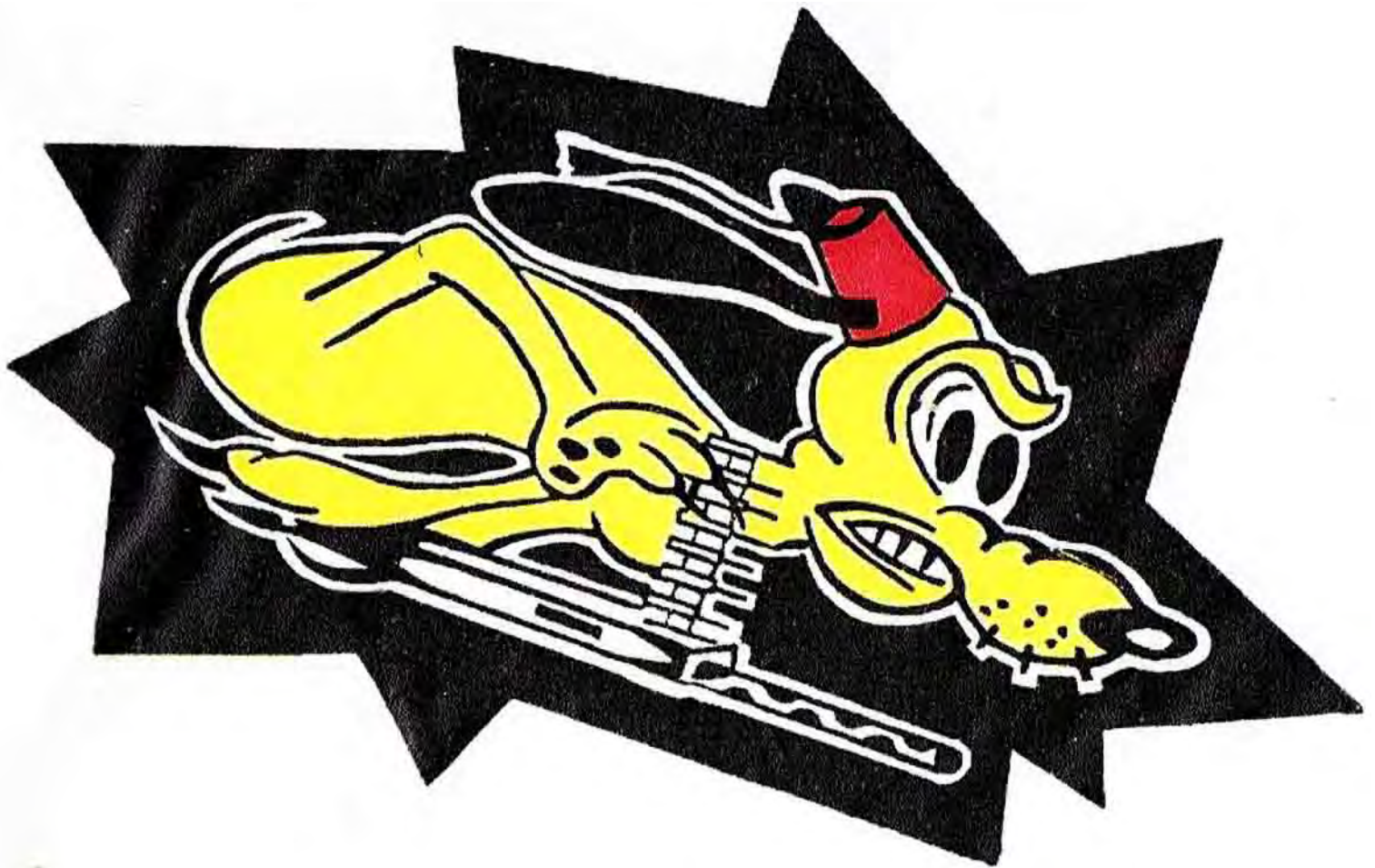


Pilote de T-6



Pierre Binet

Mis en pages par Pierre Jarrige

Histoire de l'aviation en Algérie

Déjà parus :

- **L'aviation légère en Algérie (1909-1939)** (Pierre Jarrige)
- **L'aviation légère en Algérie (1945-1962)** (Pierre Jarrige)
- **Le vol à voile en Algérie (1862-1962)** (Charles Rudel, Pierre Jarrige)
- **L'ALAT en AFN** (Alain Crosnier, Pierre Jarrige)

Déjà parus en publications numériques :

- **Bidon 5** (Georges Estienne - Réédition augmentée)
- **Paris-Dakar-Tombouctou-Alger** (Ludovic Arrachart - Réédition augmentée)
- **Mémoires d'Albert Chaillot** (Henri Chaillot, Pierre Jarrige)
- **L'Aviation Militaire en Algérie (1912-1918)** (Pierre Jarrige)
- **Ceux de 14-18** (Pierre Jarrige)
- **Les ERALA d'Algérie** (Pierre Jarrige)
- **Bulletin d'information des Réservistes de la 5^{ème} RA** (Réédition)
- **1^{er} PMAH 20^{ème} DI** (Daniel Rougeau, Claude Leroy, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Livre d'Or du Djebel-Oum-Settas** (Reproduction)
- **L'ALAT vue par les dessinateurs** (AA.ALAT-Languedoc-Roussillon, Pierre Jarrige)
- **Pilote à Touggourt** (Gustave Camlièri, Pierre Jarrige)
- **Maison-Blanche** (André Heinzelmann - Réédition augmentée)
- **Nanard fais nous un dessin !** (AA.ALAT-Est, Pierre Jarrige)
- **PMAH 19^{ème} DI** (Francis Beaulier, François de Pitray, Jean-Pierre Meyer, Christian Malcros, Pierre Jarrige)
- **Médecin en hélico** (Jean Massière, Pierre Jarrige)
- **Parachutiste prémilitaire** (René Sauvage, Pierre Jarrige)
- **A grands coups d'aile vers l'Afrique missionnaire** (Léon Bradfer, Henri Bradfer)
- **Les insignes de l'ALAT** (Christian Malcros)
- **Parachutisme prémilitaire à Mostaganem** (Bernard Faucher, Claude Marcellin, Jean-Claude Palisser, Pierre Jarrige)
- **Nord 3400** (Christian Malcros)
- **Pilotes de la Promo 56Ebis** (Pierre Binet, Pierre Jarrige)
- **Max Hoste MH 1521 Broussard** (Christian Malcros)



Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
ISBN 2-9506620-8-8
Décembre 2016
Reproduction autorisée
Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

EALA 14/72 Thiersville	1
Avant-propos	
Arrivée à l'escadrille	
Baptême d'escadrille	
Vie en opération	
Les gaités de l'escadrille	12
Faits divers	
Réparation minute	
<i>Mimile</i> , le Big Boss	
Petite vengeance	
Livraison par T-6 postal	
QGO sur Thiersville	
Navigation de nuit Saïda-Thiersville	
Les p'tits bonheurs d'un PER en détachement	
Baptême de l'air en hélicoptère	
Joyeux Noël 1958	
Quelques missions particulières	24
28 mars 1958	
19 juillet 1958	
22 octobre 1958	
21 septembre 1958	
27 octobre 1958	
<i>Raisin Autorité</i>	
Cher le kilo de cuivre	
Piège mortel	
Pauvres bêtes	
La base de Blida	
Epilogue	38

Les illustrations de ce document sont de Pierre Binet, Michel Boinot, Louis Cocherel, Alain Crosnier, Pierre Guyot, François Lazare, Jean-Pierre Roure, Jean-François Salles et Bernard Seguin.

Les reproductions de l'insigne de l'unité sont de Henri Guyot : <http://www.traditions-air.fr>



EALA 14/72 à Thiersville

Romarin 40, Romarin 45

Avant-propos

Curieusement, tous les témoignages *vécus* par les camarades durant cette *guerre* racontent des histoires semblables mais différentes. En effet, en dehors du lieu d'affectation en Algérie (localisation du GATAC - Groupement aérien tactique), de l'implantation de l'unité (base importante ou terrain de détachement sommairement aménagé), du type de l'escadrille (ELO, EALA, ERALA) du parrainage (escadre de chasse, de nuit, de reconnaissance ou de liaison) et surtout du commandement, la vie ressentie était *unique* au sein de la même communauté.

Ainsi, avec mon camarade Claude Pineau, nous n'avons pas tout à fait les mêmes souvenirs de cette période, certes courte mais intense, de notre vie.

Bien qu'ayant passé plus d'un an à Thiersville, logeant à quatre pilotes dans la même chambre du quartier des sous-officiers de la base, il nous arrivait fréquemment de ne pas nous rencontrer durant une semaine et parfois plus, au hasard des occupations quotidiennes (alerte, opérations, détachements, permission ou repos).

C'est vous dire la difficulté de raconter une *histoire* commune.

Notre camarade Louis Cocherel était, lui, mécanicien de piste appelé, volontaire pour effectuer son service militaire en Algérie. Il avait suivi, pour la circonstance, un stage de formation accélérée au Centre d'instruction des mécaniciens de l'armée de l'Air de Rochefort, rejoignant ensuite l'EALA 14/72 de novembre 1957 à mars 1959.

▼ T-6 de l'EALA 14/72 par Yves Le Bec



Arrivée à l'escadrille

Le lendemain de notre arrivée à Oran, en provenance de Villacoublay, j'ai profité du vol de liaison d'un T-6 de la 6/72, basée également à Thiersville, pour rejoindre mon affectation. Claude Pineau me rejoindra le lendemain.

Je débarquai donc, en milieu de matinée, à l'improviste, dans le bureau du lieutenant Peysonnel commandant l'escadrille, à qui je me présentai, au garde à vous.

– *Caporal-chef Binet, PER affecté à la 14/72. A vos ordres mon lieutenant.*

Après m'avoir dévisagé longuement d'un regard surpris, puis mis au repos, il quitta son siège et fit un tour complet autour de moi, m'examinant sous toutes les coutures. M'inquiétant de cette attitude un peu surprenante, je lui demandai si quelque chose n'allait pas dans ma tenue ? Il me rassura tout de suite :

– *Non, non. Mais je n'ai pas vu de caporal-chef pilote depuis la guerre de 14. Bienvenue quand même à la 14/72.*

M'appelant à le rejoindre à la fenêtre de son bureau, il poursuivit :

– *Vous voyez cette porte, là-bas ? C'est le magasin d'habillement. Allez-y tout de suite et échangez vos galons de caporal-chef contre ceux de sergent. Vous réglerez ensuite le problème de votre installation avec le lieutenant Dujour, le chef des Opérations. A plus tard, sergent Binet.*

Je conserverai longtemps le souvenir de cet officier, assez mince, au regard bleu délavé, à l'allure calme et décontractée, qui dirigeait efficacement l'escadrille, avec toujours beaucoup d'humour. Son sourire triste au coin des lèvres dénotait toutefois une grande humanité, appréciée de tous. Son remplaçant, le capitaine Rouillon, laissera une impression plus nuancée à tout le personnel, dès sa prise de commandement. Il est vrai qu'il arrivait de métropole, pour la première fois en Algérie ! C'est peut-être une explication ?

Baptême d'escadrille

L'accueil de Claude Pineau nous permit de découvrir un grand moment de la vie en escadrille : *Le Baptême.*

Pour la circonstance, la réception fut organisée par des personnels qui avaient interverti leurs grades et leurs fonctions.

Le nouvel arrivant, n'ayant pas eu le temps de situer la place de chacun au sein de l'unité, était désorienté, car tous manifestaient à cette occasion une imagination débordante dans l'organisation de l'évènement généralement prévu en fin de journée.

Le sergent Cazelles était devenu commandant de l'escadrille, avec un uniforme débraillé, affichant un comportement plus que bizarre, attribué par un *confident*, à un séjour prolongé en Algérie. Le lieutenant Dujour s'était déguisé en aumônier militaire. Il en avait d'ailleurs plus ou moins l'allure en temps normal avec son visage rond de chanoine et son bouc au menton (le commandant du GATAC l'avait récemment autorisé à laisser : *S'exprimer librement son système pileux !*). Il arborait des croix chrétiennes disproportionnées sur les épaulettes de son uniforme. De plus il jurait comme un sapeur à tous propos et il associait Dieu à de nombreuses grossièretés. Le reste à l'avenant...



Sejour EALA 14/72





▲ Le Lt Pierre Guyot, déguisé en aumônier militaire à l'occasion d'un baptême

L'ambiance était un peu surréaliste et l'apéritif qui suivait, copieusement servi, précédait la cérémonie. Les nouveaux venus étaient d'abord pris en main par quelques *soiffards*, puis *chauffés* par plusieurs toasts et chansons paillardes, reprises en cœur par tous et ponctués de :

– *La chasse, bordel ! et mort aux cons !* tonitruants.

Quand l'impétrant était jugé *à point*, les officiants se regroupaient autour de lui et on passait aux *épreuves pratiques*. J'ai dû pour ma part, sous l'œil attentif de l'assistance, avaler jusqu'à la lie une forte rasade de Ricard servie dans la botte de vol d'un pilote présent depuis un an à l'escadrille. Âmes sensibles s'abstenir !

Mon camarade Claude Pineau lui, allongé sur une table, a dégusté, un demi-litre de Martini qu'un ancien lui versait dans la bouche à l'aide d'une carte de navigation plastifiée, roulée en forme d'entonnoir. Le liquide dégoulinait sur son blouson d'uniforme et l'odeur d'alcool imprènera longtemps sa tenue militaire. Quel gaspillage !

La beuverie terminée, les plus valides conduisaient les victimes, à la démarche mal assurée, vers leur lit où ils cuvaient leur cuite jusqu'au lendemain matin.

Désormais nous faisons partie de l'escadrille.

Un autre PER arrivé quelques temps après nous, le sergent Serres, à l'issue de la séance, avait eu le visage badigeonné de bleu de méthylène et de mercurochrome par le toubib de la base. A son réveil le lendemain, envisageant de faire sa toilette, il avait poussé un cri d'effroi, ne se reconnaissant pas dans ce masque d'indien qu'il découvrait dans le miroir lui faisant face.

La vie en opérations

Dès notre arrivée, nous avons perdu deux camarades de la promotion, le sergent Doreau de l'ELO 470 sur Morane-Saulnier 502 et le caporal-chef Issartel de l'EALA 6/72 sur T-6, ces deux escadrilles présentes sur le terrain de Thiersville, avec la 14/72.

Par la suite, je n'ai vécu qu'un seul drame durant mon séjour à l'EALA 14/72, la mort du lieutenant Milandre au cours d'un appui-feu dans la région de Saïda.

Suivant la coutume, tous les pilotes de l'escadrille sans exception, ont volé le lendemain, pour conjurer le sort.

Nous avons alors rapidement débuté les vols en place arrière avec des pilotes confirmés, pour la reconnaissance du terrain d'opération et l'apprentissage des procédures que nous devrions exécuter, seuls, par la suite.

Je dois avouer que les explications de nos *coachs* étaient sommaires. Ce rôle les ennuyait peut-être, ou manifestaient-ils une ignorance condescendante envers ces plus ou moins pilotes ?



▲ ▼ *Thiersville en mars 1958*



Ce qui fait que nous découvriions souvent seuls les *ficelles du métier*, après quelques erreurs et les sueurs froides qui en découlaient.

Nous avons ainsi, peu à peu, maîtrisé les différents éléments de nos missions et avec cette expérience supplémentaire de cinquante heures, nous sommes devenus *opérationnels*, aussi bien que certains autres pilotes. C'est en tous cas ce qui nous est apparu par la suite et que les évènements ont confirmé.

Nous étions cependant conscients de nos insuffisances dans certains domaines et j'ai pour ma part toujours essayé de ne pas aller au-delà de mes nouvelles et relatives compétences.

J'étais donc devenu *Romarin 40* ou *Jaune* et Claude Pineau, *Romarin 45* ou *Violet*.

Après le départ de l'EALA 6/72 pour Khenchela, en mars 1958, notre escadrille hérita d'une zone d'opérations immense qui s'étendait de la plaine d'Oran au nord jusqu'au chott Chergui et Aflou au sud. D'ouest en est, nous opérions du sud de Sidi-Bel-Abbès jusqu'au massif de l'Ouarsenis, au sud d'Orléansville. Nous assurions également deux protections de convoi quotidiennes, aller et retour : Le BPM (boîte postale militaire) de Mascara à Saint-Denis-du-Sig) et de Zémora à Mongolfier (entre Tiaret et Relizane).

La région des chotts, au sud de Saïda, haut plateau désertique, était couverte de touffes d'alpha que broutaient de nombreux troupeaux de moutons et de chèvres. Les populations nomades, logées sous leurs tentes (*raïmas*), qui arpentaient la région au gré des pâturages accompagnant les pluies, étaient pratiquement incontrôlées et constituaient de précieux auxiliaires pour les fellaghas.

La navigation dans ces contrées était assez problématique car les cartes au 50 000^{ème} qui existaient comportaient de nombreuses zones vierges de tout relief, avec de grands carrés blancs répertoriés.

Je me souviens d'un détail curieux qui attira mon attention, à sa découverte : Arbre visible de loin ! C'est vous dire qu'il ne fallait pas s'égarer dans cette zone.

Le sergent Cazelles, à un retour d'une mission en ces lieux, mentionna dans son bref compte-rendu au secrétaire des opérations, fort surpris :

– *Une forte activité bucolique sur l'ensemble de la zone*. Un poète, le sergent Cazelles !

En ce début d'année 1958, la routine commençait à s'installer entre les alertes, une proconvoi, une protroupes et une RAV. Seul un appui-feu déclenchait quelques décharges d'adrénaline qui *pimentaient* la monotonie quotidienne. Dans ce domaine, Claude Pineau était devenu un spécialiste. Il sollicitait, au cours de n'importe quelle mission, chaque poste au sol, pour savoir s'il y avait quelque chose à tirer dans le secteur. Il avait même suscité quelques jalousies chez certains officiers, mais le lieutenant Peysonnel l'avait soutenu dans sa démarche et avait invité chacun à faire comme lui.

Le plus dur à supporter, en dehors de l'attente souvent inutile, durant toute une journée, c'était le décollage sur alerte en fin de matinée, juste avant la relève. Comme on ne savait jamais la durée de la mission, nous sautions souvent le déjeuner et il fallait se contenter d'un sandwich et d'une bière pris à la cantine de l'escadrille, au retour. Quand parfois il fallait se poser sur un terrain de secours, le repas de midi consistait en une ration de campagne offerte par les biffins compatissants, arrosée d'un peu d'eau tiède tirée de leur gourde. Nous devions alors compléter les pleins d'essence à l'aide d'un entonnoir muni d'une peau de chamois, en actionnant la pompe Japy qui siphonnait un fût de 200 litres. Galère !



▲ *Caporal Louis Cocherel, x, x, sergent Piere Binet, caporal Palaruello, sergent Steinmetz et sergent Guilou devant la tente de piste et la base*

▼ *Une partie de la base*



Un décollage en fin d'après-midi entraînait souvent un atterrissage de nuit. Le vol était alors apprécié car il entraînait une ambiance différente et des manœuvres inhabituelles.

Nous recevions les missions de deux PCA (poste de commandement avancé). L'un, *Raisin*, situé à Saïda, et l'autre, *Robert*, situé à Tiaret. *Raisin* avait une particularité : Les zones qui constituaient son territoire portaient toutes un nom de vignoble français. C'est ainsi que nous survolions *Arbois*, *Médoc*, *Jurançon*, *Muscat*, *Rancio*, *Vouvray*... sans apercevoir le moindre cep de vigne. Par contre, les contreforts des collines situées au sud de Mascara, remarquablement exposées plein sud, produisaient un vin renommé. Même celui fourni par l'intendance avait du caractère, 13° en général.

Comme les numéros de mission étaient précédés d'un W (*whisky* en alphabet radio), nous baignions à longueur de journée dans une atmosphère fortement alcoolisée. Ceci aide peut-être à mieux comprendre une partie des histoires racontées plus haut.

Je conserve le souvenir de quelques vols *caractéristiques* de nos missions à Thiersville.

Souvent, nous décollions pour un convoi Zémora-Mongolfier. Comme il fallait 40 à 45 minutes pour se rendre sur les lieux de cette mission banale, on nous demandait d'effectuer au retour une RAV dans une zone déterminée. Cette mission se terminait parfois par un appui-feu car les troupes au sol, en opérations sur place, sollicitaient notre aide. C'était donc l'aventure, ce qui était intéressant.

Une mise en place à Aflou pour une opération (*Nador ?*), se révéla une expérience curieuse et enrichissante. Le chef de patrouille que je devais accompagner était arrivé récemment à l'escadrille et connaissait mal le secteur. Les anciens lui avaient expliqué :

– *Tu prends le cap 135° après le décollage et tu continues pendant une heure, une heure quinze. A ce moment tu croises un oued assez important que tu remontes pendant quinze à vingt minutes. Si tu ne trouves pas Aflou, tu fais la même manœuvre en sens inverse. Tu ne peux pas te tromper, c'est facile !*

Toujours est-il que nous avons trouvé Aflou du premier coup. Arrivés à la verticale du terrain vers dix heures du matin, nous avons contacté les troupes au sol sur le SCR 300 et là, surprise !

– *Patiencez un moment les Romarin nous allons vous ouvrir la piste.*

Inhabituel ! Nous orbitons donc en patrouille à la verticale du terrain, et nous apercevons alors un half-track qui quitte le camp et ensuite arpente la piste, en aller-retour, à toute allure.

– *OK les Romarin, vous pouvez vous poser.*

Ce que nous faisons enfin.

Dès l'arrêt du moteur, nous sommes entourés par de nombreux soldats, curieux. Les distractions doivent être rares dans le coin. Nous questionnons alors l'officier venu nous accueillir sur les raisons de la manœuvre. Il nous apprend que les fellaghas posent parfois des mines sur la piste, à la faveur de la nuit. Ah, bon !

Le passage au bar du cantonnement nous intrigue tout autant. Après nous avoir servi une *pilouze* (une bière en langage courant), le barman visiblement habitué, plie habilement la boîte métallique vide de la Kronenbourg puis la sectionne en deux parties, avant de les lancer à la poubelle. Devant notre regard interrogatif, il nous explique que cela évitera que les rebelles s'en servent pour confectionner des grenades. Tiens donc !

Nous avons quitté ce lieu de *vacances idylliques* en fin d'après midi, sans être intervenus et nous avons regagné Thiersville, soulagés de ne pas avoir à séjourner plus longtemps à Aflou.



▲ ▼ T-6 de l'EALA 14/72 en jaune et en couleur aluminium



Les détachements à Tiaret-Bou Chékiff, avaient aussi leurs particularités. Ils étaient peu appréciés des officiers qui préféraient leurs quartiers calmes de Thiersville avec la piscine de la base en été, à un séjour à l'hôtel, même avec des draps propres au lit, mais avec des déplacements aller-retour quotidiens de la base à la ville distante de plusieurs kilomètres.

De plus Tiaret, situé sur des hauts plateaux à 1 000 mètres d'altitude (1 200 mètres pour l'aérodrome), offrait un climat étouffant en été et assez froid en hiver. Les chutes de neige de 50 centimètres étaient fréquentes. Il y avait peu de distractions en ville, à part la tournée des bistros, et nous n'avions que peu de contacts avec la population.

Les repas pris à la cantine de la base laissaient un souvenir marquant aux rationnaires de passage. Comme la cuisine était préparée essentiellement avec la viande des moutons de la région, celle-ci conservait, même cuite, un fort goût de suint. En effet les animaux broutaient les touffes d'alpha qui poussaient en abondance sur les hauts-plateaux, ce qui donnait à leur chair une odeur forte. Si bien qu'au retour de mission, à l'arrivée au break, à 300 pieds au-dessus de l'entrée de piste, on sentait l'odeur de mouton que les ascendances hissaient jusqu'à cette altitude.

Les mécaniciens, pour améliorer l'ordinaire, empruntaient parfois un fusil de chasse pour traquer les cangas qui venaient s'abreuver, en vols compacts, aux rares points d'eau qui subsistaient en été. Avec un doublé de calibre 12, ils remplissaient un sac de ces perdrix du sud. L'ennui c'est qu'il fallait ensuite les plumer, ce qui occupait une grande partie de la journée et, une fois cuisinées, il ne restait que les deux blancs du volatile qui étaient comestibles.

Pauvres bêtes !



▲ Le mécanicien appelé Louis Cochereau

Sur le parking de la 14/72, stationnaient deux T-6 que nous n'utilisions que pour certaines missions d'appui-feu. L'un d'eux avait un pilotage un peu particulier. En vol, il était impossible de garder la bille au milieu avec les ailes horizontales. Pour ramener la bille au centre de l'instrument, il fallait soit incliner légèrement les ailes, ce qui entraînait une dérive du cap, soit garder les ailes horizontales et voler avec la bille décalée, position peu orthodoxe, il faut bien en convenir.

Cruel dilemme que chacun résolvait à sa façon.

Malgré tous leurs efforts pour essayer de corriger cette situation, les mécanos n'avaient pas trouvé de solution et avaient même renoncé à en chercher une. Il y avait cependant un détail troublant dans la vie de cet avion. Les documents concernant la cellule, issus de la SFERMA, démarraient à 0 heure.

Cet avion était cependant armé de deux containers de sept roquettes SNEB, ce qui n'améliorait pas son aérodynamisme. Les pilotes qui utilisaient cet appareil se méfiaient et prenaient une marge de sécurité de 10 ou 20 mph dans les évolutions, pour éviter toute surprise.

Un jour, le lieutenant Guyard, officier-mécanicien, reçut du ministère de l'Air un volumineux dossier en provenance de la SFERMA. Quelle ne fut pas sa surprise ! L'avion avait fait plus de 1 200 heures de vol en France sans révision cellule. Mais on ignorait le total des heures qu'il avait effectuées avant, aux USA. Tout s'expliquait enfin et notre brave T-6 avait bien des excuses pour son vol asymétrique. Le GATAC nous demandait de le convoier dans les plus brefs délais sur Alger, d'où il serait acheminé vers la chaîne de révision d'Ambérieu, pour une grande visite bien méritée. Ce qui fut fait sans tarder, vous vous en doutez bien.



▲ Panne moteur de Claude Pineau à Frenda, lieutenant Jeanjean, adjudant-chef Chargeleigue et sergent Pineau
▼ Les mécaniciens appelés de l'EALA 14/72, en haut : caporal-chef Cocherel, à droite : caporal-chef Palaruello



Les gaités de l'escadrille

On n'était pas payés cher à l'époque, mais on rigolait bien.

Faits divers.

Le sergent G., chef-mécanicien de piste, détaché pour son *tour opérationnel* de la 1^{ère} Escadre de chasse de Saint-Dizier, était de taille moyenne, assez trapu, le cheveu noir et vagabond, d'une pratique agréable en général.

Breton pure souche, il avait la caractéristique surprenante de prendre deux, voire trois cuites dans la même journée, pendant et en dehors des heures de service. Mais une heure de repos, allongé sur un lit picot dans la tente de piste, à l'abri des regards, lui suffisait pour reprendre ses esprits et récupérer le cours normal des choses.

Ce comportement motivait le harcèlement de son supérieur, l'adjudant-chef B., adjoint à l'officier mécanicien, avec qui il entretenait des relations tendues.

Excédé par les remarques incessantes de celui-ci et sûrement après une journée particulièrement *chargée*, il décida un soir de déposer ses besoins sur le paillason qui protégeait l'entrée du bureau de son supérieur, lui manifestant ainsi les sentiments profonds qu'il éprouvait à son égard. Fouillant précipitamment ses poches dans le noir à l'issue de l'*opération*, il en sortit un papier qu'il utilisa dans un souci de propreté, puis regagna en catimini, ses quartiers.

Imaginez, le lendemain matin, la surprise de l'occupant des lieux en arrivant pour prendre son service. Furieux, il saisit le papier utilisé qui adhérait encore à l'étron, le déchiffra et se précipita aussitôt dans le bureau du commandant d'escadrille.

– *Mon lieutenant, le sergent G. a chié sur le paillason de mon bureau.*

Toujours calme en toutes circonstances, le lieutenant Peyssonnel le questionna ironiquement :

– *Comment savez-vous que c'est lui ?*

– *Il y a son nom inscrit sur le papier.*

– *Ah bon ! Alors maintenant vous fouillez dans la merde, à vos moments perdus.* Lui rétorqua goguenard, son supérieur.

L'adjudant-chef vexé, regagna précipitamment son bureau en maugréant. Le lieutenant Peyssonnel convoqua immédiatement le sergent auteur des faits. Ayant beaucoup de peine à garder son sérieux, il lui demanda cependant de manifester autrement son agacement envers son supérieur et lui conseilla ensuite :

– *A l'avenir, essayez d'utiliser un papier-cul anonyme. Allez, rompez !*

Il avait utilisé un relevé des chèques postaux où figuraient son nom et ses coordonnées !

Ceci montre l'ambiance qui régnait à la 14/72 à cette époque, mais dénote surtout l'humour et les qualités humaines de son chef.

Réparation minute

A chaque retour de mission, nous devons noter sur les *formes cellule et moteur* présentes en permanence dans la soute arrière, les anomalies constatées concernant le fonctionnement de l'avion utilisé pendant le vol.



▲ ▼ Accident des sergents Steinmetz (pilote) et Le Goff (mécanicien) le 24 juin 1958 dans la région de Freneda



Les joints du régulateur d'hélice du T-6 avaient la particularité de fuir assez souvent, vu les conditions d'utilisation de l'avion, surtout en été. Ces fuites entraînaient des projections d'huile sur le pare-brise, altérant la vision vers l'avant, mais les conséquences n'étaient pas graves. Le réservoir d'huile assez volumineux permettait de tenir plusieurs heures en vol, à condition que la fuite ne soit pas trop importante.

Souvent, à l'arrivée au parking, nous inscrivions sur la forme : *Fuite d'huile pare-brise*. Le sergent G., chef-mécanicien de piste, toujours attentif à l'anomalie signalée, grimpa prestement sur l'aile, sortait un chiffon propre de sa poche et nettoyait soigneusement la vitre. Puis il se dépêchait de noter sur la forme moteur : *Fuite d'huile réparée*.

Il regagnait alors la tente de piste avec le sentiment du devoir accompli. Sacré G !

Mimile, le Big Boss.

La base de Thiersville était placée sous la responsabilité d'un colonel de l'armée de l'Air, assez avancé dans la carrière, mais cependant très sympathique. De petite taille, toujours coiffé d'un calot réglementaire, il ne se déplaçait que dans sa Citroën *Traction Avant* pour une inspection des installations et du personnels au travail.

Comme il disparaissait presque derrière son volant, il conduisait toujours son véhicule à une allure très modérée, prenant même très largement les virages. Dès que sa voiture pointait son capot à l'entrée des bâtiments, tout le personnel se passait le mot :

– *Y a Mimile qui arrive*.

Chacun quittait alors son occupation et rectifiait la position en le saluant respectueusement au passage. Il cheminait alors au ralenti, devant tout le monde, heureux, adressant un jovial bonjour de la main à tous ses *petits gars*.

Son inspection terminée, il regagnait le mess des officiers pour le repas de midi.

On l'aimait bien Mimile. Il en restait encore, en ce temps-là, des officiers comme lui dans l'armée de l'Air.

Petite vengeance.

L'adjudant-chef qui commandait la section de protection des installations n'aimait pas les pilotes en général et les mécaniciens de piste en particulier et il le leur faisait bien sentir à chaque occasion qui se présentait. En effet, ces personnels subalternes échappaient à son autorité dans la désignation quotidienne du tour de garde des sentinelles dispersées au quatre coins de la base. Comme les pilotes étaient astreints à des horaires particuliers, décollage dès l'aube pour la patrouille d'alerte, donc nécessité pour les mécanos de préparer les avions au préalable, ces deux catégories de personnels arrivaient à l'escadrille de très bonne heure, pour assurer le service lié à ces contraintes.

Ils ne pouvaient donc de ce fait, être désignés comme sentinelles, surtout la nuit.

De très forte corpulence, faciès porcin, ventre proéminent, l'adjudant-chef était surnommé *Gras Double* par tous. Imbu de son importance, il ne se déplaçait qu'en Jeep conduite par un chauffeur appelé.



▲ *Le lieutenant Jeanjean baptise le sergent Preudhomme, secrétaire de l'escadrille*
▲ *Le caporal-chef Cocherel et le sergent Preudhomme*



Pouvait-il d'ailleurs procéder autrement pour effectuer le contrôle des sentinelles dispersées aux quatre coins de la base, surtout à l'aube ?

Il sillonnait donc les installations et souvent, pour couper au plus court, il empruntait le taxiway qui passait juste derrière l'alignement des avions sur le parking.

Quand il était de permanence, Louis guettait les phares du véhicule de *Gras Double*, et il poussait alors la manette des gaz à fond vers l'avant, déclenchant un tourbillon de poussière qui balayait tout sur son passage. Ainsi, lors de la traversée du souffle de l'hélice, la jeep faisait une embardée, l'adjudant-chef se cramponnait à son siège, retenant sa casquette d'une main, tout en maugréant, sans pouvoir rien faire d'autre.

Il n'aimait décidément pas les mécanos.

La vengeance est un plat qui se déguste souvent dans les frimas de l'aube !

Livraison par T-6 postal

Début décembre 1958.

Thiersville, ancienne base de l'Aéronautique Navale, située à une trentaine de kilomètres au sud de Mascara, occupait un vaste terrain parsemé de touffes d'épineux, à deux kilomètres environ au sud du village.

C'était l'ancienne réserve de chasse de l'amiral commandant l'Aéronautique Navale en Oranie. Le gibier, nullement dérangé sauf par les décollage bruyants des avions, abondait et perdrix, lièvres, lapins peuplaient en abondance cette zone.

Depuis l'occupation du terrain par les aviateurs, une équipe de mécanos, chasseurs, prélevaient régulièrement quelques pièces afin d'améliorer l'ordinaire du mess des sous-officiers. Le lieutenant Peyssonnel, bienveillant, laissait faire car il était parfois invité à partager leur repas.

Il profitait souvent d'une liaison sur Oran pour expédier une pièce de gibier à ses supérieurs, avec qui il entretenait de bonnes relations.

C'est ainsi qu'un jour, Louis fut chargé d'une mission de confiance : Remettre en main propre au commandant du GATAC n° 2, un magnifique lapin de garenne tué la veille sur le terrain, par les chasseurs de la 14/72.

Nanti d'un numéro de mission, un T-6 piloté par le sergent Baudon décolla de Thiersville en début d'après-midi, à destination d'Oran. Le caporal-chef Cocherel qui occupait la place arrière dans l'avion, prit à cette occasion sa première leçon de pilotage.

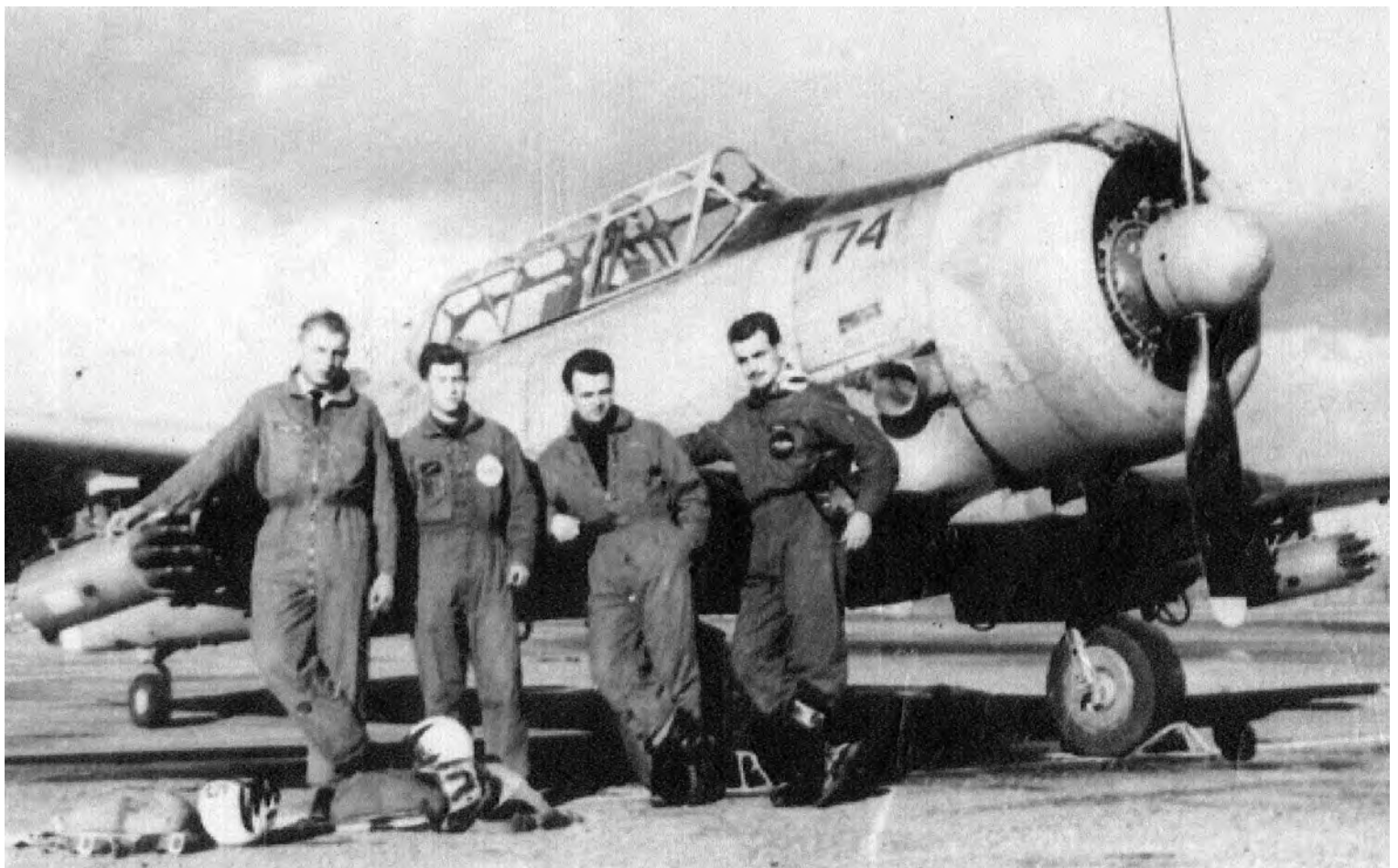
Il conservait quelques regrets car en février 1957, il avait été recalé au concours de recrutement des PER, avant son incorporation dans l'armée de l'Air.

Après le décollage, le pilote lui indiqua le cap à suivre et lui confia les commandes. Mettant à profit les rudiments de pilotage qu'il pensait maîtriser, Louis s'efforça donc de maintenir l'avion en ligne de vol, sans s'occuper de l'extérieur. Au bout d'un moment, le sergent Baudon lui demanda si c'était bien à Oran qu'ils se rendaient car le soleil avait changé de côté par rapport à la route de l'avion. Devant ces difficultés de navigation, il dut exécuter un virage de 180° pour reprendre le cap initial. Ensuite le trajet jusqu'à Oran, la *livraison opérationnelle* du gibier et le retour vers Thiersville furent effectués sans aucun problème.

C'est à partir de ce moment-là que Louis pensa qu'il n'était vraisemblablement pas fait pour exercer la spécialité de pilote, même élémentaire et de réserve par surcroît.



▲ Pilotes à Thiersville, sergent Cazelles, lieutenant Joube, sergent Bertheau, sergent Binet et lieutenant Peysonnel
▼ Détachement de Méchéria, sergent Avrillier (mécanicien), mécanicien x, sergent Corre et sergent Pineau



QGO sur Thiersville

Une patrouille de deux T-6 pilotés par le lieutenant Dujour et le sergent Dupont a décollé sur alerte, aux aurores. Peu de temps après, au lever du jour, une tempête de vent s'est déclenchée avec une rapidité et une intensité incroyables. QGO (aérodrome fermé), alors que Louis effectuait un complément de pleins sur un avion, celui-ci s'est mis à pivoter sur lui-même et il n'a eu que le temps de sauter à bord pour attacher les commandes à l'aide des harnais et bloquer les freins de parking. Les camarades du service de piste sont arrivés rapidement à la rescousse et nous avons dû arrimer solidement tous les appareils à l'aide de cordes fixées sur les grilles métalliques qui constituaient le sol du parking. Pendant ce temps les deux T-6, leur mission terminée, regagnent le terrain et signalent au contrôle de très fortes turbulences.

Devant la force du vent qui soufflait en rafales en plein travers des deux pistes, les services d'incendie et l'ambulance se mettent en place à l'entrée de piste, sur l'ordre du contrôleur et se tiennent prêts à intervenir, moteur tournant. La présentation à l'atterrissage s'est révélée très délicate et après deux ou trois remises des gaz, les deux pilotes ont quand même réussi à poser leur avion, dans des positions acrobatiques mais sans casse, au grand soulagement de toute la base qui suivait l'opération de loin.

Arrêtés face au vent, les deux avions n'ont pas pu regagner le parking par leurs propres moyens. Nous avons dû les remorquer avec le 4x4 en nous installant à plusieurs sur les ailes et l'empennage. Les turbulences étaient telles que le lieutenant Dujour avait vomi dans son avion et nous avons dû tout nettoyer. Galère ! Suite à cet incident le terrain a été mis en QGO. Le lieutenant Peyssonnel a aussitôt suivi les recommandations de la météo et a organisé un *arrosage général spécial* au bar de l'escadrille. Certains en ont profité pour se mettre en QGO toute la journée, arrosant copieusement cette occasion.

Navigation de nuit Saïda-Thiersville

Nous avons été invités à fêter dignement notre brillante intervention aérienne, effectuée la semaine précédente, lors d'un appui-feu accompagnant une opération de la Légion Étrangère dans la région. Au cours de cette mission, plusieurs dizaines de fellaghas ont été tués, en grande partie par nous. Les Légionnaires tiennent à nous manifester leur reconnaissance en nous conviant à un repas, dans leur camp de Saïda.

Un après midi, le lieutenant P. embarque donc dans la vieille Peugeot 203 du sergent B., en compagnie du lieutenant J. et du sergent P., équipages qui sont intervenus sur cette opération. Nous quittons Thiersville en emportant dans la voiture deux pistolets-mitrailleurs MAT 49 et quelques grenades fournies par l'armurier de la base. Nous gardons cela à portée de la main en cas de besoin, on ne sait jamais.

L'accueil chez les Légionnaires fut comme à l'accoutumée très chaleureux, et le repas qui suivit fort arrosé comme il convient. Si bien que vers minuit, après les chants et les toasts nombreux portés au cours des agapes, les aviateurs tenaient une cuite mémorable, sauf le sergent P. qui, habitué à ce genre d'accueil, était resté relativement sobre. A l'issue de la réunion, le lieutenant P. décline l'invitation à passer la nuit au camp, prend congé le plus dignement possible et désigne le sergent P. comme chauffeur chargé de les ramener à bon port à Thiersville, malgré l'insécurité du trajet surtout de nuit.



▲ Armuriers.

▼ Armuriers. *Sergent-chef Peigné à droite*



La première partie du voyage s'effectue normalement. Le sergent B. dort à l'avant, affalé sur le tableau de bord et les autres *cuvent* tranquillement à l'arrière, la tête appuyée aux portières. Le sergent P, un peu tendu, se concentre sur la conduite car la route paraît plus sinueuse qu'à l'aller. Tout à coup, l'un des passagers arrière, pris d'un besoin pressant, demande un arrêt en urgence. Le chauffeur, réticent au départ, trouve rapidement un endroit dégagé afin de parer à toute éventualité et s'arrête sans couper le moteur, anxieux quand même. Le lieutenant P. s'empare alors d'un des deux PM, ouvre la portière et l'arme à l'épaule, le doigt sur la gâchette, se campe bien raide, les jambes écartées au bord du fossé et se soulage en sifflant un chant martial de la Légion. Pendant ce temps, l'autre passager arrière, visiblement perturbé par les virages et les cahots de la route, ouvre sa portière et sans quitter sa place, rend son repas sur la chaussée. *Miction accomplie*, tout rentre à peu près dans l'ordre et la dernière partie du voyage se poursuit sans encombre, jusqu'à l'entrée de la base. Encore faut-il se souvenir du mot de passe pour franchir le barrage des sentinelles qui assurent la sécurité des bâtiments.

Ce fut apparemment le cas puisque nos *Trois Mousquetaires*, plus ou moins remis de leur équipée nocturne nous racontèrent leurs exploits, le lendemain. Imaginez la scène, de nuit, sur une route déserte en pleine zone hostile, Hallucinant ! Le sergent P. en frémit encore et en rit toujours, cinquante ans après. La navigation de nuit est toujours une aventure. Non ?

Les p'tits bonheurs d'un PER en détachement

Avec le sergent Avinens, chef de patrouille, nous sommes deux T-6 envoyés pour une semaine sur le terrain de Tiaret-Bou Chekif. Je suis un habitué de ce détachement car les officiers de l'escadrille préfèrent le casernement en dur de Thiersville, plus confortable, avec la piscine de la base en été. J'ai pour ma part, choisi le logement sous la tente et l'inconfort du lit picot plutôt que le luxe relatif d'une chambre d'hôtel et l'ordinaire du mess au lieu d'un repas au restaurant en ville, le soir.

Je vis donc sur le terrain, dans ma tente, au milieu des *biffins* qui ont construit les installations et en assurent la sécurité. Et depuis que j'ai pris un bonne cuite avec le caporal-chef qui gère le mess des sous-officiers, lors d'un séjour précédent, à l'occasion de la commémoration de Camerone, j'ai mes habitudes en ce lieu, avec mes *potes*.

A 9 heures du matin, j'ai dû boire ce jour-là, pour ne pas l'offenser, une grosse rasade de vin rouge de Mascara, que contenait le képi *culotté* du capitaine de la Légion commandant la base. De plus, cela me confère le privilège d'effectuer la première mission du matin, décollage à l'aube, et la dernière mission de l'après-midi, avec un atterrissage au crépuscule alors que les lumières de la base s'allument. Un régal !

Ces vols qui consistent surtout à afficher notre présence au-dessus des zones quasi désertiques, donc incontrôlées surtout à ces heures, se déroulent calmement la plupart du temps, aux moments les moins chauds de la journée, ce qui est appréciable.

De plus, je profite de la découverte des paysages fantastiques de ces montagnes qui bordent le désert et des changements de couleurs étonnants du relief, allant du violet sombre au jaune aveuglant, en passant par toutes les nuances du bleu et de la pourpre. Ce spectacle grandiose accompagne chaque jour le lever et le coucher du soleil. Magnifique !

Bref, à Bou-Chékif, j'étais un PER *heu-reux* !



▲ A Thiersville, autour d'un méchoui. Sous-lieutenant Mercier et sergent Pierre Binet entre deux appelés
 ▼ L'équipe de foot-ball de la 14/72. 1^{er} rang : mécaniciens appelés. 2^{ème} rang : sergent Guillou, lieutenant Joubé, sergent Cazelles (goal), sergent Binet, x, lieutenant Guiard et sergent-chef Jacquot (chef-pilote)



Baptême de l'air en hélicoptère

L'aérodrome de Tiaret est situé sur un plateau qui domine la plaine, à une dizaine de kilomètres au sud-est de la ville et à 1 200 mètres d'altitude environ. La route d'Aflou longe la base et amorce une brusque descente en arrivant en bordure du plateau où elle disparaît un moment à la vue.

Sur la base, stationne en permanence un hélicoptère Bell 47 G2 affecté au PCA qui effectue les évacuations sanitaires et le transport des VIP. Son pilote, le sergent Sauvadet, et son mécanicien logent sur le terrain, en alerte permanente. Chaque matin, le Bell est sorti de son hangar et après les vérifications d'usage, il est déplacé en vol, vers son aire de stationnement à l'autre bout du parking. Le pilote, sympa, offre à cette occasion un baptême de l'air à tous ceux qui en font la demande. C'est ainsi qu'un soir, je profite du vol retour vers le hangar pour faire mon premier vol en hélico, ça s'arrose ! Après la mise en route du moteur et les actions vitales, nous décollons du parking pour faire le tour de la base et le pilote enfile la route vers l'ouest, à deux mètres de hauteur. Mais au moment où nous parvenons à la limite du plateau, nous nous trouvons nez à nez avec une camionnette lourdement chargée qui finit de monter péniblement la longue côte en sens inverse. Le chauffeur, surpris qu'il ne soit pas le seul à emprunter cette route, surtout à cette heure tardive, panique et il braque brusquement son volant. Le véhicule roule dans le fossé heureusement peu profond à cet endroit et s'arrête dans un grand nuage de poussière.

Nous terminons notre vol rapidement et nous rangeons l'hélicoptère dans son hangar. En regagnant les baraquements, nous apercevons entre deux bâtiments les passagers qui poussent à l'arrière et qui réussissent à dégager le véhicule. Puis ils sautent en voltige dans la cabine et l'ensemble s'éloigne sans demander son reste. Nous aussi !

On faisait décidément de drôles de rencontres sur les routes de la région, à cette époque !

Joyeux Noël

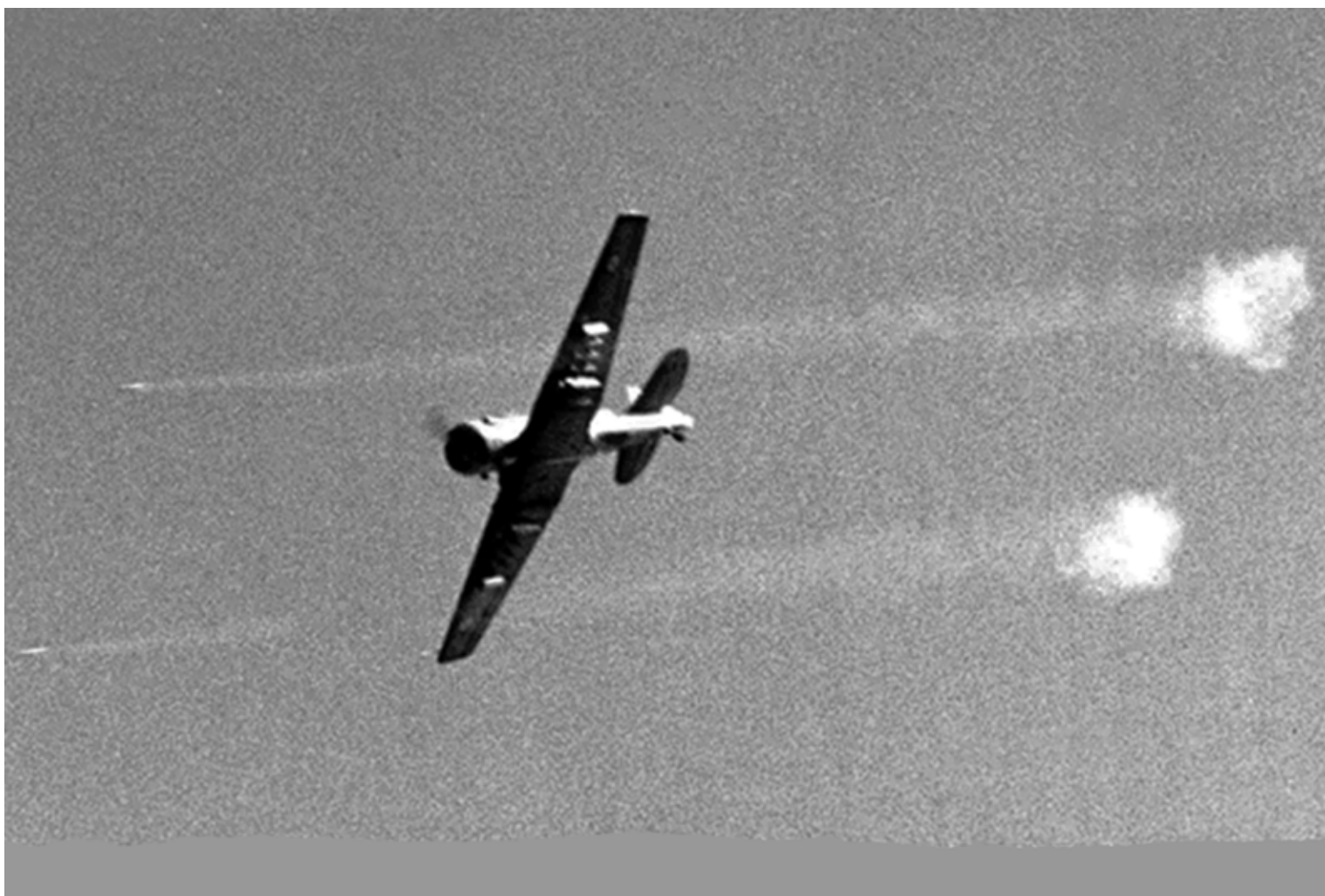
Chaque année, le GATAC d'Oran organisait une *mission ravitaillement* à Gibraltar, avec un *Noratl* qui revenait rempli à ras bord de *liquides* détaxés. Les caisses étaient ensuite distribuées dans les escadrilles par la *Julie* (le Junkers 52) qui faisait sa tournée mensuelle à cette occasion. Noël fut donc bien *humide* encore, cette année-là. Après un repas de réveillon particulièrement arrosé au mess, il nous restait encore pas mal de *munitions*. Nous avons décidé d'en faire profiter les malheureuses sentinelles que le sort avait désignées pour assurer la garde de la base. Bien que passablement *chargé*, j'ai donc pris le volant du 4x4 des mécaniciens de piste et, assisté de quelques volontaires, j'ai fait le tour des postes de garde, offrant ce réconfort à mes camarades reconnaissants. Comme à chaque halte nous trinquions avec chacun, le retour a été assez hasardeux. Seulement, voilà, j'étais d'alerte le matin du 25 décembre !

Malgré un réveil difficile et une toilette sommaire, j'ai réussi à me hisser dans le premier avion pour faire la visite prévol effectuée dans un ballet diabolique de cadrans et d'aiguilles affolées et virevoltantes. Néanmoins, tout était OK, c'est en tous cas ce qu'il m'a semblé. J'ai ensuite passé le relais, après le deuxième avion, à un camarade compatissant qui était venu me rejoindre. Puis j'ai regagné cahin-caha ma chambre, où je suis resté en QGO le restant de la journée.

Le lendemain, une opération de bombardement était prévue. En aidant les armuriers à accrocher les bombes sous les ailes des avions, nous avons peint l'inscription *Joyeux Noël* sur les projectiles.



▼ *Tir de roquettes T 10*



Quelques missions particulières

28 mars 1958

W3608 : Protection troupes en HX 85 C 4.

1 heure 30 de vol dont 30 minutes de nuit.

Les légionnaires effectuant un ratissage dans une région escarpée située au nord de la ville de Mascara se replient sur leurs positions de départ, dans une zone peu sûre, en fin d'après-midi. J'ai assuré l'alerte en vol sur l'opération sans avoir à intervenir. Le jour tombe et je vais devoir rentrer à Thiersville car le terrain est sommairement équipé pour l'utilisation de nuit. J'informe l'autorité au sol de mon intention, mais celle-ci me demande s'il est possible de rester encore un moment sur zone, pour assurer la sécurité jusqu'au retour des derniers éléments.

J'informe *Raisin* (le PCA de Saïda), en lui demandant de prévenir la base de mon arrivée nocturne afin de prévoir un atterrissage tardif.

– *OK, Romarin 40, vous pouvez rentrer.*

Je quitte la zone après un grand merci des Légionnaires pour ma collaboration. Le terrain n'est pas trop éloigné (15 minutes de vol environ), mais il va falloir le trouver dans le noir. Je mets le cap au sud et j'aperçois bientôt les lumières du village, celles de la base, et huit flammes tremblotantes, des *gooses necks* qui matérialisent une piste dans le noir absolu.

Cela me paraît bien court, enfin, on verra bien ! Je décide d'effectuer un circuit normal et dans le dernier virage les phares d'un véhicule s'allument, m'indiquant le début de la piste. L'atterrissage se déroule normalement mais je dépasse rapidement les derniers éclairages. Je continue à rouler tout droit dans le noir car je sais que le terrain est en principe plat et dépourvu d'obstacle.

Inch'Allah ! Je m'arrête enfin et je regagne le parking en me fiant aux lumières visibles au loin. A l'arrêt du moteur, je vois les mécanos s'affairer sous les ailes.

Ils débarrassent les touffes d'épineux que j'ai ramenées de ma randonnée nocturne en *terra incognita*. Le contrôleur vient aux nouvelles et m'explique qu'il n'a pas pu faire mieux car il ne possédait que huit lampes à pétrole pour baliser la piste. Malgré l'utilisation de matériels américains, l'intendance ne suivait manifestement pas.

19 juillet 1958

W 3204 : Bombardement d'une mechta suspecte, en zone interdite dans le massif de l'Ouarsenis.

2 heures 25 de vol.

L'objectif a été repéré lors d'une RAV par l'équipage d'une autre escadrille. Je me trouve donc, pour une raison qu'on n'a pas jugé bon de m'expliquer, N° 2 d'un leader inconnu, doublé d'un observateur, avec un avion équipé de deux bombes de 50 kg.

C'est une première pour moi. En effet, au cours de notre stage à Aulnat, on nous a bien montré comment s'y prendre, mais jamais en exercice réel. On nous avait expliqué que le bombardement s'effectuait sous un angle de 45° minimum, ce qui donnait l'impression, quand on basculait sur l'axe de tir, de pendre dans les harnais. C'est le moment de mettre en application l'enseignement de la méthode afin de ne pas paraître trop ridicule devant des étrangers.

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom du pilote	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT
					sous capote	dans les nuages	
1	2	3	4	5	6	7	8
				M O I S			de
2	P	Solo	T6G W233	03.10			
3	P	Solo	T6G W226	01.30			
4	P	Solo	T6G W016	03.15			
7	P	Solo	T6G W614	00.45			
"	P	Solo	T6G W614	02.05			
"	P	Solo	T6G W614	01.25			
7	F	5/6 JACQUOT	T6G W740	03.25			
10	P	Solo	T6G W614	03.15			
11	P	Solo	T6G W240	01.30			
12	P	Solo	T6G W240	04.55			
13	P	Solo	T6G W226	01.00			
14	P	Solo	T6G W614	02.30			
"	P	Solo	T6G W240	03.45			
15	P	Solo	T6G W226	03.00			
18	P	Solo	T6G W740	02.00	no.20		
18	P	Solo	T6G W730	01.10			
19	P	Solo	T6G W913	03.20			
21	P	Solo	T6G W740	03.00			
21	P	Solo	T6G W016	00.20			
22	P	Solo	T6G W016	01.35			
26	P	Solo	T6G W016	03.15			
"	P	Solo	T6G W016	02.30			
28	P	Solo	T6G W226	01.00			no.30

DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien.	OBSERVATIONS
			1958	
03.10	1		W5006 RAV Sud T7	
01.30	2		W5010 MEP Bon-Chakiff	
03.15	1		W9020 Proconvain + RAV + Fem en HW90	
00.45	2		W5033 Liaison THIERSVILLE - TIARET	
02.05	1		W5039 Proconvain + RAV LW27	
01.25	1		W5041 Liaison TIARET-THIERSVILLE + Fem en HW90	
03.25	2		W3097 BPM + RAV Zone 1 + ATR GRAN	
03.15	2		W3116 BPM + RAV Zone 2 + ATR GRAN	
01.30	1		W5056 Proconvain M → Z + ATR TIARET	
04.55	3		W5062 RAV + Fem T4	
01.00	1		W3186 Proconvain + RAV en HW69 75	
02.30	1		W9101 Proconvain + RAV en HW88	
03.45	1		W5094 Proconvain + RAV Sud NADOR	
03.00	1		W5109 Proconvain en K431 et KW11	
02.00	1		W5125 Proconvain + RAV + Fem	
01.10	2		Entraînement K4	
03.20	1		W9150 Proconvain en HW86	
03.00	1		W3161 Proconvain + RAV + Proconvain	
00.20	1		Email Radio	
01.35	1		W3320 Proconvain + RAV HX91	
03.15	2		W5229 MEP Bon-Chakiff + RAV Nador	
02.30	1		W5242 Proconvain KX52 + Fem KX50	
01.30	1		W3408 Proconvain en HX85C4	

▲ Extrait du carnet de vol. 28 mars 1958

▼ 19 juillet 1958

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom du pilote	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT
					sous capote	dans les nuages	
1	2	3	4	5	6	7	8
				M O I S			de
1 ^{er}	P	Solo	T6G W938	01.30			
1 ^{er}	P	5/6 AVINENS	T6G W730	00.40			
5	P	Solo	T6G W226	04.00			
7	P	Solo	T6G W933	02.20			
10	F	Syt COBRE	T6G W240	01.00	no.50		
11	P	Solo	T6G W724	02.05			
14	P	Solo	T6G W933	02.30			
15	P	Solo	T6G W932	01.55			
17	Pax	5/6 GIRAND	W520	01.20			
19	P	Solo	T6G W226	02.35			
20	P	Solo	T6G W240	01.30			
21	P	L ^{re} BECQUET	T6G W328	00.40			
21	P	Solo	T6G W059	00.40			
21	P	Solo	T6G W922	00.40			
22	P	Solo	T6G W328	00.45			
22	P	Solo	T6G W328	01.30			
22	P	Solo	T6G W328	02.30			
23	P	Solo	T6G W328	03.10			
23	P	Solo	T6G W328	00.45			
23	P	Solo	T6G W328	01.45			
23	P	Solo	T6G W239	01.30			
26	P	Solo	T6G W239	02.45			
26	P	Solo	T6G W322	01.20			

DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien.	OBSERVATIONS
			1958	
01.30	1		W5003 Proconvain	Z → M
00.40	1		W5011 Liaison TIARET-THIERSVILLE	
04.00	1		W9093 Proconvain + RAV HW98-89	
02.20	1		W9045 Proconvain HW 19 et 97	
01.00	1		Entraînement V5V	
02.05	1		W3192 Fem en Zone 14	
02.30	3		W3143 RAV Zone 6 + ATR ORLEANVILLE	
01.55	1		W3160 Fem en HX99	
01.20	2		W0176 THIERSVILLE - GRAN - THIERSVILLE	
02.35	1		W3208 Bombardement en KX77	
01.30	1		W3215 RAV HX41 à HW49	
00.40	1		W5240 Liaison THIERSVILLE - TIARET	
00.40	1		W5249 Liaison TIARET - THIERSVILLE	
00.40	1		" Liaison THIERSVILLE - TIARET	
00.45	1		W5253 MEP AFLOU	
01.30	2		C6267 RAV + Liaison AFLOU-LAGHOVAT - AFLOU	
02.30	1		C6268 Fem en LU69 + Retour TIARET	
03.10	1		W5259 MEP AFLOU + RAV LU 58 et 68	
00.45	1		C6293 RAV en LU 58 et 68	
01.45	1		C6292 Fem en LU 58	
01.30	2		W5230 MEP AFLOU + Retour TIARET	
02.45	1		W5294 Proconvain + RAV KX 20-21-30-31	
01.20	2		W5290 Liaison TIARET-THIERSVILLE-TIARET	

Nous gagnons la zone et une fois la mechta identifiée, je prends une altitude suffisante et après avoir réglé mon viseur, je bascule sur l'objectif. La sensation qui rappelle le vol sur le dos en voltige, arrive, je suis sur le bon angle. Je cale l'objectif sur la croix du collimateur, j'attends la bonne vitesse (250 mph) et j'appuie sur le bouton de largage situé sur le sommet du manche. J'effectue une ressource à gauche et je suis suffisamment attentif à surveiller mes instruments pour ne pas me préoccuper du résultat.

A ce moment j'entends à la radio :

– *Bravo n° 2, ta bombe a explosé juste devant l'entrée de la mechta, il ne te reste plus qu'à faire la même chose avec l'autre. Facile à dire !*

Je recommence la manœuvre en m'appliquant le plus possible et quand les paramètres sont corrects, je largue ma deuxième bombe et j'attends au cours de la ressource les résultats notés par le leader.

– *C'est moins bien, mais cela n'a pas d'importance car je n'aurais pas fait mieux.*

Me voilà rassuré.

Nous rentrons à Thiersville et j'apprendrai plus tard que pour un coup d'essai, ce fut un coup de maître.

Hélas ma réputation de *spécialiste du bombardement* ne sera plus jamais sollicitée jusqu'à la fin de ma carrière de PER dans l'armée de l'Air.

Quel gâchis !

21 Septembre 1958

W 9292 : Pro-convoi + Appui-feu en KX 77.

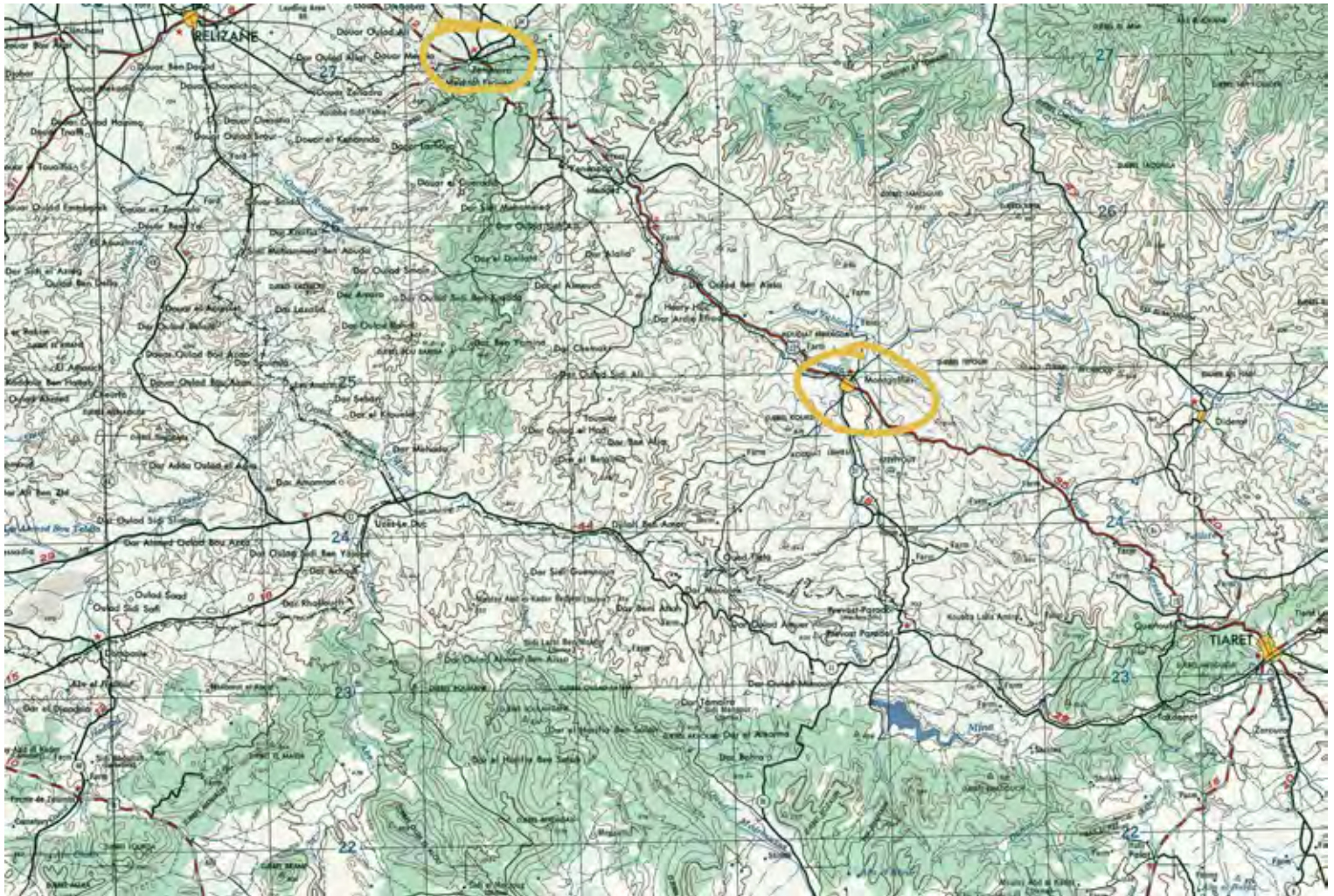
2 heures 40 de vol.

J'ai décollé de Thiersville vers 8 heures, pour assurer la protection journalière du convoi Montgolfier–Zémora (*proconvoi*). J'arrive vers 8 heures 30 à la verticale de Montgolfier où le convoi m'attend pour démarrer. Je l'accompagne sans incident jusqu'à Zémora, en bordure de la plaine de Relizane, et je rentre sur Thiersville.

J'avertis Robert de la fin de ma mission et de mon retour à la base, lorsqu'un Piper m'appelle sur la fréquence et me demande de le rejoindre au milieu de la zone interdite de Frenda, proche. Je me rends aux coordonnées indiquées et je vois le Piper orbitant au dessus d'une colonne d'une dizaine de cavaliers arborant un drapeau français flottant au vent et chevauchant sans crainte apparente, alors qu'ils n'auraient jamais dû se trouver là.

Le Piper de l'ALAT me demande de les attaquer à la mitrailleuse, mais devant mon manque d'enthousiasme, compte tenu de la situation, il m'informe qu'il a contacté tous les postes au sol et que personne n'est informé de cette présence insolite en pleine zone interdite.

J'obéis donc aux ordres, je me place 3/4 avant de la colonne et je lâche une courte rafale devant les cavaliers, ce qui entraîne une débandade générale suspecte ! Le Piper me demande de poursuivre mon tir, mais au deuxième passage mes mitrailleuses s'enrayent et je termine la passe de tir avec une seule arme qui fonctionne sur les quatre qui équipent l'avion. Le bruit est d'ailleurs ridicule, cela ressemble à la pétarade d'une mobylette. J'informe le Piper de l'incident et il me libère en me souhaitant un bon retour sur Thiersville.



▲ ▼ Proconvoi Zemora-Montgolfier, le 21 septembre 1958

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom du pilote	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT	DURÉE totale de vol (total des colonnes 9 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien.	OBSERVATIONS
					sous capote	dans les nuages						
					MOIS			SEPTEMBRE 1958				
2	P	Solo	T6G n°938	03 ⁰⁰				03 ⁰⁰	1	W3022	RAV Zone 6 + Fem en KX76	
3	P	Solo	T6G n°213	02 ⁰⁰				02 ⁰⁰	1	W3044	Protonje en KX26 D23	
21	P	Solo	T6G n°239	03 ²⁵				03 ²⁵	1	W3058	RAV Secteur ZCR RAN10	
6	P	Solo	T6G n°213	03 ⁰⁰				03 ⁰⁰	2	W3095	BPM + ATR ORAN + RAV Zone 1	
11	P	Solo	T6G n°224	02 ⁴⁰				02 ⁴⁰	1	W3141	Proconvoi BPM	
16	P	Solo	T6G n°956	02 ³⁵				02 ³⁵	1	W3221	Pro Grand-Soleil organisme - RELIZANE	
17	P	Solo	T6G n°938	02 ⁴⁵				02 ⁴⁵	2	W3101	Protonje Secteur ZCR RAN10	
12	P	Solo	T6G n°260	02 ³⁰				02 ³⁰	1	W3071	Proconvoi SAÏDA	
18	P	Solo	T6G n°164	02 ⁴⁰				02 ⁴⁰	1	W3247	RAV Zone 5	
19	P	Solo	T6G n°260	03 ⁴⁰				03 ⁴⁰	1	W3265	RAV DAHRA	
21	P	Solo	T6G n°059	02 ⁴⁰				02 ⁴⁰	1	W3092	Proconvoi + Fem en KX77	
24	P	Solo	T6G n°956	02 ³⁰				02 ³⁰	1	W3153	Proconvoi SAÏDA	
26	P	Solo	T6G n°242	01 ¹⁰				01 ¹⁰	1	W3379	Protonje en HX64	
27	P	Solo	T6G n°740	02 ⁴⁵				02 ⁴⁵	1	W3400	RAV Secteur INKERMANN	
28	P	Solo	T6G n°059	03 ⁰⁰				03 ⁰⁰	1	W3191	Proconvoi + RAV Secteur SAÏDA	
30	P	Solo	T6G n°353	03 ³⁰				03 ³⁰	1	W3450	Proconvoi + RAV QUARENIS	
Septembre 58												
Pilote				43 ⁵⁰				43 ⁵⁰	15			

À l'atterrissage, je raconte mon aventure au secrétaire des opérations qui note sans broncher mon rapport et je n'entends plus parler de l'affaire. Jusqu'au jour où j'apprends par une indiscretion de l'officier des opérations que j'ai mitraillé ce jour-là, un groupe de braves musulmans qui se rendaient au bureau de vote le plus proche de leur domicile, sans penser mal faire en traversant la zone interdite sans prévenir les autorités, et cela pour éviter de faire un détour de 30 kilomètres. Heureusement les dégâts furent nuls, mais avec une peur rétrospective.

Il faut toujours bien réfléchir avant d'aller voter, comme il se confirmera plus tard à propos de l'Algérie. Mais c'est une autre histoire !

22 Octobre 1958

W 3251 : Appui-feu en KX 77 G75 (à l'est de Mendez, en bordure de l'Ouarsenis).

3 heures de vol.

Nous décollons en milieu d'après-midi, sur alerte, avec le sergent Michel comme leader, en appui-feu sur une opération déclenchée depuis le début de la matinée. À notre arrivée sur la zone, les troupes au sol nous signalent que les *fells* sont en train de décrocher en direction des crêtes pour se réfugier dans la forêt dense qui recouvre le massif à l'est du dispositif de bouclage.

Nous nous dirigeons alors vers les crêtes qui se trouvent juste devant nous et nous surveillons le sol pour tenter d'apercevoir les fuyards. Au moment où nous survolons un col, je perçois un claquement sec et je vois la sortie d'un impact de balle sur mon aile droite. À cet instant j'entends mon leader qui m'annonce à la radio :

– *Je suis touché, on dégage.*

Je lui annonce :

– *Je suis touché également.*

Inutile de nous attarder dans cette zone car les *fells* ont trouvé abri sous les arbres et nous risquons encore de *déroutiller*.

Nous regagnons la zone de bouclage quand mon leader m'annonce à la radio que sa pression d'huile baisse et qu'il va se poser à Relizane, le terrain le plus proche. Je surveille également mes instruments, mais tout a l'air normal à bord, si ce n'est ce trou dans l'aile.

Je lui rends compte de l'état de mon avion, et il me demande de rester sur l'opération en cas de besoin. Je contacte ensuite l'autorité au sol en lui exposant la situation quand une voix me demande de surveiller une ferme abandonnée, située à l'extérieur du bouclage, d'où un dizaine de *fells* s'échappent en courant, en direction d'un oued proche.

Je repère les fuyards et je les *aligne* dans une passe de tir à la mitrailleuse qui déclenche aussitôt leur dispersion dans les buissons où ils disparaissent.

On me demande alors de contacter le PCA de Tiaret pour demander l'intervention d'une patrouille de *Mistral* équipée de bidons spéciaux (napalm). Robert me signale que la patrouille sera là d'ici quinze minutes, le temps de décoller d'Oran.

Je surveille le fond de l'oued et je lâche quelques rafales de mitrailleuses pour empêcher toute fuite. À l'arrivée des *Mistral*, je balise l'axe de tir et je dégage la zone pour surveiller l'impact des bidons spéciaux et les réactions éventuelles. Les buissons flambent au sol mais aucun mouvement suspect n'apparaît. Les troupes au sol sont satisfaites de nos interventions et nous annoncent :

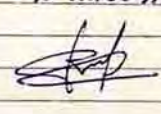
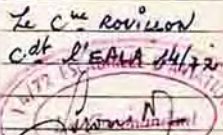
– *Mission terminée.*

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom du pilote	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT
					sous capote	dans les nuages	
1	2	3	4	5	6	7	8
				M O I S			d
2	P	Solo	T6G W140	02.40			
4	G.P	Sgt GIEHN.	HH450 W167	02.50			
4	P	Solo	T6G W142	01.20			
6	P	Solo	T6G W142	03.15			
8	P	Solo	T6G W140	01.05			
10	P	L ^t BECQUET	T6G W142	01.00	00.30		
11	P	Solo	T6G W142	01.50			
13	P	Solo	T6G W140	02.20			
16	P	Solo	T6G W142	01.25			
20	P	Solo	T6G W142	01.30			
20	P	Solo	T6G W140	02.10			
22	P	Solo	T6G W144	03.20			
23	P	Solo	T6G W142	01.00			
23	P	Solo	T6G W140	01.50			
25	P	Solo	T6G W140	01.30			
27	P	Solo	T6G W142	02.00			00.30
29	Pax	L ^t GIRARD	T6G W140	01.10			
30	P	Solo	T6G W140	03.00			
Octobre 1958				34 ^h 35	00.30		00.20
Pilote				30 ^h 15	00.30		00.20
Co. Pilote				00.50			
Passager				01.10			

DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterriss-sages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien.	OBSERVATIONS
OCTOBRE 1958				
02.40	1		Calibration Goni	
02.50	2		W3037 BPM + RAV HX4405	
01.00	1		W3047 Testonpa en HX44	
03.15	1		W3035 Testonpa + RAV + Feu KW08	
01.05	1		Vol d'essai	
01.00	2		Entraînement VSN. Paris	
01.50	1		W3034 Liaison SAIOR - ORAN - SAIOR	
02.20	1		W319 RAV A/c CHARISSE - FRANCHETTI	
01.05	1		W300 Appui. Feu en KX32	
01.30	1		W355 Testonpa op1 Course	
02.10	1		W376 Testonpa op1 Course	
03.00	1		W3251 Appui. Feu en KX77 G35	
01.00	2		— Liaison ORAN et retour	
01.50	1		W314 RAV KX32 et 32	
01.30	1		W324 Appui. Feu en KX32	
02.20	1		W3150 RAV ARBOIS	
01.10	2		Liaison THIÉRVILLE - ORAN - THIÉRVILLE	
03.00	1		W317 RAV ARBOIS	
34.35	25			
30.35	21			
00.50	0			
01.10	2			

▲ ▼ 22 et 27 octobre 1958

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom du pilote	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT
					sous capote	dans les nuages	
1	2	3	4	5	6	7	8
Octobre 1958							
		Pilote		30 ^h 15	00.30		00.20
		Passager		00.50			
		Co. Pilote		02.50			

DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterriss-sages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien.	OBSERVATIONS
30.35	21		Comet arrêté le 31 octobre 1958 au total de 34 heures et 35 minutes pour le mois d'OCTOBRE 1958 dont 27 heures et 40 minutes de vol de guerre à 2 en 13 missions	L'interna 
00.50	0			
02.50	2			
34.35	25			Le C ^{te} ROYERON Cdt L'ÉVALUATION  LESTRE ET D'APPLI

Après un dernier tour d'horizon, je quitte les lieux et je regagne Thiersville, seul, mon leader m'ayant signalé entre-temps son atterrissage à Relizane. A mon arrivée à la base les mécaniciens constatent qu'aucune pièce importante de l'avion n'a été touchée et que le trou dans l'aile nécessitera la pose d'une *rustine* sur le revêtement.

L'avion du sergent Michel sera réparé le lendemain à Relizane. Une canalisation d'huile avait été en partie sectionnée par le tir des *fells*. Il regagnera Thiersville dans l'après-midi.

27 octobre 1958

W 9150 : RAV *Arbois* (zone désertique du chott Chergui).

2 heures 20 de vol dont 20 minutes de nuit.

Je décolle seul en fin d'après-midi, par beau temps, pour cette mission dans une zone peu accidentée où on nous demande de surveiller particulièrement les cavaliers. Quand on en repère un, nous devons faire un passage face à lui à, le plus bas possible, pour le forcer à descendre de cheval pour voir si sous sa djellaba il ne porte pas d'uniforme.

Le fait de voir un avion se présenter face à soi, à hauteur d'homme, a de quoi impressionner n'importe quel quidam qui dégringole de son cheval au dernier moment et se casse la figure, montrant ainsi qu'il ne porte pas d'habit militaire. Je pratique cet exercice deux ou trois fois durant cette mission, quand me vient à l'esprit ce qui risquerait de m'arriver si d'aventure le moteur de mon avion venait à donner des signes de défaillance et que je me retrouve simple piéton dans cette zone malsaine.

Il vaut mieux ne pas y penser...

Je poursuis donc ma RAV sans rien remarquer de particulier, si ce n'est comme d'habitude, de nombreuses tentes de nomades avec des troupeaux de moutons et de chèvres broutant les touffes d'alpha qui poussent en abondance sur ces hauts plateaux.

Il n'empêche que la semaine dernière, au cours d'une opération de contrôle, les troupes au sol ont découvert un poste émetteur radio de grande puissance enterré à proximité d'une tente. Donc méfiance !

Mais l'après-midi touche à sa fin et il est temps de rentrer. Je mets le cap au nord, mais en arrivant en bordure sud de la zone interdite de Saïda, la météo se dégrade et les nuages collent au sol. Je mets 2 000 tours à l'hélice et, après avoir poussé les manettes du mélange et des gaz vers l'avant, je décide de passer au-dessus de la couche nuageuse. Pendant ce temps, la nuit tombe rapidement à cette époque de l'année.

Est-ce que je vais retrouver le terrain si les conditions météo persistent ?

En dernier ressort, je continuerai jusqu'à Oran pour me poser de nuit sur un aérodrome équipé. Je poursuis ainsi un moment au même cap, sans aucun repère au sol, quand tout à coup les nuages se déchirent et j'aperçois les lumières d'une ville importante. Ce ne peut être que Saïda. Je pousse un soupir de soulagement et je préviens la tour de mon arrivée.

– *OK, on vous a préparé les geese necks.*

Sympa, le contrôleur !

Je me pose cette fois encore, de nuit, sans encombre, en espérant ne pas devoir renouveler trop souvent l'expérience.

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom du pilote	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT
					sous capote	dans les nuages	
				M O I S			de
2	Pax	C ^{te} LEDE	T60A1 W915	01 20			
3	P	Solo	T60 W992	02 20			
11	P	Solo	T60 W956	03 35			
5	P	Solo	T60 W956	03 10			
Décembre 1958 à l'EALA 14/72							
		Pilote		09 05			
		Passager		01 20			
				10 25			
13	P	L ^{ie} FALQUES	T60 W717	00 20			
13	P	Solo	T60 W718	01 20			
13	P	Sgt CANTONNET	T60 W707	01 30			
14	P	Solo	T60 W718	00 45			
15	P	Solo	T60 W718	01 30			
16	P	Solo	T60 W654	01 20			
16	P	Solo	T60 W654	01 45			
16	P	Solo	T60 W656	01 00			

DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien.	OBSERVATIONS
01 20	2		Liaison ORAN - THIERSVILLE	
02 20	1		W1017 Tri-combi SAIDA	
03 35	1		W1026 RAV + Feu en HW 96	
03 10	1		W1041 Test-train en RAVC/O	
09 05	3		Carnet arrêté le 5 décembre 1958 au total de 10 heures et 25 minutes de vol pour le mois de DECEMBRE 1958 dont 09 heures et 05 minutes de vol de queue W/S en 3 missions	L'intéressé
01 20	2			<i>[Signature]</i>
10 25	5			Le C ^{te} ROUVINON Cdt l'EALA 14/72
00 30	2		Contrôle	<i>[Stamp: 1472 ESCADILLE D'AVIATION Commandant L. ROUVINON]</i>
01 20	1		Reconnaissance Secteur	
01 30	1		4084 RAV MY 33	
00 45	1		4088 Tri-combi	
01 30	1		Reconnaissance Secteur Est et Sud	
01 30	1		4095 Tri-combi	
01 45	1		4096 Tri-combi	
01 00	1		4119 Bombing en MY 14	

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom du pilote	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT
					sous capote	dans les nuages	
20	P	Solo	T60 W353	00 45			
20	P	Solo	T60 W318	00 50			
21	P	Solo	T60 W349	01 20			
21	P	Solo	T60 W356	01 45			
23	P	Solo	T60 W322	00 40			
24	P	Solo	T60 W355	00 20			
25	P	Solo	T60 W711	01 45			
26	P	Solo	T60 W718	01 20			
27	P	Solo	T60 W339	01 35			
29	P	Solo	T60 W366	01 25			
30	P	Solo	T60 W318	02 45			
31	P	Solo	T60 W318	02 40			
Décembre 1958 à l'ERALA 1/40							
		Pilote		26 10			
Total DECEMBRE 1958							
EALA 14/72		Pilote		09 05			
		Passager		01 20			
EALA 1/40		Pilote		26 10			
				36 35			

DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien.	OBSERVATIONS
00 45	2		Liaison ALGER - BIDA - ALGER	
00 50	1		4128 Tri-combi	
01 30	1		4133 Tri-combi	
01 45	1		4134 Tri-combi	
00 40	2		Liaison ALGER - BOUENIK - ALGER	
00 30	1		4151 Tri-combi	
00 15	1		4152 Tri-combi	
01 30	1		4164 RAV MY 33	
01 35	1		4166 Tri-combi	
01 05	1		Entraînement recherche d'objets	
02 15	1		4183 RAV en MY 13	
02 40	1		4193 Feu en MY 10	
26 10	23		Carnet arrêté le 31 décembre 1958 au total de 36 heures et 35 minutes de vol pour le mois de DECEMBRE 1958	L'intéressé
09 05	3			<i>[Signature]</i>
01 20	2		17 EALA 14/72 - 10 ^h 25	Le C ^{te} BORDOVA Cdt l'ERALA 1/40
26 10	23		17 EALA 1/40 - 26 ^h 10	<i>[Stamp: 17 EALA 1/40 Commandant BORDOVA]</i>
36 35	28		dont 29 heures et 25 minutes de vol de queue W/S en 17 missions	
			17 EALA 14/72 - 09 ^h 05 en 3 missions	
			17 EALA 1/40 - 26 ^h 10 en 24 missions	

▲ Décembre 1958 : La mutation de l'EALA 14/72 de Thiersville à l'ERALA 1/40 de Maison-Blanche

Raisin Autorité

Le commandant B. dirigeait le PCA de Saïda. Il appréciait tous les pilotes qui le contactaient dès le décollage de Thiersville, au seul énoncé de leur indicatif radio. Il coordonnait ainsi avec compétence et clairvoyance, le déroulement de chaque mission depuis le sol. Il avait également à sa disposition un hélicoptère qu'il utilisait comme PC volant durant les opérations engageant des moyens aériens importants, ainsi que pour les évacuations sanitaires, en cas de besoin.

Un jour, Claude Pineau qui rentrait d'une RAV en *Rancio*, aperçoit un individu qui sortait tranquillement, à pied de la zone interdite. Trouvant la situation anormale, il en informe par radio le PCA et l'officier lui demande d'effectuer un tir de semonce. Il s'exécute donc sans tarder et constate que l'individu court se réfugier vers un troupeau de moutons qui broutaient plus loin. A ce moment il constate que le berger accueille l'homme à coups de pierres. Trouvant la situation louche, il signale le fait par radio.

L'officier lui donne alors l'ordre d'abattre le fuyard et de surveiller la zone en attendant son arrivée par hélicoptère. Pineau opère donc un nouveau tir et réussit à abattre le fuyard.

Le berger et son troupeau s'éloignent rapidement, tandis que l'hélico du commandant arrive, survole la scène et demande à Claude Pineau d'assurer sa protection pendant qu'il se pose à proximité du cadavre. L'officier, MAT 49 à la ceinture, s'approche, retourne le mort du pied pour s'assurer de son état et le fouille. Il découvre alors une grosse sacoche que le *fell* dissimulait sous sa djellaba. Il regagne ensuite l'hélico, ficelle le cadavre à l'un des patins et redécolle en informant Claude Pineau qu'il *avait eu du nez* car le fuyard portait sur lui une importante somme d'argent et une collection de cartes d'identité vierges volées récemment à la sous-préfecture de Saïda.

– *Mission terminée, vous pouvez rentrer Romarin 45.*

Gonflé tout de même le commandant.

Cher... le kilo de cuivre


Les roquettes T 10 installées sous les ailes du T-6 étaient verrouillées sur leur rampe de lancement par une goupille de cuivre de 2,6 m/m (très exactement) qui se sectionnait à l'allumage du projectile, lors du déclenchement du tir par le pilote.

Mais à la suite d'un atterrissage un peu *dur* sur un terrain sommairement aménagé, la goupille retenant une roquette s'était cisailée, le projectile s'était détaché de son support et avait heurté le sol, par chance sans exploser, mais avait gravement endommagé l'intrados de l'aile de l'avion.

A la suite de cet incident, une note du GATAC nous interdisait de nous poser avec des roquettes au retour de mission. Nous contactions alors le PCA qui nous indiquait un lieu de tir dans une zone interdite, ou le poste au sol le plus proche pour *traiter* un objectif situé dans les parages.

Nous expédions alors chaque fois 300 000 F x 6, soit 1 800 000 F (de l'époque) dans la nature, sans résultat. Cette situation dura un mois environ, le temps de recevoir des goupilles de cuivre de 3 m/m, en remplacement des éléments défectueux.

La guerre d'Algérie coûtait cher...



ARMÉE DE L'AIR

EXTRAIT

de l'Ordre Général N° 130/V°RA/CDY/CH du 18 Février 1959

LE GENERAL DE DIVISION AERIENNE DE RIVALS-MAZERES COMMANDANT P.I. LA

V° REGION AERIENNE CITE

A L'ORDRE DU CORPS AERIEN

BINET Pierre Charley

NIA L. 30.752

Sergent
BALA 14/72

" Sous-officier pilote de réserve de valeur. Animé d'une foi ardente et d'un courage exemplaires, a fait preuve de magnifiques qualités professionnelles au cours des missions qu'il a exécutées.

S'est particulièrement distingué :

- le 24 AVRIL 1958, en participant efficacement à un appui-feu au cours d'une opération au sud de ZARZORA. Son chef de patrouille ayant été gravement touché par un tir anti-aérien dense et précis a continué le mitraillage, fixant les rebelles jusqu'à l'arrivée de la chasse lourde et des B.26 dont il dirigea brillamment l'intervention.

- le 27 Mai 1958, à l'Est d'AIN-EL-RADJAN, en dirigeant adroitement la mise en place d'un bouclage réalisé par nos troupes qu'il renseigna avec précision sur les positions ennemies et en mitraillant les rebelles qui tentaient de fuir. A contribué ainsi largement au succès de l'opération dont le bilan fut 38 rebelles tués, 25 prisonniers dont le Commandant de Compagnie.

Totalise, au 30 Juin 1958, 135 missions au titre du maintien de l'Ordre en 313 Heures,30 de vol.

.....
CES CITATIONS COMPORTENT L'ATtribution DE LA CROIX DE LA VALEUR MILITAIRE AVEC ETOILE DE VERMEIL.

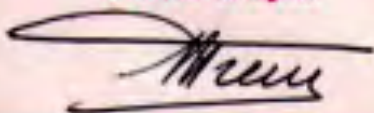
signé : DE RIVALS-MAZERES.

EXTRAIT CERTIFIE CONFORME

Le Capitaine M. FRESSE

Chef du Bureau Chancellerie

du Commandement de la 5^e Région Aérienne
et de l'Air en Algérie



Piège mortel

Claude Pineau assure l'alerte en vol sur une opération qui se déroule dans la zone interdite située au nord de Frenda.

Comme il ne se passe rien depuis deux heures, il demande à *Robert* (le PCA) l'autorisation de se poser à Tiaret pour compléter les pleins d'essence et se tenir prêt à décoller rapidement, en cas de besoin.

– *OK Romarin 45, à tout à l'heure.*

Il entend alors sur la fréquence, un Cessna qui informe Robert qu'il se pose à Frenda pour y déposer trois civils, attendus par les militaires.

Romarin 45 se pose donc à Tiaret, complète les pleins de son avion et attend à proximité, prêt à décoller à la moindre alerte.

Le Cessna en provenance de Frenda se pose quelques temps après et Claude Pineau voit descendre de la cabine le pilote, tout pâle, qui s'avance vers lui et lui raconte l'histoire qu'il vient de vivre en direct.

– *Après l'atterrissage à Frenda, j'ai déposé mes trois passagers à proximité d'une Peugeot 203 militaire qui a embarqué les trois civils et j'ai redécollé aussitôt. Dans le virage effectué pour prendre la direction de Tiaret, comme je suivais des yeux le véhicule qui quittait le terrain en passant par la DZ hélicoptère, j'ai vu soudain l'automobile s'élever d'une dizaine de mètres dans les airs au milieu d'un nuage de poussières.*

La 203 venait de sauter sur une mine posée par les *fells* qui pensaient sûrement atteindre un hélicoptère transportant une *autorité importante*, à cette occasion.

Pauvres bêtes

La zone interdite située au sud-est de Saïda était utilisée par les *fells* pour transiter vers le nord, à partir du territoire du chott Chergui, moins bien contrôlé par nos troupes. Comme cette zone était très étendue, il valait mieux la traverser à cheval pour éviter d'être repéré en y séjournant trop longtemps. Toute présence animale trahissait donc l'utilisation par l'ennemi, de ce *no man's land*.

Nous avions pour mission de *straffer* systématiquement toutes les montures qui s'y trouvaient. Ce que faisons chaque fois qu'on évoluait à proximité, sans avoir à en demander l'autorisation au PCA.

Nous attaquions ces objectifs à la mitrailleuse, mais après plusieurs passes, nous constatons que ces animaux se tenaient toujours debout sur leurs pattes, bien que pissant le sang par les plaies visibles sur leurs flancs.

Il ne fallait pas s'acharner pour obtenir la mort immédiate de la bête. Il suffisait de s'éloigner un moment, tout en surveillant les alentours afin de surprendre une réaction éventuelle, et revenir vers les lieux. On constatait alors que l'animal gisait au sol, *les quatre fers en l'air*.

Cependant cela ne décourageait pas les *fells* qui continuaient à utiliser cette pratique pour leurs déplacements dans cette zone.



ARMÉE DE L'AIR

EXTRAIT

de l'Ordre Général N° 143/V^oR.A./CDT/CH. du 28 Mars 1959

LE GENERAL DE DIVISION AERIENNE DE RIVALS-MAZERES COMMANDEANT P.I. LA V^e REGION AERIENNE

C I T E

A L'ORDRE DE LA DIVISION AERIENNE

B I N E T Pierre, Charly

(NIA : L. 30.752)

Sergent
E.A.L.A. 14/72

"Sous-officier pilote de réserve, volontaire pour participer aux opérations du maintien de l'ordre. Alliant un courage exemplaire à un dynamisme sans défaillance et à une foi ardente, a fait preuve d'une efficacité digne d'éloges.

S'est particulièrement distingué :

- le 15 Juillet 1958, dans le Djebel BOU ASSAS à l'Est de NOOTAGANEN, en abattant plusieurs rebelles en uniforme qu'il avait repérés à l'avant de nos troupes. Par la rapidité et la précision de son intervention, a neutralisé le reste de la bande et permis à nos éléments de reprendre le contact ;
- le 3 Septembre 1958, au Sud de ZEMMORA, en contribuant par des tirs précis à la roquette et aux armes de bord, à la mise hors de combat de 47 rebelles ;
- le 22 Octobre 1958, dans le Massif de l'OUARSENIS, en attaquant jusqu'à épuisement de ses munitions les positions occupées par les hors-la-loi. Malgré un tir antisérien intense qui a gravement endommagé son avion, a continué à diriger la progression de nos troupes jusqu'à l'arrivée d'une patrouille amie venue le relever.

Totalise, au 6 Décembre 1958, 207 missions au titre du maintien de l'ordre en 468 H.35 de vol, dont 72 missions en 155 H.05 depuis sa dernière citation."

.....
CES CITATIONS COMPORTENT L'ATTRIBUTION DE LA CROIX DE LA VALEUR MILITAIRE AVEC
ETOILE D'ARGENT.

- EXTRAIT CERTIFIE CONFORME -

SIGNE : DE RIVALS-MAZERES

Le Capitaine M. FRESSE

Chef du Bureau Chancellerie
de Commandement de la 5^e Région Aérienne

Par Ordre

Le Lieutenant M. VITTE

La base de Blida

Sur le tarmac immense de la base militaire de Blida, cohabitaient, entre autres, trois structures différentes :

- Le Groupe de transport *Anjou* (ET 2/64), équipé de Nord 2501 *Noratlans*, qui assurait principalement des missions de transport sur l'ensemble de l'Afrique du Nord.
- Le Groupe d'Outremer 86 (GOM 86), équipé de MD 310, 311 et 315 *Flamant*, qui participait aux opérations sur l'ensemble du territoire de l'Algérie et du Sahara.
- L'Atelier industriel de l'Air n° 2 (AIA n° 2) qui assurait l'entretien et la réparation de divers types d'avions civils et militaires utilisés durant ce conflit

L'AIA N° 2 employait un personnel civil qualifié qui résidait dans une zone de 50 km autour de la base et qui bénéficiait d'un système de ramassage quotidien, par car militaire, jusqu'à Castiglione, petite cité balnéaire située sur la côte, au nord de Blida et à l'ouest d'Alger.

Les personnels des escadrilles empruntaient souvent ces transports pour profiter de leurs jours de permission, en se rendant au bord de la mer. Ils résidaient alors dans l'établissement tenu par mes parents dans le village, le café-hôtel-restaurant *La Renaissance* qui avait déjà servi de point de chute aux aviateurs anglais qui stationnaient à Blida, après le débarquement du 8 novembre 1942.

C'est ainsi qu'en 1954, 1955 et 1956, j'ai connu plusieurs équipages de ces unités et notamment le capitaine Vincent, le lieutenant Cuénot et le lieutenant Perchennet, navigants du GOM 86.

Le premier de ces trois officiers, navigateur, s'intéressait chaque soir au spectacle du ciel étoilé. Souvent après souper, je l'accompagnais dans la rue et là, il me montrait les différentes constellations et me nommait les étoiles qui les composaient. Je profitais alors d'un cours d'astronomie délivré par un passionné.

Il s'illustra le 22 octobre 1956 en interceptant, avec le sergent-chef Sourlac (pilote) et le sergent-chef Duflos (mécanicien), le fameux DC 3 des dirigeants du FLN qui se rendaient de Casablanca à Tunis.

Le lieutenant Cuénot, jeune officier formé à l'école d'Avord, avait lui participé aux essais de mise au point des missiles SS 11 tirés depuis un avion. Il me racontait qu'au cours du premier tir effectué depuis son MD 311, le fil qui guidait l'engin vers son objectif s'était enroulé autour de l'aile, qu'il s'était ensuite rompu et que le projectile avait continué sa course folle jusqu'au sol où il avait explosé, très loin de la cible visée.

L'équipage avait éprouvé à cette occasion une peur rétrospective intense.

Certains missiles tirés lors de ces essais avaient un comportement bizarre. Ils déviaient à 90° de l'axe de tir, risquant d'atteindre les troupes au sol.

L'incident de tir était attribué à l'une des ailettes de stabilisation qui ne se déployait pas (défaut de fabrication ou sabotage en usine ?).

Le lieutenant Perchennet avait été l'un des acteurs de l'affaire de Sakiet-Sidi-Youssef à la frontière tunisienne. Une rafale d'armes automatique tirée depuis le territoire tunisien avait atteint son avion, entraînant l'arrêt d'un moteur et l'obligeant à se poser en urgence sur le terrain de Tébessa.

Mois de FEVRIER 1962.

DATE	FONCTION À BORD	GRADE ET NOM DU PILOTE	TYPE ET NUMÉRO DE L'AVION	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT
					BORE CAPOTE	DANS LES RANGS	
1	2	3	4	5	6	7	8
18	P.		T.G.G. n°814	045			
18	R.		T.G.G. n°324	200			
				045			

DURÉE TOTALE DE VOL (Total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE D'ATERRIS- SAGES	NOMBRE D'A. M. V.	NATURE DU SERVICE AÉRIEN	OBSERVATIONS
9	10	11	12	13
045	1		Entraînement.	
200	1		C. ALHE. RAV.	
045	2.			

IP Mois de :	M. O.		A. F. N.	
	Missions	Heures	Missions	Heures
TOTAL				
FEU				
RAV.	1	245		
GUIDAGE				
PROTECT.				
SANIT.				
PATA-LARS.				
POST.				
LIASONS				

Carnet arrêté le
18 février 62
au total de
02 heures 45 minutes.
pour le mois de
FEVRIER 62.

Interprété:
[Signature]

[Signature]

[Stamp]

▲ Janvier et février 1962 : Les derniers vols comme réserviste à L'ERALA 1/40 de Maison-Blanche

▼ 22



Epilogue

L'ERALA (escadrille de réserve de l'aviation légère de l'armée de l'Air) avait pour mission, l'entraînement des personnels navigants réservistes de la région d'Alger, dans le cadre des opérations de *maintien de l'ordre*, avec un encadrement de personnels navigants d'active. Elle opérait dans une zone qui s'étendait du littoral à l'Atlas et de la Kabylie au Chenoua, avec des interventions ponctuelles hors de cette zone, en cas de besoin, lors d'opérations plus importantes. Mon premier vol dans cette unité date du 13 décembre 1958. J'y suis resté en activité jusqu'à fin avril 1959. Je suis alors passé réserviste, dans le cadre de mon contrat de PER, jusqu'à la mi-février 1962, tout en étant instituteur. La durée du service militaire était de 18 mois (PDL) plus 6 mois supplémentaires (ADL).

Comme réservistes, nous nous engageons à fournir à l'escadrille une journée par semaine en fonction de nos possibilités, avec un rappel téléphonique en cas d'urgence pour les besoins d'une opération importante.

Durant nos périodes d'activités, j'ai le souvenir de parties de tarots animées, que nous disputions avec nos camarades dans la salle de repos, en attendant l'attribution d'une mission par le lieutenant Turpin. Nous assurions aussi, la protection journalière du convoi Blida-Chréa et retour. Notre unité était aussi mise à contribution pour le convoyage des T-6 qui entraient en révision en métropole ou qui sortaient de la chaîne d'Ambérieu.

En trente mois de présence intermittente dans cette escadrille, j'ai effectué 306 heures et 50 minutes de vol et 111 missions de guerre n° 2.

Après un bref passage par l'ERALA 2/38 de Toulouse, mon livret individuel mentionne :

Libéré de ses obligations légales d'activité le 1^{er} mai 1958, maintenu sous les drapeaux le dit jour. Rengagé le 29 octobre 1958 pour une durée de six mois à compter du 29 octobre 1958.

Ces souvenirs ont été racontés dans le document : *Les ERALA d'Algérie*.