

En opérations avec le PA 7^{ème} DMR



Pierre Bertrand



Le mot du Président

Pierre Bertrand nous a livré ce témoignage vivant de son expérience de pilote de l'ALAT en Algérie.

Mobilisé comme soldat appelé, il avait une bonne expérience du pilotage comme pilote privé avec 400 heures de vol effectuées à l'Aéro-club d'Oranie. Dans l'ALAT, breveté pilote CPAP, il aurait dû n'assurer que des liaisons en Piper L-18, mais son commandant de Peloton, soumis aux nécessités opérationnelles et au manque de pilotes, l'a rapidement confirmé comme pilote opérationnel.

Ce choix a été heureux car Pierre Bertrand a constamment fait preuve de ses qualités de pilote, en particulier quand, par deux fois, il a été contraint à des atterrissages en campagne, son avion ayant été atteint par le tir ennemi.

Le témoignage de Pierre Bertrand est précieux par les précisions qu'il apporte sur l'ambiance opérationnelle, sur les rapports dans l'équipage et avec les autres opérateurs au cours des affrontements dans un relief hostile et des conditions de vol tourmentées.

Ses excellents photos traduisent bien l'environnement dans lequel le conflit se déroulait.

Pascal Hamès

Président du Groupement AA ALAT Languedoc-Roussillon

Amis, Actifs et Anciens de l'ALAT, visitez nos sites :

aalat-languedoc-roussillon.fr

una-alat.fr

ALAT.fr



Sommaire

Le mot du Président

Premiers vols opérationnels	1
Opération au col des Deux-Bassins	4
Le temps des espérances	8
Accrochage à la frontière tunisienne	10
Quarante ans après	13
Album photo	14

Les photos sont de Pierre Bertrand

Mise en pages par Pierre Jarrige



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



Premiers vols opérationnels

Début mars 1958 je rejoignais le Peloton avion de la 7^{ème} DMR, sur la base de La Réghaïa près d'Alger, comme simple CPAP. Le commandant de l'unité, le capitaine Léost, était hospitalisé après une blessure au combat. Mais il revint très vite, nullement embarrassé d'une canne pour reprendre sa place et les missions. Très heureux de mes ailes de pilote n° 763, je m'étais glissé rapidement dans ce peloton dynamique qui possédait un esprit d'équipe remarquable.

Natif d'Oran, je retrouvais la terre algérienne que j'avais quittée 15 mois auparavant pour effectuer mes classes à Essey-les-Nancy et suivre la formation de pilote à Saint-Yan et Finthen. Après une quinzaine d'heures de vols de familiarisation sur un bon vieux L-18, et quinze autres heures en protection de convois et largage de courrier pour prendre en main le L-21 sur les reliefs algérois, c'était mon premier vol en opération, trois semaines après mon arrivée dans le Peloton. Le lieutenant Roy, observateur, qui m'accompagnait dans cette mission, sera le protagoniste quelques mois plus tard d'un vol qui restera pour nous inoubliable. En attendant, je prenais connaissance de quelques-uns des noms qui allaient devenir des rendez-vous avec l'action et les réalités de la guerre : Deux-Bassins, Rovigo, Alma, Bouïra, les gorges de Keddara, gorges de Palestro, Bou-Saâda, Djelfa...

J'ai su par la suite que beaucoup de CPAP avaient été cantonnés pendant leur séjour aux vols de liaison et de largage de courrier, mais ce n'était pas le cas dans ce peloton, où tous les pilotes effectuaient le même travail. Ce dont je n'étais pas peu fier, car certains étaient en opérations depuis le début de la guerre d'Algérie, et l'un d'entre eux, l'adjudant Labrousse, avait combattu en Indochine sur *Storch*. Une première expérience aéronautique de 400 heures de vol sur planeur et avion, acquise en Algérie avant mon arrivée dans l'Aviation d'Artillerie, me permettait d'être relativement à l'aise en face des conditions aérologiques du pays.

Nous volions pourtant quelquefois dans les conditions dites : « *Danger toutes catégories* ». Lorsque, dans ces conditions extrêmes une opération ou une embuscade tournait mal, il arrivait que le Peloton reçoive une demande d'intervention urgente, sans ordre impératif. L'équipage d'alerte se concertait sur la faisabilité de la mission. En définitive, le pilote pouvait refuser de décoller sans que cette décision ne lui soit préjudiciable, la prudence était comme de juste, bien considérée. Il faut dire qu'une fois en l'air, attaché étroitement au siège, l'avion secoué craquait de toute sa carcasse, il passait même quelquefois sur le dos. Les hommes de l'équipage se retrouvaient souvent le casque heurtant le haut de la cabine, au milieu de la poussière et de petits graviers qui les fouettaient. Avec des vents violents et une chaleur torride les missions en montagne restent un sport délicat.

Le 22 mai 1958, nous effectuions, avec le lieutenant Roy, une relève en opération dans la région des gorges de Palestro. L'équipage sur la zone venait de repérer une importante bande armée sur un piton dominant les gorges. Pendant l'échange des consignes entre les observateurs, les troupes au sol avaient signalé une très forte résistance. L'affaire se présageait chaude. La chasse s'annonçait. Comme l'observateur précédent était nouveau, le capitaine Léost, qui pilotait le Piper, décida de rester en observation pour le faire bénéficier de la prestation en cours.

Deux *Mistral* à la verticale s'impatientaient. Rapidement je descendis en virage vers le point signalé par l'équipage précédent. Nous allions comme d'habitude passer en rase-mottes pour larguer la grenade fumigène, lorsque les troupes au sol annoncèrent l'apparition d'une mitrailleuse MG chez l'ennemi. Nous étions déjà en piqué. Je redressais l'appareil, en accord avec l'observateur de manière à passer au-dessus de la zone, à environ 150 mètres. La bande était devant nous.

Chose incroyable, les hommes se tenaient debout, face à nous, en rang. Au geste du bras de l'un d'eux, tous les fusils crachèrent de la fumée. Je donnais le top pour le largage du fumigène et, au milieu des claquements des balles, j'inclinais brusquement l'appareil pour échapper aux tireurs. Soudain, j'entendis une explosion et je reçus un violent coup sur le visage. Je pensais immédiatement que j'avais mon compte, que j'étais blessé. Je passais ma main rapidement sur le visage : rien, pas de sang, pas de douleur. Le haut du pare-brise avait un trou de la grosseur d'un casque. Je me tournais vers le lieutenant Roy :

— *Mon Lieutenant est-ce que ça va ? Êtes-vous blessé ?*

— *Non, non, et vous ?*

Je repérais un impact sous l'aile gauche, le moteur tournait rond. Le réservoir de carburant était touché et curieusement l'essence qui s'échappait circulait sous l'aile vers l'avant. Je sélectionnais le réservoir droit. Les chasseurs avaient déjà plongé, attirés par la fumée blanche du fumigène. Le leader, excité, se mit à crier à la radio :

— *Piper ! On les voit ! On les voit !*

Le lieutenant Roy prit le micro :

— *Ici Hova Orange nous avons été touchés, le pilote a eu chaud !*

Après son passage, le *Mistral* remonta en flèche pendant que le numéro deux commençait son straffing. L'observateur indiquait à la chasse les corrections nécessaires, car la bande naturellement se déplaçait. Mais la situation se gâtait pour nous, l'essence continuant son curieux déplacement commençait à me dégouliner dans le cou en pénétrant dans la cabine par l'aérateur et en couvrant tout le pare-brise. Il fallait nous poser et manipuler la manette des gaz avec précautions, je craignais qu'une étincelle allume un incendie.

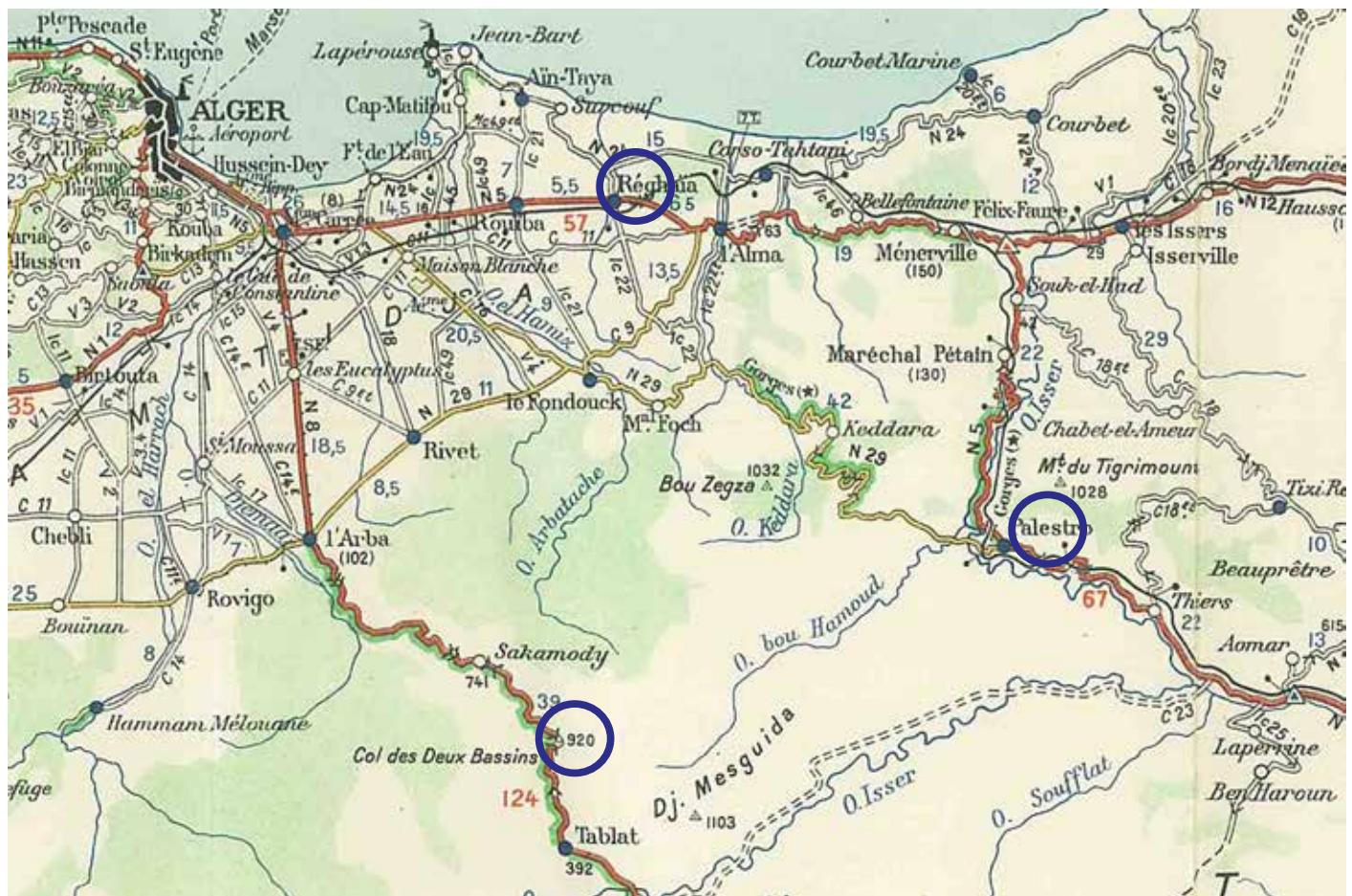
— *Ici Hova Orange, nous sommes obligés de quitter la zone, avarie à bord.*

— *Hova Rouge compris, nous prenons la suite et demandons la relève en urgence.*

Le capitaine Léost prenant l'affaire en main, je mis le cap vers la vallée. Il y avait une piste de secours marquée sur la carte, sur le bord d'un oued. J'allais essayer de m'y poser. Les *Mistral* avaient fini leur travail et l'artillerie s'était mise de la partie. Pendant la descente je cherchais vainement par où était passée la balle qui avait troué le pare-brise. Au-dessus de la minuscule piste de terre nous avions largué un fumigène pour connaître la direction du vent. Mais le vent était nul.

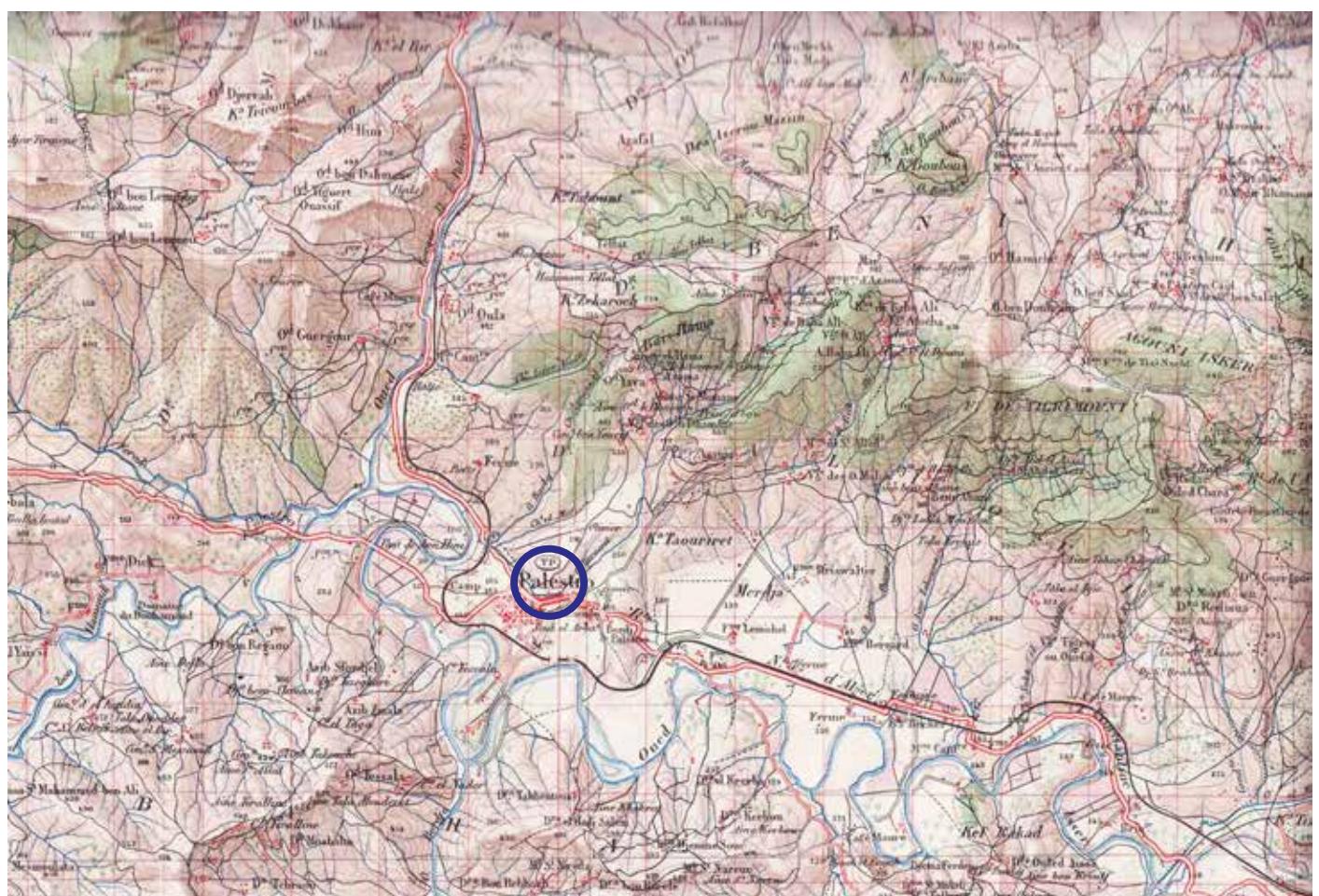
Après une longue approche j'avais ajusté le moteur précautionneusement, la douche d'essence continuant d'imbiber mes vêtements coulait sur le plancher. Plein volet, j'étais en train d'effacer la piste. La mort dans l'âme j'avais remis lentement la gomme pour faire un autre tour de piste, en m'excusant auprès du lieutenant qui n'en menait pas large. La-haut, sur les sommets, une paire de T-6 continuait le travail. Plein volet, je réussis à me poser à l'entrée de la piste qui était très courte.

Je n'avais pas encore coupé le moteur qu'un Musulman vêtu d'une vague tenue militaire arrivait en courant une arme à la main. C'était un supplétif chargé de garder le terrain qui nous avait procuré une émotion légitime en apparaissant si brusquement. Il s'était mis à sauter en l'air, en montrant du doigt le trou qu'il venait de découvrir sur le flan de l'appareil. Le réservoir continuait à se vider pendant que nous examinions l'impact de la balle qui avait traversé la cabine en pénétrant sur le côté au niveau du siège du pilote. Plus tard, au retour, en passant un fil depuis le trou d'entrée jusqu'au milieu de l'ouverture sur le haut du pare-brise éclaté, nous constatâmes que la trajectoire débutait au niveau de la taille, passait entre mon bras gauche et ma poitrine, remontait le long de mon corps et frôlait mon visage. La gifle ressentie sur mon visage était l'effet de l'onde de choc du projectile. Avoir une « *baraka* » aussi flagrante devait me coûter un pot mémorable.



▲ La Réghaïa, Palestro et le col des Deux-Bassins

▼ Palestro et ses gorges



Opération au col des Deux-Bassins

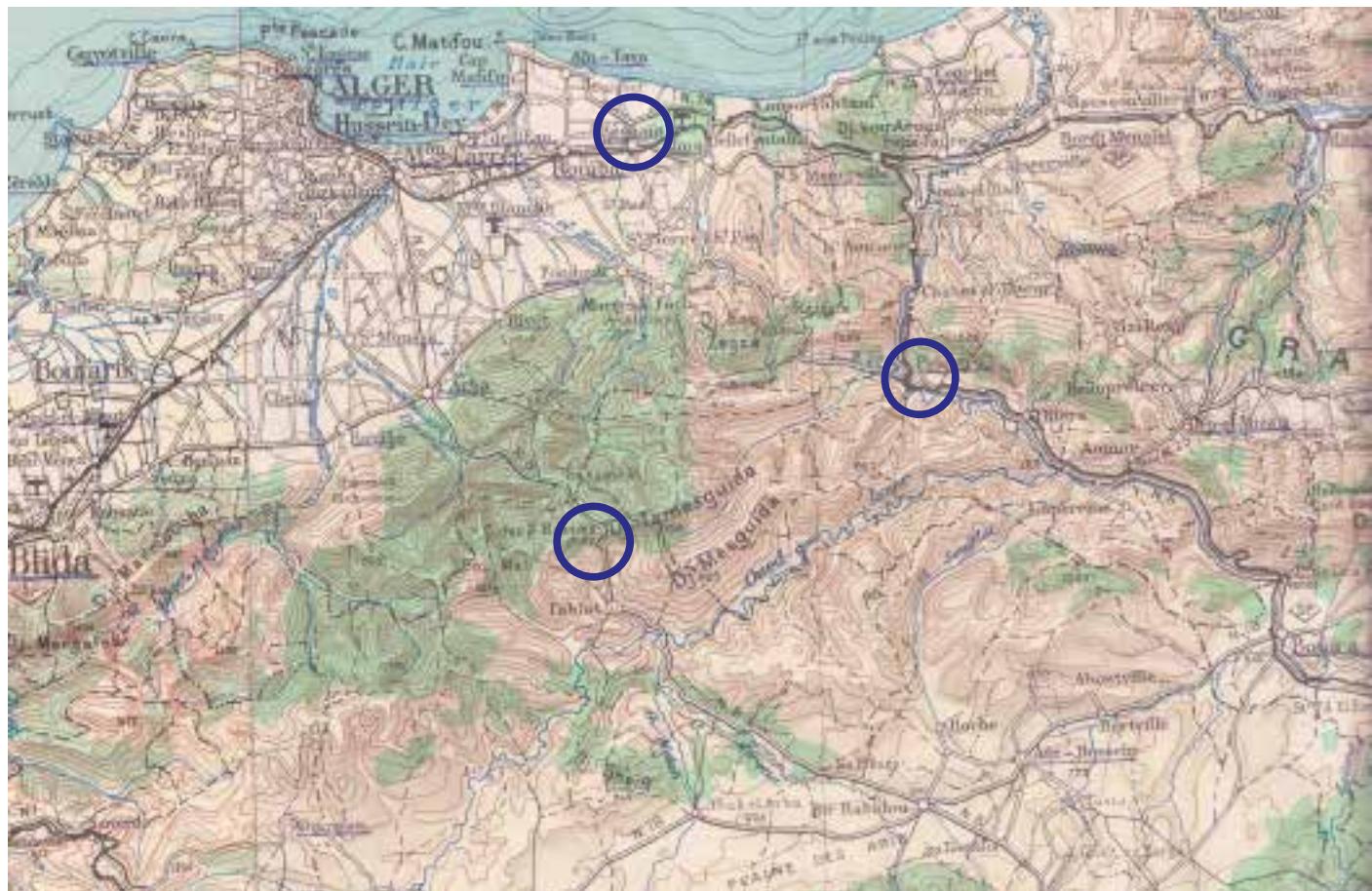
Ce matin-là, avec le sous-lieutenant Meuriot, observateur appelé du contingent, nous avions décollé du terrain de La Réghaïa avant le lever du soleil. Cela faisait un an que je volais au sein du Peloton. C'était le genre de vol que j' affectionnais particulièrement. Dans l'air frais du matin exempt de brume de chaleur, quelques fines langues de brouillards se dissolvaient lentement entre les vergers d'orangers et de citronniers, les vignes et les fermes encore endormies. La plaine de la Mitidja regorgeant de richesses naturelles laissait s'enfuir l'ombre de la nuit, tandis que le massif du Bou-Zegza vers lequel nous nous dirigeions était éclatant sous les rayons du soleil levant. Le moteur du L-21 ronronnait tranquillement. Nous goûtions le calme de ce vol, chacun dans ses pensées, en admirant le paysage qui s'éclairait de plus en plus.

Sur la zone, nous survolions l'ensemble du dispositif pendant les prises de contact radio avec les différentes unités qui participaient à l'opération. L'observateur plaçait sur sa carte les éléments de la situation pendant que j'enregistrais visuellement la configuration particulière du terrain et les emplacements de nos troupes, en observant soigneusement toute anomalie de couleur ou de mouvement à l'intérieur du dispositif. Il était rare de découvrir dans ces prémisses de recherche un signe de présence humaine, tant était habile la technique de camouflage des rebelles. Le dévoilement de leur position, souvent accidentel, ne se faisait que lorsque les troupes qui effectuaient le ratissage de la zone encerclée arrivaient au contact. Nous parvenions quelquefois à surprendre un mouvement individuel ou l'éclat d'une arme, depuis notre position aérienne. Ce qui déclenchait, après identification visuelle, les pilonnages d'artillerie ou le mitraillage de la chasse, suivi par la poursuite au sol et les actions de combats.

Ce jour-là, tout avait commencé très tôt, ce qui présageait une opération animée. Depuis le lever du soleil, les accrochages s'étaient multipliés dans cette région montagneuse et tourmentée, zone tampon entre la Kabylie proche et l'Atlas Blidéen qui débutait sur les terribles gorges de Kédara. Rien de bien violent. Juste l'habituel «tour d'horizon» qu'effectuaient les rebelles pour évaluer l'imperméabilité du bouclage. Il était bien rare qu'ils ne réussissent pas à trouver une faille dans le dispositif mis en place. La nature chaotique du terrain permettait rarement une étanchéité parfaite. La veille déjà, la bande qui venait de Kabylie nous avait échappé dans le massif voisin. Un renseignement venu d'un poste de la zone, dans un village où avaient été commis plusieurs égorgements, avait permis de monter l'opération avec une chance de succès. La bande tentait de rejoindre, à l'est, le col des Deux-Bassins. Nous avions commencé à fouiller les talwegs, à descendre les oueds les uns après les autres, lorsqu'un accrochage se produisit sur la côte 405 que nous avions déjà survolée. J'avais remis les gaz pour rejoindre rapidement les lieux et le sous-lieutenant Meuriot s'affairait sur sa carte. Pendant la remontée, j'avais pris la direction la plus courte afin d'atteindre rapidement le lieu du combat, je rasais les éboulis rocheux et les falaises qui bordaient l'oued, observant de tous côtés, car c'était souvent dans ces conditions que l'on découvrait l'inattendu. Soudain, nous entendîmes le bruit caractéristique de tirs fournis contre nous : des haricots secs tombant dans une casserole. Des éclats lumineux en grands nombres partaient de l'autre côté de l'oued. Quelques mouvements violents du manche et du palonnier pour dévier les tirs et nous sortîmes sans dommages apparents de la situation. Meuriot appelait *Soleil* :

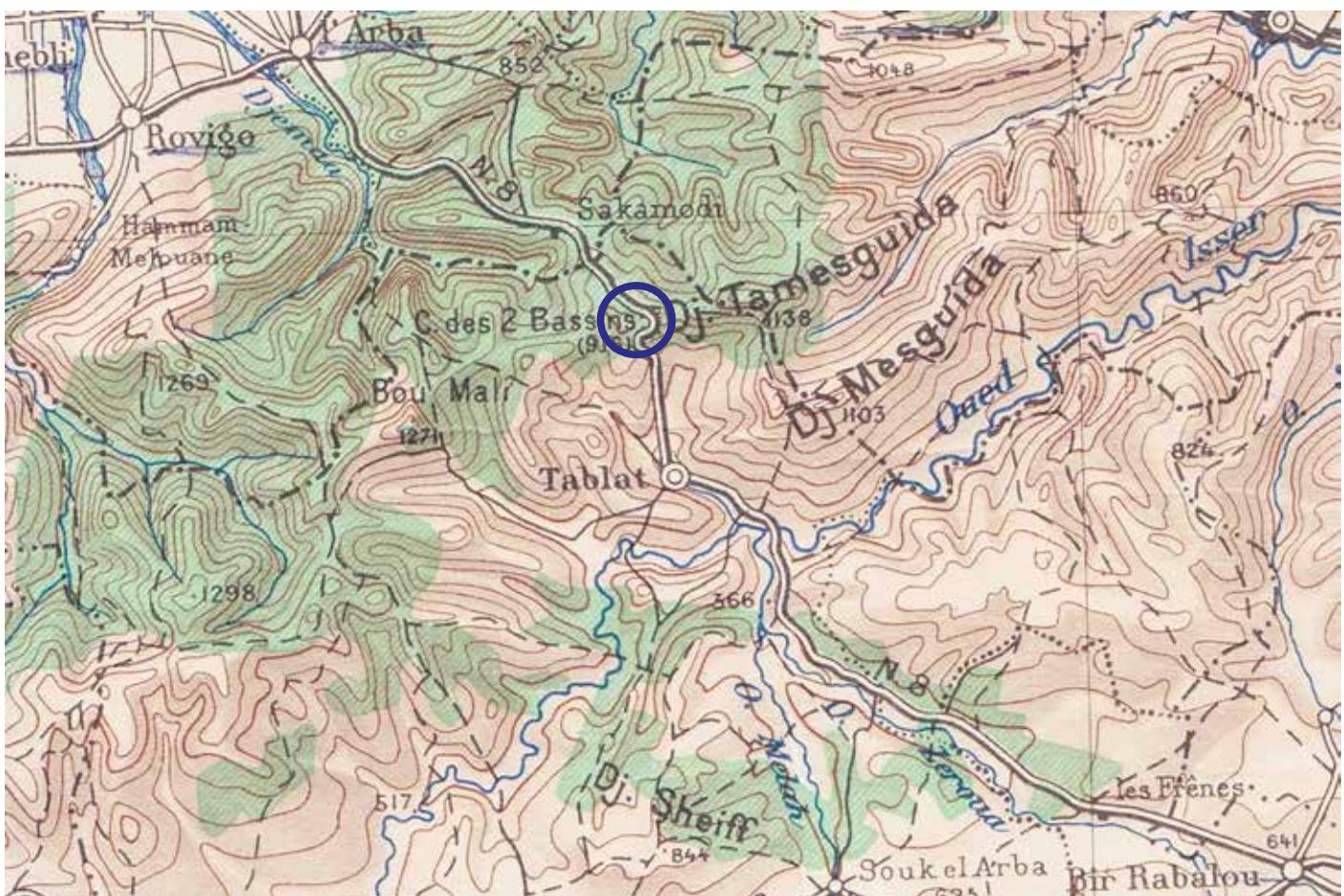
- *Soleil d'Hova Gris, position rebelle en HL 21 CI 16, demande artillerie.*
- *Hova Gris de Soleil affirmatif.*

Je sortis de l'oued en virage pour rester en contact visuel avec le lieu. Le moteur tournait rond. Nous n'avions pas perçu le bruit caractéristique d'impacts sur la cellule, nous pouvions avoir été



▲ *La Réghaïa, Palestro et le col des Deux-Bassins*

▼ *Le col de Deux-Bassins*



touché sans le savoir, dans les tourbillons de l'action, des cris et des messages que nous recevions par radio. Je restais vigilant et surveillais de temps à autre l'état des instruments de bord. Nous apercevions des mouvements divers sur les pentes. Meuriot peaufinait ses coordonnées avec l'artillerie. Aux premiers obus une dizaine d'hommes se mirent à courir en remontant l'oued. C'était mal parti pour eux, puisque grâce aux corrections précises du sous-lieutenant, les obus les suivaient très précisément. Explosions après explosions, quelques corps restaient allongés. Les autres combattants réussirent à l'infiltrer au milieu de gros éboulis de rochers ce qui, nous le savions, allait leur procurer une protection relative. L'artillerie continuait à tirer quelques obus de manière à les fixer et donner le temps aux unités présentes d'entrer en action.

Soleil demandait notre présence ailleurs. Les contacts avec l'ennemi se multipliaient dans plusieurs endroits du bouclage. L'affaire se confirmait chaude. L'intensité des messages radio avait atteint un palier très élevé. Je baissais un peu le niveau sonore de la radio sol-air, pour mieux entendre sur la fréquence air les T-6 qui arrivaient sur la zone et que nous allions guider pour le strafing. La bande s'était certainement scindée en petits groupes pour augmenter ses chances de trouver une porte de sortie.

Sur la côte 325 nous larguâmes une grenade fumigène pour baliser l'objectif. C'était toujours une opération dangereuse parce que, pour d'obscures et innommables controverses administratives, nos appareils n'avaient pas de roquettes fumigènes. L'armée de l'Air s'y opposait farouchement, de peur de perdre des priviléges d'un autre temps. En bénissant ces administratifs qui avaient oublié que la première aviation militaire, en quatorze, pendant la grande guerre, était celle de l'armée de Terre, avec ses équipages sans blindage, qui larguaient comme nous les fumigènes et autres délicatesses à la main.

La chaleur augmentant, une brume diminuait la visibilité, mais le guidage des T-6 sur l'objectif continuait. Une deuxième patrouille de T-6 nous rejoignait et se mêla à la noria. Comme nous tournions tous dans l'étroite cuvette de la vallée, j'étais extrêmement attentif à suivre les trajectoires des avions, tout en nous plaçant dans les meilleures conditions pour ne pas perdre de vue la bande qui se déplaçait sans cesse entre chaque strafing. Nous commençons à être passablement secoués par les thermiques qui dévoilaient au-dessus de la cuvette quelques cumulus, dit «*de beau temps*».

Lors d'un visage serré, j'avais entendu un drôle de bruit dans le moteur et la cabine s'était instantanément emplie d'une fumée âcre qui jaillissait de sous mes pieds. Sorti de virage, j'examinai une seconde sous les palonniers. À cet instant, bruit de moteur extérieur, je levai la tête, une *Alouette* venait de nous frôler.

— *Ah ! Le C. ! D'où sort-il celui-là ?*

La fumée s'était dissipée instantanément. Température moteur au vert. Avions-nous été touchés tout à l'heure ? Mais non, le moteur tournait rond. Toute notre émotion se reporta sur ce dangereux inopportun. C'était l'époque où les « *ventilos* » ne tenaient pas encore le haut du pavé et c'était un des tout premiers que je voyais en opération.

— *Encore un ponte de l'état-major.* Me glissa Meuriot.

— *Hélium Gris de Soleil.*

— *Hélium Gris j'écoute.*

— *Portez-vous sur HL18CI10, nous n'avons plus contact radio et il y a des échanges de tirs.*

— *Hélium Gris bien reçu, nous y allons .*

Nous laissâmes les T-6 continuer sans nous. La plupart des pitons étaient tenus par nos troupes qui nous saluaient de la main lorsque nous les survolions. Beaucoup d'hommes avaient creusé des trous et observaient devant eux les vallées. Aucun indice moteur ne laissait présager d'avarie. Mais la collision manquée avec l'hélico nous avait plus secoué que la fumée intempestive mais brève. Pendant les trop longues minutes de vols passées pour rejoindre cette unité, je m'étais tourné pour voir Meuriot tripotouiller ses cartes, pour être sûr de sa navigation dans ce terrain difficile. Mais il avait le corps penché en avant, tendu vers ce piton qu'il cherchait des yeux et où des hommes se trouvaient en difficulté, attendant notre aide.

Le L-21 était une excellente machine qui faisait des merveilles en montagne, à condition de ne pas compter sur la puissance du moteur pour se sortir des courants rabattants et des remous que nous imposaient la chaleur et le vent. Se servir de cet appareil comme d'un planeur en montagne pour la maîtrise de sa vitesse était notre seule sauvegarde. Nous le raillions un peu pour son manque de vitesse lorsque les circonstances étaient dures pour ceux qui nous attendaient. C'était le cas ce jour-là. J'avais pris la direction de l'endroit où se trouvait cette unité, car j'avais mémorisé la configuration de la zone et la position exacte de toutes les unités sur le terrain.

Le pilote devait assurer conditions de sécurité et d'efficacité lors des missions. L'officier observateur devait gérer les informations qu'il recevait par radio ainsi que celles que nous découvrions en cours de vol sur le terrain. L'aide du pilote s'avérait souvent indispensable. En urgence opérationnelle, les décisions et les actions dépassaient souvent les attributions de l'équipage. Cette forme de guerre nouvelle nous contraignait souvent à agir en fonction des nécessités de l'action.

Nous arrivions enfin sur le piton concerné. Les soldats étaient couchés dans leurs trous ou protégés par des murettes de pierre. Nous étions passés à une dizaine de mètres au-dessus d'eux et avions remarqué l'agitation et les départs de coups de feu vers le bas de la pente. Pendant la ressource, j'avais incliné l'aile pour observer l'ensemble du piton. Effectivement, à quelques dizaines de mètres en contrebas, devant nos soldats, se levait un groupe d'hommes : les rebelles qui, à toutes jambes, contournaient le piton en se dirigeant vers l'arrière de la position. Devant la rapidité de cette action, je réduisis les gaz et plongeai de manière à longer la crête devant nos soldats et leur montrer par geste qu'il fallait se protéger à l'arrière. Le sous-lieutenant écrivit un message pour le larguer trente secondes plus tard sur la position. Virage de cent quatre-vingts degrés, je repassais devant eux, gesticulant en désespoir de cause. Nous sautions littéralement d'impuissance sur nos sièges. Aucun Français n'avait bougé de sa position. Nous aperçûmes avec horreur la course rapide, désordonnée, entre les roches et les buissons, d'un groupe de rebelles qui montaient à l'assaut. Les hommes de la section n'avaient pas compris nos signes et restaient fixés au sol par des tirs incessants. Le message largué n'avait pas pu être récupéré. En quelques secondes l'ennemi fut sur leur dos. Nous ne pouvions rien pour eux. Un passage en rase-mottes. En un éclair nous vîmes la scène : un corps à corps sauvage.

— *Soleil d'Hélium Gris, sur Hôtel Lima 18, position débordée. Je répète, position débordée !*

La mort dans l'âme nous assistâmes à la fuite rapide des rebelles qui plongeaient dans les thalwegs. Je refis un passage, volets sortis, lentement. Sur le piton, quelques corps désarticulés. Amis, ennemis ? Meuriot ajustait déjà l'artillerie sur les derniers replis de terrain où les rebelles s'étaient fondus parmi les rochers et les buissons.

Le reste de l'opération s'était passé, comme c'était souvent le cas, dans le ratissage précautionneux, ponctué de quelques coups de feu sur quelques fuyards débusqués. Le compte des pertes amies, celui des rebelles, des armes récupérées, des documents découverts. Une opération presque comme les autres, mais dont les images particulières sont encore vivaces dans mon souvenir.

Le temps des espérances

Après les évènements de mai 1958, l'espérance d'une issue favorable à la guerre et d'une perspective fraternelle allaient sombrer dans un tourbillon de manipulations et de haines irréductibles dont nous ne savions rien. Attisé par les idéologues de tous bords et par les violences perpétrées sur le terrain et dans les villes, le volet civil et politique de cette guerre allait devenir prépondérant. Les oppositions intransigeantes à la juste revendication d'un statut d'égalité et la faiblesse du politique ont gâché les occasions d'imposer les mesures de justice que la population musulmane était en droit d'attendre. Les incendiaires mettaient en valeur des incompatibilités culturelles irréductibles pour annuler les dernières tentatives de réduire la fracture. Le racisme lattant dans le cœur des hommes n'était pas dans cette région du monde moins développée qu'ailleurs et ce conflit n'a pas échappé aux conséquences et aux intérêts divergents des principaux protagonistes de la guerre froide qui sévissait partout.

De ces années ne restent que des souvenirs confus d'opérations, de mise en place sur des terrains éloignés de notre zone habituelle pour soutenir les actions dans les secteurs voisins et remplacer des équipages épuisés. Au sud d'Orléansville, opérations multiples contre les forces de Kobus, combats violents, nous restions sur zone jusqu'à la nuit, à la demande expresse des troupes au sol. Au retour, premier de ces atterrissages de nuit qui ne seront jamais inscrits sur le carnet de vol. En 1958, retour de mission éreintante en Kabylie, c'était la deuxième journée d'opération de vol en guidage chasse, réglages d'artillerie et de troupes au sol à quelques kilomètres du Djurdjura un des plus hauts sommets d'Algérie. Sur le parking de Tizi-Ouzou nous nous figions au garde-à-vous, le général De Gaulle descendait d'un hélico. Dans notre tête résonnaient les mots « *Algérie française* » qu'il a prononcés voici un mois à Mostaganem. Il ne faisait plus aucun doute, enfin, que celui qui allait prendre en main les affaires de la France, justifiait un combat, le nôtre, qui ne se terminerait pas comme en Indochine. L'engagement musulman, à nos côtés, s'amplifiait. Nous larguions les tracts incitant les rebelles à la paix des braves... Un vent de changement soufflait conforté par les déclarations officielles. Allions nous réussir à changer la société algérienne en un pays laïc réellement multiconfessionnel ?

Un an après, le général confirmait encore l'option française avec toute l'autorité dont il était investi. « *La France de Dunkerque à Tamanrasset* » cadenassait pour un certain nombre d'idéalistes le point final d'un piège machiavélique. L'extrême virulence des haines idéologiques allait concourir à précipiter l'avènement de points de non-retour, et la honte de l'abandon du principe minimal de considération humanitaire envers les populations concernées directement par le conflit. La trappe en place allait recueillir, sans distinctions, les nostalgiques de l'Empire, les respectueux de la parole donnée, les innocents, ceux qui s'étaient laissé engluer dans une vision partielle de l'expérience politique et enfin les amateurs d'un immobilisme suicidaire par paresse ou méconnaissance des réalités géopolitiques.

En attendant cette fin calamiteuse, la guerre se poursuivait pour les équipages de notre Peloton. Je me souviens d'un vol opérationnel effectué avec le sous-lieutenant Meuriot. Il s'agissait de retrouver Amirouche et ses hommes qui s'étaient échappés d'un bouclage dans la vallée de la Soummam. Nous avions aperçu un groupe d'hommes filer à toute vitesse entre les arbres, en tentant de se dissimuler sous des branches d'arbres qu'ils tenaient à bout de bras. À l'arrivée de la chasse, deux P-47, nous suivions les rebelles en altitude en tournant au-dessus. Après largage du fumigène, le cirque commençait avec les plongées vertigineuses des chasseurs qui se laissaient tomber, de beaucoup plus haut que nous, pour mitrailler. J'étais en virage serré au-dessus de l'ob-

jectif depuis le commencement de l'attaque. Je regarde vers le haut pour surveiller la trajectoire du leader. Il était sur le dos et me tombait dessus à la verticale. Je ne pouvais éviter la collision. Soudain, il me vit et poussa son manche pour m'éviter. L'appareil passa très près, et immédiatement apparurent en bout d'ailes des traînées blanches, signes d'une ressource violente. Nous le voyions plonger vers le sol. Il allait s'écraser. Mais non, il passa et rebondit vers le ciel sans avoir tiré une seule balle. Du haut de sa trajectoire une voix cassée se fit entendre :

— *Piper, ça failli être la bonne.*

Le sous-lieutenant Meuriot devait, quelques mois après, le 2 juillet 1959, tomber en service commandé, en compagnie du maréchal des logis Poupon. Officier observateur remarquable, il était pour tous un compagnon exemplaire, portant au plus au point cette éthique d'équipage où le grade, sans disparaître, s'efface devant la coopération la plus serrée dans le combat et les difficultés et où domine l'estime forte et amicale le reste du temps.

Le Peloton reçut enfin des L-19, pour les pilotes c'était la *Cadillac* des avions d'observation. L'escadrille changeait de base, nous partions à Tébessa, sur la frontière tunisienne. Le paysage était différent : montagnes dénudées, défilés aussi impressionnant que celui du Colorado avec un minuscule oued dans le fond. Sur les parois vertigineuses des condors à cols blancs surveillaient nos évolutions. Sur les marges de l'atlas pré-saharien, des traces d'occupation romaine sont visibles d'en haut. En ville, une basilique chrétienne étale ses colonnes tronquées. Des plaines et des pentes rocailleuses pratiquement sans arbres portent la trace du travail des hommes de l'Antiquité. Partout, les pierres rangées marquent la position des champs. Des huileries en ruines, mais les oliviers ont disparu. Depuis des siècles, semble-t-il, les hommes ont négligé les soins à donner à cette terre qui était le grenier de l'Empire Romain. De nouveaux noms de lieux s'inscrivaient sur nos carnets de vols : Le Kouif, Bir-el-Ater, Negrine, Oued Hallaïl... Ainsi que ceux des observateurs : lieutenants Viot, Monteil, de la Croix de Vaubois, Dejewski.

▼ *Le lieutenant de la Croix de Vaubois qui sera général commandant l'ALAT de 1987 à 1992*



Accrochage à la frontière tunisienne

Le 13 février 1961, j'effectue un vol d'essai de cinq minutes, sur le L-19 n°24531 avec le chef Pouteau, mécanicien. Toujours avec le même appareil, je décolle pour une opération au nord de Meskiana en compagnie du lieutenant Laude, 2 heures 15 de vol sans problème particulier. L'opération continue avec d'autres équipages pendant que je prends mon tour d'alerte au sol. Vers 16 heures, accrochage sur la frontière tunisienne, je décolle sur la piste en dur de Tébessa, face à l'ouest avec le lieutenant Noël pour une alerte sur la frontière. Comme il n'y a aucun trafic aérien je demande la permission d'effectuer un virage de 180 degrés immédiatement après décollage, ce qui m'est accordé. Le barrage électrifié et la frontière tunisienne sont à quelques minutes de vols. Il y a eu des tirs contre des troupes locales depuis le territoire tunisien. Nous connaissons bien les emplacements des camps d'entraînement de l'ALN que nous survolons régulièrement, le plus souvent officieusement après une demande verbale des officiers du 2^{ème} bureau. Nous longeons le col du Ténoucla et le djebel Doukane à notre droite. Aux pieds de la dernière chaîne de montagnes avant la frontière, nous survolons la localité de Bekkaria. Comme d'habitude, je bats des ailes pour saluer un ami : le commandant de la SAS.

En arrivant sur la zone des tirs tout est calme. En l'air, au-dessus de nous, deux T-6 en maraude et un L-19 ont accouru au signal de l'incident. Le lieutenant Noël, en charge de la mission, prend contact avec l'autorité du poste voisin qui indique que les tirs adverses sont partis du territoire tunisien. C'est habituel. Nous passons la frontière. J'aborde la zone en suivant une vallée boisée bordée de sommets culminant entre 1 300 et 1 500 mètres. Nous volons très légèrement au-dessus des lignes de crêtes de manière à mieux percevoir les mouvements éventuels. Les autres aéronefs survolent la zone un peu plus haut. Dans cette partie du territoire où il n'y a aucun poste militaire tunisien, le FLN est chez lui. Nous sommes légèrement au nord de la partie appelée *Alsace Lorraine*, du fait de la ressemblance de la frontière avec ces départements.

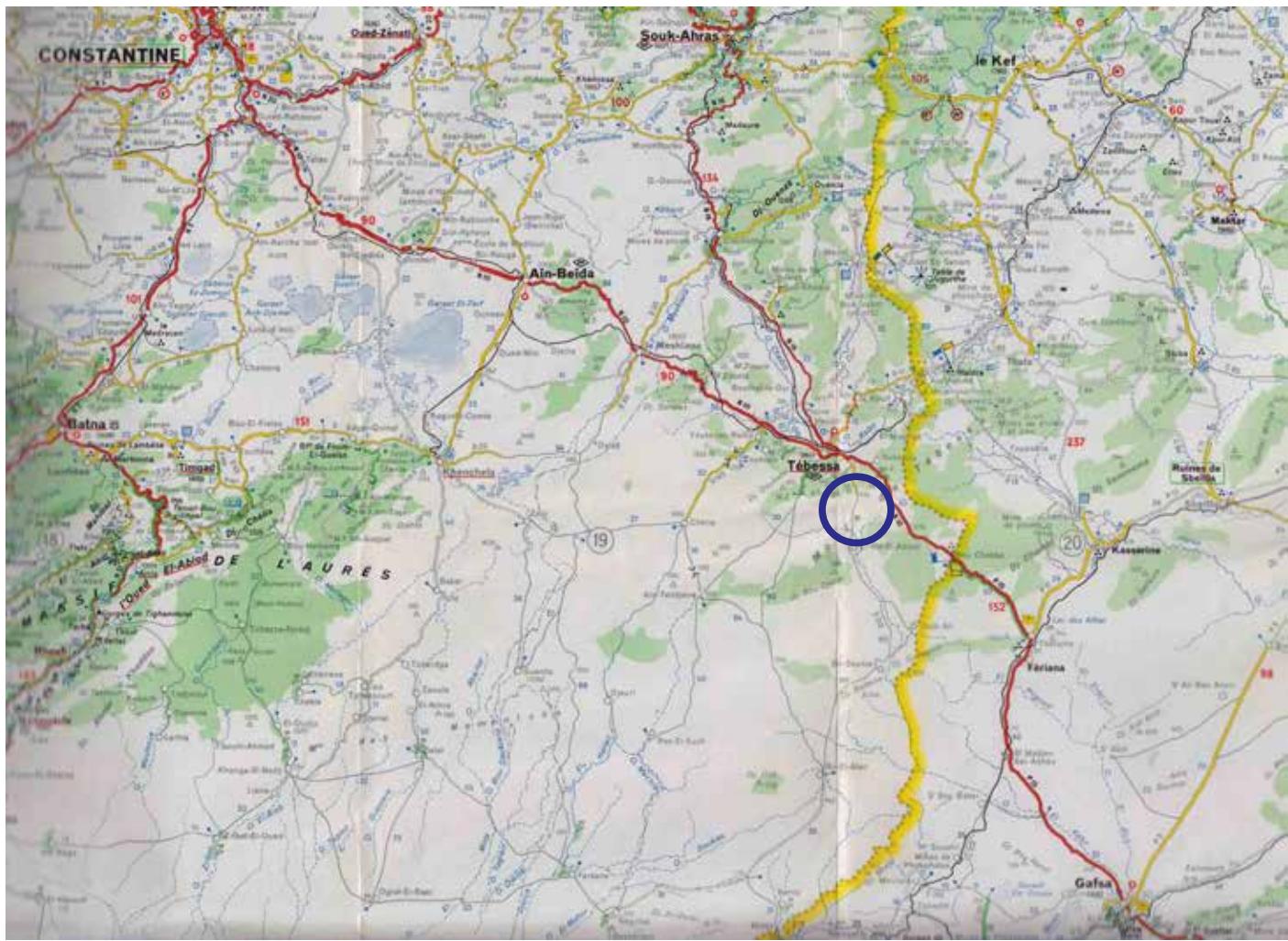
Après quelques virages nous entendons le crépitement caractéristique d'armes automatiques qui nous ont pris pour cible. J'effectue immédiatement des dégagements secs pour dérouter les tireurs. Le lieutenant Noël annonce par radio que nous subissons des tirs. Violente explosion, quelque part dans le moteur ! Le lieutenant Noël est indemne et transmet à la radio :

— *Hélium Vert, nous avons été touchés !*

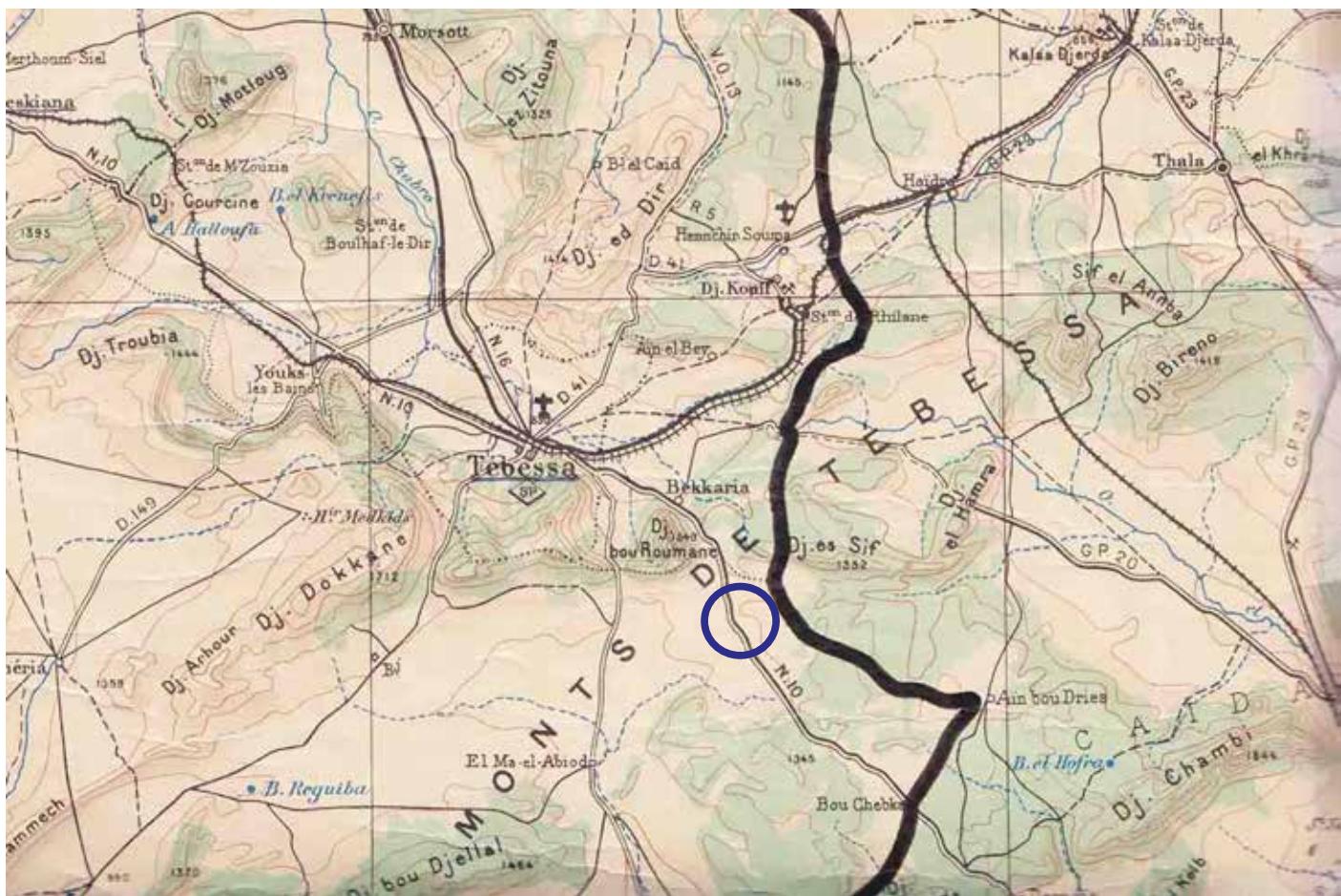
Mince, le moteur ! Je n'aime pas ça ! Nous sommes en Tunisie à cinq ou dix kilomètres du barrage. Je mets le cap sur la frontière et examine les instruments de bord. La pression d'huile est à zéro. Coup d'œil sur l'appareil : rien sur les ailes, à l'arrière en revanche une traînée de fumée confirme l'existence d'un problème sérieux. Je me retiens de parler immédiatement à la radio. Lorsqu'une émotion forte ou la peur modifie le timbre de la voix, cette modification entraîne une diminution de nos capacités. En m'en souvenant, j'avais poussé deux ou trois grognements puis la voix assurée, annoncé au micro :

— *Hélium Vert, feu à bord.*

J'aurais pu sourire de la justesse de cette réflexion en entendant les confirmations chargées d'émotion des équipages présents. Mais je n'avais pas envie de rire, avec cette autre information qui maintenant occupait mon esprit : un L-19 en feu devrait exploser habituellement en quelques secondes, construit en magnésium. Mais il volait encore, malgré la température du moteur au rouge. Le lieutenant Noël ne disait rien. Arriverions-nous en « France » avant l'arrêt de moteur ? La frontière approchait, le moteur tournait rond. Nous pensions tous deux, sans nous le dire, à l'accueil que nous recevrions des combattants de l'ALN, si nous nous posions sur le sol tunisien.



▲▼ Atterrissage en campagne au sud de Bekkaria , près de la frontière tunisienne



Enfin nous survolons la frontière et le barrage électrifié qui dans cette région étaient très proches. Nous sommes enfin en France ! Mais il me fallait prendre une décision. Le filet de fumée derrière l'avion me semblait plus léger, l'aiguille de la température moteur était toujours coincée sur le rouge. Le terrain de Tébessa se trouvait à une vingtaine de kilomètres. Devant nous, une chaîne de montagnes qu'il nous fallait franchir alors que nous étions en-dessous des sommets. J'estimais qu'il était urgent de se poser. Le moteur pouvait gripper d'une seconde à l'autre. Près du barrage j'aperçus un chemin de terre plus ou moins en ligne droite sur une centaine de mètres, cela devrait suffire. À ma demande le lieutenant largua une grenade fumigène. Le vent était faible presque dans l'axe. Je fis une approche tous les volets sortis, moteur réduit. Dans cette configuration je ne risquais pas grand-chose en cas d'arrêt du moteur. Atterrissage trois points impeccable, comme à l'entraînement. Tout heureux de nous en être sortis sans casse, nous avions sauté au sol et fait le tour de l'appareil pour l'examiner soigneusement. Une balle avait percé le réservoir d'huile. Cette huile avait brûlé sur l'acier du pot d'échappement, sans rien toucher d'autre. C'était notre chance. Nous savions maintenant pourquoi nous avions échappé à l'explosion de l'avion ou à un incendie plus important.

Quelques tirs sporadiques se faisaient entendre du côté de la Tunisie. Avec le lieutenant Noël nous sortîmes les quartz de l'équipement radio, nos cartes et nos armes individuelles, des USM1 repliables, le parachute. Une jeep, armée d'une mitrailleuse, en provenance du poste le plus proche, s'arrêta sur la piste qui courait le long du barrage. Les soldats qui étaient à bord ne quittèrent pas leur véhicule et restèrent vigilant en nous observant. Un H-21 apparut survolant les montagnes du côté de Bekkaria et se posa rapidement à une trentaine de mètres de notre avion. Les secours étaient déjà là. L'équipage nous demanda de monter à bord pour nous ramener à la base, nous expliquant que les militaires du poste le plus proche assureraient la sécurité de notre appareil. L'hélicoptère effectuait un vol d'essai au-dessus de la base de Tébessa, ce qui expliquait la rapidité de l'intervention.

À l'arrivée du H-21 sur le parking, l'ensemble du Peloton nous accueillit silencieusement, mais visiblement heureux de nous voir indemne. Le capitaine Nicolas, qui avait pris le commandement du Peloton à la suite du capitaine Léost, était plutôt nerveux. Il lui fallait absolument avoir la confirmation que l'appareil était en territoire français. Une fois rassuré, il nous avait passé un copieux savon pour être descendu au niveau des montagnes tunisiennes pour débusquer les assaillants FLN. En fait, le vrai problème était que cette aventure était remontée jusqu'à l'Élysée qui craignait que l'avion ou l'équipage soit tombé entre les mains de l'armée de l'extérieur. Deux régiments d'interventions avaient été mis en alerte pour récupérer l'avion et l'équipage mort ou vif. Dans le contexte de l'époque, la politique étrangère de la France, déjà rudement mise à l'épreuve par les aléas de la guerre d'Algérie, n'avait pas besoin de circonstances aggravantes devant les instances internationales, polarisées sur les tensions de la guerre froide et le manichéisme grossier de la décolonisation. Créer un incident diplomatique de plus n'était pas nécessaire.

La petite aventure était terminée pour l'équipage, mais pas pour ceux qui avaient la charge, la nuit même, de récupérer l'avion qui était intact. Un transporteur de chars accompagné de véhicules de protections atteignit les lieux sans encombre. Malheureusement, le premier mécanicien du Peloton qui s'approcha de l'avion, un appelé du contingent, le brigadier Auduc perdit un pied sur une mine antipersonnel. L'appareil était posé sur un champ de mines. Il fallut effectuer de nombreuses heures de déminage. L'appareil placé sur un porte-char serait débarrassé de ses ailes pour passer par la route forestière du col de Ténoucla. Après remplacement du moteur, remontage des ailes et vérification du train d'atterrissage qui n'avait pas souffert, l'avion revola cinq jours après.

Quarante ans après

Cet appareil avait un destin particulier, « *la baraka* » devait le suivre dans les diverses pérégrinations de la guerre d'Algérie. Son retour en métropole, comme la plus grande partie des aéronefs servant en Algérie, a dû s'effectuer en convoi aérien.

Dans les années quatre-vingt, les L-19 ont été presque tous renvoyés aux USA. Le marché des avions d'occasion y étant florissant, ils font encore le bonheur d'un grand nombre d'amateurs. Quarante-trois ans après ce vol mémorable, le propriétaire actuel du L-19 n°24531 découvrait dans le log-book technique à la date du 13 février 1961 : « *Descendu par balle, pilote maréchal des logis Bertrand* ».

Cet Américain s'honore aujourd'hui de posséder un L-19 « *vétéran de la guerre d'Algérie* » et s'active à le remettre aux couleurs de l'ALAT et du Peloton de la 7^{ème} DMR tel qu'il était le jour du crash.

Aujourd'hui, un échange de messages s'est établi avec le propriétaire actuel. De nombreux documents et photographies me parviennent de sa part sur cet appareil et sur l'incident, puisqu'il a réussi à se procurer la copie du journal de marche du Peloton du mois de février 1961. Journal de marche qui nous remet en mémoire tout ce que nous avons vécu là-bas.

Pour beaucoup de camarades, et pour moi en particulier, émerge une conclusion lancinante malgré le temps passé : l'Algérie que nous connaissons n'existe plus. La nouvelle Algérie a accouché dans les douleurs.

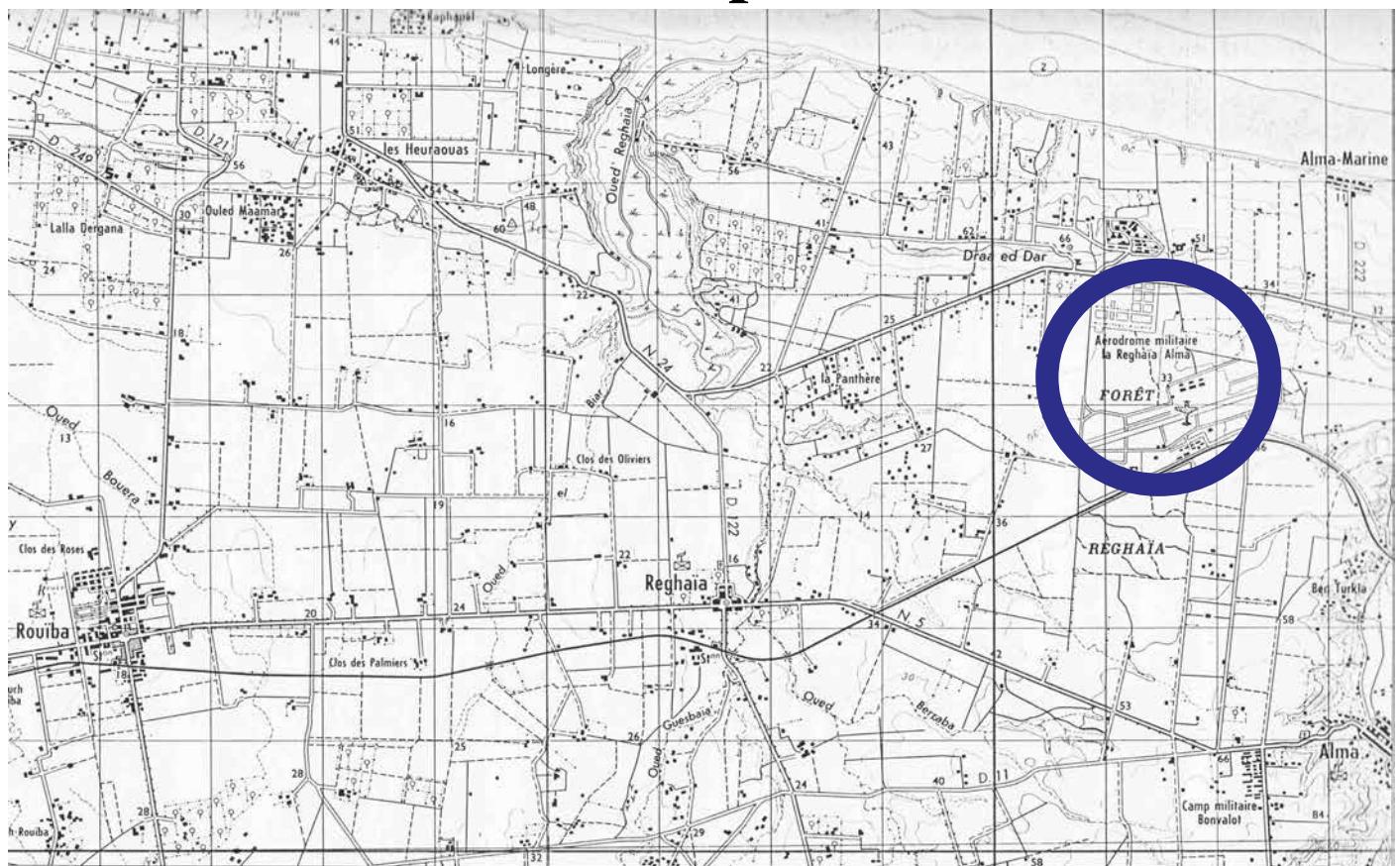
Après le cessez-le-feu du 19 mars 1962, le couvercle de l'armée s'étant levé sans précautions, le chaudron de violence a débordé sans retenue. Les Européens ont fui. L'OAS s'est laissé aller à des violences inutiles. Les Algériens de l'armée extérieure et ceux des maquis se sont déchirés mutuellement pour la conquête du pouvoir. Les Harkis honteusement abandonnés ont subi les pires sévices. L'enthousiasme pour certains, la joie de la fin des combats pour le plus grand nombre, n'effaçaient pas l'amertume et la tristesse devant tant de souffrances et de vies sacrifiées. L'impossible victoire militaire pour les camps en présence a poussé un pouvoir centralisé à conclure par la solution radicale de l'indépendance, sans doute inévitable, mais de la manière la moins élégante, entachée d'irresponsabilité criminelle. Il est vrai qu'un nouveau monde ne se construit pas sans déceptions ni injustices sanglantes, surtout, comme c'était finalement le cas, lorsque, à l'issue d'une guerre, défaite et victoire sont partagées.

La manière de conduire les conflits modernes est lourdement obérée par la composante civile. Mais hors de polémiques, il nous reste les souvenirs de notre jeunesse et celui de vols splendides et difficiles dans un pays magnifique.

Pierre Bertrand

Texte mis en forme par Christian Malcros pour le site www.alat.fr

Album photo



▲ Aérodrome de La Réghaïa

▼ Dans l'Algérois, 1959





▲ *Bou-Alous, 1958*

▼ *Col de Sakamlodi, janvier 1959*





▲ À l'est de Chréa, juin 1959

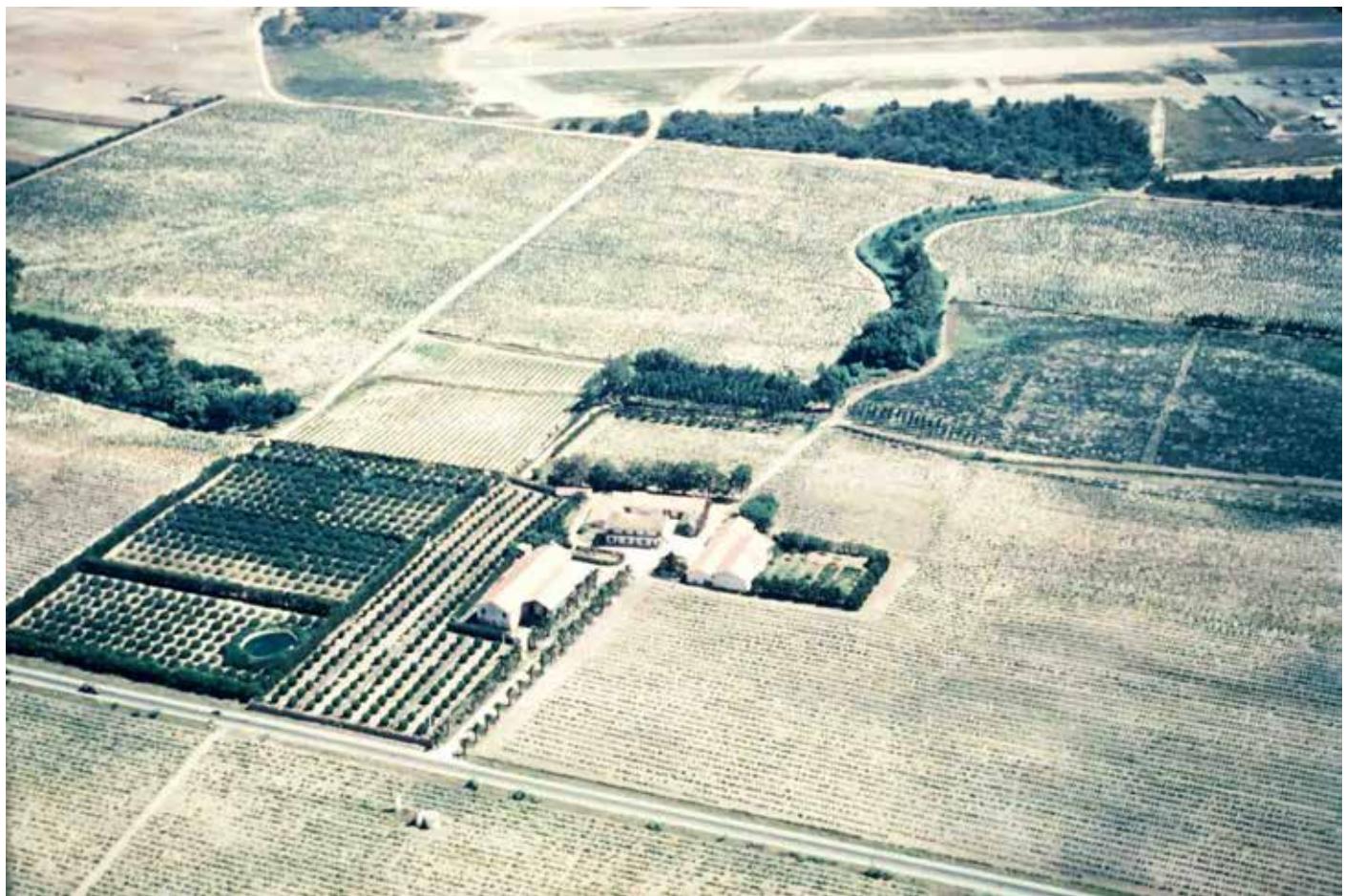




▲ Yema-Halimma (Médéa), 1959

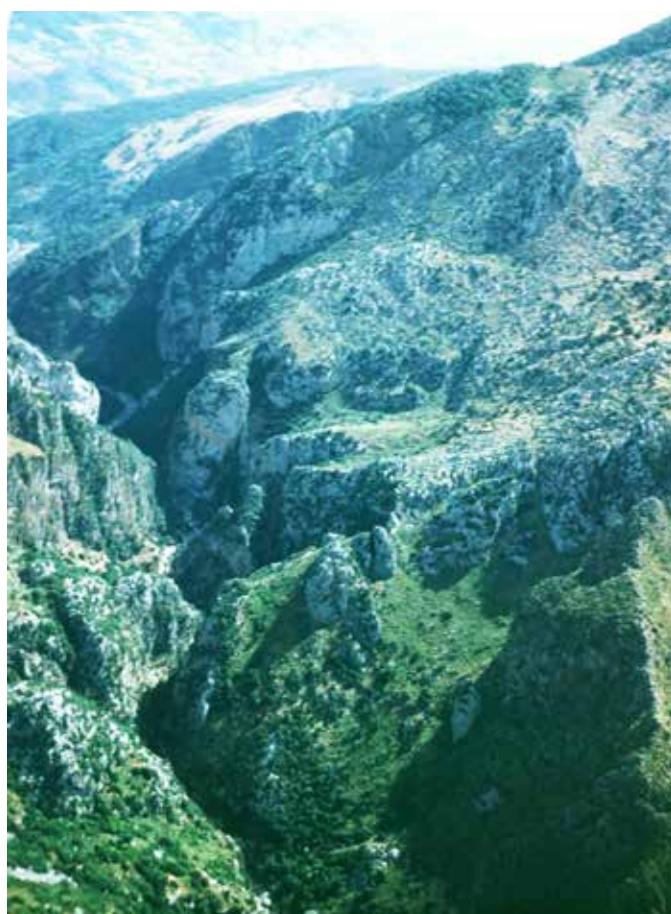
▼ Taoudjert (Algerois), 1959





▲ Ferme dans l'Algérois, 1959

▼ Gorges de Keddara (Palestro), 1959





▲ Côte 1450 (Algérois), 1959

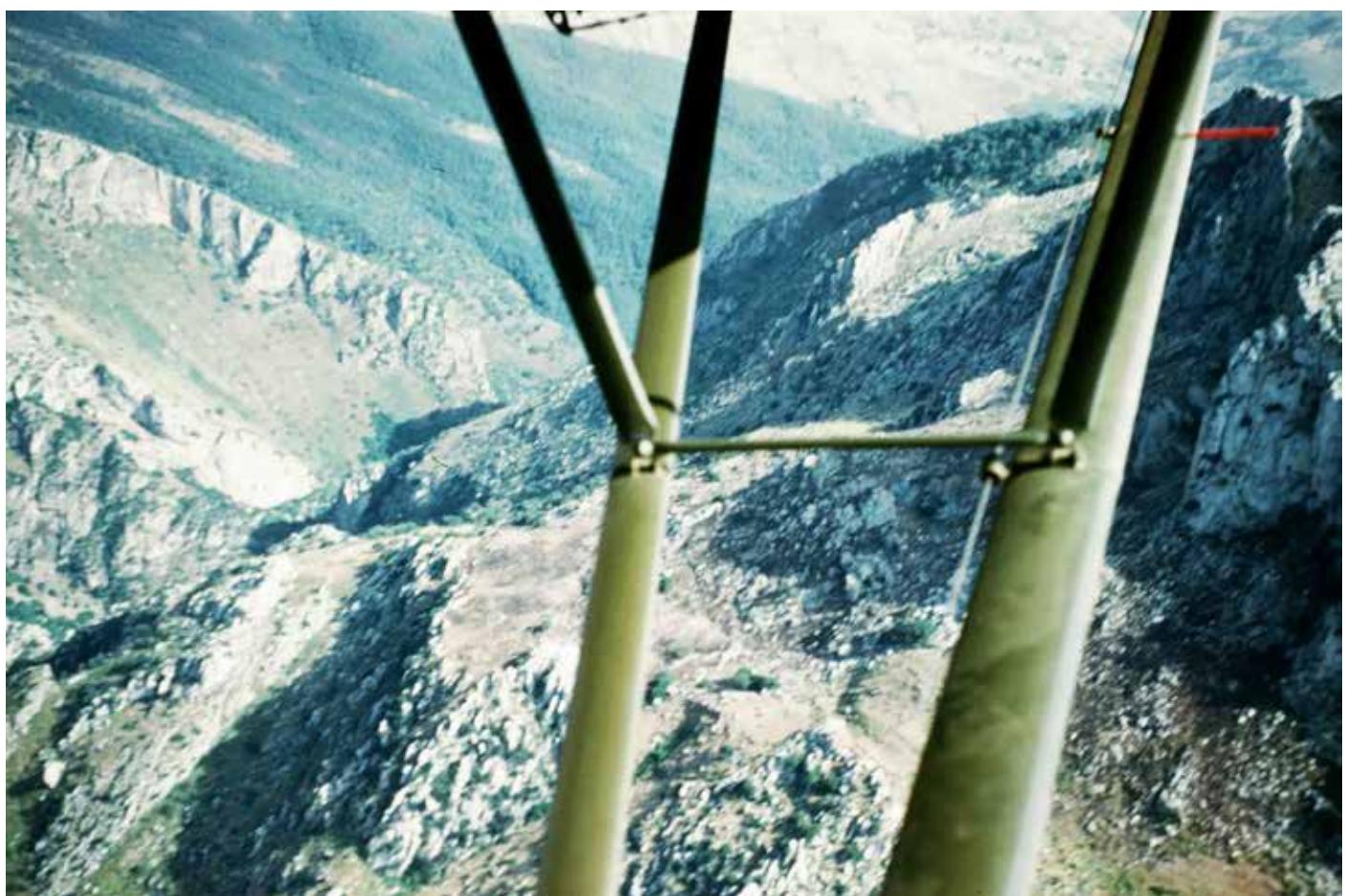
▼ Barrage du Hamiz, 1959





▲ Alma Marine, 1959

▼ Dans l'Algérois, 1959





▲ Bouzegza, 1959

▼ Rivet, 1959





▲ *Côte 1193 (Algérois), 1959*

▼ *El-Harrouch (Bougie), 1959*





▲ Région de Negrine, 1959

▼ Aurès, 1959





▲ Guentis, 1960

▼ Ouenza, 1959





▲ Ferme détruite dans le Constantinois, 1960

▼ Tébessa, 1959





▲ *El-Oued, 1960*

▼ *Région de Collo, 1959*





▲ Opération dans l'oued Hallaï, 1959

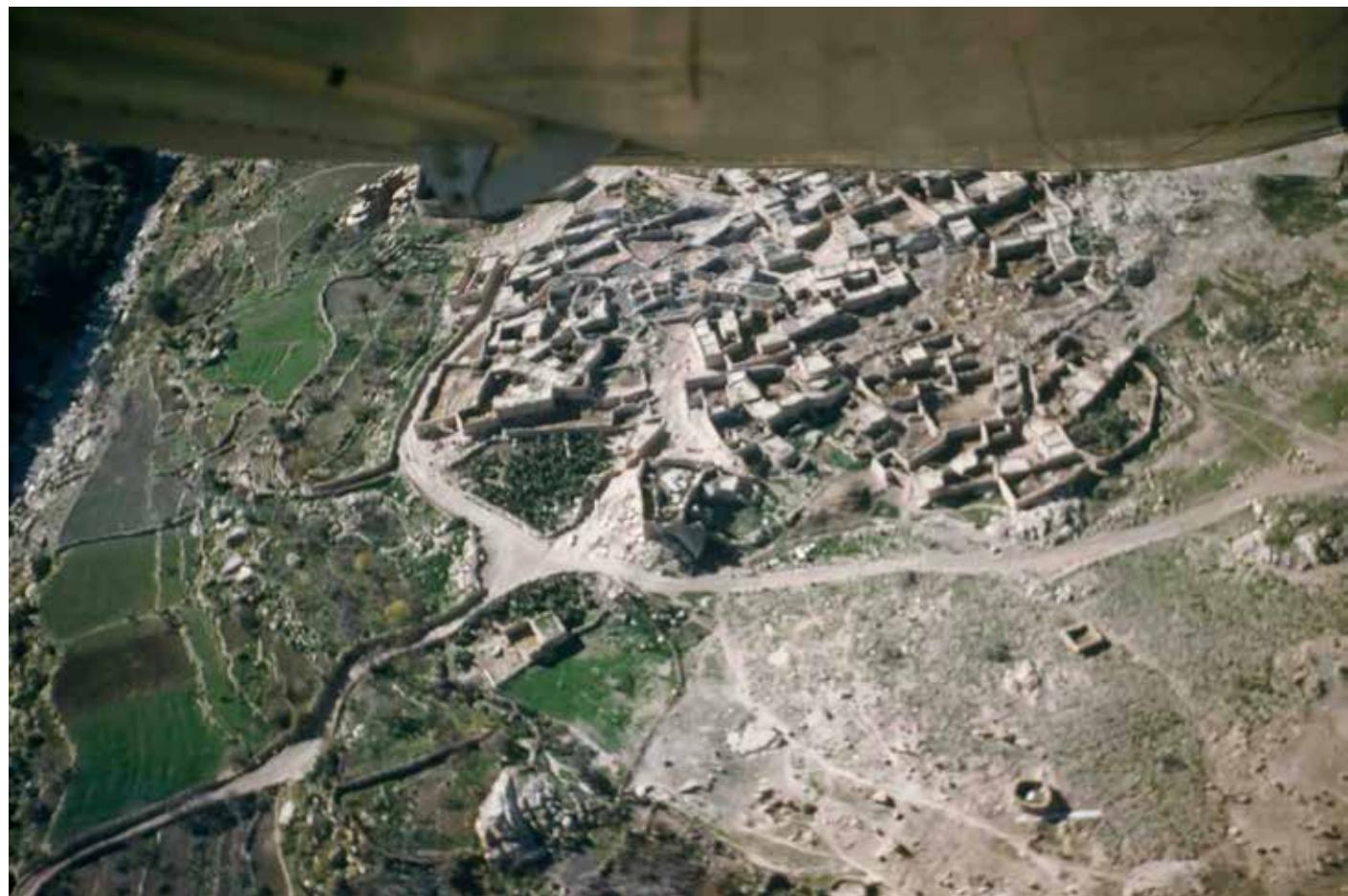
▼ Oued Hallaï, 1959





▲ Le Kouif (frontière tunisienne), 1959

▼ Zaouïa en Tunisie 1959





▲ Poste de l'ALN en Tunisie, 1960

▼ Cache de l'ALN en Tunisie, 1960



