premières minutes de cette retraite et, pendant que tous ces jeunes futurs couples méditent sur ce qui les attend s'ils veulent suivre les voies du Seigneur sans déraper, je suis à l'infirmierie et je déguste. J'ai vraiment très mal au bas ventre et cela se termine seulement le soir par des vomissements. L'infirmière de service compatit, dit des prières pour que j'arrête de lui poser des problèmes, mais n'a pas idée d'appeler un médecin... Ce qui fait que ce mal restera encore mystérieux pendant presque un an...

La retraite? D'après ma fiancée, il paraît que c'était intéressant. Les mauvaises langues diront, et elles n'auront peut-être pas tort, qu'ayant manifesté ma mauvaise volonté de façon si évidente, cette union part d'un mauvais pied... On verra bien et n'empêche que 5 de mes 9 petits-enfants sont la conclusion de cette affaire.

Le 30 octobre, je suis de nouveau dans la salle des mariages de la Mairie de Vaujours, là où j'ai passé le conseil de révision, mais cette fois-ci, je suis habillé puisque je me marie. Cérémonie dans l'église du saint curé Nogaret, mais il n'est plus là. Gros vin d'honneur, pensez donc: la fille du directeur du collège privé se marie avec un soldat qui vient d'Algérie! Il est vrai que mon bronzage acquis derrière le plexiglas au-dessus des djebels contraste avec la foule des visages pâles.

Voyage de noces sur la côte de l'Esterel et retour en Algérie en *Constellation*, Nice-Oran. Une explication pour mes petits-enfants. A cette époque, les vols commerciaux se font en avions à hélices. Après les premiers accidents des *Comet* anglais, le premier Boeing 707 civil est livré en 1957, la première *Caravelle* en 1958, nous sommes donc au tout début des jets commerciaux. Le *Constellation* est un quadrimoteur américain assez bruyant qui est équipé de moteurs à hélices. Il vibre tellement que mon appareil photo, le fidèle *Focasport II*, se dévisse partiellement pendant la traversée de la Méditerranée...

Arrivés à Mostaganem, nous nous installons chez les Salva... Mais, la première chose qui se remarque dans les rues de Mosta, ce sont tous ces postes qui diffusent le tube énorme de Bob Azzam:

Chérie je t'aime
Chérie je t'adore
Como la salsa del pomodoro
Ya Moustapha
Ya Moustapha
Ana kan hebek ya Moustapha...

Impossible d'y échapper! Jamais entendu pareil succès depuis.

Nous ne nous lions pas du tout avec les habitants de ce quartier « espagnol » de Mosta, excepté avec Bachir. C'est « l'arabe du coin », le prototype de l'épicier qui vous dépanne en France quand tous les autres magasins sont fermés. Son épicerie est vraiment à un coin de rue et il nous accueille toujours avec beaucoup de gentillesse. Le quartier espagnol est tristounet, avec ses maisons toutes ocre jaune, aux volets marrons et aucun jardin ou jardinet visible de la rue.

21. Lucien, Lucienne

La permission se termine et nous devons reprendre le travail, pour moi au Khalifa, pour ma femme, infirmière D.E. de la Croix Rouge (elle y tient) dans une clinique privée. Elle y rencontre une infirmière venue de Métropole, Lucienne, dont le mari, Lucien (cela ne s'invente pas) est policier à Mostaganem.

Un soir, ma femme et moi sortons dans Mostaganem pour aller au cinéma. La nuit est tombée et nous avançons dans le noir, quand soudain une voiture arrive derrière nous et s'arrête. C'est le car de police, le panier à salade, un TUB Citroën. Le chauffeur nous donne l'ordre de monter à bord. C'est Lucien. Il nous dit qu'il est imprudent de sortir le soir... Puis nous demande notre destination. Nous lui indiquons tel cinéma... Alors, on y va en panier à salade. Arrivés au ciné, une foule fait une queue impressionnante sur le trottoir. Nous descendons et nous constatons que le film est remplacé par un concert d'Amàlia Rodrigues... Une véritable idole ici ! Nous remontons dans le TUB et le car de police nous mène successivement devant tous les lieux d'amusement de Mosta *by night*, mais sans succès et c'est sous bonne escorte que nous rejoignons notre domicile.

Si je vous parle de Lucien et Lucienne, c'est qu'ils nous font découvrir un aspect de l'Algérie qui échappe à beaucoup de Français appelés sous les drapeaux. C'est ainsi que nous visitons Tige-Didt, la ville arabe de Mostaganem, de l'autre côté du ravin de l'Aïn Séfra, dominée par le Fort de l'Est. Les touristes que nous sommes photographient les boutiques typiquement algériennes. C'est pittoresque à souhait, très coloré. Des enfants jouent dans les rues. Un vieil homme fait ses ablutions sur le trottoir à l'aide d'une boîte de conserve en guise de lavabo... La ville ancienne est bordée d'immeubles « modernes » qui préfigurent les barres de nos banlieues... Mais, au pied de ces tours, il y a un misérable bidonville. Comment peut-on vivre sous ces tôles ondulées ? Lucien nous explique que la nuit, certains policiers « spécialisés » visitent Tige-Didt en passant d'une maison à l'autre par les toits, qui sont tous en terrasse ici, il faut le préciser. Ces policiers recherchent des renseignements, mais nous n'en saurons pas davantage sur ces incursions. Nous ne constatons aucune hostilité lors de notre visite dans Tige-Didt, mais nous restons prudents. S'il fallait résumer notre impression, je parlerais de grande pauvreté.

Il faut absolument aller au souk d'Aboukir. C'est à une quinzaine de kilomètres de Mostaganem. J'ai déjà vu la sortie du souk d'Ammi-Moussa et son impressionnante marée humaine, mais je n'y étais pas resté longtemps, le port de la combinaison de vol ou de l'uniforme n'y étant pas très couleur locale... C'est donc en civil que nous allons à Aboukir avec nos amis. Le souk ici n'a rien à voir avec les souks couverts de Marrakech qui font les délices des touristes. Il s'agit d'un marché à ciel ouvert, plus proche de nos foires de province, mais avec une couleur locale très accentuée. Celui d'Aboukir est près d'une colline surmontée de quelques marabouts blancs. Il est entouré de murs. A l'intérieur de l'enclos il y a tous les commerces indispensables.

Nous sommes étonnés et, il faut bien le reconnaître, parfois choqués par le traitement réservé aux animaux. Les bovins manipulés sans douceur pour monter dans les bétailières. Les moutons tirés par une patte. L'abattoir en plein air selon le rite musulman : égorgement, étripage, dépeçage... Je photographie ces scènes et cela amuse fort les bouchers, mais j'avoue me sentir étranger. L'hygiène des présentoirs de viande m'étonne aussi fortement : des trépieds en bois sous lesquels sont suspendues les carcasses, pour le plus grand plaisir des insectes ! Nous circulons sans aucun problème dans le souk, mais nous ressentons le fossé qui sépare nos modes de vie.



Tige Didt et le ravin de l'Aïn Séfra.



Dans les rues de Tige Didt.



Tige Didt, le Fort de l'Est.



JOLIOT GOLF

Tige Didt,
vu du Fort de l'Est.



Urbanisme à Tige Didt.

Lucien et Lucienne nous font aussi découvrir le site de Kristel dans la baie d'Oran, en face de Mers-El-Kébir. Grandiose.

Dimanche 6 décembre 1959. Lucien et Lucienne amènent ma femme au Khalifa. J'ai repris les vols le 25 novembre et aujourd'hui je suis d'alerte, mais c'est surtout la Sainte Barbe, patronne des artilleurs (et nous en sommes) et il y a un repas amélioré avec possibilité d'inviter la famille et les amis.

Aboukir, les marabouts.





Aboukir,
le marché aux bestiaux.



Au souk d'Aboukir.



Aboukir, préparation du thé.



Aboukir. La «chaîne alimentaire»...



22. L'hiver au Khalifa

Nous sommes le dimanche 6 décembre 1959, presque en hiver et nous fêtons la Sainte Barbe. Nos invités arrivent à l'aérodrome et nous nous réunissons dans la plus grande salle, le réfectoire des hommes de troupe. Quelques pilotes attirent au bar un adjudant du service des effectifs, de la 5^e DB, à Mostaganem. Ce brave homme déteste le personnel navigant pour une raison très simple : nous touchons la solde à l'air, une prime qui met du beurre dans nos épinards, mais à laquelle il n'a pas droit et ses « services » s'en ressentent. Il fait bonne figure au milieu de ses ennemis, mais il est tombé dans un traquenard : il est invité à faire une partie de zanzi chinois.

La version de ce jeu, en service au peloton ALAT est la suivante : chaque joueur commande un alcool. Les verres sont alignés sur le comptoir et un verre d'eau sépare chaque commande, ce qui fait qu'il peut y avoir, dans l'ordre un pastis, une eau, une vodka, une eau, un cognac, une eau, un whisky, une eau, une liqueur, etc. Chaque joueur lance un dé. S'il fait un as, il boit le premier verre puis il rejoue, sinon, il passe le dé à son voisin. Imaginez un innocent au milieu d'une bande d'escrocs, quasiment obligé, s'il ne veut pas perdre son honneur de soldat, de boire plusieurs alcools à la suite, puis de passer à table entre deux ou trois soigneurs qui vont tout faire pour lui éviter le dessèchement... Ce jeu crétin se termine par une glissade sous la table puis une évacuation sanitaire de toute urgence vers l'infirmerie de la 5^e DB ! Curieusement, nos rapports avec son service vont s'améliorer du jour au lendemain !

Retour au repas « amélioré » de la Sainte Barbe. Notre adjudant invité n'est pas le seul à porter des toasts à notre sainte patronne (ou à tout autre prétexte). L'alcool est servi sans modération. L'adjudant-chef Salaün (prononcez Salin, comme en Bretagne), un de nos mécaniciens, se lève à la fin du repas et sans que personne ne lui ait rien demandé, il annonce : « *A la demande générale, je vais vous interpréter Le Jardin à ma Tante* »... Et de sa belle voix de basse, comparable à celle de Michel Bouquet (comparer ne veut pas forcément dire égal), il entonne sa chanson paillard. Heureusement, il n'y a pas d'enfants dans l'assistance, mais quelques dames minaudent.

Un de nos lieutenants, observateur-pilote, dont je tairais le nom par pure charité chrétienne (ce qui m'en reste), effectue après le repas un vol d'essai un peu trop spectaculaire à mon avis, démonstration du mélange : alcool, manque d'expérience et présence d'une assemblée de spectateurs et spectatrices... Pas de casse ! Sainte Barbe a veillé sur l'artilleur volant...



Salaün.

Exceptionnellement, je suis resté sobre et lorsque je dois partir avec le sous-lieutenant Baudaert pour une RAV au sud de Ramka, je suis en possession de tous mes moyens.

Notre ami Lucien est venu avec sa caméra 8 mm, aussi vais-je en profiter pour conserver une marque indélébile de mon habileté. Le vent est de travers comme je l'aime et je figole un décollage sur une seule roue, l'aile gauche à ras de la piste. Je réussis ma prestation et pars vers ma mission avec la satisfaction d'avoir laissé une image flatteuse de mes talents pour la postérité. Lorsque je rentre de mission, 2 h 45 plus tard, mes amis et ma femme sont repartis à Mostaganem. Je vais attendre avec impatience le développement du film (précision pour mes petits-enfants : les photos et films en couleurs sont envoyés en France, à Sevran, pour y être développés puis retournés à l'expéditeur. Nous sommes en plein dans l'argentique). Deux semaines plus tard, le film, de retour du labo, est visionné. Hélas, il est surexposé et le Piper est beaucoup trop loin pour être bien visible !

Les vols ont repris à un bon rythme, avec de nombreuses RAV sur l'Ouarsenis. Noël approche. Entre-temps la politique a suivi son cours et de Gaulle, qui avait proclamé fortement : « *Je vous ai compris* » (Alger le 4 juin 1958), puis : « *Vive l'Algérie française* » (Mostaganem le 6 juin 1958), comparait le 5 mars 1959 les Arabes et les Français à de l'huile et du vinaigre, impossibles à intégrer. Il annonçait en avril suivant : « *L'Algérie de papa, c'est fini* », puis parlait le 16 septembre de l'autodétermination des Algériens et disait le 20 octobre : « *Tant que nous ne nous serons pas délestés [de l'Algérie], nous ne pourrons rien faire dans le monde. C'est un terrible boulet. Il faut le détacher. C'est ma mission* ». De Gaulle, donc, modifiait progressivement son objectif, semant la confusion, le doute et surtout la crainte de l'avenir chez les Pieds Noirs, européens implantés en Algérie. Côté militaire, le général Gambiez, chef du corps d'armée d'Oran, met le paquet pour éliminer les rebelles de la Wilaya V, qui sont surtout implantés dans les régions de Tlemcen, Mascara, Saïda, Aflou et Géryville. Le 30 décembre, Paul Delouvrier vient à Mosta commenter les nouvelles directives de de Gaulle pour la transformation de l'Algérie. Tout ceci sent l'embrouille. Le 19 janvier 1960, de Gaulle limoge le général Massu en Métropole, à la suite d'une interview dans un journal allemand et à des propos qu'il n'a pas appréciés... Mais Massu fait figure de défenseur des Pieds Noirs. C'est la goutte d'eau qui fait déborder la colère de ces derniers. A Alger, Lagailarde, Ortiz et Martel organisent une manifestation de Pieds Noirs et de harkis contre la mutation de Massu. Le 24 janvier, ils érigent des barricades. Les forces de l'ordre interviennent. Fusillade, 14 gendarmes et 6 manifestants sont tués. Il y a 150 blessés. Une grève générale se déclenche par solidarité à Oran. A Mostaganem ont lieu des incidents très inquiétants : des centaines de jeunes musulmans tentent de marcher vers l'Hôtel de Ville pour réclamer la cessation de la grève et l'ouverture des magasins, en scandant : « *Vive de Gaulle, vive l'armée, Massu au poteau, de Gaulle avec nous, du pain, du travail...* ».

Evidemment, la ville est mise sous contrôle de l'armée. Ma femme reste dans sa clinique et moi je suis retenu au Khalifa. Le mercredi 27 janvier 1960, avec le lieutenant Begkyoyian comme observateur, je tourne au-dessus des rues de Mosta pour suivre l'évolution de ces manif. Cela me change des RAV et des OPS dans les djebels. Il faut pratiquement rester en virage serré pendant plus d'une heure afin de ne pas s'éloigner de la zone à surveiller et pour donner la meilleure visibilité à l'observateur. Le vol à basse altitude au-dessus d'une agglomération me cause une certaine gêne : sur qui va-t-on se ramasser si le moteur tombe en carafe ? Mais, le Lycoming est une bonne bête, heureusement et ses 150 chevaux sont increvables... Ce sera mon seul vol urbain, un hélicoptère serait certainement mieux adapté à ce type de mission. Les événements vont se calmer et tout rentrera « dans l'ordre » le 1^{er} février.

Ce vendredi 29 janvier 1960, je pars avec le sous-lieutenant Gallet pour une RAV à l'est de Guillaumet. Le temps est couvert mais les sommets sont dégagés. Nous allons du côté du grand cirque puis nous suivons la vallée de l'oued El Ardjem. A notre droite, il y a le Djebel Saadia, avec son sommet que nous surnomons « le chapeau de gendarme ». Aujourd'hui les deux pointes du bicorne sont dans les nuages, mais, entre les deux, un petit col est dégagé.

Gallet me dit : « *On va dans le trou* »... Je réponds : « *OK* » puis je dirige le Piper dans ce col et... je viens de faire une grosse connerie ! On ne s'engage pas dans un passage sans savoir s'il y a une sortie et on ne fonce pas vers un nuage si on n'a pas la qualification de vol aux instruments (un pilote non entraîné perd ses repères sensoriels et a de fortes chances de partir en vrille) ! Et justement, le versant nord du Djebel Saadia est complètement pris dans le nuage ! Sitôt passé le col, entre les deux pointes du chapeau de gendarme, c'est le coton ! Pour vous donner une idée de la situation, imaginez que vous roulez sur une autoroute à 130 km/h et d'un seul coup, vous vous retrouvez dans le brouillard, en sous-bois et sans possibilité de ralentir... Eh bien, avec le Piper, c'est 160 à l'heure, le brouillard, mais plus aucune route pour vous repérer ! Et c'est en 3D ! Je plonge immédiatement en suivant la pente du sol en me disant que si je suis en haut d'une montagne et si j'emprunte la ligne d'écoulement des eaux, je dois obligatoirement me retrouver en bas. Je sors un cran de volets histoire de ralentir un peu la descente tout en ayant un maximum de maniabilité. La visibilité est minimum, 100 mètres devant moi, pas plus. Les pentes du djebel sont couvertes d'arbustes mais, heureusement, il n'y a pas d'arbres importants. Le « plafond » sous le nuage est de moins de 20 mètres. Et comme le temps s'écoule lentement, alors que le Piper va encore assez vite ! Et soudain, on ne descend plus. Nous arrivons sur une route et nous la suivons selon un cap de 220/230°. C'est la D 14 qui mène à Ammi-Moussa. Ouf ! Nous nous accordons un demi-tour MTO bien mérité et nous rentrons au Khalifa.

Croyez-vous que ce secteur nous fichera la paix ? Non, hélas. Le vendredi 5 février, juste une semaine après notre exploit cotonneux, je suis en RAV au nord d'Ammi-Moussa avec le même sous-lieutenant Gallet. Après deux heures de ratissage, nous nous retrouvons dans la vallée de l'oued El Adjem. Le temps est parfaitement dégagé et nous approchons du Djebel Saadia avec l'arrière-pensée de franchir de nouveau le chapeau de gendarme, histoire de ne pas rester sur un sentiment de mission ratée... C'est à ce moment que le ciel s'oppose à notre projet. Alors que nous méditons notre revanche, le Piper est secoué par une turbulence « sèche », puis un nuage noir s'élève du sol sur notre gauche. On nous tire dessus ! Et au canon ! Gallet s'empare de son micro et pique une super-grande gueulante ! Quel est le con qui tire au canon dans une zone où un Piper est en reconnaissance ? Cela vient du secteur d'à côté, qui dépend d'Orléansville... Ce n'est pas drôle du tout ! Les artilleurs ne nous ont peut-être pas vu. Au cours de l'an passé, nos Piper kaki ont été repeints couleur « alu », afin que les rebelles nous voient moins bien et que nous soyons des cibles moins faciles à viser. Manque de pot, c'est valable pour les artilleurs amis ! Pour l'histoire et la postérité, je dois préciser qu'appelé dans l'armée au titre de Canonnier-Servant-Tireur, je viens d'avoir mon seul et unique rapport avec un canon pendant mes 3 ans et demi sous les drapeaux !

En ce mois de février, les opérations se déplacent peu à peu de l'Ouarsenis vers les Beni Chougran. On suit le déplacement des rebelles. L'activité aérienne est assez soutenue et le mois de mars voit une recrudescence d'opérations entre les Beni Chougran et les monts de Saïda.

Le lundi 29 février, RAV sur l'Ouarsenis, à l'est de Guillaumet, avec le lieutenant Nicot. Ce même jour, au Maroc, Agadir est ravagée par un très fort tremblement de terre. Plus de 15000 morts ! Mon frère Jean, qui fait son service militaire à bord de l'escorteur d'escadre *Maillé-Brézé*, est envoyé sur place pour « nettoyer » la ville martyre...



Jean à babord et à bord du *Maillé-Brézé*.

23. Sidi Bel Abbès

Entretemps l'ALAT a pensé à remplacer les Piper d'origine américaine, ainsi que les Cessna L-19, qui vieillissent, par un avion typiquement français. La SNCAN a gagné le concours pour cet avion avec le NC-3400 *Norbarbe*. Le fameux André Turcat lui a fait effectuer son premier vol le 20 janvier 1958 et une présérie vient d'être réalisée. Avant de mettre cet appareil en service, il convient de « vieillir » cette présérie. Un petit nombre d'avions est envoyé à Sidi Bel Abbès et chaque peloton ALAT de l'Oranie doit envoyer un pilote pour tester cette présérie. Etant le plus jeune pilote breveté de la 5^e DB, je suis désigné comme volontaire d'office pour ces tests. Que me vaut cet honneur ? De deux choses l'une, ou bien mes patrons ont délégué un fin pilote ayant les capacités nécessaires pour effectuer ces tests avec le maximum de sérieux et d'efficacité, ou bien ils se sont débarrassés d'un fantaisiste qui n'arrive pas toujours à prendre la vie militaire avec le sérieux qui s'impose. A vous de voir. Et c'est ainsi que le mercredi 30 mars 1960, je prends contact avec le 3.4. (notez que dès 1960, nous désignons familièrement une entité par deux chiffres : trois, quatre... Ceux du neuf-trois n'ont rien inventé !).

Je m'approche donc de mon premier 3.4 et qui je vois comme instructeur ? Joseph, *himself* ! Il n'est plus à Finthen et il a acquis une certaine expérience sur ce 3.4, qu'il est chargé de transmettre aux jeunes générations.

Le Nord 3400 *Norbarbe*. (Composition de l'auteur)





Le Nord 3400 *Norbarbe*.
A l'arrière-plan, un Cessna *Bird Dog*.



Le tableau de bord
du Nord 3400 *Norbarbe*.
(Cliché AAMALAT)

Présentation de l'engin : un avion en tubes métalliques, entoilés. 2 places en tandem. Possibilité d'embarquer une civière. Moteur en ligne Potez de 240 chevaux, doté d'un turbo. Attention à bien maîtriser ce turbo pour éviter de passer en surcouple, ce qui est fatal pour la mécanique. Hélice à pas variable. Un poste de pilotage avec des réveils et des boutons partout. On a l'impression d'entrer dans un avion sérieux !

Joseph me fait donc effectuer la VAV (visite avant vol), puis il procède à l'amphi cabine de ce nouveau zinc (genre : la poignée rouge, c'est pour larguer la porte) et en route pour de nouvelles aventures. Joseph à l'arrière

et moi devant. Mise en route, actions vitales en roulant, point fixe, alignement, décollage. C'est vrai qu'il y a une sacrée écurie sous le capot ! Prise en mains du bestiau. Le 3.4 est plus vaste que le Piper. On y est moins serrés. Il est plus puissant, mais aussi plus lourd et plus mou (c'est mon point de vue strictement personnel, et je le partage. Il faut dire qu'à part une trentaine d'heures en école sur Stampe, *Fouille-Merde* et *Bird Dog*, je n'ai pas d'autre expérience que le pilotage du Piper). Après quelques virages serrés et des décrochages avec ou sans volets, Joseph me demande de mettre le paquet de volets et on prend une pente de descente plutôt impressionnante, carrément le cul en l'air et le nez tourné vers la planète. Joseph me désigne une petite prairie triangulaire située à un embranchement de deux routes, avec des poteaux électriques au bord des deux routes. «*Pose-toi là !*»... Il est fou le Joseph ! On n'est pas en hélico ! Cela ne fait rien, on descend.

Dans mon for intérieur, je me dis que si Joseph est arrivé à son âge, c'est qu'il maîtrise bien son métier, mais je n'en mène pas large... Arrivés à quelques dizaines de mètres du sol, Joseph annonce : « *Je prends les commandes* » et aussitôt il arrondit la trajectoire et se pose dans un mouchoir de poche ! Chapeau l'ancien ! Et il arrête le moteur. On descend dans le petit pré et j'ai droit à une leçon de STOL (*short take off and landing*)¹. C'est vrai que cet avion a de sérieuses possibilités ! Pour le retour, Joseph monte en place avant et j'assiste à une superbe démonstration. Décollage très court avant les lignes électriques, puis un vol avec le bout de l'aile droite dans hautes herbes, suivi du bout de l'aile gauche dans les blés et un vol en rase mottes avec un enchaînement continu de virages serrés... Puis l'avion se met à l'horizontale juste à l'entrée de piste de Bel Abbès. Il n'y a plus qu'à atterrir. Sacré Joseph ! Ce sera mon dernier vol avec lui, mais comment l'oublier ?



Joseph.

Le vendredi 1^{er} avril, je suis lâché sur 3.4.

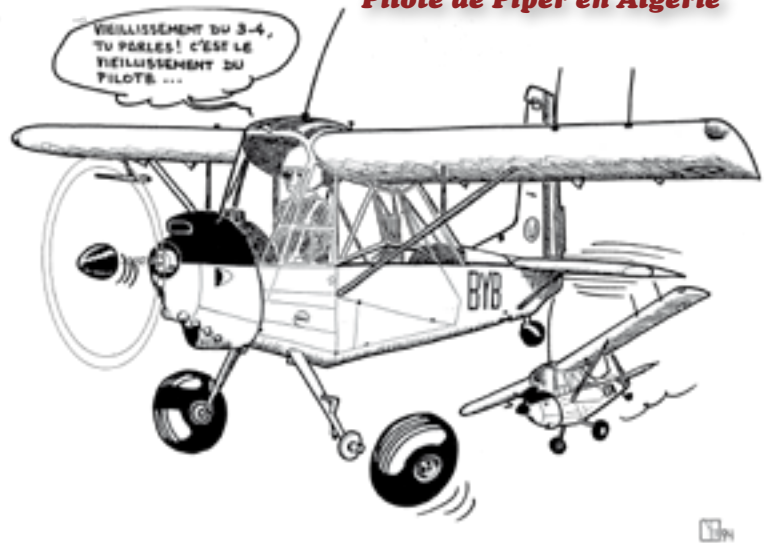
Avant d'aller plus loin, j'avoue que cet avion me semble un peu tardif et pas très bien adapté à la situation. A l'heure où l'ALAT évolue vers l'usage intensif de l'hélico, lancer la construction d'un avion d'observation est étonnant et cet avion ressemble plus à un enfant du NC-856 A, le *Fouille-Merde*, qu'à un descendant de la série américaine des L... (depuis le L-1 Stinson datant de 1942, jusqu'au L-19 Cessna de 1950, le descendant le plus évolué de cette lignée. Les L-18 et L-21 étant des adaptations d'appareils civils). Pour moi, le 3.4 n'est pas très « rustique ». Il illustre la formule « *Pourquoi faire simple quand on peut faire compliqué ?* » Il me fait penser à ces appareils « modernes » qui demandent une formation spécialisée de haut niveau ne serait-ce que pour effectuer les fonctions « marche-arrêt ». J'ai dit ce qu'en j'en pense et je vais faire au mieux mon boulot de testeur. Je vais voler sur les exemplaires n° 11 à 15. Avec moi, il y a des pilotes détachés de plusieurs pelotons ALAT de l'Oranie. Je sympathise tout de suite avec un vélivole, un parachutiste et un remorqueur de planeurs, Jean-Claude Mallet, qui sont tous les trois des pilotes civils « appelés » récemment dans l'ALAT.

Nous avons droit à un briefing en règle. Origine de l'avion. Cahier des charges. Technologie utilisée. Performances attendues et, cerise sur le gâteau : description, photos à l'appui des pépins et des accidents survenus sur les premiers appareils ! D'où cette mission de vieillissement.

J'ai déjà dit un mot du risque de surcouple du moteur dû au turbo qui se traduit par la carafe, mais nous apprenons aussi que l'hélice à pas variable a entraîné des vibrations qui ont été jusqu'à arracher les fixations du bâti-moteur. Chapeau pour le pilote qui a réussi à poser sa trapannelle avec un moteur pendouillant lamentablement sur le côté ! Conclusion, nous allons vieillir ce bel oiseau en volant en patrouille de deux ou trois appareils, de sorte qu'il reste une probabilité pour qu'un avion tienne encore en l'air et puisse appeler les secours et nous évoluerons de préférence vers les Hauts Plateaux en suivant des itinéraires bien dégagés.

C'est ainsi que nous volons 3 à 4 heures par jour entre Tlemcen, El Aricha, Bedeau, Saïda, Méchéria, Tiatet, Frenda, Aïn Sefra, Marnia (je cite dans le désordre) et c'est assez monotone... Sauf qu'un jour, en rentrant d'une navigation, je vois un attroupement sur le parking des 3.4. Les mécaniciens de la CRALAT ont trouvé un nouveau gag : le longeron tubulaire de l'empennage horizontal brandouille dans son étrier de fixation sur le fuselage. C'est probablement dû aux vibrations et l'étrier présente des criques, débuts de rupture, et si cela s'amplifie l'empennage horizontal risque de prendre une position pas très horizontale (en supposant qu'il reste solidaire de l'avion).

1. Décollage et atterrissage courts.



Comme il s'agit de l'organe principal de contrôle d'altitude, je vous laisse imaginer la chute de ce gag... Mais, il y a des as à la CRALAT et nous pouvons continuer nos tests en vol.

C'est ainsi que je me trouve à voler en formation serrée juste derrière et à droite de Jean-Claude. Il connaît mieux que moi cette zone car c'est son secteur habituel. Soudain, sans prévenir, il effectue un battement d'ailes puis plonge vers un fort isolé. D'abord surpris, je descends à mon tour mais je garde une certaine distance. Nous effectuons deux passages bas sur le fort, puis nous reprenons notre nav. Jean-Claude m'annonce : « *Ce sont des copains...* ». De retour à Bel Abbès, nous sommes accueillis par les deux autres membres de notre groupe de mousquetaires du vieillissement. Ils ont reçu un appel téléphonique des amis de Jean-Claude. Ils ont bien cru que les deux 3.4 allaient entrer en collision... (pas mal les deux 3.4, hein ?). Mon partenaire a un peu oublié la sécurité...

Le mardi 12 avril, nous partons à trois avions pour une nav Saïda, Méchéria, El Aricha, Bel Abbès. Je suis mes deux collègues. Avant d'arriver à Saïda, nous passons entre le Djebel Abd El Kerim (1 202 m) et la cote 1 238. Le vent vient de l'Est. C'est pour nous l'occasion de constater l'effet venturi. J'explique : le vent arrive d'une vaste étendue relativement plane et s'engouffre dans un passage étroit. Dans cet étranglement, il accélère et tourbillonne sérieusement et l'on dirait que ça l'amuse de balloter les trois petits avions. Aucun respect pour le matériel de l'armée ! Le phénomène, étudié du cockpit d'un appareil qui souffre de maladies de jeunesse, déclenche immédiatement un réflexe de prudence et nous nous écartons un peu les uns des autres en serrant les fesses. Seule consolation, mes deux copains se font secouer autant que moi, et c'est très drôle de les voir s'agiter !

Avant d'aborder l'épisode suivant, je dois faire une importante digression. Je ne vous ai pas encore parlé du tabac. Tout le monde fume. Dans cinquante ans nous aurons tous arrêté, de gré ou de force et, dans le meilleur des cas, nous consulterons un cardiologue. En attendant, l'armée nous procure l'herbe nécessaire à l'encrassage de nos bronches. En Métropole, nous recevions des paquets de *Troupes* dont le tabac, peu serré, sortait des cigarettes et se retrouvait au fond du paquet. Moindre mal ? En Algérie, nous sommes gâtés et c'est l'industrie locale qui nous approvisionne en *Bastos*, nettement mieux roulées que les *Troupes*. Par souci d'efficacité et par goût, en plus des *Bastos*, je fume du *Prince Albert* dans une pipe munie d'un couvercle (à cause du vent) et d'un culot dévissable où se condensent les goudrons... Mais, le régime normal, ce sont les *Bastos*. Deuxième et brève précision : lors de nos cours d'élèves-aides-mécaniciens, nous avons appris que nos avions entoilés sont revêtus de peinture cellulosique. A l'arrêt, un avion traité ainsi brûle en une minute et demie... Je ne vous dis pas ce que ça fait en vol.

Nos petits Piper, les L-18 et L-21, sont « non fumeur » et c'est évident... Mais le L-19, métallique et plus vaste, dispose d'un cendrier. Le nouveau 3.4 est aussi « non fumeur », mais, constatant la monotonie de nos navigations de vieillissement, une idée fait son chemin puis se concrétise : les habiles mécaniciens de la CRALAT bricolent des cendriers.

Tout ceci pour vous amener au jeudi 21 avril 1960. Programme du jour : nav Bel Abbès-Aïn Sefra-Méchéria-Bel Abbès. C'est la première fois que je vais si loin vers le sud.

Aïn Sefra est à la porte du Sahara. Nous sommes deux 3.4 et je suis seul à bord du mien. Le temps est superbe avec une vue dégagée sur des centaines de kilomètres et ceci facilite la navigation car les Hauts Plateaux manquent de repères. Au loin devant moi, je vois le Djebel Morhad, une barrière rocheuse qui culmine à 2 135 m, à peu près 1 000 m au-dessus du plateau. Je sais qu'Aïn Sefra est juste derrière lui. Pas de problème, je me dirige droit sur cette montagne, et puisque tout va bien, pourquoi pas une petite *Bastos*? Tranquille, je fume ma clope et j'arrive à proximité de mon gros caillou. Un instant, histoire de jeter un œil circulaire et professionnel sur mes instruments de bord (conscience professionnelle et compétence de pilote testeur), je pose ma cigarette sur le cendrier made in CRALAT... Vlan! Je reçois un grand coup de pied au cul! Je me ramasse une turbulence sèche et forte en passant à la verticale du djebel (les aérologues distingués diront que c'était prévisible au-dessus d'un tel relief...). Oui, mais plus de *Bastos* dans le cendrier! Je me tortille sur mon siège pour regarder le plancher du cockpit... Pas de cigarette non plus! Si la cigarette met le feu à l'entoilage, ça va cramer à toute allure. Je préviens mon collègue de nav et je plonge à fond la caisse vers la route, la belle N 6 qui vient de Saïda et qui passe entre mon djebel et Aïn Sefra, avec l'intention de me poser en catastrophe. Mais vous connaissez la loi de Murphy? Non seulement la route est bordée de lignes électriques (ou téléphoniques, je n'ai pas vérifié), mais, qui roule pénardement sur cette belle route? Un semi-remorque chargé de bouteilles de gaz!

Le conducteur du semi doit se dire: «*Tiens, un con descend!*», ce qui n'est pas très flatteur pour ma réputation, mais à tout prendre, meilleur pour mon avenir que «*incandescent*»... De toute façon, il y a maintenant plus d'une minute et demie que ma cigarette a disparu dans les entrailles de mon bel aéronef et je n'émet pas de traînée de fumée. Merci *Bastos* pour la mauvaise combustion de votre tabac. Je renonce à l'atterrissage routier, mais aussitôt posé à Aïn Sefra, je fouille consciencieusement le plancher du cockpit. Le mégot a dû glisser par une des fentes qui permettent le passage des commandes. Un jour, lors d'une grande visite d'entretien, un mécanicien trouvera ce vestige et se posera des questions...

Mon séjour à Bel Abbès tire à sa fin. Heureusement car c'est peu enthousiasmant. Je regrette mon Piper, l'Ouarsenis, les Beni Chougran et surtout les vols opérationnels en liaison avec

Le Vertol H-21 *Banane volante*, à l'atterrissage.





Le Vertol H-21 *Banane volante*, à l'atterrissage.



Banane volante.
(Composition
de l'auteur)

les trossols. Seule distraction en dehors des nav sur les Hauts Plateaux : flaner sur le tarmac et photographier les hélicos, des Bell, des Djinn, des H-19 et des *Banane*...

J'admire les exercices d'entraînement au vol aux instruments de ces grandes dames, les *Banane*. Le cockpit est teinté en orange et l'élève porte des lunettes qui l'empêchent de voir à l'extérieur. C'est ainsi qu'ils atterrissent en autorotation, en roulant sur les deux roues arrière, le nez relevé à plusieurs mètres de la piste, puis qu'ils repartent en roulant sur la seule roulette avant, les roues arrière déjà en l'air. Du beau spectacle !

On nous a dit que les pilotes de *Banane* disposent d'un entonnoir pour vider leur vessie, en cas de vol prolongé et le tuyau d'évacuation débouche sous le cockpit... De méchants farceurs



s'amuse à retourner ce petit tuyau extérieur, l'ouverture vers l'avant ! Je ne vérifie pas la véracité de cet aspect technique, mais je ne trouve pas que la plaisanterie soit de très bon goût !

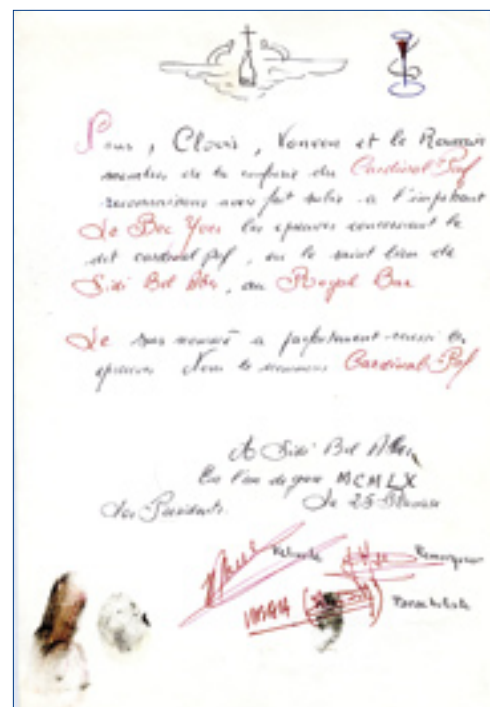
Entretemps, si mes calculs sont exacts, j'ai franchi la barre des 1 000 heures de vol pilote avion (civil plus militaire) le lundi 11 avril, quelque part du côté de Bedeau et le 23 avril celle de mes 25 ans, vers 22 h 30, sur la base de Sidi Bel Abbès Airport. Les trois lascars qui vieillissent les 3.4 avec moi proposent de fêter ces deux événements en m'intronisant dans la confrérie des Cardinaux Paf. Ce sont des petits jeunes, de trois ans mes cadets et je les soupçonne de vouloir se payer un vieux... Méfiance. Ils sont eux-mêmes titulaires de cette distinction, qu'ils ont obtenue (selon leurs dires) lors de leurs activités aéronautiques civiles. Je les crois sur parole car ils n'ont pas leur diplôme avec eux...

En quoi consistent les épreuves qui permettent d'accéder à ce titre honorifique ? Je ne dévoilerai pas ici le détail de la cérémonie d'initiation, il faut respecter le mystère des sociétés secrètes, mais je

dirai simplement que les épreuves se déroulent au bar et que chaque erreur de l'impétrant est sanctionnée immédiatement par un retour à la case départ. Le seul choix laissé au candidat est celui du breuvage, sachant qu'il doit être d'un degré élevé. En fin connaisseur et en homme de goût, je choisis un vieil Armagnac. Et c'est ainsi que je démontre à mes petits jeunots ce qu'un vieux chibani (pléonasme franco-arabe), un pilote moustachu (idem, mais version aéro) est capable d'effectuer. J'enregistre bien les consignes, puis je déroule le cérémonial sans aucune hésitation. Admis du premier coup ! Le 25 avril 1960, je suis nommé Cardinal Paf ! Mes confrères m'établissent aussitôt un superbe diplôme que je conserverai toujours en souvenir de Sidi Bel Abbès et de mes copains.

Le stage de vieillissement du 3.4 est fini pour moi. Le lendemain, 26 avril, je fais un dernier vol de 2 heures sur le numéro 12 et devinez qui est mon passager... le lieutenant Millory, le testeur redouté d'Essey-les-Nancy. Je fais avec lui le tour des possibilités de ce nouvel avion, puis nous prenons le n° 14 et, en trois-quarts d'heure, je retourne à Mostaganem, au Khalifa. C'est Milord l'Arsouille (zut, je ne voulais pas dévoiler son surnom) qui rentrera la bécane à Bel Abbès.

Un petit vol de 2 heures avec le lieutenant Nicot, histoire de renouer avec mon cher Piper L-21 Bm et j'aborde le mois de mai, la fin de mon séjour en Algérie.



Le diplôme de Cardinal Paf...

24. Le dernier vol

En ce début de mai 1960, je dois aller à Alger pour passer la visite PN (examen médical du personnel navigant). Je redoute ce contrôle parce que je souffre toujours de ce mal mystérieux qui démarre par une douleur sourde dans le bas ventre et qui se termine de plus en plus souvent par des vomissements. Outre tous les bons conseils qui m'ont été dispensés, tels que : « *boire du lait* » ou « *surtout ne pas boire de lait* », les toubibs, même civils, m'ont tout au plus assimilé à un vieux sous-officier porté sur la bibine alors que je n'ai pas vraiment le look baroudeur... Ils n'ont jamais mis le doigt sur la véritable cause, ce calcul mahousse qui déclenche des coliques néphrétiques ! Ne pouvant pas deviner ce que les hommes de l'art sont incapables de diagnostiquer, je me fais du mouron pour mon avenir aéronautique et, petit à petit, je me fais à l'idée d'arrêter les frais. Si je voulais devenir pilote d'hélico, ma vraie vocation, il me faudrait rempiler pour 4 ou 5 ans et si je deviens inapte physiquement, je deviendrai un sous-off rampant, et cela ne m'enthousiasme nullement ! Conclusion, je termine mon engagement en cours (encore un mois ici puis un mois de perm). Je ne serai jamais un « agité de la voilure » (pilote d'hélico) mais je reste un « paralysé de la voilure » (pilote d'avion).

Je profite de mon passage à Alger pour me présenter aux épreuves théoriques du PP (examen de pilote professionnel), mais pour les raisons évoquées ci-dessus, j'y vais sans conviction, sans préparation et sans moral. J'ai beau avoir navigué pendant tout le mois d'avril sur les Hauts Plateaux désertiques (excellent exercice étant donné la monotonie du paysage), passer les épreuves de nav sans se munir d'une règle ni d'un rapporteur, c'est complètement idiot !... J'ai échoué.

Avec ma femme nous visitons Alger, son port, Notre-Dame-d'Afrique, le Forum, une rue de Bab El Oued, puis nous rentrons à Mosta par le train. Ce voyage de retour est pénible : le sirocco souffle et la chaleur moite est insupportable. Cela donne à mon épouse une petite idée de l'inconfort des vols en Piper lorsque ce vent du sud-est de service...

Retour au Khalifa. Avant tout, mes collègues me font comprendre que je dois arroser mes récentes 1 000 heures de vol. J'organise un pot au bureau des vols. L'ambiance est très sympa, mais Philibert, qui a décidément l'intention de me gâcher l'existence par tous les moyens, décrète solennellement en portant un toast : « *Les 1 000 heures ne s'arrosent pas ! Ce sont les 1 500 heures qui se fêtent !* » Sans commentaire, mais les amis de l'aéronautique apprécieront...



Dans le port d'Alger.

Ce mois de mai se déroule avec de nombreuses opérations dans les Beni Chougran, puis arrive le dernier jour, la dernière permanence d'alerte, le dernier vol... On en a raconté des histoires sur le dernier vol, le vol de trop... Heureusement, je suis assez flegmatique, mais je suis un peu déçu par l'énoncé de la mission qui m'attend : « *Pro. Bureaux de vote Mascara.* »

Ce dimanche 29 mai 1960, je décolle avec le lieutenant Libouban. Nous survolons à basse altitude Mascara, Palikao, Cacherou, Thiersville, Dombasle, Uzès-le-Duc, Dominique-Luciani et tous les bureaux de vote autour de ces villes. Rien de très folichon. Les gens se rendent tranquillement aux urnes pour des élections cantonales. On pousse notre virée un peu plus loin au sud-est, direction Frenda. J'en profite pour descendre au fond des gorges de l'Oued El Taht. Arrivé à proximité de notre dernier but, je reprends de l'altitude en longeant la paroi nord de ces gorges et nous débouchons sur le plateau en haut de la falaise. Virage à gauche en direction de la ville et nous sommes tout de suite à la verticale du terrain de foot. Un match est en cours. Les joueurs nous saluent. Apparemment, ce sont les militaires du camp voisin qui sont en lice. C'est une impression extra que de traverser un match de foot à l'altitude du ballon. Tant pis pour le bon déroulement du championnat en cours, mais, avec l'approbation de Libouban, je fais plusieurs « passages » sur le jeu. Carton rouge ? Cela n'existe pas encore. Par contre, grâce à ce match, mon dernier vol en Algérie est marqué d'un souvenir agréable et c'est aussi le seul match de foot auquel j'ai participé depuis ma sortie du collège... Et jusqu'à aujourd'hui.



Frenda.

C'est fini, j'ai terminé mes deux ans d'Algérie. J'y ai effectué 865 h 55 de vol STH (survol de territoire hostile) en 438 missions. J'ai eu le grand plaisir de piloter le Piper L-21 Bm pendant 707 h 05 et je ne retrouverai plus jamais ce fameux avion... Adieu Joliot Golf.

A part le crash en Allemagne et les impacts de balles à Géryville, je n'ai pas fait la moindre égratignure sur mes avions, même pas une trace de brûlure de cigarette. Je peux aussi me vanter de n'avoir fait aucun Morin (voir *Avril à Mayence*) en AFN : je me suis toujours appliqué à tangenter la planète en douceur. Sur le plan militaire, je pense avoir accompli correctement mon

devoir de cocher pour mon observateur et avoir participé au mieux de mes possibilités à la recherche des rebelles. Je crois pouvoir affirmer que je n'ai pas provoqué ce que l'on nomme des dommages collatéraux (aucune victime civile par ma faute).

J'ai entretenu d'excellentes relations avec mes collègues (tout au moins avec ceux qui ne s'isolaient pas derrière un esprit de grade ou de classe) ainsi qu'avec les équipages des autres armes (Air et Mer), mais aussi avec les hommes de troupe et avec les harkis. Avec mes dessins, je pense avoir fait des heureux. J'ai bien conscience d'avoir été un privilégié, certainement mieux dans mon Piper, même dans les plus mauvaises conditions, qu'à crapahuter les djebels à pied. Etant assez bavard, je vous ai raconté ma guerre d'Algérie, mais un certain nombre de mes amis, ayant vécu des événements beaucoup plus dramatiques que les miens, ne souhaite pas évoquer cette période... J'étais mieux dans mon travail de spécialiste qu'à exercer un commandement (je n'ai pas ce don).

J'ai pu admirer ce beau pays, qui a tout ce qu'il faut pour devenir le lieu de vacances idéal pour les métropolitains... En négatif, j'inscris le sentiment d'insécurité, les tensions entre les différentes ethnies, la pauvreté évidente opposée à certaines richesses insolentes, l'incertitude entretenue par les changements de cap de la politique, le terrorisme et les actes de barbarie qui l'accompagnent... Et, en ce qui me concerne, ce mystérieux problème de santé qui me conduit à abandonner ma vocation.

En résumé, j'ai eu beaucoup de chance, mais j'ai perdu un copain. J'apprendrai bientôt le crash fatal, le 18 juin 1960, de Jean-Claude Mallet. Il est passé sur le dos et est mort brûlé, ainsi que son observateur, le lieutenant Cazaubon, avec un Nord 3.4, lors d'exercices de guidage de chasse derrière la baie de Mers El Kébir... Deux de nos amis des hélicoptères de l'armée de l'Air, Maillefert et Pouillien, sont aussi décédés, le 21 décembre 59, lors d'un crash dans les Beni Chougran, ainsi que leur passager, le commandant Peretti. Au peloton ALAT de la 5^e DB, nous avons été épargnés.

Pour l'Histoire, la guerre d'Algérie restera celle où les hélicoptères ont été utilisés pour la première fois au monde sur le plan tactique, mais hélas, la première guerre qui a systématisé le terrorisme contre les populations civiles.

Le 31 mai 1960, nous rentrons en France à bord d'un Bréguet *Deux-Ponts*, d'Oran à Marseille. Ma femme a une place au pont supérieur (normal, on a payé) et je suis relégué au pont inférieur (normal pour un sous... officier). À Marseille, nous allons à la gare Saint-Charles et là nous constatons que nous sommes bien de retour en France : la SNCF est... devinez?... En grève !

Une grosse OPS sur l'Ouarsenis.



Troisième partie

Réserviste

25. Retour dans le civil

Je suis redevenu dessinateur industriel et je suis allégé de ce calcul rénal qui m'a pourri la vie. En tant que spécialiste dans l'armée, je dois suivre un entraînement de réserviste. Des cours théoriques sont dispensés le soir, à Versailles et je peux participer à des « périodes » d'une durée d'une semaine, c'est-à-dire reprendre l'uniforme et aller voler dans un avion militaire. Ceci me donne aussi le droit de piloter gratuitement dans un aéro-club agréé.

Début mars 1961, ma première période à lieu à Châlons-sur-Marne (maintenant anobli sous le titre de Châlons-en-Champagne). Juste avant, en février, quelques militaires français ont constitué en Algérie l'Organisation de l'Armée Secrète, OAS, un début de mutinerie qui aura des conséquences dramatiques... Me voici donc à Châlons. J'y vole essentiellement sur Piper L-18 C, avec un petit tour de rappel sur *Fouille Merde*, pardon, NC-856A. Il y a aussi un L-19 réservé aux pilotes qui l'ont utilisé en Algérie. Dommage, ce n'était pas mon cas. Le but de cette période consiste à initier des élèves de Polytechnique et de Centrale à la lecture des cartes aéronautiques et au repérage des objectifs. Aucun de nous, petits pilotaillons de réserve, n'a le niveau de connaissances théoriques de ces élèves de prestigieuses écoles... Mais, nous avons une supériorité, nous sommes des pilotes confirmés ayant acquis une grande expérience en temps de guerre et nous jouons de cette supériorité. Le copain qui vole sur L-19 interprète de façon outrancière le rôle du pilote super-efficace, allumant et éteignant successivement tous les interrupteurs qui sont à portée de ses mains. Un élève de Polytechnique, fin observateur de la mécanique, compare le train d'atterrissage dépouillé du L-19, une simple lame d'acier,



En vol, sur le L-18 C,
à Chalons-sur-Marne.

à celui du *Fouille Merde*, une jambe de train articulée sur deux charnières et surmontée d'un amortisseur télescopique. Il demande à notre mécanicien, le MdL-Chef Michalski : « *Sur le NC, je vois bien l'axe de transmission des roues, mais où passe-t-il sur le L-19 ?* » De quoi faire les gorges chaudes de notre troupe de joyeux réservistes ! Michalski profite honteusement de cette ignorance du monde aéronautique pour jouer le rôle de mécanicien navigant hautement qualifié lorsqu'il vole avec l'élève en question sur NC. Lors du décollage, il annonce à haute voix au pilote une check-list fantaisiste : « *Embrayez les roues. Gaz à fond. Roulage queue haute. Embrayez l'hélice, débrayez les roues...* ». Je ne suis pas aussi cruel que lui car nous avons quand même des types sympathiques parmi nos passagers.

Je profite de ce chapitre sur les réservistes et de l'esbroufe de mon copain pilote de L-19, pour dire un mot du capitaine Gresser. J'ai déjà évoqué son expression poétique pour désigner le pilotage aux fesses. J'ai eu récemment l'occasion de le voir faire une démonstration extraordinaire de sa maîtrise du pilotage de l'*Éléphant joyeux*, le H-19. C'est un hélico dont les passagers sont logés dans le « cargo », une sorte de soute. Les pilotes sont assis à l'étage supérieur et peuvent communiquer avec le cargo par un espace entre leurs deux sièges. Gresser raffole de rassurer ses passagers en échangeant fréquemment des litres de vin rouge avec le mécanicien qui est dans le cargo, en clamant : « *Envoyez la soudure !* » et en tendant au mécano une bouteille vide...

Je vole aussi sur le terrain de Lognes-Emerainville, dans un aéro-club agréé par l'ALAT, sur Jodel D-112 ou D-120, des avions en bois, à ailes basses, qui ne bénéficient pas de la visibilité vers le sol des avions à ailes hautes que j'ai toujours fréquentés.

Entre temps, les Russes envoient leur premier homme dans l'espace, Youri Gagarine, le jeudi 12 octobre 1961... On n'arrête pas le progrès ! (Anecdote à but chronologique).

Les périodes à Châlons se succèdent. J'en effectue une du 10 au 17 mars 1962. Le 17 mars, je rentre de Châlons à Buc. Le dimanche 18 mars, les accords d'Evian sont signés, officialisant l'indépendance de l'Algérie. Le 19 mars 1962, c'est le cessez-le-feu. La guerre d'Algérie a duré 8 ans !

Nouvelle période fin février 1963. La région de Châlons-sur-Marne, à cette époque de l'année, est tristounette pour un pilote. Nous suivons les voies d'eau gelées et prenons souvent comme repères les « camemberts », ces gros réservoirs cylindriques qui contiennent du gaz ou du pétrole. Ce jeudi 28 février, je pilote un élève de Polytechnique particulièrement dédaigneux envers son cocher. Il doit me guider avec sa carte et effectuer une navigation. Soudain, il m'ordonne sèchement : « *Faites Pi sur 2 !* » J'imagine qu'il me demande de faire demi-tour, mais, fort de mes anciennes math-élem du Bac, je réponds : « *Je fais 1,57 ?...* » Le polytechnicien s'excuse et me demande poliment d'exécuter le demi-tour que je pressentais... Hélas, je me mets ensuite dans une situation embarrassante. Je viens de me repérer sur des camemberts comme d'habitude, mais, trop imbu de ma supériorité, je me suis égaré. Ce ne sont pas mes camemberts habituels. Je ne reconnais pas ceux-là ! Je ne sais plus où je suis... Que faire dans ces circonstances ? Surtout, ne pas perdre la face. Je me tourne vers mon élève navigateur et je lui ordonne : « *Maintenant, vous nous ramenez au terrain !* » Et c'est ce qu'il a fait sans aucune hésitation. Ouf !

Nounours, mon vieux copain de Nancy et de Finthen, vole à Lognes au même club que moi. Le lundi 18 mai 1964, nous partageons un vol d'entraînement sur Jodel D-120. Nous mettons en commun nos heures de réserve pour effectuer une nav du côté de la Champagne. Pas de problème MTO signalé. Nous faisons une virée de deux heures, mais le ciel se noircit sur l'ouest. Il semble prudent de rentrer, d'autant plus que nous n'avons pas de radio. Direction Lognes-Emerainville. C'est un gros et méchant orage qui nous attend et nous ne faisons aucune fantaisie sur le chemin du retour.

Nous arrivons verticale Lognes et là, c'est la surprise : le Tê, ce grand panneau orientable qui est positionné par les responsables de l'aérodrome, et qui indique le *sens obligatoire* d'atterrissage et de décollage, est tourné vers l'ouest, alors que la manche à air est gonflée à mort par un vent d'est (vous remarquerez que j'ai la délicatesse de ne pas employer le jargon aéronautique. Je pourrais dire la biroute est en pleine érection, vent du cul...). Ceci pour vous dire que si nous suivons les consignes impératives, nous allons nous poser avec le vent dans le dos, c'est-à-dire à grande vitesse et sur une longue distance ! Nous faisons des appels de moteur pour attirer l'attention des responsables, mais aucun résultat. Pas question de se dérouter sur Chelles-le-Pin, l'orage bouche la visibilité au-dessus de la Marne. Déjà, la pluie est sur nous. Nous ne voyons pas grand-chose vers l'avant de l'avion (pas d'essuie-glace). Nous nous glissons au fond de nos sièges pour entrevoir le paysage par les petites ouvertures coulissantes du plexiglas, sur les côtés. Nous nous présentons pour un atterro style «précaution», mais à vitesse un peu trop élevée à cause du vent arrière. Nous passons très bas sur la N 4 en bout de piste, puis gaz réduits à fond, nous touchons le gazon... mais, le Jodel cavale sur sa lancée. Pas question de freiner brutalement. Nous avalons ainsi tout le terrain et la clôture ouest se devine sous la pluie ! Il faut arrêter cette course. Pied à droite à fond, nous espérons tourner, mais le gouvernail de direction n'a pas beaucoup d'efficacité. Si ! On tourne à droite et on se dirige droit sur la mare à canards ! Heureusement, la vitesse est «cassée» et nous pouvons freiner. Sur l'herbe mouillée nous avançons encore doucement puis, au bord de la mare, le Jodel lève gentiment, mais inexorablement la queue ! Et c'est par un magnifique pylône que nous terminons cette virée. Quelques mètres de plus et nous serions dans le bain ! Nous descendons penauds de notre cockpit en évitant de tout faire basculer vers la mare. Premier constat, pas une égratignure, juste un peu d'herbe et de boue sur l'hélice ! Deuxième constat, un rapport circonstancié s'impose et les responsables de l'aérodrome (et du Tê) sont dans leurs petits souliers. Troisième constat, étant donné les regards chaleureux des responsables de ce terrain après notre rapport, nous allons devoir chercher un autre endroit pour voler.

Août 1964, début de ma quatrième période. Cette fois-ci elle a lieu sur le terrain de Buc, près de Versailles. J'y retrouve bien sûr ce bon vieux L-18, mais surtout je tâte de nouveau du Cessna L-19 *Bird Dog*. Le mardi 19 août, l'adjudant-chef Brisou me prend en main sur cette merveilleuse machine et, avant de me lâcher à nouveau sur la bête, nous passons entre des immeubles en construction. Brisou veut s'assurer que les ouvriers sont bien en train de poser son papier peint... Fameux, le L-19, mais je garde ma préférence pour le L-21 Bm... Je ne suis pas le seul à partager cette opinion. On verra dans un demi-siècle la version civile du L-21 en service chez les *bush pilots* de l'Alaska... Une sacrée référence !

Vendredi 21 août 1964. Fin de la période. Pour nous récompenser, l'ALAT nous offre un aller-retour du camp de Satory au champ de manœuvre de Frileuse, en *Alouette III*. Il y a 5 ans que cette grosse libellule a effectué son premier vol et elle est bien partie pour un demi-siècle de bons et loyaux services. Elle a une grosse tête, trois places au premier rang, dont le pilote à droite, et quatre passagers à l'arrière. Une petite turbine Turboméca limitée à 550 chevaux lui donne toute ses aises. Mes copains, connaissant mes amours contrariés pour les hélicos, me laissent la place centrale à l'avant. Ah mes amis, quel pied (au sens où mes petits enfants l'entendent, parce qu'en 1964, un pied c'est quelqu'un de pas très malin...)! Le capitaine qui pilote cet engin nous dépose à Frileuse pour quelques vols locaux en L-18 et L-19, puis nous remontons dans l'*Alouette* pour le retour. C'est la cerise sur le gâteau avec un retour à très basse altitude. Nous passons entre la cîme des arbres de la forêt de Sainte-Apolline puis du bois de la Cranne et les dernières évolutions se font, les roues frôlant les nénuphars de l'étang du Moulin à Renard et de l'étang du Val d'Or. Il faut bien ensuite reprendre de l'altitude pour franchir les clôtures du camp de Satory !

Ce dernier vol est hautement symbolique parce que c'est la dernière fois que je vole dans un appareil de l'ALAT, mais aussi parce qu'il souligne le virage définitif de l'ALAT en faveur des hélicoptères. On n'a plus besoin de pilotes d'avion réservistes. Plus de cours du soir, plus de périodes, plus d'heures de vol gratuites en aéro-club. Je tire ma révérence avec 1180 h 55 de vol militaire.

J'aurai l'occasion de revoir Gérard Lemêle, qui a été mon voisin de chambre au Djebel Diss, puis qui est devenu pilote d'hélico. Il a vécu la fin de la guerre d'Algérie à Tizi Ouzou. Il a été témoin de scènes atroces après le cessez-le-feu, surtout en ce qui concerne le massacre des harkis par leurs compatriotes... En avril 1961, le général de Gaulle aurait déclaré : *« Il faut se débarrasser de ce magma d'auxiliaires qui n'a servi à rien »*... L'honneur de certains officiers français a été de sauver quelques supplétifs en les faisant passer clandestinement en Métropole. Je pense aussi à cet aide-mécanicien du Khalifa qui s'était fiancé à une Pieds Noirs, et qui avait l'intention de s'installer à Mostaganem pour y exercer le métier de maçon. Qu'est-il devenu ? Que sont devenus les Salva chez qui je louais une chambre ?

Depuis le cessez-le-feu du 19 mars 1962, une sorte de seconde guerre de vengeance, de représailles, alimentée par la haine raciale, fait des victimes dans tous les camps : les Algériens, les Harkis, les militaires français et les Pieds Noirs... Et ce ne sera qu'en 1999 que ce conflit sera reconnu comme « la guerre d'Algérie ».



*L'Alouette III,
Ici aux couleurs de la Sécurité
civile. (Composition de l'auteur)*

Postface

Chère petite-fille, cher petit-fils.

Si tu as eu le courage de te farcir tout ce texte, tu comprends maintenant pourquoi Papy n'accorde aucun crédit aux politiciens, pourquoi il trouve ridicules les gens qui se prennent au sérieux, pourquoi il garde des liens amicaux avec les anciens de l'ALAT et pourquoi il dresse l'oreille (la moins mauvaise maintenant, la gauche) dès qu'il entend un avion, ou pire, un hélicoptère !

Notes et remerciements

Ouf! J'arrive au bout de mes peines. Cela faisait des années que ce projet mûrissait. Il m'a fallu retrouver les notes que j'avais «classées», éplucher mes carnets de vol, scruter mes vieilles cartes, étudier quelques ouvrages historiques pour replacer mes souvenirs dans le contexte de l'époque.

Je remercie Nicole pour la relecture et la finition de ce texte (mon style étant souvent brut de décoffrage). Ma gratitude va aussi au Chef d'Escadron René Gaillard, qui commandait le Peloton ALAT de la 5^e DB en 1958, à René Portier, pilote d'hélico de l'armée de l'Air et à Christian Malcros, webmaster d'un fameux site ALAT, pour leur aide dans mes recherches.

Toutes les illustrations, sauf mention spéciale, sont de l'auteur, excepté les photos des tableaux de bord, prises par mes amis du Musée de l'ALAT, à Dax.



Table des matières

Première partie

La préparation

1. Prémices	7
2. Le classes	10
3. Le peloton de sous-officier	14
4. Le CS 1	16
5. Le CS 2	18
6. Finthen	24
7. Avril à Mayence	29
8. Joseph	35

Seconde partie

L'Algérie

9. Djebel Diss	42
10. Premières missions	51
11. Les gaités du peloton	62
12. Toubibs	65
13. Les derniers jours du Djebel Diss	68
14. Le khalifa	72
15. Thiersville	75
16. Printemps à Mosta	81
17. Ammi Moussa	84
18. Alouette	97
19. Méchéria-Géryville	100
20. En permission	103
21. Lucien, Lucienne	106
22. L'hiver au Khalifa	111
23. Sidi Bel Abbès	114
24. Dernier vol	121

Troisième partie

Réserviste

25. Retour dans le civil	126
--------------------------	-----

Postface

130

Notes et remerciements

130

