

Pour l'Honneur



Jean-Marc Lavie



Mon ami Jean-Marc

Un matin frileux de mars 1960, des appelés et des engagés se retrouvent au CISALAT d'Essy-lès-Nancy pour y faire les «classes» pendant six mois, sorte de grandes vacances sportives. Jean-Marc et moi-même avons vite fait de nous retrouver, comme si nous nous étions toujours connus, bien que nous venions de deux coins éloignés en Algérie.

En août, Jean-Marc entamait le pilotage pour être CPAP alors que nous, les engagés, restions deux mois de plus au CISALAT pour parfaire notre connaissance de l'art de la guerre et nous imprégner du fonctionnement du ralentisseur du FM 24 modifié en 1929, avant de partir à Dax.

En avril 1961, l'annonce de son accident en L-19 du PMAH 25^{ème} DP se répandait dans l'ALAT. Il vivra alors un drame qui se confondait dans celui de l'Algérie.

En 2003, j'apprends que Jean-Marc habite dans l'Aude, à une trentaine de kilomètres de chez moi. Nos retrouvailles sont rapides dans le loft qu'il a aménagé à ses handicaps dans la chapelle du château d'Alzeau appartenant à un ami qu'il avait connu pilote de T-6 en Algérie.

Notre proximité permettait des rencontres fréquentes et il me confia le récit qu'il réservait à sa famille et à ses amis, écrit pendant sa longue convalescence et sa rééducation après avoir appris, dans la douleur, que seules les cendres savent ce qu'est le feu.

Puis il partit pour la Côte d'Azur où il décéda le 11 avril 2022.

Jean-Marc est maintenant dans nos mémoires, avec nos anciens, nos camarades et nos amis veillés par Sainte Clotilde. Il a légué, heureusement, ce témoignage que nous avons la chance de découvrir.

Pierre Jarrige

Vice-président du Groupement AA ALAT Languedoc-Roussillon

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

www.ALAT.fr

www.unaalat.fr

www.languedoc-roussillon.unaalat.fr/r



Mise en page par Pierre Jarrige



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

Octobre 2026

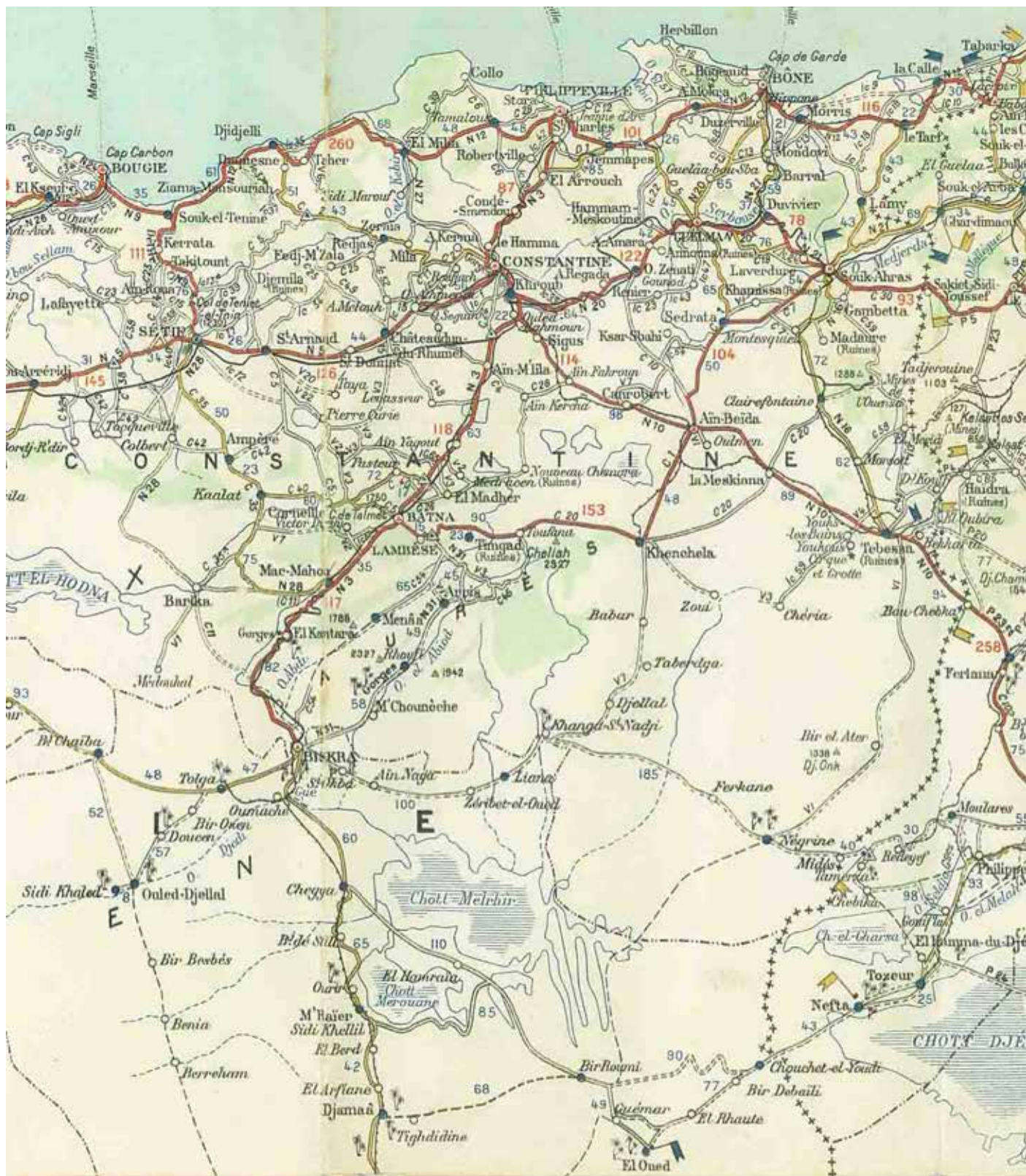
Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

Mon ami Jean-Marc

Prologue	1
Le mot du général Bigeard	4
Mes vols civils	2
L'évacuation sanitaire	4
La maison familiale	6
<i>Le drame algérien</i>	8
Le concours d'atterrissage	10
Le vol Bône-Redjas	12
Convoyage de Londres à Alger	14
El-Milia	16
Les inondationss	18
Sauts en parachute	20
Vers Nancy	22
Le clou de l'entraînement	24
La permission chez Bigeard	26
Dernière permission	30
Le départ	32
Le retour en Algérie	34
Vols opérationnels	36
Le briefing du capitaine Poupard	41
Les réflexions du pilote	42
Vol de liaison vers Philippeville	43
Le vol vers Telergma	44
Constantine - Film - Réflexions	46
Vol vers Tébessa	48
Vol de nuit vers Djidjelli	49
Opération dans le massif de Bou-Hamama	50
Réflexions	55
Retour à Bône	56
Opération dans le djebel Filfila	58
Sur l'Ahmar Khaddou	60
Compte-rendu du lieutenant Heitz	61



Prologue

L'Histoire de ce crash opérationnel aurait dû être une fin. Ce fut le terme de mon existence de pilote de guerre et le début d'une autre, celle d'un homme qui, « en pleine forme physique », se retrouve, après ces quelques secondes qu'aura duré le crash, avec un nouveau corps puis refabriqué par les médecins et... un nouvel esprit, un homme dont les anciennes pensées ont été lavées par le feu.

Mais n'anticipons pas. Une année auparavant, j'avais résilié mon sursis et reçu une feuille de route qui me fit prendre la direction de Nancy. J'étais affecté à la base-école de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre, bien que je ne fusse qu'un appelé. Il est vrai que « cet appelé » avait déjà effectué deux mille quatre cents heures de vol dans cette Algérie où se déplacer en voiture dans certaines régions était très risqué.

Ce récit est dédié au lieutenant André Heitz, mon équipier, qui est retourné dans l'avion en flammes pour m'arracher la mort.

Jean-Marc Lavie

Le mot du général Bigeard

Le récit de Jean-Marc, plein de fraîcheur, de jeunesse, mérite d'être lu par notre jeunesse de France. Jean-Marc, dès l'âge de 16 ans, a recherché le risque, l'impossible.

Gâté par les Dieux, il avait tout pour mener une vie de fils de riches colons qui avaient œuvré durement depuis quatre générations sur cette terre d'Algérie.

Jean-Marc, à 17, ans tenait à suivre les « professionnels » du Parachutisme en opération dans le djebel, afin de se mesurer avec lui-même et montrer à ceux de la Métropole que certains Pieds-Noirs étaient capables d'en découdre.

À 22 ans, son expérience de pilote le voit effectuer son service militaire dans l'ALAT.

En pleine jeunesse, son appareil s'écrase dans le djebel algérien... pour Jean-Marc, une nouvelle vie commence, il lui faut survivre, réapprendre à marcher, à se servir de ses mains...

Calvaire qui durera 20 années, ce qui n'empêche pas Jean-Marc de continuer à piloter, et d'être capable d'écrire ce beau et simple récit.

Merci Jean-Marc pour cette belle leçon et tu sais combien je suis fier de toi.

Le général de Corps d'Armée Marcel Bigeard

Mes vols civils

Chaque fois qu'un transport de passagers me faisait quitter Bône, je découvrais un nouvel aspect de notre terre d'Algérie. Quand mon compas affichait le cap 270° je suivais, alors, la côte en direction d'Alger. Après les djebels de l'oued Hallaï, tout d'un coup, Philippeville se présentait. Je pouvais distinguer la plage de Stora, lieu de prédilection des habitants de cette ville. De l'autre côté de la route, le restaurant *La Grande Bleue*, où les rougets grillés sont si bons. À l'ouest de la ville, de grands bâtiments blancs, ceux d'une usine, où un Français d'Algérie continuait de fabriquer des pâtes, son père en faisait avant lui, ses fils n'en feront plus. Du jour au lendemain, après un siècle d'effort, elle changera de propriétaire.

Et mon vol le long de la côte se poursuit, je passe Djidjelli puis Bougie. Je devais ce jour-là transporter trois passagers en direction d'Alger. La route directe pour y arriver me fait passer à la verticale du cap Carbon. Je cesse alors le survol de la mer, en abordant celui de la grande Kabylie. Passage un peu au nord des 1 278 mètres du djebel Tamgout, pour éviter d'avoir à monter plus haut. Comme d'habitude, le vent dominant est ouest, ce qui fait qu'il me souffle dans le nez, en augmentant de force avec les mètres d'altitude supplémentaires.

Bientôt, je coupe l'oued Sebaou, ce qui me dit que je viens de passer par le travers de Dellys. D'ailleurs, le niveau du sol est bien descendu, et je le suis en perdant de l'altitude. Je commence d'apercevoir Alger à travers une brume de chaleur.

Le contact établi avec la tour de contrôle de Maison-Blanche me donne l'autorisation d'atterrir. Je roule pour rejoindre mon emplacement de parking et y débarquer mes trois passagers. Je me souviens que l'un d'eux était chauve : l'on pouvait voir de petites gouttes d'eau jaillir de son crâne, comme dans un film au ralenti.

La *Caravelle* venant de Paris se pose, mes clients arrivent avec une énorme valise, elle prendra le train. Le plein d'essence effectué, je regagnais le bar de l'aéroport, où mes passagers pour Biskra m'attendaient derrière un Coca-Cola glacé, profitant de l'air conditionné de ce bar. Je me méfiais de ces vols vers les régions les plus chaudes, avec des passagers revenant de vacances, chargés de paquets et de valises. Mon seul plaisir de ce jour, apercevoir Maryvonne, la chemise collée sur la peau, l'entendre me crier :

— *Personne de chez toi, pour ce vol vers Bône ?*

et lui répondre :

— *Non, moi je vais me rafraîchir à Biskra.*

J'ai bien du mal à attacher la passagère derrière moi : elle est couverte de paniers, de sacs, de souvenirs de voyage. Son nougat de Montélimar commence à prendre un air penché par cette chaleur. Il nous faut une bonne partie de la piste pour que les ailes accrochent l'air. Je rentre le train et nous montons lentement. Le *Norécrin* que je pilote est rapide, mais son profil fin fait que, chargé à la limite de ses possibilités, sa vitesse de décrochage augmente presque aussi rapidement que les degrés de l'air qu'il traverse.

J'admire ces paysages d'Algérie, vus du ciel, tout en les identifiant pour vérifier ma navigation. C'est un vol comme les autres.

Le vrai sud commence dès que l'on a passé El-Kantara, la porte du désert. Cette encoche dans la montagne des Aurès porte bien son nom. Un petit oued, presque à sec en été, avait eu la patience et l'obstination de ronger, peu à peu, pendant des siècles. Maintenant, il coupe carrément la montagne, ouvrant ainsi un passage pour la route et la voie ferrée.

Passé El Kantara, l'aspect du sol change aussitôt, la couleur verte s'estompe et graduellement, passe au brun des herbes sèches, puis au jaune infini du sable.

Quand nous sommes près d'arriver, un magnifique soleil tout rouge enflamme le ciel à l'horizon, ce qui donne un aspect encore plus féérique à l'étendue de sable.

Je contacte l'aérodrome de Biskra qui nous donne l'autorisation d'approche directe en me signalant un petit vent tiède. Pendant que je roule sur cette piste bouillante, pour rejoindre mon parking, je pense à ce DC 3 dont le pneu avait éclaté, à l'atterrissage, à cause du sol brûlant.



▲ *Le ciel est à nous*

▼ *Dans le Stampe de l'Aéro-club de Bône*



L'évacuation sanitaire

Je pensais redécoller de Biskra le lendemain à destination de Bône, assez tôt le matin pour m'envoler avant la chaleur, quand à 4 heures une jeep s'arrête devant l'hôtel. J'entends un de ses occupants discuter avec le portier, il parle du pilote de l'avion bleu. C'est moi ! Bientôt l'officier arrive, nous nous saluons et j'apprends l'attentat de cette nuit : un salopard a jeté une grenade, un pharmacien qui buvait un thé, à la terrasse d'un café, en a ramassé les éclats. Il n'arrive plus à respirer. Il faut le mettre d'urgence en respiration artificielle.

– *Comme appareil militaire de liaison, je n'ai rien sur le terrain, me dit l'officier, en faire venir un d'Alger demanderait trop de temps. Il sera mort avant que l'avion n'arrive. Je vous réquisitionne pour ce vol sanitaire.*

Bien qu'il ne soit que 7 heures du matin, le soleil est chaud, je me brûle les mains en ouvrant les trappes d'essence sur les ailes. Je nettoie la verrière où une nuée de petites mouches sont venues s'étaler. Pour installer une civière, sur toute la longueur du cockpit, il faut laisser au sol le siège avant droit.

L'ambulance arrive avec son petit drapeau bleu déployé. La voiture à peine arrêtée, un docteur militaire (lieutenant appelé) saute et rajuste son calot que le mouvement brusque a déplacé sur son nez. Nous démontons le siège et la civière est carrément posée à terre. Le toubib embarque derrière moi, le visage du malade près de lui. Il ne faut pas interrompre sa transfusion sanguine et la bouteille de plasma est accrochée aux tringles de rideaux de la verrière.

Pourvu que le moteur démarre du premier coup. Souvent, par ces temps chauds, l'essence se vaporise dans les conduites, il en résulte du vapor lock et le moteur s'arrête. Aujourd'hui, il n'en est rien, le moteur démarre, après seulement trois tours d'hélice.

Je contacte la tour :

– *Vous pouvez pénétrer et décoller, me répond-elle.*

Les vols sanitaires sont prioritaires. Je rejoins l'extrême bout de la piste car, par cette chaleur torride, il faut de la longueur. Je roule longtemps, je cabre pour dégager la roulette du nez, ainsi je n'aurai plus que le frottement du train principal. Tout doucement, je décolle et je maintiens l'avion à quelques mètres du sol pour prendre de la vitesse. Je vais passer le bout de la piste, je rentre le train, nous volons.

Le docteur me crie de l'arrière quelque chose que je ne comprends pas, avec le chant bruyant du moteur. Je lui fais signe d'écrire et je peux lire : *Montez le moins possible, il a déjà du mal à respirer.*

J'ouvre en grand l'aérateur pour combattre la chaleur. L'eau jaillit de ma peau. Aujourd'hui j'ai droit à un bain de siège complet.

Dans les commandes, je ressens un mouvement qui vient de se produire dans l'avion. Je me retourne : le docteur appuie frénétiquement sur la poitrine de son patient, puis lui souffle dans la bouche. Il me donne l'impression de vouloir le faire profiter de son pouvoir de vivre. J'inscris au dos de mon plan de vol : *Estime Alger dans une demi-heure* et je tends le papier derrière moi. Les lèvres du docteur font une moue, il a l'air de me répondre : *Je ne sais pas s'il tiendra jusque-là* et il me rend le papier où est écrit : *Ne pouvez-vous descendre encore ?* Je suis en train de passer Berrouaghia et aussi tôt après, je perds de l'altitude. Je sais pourtant que si l'on se rapproche trop de la terre, dans ces coins, on risque toujours de se faire allumer. J'aperçois Tizi-Ouzou, nous sommes presque arrivés. J'ai déjà contacté Maison-Blanche pour demander la priorité à

l'atterrissage. Je me retourne pour tendre le plan de vol au docteur, j'y ai marqué : *Alger, dans dix minutes, ambulance déjà là*. Je suis frappé de son air découragé. Il prend le papier déjà bien noirci par notre conversation et, sur un coin à gauche, il marque tout simplement : *Trop tard*.

Je sais qu'il perd ainsi, en plus du blessé dont il était chargé, un ami qu'il retrouvait, le soir, au bar de l'hôtel Transat. Dans les journaux de demain, cela ne sera qu'un Français de plus qui aura payé très cher le fait d'avoir voulu garder une terre française en Algérie. Ses enfants sont encore jeunes. Ils pleureront et puis, quand ils en auront assez de pleurer, ils s'en iront ailleurs, après avoir vendu une bouchée de pain la pharmacie que leur père avait créée. Ils ne comprendront jamais pourquoi il s'est fait tuer par des «Arabes», alors qu'il parlait leur langue, allait au café avec eux, leur faisait crédit et parfois cadeau de certains médicaments. *Mektoub*, diront les vieux que l'âge a rendus fatalistes, *une grenade ça tue qui ça peut et qui ça veut*.

Après une longue approche, je me pose à Maison-Blanche, sur la pointe des roues, comme si instinctivement j'avais peur de brusquer ce mort dont les pieds, près de moi, bougeaient encore au rythme des vibrations.

Au parking, l'ambulance partit avec son sinistre fardeau et son sympathique docteur.



Chargement d'un patient dans un Norécrin saintaire

La maison familiale

À mon retour, j'ai accepté un vol sur Millésimo. Pourquoi ce vol si court ? Pourquoi Millésimo, ce petit village qui porte un nom glorieux ? Ce que je n'ai pas dit et ne dirai pas à mes trois passagers, c'est que je compte effectuer un ou deux virages au-dessus de notre maison d'Héliopolis... Pour le moment, le chauffeur de mes parents m'accompagne au terrain. C'est un ancien légionnaire du 1^{er} Régiment étranger de parachutistes qui opérait dans notre région de Guelma, sous les ordres du colonel Jeanpierre. Une partie de ses compagnies se trouvaient basées à Héliopolis, chez nous, dans les bureaux qui jouxtaient les appartements de ma grand-mère.

Les murs de ce domaine portent l'empreinte Lavie, depuis un long temps, depuis François-Marc, le fils du constituant Marc-David, jusqu'à mon père, en passant par Pierre-François, le bisaïeul et mon grand-père Marcel Lavie, quatre générations ont œuvré, sur cette terre, en Algérie.

Pourquoi était-il venu en Algérie, ce François-Marc ? La fortune réalisée par Marc-David, à Saint-Domingue, s'était effondrée, avec l'indépendance de l'île Haïti, en 1825. L'indemnité de 150 millions, réduite au chiffre dérisoire de 60 millions, ne permettait guère d'indemniser les colons, et c'est bien en vain que l'infortuné François-Marc adressait, périodiquement, des suppliques à différents ministères, pour toucher quelques bribes de sa part d'indemnisation.

En 1834, alors qu'il avait déjà 47 ou 48 ans, il s'embarqua pour l'Algérie dont la conquête était encore inachevée.

Le 2 août 1835, le Général d'Uzer, commandant la circonscription de Bône, dans une lettre au général en chef, signalait son arrivée à Bône, avec une nombreuse famille et un matériel considérable.

À partir de ce moment, secondé par son fils Pierre-François, François-Marc ouvre la voie à la colonisation et à l'industrie dans le département de Constantine. Pierre-François qui fut, dès le début de la carrière coloniale de son père, son collaborateur et mena, à ses côtés, l'existence aventureuse des premiers colons dans un pays neuf, déploya son activité, principalement, dans la région de Guelma, où il fonda ces exploitations agricoles, ces moulins à semoule, à huile, que je survolerai dans un moment, en passant au-dessus d'Héliopolis.

Est-ce que nous aussi, dans un temps prochain, il nous faudra, comme l'ancêtre, attendre vainement l'indemnisation de ces biens, travail de plusieurs générations ?

Pendant que je pensais ainsi, je n'avais pas vu passer les kilomètres.

Le chauffeur me ramena au temps présent, en me montrant la manche à air qui pendait inerte, signe d'un vent nul, d'une chaleur déjà lourde.

Les passagers sont déjà prêts, armés naturellement, et moi j'ai mon habituelle mitrailleuse. Un crash sur ces avions qui se posent relativement lentement laisse aux occupants des chances de s'en sortir. Mais si l'on rencontre une bande de terroristes, sans rien pour se défendre, la fin est certaine. Il faut donc être armé.

Je vérifie que tout le monde est bien attaché, car, par ces temps chauds, on risque de dégringoler sous l'effet de vents rabattants, et nous décollons vers Millésimo.

Vol calme. Je monte à 1 200 mètres pour passer le col du Fetjouz, c'est là une coupure dans la montagne, par où se faufile la route allant de Bône à Guelma. À peu de chose près, la route directe du ciel correspond à celle qui se déroule au sol. Les montagnes passées, je réduis un peu le moteur, en adoptant une faible pente de descente, ce qui améliore ma vitesse et favorise le refroidissement du moteur qui a chaud dans ce ciel lourd.

J'exécute le virage d'usage en tournant derrière le Moulin, afin de revenir sur la grande terrasse, assez haut pour ne pas accrocher les silos à blé, et je reprends le cap sur Guelma. Ainsi ma grand-mère est prévenue.

À Millésimo, je règle l'écoute radio sur 119,7 afin de m'assurer qu'il ne s'y effectue pas de décollage militaire urgent pour rejoindre une opération. J'annonce ma position en longue finale, en finale, puis piste claire, si suivant il y a. Je roule jusqu'au parking civil et vite nous poussons l'avion à l'ombre.

Pendant que je bois une bière au mess militaire, je vois la Citroën, la chéchia de Belelou, notre chauffeur, et derrière, ma grand-mère tout de blanc vêtue, avec un chapeau blanc, sa canne à la main, qui me dit :

– *Tu as de la chance, j'allais me mettre à table. Mais je t'ai vu et je suis venue te chercher.*

Malgré ses quatre-vingt-trois ans, ma grand-mère conserve tout son allant et son humeur affable pour qui lui plaît. Tous les militaires du secteur la connaissent. En 1942, elle recevait des officiers anglais et des officiers américains qui lui écrivent encore.

Et nous reprenons la route pour rejoindre Héliopolis. Belelou conduit vite et bien, il est l'élève de mon père, un as du volant. Je n'en dirais pas autant de mon grand-père. Il avait pratiqué la voiture à cheval, tout au cours de son existence, et ne s'était mis que tard à la voiture à pistons. Il la menait comme une calèche.

Nous passons le village d'Héliopolis, où je connais tout le monde et suis connu de tous. Les Musulmans qui nous disent « bonjour », quand nous passons, le font encore avec beaucoup d'amitié. Pourtant le FLN a commencé de les travailler, de les retourner durement de leur côté.

Au début de cette rébellion, quand des Musulmans pensant français apprenaient que certains des leurs avaient pris le maquis, ils riaient très fort en disant : « *Vous allez voir ce que les Français vont faire pour mettre ces bandits à l'ordre* ». Puis, rien ne vint. D'autres Musulmans pensant français, portant fièrement leurs décorations : guerre de 1914, guerre de 1939, voire l'Indochine, furent égorgés, émasculés, alors ceux qui restaient crièrent moins fort leur attachement à la France, certains commencèrent à loger les fellaghas, la nuit, à les nourrir, à les cacher. Il y eut une dîme à payer, et force fut de la payer pour beaucoup d'entre eux.

Nous arrivons. C'est l'allée que j'aime, avec la voûte de ses beaux arbres entre deux jardins, bientôt la cour du moulin, le perron et cette porte peinte en blanc qui ouvre sur la demeure de ma grand-mère, dans le domaine, ferme, usine, moulin, et j'entends le torrent. La bougainvillée qui recouvre le grand mur blanc de la façade m'accueille de ses fleurs mauves si fraîches en dépit de la chaleur. Dès qu'il se trouve de l'eau sur cette terre productrice et des mains pour la travailler, tout prospère comme notre bougainvillée. J'admire en ce moment le résultat de plus d'un siècle d'effort. Pouvais-je penser...

Zakia, la cuisinière, nous a préparé un fort bon repas, comme d'habitude ! Je lui propose de l'emmener en avion, il s'en suit une bordée d'injures. Même offre à Daloula qui crie encore plus fort. Non, personne n'est assez *mejnoun* pour monter dans le *tayara*.

Je passe sur la terrasse, d'où je peux entendre ma grand-mère : elle est pianiste, comme elle dessine d'ailleurs ou peut broder, quand elle laisse son bureau d'où nous parviennent des lettres si vivantes, si pleines d'esprit. Ma grand-mère est une Parisienne et elle a su mettre dans son intérieur, dans ce moulin d'un village d'Algérie, toute la grâce et l'élégance qui la caractérisent. Est-ce que cela aussi doit disparaître ?

Et voici que, maintenant, j'entends piailler les Mauresques qui roulent le couscous. Un jour, elles se mettront en grève pour une futilité, une sottise. Mon père n'avait pas cherché à faire du couscous mécanique, pour continuer d'employer cette main-d'œuvre. Excédé, il s'attaquera au problème et, après quelques essais, il réussira à fabriquer un grain de couscous d'une saveur aussi agréable et qui coûtera bien moins cher.

Une nuit reposante, le silence n'est coupé que de quelques aboiements de chiens kabyles, il semble accompagné par le "chuintement" du torrent au fond du ravin. C'est la nuit d'Héliopolis.

Le drame Algérien



Louis Lavie

Mon père, las de voir cette guerre se gangréner et s'installer de plus en plus solidement, a écrit un livre qui sera lu et apprécié de beaucoup : *Le drame algérien, ou, la dernière chance de la France*.

En avant-propos, il dit si clairement ce que nous éprouvons que je ne peux pas ne pas le transcrire :

« Depuis le 1^{er} novembre 1954, placé au cœur de ce drame qui désole cette belle province d'Algérie, j'en constate le développement.

Au cours de ces quatorze mois magiques, j'ai vainement attendu que des voix plus autorisées que la mienne s'élèvent pour faire connaître aux Français les raisons de cette situation qu'ils ignorent, dans leur grande majorité. Devant le silence prolongé des uns, les calomnies (souvent causées par l'ignorance) des autres, je ne sais quelle force m'oblige à devenir auteur de fortune.

Est-ce le respect des amitiés forgées entre de si nombreux Musulmans et ma famille, depuis plus d'un siècle, amitiés qui ne se sont jamais démenties ?

Ce sont, sans doute, l'une et l'autre de ces raisons qui dictent ma conduite de Français et de Catholique. Mais c'est plus encore le sentiment d'un devoir à remplir vis-à-vis des hommes de cette province et de mon pays. Il ne faut pas laisser le peuple de France, qui est le plus généreux du monde, commettre un geste d'abandon qui le conduirait à un bien sombre avenir et qui constituerait une mauvaise action envers dix millions d'hommes auxquels il a donné, avec son nom, une patrie et un espoir.

Aux jours sombres de 1914, de 1939, de 1942, ils se sont levés d'un même élan pour voler au secours de leur patrie d'origine ou d'adoption. Ils n'auraient pas pu concevoir une autre attitude : le patriotisme et les élans du cœur ne se discutent pas. Maintenant, ces mêmes hommes souffrent de déchirements qu'ils n'ont pas voulus. La Métropole hésite : les Français votent et font de l'Algérie la matière d'une campagne électorale, pendant que sur cette terre on attend l'élan du cœur, du patriotisme et de la raison qui arrêtera les destructions et les meurtres. Ne vaudrait-il pas mieux s'informer et agir ? »

Ces quelques pages n'ont d'autre mérite qu'une objectivité et une sincérité qui pourraient, si besoin était, être confirmées par des documents irréfutables. Puissent-elles apporter quelques lumières".

Louis LAVIE

LE
DRAME ALGÉRIEN

ou

la dernière chance de la France

EDITIONS BACONNIER

ALGER

Le concours d'atterrissage

Le lendemain matin, je pars avec le “*Bouse Bouse*” de Zakia. Ma grand-mère dort encore, elle a pour habitude de se coucher tard, de se lever tard.

Pour retourner au terrain de Millésimo, cette fois-ci, c’est Bougema qui m’accompagne, un brave type, pas très malin... Un beau jour les fellaghas le forcèrent à prendre le maquis. Au bout d’un mois, les forces de l’ordre le retrouvèrent seul dans la nature : il s’était fait révoquer pour inaptitude ! Bien qu’il soit parti contraint et forcé, nous ne pouvions plus le réemployer : reprendre un homme qui avait fait sa « *période chez les fellaghas* », c’eût été en encourager d’autres à l’imiter, comme c’était quand même un brave bougre, mon père s’est arrangé pour qu’il ne meurt pas de faim.

Au terrain de Millésimo, je ne vis pas un pilote militaire : ils venaient de décoller pour appuyer une opération dans le massif de la Mahouna. Aussitôt décollé, je pris de l’altitude et, cinquante minutes plus tard, je roulais à nouveau sur la piste en terre de Bône-l’Allelik.

Arrivé à l’Allelik, je trouve une effervescence inhabituelle. Le président de l’Aéro-club (Monsieur Albagnac) est en train d’expliquer ce qu’il a prévu pour le dimanche suivant : Un concours d’atterrissage de précision.

Il s’agit de monter à quatre cents mètres, de prendre la position que l’on veut, ensuite le moteur doit être coupé. Une ligne blanche est tracée sur la piste. Il faut, sans réemployer le moteur, se poser le plus près possible de cette ligne (en atterrissage d’artiste).

Au cours des exercices et malgré les conseils de prudence, toutes les figures de vol se trouvèrent employées, depuis la glissade jusqu’à l’opposition de fuselage. Certains, pour se prolonger au maximum, refusaient le sol le plus longtemps possible, en tirant sournoisement sur le manche. D’autres, se sentant un peu court, chatouillaient doucement la manette des gaz pour monter imperceptiblement le régime au ralenti du moteur et de cette façon, gagner les quelques mètres nécessaires pour se poser sur la ligne blanche. Mais, l’un des surveillants M. R Perichon, ancien pilote chevronné, ne manquait pas de dire, d’un verbe haut, très vieille France, qu’il avait bien entendu le moteur et... que l’atterrissage ne comptait pas.

Nous voici au jour du concours. Il doit commencer le matin à 10 heures : presque tous les concurrents se trouvent en place à huit heures.

À 9 heures, on entend enfin le moteur d’une Panhard : le président de l’Aéro-club arrive. L’heure tant attendue est là.

Le premier concurrent, Jean-Pierre Loubet, se pose à une dizaine de mètres de la ligne fatale. Tout le monde le félicite lorsqu’il descend du Stampe F-BBNO, mais chacun de nous espère faire mieux.

Ensuite, c’est le tour du pilote que nous appelons *Pépette*, il est de très petite taille et doit s’embarquer, toujours, avec quatre énormes coussins. Il ne fait rien de sensationnel. Baroulin, dit *Le Cosaque*, se pose lui aussi à quelques distances de la ligne.

Voici un concurrent sérieux, Jean-Claude. Il se pose à quelques pas de la ligne. C’est mon tour. Le temps reste calme. En décollant, j’avais observé la manche à air qui pendait, indiquant un vent nul. Je rejoins mon altitude, qui sera confirmée au moyen du barographe. Je passe le port de la Seybouse. Avant d’arriver à la voie de chemin de fer, deux routes se croisent, à leur verticale, je réduis le moteur. Je ne descends pas assez vite, l’air moins chaud qu’hier se montre plus porteur. Une petite glissade et je reprends l’axe de la piste ainsi que ma pente de descente. Je réduis

encore un peu ma vitesse, pour que l'avion s'enfonce plus vite, car je me sens encore un peu long. Je m'approche du sol et, à cette basse altitude, il faut rester doux aux commandes (un coup d'ailes brutal mettrait mon appareil en perte de vitesse). Le sol s'approche, je passe la petite ligne des cyprès. J'arrondis doucement et je touche le sol. J'ai l'impression que mes roues avant ont soulevé un peu de poussière blanche venant de la fameuse ligne. J'exécute un 180°. Au passage, M. Albagnac lève son pouce pour m'indiquer que le résultat est bon.

Au parking, Jean-Claude me dit : « *Tu as posé les roues sur la ligne* ».

Et notre président me remet l'insigne de pilote, en or, exposé depuis un mois. L'avions-nous regardé cet insigne et voici que maintenant je l'ai gagné !

C'est alors la détente au bar, les bouteilles débouchées pour arroser les merguez à l'harissa ont recréé la bonne ambiance des copains pilotes que nous sommes, un moment suspendu par le concours : et il ne me reste plus qu'à leur faire comprendre qu'il est normal que j'aie gagné puisque je suis le meilleur pilote ! Je suis ravi de les faire râler.



▲ ▼ Panne de train avec le Norécrin



Le vol Bône-Redjas

Le lendemain matin, je décollais à destination de Redjas, j'y déposais trois passagers. Le plein complété, les colis postaux chargés, je redécollais à destination de Bône-les-Salines.

Je me trouvais, encore, à dix minutes de ce terrain, quand j'établis un contact radio sur 119,7. M. Debono à la tour me donne l'autorisation d'effectuer une approche directe, pour me poser sur la piste 01 face au Nord. Comme d'habitude, je désenclenchais le blocage de sortie du train d'atterrissage pour mettre le mécanisme en position descente. Mais, je rencontrais une résistance que je n'avais pas ressentie au cours des atterrissages précédents. Impossible d'enclencher la descente du train, après avoir essayé de la débloquent une deuxième fois, je n'y parviens pas davantage, et j'approche de l'entrée de la piste de la 01. J'avisais le contrôleur de service des difficultés de sortie du train que je rencontrais. Il me demanda quelle autonomie de vol il me restait. *Une heure*, lui répondis-je.

Il fit alors prévenir le mécanicien M. Xerri qui vint aussi vite que le lui permettait sa vieille *Juvaquat* de service. Sur ses conseils, je tins le manche de ma main gauche et, de la droite, j'essayais de débloquent, à l'aide de mon couteau, la chaîne de commande qui avait cassé et dont l'un des maillons bloquait la vis sans fin. J'informais la tour de mon impuissance à débloquent ce mécanisme, ce qui me fit tourner 40 minutes autour du terrain pour consommer l'essence que contenaient encore mes réservoirs et diminuer, ainsi, les risques d'incendie.

Pendant ce temps, le branle-bas de combat de sécurité, en cas de crash, s'installait au sol. Je vis les voitures de pompiers gagner le début de la piste...

Mieux valait se poser sur l'herbe, en cas d'atterrissage sur le ventre, car le contact avec le macadam de la piste en dur provoquerait un tas d'étincelles.

Il faisait chaud. Ce qui me restait d'essence aurait de fortes chances de vaporiser. Il me revint une image, celle du capitaine de l'ALAT qui s'était crashé (en L-19) non loin de Souk-Arhas. Il avait eu tout le visage brûlé. On lui avait refabriqué un nouveau nez et des joues avec la peau de ses fesses. Pourvu que cela ne m'arrive pas aujourd'hui ! Il vaut mieux finir en beauté que de souffrir un enfer, pour se retrouver après bien diminué par rapport aux autres. La tour interrompt mes réflexions en rétablissant un contact :

— *Oscar Echo, de Bône Airport, quand vous serez au minimum d'essence, vous pourrez vous poser immédiatement.*

Le chef pilote, M. Pipolo, vient d'arriver de l'Allelik, il me contacte par radio. Je lui répète que j'arrive au minimum d'essence.

— *Ok, me répond-il, maintenant écoute moi, je te guiderai jusqu'au sol.*

Je me présente d'assez loin et sur les deux crans de volets sortis, ce qui me permet de descendre à la vitesse de 100 km à l'heure. Alors que je me trouve encore à une dizaine de mètres d'altitude, un peu avant l'entrée de la piste de crash, je coupe le contact et ferme l'arrivée d'essence. J'ai serré mes sangles de sécurité, deux mètres, un mètre. Je refuse le sol, en levant le nez très haut sur l'horizon. L'hélice mouline toujours doucement (en une seconde je pense : ces ceintures de sécurité ne valent pas grand-chose, il vaudrait mieux des bretelles).

Le badin m'indique une vitesse un peu inférieure à 100 km heure. Et tout d'un coup, contact avec le sol, grand fracas de tôles. L'avion s'immobilise rapidement. Je n'entends plus que le grésillement de l'huile sur les échappements.

Je me suis dégagé, un pompier, avec sur le visage un pare-feu en amiante, m'aide à sortir de ce

piège. Je marche vers la jeep de piste et, soudainement, j'ai les jambes molles.

« Arrêt pipi » indispensable après une émotion, puis je monte dans la jeep de piste qui m'amène au café de l'aéroport. J'y trouve un whisky servi par notre président d'Aéro-club, M. Albagnac.

— *Que s'est-il passé, Jean-Marc ?*

— *C'est la chaîne qui a cassé et un des maillons a bloqué l'engrenage. Je n'avais qu'un couteau sur moi et n'ai rien pu faire d'autre que poser l'avion sur le ventre, le plus doucement possible. Malheureusement, je n'ai pu empêcher l'hélice de mouliner et le haut d'une des pales a cassé. Je ne crois pas que le fuselage soit faussé.*

Maintenant que j'étais là, indemne, je ne pensais plus qu'à l'avion. Bien sûr que je n'y pouvais rien et que j'aurais pu casser davantage mais, même pour ce qu'il y avait de dégâts, j'avais un sentiment de bourreau vis-à-vis de cette mécanique délicate.

À ce moment, notre mécanicien arrive, atteint encore plus que moi par le mal fait... à l'avion.

— *C'est la chaîne qui a cassé, me dit-il, tu es sûr de ne pas l'avoir forcée en rentrant le train ?*

La nécessité de me défendre me ranime. Je me disculpe déjà.

— *Mais non ! Depuis le temps que je vole sur cet avion, je commence à connaître la façon d'en rentrer et sortir le train d'atterrissage et ce qu'il faut lui éviter.*

— *Enfin, dit-il avec un air fataliste, j'ai débloqué le train, puis je l'ai sorti après avoir soulevé l'avion au moyen du camion-grue de l'armée de l'Air. À part l'hélice, il ne semble pas avoir ramassé de gros dégâts.*

Par la suite, ce mécanicien inventa une sortie de secours pour ce fameux train, qui fut adopté par la majorité des utilisateurs d'avions de ce type.

Je déjeunais au terrain pour finir de remplir tous mes papiers relatifs à ce crash, quand je vis arriver M. Bonneval, surnommé le « père manivelle ».

Il pilotait (lui aussi) un *Norecrin*. Sur tous les terrains d'où il repartait, il était toujours en quête d'une connaissance amie pour tourner la manivelle du démarreur à inertie de son avion, d'où son surnom.

Il me dit que le terrain d'El-Milia se trouvait en panne de pilote et que cela comptait pour les habitants, car les routes pour rejoindre cette bourgade étaient très peu sûres, seulement pratiquées par les convois protégés.

J'accepte de les dépanner, le temps qu'ils trouvent un autre pilote, mais, dans l'immédiat, je me suis engagé à faire partie d'un convoi de Londres à Alger.

Convoyage de Londres à Alger

Je suis le passager d'une *Caravelle*, avion anonyme parmi les autres. Mais il prend brutalement une grande importance pour moi quand j'en reconnais l'équipage. Marie-Yvonne en est l'hôtesse, cela nous promet de bons fous-rires au cours de ce vol.

Le commandant de bord, Kerbiriou, est connu pour raconter les histoires les plus effroyables avec le sourire, ou les plus gaies avec un air de profonde tristesse.

Un peu plus tard, nous nous posons à Orly, *Bouz-Bouz* de l'adieu, changement d'avion, et le vol se poursuit vers l'Angleterre.

Et j'arrive à Londres en compagnie de Monsieur Trebosc qui sera le responsable de ce convoyage. Nous passons trois jours au terrain de Biggin-Hill, afin de vérifier que l'avion, déjà ancien, que nous allons convoyer se trouve bien dans l'état que les papiers promettent.

La première de ces journées est pour moi l'occasion d'un nouveau fou-rire. Car Monsieur Trebosc se trouve pris d'une envie naturelle. Il connaît juste, en langue anglaise, la phraséologie se rapportant au trafic aérien.

Et il me demande de m'adresser à un Anglais pour savoir où se trouvent les WC. Alors je m'adresse à la personne la plus proche pour savoir où se trouve l'infirmerie ! Car mon ami pilote avait une maladie des colonies et que, de ce fait, il fallait lui faire une piqûre d'urgence. Je le vois disparaître en compagnie de l'Anglais en question.

Je n'ai jamais pu savoir s'il s'était battu avec une solide infirmière armée d'une seringue et de grandes dents.

Mais au retour, il était tout rouge et savait dire *merde* en anglais. Je profite de notre dernière soirée à Londres pour téléphoner à Douglas Bader.

En 1940, ce pilote s'était crashé à bord d'un *Spitfire*, il avait laissé ses deux jambes dans ce crash. Courageusement, une fois appareillé de jambes artificielles, il avait repris le combat, à nouveau, en tant que pilote de chasse et avait fait parler de lui.

Maintenant que l'époque des combats aériens était passée, il avait changé d'armes et envoyait une balle de golf avec autant de précision qu'une rafale de mitrailleuse à la suite d'un combat tournoyant.

Mais le souvenir restait de celui qui s'était battu à un contre dix, sur son *Spitfire*, contre les pilotes allemands. C'était un Seigneur de la guerre individuelle, malgré les jambes en métal auxquelles il se trouvait astreint.

Ce fut pour moi plus qu'un plaisir que de rencontrer ce grand combattant, je peux le dire, une émotion forte. Et pourtant, Dieu sait si sa façon d'être était loin de celle du héros à qui l'on doit beaucoup.

C'est lui qui vint ouvrir la porte en se déplaçant d'une façon que certains trouveraient grotesque à cause de ses jambes de ferraille. Moi, je la trouvais noble, car elle représentait tant de courage pour mettre un pied devant l'autre.

Il continuait de parler fort, comme s'il fallait encore se faire comprendre malgré le hurlement du moteur. Dans l'entretien qui suivit, je rencontrai un homme qui trouvait seulement normal d'avoir tout fait pour son pays. Je compris alors la portée des paroles de Winston Churchill au sujet de ces quelques pilotes qui avaient résisté à l'invasion de l'Allemagne Nazi : « *Jamais tant d'hommes n'ont dû autant à si peu* ».

Il me demande quelle sorte d'avion j'étais venu chercher dans la multitude de ceux qui encombraient les parkings du célèbre terrain de Bigin Hill, d'où il avait décollé tant de fois pour effectuer un combat tournoyant contre un Messerschmitt ou un Focke-Wulf.

Je lui répondis qu'il s'agissait d'un Avro *Anson*, bimoteur qui avait vu le jour en 1938.

Oh ! me dit-il. Vous allez partir sur un déjà vieux mais bon avion qui trace paisiblement, mais sûrement son chemin dans le ciel. Méfiez-vous et surveillez bien la pression hydraulique de rentrée du train d'atterrissage. Il y survient parfois des fuites. Si de ce fait vous ne pouvez rentrer le train d'atterrissage, ce n'est pas bien grave. Mais par contre, si une seule jambe du train a trouvé la force de sortir, c'est plus malsain ! Alors il ne reste plus qu'à exécuter des ressources violentes pour tenter de débloquer l'autre jambe.

Ses explications étaient accompagnées de mouvements du bras pour préciser les figures nécessaires. J'écoutais et admirais cet homme. Vraiment, il méritait un sérieux coup de chapeau d'avoir conservé autant de courage ainsi que de vitalité après un tel coup dur.



Douglas Bader

El-Milia

Retour à Bône, quarante-huit heures passées chez moi, et je reprends la route du ciel en passager jusqu'à Philippeville où je prends possession de l'avion appartenant à la commune d'El-Milia et je rejoins ce bled perdu dans les montagnes.

Me voici pilote d'une typique petite ville de la campagne algérienne avec, au sud de celle-ci, tout un groupe de gourbis.

Dans la montagne, mais non loin de la côte, El-Milia a des terres cultivables, gagnées sur les forêts, elles se sont révélées fertiles mais difficiles à travailler, à cause du terrain accidenté.

La population française se compose d'une majorité de colons. Ils pratiquent l'assolement biennal. Ils font pousser alternativement du blé, de la luzerne, une plante qui pousse sans trop demander à la terre et la repose de ce qu'elle a donné pour produire de beaux épis de blé dur.

Quelques employés des Eaux et Forêts veillent sur de très beaux chênes liège qui s'étendent sur toutes les montagnes environnantes. Mais, actuellement, l'insécurité ne permet plus une bonne surveillance, l'été, bon nombre de forêts brûlent. Il suffit d'une roquette au phosphore, qui aura rencontré un milieu de bois sec propice au feu, un vent chaud du sud, et l'incendie se développe à une vitesse surprenante.

Mon premier vol à partir d'El-Milia sera une évacuation sanitaire, celle d'une femme enceinte que le médecin local n'arrivait pas à délivrer.

Pendant l'heure que dure ce vol, je pense à cette femme musulmane qui se prépare à mettre au monde son sixième enfant. Elle n'a que trente ans et peut en avoir d'autres ! Ce qui est bien inquiétant, car elle n'est pas la seule à en avoir à cette cadence. 65 % de la population musulmane en Algérie comprend des jeunes âgés de moins de vingt-cinq ans.

Ces enfants se trouvent être alors trop nombreux pour cultiver le lopin de terre. Le mirage d'un emploi magnifique dans les villes, d'une existence matérielle plus facile, leur font prendre le chemin de ces cités. Ils se rendent compte alors trop tard que, arrivés sans argent, sans métier, ils n'ont plus qu'à aller grossir le nombre de ces malheureux qui vivent dans les bidonvilles, partager le loyer d'une tanière avec d'autres miséreux. De mauvaises rencontres feront le reste. Ils seront faciles à endoctriner, un jour un coup dur les obligera à se cacher, puis à prendre le maquis et à grossir le nombre des révoltés.

Alors que j'obtiens l'autorisation de me poser sur l'aérodrome de Philippeville, je pense que je viens de faire de mon mieux pour que naisse un possible petit terroriste qui tirera, peut-être, sur un Français. Mais je me console en me disant que, quand il arrivera à l'âge de flinguer quelqu'un, ce problème algérien sera, je l'espère, de toutes les façons, bien réglé.

Pendant trois mois, je transportais toutes les choses urgentes qui ne pouvaient attendre le convoi de la semaine.

C'est aussi à partir de ce terrain que j'ai effectué le plus grand nombre d'évacuations sanitaires, depuis la femme enceinte jusqu'à un cultivateur sur qui l'on avait tiré pendant qu'il travaillait son champ. Celui-ci venait grossir le nombre des Français abattus par les terroristes, et ce malheureux que je devais évacuer vers l'hôpital de Philippeville était mort dans l'ambulance qui le transportait vers le terrain d'El-Milla.

Encore un qui était resté attaché à son lopin de terre, parce que souvent le journal du matin lui annonçait une nouvelle victoire militaire des parachutistes ou des légionnaires, ce qui représentait encore un certain nombre de fellaghas au tapis. Surtout, au fond de lui, il pensait que quand ce

grand pays qu'est la France, se passerait d'être embêté par ces salopards qui représentent si peu de chose, elle mettrait le « *paquet* » nécessaire pour régler la question. La France lui devait bien ça, à lui Français d'Algérie qui aurait pu se la couler douce en 1942.

N'avait-il pas alors pris des risques, pour rejoindre les combattants, et ensuite risqué sa peau pour défendre son pays « *La France* ». Il était parti, sous les ordres du général Juin, avec tant d'autres Français d'Algérie et de Musulmans, qui comme lui, s'étaient regroupés de l'autre côté de la Méditerranée derrière ce Grand Constantinois. Les Français se souvenaient sûrement de tout cela, et maintenant la plus élémentaire reconnaissance les poussera bientôt à régler, ne serait-ce que ce petit problème que représentait alors la pacification. I

Il y avait cru, comme beaucoup de Pieds Noirs ainsi que de Musulmans, qui seront massacrés, enterrés vivants quelques années plus tard.



▲ ▼ El-Milia



Les inondations

Mon séjour terminé à El-Milia, je regagnais Bône sous une pluie battante. Ce qui me surprit beaucoup, c'est que cela durait depuis plusieurs jours, sans que la pluie fût moins forte, chose rare en Algérie. La Seybouse, notre rivière, commençait à monter d'une façon anormale. Tous les points bas se trouvaient déjà inondés. Avant le décollage, la tour de contrôle m'avait dit de faire bien attention en me posant à L'Allelik où une partie de la piste d'atterrissage se trouvait couverte d'eau. Je me posais sur le bout de la piste encore sec et me rendis alors compte qu'elle n'était plus assez longue pour permettre un nouveau décollage. Toute l'équipe des mécaniciens en bottes de caoutchouc poussèrent l'avion jusqu'au hangar.

Je rentrai chez moi, à l'aide d'une 2 cv Citroën, voiture merveilleuse, qui passe partout. Chez nous, je trouvai mon père sur le point de prendre la route en direction d'Héliopolis où l'eau montait comme partout ailleurs. J'embarquai à la place du passager pour tenir la mitraille. Arrivés au Moulin, on nous donna d'alarmantes nouvelles quant au niveau de la Seybouse qui continuait de monter, elle commençait à déborder sur la plantation d'arbres fruitiers qui étaient en plein rapport à l'époque. Il fallait se rendre à la ferme de Ben-Tabouch et prendre toutes les mesures possibles pour parer aux dégâts.

À l'aller, nous passâmes sans dangers, grâce au Command Car cette robuste voiture qui passe un peu partout avec ses quatre roues motrices, et l'eau n'était pas encore trop haute.

Nous regardions l'eau qui envahissait la plantation, et de grands morceaux de bois, troncs d'arbres, qui étaient entraînés sur cette eau, noire de terre, mon père me dit alors :

– *Il ne faut plus tarder à repasser le pont, car l'eau monte très vite.*

À ce moment, un convoi militaire arrive de Guelma. Nous leur conseillons de faire demi-tour.

– *Je pense que des GMC peuvent passer.* Dit le chef de convoi, d'un air suffisant.

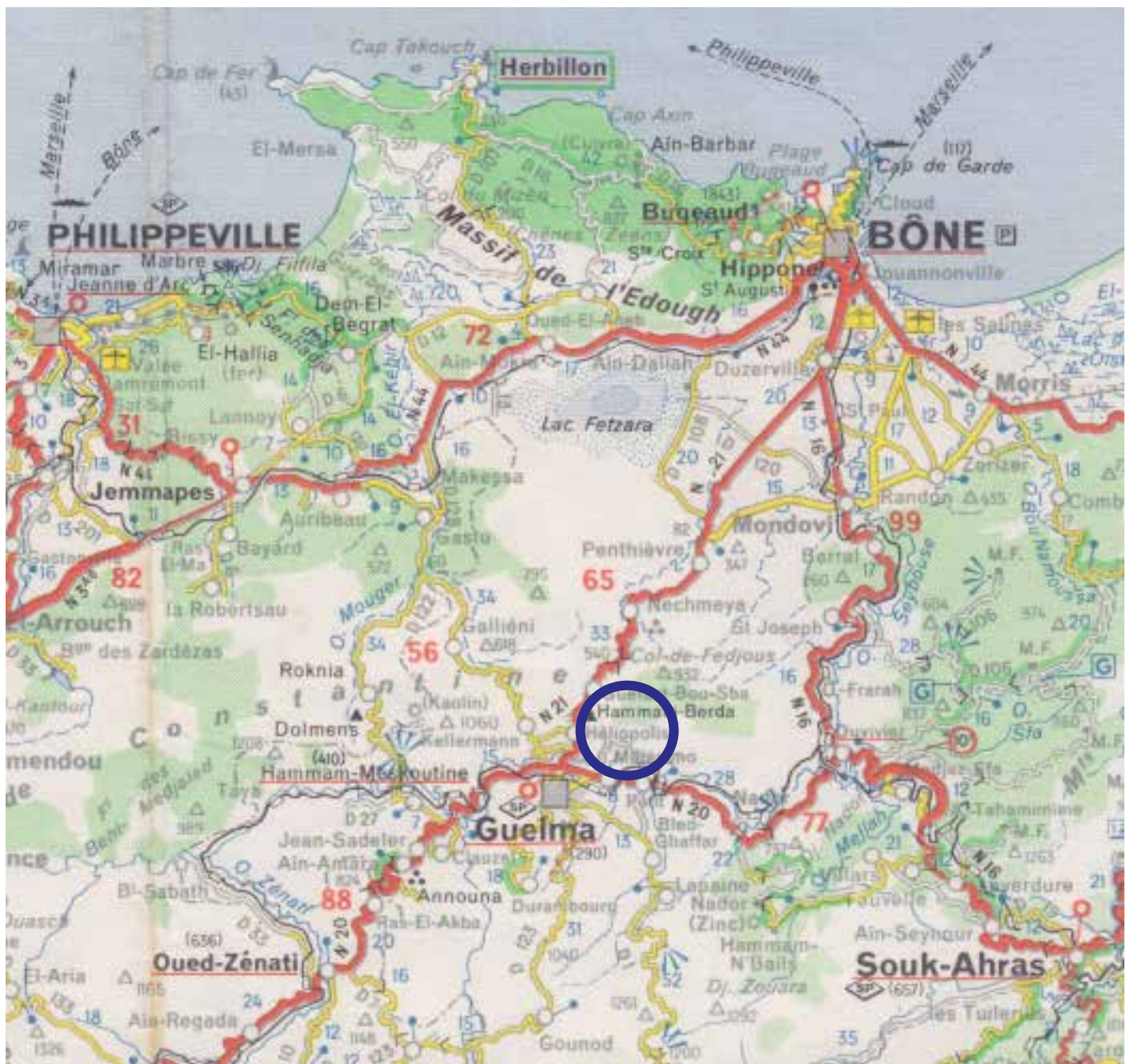
Le lendemain, le journal nous apprenait qu'un convoi se dirigeant vers Constantine s'était fait surprendre par les eaux en furie, les camions s'étaient retournés. La plupart des occupants avaient été noyés.

Nous nous dirigeons vers la rivière pour repasser le pont, tout en nous demandant s'il ne faudrait pas prendre une autre route, celle des montagnes passant par Colman et le Télégraphe.

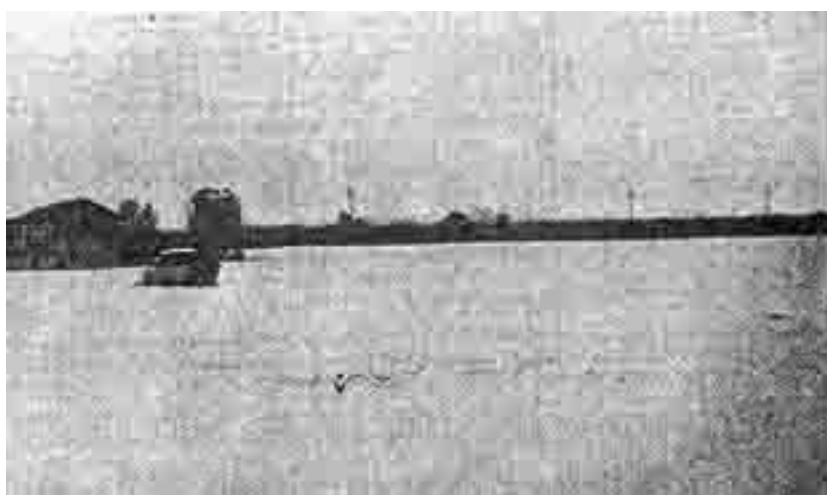
Deux Musulmans faisant de l'auto-stop parurent à un tournant, Arabes francophiles en détresse, terroristes en veine de tuer un Français ? Mon père s'arrête, leur demande en arabe de monter, et me fait signe de les surveiller.

Nous arrivons sur le pont. L'eau coule par-dessus. Il tremble comme quelqu'un qui va lâcher, nous le passons, en première, tout doucement. De l'autre côté, nous déposons nos deux auto-stoppeurs qui nous remercient avec effusion. Peut-être qu'en d'autres circonstances, il nous aurait froidement tiré dessus.

Ces inondations de 1957 coûtèrent assez cher à l'économie algérienne. La guerre qui se prolongeait, sur cette terre, faisait que bien des forêts étaient calcinées, elles n'étaient plus là pour empêcher le ravinement. Et il fallait encore ce fléau qui venait s'ajouter à tous ceux que nous subissions. Décidément, le « vase » des aventures était comble. Si cela continuait, il finirait par déborder comme la Seybouse.



▲ ▼ La route de Bône à Héliopolis et les inondations



Les oueds Sebaou, Hamiz et Mazafran débordent

Au cours de l'évacuation d'un poste à **Tazmalt** un hélicoptère, un avion et trois camions **G.M.C.** emportés par un torrent boueux

Sauts en parachute

Cette semaine, j'ai effectué un saut d'entretien en parachute, au titre de la préparation militaire. J'ai sauté d'un Nord 2501. Mes huit sauts précédents m'ont permis de passer la porte d'une façon assez décontractée. Mais, chaque fois, cela me ramène à l'époque de mon premier saut.

Je venais d'avoir dix-sept ans, j'avais passé mon brevet de pilote d'Aéro-club, et j'estimais que, quand l'on devait devenir pilote, il fallait mieux savoir sauter en parachute. Le point faible de ce raisonnement, et que nous volions sans parachute !

Après bien des discussions, un de mes copains, nouveau breveté pilote comme moi, se refusant absolument à cette expérience, fini par s'y décider, la mort dans l'âme.

Pendant un mois d'entraînement, on nous apprend à nous recevoir dans toutes les positions, à manier le parachute en tirant sur les suspentes pour couper la dérive par des tractions contre le vent, lors de l'atterrissage. Un beau jour, l'adjudant-chef Vilain nous avertit alors que le premier saut aurait lieu le lendemain. Il partit en nous souhaitant une bonne nuit calme. Naturellement, les sales gosses que nous étions s'offrirent une nuit remuante, comme si elle devait être la dernière.

Lendemain matin, à 9 heures, on pouvait voir cinquante paires d'yeux cernés au terrain des Salines. Ce fut alors la perception des parachutes : le gros dorsal et un petit ventral de secours, au cas où le principal, oublierait de s'ouvrir. Chacun essaie son pépin, pour régler les sangles d'attache à sa taille. Puis, nous nous alignons.

À ce moment arrive le quatrième de la bande, qui venait aussi de passer son brevet de pilote. Il n'y a pas eu moyen, celui-là, de le décider à faire partie des futurs parachutistes, le bec enfariné, il nous dit son regret de perdre, si tôt, ses meilleurs amis et qu'en réfléchissant, il nous trouvait simples d'esprit. C'était tellement mieux d'entendre chanter les roues de l'avion, sur une piste d'atterrissage, que de creuser sa tombe en percutant le sol comme un boulet de canon.

À l'évidence, le morceau de chiffon avait de grandes chances de mal s'ouvrir, ou de se déchirer. Mais justement, il ne faut pas penser à cette bien petite éventualité. Un bon Bônois, qui déjà n'avait pas besoin d'écouter ce discours pour avoir une sérieuse trouille, pris la parole pour renforcer son courage.

Le prudent qui voulait rester au sol appartenait à une famille dont les origines se situent du côté de la Volga. Son surnom, « *Barouline* », l'indiquait. Notre Bônois lui dit alors, dans le plus pur « *Diocane* » :

– *Oh ! Cosaque ! Moi, le Seigneur de la place d'armes, je vais t'apprendre le courage !*

À ce moment, l'ordre de se brêler va interrompre la dispute, qui aurait pu durer longtemps, car quand un Bônois s'énerve, c'est très dur de lui couper la parole :

– *Équipez-vous, tenez-vous prêt pour l'inspection.*

Chacun enfila son pépin et l'adjudant-chef en vérifia le brêlage. Le Nord 2501 vient se ranger non loin de notre stick.

Un peu après nous nous retrouvons vingt-sept, assis de chaque côté du fuselage en enfilade. Mise en route, décollage.

Brusquement, alors que nous volons depuis dix minutes, l'adjudant-chef crie pour couvrir le bruit du moteur :

– *Six premiers, debout ! Accrochez !*

Chacun amarre l'extrémité de sa SOA au câble. L'adjudant-chef crie encore :

– *N’oubliez pas que, lorsque vous aurez compté 331, 332, 333, 334, 335, si le pépin ne s’ouvre pas, vous devez tirer sur la poignée du ventral.*

Et le Bônois énervé-tout-à-l’heure de penser tout haut :

– *Mais qu’est-ce que je suis venu faire dans cette histoire de mejnoun !*

Au premier passage sur la DZ, un parachutiste confirmé saute, pour pouvoir juger de la dérive résultant du vent et décider du point de largage.

Notre avion fait un second passage. Le parachutiste de tête du premier stick est en position, les deux mains sur les bords de la porte, afin de s’éjecter le plus loin possible. On entend les moteurs qui se trouvent un peu réduits pour diminuer la vitesse, le choc à l’ouverture en sera moins dur. Une claque sur l’épaule, *go*. Le premier en position à la porte a sauté et ainsi de suite. Le deuxième stick se met en position pour sauter au prochain passage.

Un de la bande des pilotes, Jean-Pierre Loubet, se trouve en seconde position, moi derrière lui.

– *J’ai envie de pisser !* me crie-t-il.

– *Attends d’être en l’air, mon vieux*, lui dis-je.

Go, le premier a sauté.

Go, Jean-Pierre a suivi, happé par le vide.

Go, je reçois une bonne tape « *morale* » sur l’épaule. Celle-ci m’aide à m’éjecter. Tout en boule, la main sur la poignée ventrale, j’attends et... j’oublie de compter. Brusquement, une claque me cisaille les épaules, les cuisses, là où passent les sangles... Je suis en train de descendre comme une fleur... Que c’est merveilleux ce silence, dans le vide du ciel. Je vérifie, rapidement, la coupole de mon parachute pour contrôler que la toile en est intacte. Puis je regarde le sol pour constater de combien je dérive.

Je descends presque verticalement, preuve que le vent est faible. Je regarde si je ne risque d’accrocher personne dans ma descente. Un peu plus bas, j’aperçois Jean-Pierre qui semble inerte au bout de sa toile.

Le sol arrive déjà, il est temps de prendre la position d’atterrissage. Je fais une traction contre le vent pour réduire, encore plus, ma dérive, dans cette position, les jambes souples, j’attends le sol, un choc assez dur que je combats en pliant les jambes le plus lentement possible.

« *Servez-vous de vos jambes comme d’un amortisseur extra souple*, m’avait-on dit, *sinon vous pèterez le coccyx* ».

Et je me retrouve étendu sur l’herbe, le casque lourd sur le nez. Vite, je me relève et je tire les suspentes inférieures de mon parachute, pour qu’il se dégonfle et ne risque pas de me traîner sur le sol. Pendant que je le plie, j’entends l’avion qui effectue un nouveau passage, il égraine ses parachutes blancs. En voilà huit, ce doit être la dernière fournée. Tout en regardant au-dessus de moi pour ne pas recevoir l’un de ceux qui viennent de sauter, je rejoins la route nationale où les camions nous attendent.

Ce sont là quelques-uns des épisodes de mon existence déjà mouvementée dans le ciel, avant d’entrer dans la vie militaire.

Vers Nancy

Tout d'un coup, la voix de l'hôtesse de l'air demandant aux passagers de ne plus fumer et d'attacher les ceintures me ramena à l'heure présente. Perdu dans mes souvenirs, j'avais à peine croqué un petit morceau du plateau que l'on m'avait servi quelque part au-dessus de la France. Il fallait vraiment que cela représente pour moi un grand départ, car ne pas toucher à l'assiette devant moi était loin de mes habitudes, j'avais plutôt tendance à en redemander une autre.

Un petit miaulement des pneus sur la piste, je viens de toucher le sol où l'on va bientôt me revêtir d'un uniforme kaki. Car, bien que partant pour devenir un pilote militaire d'avion, je n'en resterai pas moins dans l'armée de Terre.

Mais, avant de devenir pilote militaire apte à opérer en Algérie, pendant six mois je devais d'abord apprendre ce que tous les deuxièmes classes de l'armée française doivent connaître : — une-deux - une-deux — garde à vous – présentez armes, etc.

Ensuite, l'entraînement de pilote aurait dû durer six mois à la base-école d'Essey-lès-Nancy. Comme je m'en rendrai compte plus tard, le temps en fut réduit de plus de la moitié à cause des nombreux vols que j'avais déjà effectués dans le civil.

Cette période d'entraînement au sol m'apprit ce qu'était un hiver lorrain ! Heureusement pour moi, je passais à travers bon nombre de corvées, car l'un des sous-officiers commandant ma section était comme moi né en Algérie. Il s'agissait du maréchal des logis-chef Nouviou qui, après une période opérationnelle dans les parachutistes, se trouvait affecté à Nancy, pour ce qui était considéré comme un temps de repos, avant de repartir pour une prochaine période opérationnelle.

L'autre personne qui a certainement marqué dans le souvenir de beaucoup d'appelés fut l'adjudant-chef Richard, surnommé *Tonton*. Sans aucun doute, c'était une brute, il voulait transformer en guerriers valables les braves civils qu'il recevait, ambition normale, mais il y mettait un peu trop d'énergie. Bien des soirs, alors que l'on rentrait crevé à la caserne, nous l'aurions tous vu avec plaisir attraper une méchante maladie qui l'aurait cloué dans un lit, et même pour certains dans un cercueil.

Pourtant, quand je quitterai Nancy quelques mois plus tard, je l'inviterai à mon pot d'adieu. Et l'on se quittera les meilleurs amis du monde.

Quand fut terminée la période d'entraînement au sol, les futurs pilotes furent réunis et l'adjudant-chef *Tonton* nous dit :

– *Un pilote, ça vole tant que l'avion fonctionne.*

Personne ne le contredit !

– *Mais si le moteur s'arrête au-dessus du territoire ennemi et que l'atterrissage se passe bien, ce pilote doit alors savoir se débrouiller et utiliser le pays pour regagner incognito le territoire ami. Placé dans ces conditions, il a deux jours pour regagner sa base.*

Et il ajouta :

– *La dernière fois, un des pilotes a mis plus d'un mois pour retrouver la route de la caserne, disant qu'il était passé par Paris pour éviter la police militaire. Deux mois de tôle lui ont appris que ce détour n'était pas indispensable.*

Il prend alors son œil dur :

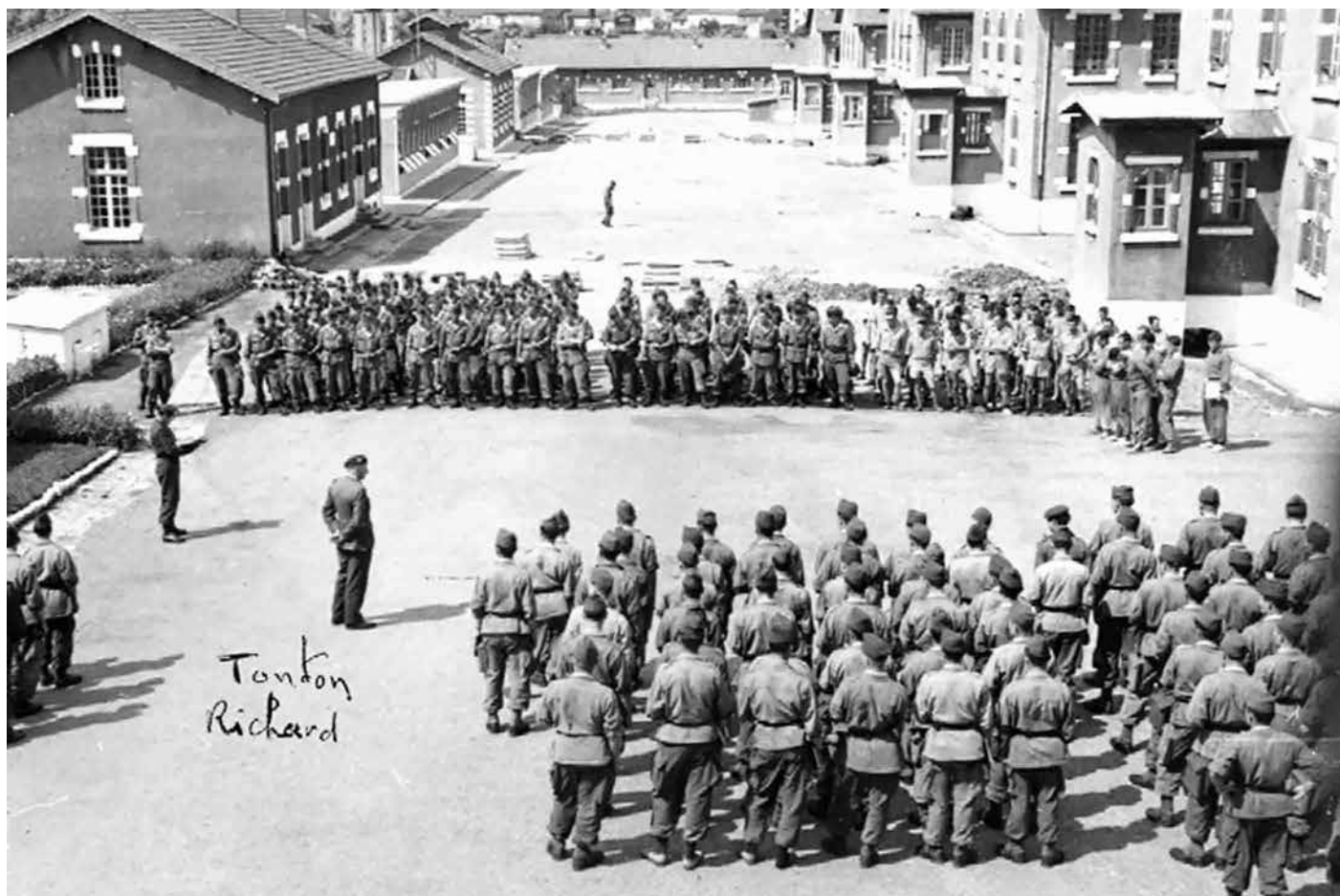
– *À bon entendeur salut.*

Et il nous salue pour marquer la fin de l'entretien.



▲ La caserne du CISALAT à Essey-lès-Nancy

▼ Au CISALAT à Essey-lès-Nancy avec Tonton Richard



Le clou de l'entraînement

Les camions emmènent tous les futurs pilotes militaires à trente kilomètres du point à rejoindre, là nous sommes déposés, au bord d'une route nationale, en uniforme, sans papiers. Théoriquement, nous sommes donc des pilotes ennemis et toutes les patrouilles militaires ont reçu l'ordre de nous chercher et de nous arrêter. 48 heures passées, nous devons nous livrer ou devenir déserteur.

Les plus pressés font de l'auto-stop, mais dès que les patrouilles voient un uniforme dans une voiture civile, vérification des papiers et l'histoire se termine là. J'ai une idée.

Avec un ami, dont les parents travaillent la terre du côté de Toul, nous nous adressons aux paysans d'une ferme voisine du lieu où l'on nous a débarqués. Nous tentons notre chance, car bon nombre de fermiers de la région ont été mis au courant et sont prêts à téléphoner à la gendarmerie qui, elle aussi, est contre nous. Nous verrons bien, tendons notre chance.

Le grand-père paysan, qui nous reçoit, est un chic type. Il nous dit être dans le secret des dieux, connaître les principaux barrages et qu'il se foutait pas mal des consignes militaires. Pour finir, il serait ravi de nous ramener à Essey, dans sa voiture à purin. Ce qui fut dit, fut fait.

Nous voici tapis sous une bâche, au fond de la « marmite » à purin qui, bien que vide, sentait assez fort. La voiture fut arrêtée quatre fois, mais jamais la police militaire, chargée de nous arrêter, ne put imaginer que nous avions eu le courage de parcourir les quarante kilomètres dans un tel récipient. D'ailleurs, chaque fois le vieux paysan leur disait :

– Allez voir dans le purin, si vous croyez que je cache quelque chose.

À l'arrivée, notre conducteur se tapait sur les cuisses, heureux d'avoir réussi à se foutre « des gendarmes et de la police militaire » d'une façon aussi spectaculaire. Il semblait avoir de solides griefs contre eux.

Cet odorant voyage clôtura notre entraînement de bidasses anonymes.



Les L-18 à Essey-lès-Nancy



▲ *Jean-Marc Lavie*

▼ *Pierre Jarrige et Jean-Marc Lavie sur le plateau de Malzéville cher à André Gide qui en vanta les « aubes glacées », en compagnie d'un FM 24/29*



La permission chez Bigeard

Et maintenant allait commencer l'entraînement en vol sur les Piper. Entre les deux, nous profitions de trois jours de permission. Je savais que le colonel Bigeard se trouvait à Toul. Je l'avais bien connu, ce grand guerrier, et l'avais beaucoup admiré à l'époque où il se trouvait basé à Bône. Tous les matins, il faisait sa gymnastique pour conserver sa pleine forme. Il passait le long des quais. Un matin, deux « *bandits* » l'attendirent pour essayer de le tuer. Dès qu'ils le virent, l'un d'eux tira et le toucha à l'épaule. Projeté au sol par la force de l'impact, il eut le courage, tenant de l'autre main le bras blessé, de se précipiter sur les assassins. Et ceux-ci, voyant cette grande et légendaire carcasse se précipiter vers eux, bien qu'il soit touché et n'ait aucune arme, n'eurent pas le courage de l'achever, pris de panique, ils s'enfuirent.

Je lui téléphonai pour me faire reconnaître, et il vint me chercher jusqu'au poste de la caserne, où je l'attendais.

Je reconnus de suite son pas élastique, quand il descendit de voiture. Cette permission fut formidable.

Je fus reçu maternellement par Madame Bigeard, qui savait bien qu'un soldat a faim et qui s'employa à me gâter ! Avec sa fille, France, je fus admis aux séances matinales d'entraînement sportif, puis j'appris à attraper les poissons à la main dans les rochers de la Moselle. Le Colonel mettait la main dans un trou et attrapait les carpes qui venaient se frotter contre elle. Pour y parvenir, il fallait d'abord choisir le bon endroit et ensuite tenir sa main immobile aussi longtemps que nécessaire, et vite la fermer si l'on sentait le frôlement du poisson.

Après nous être régalez de la pêche, chacun fît honneur à la charcuterie du pays. La soirée se déroulait et dans l'ombre, le visage de Bigeard me ramena, encore une fois, en Algérie.

Là-bas, j'avais eu la chance d'être admis dans une section du régiment du 3^{ème} RCP que Bigeard commandait. J'admirais beaucoup cette unité, combien valable. On m'avait accepté à la 3^{ème} Compagnie, commandée par le capitaine Chabanne, pour une opération militaire, bien que je fusse encore civil à l'époque.

Je partis donc de Bône, à destination de La Calle, où se trouvait basé le régiment. Je n'avais que mon courage et une mitraillette, le reste de l'équipement me fut prêté, remis par un vieil adjudant-chef nommé Blavier. C'était un vieux de la veille, qui avait ramassé un nombre impressionnant de décorations. Avec sa tête de brute, il faisait son possible pour être gentil avec moi, et pour me mettre, progressivement, dans l'ambiance de la guérilla. Je le gratifiais du surnom de *Grand-Père*. Il en eut les larmes aux yeux, ce dont il se défendit en jurant comme un sourd. Mais le surnom lui resta dans sa compagnie, jusqu'à sa mort, deux ans plus tard, alors que ce régiment se trouvait en opération dans le sud algérien.

Le premier jour, transport en camion jusqu'à une place du djebel Debar. Les camions regagnent, alors la plaine et la marche à pied, commença, d'abord sur un chemin, ensuite dans la montagne. Durant une halte, au cours de laquelle le capitaine Chabanne pris contact avec « *Bruno* » Bigeard, je sors ma gourde de son étui et j'allais boire, Le grand-père m'en empêcha. Si je commençais déjà, j'aurais de plus en plus soif et de plus en plus de mal à crapahuter.

Le premier jour se passa de la sorte : prendre position, démarrer, marcher, quatre minutes, arrêt, nouveau départ. Plus personne ne parlait : articuler une syllabe coûtait de la salive et chacun la gardait soigneusement. On entendait d'autre bruit que celui des souliers, d'autre son que les cinq lettres quand l'un de nous marchant tête baissée heurtait un camarade qui s'était immobilisé.

Enfin, nous arrivâmes à la hauteur du point de bouclage, chacun pris sa position de combat. Les points présumés de fuite des fellaghas furent barrés par les mitrailleuses de 30.

Comme nous arrivions à cette hauteur, où le colonel Bigeard se trouvait déjà, que j'avancais fourbu, le nez au sol, et la casquette enfoncée, j'entendis une exclamation et cette question :

– *Qui est-ce qui avance en comptant les cailloux ?*

Je levais le nez et vit *Bruno* qui observait notre installation. Quand il me reconnut, il se mit à rire, me secoua en me donnant un coup sur l'épaule qui, failli m'envoyer embrasser les cailloux. Et c'était ce même homme que je voyais, ce soir chez lui. Tout comme un autre, il savait profiter d'une soirée paisible en famille et jouir de la vie quotidienne et pourtant, il ne cessait de s'exposer en donnant l'exemple. Je continuais à penser à mon crapahutage sous ses ordres.

Après cette marche si dure, ce fut enfin l'arrêt. L'emplacement pris, la nuit survint. Je ne faisais pas partie des patrouilles de nuit et je restais avec le grand-père adjudant qui me montra la façon de s'installer pour ne pas crever de froid vers minuit. Je m'endormis comme dans un palace. À cinq heures du matin, de l'eau noire arriva, baptisée café : comme elle était bonne ! Dès que le jour se leva un peu, un avion de l'ALAT arriva et prit contact.

Je restais en position de bouclage. L'unité du capitaine Chabanne commença le ratissage jusqu'à 10 heures, aucun accrochage n'eut lieu, puis tout d'un coup le claquement sec d'une rafale survint. Au son, je me rendis compte qu'il s'agissait d'une mitrailleuse, sans doute une des mitrailleuses allemandes de la dernière guerre que des amis de la France avaient plus données que vendues aux terroristes. L'avion permit de la situer et pendant que des hommes attiraient son attention, d'autres la prirent à rebrousse-poil et la réduisirent au silence. L'arrivée d'une *Alouette* avec des civières m'indiqua qu'elle nous avait cassé du monde. Alors que la section de bouclage n'était plus très loin de nous, un bruit suspect de pas me tendit, prêt à tirer. Une forme noirâtre s'élançait sur moi et je l'arrosai des 22 balles de mon chargeur. Alors, j'entendis l'exclamation du grand-père qui se moquait de moi en disant :

– *Merde alors, heureusement que mes vingt ans d'opérations militaires m'ont appris à faire la cuisine parce que Jean-Marc vient de nous abattre un sanglier terroriste.*

Ce fut mon premier exploit de guerrier. Et le soir, quand l'animal fut cuit et partagé, j'appris ce que c'était que la véritable amitié entre des hommes courant les mêmes risques. Ils ne me firent pas de grands discours élogieux sur mon obstination à ne pas avoir le derrière dans un siège d'hélicoptère, comme on m'avait dit que je terminerais l'opération, mais tout simplement :

– *Mon vieux, pour un gars habitué à avaler les kilomètres à l'aide d'un moteur d'avion, chapeau de nous avoir suivis jusqu'ici.*

À part les hommes de veille, le reste s'installa pour prendre quelques heures de repos. Je me retrouvais moins crevé que la nuit précédente. Mon rude sac de couchage me parut encore délicieux. Et je sais qu'à ce moment, comme au cours de cette soirée, je me faisais du souci en pensant qu'un jour l'Algérie risquait de ne plus être française. J'avais allumé une cigarette et je pensais. Je me rendais compte, maintenant, de ce que pouvaient certaines troupes. Je savais qu'elles peuvent ratisser un terrain sans y laisser de suspect. Cette guérilla demandait une grande connaissance des hommes, au moins autant que celui du maniement des armes, et il fallait connaître leur possibilité. Arriver à faire dire aux habitants d'une mechta où étaient cachées les armes et reconnaître, parmi ses habitants, le terroriste du paisible laboureur. Au départ, ils avaient le même faciès, la même gandoura, la même façon de dire qu'ils avaient renvoyé les fellaghas, parce qu'ils représentaient des bouches à nourrir et qu'ils avaient juste assez de blé et de bétail pour eux-mêmes.

Il fallait des heures de patient interrogatoire pour arriver à deviner quel était celui qui se cachait parmi eux. Les fellahs, bien souvent auraient volontiers parlé, mais ils savaient qu'une fois les troupes françaises parties, la mechta qui les avaient renseignés serait brûlée par de nouveaux terroristes, que les femmes seraient violées et transformées en porteuses, que les hommes seraient émasculés et égorgés.

Pour gagner la partie, il fallait montrer que nous étions les plus forts. Mais les fellaghas étaient les maîtres six heures sur vingt-quatre. N'auraient-ils pu agir qu'une heure par jour, cela aurait suffi pour effrayer la population : quarante secondes pour égorger un homme. De telles horreurs étaient-elles possibles ? Je pensais alors à notre moulin, chaque fois que nous faisons un cous-cous, nos ouvriers musulmans étaient là, joyeux. Il criait « *Vive la France, Vive Monsieur Lavie* ». Sans doute, à ce moment, ils exprimaient une très sincère amitié pour nous et pour la France que nous représentions. Mais, quand ils rentreront chez eux et qu'ils y trouveront le chef fellagha, quel sera leur langage ? Ils diront que le Français est la dernière race après le crapaud. À quel moment disent-ils ce qu'ils pensent ? Il semble que l'homme de ce pays, de cette terre de passage, terre qu'il n'a jamais pu faire sienne, ne puisse exprimer une pensée sienne. On a le sentiment qu'il peut aimer ou détester la même idée, la même personne, dans un temps extrêmement court. Et puis il est surtout fataliste et il subit, avec lassitude, la loi du plus fort. S'il lui survient un fâcheux événement qu'il aurait pu éviter, il ne s'en formalise pas et dit : « *Mektoub rabhi kbir* ».

Brusquement, la chanson rapide et courte d'une arme automatique se fit à nouveau entendre. Deux éclaireurs de pointe s'écroulèrent. L'un resta complètement inerte, l'autre rampa jusque vers un fossé et disparu. Ainsi, ils étaient retranchés dans la grotte. L'objectif fut indiqué aux avions d'alerte qui attendaient à cinq minutes. Un L-19 de l'ALAT fit un passage très bas, et dans l'axe de la grotte, pour bien marquer l'objectif à l'aide d'une grenade fumigène, il se fit arroser, sans être touché, et dégagea par un virage ascendant, très serré. La chasse suivit et, au moyen des roquettes, arrosa l'entrée de la grotte, les lieux se trouvaient encore noyés dans la fumée de l'explosion que déjà les hommes de la 3^{ème} Compagnie, avec le capitaine Chabanne, se trouvaient à l'entrée.

Son nettoyage permit de mettre la main sur une cache d'armes et de provisions. Toujours très décontracté, le grand-père adjudant, responsable des cuisines, fit bonne provision de tout ce qui se mangeait. Plusieurs 2^{ème} classes, repartirent avec un sac un peu plus lourd, maudissant les kilos supplémentaires qu'ils avaient sur le dos. Je venais de vivre mon baptême du feu. Pour la première fois, j'avais pris part à la vie des combattants, vie toute mêlée de moments dramatiques, d'épisodes comiques.

Je regardais de nouveau celui qui, de longue date lui, connaissait cette existence. Interrompant mes souvenirs, je me retrouvais à Toul, en permission de 24 heures chez ce même Bigeard.

– *Pour l'instant, Mon Colonel, il faut que je regagne la caserne militaire, si je ne veux pas que l'adjudant-chef Richard m'avertisse avec une séance de pelote que l'heure du retour à la caserne est implacable.*

Il me raccompagna jusqu'à la porte de la base d'Essey-lès-Nancy. Tout le monde, militaires et civils, connaissait ce grand colonel et une fois de plus son accolade me rendit très fier.

D'un air détaché, je dis à l'adjudant du poste de Police:

– *Vous savez, en famille on s'embrasse toujours.*

L'entraînement au sol était fini et tous les jours se passaient sur le terrain d'aviation d'Essey-lès-Nancy. Je me retrouvais dans mon élément.



Marcel Bigeard

Dernière permission

J'allais passer mon dernier week-end de permission à Paris, chez mon cousin qui, lui-même, avait effectué son service militaire à Nancy dans la police militaire. À l'époque, c'était vivant, « *sportif* ». Les Noirs, pendant leur permission, prenaient des « *cuites noires* », ce qui les rendaient vindicatifs. Pour un rien, ils tiraient des coups de revolver. La compagnie de la Military Police devait les arrêter, ce qui n'était pas toujours facile.

Après avoir quitté ma famille, je regagnai Nancy grâce à un ami. Nous laissions Paris sous une pluie fine. La route se fit en silence, chacun plongé dans ses pensées. Alex le remplit le premier, en me posant cette question :

– *Mais, vous tous, Français d'Algérie, est-ce que vous ne faites qu'un ?*

Nous tous, Français d'Algérie, nous ne faisons qu'un, malgré nos origines diverses, mais nous ne dépassons pas un million, et nous avons autour de nous dix millions de Musulmans. Notre peuplement, on le sait, c'est fait en plusieurs temps, 1848, les déportés, plus tard, les vigneron ruinés par le phylloxéra, puis les Alsaciens-Lorrains de 71. Quoi qu'alsacienne, ma famille était venue plus tôt, dès les débuts de la conquête, en 1834. On sait ce qu'ils ont fait, ces Français : assèchement des marécages, plantation de la vigne, défrichage, ensemencement du blé. Ce que l'on sait moins, c'est ce qu'ils ont enduré.

Un peu plus tard, en 1889, la nationalité française fut reconnue à des européens d'origine méditerranéenne (Italiens, Espagnol, Maltais) parce qu'ils étaient nés en Algérie. Les Italiens étaient plus nombreux dans le Constantinois, les Espagnols dans l'Oranais. De ces derniers, il y eut un nouvel apport, après 1936, des réfugiés qui fuyaient le régime de Franco. Ceux-là, contrairement aux anciens, refusèrent souvent la citoyenneté française pour ne pas faire le service militaire.

Un peu partout, mais surtout à Constantine, des Juifs s'installèrent qui vinrent rejoindre ceux, presque assimilés, vivant en Algérie depuis si longtemps. Est-ce ce nouvel apport qui décida le gouvernement à leur accorder la citoyenneté française par le décret Crémieux ? Indigènes ou récemment installés, les Juifs s'attachèrent rapidement à cette nationalité qui les classait au-dessus des Musulmans. Mais cette mesure favorable à un élément de population auquel bien souvent le Musulman s'opposait, était-elle une mesure bien adroite sur le plan colonial, bien propre à nous concilier l'autochtone ?

Pour ce dernier, loin de le traiter comme un esclave, nous n'avons jamais songé à pratiquer l'apartheid à son égard, mais l'assimilation, l'intégration était rendue difficile, extrêmement difficile, sinon, impossible, du fait de notre respect de l'Islam, d'une religion qui ne sépare pas les institutions civiles de la religion, tout à la fois Code civil et religieux.

Pour tous ces reproches qu'on forme le mot colonialisme, je n'ai qu'une réponse. Que l'on vienne voir ce que nous avons fait, et l'on verra si nos écoles, nos facultés, leur sont interdites, mais qu'on se hâte. En moins d'un an, les terroristes en ont brûlé 300, de ses écoles, dans le seul Constantinois et assassiné des instituteurs.

Après un silence, mon ami me dit :

– *Tu vas retourner en Algérie pour te battre contre les fellaghas, c'est-à-dire contre ceux des Musulmans qui ne veulent plus la présence française. Ceux-là s'efforcent de parvenir à leurs fins par le moyen le plus affreux ! Le terrorisme, terrorisme qu'ils exercent contre les leurs comme contre vous. Ces hommes, vous les traitez de hors-la-loi, parce qu'ils pillent, qu'ils détruisent, qu'ils tuent. De cette violence, il semble bien qu'on ne puisse rien attendre qui vaille,*

mais comment lutter contre des hommes qui sont partie intégrante de la population ? Pour eux tous, n'êtes-vous pas l'occupant ?

Oui, ces populations ont dû accepter d'être occupées, colonisées. Mais nous les avons libérées du joug turc. Peut-être maintenant, regrettent-elles leur vie passée, qui dans les souvenirs pouvait représenter la liberté. Elles ont oublié combien anarchique et misérable était la vie des peuples de cette époque.

Une honnête comparaison avec l'occupation turque de jadis pourrait les détourner de se plaindre. Quand un jugement leur déplaît, n'ont-ils pas une plainte qui est une manière d'éloge ?

– Alors, on est revenu au temps des Turcs ?

Seulement, le temps a fait son œuvre. Le souvenir des maux endurés, au temps des Turcs s'est estompé. On a oublié. L'ordre, la sécurité, n'ont plus suffi à celui qui, dans nos établissements scolaires, entend parler d'égalité, liberté, il faut autre chose.

– Nous aurions donc favorisé l'esprit d'indépendance ?

Auprès du citadin, sans aucun doute. L'homme de la ville est un public tout prêt pour cette propagande. Et quand le terroriste ajoute qu'on a intérêt à l'aider sous peine de se faire couper le nez, puis la gorge, on comprend l'adhésion du citadin.

Pour l'homme de la campagne, la situation est autre, combien plus tragique. Il serait pour nous, il sait ce qu'il doit à la France. Il y a les rapports humains. Que de colons sauvés par les ouvriers ! Mais ces hommes sont trop exposés aux mesures terroristes. Nous sommes impuissants à les défendre. Maintenant, ils attendent de voir comment ça va tourner.

– En somme, tu pars te battre contre les fellaghas et pourtant je devine ta pensée après ce que tu viens de m'exposer. La solution ne sera pas obtenue seulement par les armes.

▼ *Le stage CPAP 59-2C, Nancy 1961 : Mathis, Gérard Wittemer, Lignot, Ricard, Jean-Marc Lavie, Cochin, Bernard Mignot et Delautour*



Le départ

Vers quatre heures du matin, nous arrivons à Toul, la météo se montre correcte est dans trois heures, il me faudra décoller du terrain d'Essey. Cela ne m'inquiète pas, je sais que, tant que je reste tendu pour une raison quelconque, mes réflexes répondent toujours aussi rapidement.

Peu après, nous nous arrêtons au café de la gare de Nancy, où le garçon me reconnaît et dit :

– *Retour de permission, les yeux cernés. Envie de décoller comme de vous faire moine.*

Il continue en criant :

– *Quart Vichy, deux cachets d'aspirine pour clarifier l'urine et la vue du brigadier pilote Lavie. Les juteux n'aimaient pas que l'on pisse du whisky. Vidange faite, vous aurez droit à vos six croissants et un double café noir, comme d'habitude.*

– *Et pour Monsieur, ce sera ?* Dit-il, en regardant mon compagnon de route.

– *Également un Vichy et un café. Pour les croissants, vous n'aurez qu'à en mettre une douzaine sur notre table.* Répondit Alex.

Avant de regagner le terrain, je révisais toutes les caractéristiques de l'avion sur lequel je devais décoller tout à l'heure. Ce n'était pas le moment de penser à un autre appareil que je pilotais dans le passé et dont la check-list changeait complètement.

À huit heures, tous les pilotes stagiaires sont alignés, attendant le capitaine pour le saluer par un garde-à-vous et prendre connaissance du briefing de la semaine. Il vient et fait quelques remarques sur le bordel qui règnent dans la salle « *prévol* ». Puis, suivant les recommandations habituelles, il dit à tous les pilotes de rejoindre les instructeurs, sauf à moi, qui reçoit l'ordre de me présenter dans son bureau.

Vaguement inquiet, je me demande pourquoi il veut me voir. Je frappe à la porte :

– *Entrez !*

Ce que je fais, en tenant une seconde, le garde-à-vous. Il range quelques papiers et brusquement paraît se souvenir de ma présence :

– *Lavie, samedi passé à eu lieu un compte-rendu des moniteurs d'avion. Vous avez une bonne moyenne dans tout votre entraînement aérien et les moniteurs sont d'accord pour vous faire passer dans le stage précédent qui se termine dans dix jours. À partir de jeudi prochain, pour passerez vos tests en vol. Dès que la paperasserie s'y rapportant sera terminée, vous partirez en Algérie pour rejoindre le peloton de la 25^{ème} Division parachutiste, basée à Batna. Avant votre incorporation, vous aurez cinq jours de permission. Ne vous attendez pas à rencontrer une existence de tout repos au peloton de la 25^{ème} DP Cette division groupe des régiments de légions et de parachutistes. Elle orbite sans arrêt pour rejoindre tous les points opérationnels où elle peut casser du fell.*

– *Je suis heureux de rentrer en Algérie, où je suis né, Mon Capitaine, vous savez combien j'espère que cette guérilla sera bientôt terminée et je suis prêt à risquer ma peau pour hâter la solution heureuse.*

– *D'accord, Lavie, présentez-vous à l'adjudant-chef Paillard qui vous passera vos nouvelles consignes de cette semaine. Faites un peu moins la bringue dans les caves de la place Stanislas, vous finirez par vous retrouver en perte de vitesse !*

Je saluais et sortis. Dans la salle des cartes, je retrouvais l'adjudant-chef. Comme tous les jours, il avait un air décontracté, parlant lentement, une allumette entre les dents.

– *Lavie, nous décolleront tout à l'heure pour commencer l'entraînement en vue de vos tests en vol. Tâchez de rester le soir à la caserne et abandonnez les yeux bandés de reconnaissance que vous promenez le matin.*

Décidément, ils sont à idée fixe, ces gradés !

Je tenais tellement à réussir ces tests en vol que l'on me permettait de passer à l'avance, que je devins le brigadier pilote le plus sage de toute l'armée française.



La caserne Molitor à Nancy où sont hébergés les stagiaires CPAP

Le retour en Algérie



25^{ème} Division Parachutiste



PMAH 25^{ème} DP

Le capitaine commandant la Base École n'avait rien exagéré quand il m'avait dit que je ne trouverais pas une existence de tout repos au peloton de la 25^{ème} DP.

Je pouvais vivre cette phrase :

– Elle orbite, sans arrêt, pour rejoindre tous les points opérationnels où elle peut casser du fell.

En effet, pour gagner Batna, notre base opérationnelle, je passais déjà au-dessus d'une opération en cours.

À la base, je rencontrerai les sous-officiers pilotes comme moi.

Ils me firent comprendre que les risques étaient parfois importants, mais que leur existence n'en était pas moins agréable, car si le commandant du peloton, le capitaine Poupard, leur demandait beaucoup en vol, au sol il leur fichait une paix royale.

Premier vol, le 9 janvier 1961

Pour la première fois je m'envolais sur un avion de ce peloton, le lendemain de mon arrivée, avec le capitaine Seigneux qui désirait savoir si je tenais correctement un manche et si mon pilotage ne ferait pas courir de risque à mes futurs passagers. Il ne savait pas que j'avais déjà bon nombre d'heures de vol civil, que naviguer avec un avion Piper de 150 chevaux me rappelait le bon temps où je volais sur des avions d'aéro-club. Il ne me dit pas s'il était où n'était pas satisfait, mais le jour suivant, je reçus l'ordre de décoller sur Philippeville, non pas avec un passager, mais avec un avion, bourré de caisse contenant du matériel qui devait arriver très rapidement à Philippeville.

Ce mois durant, je reliais sans arrêt les villes de Philippeville et Batna. Je connaissais la route par cœur et ne regardais même plus mon cap. À Philippeville, où je passais souvent la nuit, j'avais retrouvé un vieil ami du temps où j'étais pilote civil. Cet ami se trouvait être le chef pilote de l'aéro-club local. Ainsi, de bonne soirée avec de bons copains, après de simples vols de liaison, sur une route connue, voilà comment débiter ma vie de pilote militaire.

Agréable cette vie, mais était-ce que je voulais ?

Vol sur Sétif, 2 février

Je commençais le mois de février par un vol sur Sétif. Cela me fit plaisir de changer de trajet, car le précédent mois, seule la météo avait varié ma route que je commençais à trouver monotone. Tout ce mois durant, je fis liaison sur les différents terrains de ce secteur, c'est-à-dire Souk-Ahras qui était assez spécial, car la piste d'atterrissage avait une très fâcheuse pente quand les vents dominant nous obligeaient à atterrir dans le sens de la descente, on voyait arriver très rapidement la fin de la piste avec inquiétude. À Batna, il n'existait aucun problème, car les pistes prévues pour que des avions à réaction puissent s'y poser étaient, pour nos Piper, démesurées. Nous pouvions, avec un bon vent de face, nous y poser dans le sens de la largeur.

7 février

Dans une liaison de Corneille à Batna, qui me demanda 30 minutes de vol, j'eus comme passager, le colonel Passard. Mon avion n'eut pas de faiblesse sous le port des galons et le moteur chanta juste comme s'il voulait montrer à ce colonel qu'il tournait à merveille. Je reçus enfin l'ordre que j'attendais, celui de décoller vers le terrain des Salines, à douze kilomètres de la ville de Bône où habitaient mes parents.

Quand, arrivé sur le parking de ce terrain, je coupai le moteur de mon Piper, il eut quelques soubresauts de reproche. Il avait raison. J'avais hâte d'arriver, et j'avais poussé mon moteur au-delà des normes habituelles.

16 février, Bône-Sidi Okba

Après une bien bonne soirée, puisque passée chez moi, je redécollais à 7 heures 30 vers Sidi-Okba, avec un capitaine de Spahis. La route qui y menait était presque toujours droite et nous la survolions la majeure partie du temps. L'absence de montagne nous permettait de voler à basse altitude. Tenant mon cap et un œil sur la route, je vis une légère fumée qui montait. Je m'y dirigeai, car les fumées ici sont rares : il y a peu de choses à brûler. Les fellaghas venaient d'arrêter et d'enflammer une voiture qui semblait venir de Biskra. Je pris de l'altitude pour que la tour de contrôle de Touggourt me reçoive, je l'avertis d'envoyer rapidement du monde pour voir ce qui s'était passé. J'étais toujours vertical quand les nôtres arrivèrent et je sus que des habitants de cette localité, allant à Biskra, s'étaient fait arrêter et qu'on les avait retrouvés affreusement mutilés. Les auteurs de cet attentat s'étaient aussitôt noyés dans le désert. Ils pouvaient alors assassiner sans beaucoup de risques.

Pourtant, actuellement en 1961, ces coups de main arrivent plus rarement que par le passé. D'un côté, parce que les personnes qui ont besoin de se déplacer sont regroupées dans des convois protégés, surtout lorsque l'itinéraire est dangereux et a été déjà l'objet d'embuscades. D'autre part, les fellouzes aujourd'hui se montrent beaucoup plus prudents et n'attaquent que s'ils sont sûrs, leur coup fait, de pouvoir se fondre dans la nature. Ils donnent l'impression de ne plus vouloir se battre en attendant quelque chose de plus important.

Je fis ainsi des vols de liaison jusqu'au 11 février. Je menais l'existence d'un pilote d'avion taxi. Par rapport à mes amis pilotes opérationnels, dans ce même peloton, je vivais paisiblement et d'une façon relativement agréable. Les pilotes OPS survolaient chaque opération de la 25^{ème} DP, et cette division ne prenait guère de repos.

Le 17 février, je fus testé au vol opérationnel par le capitaine Poupard et le 18 février, je suis en premier vol opérationnel avec le sous-lieutenant d'Arnaudy.

Vols opérationnels

Premier vol opérationnel

Je décollai donc avec le sous-lieutenant d'Arnaudy, mais il prenait l'air en observateur-pilote car, en cas de maladresse de ma part, il pouvait, s'en rendant compte, prendre les commandes. Cette mission, que l'on avait choisie pas trop opérationnelle pour que je fasse mes preuves, fut, effectivement, calme par rapport à celles que je connus par la suite. La première difficulté fût de trouver les coordonnées (RX79) car l'observateur faisait habituellement ce travail, mais il ne se manifesta pas et me lassa me débrouiller comme si j'étais seul à bord.

Quand je parvins à la verticale, il me confirma que je ne m'étais pas trompé. Mais maintenant, il fallait découvrir les parachutistes habillés en tenue camouflée. De cette altitude, ils se confondaient à merveille avec le bois de chênes où je les supposais. Le lieutenant d'Arnaudy qui, de la place arrière, les avait déjà vus, me laissa poursuivre mes recherches, sans m'aider, pour que j'apprenne à voir ceux qui s'efforçaient à n'être pas vus.

À ce moment, mon observateur pris contact avec quelqu'un des trosol (troupes au sol) :

– *Byon 23 de Pastaga Jaune, me recevez-vous ? répondez.*

– *Pastaga Jaune de Byon 23, je vous reçois 4/5, à vous.*

– *Pastaga jaune de Byon 23, je suis en PV 17, je suppose une dizaine de salopards cachés à mes 8 heures. Environ 50 mètres de ma position actuelle. Si vous pouvez, indiquez-moi position exacte. Ne faites qu'un passage car ils ont une arme automatique.*

Je survolai, une première fois, le point indiqué suivant les coordonnées dictées par mon observateur et ne vit pas la moindre trace de HLL. Après compte-rendu aux trosol, il me retransmit l'ordre de reprendre les mêmes coordonnées d'observation, ce que je fis. En fin de passage, dans une minuscule petite clairière, nous aperçûmes une dizaine de formes humaines, revêtues de kaki, fuyant vers les arbres tout proches pour s'y camoufler. Heureusement, ils n'eurent pas le temps de tous se cacher. Sans traîner, nous reprenons de l'attitude, car l'artillerie entrait en action, se faire accrocher par un obus quelconque est certes assez malsain. Il fallait arroser le plus vite possible le coin repéré pour fixer l'ennemi, le temps que nos compagnies ferment le bouclage de ce secteur. L'arrosage terminé, moteur réduit, je repasse à basse altitude pour juger du résultat : de la place arrière, le lieutenant d'Arnaudy rend compte, à première vue, cela semblait positif.

– *Byon 23 de Pastaga Jaune, quatre HLL au tapis, je vais surveiller le point de fuite probable.*

– *Pastaga Jaune de Byon 23 bien compris, nous serons dans quatre minutes pour bouclage.*

Les trosol arrivées en ce point purent compter six HLL au tapis et ramasser trois fusils et une mitraillette. J'indiquais à mon observateur que nous commencions à être juste en pétrole et demandais une relève qui arriva 10 minutes plus tard. Briefing habituel alors qu'elle se trouvait encore à 5 minutes, consistant à lui indiquer la position actuelle de toutes nos compagnies et les points d'accrochage.

Je repris un peu d'altitude pour regagner notre base opérationnelle du jour. Aussitôt posé, un passage au bar du peloton. Il est indispensable de se réhydrater.

En conclusion, briefing que j'attendais de mon observateur :

– *Évolution correcte, me dit-il, mais tu réagis trop brusquement aux ordres, vol dix mètres plus haut, le résultat est aussi positif, je pourrais même dire meilleur. En rase-motte intégral, les images au sol défilent trop vite, l'œil n'a pas le temps de les photographier. Par compte « Eux »,*

te voient venir et ont toute latitude pour t'expédier une méchante rafale. N'oublie pas que dès que tu décolles pour un vol opérationnel, la chasse est ouverte. Et dans ce genre de chasse, on est parfois le chasseur, d'autres fois le gibier. Pour ton premier vol opérationnel, c'est correct !

Par la suite, je fus testé par d'autres observateurs, leur rapports, furent tous positifs puisque bien que pilote appelé je fus désigné « *Bon* » en tant que pilote opérationnel, rôle en général réservé aux pilotes engagés.

19 février, vol de liaison

Le lendemain, à la salle OPS, j'apprends que je décolle en liaison vers le terrain de la Berrouaghia. Ce vol se passera sur un L-19, un peu plus solide et surtout plus agréable à piloter que le Piper. Je me plonge aussitôt dans les cartes pour connaître la route, même comme pilote civil, je n'y avais jamais atterri.

Mon passage est un lieutenant du génie qui a pour mission d'évaluer les réparations nécessaires à effectuer sur un parking assez vétuste. Le terrain réparé sera certainement meilleur plus tard. Mais je crains que les zincs n'avalent les graviers, lorsqu'ils feront leur point fixe, ce qui me paraît une nourriture indigeste peut appréciée par les hélices.

20 février, deuxième vol opérationnel

Revenu à mon point de départ, je pris connaissance de l'opération commencée le matin, même au Kef Khessa. Pour le moment c'est calme, mais elle s'annonçait mouvementée pour le lendemain. Je décolle à 7 heures 15 avec le lieutenant Heitz, mon observateur, de façon à prendre, à 8 heures 15, position à la verticale de ce Kef, à la disposition du 14^{ème} RCP.

Mon observateur prend contact pour connaître leur objectif et se met à leur disposition.

L'opérateur au sol nous demande de rester en attente à leur verticale, à l'écoute radio, car ils n'ont pas encore besoin de nous. Nous restons en prenant un peu d'altitude et suivons par radio les mouvements des troupes au sol. Le régiment s'étend sur un rectangle de 500 m sur 1 km.

Ils ratissent leur secteur et non encore rien accroché. Toute la matinée se passe ainsi, en fouilles stériles. En limite de carburant, nous quittons la position pour aller faire le plein d'essence. La relève est assurée par le sergent Laguithon avec le lieutenant Schultz,

Avec mon observateur, nous mangeons rapidement un bifteck venant d'un animal qui était sûrement très résistant à la marche. De nombreux cafés suivirent, car à cette heure-ci, le soleil répand une forte chaleur. On se sent envahi par la torpeur. Or, il n'est guère conseillé de fermer un œil au cours d'un vol opérationnel.

À 13 heures, nous nous retrouvons à la verticale des points voisins où nous orbitons le matin. Les compagnies se trouvent maintenant dans la Kef Khessa. La zone est assez bonne pour nous, le relief n'est pas trop accidenté et permet une observation efficace, sans qu'il soit nécessaire de prendre trop de risques, mais il y pousse de très gros buissons qui doivent être fouillés à fond. Une compagnie nous appelle pour observer une crête vers elle. Elle nous dit y avoir décelé des mouvements suspects et y suppose du monde, elle ne peut encore dire si ce sont des fellahs ou des fellaghas. Mon observateur me demande d'y passer assez bas. Je décris des virages successifs pour permettre de voir sous tous les axes, mais nous ne voyons rien encore, à part un gourbi qui a l'air vide, ce que nous signalons au sol.

15 heures 15 : un éclaireur avancé de la section avec qui nous travaillons, aperçoit des mouvements suspects autour de ce gourbi et nous contacte :

– *Pastaga Vert, avons vu mouvements suspects autour du gourbi. Avons une section en train*

d'y monter. Surveillez fuite possible.

Devant la section, je vois à l'est deux individus qui, à première vue, mon l'air inoffensif. Nous les surveillons tout de même et les signalons au sol qui les prend sans qu'ils opposent de résistance, il nous est alors signalé deux fuyards, dans la même zone. Après plusieurs passages, ils sont repérés par mon observateur qui les marque par une grenade fumigène. Au moment où nous les marquons, j'ai le temps de distinguer qu'ils sont armés.

Alors que nous la survolons, la section aborde le gourbi sans rencontrer de résistance. Il est même impossible de mettre la main sur les deux fuyards qui, pourtant ne devraient pas être loin. Un voltigeur, pour avoir forcé l'entrée du gourbi, hurle qu'il y a deux HLL à l'intérieur, qu'ils sont armés. Le lieutenant commandant la section, un homme de taille élevée, regarde par-dessus la palissade qui enclot le gourbi. Il peut constater que deux HLL y sont planqués et jette aussitôt une grenade à l'intérieur de la cour. Réponse lui est faite par des rafales d'armes automatiques qui ne touchent personne. La solution la moins chère pour nous serait de mettre le feu à l'ensemble pour les faire sortir, mais cela demanderait trop de temps et les HLL se trouvant ailleurs auraient le temps de fuir. Le chef de section voulant rapidement régler cette affaire prit des risques, il passa son PM par-dessus la palissade et tira, ce qui provoqua la débandade de trois HLL.

Pendant ce temps, nous volons du côté barrage, face aux sections qui attaquaient, pour pouvoir repérer toute tentative de fuite. La température extérieure dépasse les 40°. Je vois monter aussi celle de mon moteur, la compagnie nous contacte :

– Pastaga Vert, passez verticalement la pointe sud du Kef, où nous avons accroché, plusieurs HLL, en fuite, nous n'avons plus les dénombrer.

Je survole immédiatement le point demandé et mon observateur peut en effet repérer une dizaine de fuyards dont l'un nous vise à l'aide d'une arme automatique, sans nous toucher.

13 heures 45. Nous sommes maintenant contactés par une autre compagnie vers qui les fuyards se sont dirigés. Ils s'accrochent aussitôt, et l'un des parachutistes est blessé par une rafale de mitraillette alors qu'il traversait un endroit découvert. Nous arrivons à temps pour voir la position exacte des fuyards et contactons les T-6 en attente.

– Mangouste de Pastaga Vert, vais marquer zone de repli des salopards.

Je m'éloigne du point à baliser et y reviens à basse altitude. Mon observateur est prêt à balancer une grenade incendiaire dès que je survolerai le point en question. Notre incendiaire tombe très près du point à marquer. Nous indiquons aux T-6, la correction nécessaire pour qu'ils fassent mouche. Nous dégageons et prenons de l'altitude pour leur laisser place libre. Je reste dans le secteur pour pouvoir rapidement aller voir si ce tire à porté. Dès que je vois le dernier T-6 commencer sa ressource, je réduis mon moteur pour redescendre sur le point. J'y arrive à vitesse réduite pour donner à mon observateur, le temps de voir ce qu'il en est.

L'observateur :

– T-6 de Pastaga Vert, ne pouvons signaler résultat, cause fumée.

La section se déplace maintenant rapidement et voit trois HLL au tapis. L'opérateur me dit avoir repéré une arme automatique. Sans doute celle avec laquelle nous nous sommes fait tirer, tout à l'heure, sans être touchés. Un hélicoptère équipé pour les évacuations sanitaires est demandé pour ramasser deux blessés de la 3^{ème} Compagnie.

L'Alouette prévue se trouve en stand-by à peu de distance. Nous indiquons au pilote de cet appareil la clairière la plus proche où il peut se poser et ramasser les deux blessés. Le sol est en pente et pendant que les deux hommes sont hissés sur les civières, de chaque côté, le pilote maintient son

appareil en vol stationnaire avec seulement un patin posé au sol. Dans notre for intérieur, nous tirons un coup de chapeau au pilote en question, car le chargement frôle l'acrobatie (il s'agit de l'adjutant-chef Paillard à qui il reste un fond d'accent roumain).

Nous reprenons de l'altitude et entendons la 2^{ème} Compagnie nous appeler :

– *Pastaga Vert de Loup 26 à environ 100 mètres à l'ouest de votre position actuelle. Nous venons d'accrocher. Vous passons les coordonnées où supposons plusieurs HLL qui viennent de se replier avec une arme automatique. Les supposons en Sierra Tango 13. Envoyons du monde. Pouvez-vous repérer, et marquer position de cette arme ?*

L'observateur :

– *Bien compris Loup 26. Nous allons essayer la situer.*

Au premier passage, nous pouvons tout voir car les HLL se replient et se tiennent à découvert. Les T-6, aussitôt alertés, arrivent à temps pour nettoyer ce secteur. La compagnie peut alors rapidement progresser et arriver à peu de distance d'un second gourbi. Nous l'avons survolé à plusieurs reprises et n'y avons rien vu. Ce qui nous porte à croire que ses habitants viennent de fuir, c'est que l'on voit encore les petites fumées. Un élément léger fouille le gourbi et n'y trouve rien. Le colonel rappelle alors tous ses enfants pour que l'endroit soit minutieusement vérifié. Je reprends un peu d'altitude pour permettre à mon observateur de rester à l'écoute radio.

Nous en profitons, le lieutenant Heitz et moi, pour nous relâcher un peu. Comme presque tous ces virages se font à gauche, j'ai une crampe dans la cuisse de ce côté. Nous sommes mouillées de transpiration.

En stand-by, nous suivons l'évolution au sol. Dans le premier gourbi, qui est presque complètement calciné, ils ont trouvé le HLL tué au début de l'opération. Un troisième gourbi est nettoyé. Reste une mechta. Presque tout le régiment prendra part au nettoyage, car le colonel pense que tous les fuyards restants s'y sont regroupés. Nous recevons alors pour mission de surveiller un oued bordant cette place. Il est légèrement en contrebas et masqué par le feuillage des arbres. Il ne serait pas étonnant que ce soit le point de fuite éventuel. Le groupe qui en est le plus approché est arrêté par un tir court mais important.

Nous sommes aussitôt contactés. L'ennemi cherche à couvrir les fuyards et on demande à mon observateur de regarder le côté opposé à celui de l'attaque. Nous effectuons des passages successifs et apercevons les tireurs ennemis. Un H-34 *Pirate* vient d'arriver et enflamme la mechta. Ceux qui s'y trouvent ne peuvent que se dévoiler par une fuite rapide. Ils se sauvent dans le secteur que nous surveillons, se réfugient dans une grotte que mon observateur balise aussitôt.

Au moment où je passe, un gong sonore se fait entendre dans l'appareil. Le bruit nous parvient malgré les écouteurs qui nous sépare de l'extérieur. Bien que je n'aie jamais été touché, je sais que ce bruit veut dire : nous en avons beaucoup parlé entre pilotes.

Je prends aussitôt de l'altitude pour pouvoir avoir le temps de réagir si une partie vitale du L-19 se trouvait touchée. J'avais hâte de voir ce qui en était. Mon avion vole toujours correctement, donc ce n'est en principe, pas méchant. Mon observateur qui, au cours d'autres vols, s'était fait toucher, découvre avant moi le suspect et me dit par radio :

– *Regardez l'aile gauche, elle est trouée à hauteur de la cocarde.*

Le réservoir d'essence se trouvant plus à l'intérieur de l'aile n'est donc pas troué. Nous contactons le sol pour leur signaler la chose. Ils nous répondent que nous pouvons rentrer car l'opération active se trouve sur sa fin, que maintenant il ne reste plus à faire que du nettoyage, et je mets le cap sur notre base.



Le mariage du lieutenant d'Arnaudy, le capitaine Poupard à l'arrière

Le retour à la maison se fait à basse altitude. Je pense avoir été touché qu'une fois et d'une façon que nous appelons le trou cadeau. Mais, peut-être aussi, me suis-je fait percer à d'autres emplacements de l'avion que je ne vois pas encore.

J'arrive à cinq minutes de vol de notre base, expliquant ma situation, je demande priorité à l'atterrissage.

– *Pastaga 23, N°1 à l'atterrissage. Êtes-vous gravement touché ?*

– *Pastaga 23, négatif ! Je pense n'avoir qu'un impact dans l'aigle gauche.*

Et l'atterrissage se passe bien. Il vaut mieux le poser délicatement et comme un seigneur ce Cessna L-19, car, avec son train fait de deux lames d'acier très élastique, à la moindre brutalité il rebondit vers le ciel, comme pour exprimer sa rogne. Une fois au sol, nous pouvons constater que nous avons aussi un trou à l'empennage.

Jusqu'à maintenant, tout s'est bien terminé.

La suite au bar de notre peloton fut beaucoup plus agitée, car mon observateur et moi-même voulions noyer cela, accompagnés de tous les navigants du peloton.

Le whisky et l'anisette furent rapidement maîtres de tous nos soucis immédiats, le plus inquiet de la soirée ne fut plus que le barman qui, voyant casser ses verres à une rapidité déconcertante, songeait à mettre en usage les gobelets en aluminium.

Le briefing du capitaine Poupard

L'officier de service en salle d'opération survint alors et convoqua tous les pilotes : les prévisions pour les vols du lendemain venaient d'arriver. Grognant contre ces fichus officiers opérationnels, qui ne nous laissent jamais bien longtemps la paix, nous nous dirigeons et nous nous installons tous, face aux cartes de service étalées au bord du tableau où sont inscrits tous les détails nécessaires. Le capitaine Poupard pénètre dans la salle OPS. Tous les pilotes se mirent au garde-à-vous. Nous avions du respect pour ce capitaine qui nous demandait d'être toujours à la hauteur de l'insigne de notre peloton : un méchant corbeau prêt à tout démolir à l'aide d'une massue.

Il répondit, à notre salut, ôta son béret bleu. Tout le monde s'assit. Il feuilla quelques pages du dossier qu'il venait de poser sur la table, leva les yeux, se frotta la moustache, et dit :

– Le bilan des cinq derniers jours se montre intéressant. Nous y sommes pour quelque chose. Je viens de voir le capitaine X qui m'a donné les résultats obtenus. Le bilan général des pertes subies par les fellaghas est de 22 hors-la-loi au tapis. Nous avons pu récupérer des fusils Stati, quatre mitraillettes tchécoslovaques de calibre 8 millimètres, ce qui est étonnant, c'est qu'elles marchent encore très bien, bien qu'elles disparaissent sous la rouille. D'après le sol, nous garderons celle qui est dans le meilleur état. Une dizaine de grenades défensives ont été également ramassées. Il semble que ce soit celles qui avaient prises aux soldats du camion démoli en TS 28. Je vous rappelle que ce camion se rendait de Philippeville à Constantine, qu'il avait été arrêté par un arbre abattu en travers de la route. Les occupants du camion, croyant que le vent était la cause de sa chute, s'étaient mis à découvert pour libérer le passage. Un massacre général avait suivi. Il n'était resté que des cadavres affreusement mutilés et nus entourant les restes calcinés du véhicule en question. Toutes les armes et effets militaires avaient été enlevés.

Oui, le bilan final de cette opération se révèle intéressant. En plus de la panoplie habituelle des fusils et des revolvers, des mitraillettes tchécoslovaques, une compagnie du 4^{ème} RCP avait mis la main sur une mitrailleuse MG 42 à tir rapide que les Allemands employaient en 1942. Ce qui nous montrait une fois encore que la France avait beaucoup d'amis pour bien armer ses ennemis.

Demain matin, poursuivait notre capitaine, Dobliki effectuera une ouverture de route pour un convoi sur Constantine.

– Lavie, tu iras à Philippeville avec, comme passager, un militaire du Génie qui regagne la Métropole.

Les autres pourront descendre à Batna, à part un pilote d'alerte. Vous n'avez qu'à vous arranger pour le désigner.

Le briefing terminé, je m'apprêtais à sortir avec les autres pilotes, quand le capitaine Poupard me fait signe de rester. Tout le monde est sorti, il me demande si je me sentais à l'aise au cours des vols opérationnels pour lesquels je n'avais pas été prévu en tant que pilote appelé.

– Oui, Mon Capitaine, cela va très bien.

– Je sais que tu as une certaine expérience de l'aviation en tant que pilote civil et que tu veux casser du fell. Mais fais attention dans ce bled mal pavé. Il me dit encore : tu peux aider sans voler trop bas. Ton observateur voit aussi bien le terrain lorsque tu le survole depuis une dizaine de mètres plus haut qu'en rase-mottes intégral.

Il s'arrête de parler, mais suivant sa pensée, je me dis : À moins que la situation du terrain et la faculté que les salopards montrent pour se planquer ... Ne t'oblige pas... à aller voir de très près... pour aider le sol et lui éviter de se faire démolir.

Mais une fois qu'on est sorti de l'action, on peut se dire : Mon Dieu, j'ai encore vécu des heures bien mouvementées. Certes, il y a une cause à défendre, on est là pour ça. Mais notre problème s'en trouve-t-il mieux !

Car si nous cassons du fell, sans nous plaindre des risques que les opérations de tous les jours comportent, par contre nous râtons pour le peu de confort de nos toiles de tente sur le terrain de Batna en comparaison de la demeure de seigneur que De Gaulle offre à Ben Bella ainsi qu'aux autres prisonniers fellaghas.

Enfin, nous sommes des soldats pilotes. Faisons donc notre métier.

Les réflexions du pilote

Oui, les opérations valables et payantes sont rares et le fellagha doit se rendre compte de cela car, chaque jour, voit grossir le rang des terroristes qui commencent à savoir se battre ou se dissimuler dans un maquis. Il se réserve pour l'attentat qu'il juge payant de par le matériel détruit, le nombre de personnes tuées ou simplement le nom de cette personne qui les gêne.

Je vis avec mes compagnons de combat la partie active du problème. Il en est une autre encore bien cachée mais qui n'en est pas moins active, car si notre travail est de découvrir le terroriste, pour permettre à nos amis soldats au sol de le détruire avant que ce ne soit lui qui le fasse, la lutte non officielle consiste à faire comprendre à ceux qui ne sont pas encore mouillés comme anti-français, que leur intérêt est de ne pas le faire s'ils ne veulent pas se faire marquer d'un côté ou de l'autre. Qu'ils restent neutres et laissent l'armée française régler le problème.



Capitaine Georges Poupard

Vol de liaison vers Philippeville

À sept heures du matin, le soldat venu me réveiller n'entend pas comme d'habitude le concert que déclenche le pilote de service. Comme pilote de liaison, je suis le seul d'alerte et, bon copain, je suis discret. Il en semble étonné. J'ai juste le courage de me traîner jusqu'à l'eau glacée dont je m'asperge et qui m'aide à chasser toute idée de replonger dans mon lit. Le ronronnement du moteur de l'avion avec lequel je vais décoller et que l'on fait chauffer ne réveille personne. Je me dirige vers le bar, j'y attends, mon passage, un capitaine.

Peu après, je me retrouve en l'air, sur le Piper. Comme j'ai atteint le bon niveau de vol, c'est-à-dire 900 mètres, je laisse les commandes à ce passager qui me le demande, car il se déplace souvent de cette façon, et commence à savoir tenir un manche. J'en profite pour lire une lettre que je viens de recevoir d'un ami de Paris.

Curieuse lettre ! Il me dit qu'en France, la guerre d'Algérie est considérée comme réglée car les troupes françaises ne trouvent plus guère de terroristes et qu'elles n'ont plus à nettoyer que les rares tueurs en ville, qu'enfin, les terroristes avaient compris qu'aucun espoir de gagner la partie ne leur était plus permis.

La lecture de cette lettre me laissa tellement étonné que je faillis oublier de regarder si le capitaine se dirigeait bien. Rapide coup d'œil au compas et je peux me rendre compte qu'il se trompe de 30° et se dirige froidement vers la Sardaigne. Je le lui signale à l'interphone :

– Vous avez comme point de repère pour tenir le cap une montagne à vos midi.

Il répond par l'affirmative et prend la direction voulue.

Quand j'atterris à Philippeville, la pluie arrosait le terrain. Rendu au bureau des opérations, j'apprends que je dois conduire de toute urgence un lieutenant parachutiste à Telergma.



Le vol vers Telergma

Je passe à la météo pour savoir les dernières conditions en direction du terrain que je devais maintenant rejoindre. Ils m'apprirent que loin de s'arranger, les vols dans cette direction devenaient de plus en plus hasardeux, surtout avec un avion aussi mal équipé que le Piper. Je fis part de ces nouvelles au lieutenant :

– *Nous avons peu de chance de passer, Mon Lieutenant, mais comme vous devez d'urgence rejoindre Telergma, nous allons essayer de nous faufiler.*

Ensuite :

– *Philippeville Airport, de Piper Papa Bravo, autorisation de pénétrer et m'aligner pour un décollage à destination de Telergma.*

– *Piper Papa Bravo, vous pouvez pénétrer et vous aligner. Vous signalons les conditions météo extrêmement mauvaises à destination de Telergma.*

– *Piper Papa Bravo, suis au courant, vais essayer par vallée. J'ai mission urgente.*

– *Bien compris Papa Bravo, vous pouvez décoller immédiatement, le front froid va atteindre votre route.*

11 heures 30

Je viens de décoller et tout de suite la pluie forte ricoche sur mon appareil avec un bruit mat. Je suis à 700 mètres et continue de prendre de l'altitude pour tenter de monter plus haut que les montagnes.

J'arrête de monter. Je distingue très vaguement le village d'El-Arouch, ce qui me prouve que mon cap peut rester le même. Ce sacré vent était presque de face et me fait perdre un bon nombre de kilomètres, mais ne traîne pas mon avion hors du chemin que j'essaie de suivre.

Ma radio, que j'ai branchée sur la fréquence 119,7, ne me permet d'entendre, contrairement à l'habitude, qu'un concert de fracas, du fait de l'orage.

L'inquiétude me gagne et je sens de petites gouttes de sueur perler à mes tempes, car le retour sur Philippeville n'est plus guère possible. Les nuages derrière moi accrochent le sol et mon avion ne se plaît pas dans la mélasse. Je n'ai donc plus maintenant qu'à essayer de passer ou trouver un terrain qui ne soit pas encore dans la crasse. Le sol ne m'apparaît plus que par intervalles et je dis à mon passager de serrer ses sangles car nous sommes sérieusement tabassés. Je tente de contacter Telergma à travers les hoquets de ma radio, car je m'estime à hauteur du djebel Chekaba et pense pouvoir être reçu par eux :

– *Telergma. Airport de Piper Papa Bravo, comment me recevez-vous, répondez.*

Seuls, me répondent des craquements, que je trouve de plus en plus sinistres et la pluie résonne très violemment sur les ailes. Le lieutenant derrière moi me tape sur l'épaule, me faisant signe qu'il veut me parler. Je soulève un écouteur et lui demande d'être rapide car j'ai du mal à tenir la route.

– *Ma mission est urgente, mais si vous estimez le risque trop grand, retournez sur Philippeville.*

– *La route, derrière nous, pour un retour n'est plus possible. Je pense que nous sommes à la hauteur de l'oued Ammaria et j'essaie de prendre un contact radio, lui répondis-je.*

– *Telergma Airport, de Piper Papa-Bravo, me recevez-vous ?*

La radio, muette, jusqu'alors, me répond, bien que je ne puisse comprendre ce que l'on me dit, le seul fait d'entendre une voix venant du sol, me rassure.

– *Telergma Airport de Papa Bravo. Je m'estime à une trentaine de kilomètres à l'ouest de votre terrain. Demande QDM.*

– *Papa Bravo, émettez pour relèvement.*

– *Telergma de Papa Bravo, venant de Philippeville, à destination de votre terrain, à 600 mètres du sol, je suis au cap 167, comment me recevez-vous ? Répondez.*

Une voix forte me parvint. Elle me faisait mal aux oreilles :

– *Papa Bravo de Telergma, vous estimons à 20 kilomètres à l'ouest de notre terrain. Vous pouvez commencer votre descente au cap 150. Rappelez dans trois minutes.*

Tout d'un coup m'apparaît, à travers cette pluie serrée, la piste principale de Telergma et en même temps je reçois :

– *Papa-Bravo de Telergma vous estimons à trois nautiques au nord-ouest de notre terrain. Vous pouvez quitter notre fréquence et contacter la tour.*

– *Telergma de Papa Bravo, en vue de votre terrain. Je quitte la fréquence, merci.*

Et sitôt coupée ma liaison avec le gonio, je contacte la tour afin de connaître les consignes d'atterrissage, elle me répond :

– *Piper Papa Bravo de Telergma Airport, posez-vous sur la 21, arrêtez-vous en bordure de piste, face au vent. Il est de force 40 nœuds par rafale et risque de vous faire capoter. Pour couper votre moteur, attendez venue du tracteur qui vous remorquera jusqu'au parking.*

Par beau temps, le Piper se pose déjà très lentement, à l'aide de ses deux crans de volets, mais aujourd'hui, avec ce vent, je me garde bien de les sortir et 150 mètres de terrain me suffisent pour que mon taxi s'arrête sans que mes pieds aient effleurés les freins. Ils sont d'ailleurs trop occupés à tenir l'avion face au vent à l'aide du palonnier.

Arrêté au bord de piste, les pieds sur les freins et manche au ventre, je vois arriver un camion-grue qui me prend en remorque, tandis qu'une personne de chaque côté, s'accroche aux ailes de l'appareil pour l'empêcher de se retourner. Arrivés au parking, il faut un arrimage sérieux pour lui ôter toute l'idée de fugue que lui soufflerait le vent. J'ouvre la verrière pour mettre pied au sol, elle m'est arrachée des mains et bas furieusement contre l'aile. Mon passager et moi nous descendons rapidement et la refermons avant que la toile soit déchirée. Nous hâtons vers le contrôle pour fuir cette pluie qui nous inonde.

– *Vous n'auriez jamais dû décoller par ce temps, me dit-on au contrôle. Théoriquement, on devait vous refuser l'atterrissage sur ce terrain, on ne l'a pas fait parce que la météo est aussi mauvaise sur un grand rayon et nous avons les meilleures pistes pour ce genre d'atterrissage.*

Je me dirigeai vers les hangars pour aider les mécaniciens à ranger l'avion. Après quoi, je pris la direction du restaurant des compagnies de l'aérogare. Après avoir bu plusieurs cafés pour combattre l'abattement qui suit toujours une grande tension, je retournai au hangar pour voir si le plein d'essence était fait. Il faut garder la possibilité de faire un décollage immédiat au cas où il m'arriverait une mission urgente à remplir.

Mais la météo reste toujours aussi mauvaise, le Piper sur lequel je vole aujourd'hui n'est vraiment pas un avion fait pour résister à ces coups de chien. Je prends donc place dans une jeep qui part sur Constantine.

Constantine - Film - Réflexions

J'arrivais à Constantine une demi-heure plus tard. Un film de cow-boys dans lequel Gary Cooper, comme d'habitude, tenait la place du héros, m'aida à tuer le temps. Le cinéma, comme de coutume pour ce genre de film, regorge de gamins qui, toutes les fois que les cow-boys faisaient usage de leurs armes, manifestaient bruyamment, convaincus de voir l'image de leurs frères dans le maquis. Leur montrer la différence qui existe entre ces images et la vraie façon d'exister dans le maquis calmerait une bonne partie de ces gamins, mais ils sont loin de savoir la vérité.

Sur le plan militaire, cette guerre d'Algérie peut être rapidement réglé maintenant de façon correcte. Les fellagas décrochent de plus en plus rapidement. Dans les accrochages, nous sentons qu'ils n'ont plus le feu sacré qu'ils avaient au départ. Ils se battent quand ils sont complètement cernés et qu'il ne leur reste plus aucun moyen de fuite. La fouille doit être faite très minutieusement. Si les troupes au sol passe simplement à côté, il se garderont bien de tirer pour ne pas se dévoiler et sitôt le danger passé, prendront la fuite.

Le film se termine, je m'en aperçois au claquement que font les sièges libérés de leurs occupants. Mes yeux, certes, ont regardé le film, mais mon esprit se débattait dans des questions plus actuelles que « *La conquête de l'Ouest* ».

Bien qu'il soit huit heures, il fait encore grand jour. Le ciel maintenant est nettoyé de toutes ses souillures et malgré l'heure tardive reste très lumineux. Je ressens, au sortir de la salle de cinéma climatisée, la chaleur du jour. Elle m'est encore plus sensible par comparaison.

Tandis que j'attends le car pour rentrer à Telergma le chef d'escale d'Air Algérie me reconnaît et m'emmène. J'arrive pour un briefing. Bien que n'opérant pas dans ces régions, je vais l'écouter, car les méthodes des fellaghas pour se planquer se ressemblent beaucoup.

La conclusion à tirer de ce briefing était que l'observation à basse altitude restait efficace, car elle permettait d'arriver à l'improviste et de surprendre les fellas. Le chant du moteur, répercuté d'une colline à l'autre, ne leur indiquait pas la position exacte de l'avion.

Or, nous formions l'aviation d'observation. Dans le *Larousse*, on donne comme définition de ce verbe « *observer* » : considérer avec attention, étudier. C'est ce que nous avions appris à l'époque de notre entraînement. Notre mission, dans ce jeu de cache-cache, c'est de débusquer l'ennemi. L'équipe formée par l'observateur et le pilote doit être soudée pour réagir avec promptitude et en même temps apporter le soutien indispensables pour aider les troupes au sol. Le pilote doit trouver les meilleures évolutions pour permettre à l'observateur de découvrir ce qui se cache au sol. Parfois, les fellaghas prenaient l'aspect d'honnêtes fellahs : ils laissaient passer l'avion sans même lever la tête. Il fallait l'œil exercé de nos observateurs pour arriver à découvrir un aspect inhabituel, une tenue se rapprochant plus de celle d'un HLL que d'un brave laboureur. Les renseignements obtenus avaient fait apparaître qu'ils travaillaient au maximum la question du camouflage. Ainsi, dès que l'on voyait un ou deux personnages au sol, la position était signalée ainsi que son évolution. Nos passages répétés finissaient par leur user les nerfs, ou ils détalaien, ou ils sortaient leurs armes. Enfin, devant le ratissage de nos compagnies, ils finissaient bien par prendre une attitude qui les découvrait.

Je me souvenais des conseils du lieutenant d'Arnaudy au cours d'un de mes premiers vols opérationnels : Pour un observateur, la vision du sol était plus nette et plus profonde, faite en haute altitude, qu'en rase-mottes. Malgré ses conseils, je pensais que l'observation à basse altitude était la plus efficace. Évidemment, restait cette difficulté : maintenir la vitesse pour ne pas risquer une perte de vitesse près du sol, qui aurait de fortes chances de ne pas pardonner.



▲ ▼ *L-19 et Alouette II du PMAH 25^{ème} DP*



Vol vers Tébessa

Je me rends au contrôle, j'y trouve un ordre, me disant de décoller demain matin pour Tébessa pour chercher un sous-officier que je dois ramener à Djidjelli, il me laisse toute liberté de ne pas décoller si la météo se montre aussi mauvaise qu'aujourd'hui.

Après un rapide dîner, je me dirige vers la chambre qui m'est affecté pour la nuit. J'ai trouvé une lourde odeur de peinture moisie. J'ouvre grand la fenêtre pour faire pénétrer l'air de l'extérieur. Bien qu'il ne soit pas beaucoup plus frais, comparé à celui de cette chambre qui est lourd et vicié, il me paraît un souffle délicieux. Je renonce à me glisser sous le drap car, lui aussi, porte le poids de cette stagnance d'aujourd'hui. Conséquence désagréable : j'ai bien mal dormi.

À six heures, je suis tiré d'un sommeil qui m'est arrivé fort tard. La douche glacée m'est d'une grande aide pour bien me réveiller.

Je me rends au contrôle afin de savoir si ma mission pour ce matin n'a pas changé dans la nuit et je passe à la météo. Un chaud soleil inonde Telergma. Aussi loin que la ligne d'horizon, je ne distingue pas l'ombre d'un cumulus.

Pas en forme à cause du peu de sommeil que j'ai trouvé cette nuit, je m'aperçois que j'ai oublié mes lunettes de soleil qui vont bien me manquer aujourd'hui.

J'aperçois Kenchela à moitié du parcours. Cela me prouve que je ne tiens pas ma route exacte : dérive vers le sud. Je corrige mon cap en conséquence et commence peu après à me mettre en descente, car Tébessa ne se trouve plus qu'à une vingtaine de minutes de vol. J'en aperçois bien vite la piste foncée d'atterrissage qui tranche au milieu de ce paysage jaune. La tour me donne l'autorisation de faire une approche directe. Je me pose juste avant une *Caravelle* d'Air Algérie. Descendu au parking, j'ai rencontré le lieutenant que je dois transporter à Djidjelli. Il me demande d'emmener une valise de grande taille qui ne trouvera jamais place dans cet avion. Je lui propose d'en embarquer le contenu en remplissant tous les espaces libres, mais pour le colis entier lui-même, c'est impossible : il n'entre pas dans la cabine pour la simple raison qu'il fait 50 centimètres de plus. Si, par chance, nous arrivions à lui faire prendre place, mon passager arriverait à Djidjelli avec un bon torticollis, le colis aurait pesé sur sa tête durant tout le voyage. Mon passager est inséparable de son bagage. Découragé par mes explications, il décide de profiter du prochain convoi qui le fera arriver à destination plus tard, mais sans se séparer de rien.

Et moi, j'en suis pour mon déplacement. Pour que le vol sur Tébessa ne soit pas inutile, je passe au contrôle militaire, signaler que le sous-officier pour lequel j'étais venu, ne partira pas avec moi et je demande qu'on me fasse connaître les éventuelles missions de retour.

Au restaurant de l'aérogare, je retrouve l'équipage d'Air Algérie. Je leur dois de savoir que s'il faut chercher les fellaghas dans le djebel, les terroristes dans les villes s'installent, chaque jour, un peu mieux. Ils sont souvent composés d'hommes ayant fait leur service militaire, certains même depuis peu. Les Unités Territoriales se rendent utiles, car même si elles ne découvrent pas les terroristes, elles les empêchent souvent d'accomplir leurs œuvres de destruction quotidiennes. Tandis que je regarde la *Caravelle* rouler sur la piste, un soldat arrive essoufflé. Il me dit de me rendre au bureau d'information. Là, on m'apprend que je dois rejoindre Alger pour y prendre un passager et le transporter, ce soir même, à Batna.

Il est donc dit que j'irai à Batna, mais à la suite d'un crochet par Alger, cela va être bien juste. Nous sommes en début d'après-midi. La fin du vol ne risque-t-elle pas d'être un vol de nuit ? Et mon appareil n'est pas équipé pour.

Vol de nuit vers Djidjelli

Je décolle, immédiatement, pour mettre toutes les chances de mon côté, et je vole assez bas, car le vent augmente avec l'altitude. Il me souffle dans le nez, me grignote des kilomètres, ce qui ne fait pas mon bonheur, car chaque kilomètre de vitesse retiré à l'avion augmente le temps de vol. Si l'aérodrome de Maison-Blanche n'est pas dégagé quand je voudrai me poser et que l'on me demande de faire des tours de piste, je n'aurais alors plus qu'à ranger le Piper Papa Bravo dans un hangar, bien que l'officier à transporter me semble pressé. Dix minutes avant d'arriver au terrain, je prends contact pour me placer dans le cheminement pour l'atterrissage.

– *Maison-Blanche de Piper Papa Bravo, en provenance de Tébessa à destination de votre terrain, à dix minutes au sud. Me recevez-vous ? À vous.*

– *Papa-Bravo, j'ai beaucoup de trafic sur la piste. Présentez-vous sur la petite. Rappelez-moi en dernier virage.*

Il me faut poser très rapidement. Quand j'arrive au parking, mes pneus sentent le caoutchouc chaud. Au parking, je trouve le capitaine que je dois ramener à Batna et lui demande de monter à bord et de se sangler. En même temps, un mécanicien complète le plein d'essence nécessaire. Pas de temps perdu.

À 17 heures 30, je survole Berrouaghia. Se trouver en l'air à cette heure-ci se révèle une fois de plus agréable : nous ne subissons pas la moindre turbulence. Je peux lâcher le manche et laisser le Piper se débrouiller tout seul. Nous sommes détendus, la verrière fermée pour éviter les courants d'air, une cigarette est allumée, une vieille boîte qui a contenu du thon sert de cendrier. Insensiblement, la nuit s'installe. C'est une nuit claire.

Enfin, je me pose sur le terrain de Batna, mais en pleine nuit, comme je l'avais prévu, heureusement sans problème. Mais je dois avouer que je quittais avec regret la nuit si claire, si lumineuse, pour retrouver l'ambiance brumeuse du bled où la première personne que je peux voir arriver, c'est notre chef mécanicien. Il est indigné, donne libre cours à une colère en complet désaccord avec cette soirée si calme. Je n'aurais jamais dû me poser si tard avec ce genre d'avion. Je le sais, j'en conviens, et dix minutes plus tard, nous sommes les meilleurs amis du monde devant des verres de bière.

Je vais rendre compte au capitaine Poupard de ce que j'ai vécu depuis mon décollage d'avant-hier. C'est alors que je prends connaissance de l'opération en cours, à peine commencée par notre 25^{ème} DP.

Opération dans le massif de Bou-Hamama

Je suis donc rentré à temps pour participer à cette opération. Le matin, ma montre m'indique que nous sommes encore à vingt minutes de six heures, mais je n'en bois pas moins rapidement un café qui m'aidera à chasser toute envie de prolonger mon sommeil. C'est que je dois étudier la carte de l'endroit où doit se dérouler l'opération de ce jour. Elle doit se passer dans le massif de Boucherf. Les photos aériennes me disent que nous allons opérer dans un terrain tourmenté et fortement boisé. Pour bien observer, il faudra regarder de près. Et même à basse altitude, nous supposerons, devinerons, avant de voir.

Le capitaine Poupard prend déjà l'air en hélicoptère pour se rendre chez « *Soleil* », commandant l'opération. Il connaîtra ainsi l'évolution exacte et pourra nous donner les indications voulues. Le sergent Laguiton, avec le lieutenant d'Arnaudy comme observateur, vienne se mettre à leur verticale, afin de pouvoir répondre immédiatement à toute demande. Je m'y rends à mon tour avec le lieutenant Heitz comme observateur. Il contacte, sans retard, les troupes au sol.

La compagnie avec qui nous devons travailler progresse actuellement dans le massif de Bou-Hamama. Elle avance rapidement comme cela se passe la majeure partie du temps au démarrage de ces opérations.

Nous les survolons deux heures durant et ne servons pas à grand-chose, car leur progression se fait toujours dans le plus grand calme. Ils ne rencontrent même pas les habitants d'une mechta qui semble pourtant avoir été désertée depuis peu.

Le lieutenant Schultz, avec le sergent Debliqui, viennent prendre notre relève. Mon observateur leur fait un briefing : la seule découverte de ce matin se résume en deux fraîches traces dans une mechta, prouvant qu'elle a pris depuis peu cet aspect désert. Nous leur transmettons les positions des différentes compagnies. Pour moi, j'imagine « *soleil* » penché sur ses cartes, essayant de découvrir où se trouvent les HLL. Ces terroristes vivent dans cette zone depuis une bonne année et connaissent chaque détail du terrain. Ils ne l'utilisent que trop bien, ce qui rend très délicat chaque début d'opération.

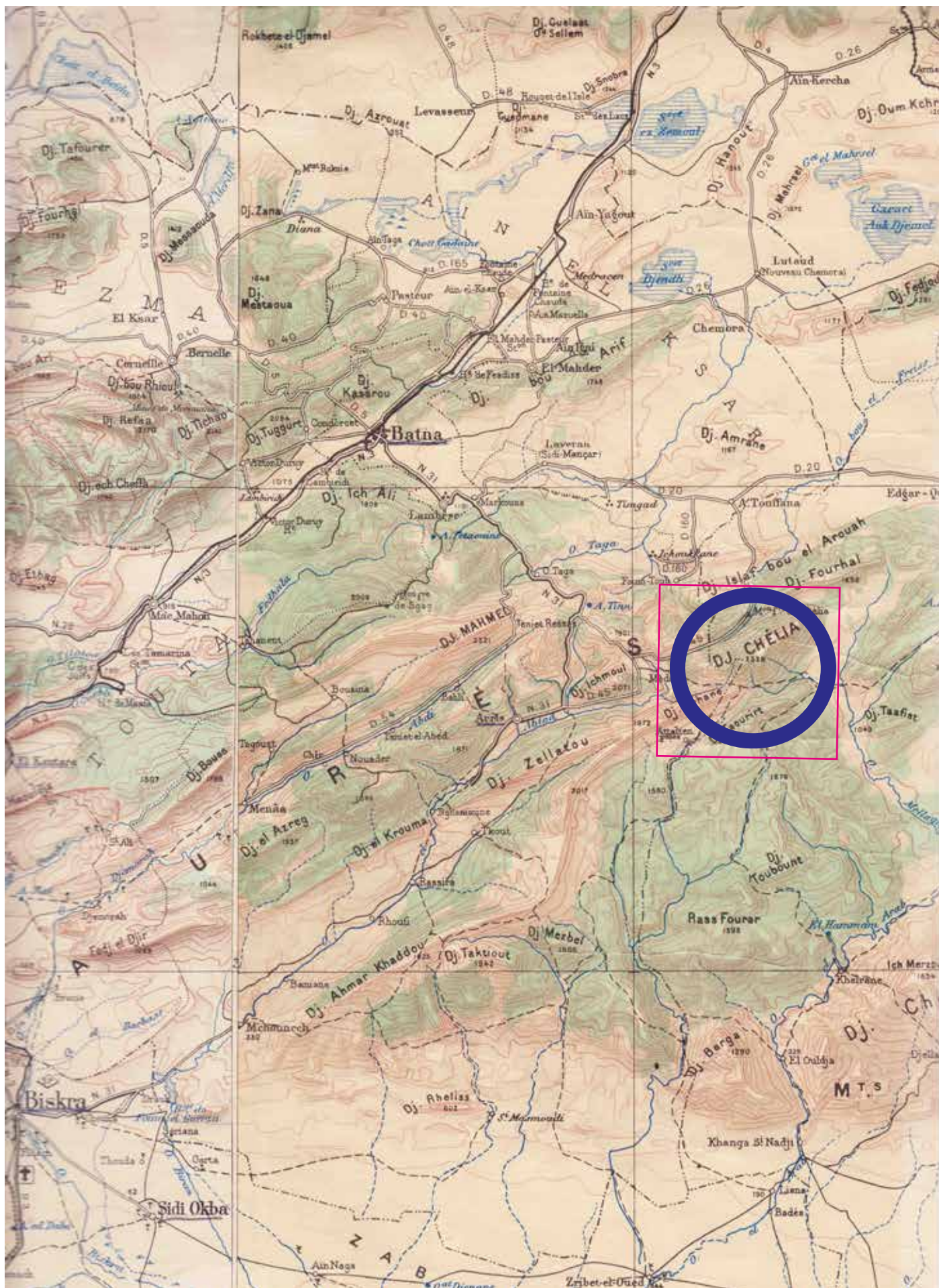
Comme nous revenons deux heures plus tard, une section de tête de la 3^{ème} compagnie qui progresse dans la montagne de Bou Hamama, est la première à accrocher et le paie assez cher. Trois éclaireurs sont touchés. Aussitôt, je me dirige sur l'endroit indiqué et à mon premier passage, je peux voir les dégâts. Un des blessés à l'air de vouloir nous indiquer un point sur ses trois heures. Mon observateur donne leur position exacte pour que l'hélicoptère en attente pour les évacuations sanitaires vienne rapidement les enlever.

Prenant la direction que le blessé m'indiquait, j'y passe et mon observateur ne peut rien repérer de spécial. Il me demande d'y passer encore. Malgré nos survols répétés, nous n'arrivons pas à déceler la position actuelle des HLL. L'opérateur au sol pense qu'ils se dirigent maintenant vers l'oued Bou-Sereha. S'ils y parviennent et trouvent le moyen de trouer le bouchage, ils auront de grandes chances de pouvoir se tailler.

C'est alors, au cours d'un virage en bas de la montagne Dardar, qu'une exclamation du lieutenant, Heitz me fait repasser à la verticale du point que nous venions de survoler. Nous avons encore le temps de voir les HLL avant qu'ils ne se cachent sous les hautes herbes. Ils ne tirent pas un seul coup de feu dans notre direction, ils pensent donc ne pas avoir été repérés.

Aussitôt, Heitz prend un contact avec les forces les plus proches :

– *Loup Gris de Pastaga Vert, vois HLL en Romeo Zoulou 38. Continuons à les survoler pour essayer de les fixer.*



Le massif de Bou-Hamama se trouve au sud du Chélia qui est le sommet le plus élevé du nord de l'Algérie

Le sol :

– *Pastaga Vert de Loup Gris, nous dirigeons rapidement vers les coordonnées que vous venez de nous indiquer, pouvez-vous évaluer le nombre des HLL ?*

Heitz :

– *Loup Gris de Pastaga Vert, nous ne pouvons exactement évaluer leur force. Nous en avons vu de dix à quinze, dont une bonne partie semble porter des caisses. Continuons à les surveiller pour voir leurs intentions.*

Une section se trouve vite en position. Elle peut voir deux personnes en fuite le long de l'oued. Elle ouvre le feu, immédiatement, en direction des fuyards. L'un d'eux est touché. Nous prenons la direction empruntée par l'autre fuyard, car nous supposons qu'il rejoint le reste des terroristes. Notre attente n'est pas trompée.

Débouchant à la verticale d'une petite plaine couverte de lauriers roses, nous voyons plusieurs HLL, ils sont en train d'installer leurs positions, se sentant bouclés.

Les T-6 qui nous survolent en attente pour l'appui feu répondent, dès que nous les contactons :

– *Mangouste Leader de Pastaga Vert, nous avons marqué la dernière position des bandits, attention, axe de tir obligatoire face au soleil.*

– *Pastaga Vert à Mangouste Leader, ne situons pas exactement le point d'impact du fumi-gène. Demandons nouveau balisage.*

– *Mangouste Leader de Pastaga Vert, bien compris. Nous dégagerons aussitôt vers la gauche, pour libérer l'axe de tir.*

J'utilise les points de repère que je m'étais fixés pour le précédent marquage.

Je reprends le même axe, me rapprochant à nouveau du sol pour passer à la même altitude afin que le lieutenant Heitz retrouve les mêmes conditions pour effectuer un marquage précis.

Un tourbillon de vent tiède dans notre carlingue m'indique qu'il a ouvert la fenêtre. Je devine son bras tendu à l'extérieur qui tient la grenade dégoupillée. Il en utilise encore une au phosphore, car elle éclatera lors de l'impact au sol et marquera exactement le point désiré. Nous volons maintenant à deux cents kilomètres à l'heure. Les fellaghas, tout d'un coup, nous sautent aux yeux. Nous n'avons encore jamais pu les voir aussi distinctement. Ils ne doivent guère se trouver à plus de cinquante mètres devant nous, mais lorsque nous arrivons à leur verticale, ils se sont déjà noyés dans la nature. Heitz a lâché la grenade à l'endroit précis qu'ils occupaient quelques secondes plus tôt, et je vire au maximum avec tout le moteur possible en virage ascendant vers la gauche. Le hurlement de notre moulin indique son effort pour nous arracher d'entre ces montagnes. Dès que j'ai repris un peu d'altitude, je réduis le nombre de tours. À ce moment, nous parvient l'éclatement sec et intermittent des salves des roquettes tirées par les *Mangouste*.

Sitôt que nous les voyons en fin de passage de tir à moteur réduit, nous nous approchons pour voir si cela se révèle payant. En effet, une fumée se répand juste sur le lieu où ils se terrent. Il n'existe plus d'armes à tir rapide ici. Heitz en fait part aux trosol en attente et leur dit qu'ils peuvent reprendre la progression interrompue, puisque maintenant la place semble claire.

Deux H-34 se rendent, en passage rapide, vers la mechta supposée anciennement occupée par les HLL et y déposent la section devant s'y intercaler. Celle-ci se trouve ainsi placée en surveillance sur un piton d'où l'on pourra tout de suite voir toutes les tentatives de fuite. Le reste de la compagnie les y rejoint peu de temps après et termine la fouille de la mechta, sans pouvoir y découvrir les armes que les terroristes n'auraient pas eu le temps d'emmener ou de cacher, vu la

rapidité du bouclage qui vient d'être effectué.

L'intervention de la chasse cause un incendie qui se développe très vite, car tout est très sec et le vent projette de minuscules tisons qui étendent constamment la zone enflammée.

Le lieutenant Heitz et moi ne pouvons plus voir grand-chose, car la zone intéressante se couvre d'un nuage opaque. Nous sommes fatigués et les mouvements très brutaux augmentés par l'air surchauffé de l'incendie en cours, que nous devons supporter à chaque passage, gênent considérablement mon observateur. Après quelque temps, nous renonçons à voir ce qui se cache sur cette fumée opaque, même la section au sol n'arrive plus à identifier les silhouettes mouvantes. Bien sûr, que les fellaghas savent profiter de ces avantages et de cette façon ont déjà réussi à percer des bouclages amis.

Mais, alors que je fais orbiter mon Piper sur la demande du lieutenant Heitz, quelques HLL se découvrent. Ils ne peuvent plus tenir en raison de la température. À moitié asphyxiés, ils tentent la fuite. La section A, aussi contactée, leur barre le seul chemin possible pour eux.

Un sérieux accrochage en résulte, l'hélicoptère se trouve immédiatement demandé pour un blessé. Celui-ci avançait sans trouver la moindre résistance, il s'est fait surprendre par une rafale qui n'a heureusement atteint personne d'autre.

La compagnie B, immédiatement voisine, se place de façon à couper la route prise par les fuyards. Nous indiquons alors toutes les coordonnées au H-34 *Pirate*. Un héliportage se montre indispensable pour vite boucler le dernier passage possible, car le terrain compliqué empêche la chasse de bien coopérer. Il décolle et rapidement se trouve en bonne basse position. Je passe à faible altitude sur la position ennemie pour permettre à mon observateur de la baliser de façon précise. Durant ce passage, je la suppose déjà bien installée et j'espère fermement que leur mitrailleuse se trouvera occupée ailleurs.

Le nettoyage général peut alors se déclencher.

Dans cette opération, le nombre des armes récupérées est assez important. Elles sont de même origine. Un seul prisonnier a été fait. Nous voulons supposer qu'il va être sérieusement questionné. Il serait important de connaître la route empruntée par ceux qui les ont acheminées. Très probablement de Tunisie, à faire confirmer.

Le barrage électrique installé le long de la frontière de Tunisie permet de constater le nombre et la fréquence des convois d'armes fellouzes. Il constitue en fait bien plus une sonnette d'alarme qu'une barrière. Encore que plusieurs tentatives de passages aient pu tout de même être stoppées, s'étant soldées par de lourdes pertes, on pouvait espérer que ces échecs pourraient les refroidir quelque peu !

Que ce soit sur le barrage ou en opération, ramasser des armes qui leur auraient apporté un regain de force, est une bonne affaire.

La journée se révèle donc positive pour nous.

La partie active se trouvant terminée, nous contactons les troupes au sol afin de savoir si nous pouvons rentrer à la maison. Ils nous répondent :

– *Pastaga Vert, nous terminons le nettoyage en SX 12, nous ne pensons plus trouver de forces armées devant nous, inutile donc de prévoir une relève, il ne reste plus qu'à terminer la fouille dans ce secteur.*

– *Pastaga Vert, bien reçu, quittons votre verticale.*

Prenant de l'altitude, je me dirige alors vers Batna. Aussitôt arrivé au parking, je coupe mon mo-

teur. Le lieutenant Heitz et moi-même n'entendons d'abord rien. Nous avons les oreilles remplies par le bourdonnement du moteur et par les voix nasillardes déformées par la radio qui, pendant deux heures, ont résonné dans nos micros.

Une activité inhabituelle nous surprend : tout a l'air de se démonter. Nous voyons l'adjudant-chef André passer non loin de nous, je lui demande la raison de ce remue-ménage. Il me répond que toute la base du Peloton se démonte, car les opérations vont aborder un nouveau secteur et nous décollerons demain matin à destination de Philippeville, ce qui plaît à tout le monde, car nous allons, pour un petit moment, deux jours peut-être, devenir un peloton de seconde alerte.

Nous ne serons pas directement engagés dans les opérations démarrées par des troupes de ce secteur, mais nous ne pourrions uniquement être d'alerte que sur une urgence pour faire face à une éventuelle attaque fellouze. En même temps, les troupes au sol avec qui nous travaillons habituellement vont mettre ces quelques jours à profit pour refaire peau neuve, avant de repartir.

Le jour se lève à peine, la lumière est encore bien pâle, il n'est guère plus de six heures. Pourtant, la base est réveillée et aussi agitée que pour un jour de grosse opération. Le Peloton change de secteur, décolle de Batna à destination de Philippeville.

Lorsqu'on décolle pour un vol opérationnel, il n'est pas un pilote qui ne se préoccupe de savoir si le moteur à l'aide duquel il va s'envoler parle clairement, si ses magnétos ne grignotent pas quelques tours qui manqueront terriblement pour remonter du fond d'un talweg où il s'était glissé pour mieux voir. Aujourd'hui, nous allons tous faire une petite liaison de « *père de famille* ». Nous avons d'autres préoccupations très importantes : le pli du pantalon de sortie, l'état des quelques habits civils que remorque toujours un pilote militaire. Ils ne sont pas brillants après tant de jours au fond d'une cantine.

Le capitaine Poupard est déjà parti en hélicoptère. Arrivé avant nous, il prend possession de tout ce qui sera nécessaire. Nous espérons et sommes tranquilles. Il nous demande beaucoup en opération, mais pendant les périodes de repos, il nous fait profiter de tout ce qu'il peut obtenir. La meilleure façon de bien se détendre durant ces courts instants consiste à essayer d'oublier l'ambiance de guerre qui est notre vie de tous les jours.

Nous sommes tous, dans le Peloton, marqués par cette existence tendue de chaque instant. Mais chacun affecte à sa façon un air décontracté.

Le sergent Laguillon est l'acteur de théâtre en puissance, on dit qu'il ne décolle pas sans s'être enduit d'huile solaire. Le sergent Dobliqui se montre infatigable. Il est fana du vol, volontaire pour toute mission de guerre ou de liaison. Il ne cache pas qu'il tient à remplir son carnet d'heures de vol. Cela lui sera largement profitable quand il rentrera dans le civil. Galmiche, maréchal des logis au calme imperturbable, affecte une sérénité qui n'a d'égale que son activité dans l'action. Chacun de nous a sa petite manie, qui un porte-bonheur dont à aucun prix il ne se séparerait, qui une superstition à laquelle il croit dur comme fer et le sergent Totereau reste le toujours calme de l'équipe, que ce soit en opération ou au bar, il parle toujours aussi paisiblement, ayant l'air de ne jamais s'inquiéter de quoi que ce soit. Pour ma part, j'ai la réputation de m'endormir n'importe où, n'importe quand, dès que je suis au repos !

La camaraderie proverbiale qui lie les pilotes d'un peloton n'est pas un vain mot, chez nous comme ailleurs. Si par hasard nous nous apercevons que l'un de nous commence « *à ne pas aller* », tous ensemble nous nous ingénions à lui rendre le moral.

Pour aujourd'hui, l'heure est à la détente !

Réflexions

Dans le métier que nous vivons, il ne faut pas penser seulement exécuter un ordre en partant du principe que celui-ci sert une cause. Autre but ? Triompher de cette guerre d'Algérie. À mon arrivée dans ce peloton, on employait les termes « *guérilla* », « *attentats* ». Maintenant, il arrive à la 25^{ème} Division Parachutiste de tomber sur des hommes de mieux en mieux armés et de plus en plus expérimentés. Aujourd'hui, c'est une guerre et pourtant, chaque jour davantage, on évite de prononcer le mot « *guerre* ». Pourquoi ce refus devant une évidence ? Les appels bruyants de la bande de pilotes pressés de partir m'arrachent à mes pensées. Le lieutenant Schultz m'apprend que je volerai sur un Piper avec un mécanicien comme passager. Je reçois l'ordre de décoller rapidement, car cet avion se déplace à 60 km/heure, moins vite que les autres. Or, mon passager doit se trouver à Philippeville prêt à réceptionner tous les autres appareils.

Atterrissage à Philippeville. Je me dirige vers le hangar de l'Aéro-club où je trouve le mécanicien de Crémieux en train de remonter un moteur de Jodel. Quand à Crémieux, il demeure introuvable, la seule manière de savoir où il se trouve est d'interroger son mécanicien. Arsène, un Musulman, lui doit de savoir dégrouper un moteur, faire le plein complet sans que le réservoir déborde, etc. Quand Crémieux quittera l'Algérie en 1964, son mécanicien Arsène est devenu son élève, il sera promu au rôle de moniteur d'avion. Quelques mois plus tard, il devait se tuer, avec à son bord un jeune Musulman dont il était chargé de faire un pilote.

Aussi, après les salamalecs d'usage :

– *Où se trouve Monsieur Crémieux ?* lui dis-je.

Il me répond :

– *Monsieur Crémieux ? Il est dans le Jodel en l'air, il revient au terrain dans une heure.*

Un coup de téléphone au hangar de l'Aéro-club. Je suis convoqué au bureau des opérations en vol. Étant le dernier pilote arrivé au peloton, je suis d'office le pilote de liaison.

Un vol sur Bône est demandé par un lieutenant qui doit rejoindre au plus vite le terrain des Salines pour attraper la *Caravelle* à destination de Paris. Ma période de repos n'aura pas été longue ! Déjà au boulot ! Cela devait pourtant être une surprise agréable ! Un vol par là-bas est pour moi la perspective de passer une soirée chez mes parents, à la maison. Je pense que le capitaine Poupard s'est arrangé pour me permettre cet heureux intermède.

Le capitaine demande un gros effort à ses pilotes au cours des nombreux vols d'opérations. Il sait d'ailleurs que nous avons une bonne côte parmi les soldats de la 25^{ème} Division parachutiste que nous survolons constamment. D'autre part, il s'arrange pour que son peloton profite de tous les avantages possibles entre ces vols de guerre. Je suis, ce jour-là, l'heureux bénéficiaire de ses bonnes intentions.

Très vite, je me retrouve en l'air, trente-cinq minutes plus tard, je survole la montagne de Bouzizi. Je réduis complètement mon moteur car j'ai dû grimper à 1 500 mètres pour passer.

Cinq minutes plus tard, en place pour la nuit au parking, je coupe les contacts. Je rencontre Monsieur Debono descendant de la tour de contrôle. Il me propose de me ramener en ville.

Sans cette heureuse rencontre, il m'aurait fallu attendre un départ de voitures militaires, la circulation, à partir de sept heures, sur ce tronçon de route, n'est plus autorisée, sauf pour les personnes civiles des compagnies, ou du trafic aérien. Avec joie, je saute dans la voiture, direction la maison perchée sur une petite colline, en surplomb sur la mer, à un tournant d'un des plus jolis coins de la corniche qui longe la côte, de Bône vers le cap de Garde.

Retour à Bône

Peu de temps après, j'embrasse mes parents. On ne m'attend pas. C'est grande joie pour tous ! Depuis la grande terrasse qui surplombe la route et pour ne pas en perdre l'habitude, je jette un large coup d'œil sur « *ma* » Méditerrané. Il me semble que je la vois, que je la découvre mieux, bien mieux que je ne l'avais fait auparavant. Il faisait très beau ce jour-là ! L'eau était transparente et, avec ce qui est devenu pour moi presque un réflexe, j'inspecte cette plage où les petites vagues viennent doucement caresser le sable. Je fouille les fonds, où je peux presque distinguer la ronde des poissons autour des rochers.

« *Semble voir mouvement tournant et enveloppant, par 30 centimètres de fond* », en aurait décidé mon observateur, équipier qui partage avec moi les risques comme les bons moments de notre existence opérationnelle. Et en ce moment précis, je regrette presque qu'il ne soit pas près de moi, pour savourer cette halte précieuse.

Mais trêve de rêveries, un bon bain chaud m'attend. Quelle aubaine ! Cela me change de la douche « *fraîche* » à laquelle nous avons droit dans ce que nous appelons pompeusement notre « *résidence* » en bordure de la piste de décollage de Batna.

Je me prélasser dans la chaleur de mon bain, cette séance est bien nécessaire pour effacer toute trace de ce que nous appelons notre « *bronzing* » transpiré ! Il faut bien dire que les séances assises prolongées dans nos L-19 nous procuraient des sensations de bains de siège à la longue peu agréables. Nos appareils évoluaient dans l'atmosphère surchauffée des Aurès Nementchas et cette température était aggravée par les émanations de nos moteurs en plein effort.

Sur le moment, on n'avait guère le temps d'y trop penser, mais sous la douche froide qui nous reconfortait à l'arrivée, nous devions réparer les dommages causés par ces sudations excessives, petits tracés certes, comparés aux dangers courus, mais nous nous en faisons une montagne. Quelle inconséquence ! Par contre, nous étions assez fiers d'exhiber nos visages bronzés où les lunettes de soleil avaient dessiné deux magnifiques halos blancs autour des yeux !

Ces questions d'esthétique, qui en général étaient le cadet de nos soucis, prenaient pourtant quelque importance, si nous n'avions à séduire la jeune assistante sociale de notre Peloton ou une jeune fille égarée au milieu des soudards.

Les représentantes de la gent féminine étaient assez rares autour des cantonnements du Peloton. Nous ne pouvions faire nôtre la maxime : « *Faisons l'amour, pas la guerre* » chère aux dégonflés et aux antimilitaristes. Nous, nous faisons, jour après jour, la guerre et, occasionnellement, l'amour. Je me tire de mon bain, remis à neuf.

Et c'est le dîner en famille !

Habitué à l'ambiance bruyante du mess, je ne sais pas, d'emblée, mettre une sourdine et je continue à claironner. Pourtant ici point n'est besoin de hausser la voix pour obtenir sa pitance.

Je me trouve transplanté hors de mon climat journalier, loin du terrain où je me réveillais chaque matin, attendant l'ordre d'envol. En bavardant avec mon père après dîner, je savoure cette coupure dans la vie que je menais depuis déjà quatre mois, où je m'étais si profondément intégré et je lui racontai ma vie, mes impressions, mes émotions. Mon métier de pilote d'observation m'avait totalement séduit et conquis.

Dans cette guerre pourrie, faite d'embuscades et de poursuites, dans cette guérilla gagnée par l'homme plus que par la mécanique, ce rôle des pelotons d'observation et de liaison est primordial. Cette chasse « *aux hommes* » a besoin de guides.

À travers ces maquis et ces rochers, dans un pays rude, difficile, par des températures parfois insupportables, nous devons deviner le terroriste qui, lui, connaît fort bien son terrain. Nous devons présumer de sa préoccupation à se protéger des troupes au sol qui le harcèlent, pour le découvrir dans la troisième dimension. Nous l'obligeons à bouger, à trahir sa présence, et vite, il a compris le danger que nous lui faisons courir. Il s'est alors acharné contre nous.

Notre L-19 dans ce combat était moins favorisé que les *Broussard* qui se trouvaient plus à l'aise propulsés par un nombre de chevaux substantiels. Nous ressentions parfois cette infériorité, particulièrement lorsque la température extérieure, trop chaude, grignotait une bonne partie de la puissance de nos appareils. Mais d'autre part le L-19 virait plus court. Il permettait une évolution en vol plus fine, plus précise. Souvent, en fin de passage, volant au ras du sol, nous regrimpions accrochés à l'hélice, que nous faisons tourner avec toute la puissance possible, espérant que le moteur tiendrait le coup et, ma foi, il tenait ! Nous leur en avons une bien grande reconnaissance. Nos braves moteurs hurlaient bien fort, quand nous les traitions si durement. Mais du mois chez nous, au Peloton, jamais aucun de ces silences, qui se traduisaient par ces simples mots, au compte-rendu d'opération : « *Avion et équipage au tapis* ». Merci à nos mécanos.

Je racontais aussi à mon père, que si la vie en opération des pilotes était dure, nos mécaniciens n'étaient pas à la noce. Les journées étaient longues et les réparations urgentes à réaliser au cours des nuits étaient fréquentes.

Pour remplir le rôle que l'on attendait de nous, il était essentiel que nous fussions constamment prêts à combattre. La solide camaraderie qui unissait les navigants et le personnel au sol réalisait des miracles et permettait de faire face à toutes les situations.

L'aspect politique du problème ne nous concernait évidemment pas mais nous étions convaincus que notre combat était essentiel pour conserver la sécurité de notre pays, pour assurer son ravitaillement énergétique ainsi qu'en phosphate et en minerai de fer, pour son avenir. Sans cette conviction, notre combat et les sacrifices qu'il entraînait, n'auraient pas eu de sens. Les populations, dans leur grande majorité, ne nous étaient pas hostiles mais, leur fatalisme formé à l'obéissance de la loi du plus fort les laissaient dans un attentisme prudent. Nous ignorions évidemment tout des tractations secrètes avec nos adversaires qui, en montrant le peu de détermination de notre gouvernement, anéantissait nos succès sur le terrain.

Et je compris en même temps que ces solutions que certaines « *augures* » avaient pu envisager, concernaient un avenir où nous n'aurions pas à intervenir, nous soldats. Notre rôle, comme le pensait si justement le colonel Bigeard, consistait à gagner vite et bien.

Évidemment que cette victoire militaire ne représentait qu'une partie du problème Algérie Française. Mais n'était-elle pas la principale ? Sans aucun doute, la majorité des Musulmans n'était pas plus anti-français que pour ou contre une Algérie indépendante. Ils attendaient de voir si la France se décidait à utiliser toute la force nécessaire pour anéantir les rebelles ou bien si elle se laisserait de combattre ces hommes qui se cachent si bien, tout en faisant payer une dîme partout où ils passaient, et souvent en égorgeant ceux qu'ils supposaient pour nous.

Cette « *faiblesse* » permettait à nos adversaires de trouver de nouveaux appuis et de reconstituer leurs forces.

Opération dans le djebel Filfila

Ce matin, la pluie n'arrête pas. Me présentant à la météo du terrain de Bône-les Salines, col de fourrure relevé pour tenter d'empêcher le petit suintement dans mon cou, j'y apprends que cette fichue flotte tombera toute la journée. Cela me console un peu d'avoir encore oublié mes lunettes de soleil. Même le foyer du terrain n'en a plus à vendre. Si par hasard je me pose sur un terrain oublié des nuages, j'en serai quitte pour un mal au crâne. Je décolle sur la piste, face au nord, je prends la route par la côte, en restant à basse altitude, la visibilité très moche ne me laisse pas voir à une distance de plus de deux cents mètres.

Je reste au-dessus de la mer où je peux voler en rase-vagues, les obstacles n'existant pas. En passant le cap Takouche, juste derrière le port de pêche d'Herbillon, je vois bon nombre de bateaux qui y cherchent un abri. Je distingue souvent des bras agités vers le ciel en signe de bonjour.

Quittant la côte, je prends cinq cents mètres d'altitude pour traverser le cap de Fer. Pendant mon approche sur la piste orientée aux 270, en longue finale, j'écoute le trafic radio, il me semble inhabituel par ce temps de cochon.

J'allais me poser quand la tour me dit de remettre la gomme. Trois T-6 d'alerte se présentent à l'entrée de piste pour un décollage immédiat. Je dégage. Refaisant un tour de piste, je trouve bizarre ce genre de trafic par ce ciel bouché.

Aussitôt posé, je remarque deux de nos L-19 absents du parking. Tiens, tiens, encore plus bizarre par ce temps où même les cigognes restent au sol.

Me présentant à la salle d'OPS, j'y apprends le déclenchement récent d'un accrochage dans le djebel Filfila par les troupes locales. Je viens de le survoler mais, absorbé par le trafic d'approche, je ne me suis pas préoccupé de ce qui se passait au sol.

On ne doit pas voir grand-chose avec cette cochonnerie de temps. Depuis cinq jours, les opérations se décarcassaient en vain à découvrir des HLL. Pourtant, des renseignements assurent qu'il en grenouille une trentaine dans le coin. Le DOP (Détachement Opérationnel de Protection) essayait avec assiduité de les situer, en suivant leur piste. Il y arrive, enfin, après l'attaque d'un camion de CRS tout près du djebel Makloute. Le maréchal ds logis Debliqui et le lieutenant Schultz se posent. Ils disent que voler aujourd'hui, sans aucun doute, est malsain, qu'ils ont essayé de voir, sans grand résultat.

Je redécolle avec le même observateur, lui connaît déjà les positions amies. Il faut essayer de trouver cette bande de salopards, sinon demain matin tout serait à recommencer.

Les fellaghas, avec leur faculté d'avaler des kilomètres pendant la nuit, auront pris la fuite. Il faudra alors essayer de trouver leur nouvelle position à quarante kilomètres à la ronde.

Dix minutes après, je me trouve à leur supposée verticale. Une espèce de vapeur monte du sol, vraiment observer est difficile.

Je descends encore de cent mètres à la demande de mon observateur et il nous semble voir une silhouette armée ? Pourtant, elle ne tire pas encore. Une fois de plus, ils attendent d'être sûrement découverts avant de se démasquer par une action quelconque.

J'entends le lieutenant Schultz derrière moi dire aux troupes au sol de faire attention, car l'homme que nous avons aperçu paraît armé. Deux autres sont entrevus. Ils se sauvent aussitôt vers le maquis où ils n'ont pas de mal à se cacher.

La radio aussi supporte mal ce temps et fait entendre des craquements nombreux entremêlés de morceaux de voix humaine.

C'est vraiment dommage ! Depuis le jour naissant, tout le monde se décarcasse à trouver les HLL. Maintenant que nous avons déniché leur position, impossible de se faire comprendre et d'expliquer comment ils se camouflent.

Je fais gaffe, car une rafale tirée d'une mitrailleuse peut nous percer de part en part et cela m'étonnerait s'ils tardaient encore beaucoup à déclencher le tir. Impossible de contacter les T-6 qui, pourtant, se trouvent certainement en stand-by dans notre secteur immédiat,

Nous les entendons par moments discuter entre eux. Comme nous sommes trop près du sol, ils ne doivent pas nous recevoir.

Depuis le temps que l'on se décarcasse à retrouver les HLL, c'est dégoûtant d'être « *emm...* » par cette fichue météo. Il est impossible d'émettre d'où nous sommes. Derrière moi, j'entends râler l'observateur ! Il est le seul à pouvoir les situer ! Il a reniflé le terrain et a mis le nez dessus. Il me dit de retourner encore une fois sur leur position. Nous ne voyons plus rien. Ils ont beau jeu. C'est raté !

Le temps se dégrade encore. Ce n'est plus la peine d'essayer de voir ce qui se cache si bien, à l'aide de ce temps pourri :

– *Philippeville de Papa Juliette, me recevez-vous ? A vous.*

– *Papa Juliette de Philippeville Airport, je vous entends trois sur cinq. Piste en service face au nord. Rappelez-nous en finale. Nous vous signalons des rafales de vent atteignant trente nœuds.*

– *Papa Juliette, bien compris.*

Arrivé au sol, je garde un peu de moteur et je roule très lentement.

Maintenant, tout le monde restera au sol. Le flamboyant ciel bleu méditerranéen n'est pas regretté. Je dîne avec Nicole à Stora, dans un restaurant en bordure de la plage. Les risques de guerre sont plus facilement acceptés quand on peut les arrêter un instant. Oublier ces bandes en maraude. Ne plus penser aux petits groupes de mulets cheminant calmement, ne plus être obsédé par la chanson sourde du moteur qui se transforme en gémissements aigus quand on lui demande de nous arracher du fond d'un talweg.

Nicole sait à quoi je pense, elle ne me reproche pas de rester silencieux.

Je m'en rends compte tout d'un coup et ne trouve qu'à dire :

– *Il pleut, mais il fait chaud, n'est-ce pas ?*

Gentiment, Nicole ne me fait pas remarquer la banalité de ces propos qui sont presque les premiers. Elle sait toutes ces choses.

Depuis le début de la soirée, je n'avais donc parlé que des difficultés rencontrées pour essayer de « *voir* » ce qui se camouflait si bien. Je pris sa main pour chasser ces sombres et intempestives préoccupations, il nous fallait retrouver, ce soir, notre insouciance et notre joyeuse intimité.

Elle attendait confusément des paroles qui donneraient suite à un bonheur déjà commencé, mais ce soir-là mon métier de pilote me tenait par trop.

Je recherchais son regard, toujours très éloquent, mais ne trouvais qu'une réponse lointaine et vide, chargée de tristesse, je l'avais déçue

Il fallut rentrer tôt, car le couvre-feu tombait à onze heures. Plus tard, tout ce qui se déplaçait se faisait très facilement tirer par les Unités Territoriales

Le lendemain matin, j'ouvre l'œil, entr'ouvre mes volets. Le temps est sombre.

Sur l'Ahmar Khaddou

Notre zone opérationnelle s'est déplacée vers le massif de l'Ahmar Kradou. Il constitue la zone habituelle de refuge de la Willaya 4. Celle-ci représente un des meilleurs éléments des terroristes. La partie sera certainement assez chaude, car tout ce qu'on nous a appris nous les annonce très fortement armés et entraînés.

Cette opération est confiée au général commandant la 25^{ème} Division parachutistes. Comme à l'habitude, nous la ferons avec eux.

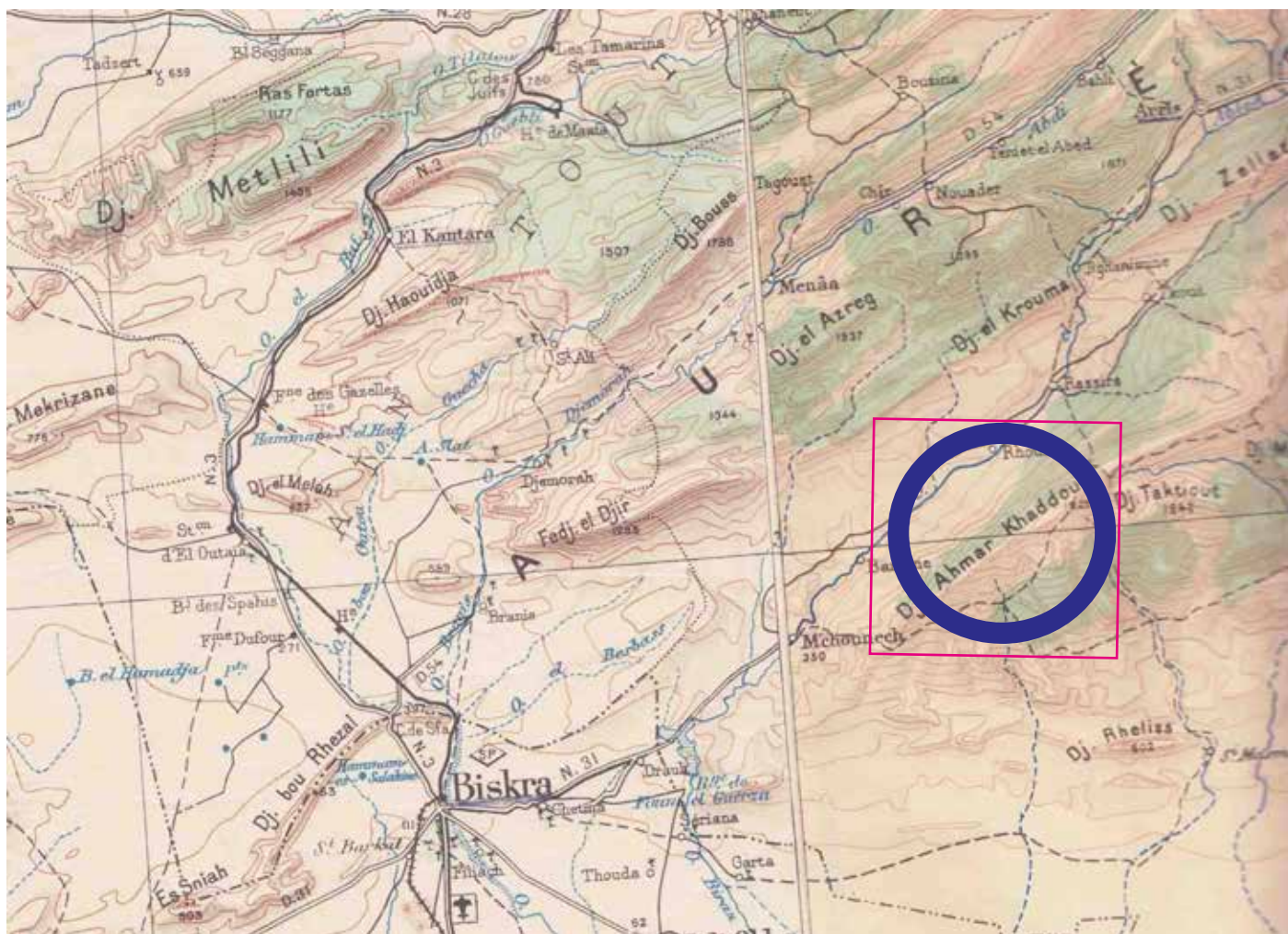
Le plus grand nombre de forces est réuni, les quatre régiments d'infanterie seront là pour y crapahuter. Le premier groupe d'artillerie viendra, aidé d'une compagnie de génie parce que le terrain est très mauvais.

En cas de coup dur, une unité de renfort demeurera prête à répondre à tout appel. Nous pourrions y trouver un autre régiment d'infanterie et, pour nous aider, le DIH 3.

Le capitaine Poupard nous dit de nous préparer, car le décollage vers le terrain de Batna s'effectuera à 15 heures le 5 avril 1961.

Nous sommes consignés au terrain, l'ambiance de guerre se réinstalle tout de suite.

Fin du journal de Jean-Marc



Le djebel Ahmar Khradou

Compte-rendu du lieutenant Heitz

Le réveil est pénible à l'aube de cette journée qui s'annonce dure car la division renforcée des membres de secteur ratisse inlassablement les Aurès pour retrouver les HLL et venger nos camarades tombés dans les combats meurtriers des gorges d'El-Kantara.

Il ne fait pas très chaud à l'aube mais, dès que le soleil se lève, la chaleur devient écrasante. Malgré les vitres de côté levées, on a l'impression d'être à l'intérieur d'un four de boulanger et on vole pendant des heures, aspirant à un peu d'ombre, pour essayer de trouver un peu de repos, car nous sommes très fatigués. La fatigue du Peloton est sensible, même pour les mécanos qui passent leurs nuits entières à la mise au point des avions. C'est que le « *patron* » impose le potentiel au maximum et il ne peut que s'accroître en raison des conditions de travail qui nous attendent. Encore aujourd'hui, trois avions d'emblée vont prendre l'air, chacun à la disposition de *Soleil* dans des secteurs limitrophes.

Pastaga Vert (Heitz, auparavant parachutiste) est, aujourd'hui encore, à la disposition de son ancien patron (passionnant). Observateur aérien, détaché auprès du peloton ALAT de la Division, il fait partie, depuis cinq ans, de celle-ci, affecté au RCP comme lieutenant. Il aime travailler avec les hommes de cette division, car à l'énoncé de l'indicatif, il voit un visage ami, à côté duquel il a combattu, ce qui a permis de s'apprécier, et avec lequel, juste retour des choses, il a des souvenirs communs de dégagements, juste compensation de la vie dure et sauvage qu'ils mènent. Maintenant qu'il évolue dans la troisième dimension, pour les aider au cours des crapahutages interminables, *Pastaga Vert* se sent dans un chaud contact fraternel avec les trossol et peine moralement avec eux lorsque le terrain est particulièrement pénible.

Pastaga Vert, nanti de ses cartes, la carabine sur l'épaule, se dirige, en compagnie de ses quatre camarades observateurs, vers le L-19 où il embarque pour ce vol. Le pilote MdL Lavie, est déjà à son poste. Il a le sourire aux lèvres et crie : « *Paré* ». Il connaît la mission d'aujourd'hui, sait qu'elle sera longue et fatigante et que, ce soir, il ne sera guère nécessaire de le bercer pour qu'il trouve le sommeil, mais il est là, ce jeune appelé, toujours prêt à prendre des risques pour permettre de préciser, à des camarades au sol, la position de l'adversaire sans pitié qui mène sa guérilla avec sauvagerie. Le MdL Lavie est conscient de l'importance et de l'utilité de sa mission.

Point fixe en haut de la piste, il est l'heure. Nous décollons de l'aérodrome de Batna et survolons cette ville qui commence paresseusement à s'éveiller. Au centre de la ville, une patrouille de tirailleurs du 7^{ème} BTA assure la sécurité, le colonel est un Algérien.

D'un coup d'aile, nous survolons la première chaîne du massif des Aurès, à notre gauche, majestueux, le djebel Chelia, dont les sommets sont encore couverts de neige. À chaque décollage, on ne peut s'arracher à ce merveilleux et grandiose spectacle des contreforts de l'Atlas avec, pour décor de fond, ce Sahara immense que l'on devine dans le lointain.

Les six avions du peloton sont en l'air, suivis par quatre *Alouette II* et les pilotes s'entraînent au vol de groupe. Voici la bande de terrain aménagée de Bouzina, entourée d'une multitude de camions Simca pour le transport des unités. Ils sont parqués sans ordre. C'est une base arrière opérationnelle où tout le personnel s'affaire pour préparer le ravitaillement par hélicoptère des camarades qui sont dans la nature. Trois appareils vont atterrir pour attendre en stand-by la prochaine relève. Les *Alouette* se dirigent sur le PC OPS divisionnaire où ils seront employés selon les besoins.

Pastaga Vert fait partie des trois autres appareils qui rejoignent directement leurs zones de surveillance. Quelques petits carrés sur la carte mais, sur le terrain, quels chaos à fouiller d'un œil perçant ! Même en cette région quasi désertique, selon la position du versant, le fellagha sait se

fondre littéralement dans le paysage et il faut rechercher le moindre indice insolite qui pourrait révéler la présence ou le passage d'un individu.

Travail monotone et fatigant, qui demande une attention soutenue de la vue, torturée par l'aveuglement de la réverbération du soleil sur ce paysage terne et déchiqueté.

Au Peloton, depuis quelques temps, la fatigue se faisait ressentir, les effectifs se sont amenuisés. Les pilotes sont fatigués, pourtant ils sont au complet. Il n'en va pas de même pour les observateurs. Pour assurer la relève, si elle est demandée, et vu la mission générale de la Division, elle le sera, nous devons décrocher à tour de rôle, pendant qu'un camarade de la Division assume la relève en l'air pendant notre absence. Dix minutes de vol pour rejoindre le terrain de Bouzina, changer d'appareil puis redécoller et rejoindre sa zone de surveillance.

Le temps s'écoule vite à fouiller le fond des oueds encaissés où la chaleur commence à se faire cruellement sentir, mais le L-19 est un bon avion, confortable, adapté à ce travail. Nous sommes là, vigilants au-dessus des troupes au sol, prêts à foncer pour ces camarades aux bérets rouges avec qui, il n'y a pas si longtemps, je crapahutais de concert. Cette formule d'officier observateur détaché est excellente, car cet officier connaît, pour les avoir vécus, les difficultés rencontrées au sol. Tout absorbé à scruter le sol, *Pastaga Vert* ne se rend pas compte de l'écoulement du temps et son pilote l'avertit qu'il est temps de demander la relève car le pétrole diminue. Nous sommes encore loin du compte, mais le patron nous a imposé un horaire pour ménager le pilote.

Cette mission a été sans histoire : rien, ni au sol, ni au ciel, retour rapide à Bouzina. *Pastaga Vert* prend le temps de passer à la salle OPS du Peloton.

C'est là un nom bien pompeux pour ce qui est en réalité une tente 56-2, une grande table métallique, des cartes épinglées à même la toile de la tente, des postes téléphoniques de chaque côté du planton assis torse nu devant un roman policier. L'action du roman se passe dans un pays nordique où l'on voit rarement le soleil. Notre planton est un adepte à sa manière de la méthode Coué, car dans cette tente il fait une chaleur torride. Le poste radio en écoute permanente avec les amplificateurs qui permettent à tout le personnel de suivre le déroulement des opérations, simplifie beaucoup la passation des consignes au cours des relèves.

Pastaga Vert s'asseyait lourdement sur un tabouret métallique libre et commande aussitôt une bière, car tel est le but de sa visite. La première est bue goulûment, la seconde, tout en grillant une Gauloise, est appréciée en gourmet. Comme c'est bon ! C'est notre seul luxe ici, mais bien appréciable, quand on pense aux camarades qui crapahutent avec de l'eau tiède, sinon chaude, dans leurs bidons.

Un coup d'œil au tableau de vol. C'est le BPL qui part avec, toujours comme pilote Jean-Marc Lavie. Pour l'instant, il dort à poings fermés dans un coin de la pièce. *Pastaga Vert* le réveille et il part immédiatement préparer son appareil pour le décollage. *Pastaga Vert*, tout en réfléchissant au prochain vol, admire sa jeunesse qui lui permet de dormir dans cette atmosphère qui prélude à l'enfer où nous nous retrouverons sûrement tous. C'est un jeune Pied-Noir originaire de Bône, ce qui explique son accoutumance à la chaleur, très sympathique, toujours prêt à la blague, mais fin pilote. C'est le plus jeune de l'équipe. Il n'est opérationnel que depuis deux mois. Il ne nous est arrivé que depuis quelques mois de l'ALAT de Nancy où il s'est perfectionné pour ce pilotage délicat que nous demandons en opération. Il a déjà un très joli palmarès d'heures de vol dans le civil et il connaît très bien la région dont il est originaire.

Nous prenons l'air pour notre zone de surveillance qui s'est légèrement déplacée vers l'est et nous commençons ce travail de ratissage rapide mais efficace. L'appareil monte et descend au gré

du relief. La température a augmenté, mais le temps est toujours calme sur la cuvette de Moudji où nous évoluons. C'est agréable de travailler dans ces conditions. Mais dans une heure, il n'en sera plus de même : la turbulence d'air chaud va secouer l'appareil.

Pastaga Vert est à la verticale de *Passionnant Soleil*. Il lui demande de surveiller en avant de la progression de son « *Enfant Rouge* » qui fouille en remontant un thalweg profond aux pentes abruptes dont l'oued à sec est parsemé de chênes rabougris au milieu d'éboulis plus ou moins importants. Des voltigeurs ont cru apercevoir des mouvements suspects. *Pastaga Vert* commence l'observation méticuleuse pour préciser cette observation qui peut être valable autant que négative. Les voltigeurs, en effet, depuis des jours et des jours, marchent d'une marche lente et précise, leur regard passe et repasse, ils peuvent être trompés par la tension nerveuse. Inlassablement, nous passons et repassons en prenant comme axe le lit de l'oued. Rien à signaler. Nous tournons en rond pour voir les blocs des rochers sur toutes leurs faces, mais nous sommes obligés de reprendre de l'altitude.

Enfin, Jean-Marc croit apercevoir une djellaba brune. C'est assez loin des troupes, en remontant vers le col.

Par l'arrière, j'observe les arbres dont le pied est à l'ombre. Ma position est plutôt inconfortable. Je dis à Jean-Marc de remettre la gomme pour repasser le col qui est juste au nord du sommet 1 700 où est installé le PC des paras. Je rends compte à *Soleil* que je vais préciser mon observation et baliser la position afin que les éléments de « *Bleu* », plus près que « *Rouge* », puissent intervenir. Le col franchi, l'avion exécute un 180 degrés, puis revient à vitesse réduite. Presque en vol plané, à très basse altitude, nous commençons une descente en suivant le cours de l'oued. Nous sommes tendus. Pour nous n'existe plus que ce petit paquet de chênes squelettiques où nous sommes à peu près sûrs que se trouvent les fells. Je me concentre pour tenter de les voir.

Si c'est affirmatif, j'effectuerai le marquage à l'aide d'une grenade incendiaire. Le marquage est plus précis qu'avec les fumigènes car elle explose à l'impact alors que ceux-ci rebondissent parfois très loin sur ce sol tourmenté. Brusquement, alors que rien ne le laissait prévoir, nous sommes pris dans le piège d'un rabattant comme il en existe dans ces sacrés pays montagneux des régions chaudes.

C'est la brutale impression de descendre en ascenseur. Très désagréable quand on est en vol à basse altitude car il n'y a plus que le sol pour arrêter l'avion, un sol particulièrement bouleversé qui n'a rien d'une piste de crash.

Instinctivement, je tire brutalement sur les bretelles du harnais de sécurité que je porte toujours lâche sur mes épaules afin de pouvoir me pencher pour observer. Je suis cloué au dossier du siège. Dans la même fraction de seconde, Jean-Marc remet la gomme. On sent l'avion qui s'arrache en avant. Mais rien à faire pour reprendre de l'altitude. Nous sommes littéralement aspirés vers le sol. Nous naviguons maintenant au milieu des arbres dont déjà quelques branches fouettent les roues et les ailes de l'appareil.

Une seconde, peut-être deux, de ce vol à quelques mètres du sol. Malgré le rugissement du moteur, l'appareil est toujours plaqué par le rabattant. Jean-Marc est devant moi, légèrement courbé sur ses commandes. J'ouvre la bouche pour lui parler. D'un seul coup, un craquement sinistre. L'aile droite vient de heurter un chêne et s'arrache. L'appareil se couche sur le côté. Par un réflexe, je ferme les yeux. Un grand choc.

Je rouvre les yeux. Nous sommes immobiles. Devant moi, un mur de feu. Je me sens sonné. Je gueule « *Jean-Marc* » tout en commençant à déboucler mon harnais de sécurité qui a heureuse-

ment tenu le coup. Jean-Marc est au milieu des flammes et ne répond pas.

Le casier blindé contenant les grenades à phosphore est vide. Les grenades ont été projetées au fond de l'appareil, tout près du feu qui gronde.

J'ai peur brusquement. Jusqu'à présent, je n'avais pas imaginé que cela puisse se terminer de cette manière.

Le plexiglas arrière est déjà fendu. J'achève de le faire sauter et je me hisse hors de la carlingue. Ouf !

Je passe sous la queue qui se dresse vers le ciel. Jean-Marc !

L'appareil brûle comme un feu de la Saint-Jean. Je le contourne, vidé de toute force, je trébuche sur un rocher et tombe. Je ne sais pas comment je me relève.

Me voilà devant l'appareil. Le moteur a été arraché par le choc et a basculé sur le côté droit, laissant un grand trou transformé en brasier.

Jean-Marc est là, plié en deux, le torse et la tête écrasés sur les genoux, en plein milieu des flammes. Sans réfléchir, je me précipite pour le tirer de là.

Je ne sens pas le feu et je ne sais pas comment je m'y prends, mais je parviens à le sortir de la fournaise. Je recule pour m'éloigner de l'appareil, tenant son corps serré contre ma poitrine, le soutenant tant bien que mal sous les aisselles.

Ce putain de col de fourrure de la veste PN brûle comme s'il n'était pas ignifugé, imbibé d'essence. J'arrive à l'éteindre en le frottant de ma main libre.

Je n'en peux plus. Nous sommes maintenant à une vingtaine de mètres de l'avion qui flambe furieusement. Je dépose Jean-Marc sur le sol. À la même seconde, le réservoir explose. L'onde de choc me précipite par terre, presque sur Jean-Marc.

Je suis hébété lorsque je réalise que je ne vois plus de l'œil gauche. Heureusement, ce n'est que du sang qui me coule sur la figure. Je pense aux fells qui sont dans le coin. J'arrive à me relever et je regarde avec anxiété autour de moi.

C'est alors que je vois débouler les paras qui ont suivi notre crash et se précipitent à notre secours. Sauvés !

Brusquement, la tension nerveuse qui m'a soutenu depuis l'écrasement se dissipe. Un grand calme me gagne. Seulement maintenant, je sens la douleur.

Une souffrance terrible. Ma main brûlée n'est plus qu'une douleur atroce. Ma tête carillonne de façon épouvantable. Sous ma combinaison déchirée et brûlée, mon corps saigne d'un peu partout.

Mais les paras sont là. Un voltigeur me tend sa gourde à laquelle je bois goulûment. La faiblesse me prend et je suis incapable de rester debout. Deux paras m'aident à m'asseoir dans la caillasse.

Un sous-lieutenant médecin arrive et m'examine rapidement. Pour moi, c'est OK. Il s'occupe de Jean-Marc. Je reste assis, vidé, sans réaction, ne pensant plus à rien.

Un hélicoptère se pose bientôt. Les paras m'installent à bord car je ne suis plus capable de me tenir debout, c'est l'adjudant-chef Paillard qui est aux commandes et qui se dirige aussitôt sur Batna. Il m'annonce que l'hélicoptère sanitaire équipé de panier arrive pour emporter Jean-Marc vers l'hôpital.

Le lendemain, J'apprends que Jean-Marc a été transporté par avion à Alger. Ce que je ne sais pas, c'est qu'il en a pour des mois à lutter entre la vie et la mort et qu'il restera près de deux ans à l'hôpital.



▲ Jean-Marc Lavie et le lieutenant Heitz avant le décollage le 5 avril 1961

▼ L'épave du L-19





▲ *Le lieutenant Heitz qui a sorti Jean-Marc Lavie de l'avion en flammes*

▼ *À l'hôpital Maillot à Alger, le colonel Gonzalvès décore Jean-Marc Lavie*





▲ En 1976, Jean-Marc Lavie est décoré de l'Ordre National du Mérite par le général Bigeard
 ▼ Le 12 septembre 2014, il est décoré de la Légion d'Honneur au 3^{ème} RPIMa à Carcassonne



