

Appelé à la BA 142

De Compiègne à Boufarik



Pierre Mouton

Avant-propos

Je m'appelle Pierre Mouton et le récit qui suit se rapporte au service militaire que j'ai effectué au sein de l'armée de l'Air de mai 1960 à juin 1962.

Je suis né dans de la région parisienne juste avant la guerre et, en 1940, j'ai participé à l'exode dans une voiture tirée par un cheval et soumis au mitraillage des avions allemands. Arrivé à Vendôme, l'avance allemande nous a rattrapés et nous avons fait demi-tour. Je n'ai connu mon père qu'à l'âge de six ans, lorsqu'il est revenu de captivité en Allemagne.

Après le BEPC, c'est par un pur concours de circonstances que je me suis retrouvé pensionnaire pour cinq ans à l'École Technique Aéronautique de Ville d'Avray (ETAVA) où j'ai obtenu, en 1957, un CAP de fraiseur puis, en 1959, un BTS avec l'option «propulseur».

C'est pendant ces années d'école qu'un prix de thermodynamique, qui m'avait été attribué en fin de troisième année, m'a permis d'apprendre à piloter puis de pratiquer le vol à voile.

L'ETAVA avait un accord avec l'armée de l'Air qui offrait aux élèves diplômés d'effectuer un stage d'un mois à l'École des Mécaniciens de Rochefort pour être qualifiés PNNS (personnel non navigant spécialiste) «mécanicien avion», ce que j'ai fait. C'était l'époque de la guerre d'Algérie et cette qualification m'a conduit à effectuer mon service dans une base aérienne, la BA 142 à Boufarik, période dont je raconte ci-après certaines péripéties.

Ces deux années à Boufarik, au contact des avions et de leurs pilotes, ont finalement été un bon investissement pour la vie professionnelle qui m'attendait. J'ai fait toute ma carrière à la Société Nationale d'Étude et de Construction des Moteurs d'Avion, la SNECMA, qui est devenue aujourd'hui Safran Aircraft Engines. Là, j'ai participé à la conception du système d'éjection des moteurs de *Concorde*, puis je suis devenu responsable de la définition, du développement et de la certification des différents systèmes des premiers modèles de la turbosoufflante CFM56, développée en coopération avec General Electric. Je me suis ensuite dirigé vers le Support Technique en Opération lors de la mise en service de ce moteur sur les Douglas DC8-70, les Boeing 737-300 et enfin sur les Airbus A320. Les premiers incidents de ces avions poussèrent la SNECMA à créer un département spécialement dédié à la Sécurité des Vols dont j'ai été chargé jusqu'à ma retraite en 1996.

Pendant toute ma carrière, l'expérience acquise dans l'armée de l'Air à Boufarik m'a été extrêmement profitable, même si à certains moments les conditions d'existence en Algérie, et surtout l'éloignement avec les êtres chers, ne m'avaient pas toujours rendu la vie agréable.

Pierre Mouton
pierremouton91000@gmail.com

Mise en pages par Pierre Jarrige



Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
Juillet 2025
Reproduction autorisée
Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

Avant-propos

BI 56/267 Compiègne (mai 1960-Août 1960)	1
La Base Aérienne 142 de Boufarik	2
Affecté l'Escale	2
Le travail en piste	3
Un <i>Vautour</i> et un pilote récalcitrants	4
Les pleins	6
Les responsabilités	8
Méchoui, bière, whisky	10
...et p'tites pépées	10
Le Putsch : « <i>Que personne ne tire</i> »	10
Changement de statut	12
Décollage dramatique d'un <i>Vampire</i>	14
Détresse des rapatriées belges	14
Derniers jours agités	14
Épilogue	16
Le mot du colonel Guérin	16



▲ *La Base Aérienne 267 de Compiègne*

▼ *Je tiens le fanion, avant le départ pour l'Algérie*



Appelé à la BA 142

BI 56/267 Compiègne (mai 1960-Août 1960)

J'ai reçu des autorités militaires, fin avril 1960, ma convocation pour mon incorporation à Compiègne, le 5 mai 1960, au Bataillon d'instruction 56/267 de l'armée de l'Air. Mes «classes» commençaient et j'en prenais pour 27 mois !

La base aérienne 267 de Compiègne était sinistre. Elle s'étendait à proximité de la forêt, à l'extérieur de la ville. Il n'y avait pas d'avion, ce qui était étonnant pour une base aérienne, et comprenait de nombreux bâtiments, sans étage et tout en longueur. Ces bâtiments avaient auparavant, pendant la guerre, servis à l'hébergement des personnes en transit vers les camps de concentration et d'extermination nazis. Sombres antécédents !

J'appartenais à la classe 1960/2. Je me suis retrouvé logé dans un de ces bâtiments qui ne comprenait qu'une chambre avec deux rangées de 15 lits et des tables. Je me rappelle qu'était affecté à chaque chambrée un «appelé» ne sachant ni lire ni écrire (un sur 30 dans une population majoritairement composée de sursitaires, ce qui m'avait fait prendre conscience du niveau d'instruction des jeunes Français !). Je suis resté là jusqu'à fin juillet.

Les journées se passaient en cours théoriques (?) d'instruction militaire où j'ai dû apprendre par cœur que « *La discipline faisant la force des armées il importe que... etc.* ». On passait aussi beaucoup de temps au grand air à faire des manipulations d'armes, sans cartouches bien sûr, comme lorsque on devait monter la garde.

Vers la fin mai, on nous apprit que l'unité avait été sélectionnée (!) pour participer au défilé du 14 juillet sur les Champs-Élysées. Alors commença un entraînement intensif en forêt de Compiègne pour apprendre à marcher au pas et en 20 rangées de 20, derrière une camionnette munie d'un haut-parleur qui débitait à tue tête « *En passant par la Lorraine* ». Le 14 juillet, vers 5 heures du matin, avec nos guêtres et gants blancs, équipés d'une MAT 49, sans cartouches naturellement, on embarqua dans des camions pour les Champs-Élysées. À l'arrivée, le liquide matinal et sans goût qui était appelé «café» ayant fait son effet, je reverrai toujours cette alignée de 400 soldats en gants blancs, dont j'étais, urinant contre une palissade avenue Joffre ! Devant moi, une affiche publicitaire proclamait « *Persil bout plus blanc !* », mais l'heure n'était pas à la rigolade, tout impressionné qu'on était de descendre les Champs-Élysées et de défiler devant le général De Gaulle. Finalement tout se passa très bien.

Le défilé était retransmis à la télévision et, l'après-midi alors qu'on avait quartier libre, ma fiancée, tout éplorée, m'apprit que mon unité avait été présentée comme étant sur le départ pour l'Algérie ! On ne nous en avait soufflé mot auparavant, quoique la vaccination contre le typhus que nous avions subie m'avait mis la puce à l'oreille.

C'est à Compiègne que j'ai donné mon sang pour la première fois. L'aiguille était «énorme» et en plus j'avais dû ameuter les personnels de surveillance, ils avaient laissé déborder mon flacon. Mais ces petites souffrances méritaient bien l'octroi qui était fait aux valeureux donateurs d'une journée de permission !

J'ai connu mon affectation pour la base aérienne de Boufarik en Algérie quelques jours avant la permission de détente de 15 jours qui précédait l'embarquement. Je n'avais jamais entendu parlé de Boufarik et je n'avait aucune idée où cette base se trouvait.

La Base Aérienne 142 de Boufarik

La Base Aérienne 142 de Boufarik était située à environ un kilomètre de la petite ville de Boufarik, entre Alger et Médéa, au confins de la Mitidja et proche des premiers contreforts montagneux du djebel Marmoucha.

Cette base était une des plus importantes d'Algérie, avec Oran-La Sénia, Blida et Téliergma. Ses installations étaient modernes, avec un grand bâtiment dortoir, genre HLM, pour les hommes de troupe (jusqu'à caporal-chef) et des préfabriqués, Filliods ou demi-lunes pour les sous-officiers et officiers. S'y trouvaient aussi une petite chapelle de style moderne et un foyer *Troupe* bien équipé (surtout d'un grand réfrigérateur pour tenir la bière au frais !).

Toutes les installations à destination militaires, y compris la tour de contrôle, se trouvaient alignées du même côté d'une très longue piste au standard OTAN, sauf le radar qui était de l'autre côté de la piste.

En 2005, lors d'un cours que je donnais à l'Institut Français de Sécurité Aérienne (IFSA), j'ai eu comme stagiaires des pilotes militaires Algériens basés à Boufarik. Ils m'apprirent que la base était encore très active et abritait une unité de transport, que la piste, pourtant très longue à mon époque, avait été rallongée et que la route vers Blida qui la longeait était devenue une autoroute !

La base abritait la 20^{ème} Escadre de chasse équipée de Douglas *Skyraider* à hélice que la France avait achetés aux États-Unis et auxquels ils seront revendus pour être réutilisés au Vietnam. Il y en a encore un avec sa cocarde tricolore et l'immatriculation 20-FR que j'ai vu exposé au musée Boeing à Seattle.

Le Groupe de Liaison Aérienne (GLA 45) équipé de Siebel 701 et 702 (*Martinet*) avec des moteurs 12 S fabriqués par la SNECMA après la guerre (après que Gnome et Rhône les ai fabriqués, sous le nom d'*Argus*, pendant l'occupation et pour les Allemands) et une unité de l'ALAT (Aviation Légère de l'Armée de Terre), sur *Broussard*, complétaient la dotation permanente de la base.

Un escadron (trois ou quatre avions) détaché temporairement d'une escadre de chasse de la métropole et qui changeait tous les mois était également présent.

Affecté à l'Escale

Je fus affecté au Contrôle Local d'Aérodrome (CLA) en tant que mécanicien avion, et cela grâce à mon mois de juillet 1959 passé à Rochefort.

L'activité principale du CLA était la gestion des vols locaux (tour de contrôle et approches radar GCA) et aussi la prise en charge des avions étrangers à la base faisant escale à Boufarik.

C'est à l'Escale que je me retrouvais. Cette affectation se révéla être des plus avantageuses. Au même titre que les contrôleurs aériens et les radaristes, je me trouvais exempté de garde et, profitant d'une priorité d'accès au mess, je n'avais pas à faire la queue en plein soleil pour remplir mon plateau repas. Ce n'est que quand je devins sous-officier que j'ai eu à monter la garde, mais d'une manière confortable, comme chef de poste.

À mon arrivée, l'Escale comprenait deux «employés», un sous-officier d'active, le sergent Serra, et un 2^{ème} classe appelé deux ou trois «classes» avant moi, Georges Benoit qui, dans le civil, était mécanicien dans un garage au Teil, près de Montélimar.

On était installé au fond d'un hangar que nous partagions avec les pompiers (qui avait une buvette de première classe !) du genre auvent métallique, coincé entre ceux de la 20^{ème} Escadre et celui du GLA 45. Notre local était une cabane de fabrication locale à partir des planches récupérées sur les emballages de roquettes.



▲ La Base Aérienne 142 de Boufarik, dans la Mitidja

▼ L'entrée de la BA 142



Le sergent Serra avait un talent de constructeur et les aménagements de la cabane étaient continus avec la construction d'une salle attenante et finalement d'un premier étage avec balcon offrant une vue panoramique sur la piste et les parkings. Une banquette de voiture faisait office de sofa, où nous pouvions passer la nuit. En effet, le service devant être assuré 24 heures sur 24, on avait préféré assurer seul, Georges et moi, des rotations alternatives de 24 heures tous les deux jours, ce qui faisait que nous dormions un jour sur deux, non pas dans notre lit au dortoir mais sur notre sofa. Un Jeep et un tracteur FAR nous étaient également affecté.

Notre chef d'unité était le capitaine Signoret, secondé par le lieutenant Macone. Le capitaine Signoret était un Pied-Noir que l'on expulsera de la base lors du «putsch» d'avril 1961, lorsque les personnels de la base qui étaient majoritairement originaires de métropole décidèrent de rester fidèle au gouvernement français.

À la différence de la métropole, la discipline dite «militaire» était quasi inexistante. La seule chose qu'on nous demandait était d'être professionnels et surtout qu'aucune plainte de la part des pilotes que l'on accueillait ne soit reçue. Le salut aux supérieurs n'avait plus cours et nous vivions en treillis, très sales le plus souvent.

Le travail en Piste

Notre travail, à Georges et à moi-même, consistait à aider les pilotes à parquer leurs avions avec l'aide de «bâtons», lumineux la nuit, puis à les aider à s'extraire de leur cockpit, à réaliser les pleins de l'avion, à «rebreller» les pilotes pour leur départ et enfin à assurer le démarrage du ou des moteurs.

La difficulté, mais aussi l'intérêt de cette activité, résidait dans sa diversité. Les avions réceptionnés étaient très différents, des *Mistral*, des B-26 *Invader*, des *Vautour*, des *Mystère IV*, des SMB2, des *Météor*, des MS *Paris*, et même une fois un *Étendard* qui descendait à Béchar, et une *Caravelle* ministérielle, la base militaire devant être plus sûre que l'Aéroport civil de Maison-Blanche. Des hélicoptères *Djinn* et *Alouette* nous rendaient également et occasionnellement visite.

Tous ces avions demandaient l'application de procédures différentes que nous avions appris «sur le tas», aucun manuel n'étant mis à notre disposition. Notre seul outil était un tournevis. J'avais fabriqué le mien à partir d'une contrefiche de train d'atterrissage que j'avais meulé. Il me servait également de marteau.

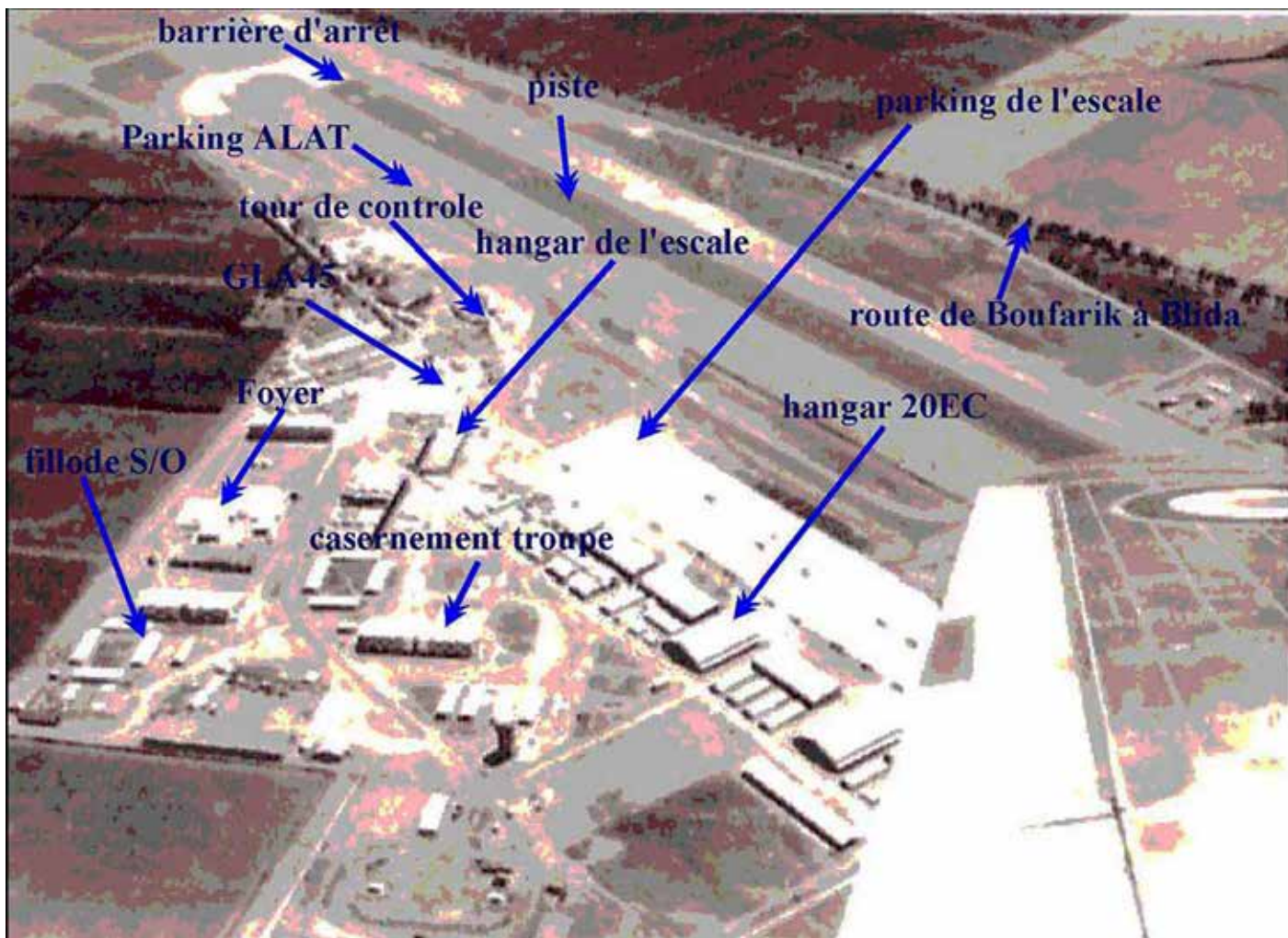
Le redémarrage des moteur était la tâche la plus ardue. Soit le démarreur était électrique et nous devions connecter le moteur à un groupe de parc, soit, pour les *Mistral* à un «*Pouet-Pouet*» à batteries que nous devions constamment recharger, soit pour les *Mystère IV* à un groupe Ford poussif équipé d'un moteur V8 et d'une génératrice. D'autres avions équipés de moteurs SNE-MA *Atar*, les *Vautour* et les SMB2, étaient démarrés à l'air comprimé et, là, c'était la corvée de regonflage à 210 bars des bouteilles ABG qui nous attendait.

Le démarrage des *Vautour* bimoteurs était grand consommateur de bouteilles. Il en fallait cinq au minimum avant de tenter le démarrage du premier moteur, soit une pour la première tentative, une deuxième pour la ventilation en cas de faux démarrage, une troisième pour la deuxième tentative sur le premier moteur, une quatrième pour le deuxième moteur et une cinquième pour la ventilation en cas de faux démarrage. Après, si nous n'avions plus de bouteille, l'avion était cloué au sol pour de nombreuses heures (le temps que nous regonflions les bouteilles avec un compresseur ultra moderne Bosch).

Ce problème de disponibilité de bouteilles à failli me rendre responsable de l'incendie d'un *Vautour*. C'était l'époque où le général De Gaulle faisait de fréquents discours télévisés. Les



▲ ▼ La BA 142



communications par satellite n'existaient pas encore et la retransmission de ses discours en Algérie demandait que des bobines de film pré-enregistrées soit acheminées rapidement vers les trois émetteurs TV algériens : Alger, Oran et Constantine et cela avant la diffusion officielle dans la soirée. L'escale de Boufarik, donc généralement moi, devenait la plaque tournante de ce dispositif. Un premier *Vautour* arrivait d'Oran-La Sénia, un B-26 de Constantine et une Jeep d'Alger. Alignés sur le parking de l'Escale, nous attendions l'arrivée du *Vautour* de France, qui venait de Mont-de-Marsan et qui nous amenait trois bobines. Les bobines étaient rapidement prises en compte par la Jeep et le B-26 qui démarrait sur batterie de bord, et il me restait, dans l'urgence, à démarrer le *Vautour* d'Oran. Cela fait, il restait le *Vautour* de France et son pilote généralement pressé de rentrer.

Un *Vautour* et un pilote récalcitrants

Ce jour là, c'était un capitaine, plutôt déplaisant, qui pilotait le *Vautour* de France, il était, comme d'habitude, pressé, et il ne me restait plus que trois bouteilles. Ceci n'autorisait donc pas d'avoir plus d'un faux démarrage. Le premier moteur démarra correctement, mais le deuxième refusa d'«enrouler». Le pilote le coupa et aurait dû lancer une ventilation avec la bouteille restante, mais il décida de retenter directement un démarrage. Le moteur, plein de carburant, «*torcha*» immédiatement et une longue flamme sortit de la tuyère et, comme l'avion était parqué vent arrière, la flamme fut ingérée dans la nacelle qui pris feu. J'avais, «*règlementairement*», mon extincteur à deux bouteilles de CO₂ près de moi, mais on ne m'avait jamais appris à m'en servir. Je ne savais pas qu'il fallait le basculer vers le bas avant de le percuter. Au lieu de la mousse attendue, seule un violent jet de CO₂ gazeux sortit ! J'ai eu de la chance et le feu s'est quand même éteint ! Et le pilote en colère a dû passer la nuit à Boufarik, le temps que je regonfle mes bouteilles.

Depuis, lorsque étant revenu à des activités de conception, je me suis toujours opposé pour cela à ce mode de démarrage.

Les pleins

Lorsque un avion arrivait, et après avoir pris soin du pilote en l'aidant à s'extirper de son cockpit puis en l'accompagnant au mess, il fallait faire le plein de l'avion. On appelait alors au téléphone la soute carburant en mentionnant le carburant désiré, kérosène ou JP4. Un camion citerne arrivait et le plein pouvait commencer.

Le remplissage des réservoirs était aussi différent qu'il y avait de types d'avion.

Certains, comme le *Vautour*, avait un remplissage centralisé. Le *Vautour* avait un train principal en ligne, dans l'axe du fuselage, et des trains secondaires, genre «balancelles», dans les fuseaux moteur. Il suffisait de connecter la prise *Zénith* dans le réceptacle de remplissage situé dans le logement du train principal et d'attendre que tous les voyants du panneau lumineux s'éteignent et le plein était terminé. C'était très facile et reposant.

D'autres, comme le *Mystère IV* et le SMB2, avaient un orifice unique de remplissage situé dans le fuselage, juste derrière le cockpit. Il suffisait d'ouvrir la porte d'accès avec son tournevis et d'effectuer le remplissage à la lance. Sur le *Mistral*, on devait remplir les deux réservoirs d'aile jusqu'à ce qu'ils débordent. Sur cet avion, lorsque nous devions faire le plein des bidons constituant les réservoirs supplémentaires, il était impératif, après que le moteur ait été démarré, de vérifier visuellement, en observant le passage des bulles dans un tube en verre ou en plastique, que l'amorçage était bien réalisé. En effet l'alimentation de l'avion par ses réservoirs supplémentaires ne se faisait pas sous pression mais par succion.



▲ *L'"Escale"*

▼ *Je suis sur un Skyraider*



Les avions de construction américaine, mais nous en avions très peu venant en transit à l'escale, devaient être ravitaillés en JP4. Ce carburant très volatile demandait des protections spéciales contre la déflagration. Le camion citerne et l'avion devaient être raccordés électriquement à la «terre» avant de commencer le plein.

Toutes ces procédures différentes étaient apprises par transmission orale entre l'«ancien» qui savait et le «bleu» qui arrivait. Il n'y avait aucune documentation écrite à notre disposition et j'ai donc appris de Georges qui lui-même avait appris six mois avant moi !

Les responsabilités

La préparation du départ de l'avion permettait un contact humain des plus intéressants.

Il fallait aider le pilote à son installation dans le cockpit. Pour cela nous avions un escabeau qui nous permettait de nous hisser au niveau du pilote. Celui-ci n'avait d'autres choix que nous faire confiance pour que toutes les opérations effectuées en son absence, par les jeunes «appelés» que nous étions, le plein en particulier, aient été faites correctement. Sa vie en dépendait. Je me revois encore détachant l'épingle de sécurité du siège éjectable et la remettant au pilote pour qu'il eut bien l'assurance que son siège était opérationnel.

En plus de la prise en charge des avions faisant escale, on devait aussi assurer des travaux sur l'infrastructure du terrain. On était chargé de poser des balises mobiles éclairées, délimitant les accès aux parkings, pour suppléer à la défaillance des feux permanents en attendant que leur réparation soit faite.

On était également en charge de la maintenance des barrières d'arrêt installées aux deux extrémités de la piste. Les barrières d'arrêt étaient des filets, genre filet de tennis, dont la tour de contrôle pouvait commander la levée pour protéger le dépassement de la piste (*overrun*) d'un avion très lourd qui n'aurait pas pu décoller à temps. Dans ce cas, l'avion en se prenant dans le filet, déplaçait de lourdes chaînes qui progressivement l'arrêtaient. Les barrières étaient levées pour les RF-84 *Thunderflash* de la 33^{ème} Escadre de reconnaissance qui réalisaient un relevé photographique complet de l'Algérie avant l'indépendance. Ces avions décollaient avec l'assistance de fusées à poudre JATO et ne s'élevaient pas de plus de deux mètres lorsqu'ils passaient le bout de piste.

L'entretien de ces barrières a été à l'origine d'une des plus grandes frayeurs de ma vie ! J'étais tranquillement en bout de piste en me préparant à installer un filet neuf. Comme d'habitude, j'ai commencé par ramasser les étourneaux fraîchement tués par les hélices des *Skyraider* à l'atterrissage. Je faisais cuire à la broche ces oiseaux bien dodus, ce qui constituait une alternative de choix au ragoût quotidien du Foyer.

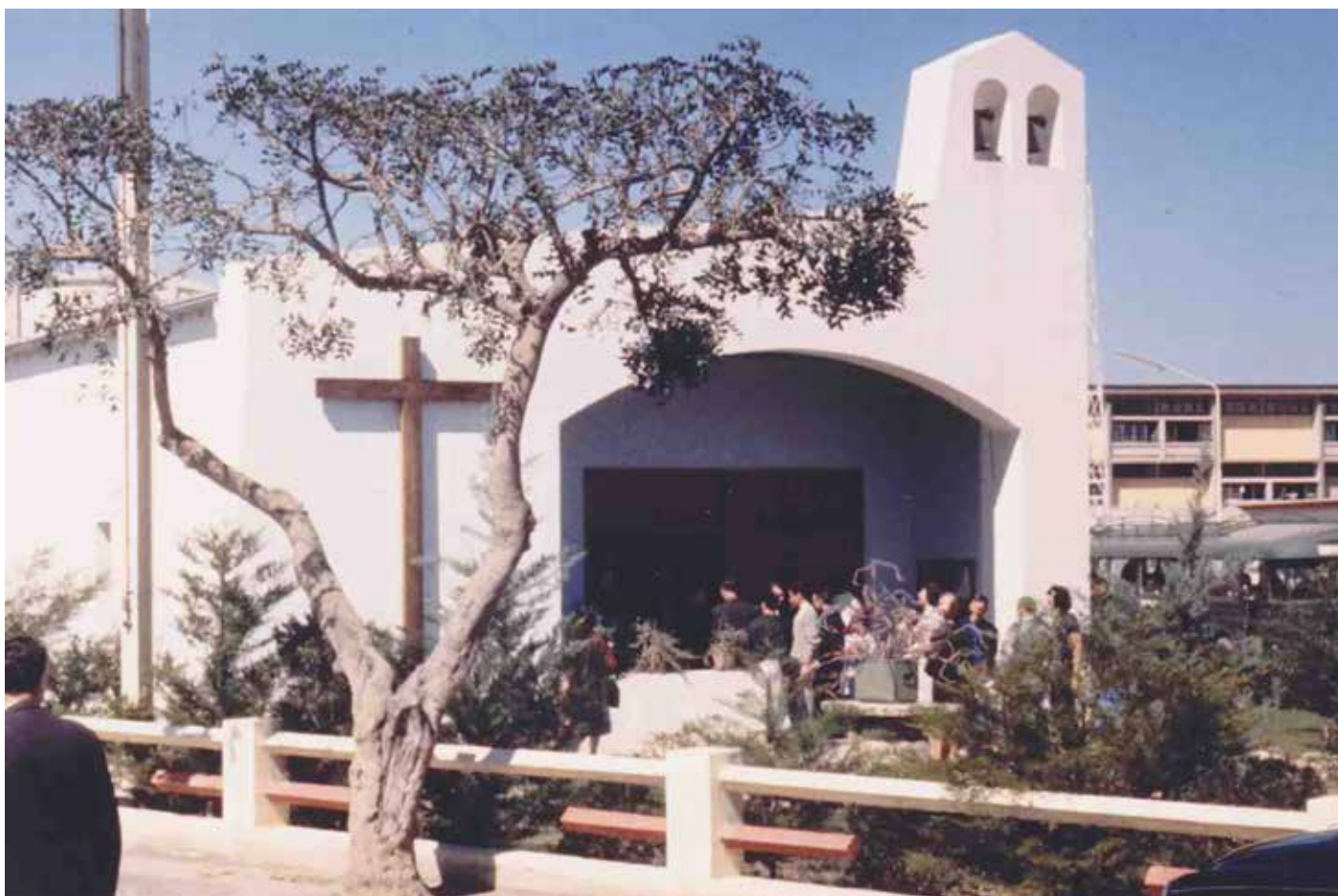
J'étais donc, tout seul, en train de déballer une barrière neuve, lorsque j'ai entendu les sirènes des pompiers et vu une voiture de pompier, à toute allure, remonter la piste sur le taxiway qui lui était parallèle. Me retournant j'ai alors vu un *Skyraider* en approche finale avec une bombe encore accrochée sous son fuselage.

J'étais à découvert et, à part me jeter à plat ventre, ce que j'ai fait, je ne pouvais pas me mettre à l'abri. L'avion s'est posé à 15 mètres de moi et la bombe ne s'est pas décrochée ! J'en ai voulu à ce pilote qui avait préféré prendre le risque, pour sauver son avion, de décrocher sa bombe lors du toucher des roues alors que je pense, pour lui et pour moi, qu'il aurait été préférable qu'il saute en parachute !



▲ Passage d'un T-33, assistance avant son départ pour Meknès, Georges Benoit est derrière moi

▼ La chapelle de la Base



Méchoui, bière, whisky...

En plus de ces activités «aéronautiques» somme toutes intéressantes, la vie n'aurait pas été désagréable si ce n'était l'éloignement de ses êtres chers.

Nous organisions quelque fois un méchoui. Un «appelé» Arabe, qui était un remarquable cuisinier, avait la charge de la cuisson.

La préparation de ce repas de gala commençait par l'achat d'un mouton. Le *Martinet* du GLA 45 qui acheminait chaque jour le courrier vers le sud nous l'achetait à des berbères et le ramenait, debout dans l'avion, les quatre pattes attachées à la cabine. Lorsque nous le débarquions, la bête était affolée, et ça se comprend pour un baptême de l'air !

Le lendemain le mouton était tué, dépecé, embroché et la sauce, avec laquelle il sera badigeonné, préparée. Je n'ai jamais pu avoir la recette de cette sauce qui était gardée comme un secret par notre cuisinier et c'est bien dommage.

La bière, qui en Algérie était une boisson indispensable à la fête, était chargée dans un C-47 qui allait tourner en rond à 2 000 mètres pendant deux ou trois heures pour la rafraîchir. On profitait généralement, mais pas toujours, d'un vol d'essai après une révision.

La broche était alors placée au-dessus des braises du feu allumé quelques heures auparavant. Le combustible ne manquait pas, on récupérait les caisses vides des roquettes qu'utilisaient massivement les *Skyraider* et vers midi, tout était prêt.

L'approvisionnement en whisky ne faisait pas défaut non plus. Des missions spéciales, dites «OTAN», se déroulaient périodiquement. Un *Skyraider* devait faire un aller retour sur Gibraltar, avec escale, sans se faire détecter aux radars. L'avion utilisé était toujours le même, et pour cause, il avait été modifié pour transporter des centaines de bouteilles de whisky, y compris dans ses bidons de napalm transformés en casiers à bouteilles. Les bouteilles achetées très bon marché à Gibraltar, avec aussi de la lingerie féminine, alimentaient un réseau de contrebande qui couvrait toute l'Algérie.

...et p'tites pépées

Les Anglais participaient aussi aux missions «OTAN» et il arrivait que leurs avions de «support», des bimoteurs à hélices, se posent à Boufarik. Georges et moi les avions en charge. Je me rappelle la surprise de voir qu'il y avait beaucoup de femmes parmi les mécaniciens de la Royal Navy.

Il n'y avait aucune femme sur la base de Boufarik, sauf une lingère tellement décatie qu'elle ne risquait plus rien de la part des centaines de jeunes que nous étions. D'ailleurs il était connu de tous qu'elle était la maîtresse du commandant responsable de la maintenance des avions de la 20^{ème} Escadre et, même jolie, personne n'aurait pris le risque de l'approcher. Lorsque, vers la fin de mon séjour en Algérie, j'ai logé «en ville», ma femme étant venue me rejoindre, ce commandant et sa lingère se retrouvaient dans une chambre juste au-dessus de la notre. Visible de ma fenêtre, j'ai souvent plaint le pauvre «appelé», chauffeur du commandant, qui, la nuit, attendait dans sa voiture, tout feux éteints et dans une ruelle, la fin des ébats de son commandant.

Le Putsch : « *Que personne ne tire* »

J'ai logé jusqu'en août 1961 dans la «chambrée» du CLA. Nous étions six «appelés». Chaque jour, avant de partir vers nos différentes activités, nous avions l'habitude d'écouter le programme de Radio Alger. Un samedi matin, le 22 avril 1961, au lieu des chansons habituelles, la radio diffusa des marches militaires et les discours enflammés des généraux Salan, Zeller, Jouhaud et Challe.



▲ *Le bâtiment «Troupe»*

▼ *Le Foyer et la cantine «Troupe»*



Le «putsch» des généraux avait investi la place d'Alger pendant la nuit. Ce fut la consternation parmi nous, chacun considérant ce que cette affaire pourrait avoir sur sa date de libération. Pour ma part, qui devait rentrer en permission pour me marier début juin, la nouvelle pris la forme d'une catastrophe !

Très vite le personnel de la base se partagea en deux camps, ceux opposés au «putsch», la majorité des «appelés» d'origine métropolitaine, et ceux qui y étaient favorables, généralement des Pieds-Noirs. Les opposés au «putsch» qui étaient largement majoritaires «expulsèrent» de la base ceux qui y étaient favorables, dont mon commandant d'unité, le capitaine Signoret.

Certains avions rejoignirent rapidement la métropole, comme l'escadron de SMB2 qui était là, ce qui me permit d'envoyer du courrier qui fut posté à Beauvais, ou un C-47 chargé de sous-officier d'active qui étaient effrayés par la situation. Tous les avions de la base furent rendus indisponibles par la dépose de leurs magnétos, sauf quatre *Skyraider* qui, armés de roquettes, étaient maintenus en alerte renforcée, prêt à aller attaquer Alger.

Des unités «putschistes» composées d'«appelés» du contingent qui ne pouvaient pas désobéir aux ordres de leurs chef mais surtout le 2^{ème} REP (Légion Étrangère) ont encerclé la base. Je me suis retrouvé, dans la nuit du mardi 25 avril, à la tête d'une section d'«appelés» devant «tenir» une portion de la clôture d'enceinte, tout à fait à l'extrémité de la base. Devant nous, à 20 mètres, et à plat ventre, se tenaient des «Bérets Verts» de la Légion. On ne faisait pas le poids devant ces soldats aguerris et je me rappelle avoir hurlé le seul ordre que j'ai eu à donner : « *Que personne ne tire, sinon on va tous y passer !* ». On se voyait comme en plein jour, le terrain étant éclairé par des «*lucioles*» larguées d'avions venant de Blida. Nous étions donc là, nous, jeunes «appelés», la MAT 49 en main et le poste transistor à l'oreille, devant des paras de métier, à nous regarder comme des chiens de faïence. La délivrance vint lorsque vers 2 heures du matin, la radio nous apprit que tout était fini, le «*quarteron*» de généraux en retraite, comme les avait appelé le général De Gaulle, ayant abandonné leur mouvement subversif. On rentra alors tranquillement nous coucher, l'aventure étant terminée.

J'avais eu bien peur de devoir retarder mon mariage mais, par contre, pas eu peur du tout lorsque le danger était présent. C'est peut être pour cela qu'il y a si peu de cas d'indiscipline des soldats au combat. Cet épisode m'a montré aussi toute la puissance des médias de communication. Le transistor s'est finalement montré être une arme plus efficace que le pistolet-mitrailleur !

Changement de statut

La date de mon mariage approchait et je me suis alors «*arrangé*» avec le chef d'un escadron de SMB2 qui était là en détachement et qui devait rentrer en métropole fin mai 1961. Je suis donc rentré en France dans le Nord 2501 qui ramenait leur outillage de maintenance. J'étais en tenue d'été et la soute du *Noratlant* n'était pas chauffée. Je suis arrivé à Reims frigorifié ! J'ai vite quitté la base où ma tenue d'été a dû choquer, j'ai pris le train et le soir même j'arrivais à Juvisy pour une permission d'un mois.

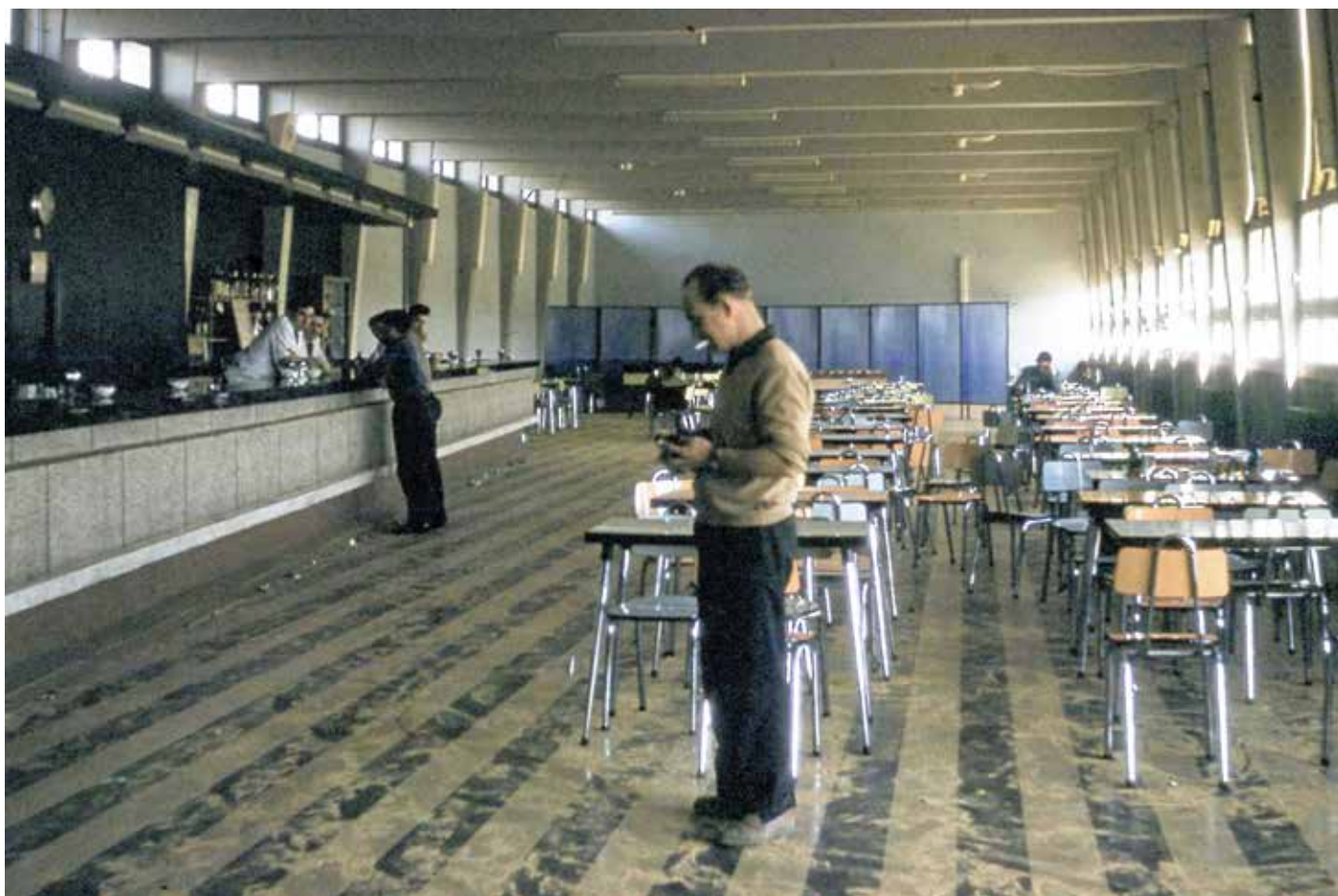
Je suis revenu par le même circuit que l'année précédente, le train jusqu'à Marseille, le camp de transit de Sainte-Marthe, le bateau, l'*El-Djézair* cette fois ci, mais en évitant Maison-Blanche et en prenant le train jusqu'à Boufarik.

J'ai suivi le deuxième peloton de sous-officier en juillet 1961 et ai été nommé sergent le 1^{er} août 1961. Le statut de sous-officier avait beaucoup d'avantages. Une meilleure solde, l'accès au mess sous-officiers et surtout une chambre individuelle dans une Filliod pré-fabriquée.



▲ *Les Fillods des logements sous-officiers*

▼ *Le mess sous-officiers*



Décollage dramatique d'un *Vampire*

Ce deuxième peloton m'a aussi évité un cas de conscience. Pendant que j'étais en cours, un *Vampire*, le premier que je voyais, est arrivé et Georges s'en est occupé. Le soir après les cours je suis allé le voir. L'avion était équipé de servocommandes sur le manche, le palonnier, et la manette des gaz. Des objectifs de caméra 8mm étaient installés au bout des ailes. L'avion n'avait pas de siège éjectable. Georges m'a expliqué que cet avion était destiné à devenir une cible d'entraînement et qu'un pilote du CEV le convoyait à Hammaguir.

Le lendemain, alors que j'étais de nouveau en cours, l'avion redécolla et alla se «crasher» dans une orangerie située dans le prolongement est de la piste. L'avion pris feu, et la taille du pilote carbonisé lorsque je l'ai vue était très réduite. Le surlendemain j'ai guidé vers le parking l'avion qui amenait sa veuve. Cette jeune et jolie femme en pleurs m'a conduit au bord des larmes. Heureusement que je n'avais pas assuré l'escale de cet avion, car je me serais culpabilisé pour toujours en pensant que, peut être, j'avais fait une erreur qui avait conduit à l'accident. Le moteur De Havilland *Goblin* du *Vampire* a été remisé plusieurs mois dans «mon» hangar, sans doute en attente d'une expertise. Je n'ai jamais vu personne y toucher, à par moi qui ai récupéré un injecteur de carburant et une aube de turbine qui se trouvent toujours dans mon «musée».

Détresse des rapatriées belges

J'ai eu une autre occasion d'être témoin de la détresse de femmes. C'était à l'époque des troubles au Congo Belge où de nombreux assassinats et viols de résidentes belges, ainsi que de religieuses, étaient commis par les émeutiers. L'armée de l'Air belge, avec ses DC 6, avait entrepris de rapatrier en Belgique ces pauvres femmes. Les avions faisaient une première escale à Lagos au Nigéria, puis à Boufarik où j'ai eu la charge de leur ravitaillement et du complément d'huile de leurs moteurs. J'ai dû également accompagner ces femmes et leurs enfants au mess afin qu'elles puissent se nourrir un peu et se désaltérer. La situation était poignante et m'a bouleversé. Ces pauvres femmes étaient en petites robes de toile légères, alors qu'il faisait froid et humide à Boufarik, elles semblaient exténuées et surtout la détresse qu'on pouvait lire sur leur visage était à pleurer. Ce souvenir me reviendra souvent la nuit lors de cauchemars.

Derniers jours agités

À partir de septembre 1961, ma femme est venue me rejoindre. Mon statut de sous-officier me permettait de loger en ville. Ce fut une vie «cloîtrée» à cause des attentats et des bombes de l'OAS, mais ce n'était pas trop gênant pour des jeunes mariés !

Au mois de mars 1962, la situation en ville pour ma femme est devenue trop dangereuse et nous avons décidé qu'elle devait rentrer en France. Il me restait une semaine de permission et je pouvais donc l'accompagner.

Arrivés à l'aéroport de Maison-Blanche, une atmosphère de panique régnait. Des milliers de Pieds-Noirs s'y trouvaient essayant d'embarquer à n'importe quel prix. Bien sûr, le système des billets et des réservations avait disparu et c'était sauve qui peut. J'étais en uniforme et mon appartenance à l'armée nous a bien facilité les choses. Nous avons obtenu deux places sur une *Caravelle* d'Air Algérie et le soir même de notre «fuite» nous nous retrouvions chez nous. Le ridicule de l'histoire est que, trop honnêtes, nous sommes retournés le lendemain à Orly pour payer notre transport ! Lorsque nous avons compris notre bêtise, nous qui n'étions pas riches, il était trop tard et nous avons dû payer !



▲ *Triste Noël 1960 pour la chambrée*

▼ *La «quille» pour la classe 60/2 – Juin 1962. Je suis le 5^{ème} à gauche au deuxième rang*



Je suis rentré par le circuit que je connaissais bien, Sainte-Marthe et le bateau, mais avec les privilèges de sous-officier maintenant.

Les trois derniers mois se passèrent sans histoire. J'ai retrouvé ma chambre individuelle dans une Fillod et le seul désagrément dont je me souviens est d'avoir été forcé d'accueillir un dignitaire FLN, avec le tapis rouge, à sa descente d'un DC 3 français. Les accords d'Évian venaient d'être signés et, bien que l'indépendance ne se fera que le premier juillet, les VIP FLN étaient déjà considérés comme les vainqueurs.

J'ai quitté (définitivement et sans espoir de retour) l'Algérie sur le *Ville d'Alger* qui, avant d'appareiller, avait eu sa coque inspectée par des hommes-grenouilles à la recherche d'une éventuelle mine. Cela donne toujours confiance ! Le voyage fut agréable, mer belle, cabine individuelle et dîner à la table du commandant. Quelle différence avec ma première traversée !

Épilogue

Mon épisode militaire a eu finalement des aspects très positifs pour ma future carrière. Il m'a fait connaître les avions, les pilotes et surtout la maintenance en ligne. Ces enseignements m'ont été très utiles par la suite, surtout lors de mes activités à venir à l'après-vente et à la sécurité des vols. Incidemment, mon passage en Algérie me permet aussi de toucher une retraite d'«ancien combattant» (!) de quelques centaines d'Euros par ans !

Pierre Mouton

Le mot du colonel Guérin

Après 27 mois de service, tu vas quitter la Base Aérienne 142. Nous souhaitons que tu gardes un bon souvenir de ton séjour parmi nous et c'est afin que ce souvenir demeure plus vivace que nous t'offrons cet album.

Le Service militaire est souvent la seule occasion qu'ont de jeunes français différents par leurs origines géographiques, par les milieux sociaux où ils ont vécu, par les études qu'ils ont faites comme par leurs confessions religieuses de faire l'expérience de la vie en commun.

Sans doute, au contact de camarades si divers, as-tu acquis une meilleure compréhension des problèmes d'autrui et par suite une précieuse ouverture d'esprit.

La Base te remercie de l'activité que tu as déployée pour elle et, au moment de ton départ elle te souhaite réussite dans tes entreprises et bonheur dans la vie.



Colonel J. GUERIN
Commandant la Base Aérienne 142

