

Les ERAALA d'Algérie



Pierre Jarrige

Histoire de l'aviation en Algérie

Déjà parus :

- **L'aviation légère en Algérie (1909-1939)**
- **L'aviation légère en Algérie (1945-1962)**
- **Le vol à voile en Algérie (1862-1962)** (Charles Rudel et Pierre Jarrige)
- **L'ALAT en AFN** (Alain Crosnier et 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 et Pierre Jarrige)
- **L'Aviation Militaire en Algérie (1912-1918)**
- **Ceux de 14-18**



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

ISBN 2-9506620-7-2

Février 2015

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

CER 305 - ERA LA 1/40	1
Journal de marche du 1 ^{er} au 11 décembre 1960	15
Journal de marche de janvier 1961	19
North American T-6	23
L'ERALA 1/40 (<i>Bulletin des Réservistes de la 5^{ème} RA</i>).....	24
Pilote en Algérie (<i>Yves Lonchamp</i>)	27
Un convoyage mouvementé (<i>Pierre Binet</i>).....	34
Mon dernier combat est au profit des Harkis (<i>Christian Breuleux</i>).....	38
CER0 309 - ERA LA 2/40	40
Vincent Serrano (<i>Yvonne Pagniez</i>).....	58
L'affaire d'Oujda (<i>Louis Baylé</i>)	60
Bibliographie	66



CER 305 - ERALA 1/40

Créé en janvier 1952, les Centres d'entraînement des réserves ordinaires (CERO qui deviendra CER début 1953) doivent assurer la reprise en main et l'entraînement des pilotes et des navigateurs de réserve susceptibles de fournir à l'armée de l'Air l'appoint de personnel nécessaire en cas de besoin. Les pilotes revenus à la vie civile continuent leur entraînement en consacrant leurs week-ends à voler sur des Morane-Saulnier 472 ou 475 *Vanneau* du CER 305 à Maison-Blanche. Nombreux parmi eux ont été pilotes de guerre, ou formés dans les écoles nord-américaines.

La guerre d'Algérie rend nécessaire l'utilisation du précieux apport des équipages réservistes, entraînés et connaissant bien le pays. Les missions opérationnelles commencent au printemps 1956 avec les *Vanneau* dont l'armement a été renforcé.

Comme la majorité des réservistes d'Algérie rappelés sous les drapeaux pour former les Unités Territoriales, un noyau d'environ vingt pilotes et vingt navigateurs (devenus observateurs) devient, à raison de deux jours par semaine, le personnel opérationnel de cette unité promue combattante avec en plus neuf pilotes d'active et deux réservistes rappelés en situation d'activité.

Le CER 305 devient l'Escadrille de réserve de l'aviation légère et d'appui, ERALA 1/40, le 1^{er} mars 1957 qui est équipée de T-6 à partir du mois de mai 1957 en remplacement des *Vanneau*. Les ERALA sont constituées sur le modèle des Escadrilles d'aviation légère et d'appui (EALA) équipées de T-6G. Les ERALA 1/40 et l'ERALA 2/40 (à Oran) bénéficient au début de l'appoint de personnel mis en place aux EALA 11/72 et 12/72 au titre du parrainage par les 6^{ème} et 7^{ème} escadres de chasse. Immatriculation : F-TFHx. Indicatif opérationnel : *Rêveur*.

La zone d'opération s'étend sur 300 km autour d'Alger pour des RAV (reconnaitances à vue), des proconvoi (protection de convoi), des prosols (protections de troupes au sol) ou des appui-feu. Jusqu'au 31 juillet 1956, 521 missions de guerre sont effectuées en 1 322 heures de vol. 400 heures de vol sont allouées mensuellement. L'escadrille totalise, de juin 1955 à fin 1957, 7 000 heures de vol en 2 200 missions.

Le succès du CER 305, puis de l'ERALA 1/40 est lié au capitaine réserviste (puis commandant) Georges Veuve et au capitaine Boudin, chef du noyau d'active auquel succédera les capitaines Bordeaux puis Marcel Juillot. Parmi le personnel de réserve et d'active, pilotes et observateurs, se trouvent les commandants Duiras, Jacques Evrard et Lapiche ; les capitaines Georges Benoit, Henri Bernabé, De Coattarel, Falquès, André Gueit, Laurent, Pierre Lavergne, Emile Méchalay et Jacques Souillard ; les lieutenants Paul Assante, Jean Blanchon, Emile Boulet, Alain Boyer, Gilbert Carles, Jean-Claude Corvaisier, Jean Daru, Georges Debreuve, Félix Fruneau, Garnier, François Gledel, Guy Gouezou, Henri Labetaa, Lefèvre, Mendy, Yves Lonchamp, Guy Nicot, Marcel Pablo, Pionneau, Gaston Ramand, Rossi, Henri Torrès, Trouette, Armand Tuffière, André Turpin et Jean Weissler ; les sous-lieutenants Antoine Bardon, Alain Boyer, Christian Breuleux, Roger Delmas, Pierre Malvezin, Xavier Massol, Planchez, Georges-Paul Robert, Lucien Sansot, Aimé Trebosc et Robert Vigier-Lafosse ; les adjudants Paul Cretin, Douarec, Georges Nègre, Maurice Sicre ; les sergents-chefs Roger Alet, André Baroud, Paul Dallet, Jean David, Louis Gemin, Jeangirard, Lucien Marot, Xavier Massol, Mazzuca, Paulin, Robert Pons et Paul Vigezzi ; les sergents Baudier, Joseph Bidet, Pierre Binet, Blachère, Bordier, Pierre Cantonnet, Cazes, Chaillet, Etienne Demulder, Jacques Devos, Gabriel Evèque, Faure, André Geshors, Godie, Christian Lecoœur, Mallaval, Merle, Moll, Georges Nègre, Guy Pérès, Armand Perez, Pipolo, Ricaud, André Rude, Jean-Pierre Sene et Vadam.

Il y a aussi parmi le personnel : Bouchet, Didier Laurent, André Lheureux, Lucien Marot, Pierre Massot, Emile Méchaly, Gaston Ramand, André Ruiz et Mesdemoiselles Crochard et Debroas. L'ERALA accueille des pilotes ayant accompli un séjour d'un an en EALA, devenus «au-dessus de la durée légale», pour six mois supplémentaires. Certains se rengageront pour deux ans, d'autres passeront dans l'armée d'active après un passage à Meknès ou à Tours.

L'ERALA 1/40 est dissoute le 20 février 1962 après l'attaque du camp FLN d'Oujda par des T-6 de l'ERALA 2/40 d'Oran, le 18 février.

Plusieurs Réservistes sont victimes de leur devoir :

3 mai 1953 : Les sous-lieutenants Jacques Baconnier et Joussem décèdent dans la collision en vol d'un Nord 1100 et d'un Nord 1000 à Maison-Blanche.

24 mai 1955 : Le sergent-pilote Edouard Vuillemin est tué à bord d'un MS 475 *Vanneau*.

5 mai 1956 : Le pilote Raymond Loufrani et l'observateur Nicolas Cacciaguerra, sont tués à Courbet dans la chute d'un MS 475 *Vanneau* au cours d'une mission en Kabylie.

27 septembre 1956 : Le sergent-pilote Claude Beauvais disparaît en mer à 800 m de la côte dans la région de Ténès, après une panne de moteur au cours d'une liaison en MS 475 *Vanneau*.

19 mars 1957 : André Magneville décède en MS 475 *Vanneau* dans la région de Bougie.

15 mai 1957 : René Lefèvre trouve la mort en T-6 au Fondouk (son observateur saute en parachute).

26 novembre 1961 : Le lieutenant-pilote Gilbert Carles et le sous-lieutenant observateur Antoine Bardon trouvent la mort en T-6 à L'Arba.

Les Morane-Saulnier 472 et 475 *Vanneau*

Conçu comme biplace école dérivé du Morane-Saulnier 406, le prototype Morane-Saulnier MS 470 fait son premier vol le 22 décembre 1944. Les MS 472 *Vanneau* de série sont équipés d'un moteur en étoile SNECMA 14M de 700 chevaux. En août 1947, apparaît une version plus puissante, le MS 475 équipé d'un moteur en V Hispano-Suiza 12Y45 de 850 chevaux. Les deux versions diffèrent essentiellement par la forme du capot-moteur. Environ 500 *Vanneau* ont été construits dont 70 de la version MS 474 destinée à l'Aéronautique Navale.

▼ *L'insigne de l'ERALA 1/40 reprend l'insigne de l'escadrille 545, la première installée en Algérie en 1916*





▲ MS 475 sur le cap Carbon

▼ MS 475



Hubert Torrès



▲▼ MS 475

Hubert Torrès



Alain Crosnier





▲▼ MS 472



▼ MS 475





*Sur cette page, l'accident du MS
475 Vanneau le 14 avril 1956 à
Rouiba*





▲ *La fin d'un Vanneau à Blida en 1958*

Ci-contre : A Maison-Blanche en Vanneau le 13 avril 1956, le lieutenant-pilote Tourette et le sergent-observateur Guy Pérès

▼ *A gauche : le sergent-observateur Guy Pérès*

A droite : Georges Veuve alors qu'il était sur P-47 pendant les campagnes de France et d'Allemagne, après avoir fait partie du 5^{ème} détachement d'élèves-pilotes aux Etats-Unis



Guy Pérès



Guy Pérès



JJean-Louis Veuve



▲ Emile Boulet, Georges-Paul Robert, Georges Veuve, Falquès, Bouchet et Pierre Lavergne. Accroupi : André Turpin
▼ Briefing par le commandant Georges Veuve à gauche, Paul Assante, x, Pablo





▲▼ T-6 à Maison-Blanche



▼ Atterrissage forcé du sergent Cantonnet





▲▼ T-6



▼ Atterrissage for c  d'un T-6   Champlain





▲ ▼ *Détachement de Tizi-Ouzou en 1961*





▲ Les installations de l'ERALA 1/40 à Maison-Blanche



Labeta

..... Falques

Evrard

Christian Breuleux

▲▼ Février 1960, remise de décorations à Maison-Blanche



Evrard

Méchal

Falques

Lavergne

Veuve

Christian Breuleux



▲ *Devant la salle OPS à Maison-Blanche. A gauche, le capitaine Boudin*

▼ *Fête à l'ERALA 1/40 en janvier 1960. Général Huet et Christian et Françoise Breuleux*



Journal de marche du 1^{er} au 11 décembre 1960

- LE 1er :

- "Trois REVEURS" décollent pour des R.A.V.
- "REVEURS AZUR" (BIDET, ALET) en M.Y. 23/24. En M.Y. 24 A. 4 X 0 Y 7 mechts recouverte probablement en terre. Peu de traces de passage à proximité. En M.Y. 24 A. 04 - 05 plusieurs possibilités de chout sur la ligne de crête, mais rien de particulier à signaler. En M.Y. 24 G. 10 X 4 Y 3 accolée à une mechts détruite une cache probable avec ouverture sur la mechts face à l'est. En G. 0 X 9 Y 7 et M.Y. 24 H 0 X 0 Y 7 deux mechts en partie détruites mais dont le toit restant en terre peut recouvrir un abri. En M.Y. 23 H 6 X 3 Y 8 une mechts recouverte en terre en bon état. Sentier passant à proximité. En M.Y. 23 H 84 nombreux sentiers fréquentés.

- LE 1er (Suite) :

- "REVEURS ROUGE" (CHOTARD, CORVAISIER) en L.Y. 93/94. Recherche d'une cache enterrée en M.Y. 04 D. 04 signalée par un prisonnier. Guidage et protection éléments de fouille Adjarie Garain et Gris.
- "REVEURS TANGO" (LAVERGNE, HUGO) en M.Y. 53/63. Entre M.Y. 53 D. B.P. 6 - 7 - 8 - 9 - et M.Y. 53 G. H K L 3 et 4 nombreuses mechts en bon état mais vides de population.
- Trois "REVEURS" décollent pour effectuer une pro-convoy au profit d'Adarus.
- "REVEUR 20" (JUILLOT) assure l'aller et est relevé par "REVEUR 20" (JUILLOT). Sur l'ensemble de ces deux missions - R.A.S.
- "REVEUR 34" (ROBERT) assurant le retour. - R.A.S.

- LE 2 :

- Deux "REVEURS" décollent pour des R.A.V.
- "REVEURS AZUR" (BIDET, DEVOS) en M.Y. 34. Sur l'ensemble de cette mission rien de particulier à signaler.
- "REVEURS INDIGO" (BOULET, JUILLOT) en M.Y. 03 - 04. Une fouille sous arbres face est talweg en M.Y. 04 D. I X 2,5 Y 2 2,5. Indice permettant de supposer emplacement d'un abri en D. 0 X 8 Y 4. Sous grands arbres en particulier un arbre desséché et une surface plate sous celui-ci paraissant être un abri. L'abri situé en M.Y. 03 H 83 H X 7 Y 2 signalé par R.A.V. N° 4.II8 du I4/II/60 semble avoir été détruit. Position des tôles modifiée. Repère en M.Y. I4 B 3 X 5 U 0 une mechts recouverte de tuiles, intacte dans un bouquet d'arbres vert foncé. La végétation autour de ce bouquet d'arbres est brûlée. Cette construction n'est pas récente.
- "REVEUR 24" (TURPIN) décolle pour assurer une pro-convoy au

... / ...

profit d'Adarus. "REVEUR 31" (CANTONNET) assurant le retour. Sur l'ensemble des deux missions rien de particulier à signaler.

- LE 3 :

- Deux "REVEURS" décollent pour des R.A.V.
- "REVEUR BLANC" (JUILLOT, ROBERT) en M.Y. 56 et 65. Sur l'ensemble de cette mission rien de particulier à signaler.
- "REVEUR TANGO" (LAVERGNE, SANSOT) en M.Y. 34. En F. 8 sentiers paraissant fréquentés sur le versant nord de la cote située en L. 51 en L. X 5 X I Y 8 sur partie nue de la pente un arbre abattu a été récemment débité. En L. 7 X 9 Y I dans le talweg à l'est des mechtas repèrent une plate-forme pouvant servir d'abri. Il s'agit peut-être d'une source protégée. A 30 mètres en amont dans le même talweg sous un grand arbre isolé aperçu une entrée de grotte.
- "REVEUR 22" (CHOTARD) décolle pour une pro-convoy au profit d'Adducteur. En M.Y. 14 E. 85 près mechtas abandonnées trois chiens errants deux blancs et un noir semble être un indice de présence humaine.
- "REVEUR 50" (LECOEUR) assurant le retour. Sur l'ensemble de cette mission rien de particulier à signaler.

- LE 4 :

- "REVEUR 42" (MALVEZIN) décolle pour une pro-convoy au profit d'Adductif. Le retour étant assuré par "REVEUR 36" (DEBREUVE); sur l'ensemble de ces deux missions rien de particulier à signaler.
- "Trois Réveurs" décollent pour des R.A.V.
- "REVEURS TANGO" (LAVERGNE, ROBERT) en M.Y. 45. En F. 3. X 4 Y I TAS DE ROSEAUX COUPES ET COUCHES SUR LE SOL à proximité de mechtas et en bordure de l'Oued. En E. 2 X 9 Y 5 trou rond dans le sol à proximité de deux gros rochers. Sentier dans talweg et se perdant dans végétation remontant de l'Oued en M.Y. 45 D. 32 vers M.Y. 45 D. 31.
- "REVEURS VERT" (TURPIN, GLEDEL) en L.Y. 93 - 94 et 84. En L.Y. 93 C. 80 X 4 Y 2 une maison en très bon état et également plus à l'Ouest en B. 80 X 4 Y 5 une autre bien entretenue.
- "REVEURS AZUR" (BIDET, MALVEZIN) en R.A.V. Routes. Au cours de la mission détournés au profit d'Adductif rose en M.Y. 55 H 04 pour protection D.2. Hélico Raffut 31. Sur le reste - R.A.S.

- LE 5 :

- Trois "REVEURS" décollent pour des R.A.V.
- "REVEURS BLANC" (JUILLOT, PALQUES) en M.Y. 34/44. En M.Y. 44 G. 32 trois cadavres aperçus et un sac tyrolien. La mechta signalée en M.Y. 44 A 33 est détruite. En M.Y. 34 C. 13 forme imprécise dans un arbre donnant l'impression d'un homme pendu.
- "REVEURS NOIR" (DELMAS, DEBREUVE) en L.Y. 64/74. En L.Y. 64 sentier au fond d'Oued TABZIOUINE de B. 74 à C. 92.

Sur le reste de la mission - R.A.S.

- "REVEURS INDIGO" (BOULET, ROBERT) en M.Y. 03 et 13. Mission non exécutée cause météo, après accord Adéphale Blanc.

- LE 6 :

- Trois "REVEURS" décollent pour des R.A.V.
- "REVEURS VERT" (TURPIN, CORVAISIER) en L.Y. 74 et 84. Vérification points particuliers. En L.Y. 84 D. 12 X 5 Y 7 trous signalés dans ensemble mechtas. Deux trous peu profonds mais très visibles, éboulement de terrain. Dans l'Oued SI-SAID troupeaux sur les hauteurs (zone) occupée à l'Ouest. En D. 51 mechtas détruites, pas de présence.
- "REVEURS ROUGE" (CHOTARD, EVRARD) en M.Y. 45, 56, 46. En M.Y. 45 K 85 L 82 trous abrités signalés près villages semblent être sources aménagées. En M.Y. 46 K 04 homme effectuant travaux labour. Quelques ovins sur sentier alentour. En M.Y. 46 D. /23 troupeau ovins dans villages détruits. En M.Y. 46 H. 54 maison ciment demi-enterrée, semble être une source aménagée.
- "REVEURS NOIR" (DELMAS, TUFFIERE, BLANCHON) en M.Y. 43, 44. En cours de mission protection convoi adductif blanc mobile de M.Y. 44 B 04 à M.Y. 44 C. 44. sur le reste de la mission - R.A.S.
- Quatre "REVEURS" décollent pour des pro-convoi.
- "REVEUR 20" (JUILLOT, MECHALY) au profit d'Adarus. Protection de 7 véhicules dont 2 de protection. En cours de mission en M.Y. 35 D 55 X 400 Y 350 sur pente nord difficilement accessible une murette semi-circulaire avec à l'Ouest un gros arbre camouflant en partie entrée probable de grotte. Poste observation possible dominant la plaine de N/W en N/E. En M.Y. 35 E. 41 X 3 Y 8 une petite murette presque droite camouflant un trou près d'un talweg orienté N/S. à environ 10 à 20 mètres rive gauche.
- Le retour étant assuré par "REVEUR 36" (DEBREUVE) - R.A.S.
- "REVEUR 53" (DEVOS) assure la protection convoi au profit d'Adducteur. Le retour étant effectué par "REVEUR 34" (ROBERT) Sur l'ensemble des deux missions rien de particulier à signaler.

- LE 7 :

- Deux "REVEURS" décollent pour des R.A.V.
- "REVEURS CARMIN" (CANONNET, BERNABE, NICOD) en M.Y. 34. En M.Y. 34 F 9 X 7 Y I toutes baraques cassées, mais un morceau de toit peut encore servir d'abri. En K. 6 X 7 Y 2 aperçu l'arbre abattu et débité signalé par une R.A.V. antérieure. En M.Y. 44 A 6 X 3 Y 6 point semblant être une mechta entermée sur l'emplacement d'une maison détruite en contrebas, de trois arbres alignés et au-dessus d'un sentier est-ouest. Ce point se trouvant à une vingtaine de mètres à l'Ouest d'une charpente rudimentaire.
- "REVEURS NOIR" (DELMAS, ASSANTE, MALVEZIN) en M.Y. 03/04. Sur l'ensemble de la mission - R.A.S.
- Trois "REVEURS" décollent pour des pro-convois :

- "REVEUR 34" (ROBERT, BREULEUX) au profit d'Adductif. Le retour étant effectué par "REVEUR 20" (JUILLOT, OLAT). Sur l'ensemble de ces deux missions rien de particulier à signaler.
- "REVEUR 50" (LECOEUR, LABETTA) au profit d'Adarus - R.A.S.

- LE 8 :

- "REVEUR 25" (FALQUES, MECHALY) décollent pour une pro-convoi au profit d'Adducteur. Sur l'ensemble de cette mission rien de particulier à signaler.

- LE 9 :

- Pas de vol, cause météo.

- LE 10 :

- Deux "REVEURS" décollent pour des R.A.V.
- "REVEURS NOIR" (DELMAS, BENOIT, CARLES) en M.Y. 04 et 15. Recherche traces dans la neige. R.A.S.
- "REVEURS BLANC" (JUILLOT, PABLO, BIDEY) en chasse libre. Recherche traces. En M.Y. 25 A. II/23/25 traces. Sur le reste de la mission rien de particulier à signaler.
- "REVEUR 43" (SANSOT, MECHALY) décollent pour une pro-convoi au profit d'Adducteur.
- "REVEUR 23" (LAVERGNE, LORENZO) décollent pour assurer le retour. Sur l'ensemble de ces deux missions rien de particulier à signaler.

- LE 11 :

- Quatre "REVEURS" décollent pour des R.A.V.
- "REVEURS BLANC" (JUILLOT, BOYER, LECCEUR) en L.Y. 84. Une mechta semi-enterrée camouflée par arbres et roseaux dans talweg en L.Y. 84 G. 4 X 5 Y 5,5. Sentiers entourant cette mechta paraissent assez utilisés. Grottes dans rochers en L.Y. F. 5 X 3 Y 5 et pouvant servir de refuges. Nombreuses grottes en L.Y. 84 H 64. pouvant être d'anciennes carrières une mechta isolée au milieu d'un bouquet d'arbres en très bon état en L.Y. 84 H 64. Activité paraissant forte sur face nord du Djebel CHENIFER.
- "REVEURS TANGO" (LAVERGNE, NEGRE, CORVAISIER) en M.Y. 45. Vérification points particuliers - R.A.S. Nombreuses caches détruites visibles. Un trou avec ouverture face à l'Ouest en M.Y. 45 X 6 Y 3 situé dans un talweg légèrement plus bas d'une cache déjà traitée.
- "REVEURS NOIR" (DELMAS, BOYER, CANTONNET) en M.Y. 04. Survol Qued en M.Y. 04 G. 60, pentes très boisées avec sentiers bien dessinés. Cliché 02 de l'AV. 120 aperçu à l'endroit indiqué une zone carrée légèrement dénudée, aucun trou ni construction. Cliché 05 deux pistes pratiquement parallèles autour massif boisé avec murette semblant être un amas rocheux naturel. En M.Y. 04 une baraque dans fond d'Qued en excellent état.

Journal de marche de janvier 1961

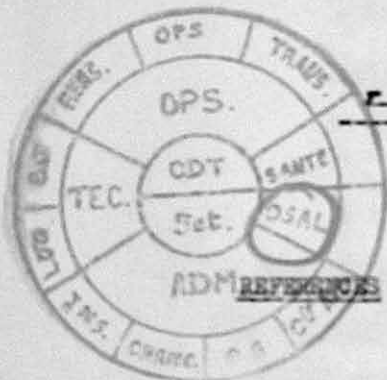
- **S**-RNEE DE **L**' AIR -

N° 358 /ERALA/CDT.

L E CAPITAINE JUILLOT,
Commandant le Noyau Actif de l'ERALA.

I/40 TAG N° 3-AL. (S.F. 87.352/N, le 4 JUIL 1961

ARRIVÉ LE 6 JUIL. 1961
SOUS N° : 1059



JOURNAL DES **M**ARCHES & **O**PERATIONS

- ADM¹REFERENCES : - I.M. N° 4.090/EMAA/3/OP. du 6/6/1955.
- Ins. N° 276/GA.TAC. N° 3/AL. du 28/1/1961.

- JANVIER 1961 :

I/ - ARTICULATION & IMPLANTATION :

- Escadille de Réserve - non parrainée (ancien C.E.R. 305).
- Situation d'Effectifs (Nominative pour Officiers - Sous-Officiers - P.N., Cadres de Maîtrise et B.S. - Numérique pour les autres catégories) :

- OFFICIERS, SOUS-OFFICIERS P.N. :

- ACTIVE :

- Capitaine	JUILLOT	Marcel
- Lieutenant	TURPIN	André
- Lieutenant	CORVAISIER	Jean-Claude
- S/Lieutenant	DELMAS	Roger
- A/Chef	SICRE	Maurice
- Sergent	BIDET	Joseph
- Sergent	CANTONNET	Pierre

- RESERVE :

- Capitaine	LAVERGNE	Pierre
- Commandant	VEUVE	Georges
- Capitaine	SOUILLARD	Jacques
- Capitaine	BLANCHON	Jean
- Lieutenant	BOULET	Emile
- Lieutenant	CARLES	Gilbert
- Lieutenant	DARU	Jean
- Lieutenant	GLEDEL	François
- Lieutenant	LONCHAMPT	Yves
- Lieutenant	NICOD	Guy

... / ...

- Lieutenant RAMAND Gaston
- Lieutenant WEISSLER Jean
- S/Lieutenant ROBERT Paul
- S/Lieutenant TREBOSC Aimé
- S/Lieutenant SANSOT Lucien
- S/Lieutenant DEBREUVE Georges
- Capitaine BENOIT Georges
- Capitaine BERNABE Henri
- Capitaine MECHALY Emile
- Capitaine TUFFIERE Armand
- Lieutenant ASSANTE Paul
- Lieutenant GOUZOU Guy
- Lieutenant LABETAA Henri
- Lieutenant PABLO Marcel
- Lieutenant BOYER Alain
- S/Lieutenant BREULEUX Christian
- Adjudant NEGRE Georges
- S/Chef ALET Roger
- S/Chef MASSOL Xavier
- S/Chef PONS Robert
- S/Chef VIGEZZI Paul
- Sergent DEVOS Jacques
- Sergent EVEQUE Gabriel
- Sergent PEREZ Armand
- Sergent SENE Jean-Pierre
- S/Chef BAROUD André
- Sergent BINET Pierre
- Sergent DEMULDER Etienne
- Sergent GESHORS André
- Sergent LECOEUR Christian
- Sergent RUDE André

- CADRE DE MATRISE :

- NEANT.

- BREVET SUPERIEUR :

- Adjudant CRETIN Paul
- S/Chef DALLET Jean
- S/Chef DAVID Jean
- S/Chef GEMIN Louis
- S/Chef MAROT Lucien

- OFFICIER NON P.N. :

- 1

- SOUS-OFFICIERS NON P.N. :

- 18

- HOMMES DE TROUPE :

- 16

II/ - MUTATION DE PERSONNEL :

- DEPART :

- Sergent FAURE (83.23) - Libérés 58/4.
- 4 C/Chefs
- Sergent MOLL (51.44) - Libéré fin de contrat.
- Sergent RICAUD (51.44) - Muté à A.M.R. 03/66I - TELERGMA.

- ARRIVEE :

- S/Chef DAVID (44.37)
- Sergent CHAILLET (52.84)
- Sergent VADAM (53.14)
- 2 hommes de troupe - Classe : 60/4.

- PERMISSIONS :-7 -

- STAGES : - NEANT.

III/ - BILAN ACTIVITE AERIENNE :

a) MISSIONS : - NOMBRE DE SORTIES :

- Totales : - 297
- Opérationnelles : - 227

- HEURES de VOL :

- TOTALES : - 429 h. 10
- Opérationnelles : - 367 h. 40

b) D.C.A. : - NEANT.

c) ACCIDENTS ET LEURS CONSEQUENCES :

- le 27/1/1961 : Crash sur avion T.6. N° 493.291, train non sorti; du Commandant de Réserve EVARD Jacques.

IV/ - OPERATIONS MARQUANTES : - NEANT.

-----ooo0o0o-----

- FEVRIER 1961 :

I/ - ARTICULATION & IMPLANTATION :

- Sans changement.
- Situation d'Effectifs : - Sans changement.

II/ - MUTATION DE PERSONNEL :

- DEPART :

- Active :

- A/Chef DOUAREC (44.37) - Muté à A.M.R. I/66I - BLIDA.

... / ...

- Réserve :

- Capitaine FALQUES (0230) - Muté en FRANCE.
- S/Chef MALVEZIN (22.30) - Muté en FRANCE.
- Lieutenant LAVIE (0400) - Muté à BONE.
- S/Chef GUILLEMIN (20.00) -

- ARRIVEE :

- Active :

- A/Chef SICRE (22.05)
- 2° Classe LUX (53.II)
- 2° Classe LACOGNATA (53.II)

- Réserve :

- Lieutenant WEISSLER (0230)
- Sergent CIRET (21.10)
- Sergent SENE (22.30)

- PERMISSIONS : - 4

- STAGES : - NEANT.

III/ - BILAN ACTIVITE AERIENNE :

a) MISSIONS : - 1 1 5.

- NOMBRE DE SORTIES :

- Totales : - 297
- Opérationnelles : - 216

- HEURES de VOL :

- Totales : - 442 h. 50
- Opérationnelles : - 400 h. 20

b) D.C.A. : - NEANT.

c) ACCIDENTS : - NEANT.

IV/ - OPERATIONS MARQUANTES : - NEANT.

-----ooo00ooo-----

- MARS 1961 :

I/ - ARTICULATION & IMPLANTATION :

- Sans changement.
- Situation d'Effectifs : - Sans changement.

... / ...

North American T-6

Le début du conflit algérien, le 1^{er} novembre 1954, prend l'armée de l'Air au dépourvu. La lutte antiguerrilla nécessite la constitution de l'Aviation légère d'appui et l'acquisition d'avions adaptés pour remplacer les avions d'école armés de mitrailleuses et de roquettes, hâtivement envoyés au combat avec de faibles résultats : SIPA S.111, Morane-Saulnier MS 472 et 475 *Vanneau* et Morane-Saulnier MS 733.

Le choix se porte sur le North American T-6, disponible en grande quantité et à bas prix et dont la version T-6D est déjà utilisée en école à Marrakech. La version T-6G est commandée aux Etats-Unis à plus de 600 exemplaires afin de maintenir en ligne 320 avions. Les premiers sont livrés en mai 1956 à l'usine de la SFERMA de Bordeaux-Mérignac afin d'être mis aux normes de l'armée de l'Air. Près d'une trentaine d'escadrilles d'aviation légère d'appui (EALA) et les deux ERALA d'Algérie sont alors équipées exclusivement de T-6G.

Le T-6G, lourdement chargé d'armement et de blindage, se révélera sous-motorisé. Ses performances médiocres par temps chaud et en altitude, ajoutées à sa vulnérabilité aux armes légères, entraîneront des pertes importantes parmi les équipages. Il sera progressivement remplacé, au sein des EALA, par le North American T-28 beaucoup mieux adapté à la lutte antiguerrilla.

Ci-dessous : Devant un T-6G de l'EALA 2/72 à Batna, le choix complet de l'armement pouvant être fixé aux supports sous les ailes en fonction de la mission.

A partir du centre, sous chaque demi-aile : Deux mitrailleuses MAC 52 (7,5 mm), sept roquettes SNEB (68 mm), trois roquettes T.10 (127 mm), un bidon de napalm, diverses bombes.



L'ERALA 1/40

par Georges Benoît, extrait du *Bulletin des Réservistes de la 5^{ème} Région Aérienne*

- R... *Noir de Lapin Bleu. Me recevez vous ?*

- *Lapin Bleu de R..., je vous reçois fort et clair. Je suis en reconnaissance dans le secteur. Avez vous quelque chose pour moi ?*

- R... *Noir de Lapin Bleu, affirmatif, nous avons un élément accroché en MY69ET34. Prenez contact avec lui. Son indicatif est Lapin Orange sur chanel xx.*

Quelques instants plus tard, la liaison est établie avec l'élément aux prises avec les rebelles, le tir est déclenché sur la position ennemie désignée. Encore une fois, l'aviation d'appui a permis de dégager nos troupes.

Ceci est un exemple d'une des multiples missions confiées journallement à l'escadrille dont l'originalité réside surtout dans le fait que ses équipages sont presque exclusivement constitués par des officiers et sous-officiers de réserve et aussi parce qu'elle est une des premières à avoir été amenée à participer aux opérations de maintien de l'ordre en Algérie.

L'ERALA 1/40, dont les appareils sont frappés d'un charognard sur fond jaune, est bien connue des habitués de la grande base aérienne voisine d'Alger, et son indicatif R... est devenu familier à tous ceux qui crapahutent aux flancs de djebels tourmentés de l'Algérois ou qui veillent dans les postes et dont elle est devenue l'amie fidèle.

En 1949/50, grâce aux efforts dignes d'être signalés du général Lauzun, alors inspecteur général des Réserves, appuyé en cela par le Comité directeur de l'Association nationale des officiers de réserve de l'armée de l'Air en la personne de son président, le colonel Astier de Villate, l'état-major décide, d'ailleurs sans enthousiasme, de regrouper ses réservistes navigants et de les réentraîner au sein d'unités d'un genre particulier qu'on allait dénommer Centre d'entraînement des Réserves ordinaires (CERO).

Dans l'esprit du commandant, ces Centres devaient être mis sur pied, organisés et commandés par des réservistes, avec le seul appoint d'un petit noyau d'actifs.

Un certain nombre d'unités de ce genre sont ainsi créées en métropole dès 1950 et les résultats obtenus, déjà pleins de promesses, semblent donner raison à ceux qui ont eu foi dans les Réserves de l'Air.

Avec un temps de retard, qui sera d'ailleurs rapidement comblé, l'Algérie suit.

On sait en effet que, pendant la deuxième phase de la dernière guerre, cette province avait pourvu largement les écoles d'Amérique, d'Angleterre et du Maroc en élèves-pilotes, navigateurs, radios, bombardiers, mécaniciens ou photographes et comptait un certain nombre de réservistes personnel navigant encore jeunes et disposés à reprendre un entraînement aérien qu'ils avaient prématurément interrompu en 1945.

Donc, à l'appel de la 5^{ème} région aérienne, un noyau d'officiers et de sous-officiers de réserve, certains devant secouer le joug conjugal ou familial, se porte volontaire pour faire partie de la nouvelle unité en cours de création et, le 1^{er} janvier 1952, le CER 305 de Maison-Blanche voit le jour comptant trente-cinq pilotes et navigateurs pleins de bonne volonté, mais dont la plupart sont à reprendre entièrement en main.

Une période relativement longue de balbutiements et d'adaptation commence, jalonnée d'incidents et d'aventures souvent cocasses, se terminant généralement bien, si ce n'est pour le matériel, et dont quelques uns méritent d'être signalés :

C'est ainsi que, dès les débuts de l'unité, un de nos pilotes, récemment relâché, se présente à l'atterrissage, annonce à la tour de contrôle : *Train et volets sortis* et se pose imperturbablement sur le ventre dans un nuage de poussière et un grand bruit de ferraille. Cela a dû lui servir de leçon car, depuis, il n'a plus cassé d'avion et, de surcroît, est devenu un excellent moniteur. Tel autre équipage qui, après avoir décollé, se rend compte (pas tout de suite d'ailleurs) que la gouverne de profondeur n'a pas été libérée de son éclisse, envisage, ayant péniblement pris de l'altitude, de sauter en parachute mais, après un bref conciliabule, revient sur sa décision et réussit à se poser, sans casse de bois, au mépris des règles les plus élémentaires de pilotage et au grand étonnement général.

Que dire aussi de cet autre fait divers que l'on peut classer, aéronautiquement parlant, dans la catégorie des accidents aériens graves, qui mit fin à la vaillante carrière d'un de nos derniers *Goéland*, lequel, aussitôt après avoir décollé pour un vol d'entraînement, eut la malencontreuse idée de s'écraser violemment dans un champ de vigne. Les deux pilotes, indemnes, l'un d'active, le moniteur, l'autre le réserviste, élève naturellement, se sont toujours l'un et l'autre, défendu d'avoir été aux commandes au moment fatal. Ceci explique peut-être pourquoi, dans ces conditions, l'avion n'ait pas cru devoir poursuivre son vol.

Je serais en reste à l'égard de nos pilotes si je ne rapportais pas ici une anecdote que certaines mauvaises langues ont accréditée à l'escadrille, tendant à faire croire que nos navigateurs, les *sacs de sable* comme les appellent avec modestie ceux de la Chasse, réunis un certain jour pour une mission de navigation, auraient confondu deux villes relativement proches l'une de l'autre, les vents ce jour-là ayant complètement contrarié leurs calculs.

Ainsi, durant plusieurs années au cours desquelles les périodes heureuses alternent avec les jours néfastes, l'escadrille poursuit inlassablement sa marche en avant. Des éléments nouveaux, plus jeunes, viennent s'intégrer comme pour donner aux anciens une nouvelle jeunesse par l'émulation qu'ils créent.

Pendant le même temps, le matériel est rénové. Les vieux *Goéland* et Nord 1000 sont remplacés par un avion aux lignes harmonieuses et aux performances excellentes, le Morane-Saulnier 475 *Vanneau* II, puis V, mais dont les moteurs sont malheureusement rapidement à bout de souffle. C'est alors, au début 1957, que le North American T-6, appareil d'école sûr, mais lent, reconverti pour les besoins opérationnels, vient prendre la relève du Morane-Saulnier *Vanneau*.

Entre-temps, le 1^{er} novembre 1954, la rébellion avait éclaté en Algérie.

L'escadrille, avec celle d'Oran, est la seule en mesure, de par son type d'avions et ses équipages familiarisés avec les djebels algériens, de s'adapter à la forme de guerre qui nous est imposée. En attendant, la mise sur pied et la venue de nouvelles escadrilles de métropole, notre secteur opérationnel couvre presque la moitié est de l'Algérie, allant de Cherchell à Bougie, et reliant les chaînes côtières aux hautes plaines de l'intérieur.

En 1958, la rébellion s'étant généralisée, l'escadrille devient une unité de maintien de l'ordre au même titre que les EALA qui sont réparties un peu partout sur le territoire, accomplissant des missions identiques. Sa zone opérationnelle est adaptée à la zone nord-algérois et son nom devient ERAALA 1/40.

Pour répondre aux demandes de missions de plus en plus fréquentes et assurer la permanence opérationnelle, quelques pilotes d'active viennent renforcer le noyau de réservistes, ces derniers, au nombre de trente-cinq environ sont, sur leur demande, rappelés sous les drapeaux suivant une formule assez souple qui leur permet en même temps, au prix naturellement de certains sacrifices, de poursuivre leurs occupations professionnelles.

Quant à la qualité du travail fourni, je n'en veux pour témoignage que l'appréciation encore récemment portée par un chef particulièrement qualifié, le général commandant en chef le 1^{er} GATAC, disant que cette unité : *Bien que composée en majeure partie de non professionnels, accomplissait un travail de valeur égale et tout aussi apprécié que celui des unités d'active correspondantes.*

L'oeuvre accomplie depuis près de dix ans et les résultats obtenus sont, pour une large part, dus aux efforts inlassables et persévérants d'un petit noyau de camarades d'active et de réserve dont quelques uns sont encore présents à l'escadrille. Je ne pourrais les citer tous, qu'il me soit simplement permis de rappeler que le commandant Georges Veuve, premier commandant du CER 305, a porté l'escadrille sur les fronts baptismaux et a présidé avec bonheur à ses destinées pendant plus de cinq ans et que le capitaine Boudin, ancien chef du noyau d'active, fut la véritable cheville ouvrière de l'unité et le compagnon des bons et des mauvais jours.

Pour conclure, le traditionnel bilan dont nous pouvons, je crois, être fiers :

- 25 960 heures de vol dont 16 600 heures opérationnelles en 5 838 missions de maintien de l'ordre.

- 110 citations, dont 39 à l'ordre de l'Armée Aérienne, deux Croix d'officier et deux Croix de chevalier de la Légion d'Honneur à titre exceptionnel.

Malheureusement, dix des nôtres sont tombés en service aérien commandé.

Nous voulons faire en sorte que ces efforts et ces sacrifices ne restent pas vains. Aussi, aux côtés de nos camarades de l'armée d'active, nous poursuivons inlassablement le combat qu'ils mènent, jusqu'à la victoire finale.



Pilote en Algérie par Yves Lonchamp

De retour des Etats-Unis, je reprends le chemin difficile des études. Après avoir connu la vie exaltante du pilote de chasse puis venir se cloîtrer dans une bibliothèque pour étudier le Code civil et le Droit romain paraît quelque peu irréel. Plus d'entraînement au combat aérien, plus de vols de formation, plus de vols de nuit, je ne peux plus contempler de haut ce petit peuple de fourmis aller quotidiennement au travail en se déplaçant dans des rues étroites. J'ai côtoyé le danger, j'ai ressenti la fatigue, j'ai connu les émotions de la voltige, j'ai participé à des défilés dans un bel uniforme d'aviateur, j'ai plus d'une fois fait détourner le regard des filles sur mon passage, j'ai contemplé des paysages aux couleurs chatoyantes, j'ai fréquenté des êtres aux caractères fouguesux mûris par des années de guerre et de privations, je me suis introduit dans différentes couches de la société avec le désir de toujours comprendre, j'ai fait avec beaucoup de conviction mon apprentissage d'homme et me voici redevenu anonyme, impuissant, réduit à remplir des cahiers d'écriture en écoutant le doyen Chauveau me parler de la *res injectio*. Les petits problèmes de la vie quotidienne vont vite remplir un univers qui se rétrécit chaque jour davantage. La pluie, le soleil, les horaires du tramway finissent par devenir l'essentiel de mes préoccupations.

La sonnerie militaire a disparu, lorsqu'arrive l'heure, on change de cours, on applaudit, on s'assoit, on écoute et j'entend à nouveau le vrombissement des moteurs sur la ligne d'envol un matin de brume. Le ciel d'Alger est beau, toujours bleu mais il ne saurait pas remplacer ce ciel sur fond d'orage de l'Alabama dans lequel j'ai accompli dans l'inquiétude mon premier vol solo. En 1950, je m'inscris au Barreau de la Cour d'appel d'Alger. Après les années de stage, je m'installe 5, rue de Tanger, dans des locaux mis à ma disposition par mon confrère Maître Pagès. Il devait m'associer dans sa spécialité peu commune du Droit maritime. A la Faculté de Droit d'Alger, j'avais bien suivi des cours de Droit aérien, le Droit maritime me fit connaître d'autres navigations. Au bout de quelques mois, Maître Pagès est emporté par la maladie et l'association n'eût pas lieu. Les événements qui surviendront en Algérie feront que ma carrière, quelque peu mouvementée, prendra un éclairage nouveau.

La Base aérienne de Maison-Blanche

Juillet 1954. On vit au rythme des saisons, c'est la période des vacances judiciaires. Mes honoraires sont encore insuffisants pour me permettre de m'évader et de prendre des congés. Je reste donc à Alger. La mer est au tournant de chaque rue et cet été la vie est calme et tranquille. Rien dans le comportement de la population ne laisse prévoir un changement possible dans la vie quotidienne. Un dimanche tout ensoleillé dans cet période de l'année, la ville est désertée, les filles sont à la plage, je me promène sans but rue d'Isly. Je rencontre Félix Fruneau. Il a, comme moi, fait son entraînement aux Etats-Unis. Comme moi, il a été pilote de chasse. Il me raconte qu'il est allé ce matin faire un vol sur avion militaire et il m'invite à venir faire prochainement une promenade aérienne avec lui à Maison-Blanche. Depuis quelques mois, il s'entraîne au CERO. Sans hésiter j'accepte. Je vais accomplir mon premier vol le 10 juillet 1954 à bord d'un *Vanneau*.

L'ambiance sur le terrain est sympathique. Le capitaine Boudin qui commande le Centre a un visage bien rond, des joues rosies par quelques anisettes, il a un sourire très accueillant. Je retrouve la camaraderie des navigants. J'endosse à nouveau un parachute et me voilà survolant Castiglione, Bou-Haroun, Boufarik. Le 29 août 1954, je suis lâché sur le terrain de Blida. C'est décidé, je viendrai, pendant mes heures de loisir, faire quelques loopings au-dessus de la Mitidja. J'étais bien loin de penser que trois mois plus tard, ma destinée va changer.

Guerre ou maintien de l'ordre

Le 1^{er} novembre 1954, des troubles éclatent simultanément en plusieurs points de l'Algérie. C'est ce qu'on a appelé la Toussaint Rouge. L'armée de Terre entame des opérations de police alors que la contribution de l'armée de l'Air va consister au départ surtout en des missions de transport et de reconnaissance.

Le CERO de Maison-Blanche devient CERO 305. Il prendra, en décembre 1956, le statut d'ERALA. Notre escadrille sera dotée de treize avions mais, dans l'armée de l'Air on est superstitieux et on dira qu'il y a douze avions plus un de réserve.

Dépendant du général commandant la 5^{ème} Région aérienne, l'ERALA 1/40 doit toutes les missions : Largage de tracts ou de courrier, reconnaissance à vue ou photographique, appui-feu...

Pour se défendre contre le terrorisme urbain, il est créé de compagnies de Territoriaux. Dans l'Aviation, le système est différent. Je contracte un engagement pour la durée du conflit dans ce que les autorités appellent dans leur jargon administratif les Réserves-actives. De pilote du dimanche, je deviens pilote de guerre participant à ce que certains appellent déjà la Guerre d'Algérie et que d'autres qualifient plus modestement d'opérations de maintien de l'ordre.

Je vole sur *Vanneau*. Les années 1954 et 1955 seront pour moi des années de réadaptation : Entraînement au tir au sol, à la voltige, au vol en formation, au vol rasant au fond des ravins à la recherche des caches etc.

Parfois, en revenant d'un exercice, on effectue quelques passages à très basse hauteur sur les plages de Tipasa. Cela ne semble pas effrayer les baigneurs qui nous font des signes de la main. Mais le *Vanneau* a un système de refroidissement peu adapté aux climats chauds. S'il nous arrive, en plein été, d'attendre trop longtemps sur la piste l'ordre de décoller, il nous faut faire appel aux pompiers qui viennent, avec leurs citernes, refroidir le moteur.

La reconnaissance à vue (RAV)

A partir de septembre 1955, je deviens opérationnel et je participe à des missions de reconnaissance à vue en Kabylie ou sur l'Atlas Blidéen.

La RAV est la mission type, elle est vitale pour les troupes qui progressent en convoi ou au sol dans les djebels ou dans les défilés propices aux embuscades.

Les troupes disposent en général d'un avion de l'ALAT qui joue le rôle d'éclaireur, allant reconnaître la route afin d'y déceler toute embûche. Avec nos *Vanneau* puis, plus tard nos T-6, nous effectuons des missions analogues, en avant des troupes, ou simplement en patrouillant dans le secteur, prêts à intervenir à la moindre alerte.

Le contact radio est permanent entre le sol et les T-6. En cas de bouclage, un avion assure le rôle de poste de commandement aérien et de relais radio entre les différents éléments du dispositif mis en place. Les chefs de section et de compagnie guident et sélectionnent le mode d'appui-feu dont ils ont besoin et fonction du type d'accrochage. La coopération entre les trossol (troupes au sol) et les T-6 est toujours la meilleure possible.

Nous transportons souvent en place arrière un observateur. Il fait, sur les activités constatées au sol, un compte-rendu détaillé qui sera remis pour exploitation à l'officier de service qui, sur la base, est en contact avec l'état-major.

Notre secteur d'activité s'étend sur les zone Médéa-Miliana, le Chenoua, Bougie, Bouira. Les points sensibles sont les gorges de Palestro et les montagnes de Kabylie.

Deux T-6 patrouillent en permanence dans les zones où l'armée de Terre est en action.

Selon l'objectif à atteindre lors d'un accrochage il y a mitraillage (*staffing*), lancer de roquettes ou de bombes.

La protection des convois fait partie de notre train-train quotidien et notre T-6 est très apprécié comme *ange gardien* et nos patrouilles écument notre secteur du matin au soir. Il m'est arrivé de faire un accompagnement d'un convoi d'autocars remplis de jeunes allant faire du ski à Chréa. La route forestière empruntée est sinueuse et pleine d'embûches. Il faisait beau ce jour-là, l'air était calme et le vol fut une véritable promenade.

L'escadrille participe aussi à de grandes opérations de bouclage dans la région de Bougie, mais souvent, ces opérations de grande envergure n'apportent que de faibles résultats tant les préparatifs sont peu discrets.

Pendant l'année 1957, je participe à plusieurs opérations d'appui-feu. Souvent nous décollons en formation de deux ou trois avions et nous effectuons une noria sur les lieux de l'intervention, Chaque avion pique à son tour en faisant une ronde autour de l'objectif déterminé. Cependant, il m'arrive de partir seul pour faire un vol de routine et de reconnaissance dans notre secteur.

Pendant la semaine, je pratique le Droit. Je me rends à Maison-Blanche uniquement les week-ends, à moins que le capitaine Boudin ne me téléphone au bureau le matin pour une mission nécessitant l'emploi de plusieurs pilotes. Je prends alors ma voiture et une demi-heure plus tard j'endosse ma combinaison de vol et me voilà survolant les djebels.

L'opération terminée, je rentre à Alger et je reçois les clients qui m'attendent patiemment dans la salle d'attente.

Une mission dangereuse

La date du 8 février 1957 restera gravée dans ma mémoire. J'effectue ce jour-là, seul à bord, un vol dans la région de Sakamody. Rien à signaler, je m'apprête à rentrer tranquillement à la base lorsque soudain, dans mes écouteurs, une voix affolée me fait sortir de ma monotonie.

Les trossol qui m'ont vu patrouiller me demandent d'intervenir. Une unité du contingent vient de tomber dans une embuscade. Je me dirige rapidement sur les lieux et j'aperçois un groupe d'hommes en uniforme. Je fais un passage en rase-mottes au-dessus d'eux pour signaler que j'ai bien reçu le message et que j'attends leurs instructions.

Je suis accueilli par des balles traçantes. J'en vois filer tout autour de moi. Si le spectacle a un certain attrait, il est néanmoins peu rassurant.

Je demande aux trossol de rectifier leur tir. La voix hurle de nouveau dans mes oreilles si bien que les paroles de l'opérateur deviennent incompréhensibles. Le jeu des balles traçantes continue inlassablement à chacun de mes passages. J'obtiens finalement le silence radio. Une voix plus sereine se fait alors entendre. C'est probablement celle du chef de section. Il m'informe qu'en réalité je fais du vol rasant sur des troupes du FLN qui ont revêtu l'uniforme français et qui portent le même foulard d'identification. Je réalise alors le subterfuge et ma méprise.

Caché derrière un cactus sur un petit monticule, un fellagha tire sur moi à chaque ressource que je fais. Je le mitraille à plusieurs reprises, mes balles ne l'empêchent toujours pas de poursuivre son harcèlement. Je prends de l'altitude et je fais un dernier piqué sur cet impertinent, il est toujours là, couché sur sa mitrailleuse, derrière son cactus, il tire sans arrêt. Je fonce sur lui, je le vois distinctement. Il n'est plus qu'à deux mètres de moi. Je manœuvre pour reprendre de l'altitude mais au moment de la ressource, l'avion s'enfonce et la roulette de queue vient heurter mon adversaire et lui fait faire trois pirouettes dans le ravin plus bas. La mitrailleuse s'est enfin tue et j'entends un « hourrah » dans le poste de radio.

Je rentre à la base : Quatorze trous dans la carlingue, mais heureusement aucune partie vitale n'est touchée.

Le lendemain, je plaçais une affaire devant le tribunal correctionnel d'Alger et je n'ai jamais su quelle fut la suite de cet accrochage.

Un bombardement qui faillit mal finir

Le 12 juillet 1958, il fait très chaud, nous jouons aux cartes. Alerte. Il faut se diriger vers les monts du Zaccar, près de Miliana. Notre intervention est sollicitée car des rebelles, fortement armés, se sont retranchés dans une mechta, après avoir incendié des fermes, égorgé des femmes et des enfants et tué plusieurs militaires. La mechta est sur un piton surélevé difficile d'accès, les Bédouins ont bouclé le fond du thalweg. A deux avions, Boulet et moi, nous décollons de Maison-Blanche. Arrivés sur les lieux, une grenade fumigène est lancée pour nous préciser l'objectif. Deux hélicoptères venus de Boufarik se tiennent prêts à intervenir. Après avoir ajusté et lancé nos quatre roquettes, nous nous apprêtons à larguer nos bombes. Rêveur leader lance la sienne qui atteint le centre de la mechta. C'est mon tour. Pour que la bombe atteigne son but il faut, au cours du piqué fait à la verticale, voir l'objectif pratiquement au bas de ses pieds. J'appuie sur la commande de largage et ma bombe va suivre sa trajectoire.

Lorsque je commence à reprendre de l'altitude pour rejoindre mon coéquipier, ce dernier me signale par radio qu'une épaisse fumée blanche se dégage du côté gauche de mon avion. Le circuit électrique a dû se rompre lors du déclenchement de la bombe et l'étincelle produite est certainement à l'origine du court-circuit.

J'envisage immédiatement une procédure d'évacuation de l'avion. Mais mon altitude n'est pas encore suffisante pour que je puisse, sans danger, sauter en parachute. De plus, l'endroit n'est pas très propice pour la réception et la nuit va arriver bientôt. J'appauvris le mélange afin de diminuer la consommation. Pendant mon ascension, la fumée ne semble pas augmenter de volume selon mon coéquipier. J'alerte la tour de contrôle de Blida, la base la plus proche, car je sais que mon avion ne tiendra pas jusqu'à Maison-Blanche. Le moteur commence à avoir quelques ratés. La tour m'avise qu'elle fait dégager toutes les pistes et que je peux venir atterrir d'urgence. Le silence radio est total et on sent l'inquiétude en même temps que la solidarité des gens de l'air. Les minutes paraissent ne plus en finir. La tour m'annonce : *Avion en vue, vous pouvez atterrir en piste 09*. Mon T-6 perd de l'altitude, la fumée semble devenir plus noirâtre. J'ai bien le contrôle des commandes mais plus celui de la vitesse. Pourquoi suis-je dans cet avion ? Ma destinée n'était elle pas d'être jardinier ou pêcheur à la ligne ? Il faut que j'arrive jusqu'au terrain, je sens des gouttes de sueur perler sur mon front. *Rêveur*, me précise la tour, *le vent au sol est pratiquement nul*. Puis c'est le silence, ce silence mystérieux qui augmente dès que je réduis ma respiration. Le moteur tousse, je vois les premiers hangars puis la tour. L'hélice se met en croix, le moteur s'est arrêté de lui-même. Je perds rapidement de l'altitude. Aurai-je suffisamment de vitesse pour arriver en vol plané jusqu'au seuil de piste ? Je ressens tout à coup une violente secousse. Ce sont mes roues qui ont touché le sol. L'avion s'immobilise, je saute sans plus attendre et je me mets à courir en direction des bâtiments de l'aérodrome. Je vois arriver vers moi, à grande vitesse le camion des pompiers et l'ambulance prête à me transporter d'urgence à l'hôpital. Mes membres se mettent à trembler. C'est dans ces moments là que l'on comprend combien il est réconfortant d'avoir les deux pieds sur la terre ferme. L'avion, lui, resté sur la piste, est copieusement arrosé par les pompiers.

Le soir, à la maison, je dîne comme d'habitude. *As-tu passé une bonne journée ? Oui, rien de spécial.*

Au Tribunal militaire

Le Tribunal militaire est situé rue Cavaignac à Alger, il est présidé par le conseiller à la Cour d'appel Roynard. Un brave homme qui essaye de rendre la justice. Il ne veut en aucune façon que son interlocuteur le quitte sans qu'il ait épuisé toutes les ressources de sa gentillesse et de son sens de l'équité. Il étudie bien ses dossiers et veut comprendre le drame algérien qui souvent dépasse son entendement. Son dernier poste était dans une ville du centre de la France. Il n'est adapté ni à la mentalité arabe, ni à celle des Pieds-Noirs. Je le retrouverai plus tard président de chambre à la Cour d'appel de Versailles. Là il était devenu très « Versaillais ».

Je me présente au conseiller Roynard dans le bureau assez triste qu'il occupe dans une pièce vétuste du tribunal. Je suis « commis d'office » pour assurer la défense d'un inculpé que je ne connais pas et qui est détenu à la prison Barberousse. Il s'agit de Djillali Ben Ramdane. S'il comparait devant un tribunal militaire c'est que les faits qui lui sont reprochés sont en rapport direct avec la guerre d'Algérie. Je n'aime pas ce genre d'affaire, j'ai prêté serment de défendre la veuve et l'orphelin, mais pas un terroriste ou un fellagha. Le président Roynard me fait porter le dossier dans le local réservé aux avocats où je pourrai l'étudier à loisir. *Maître*, me dit-il en partant, *si vous avez besoin d'un renseignement n'hésitez pas à frapper à ma porte*. L'audience doit avoir lieu dans deux jours, c'est la seule affaire inscrite au rôle. Il n'y a donc pas de renvoi possible. En effet, une séance au tribunal militaire nécessite en plus du personnel sédentaire, de nombreux officiers, des interprètes en langue arabe ou kabyle, des gendarmes, des greffiers, tout un monde que l'on déplace exprès ce jour là.

J'entreprends la lecture du dossier et prends des notes. Djillali Ben Ramdane est poursuivi pour rébellion à main armée. Il a été fait prisonnier au cours d'un accrochage. Trouvé porteur d'un fusil-mitrailleur qu'il avait emporté avec lui lorsqu'il avait déserté l'armée française. Il reconnaît avoir participé à de nombreux attentats contre des Européens et contre des Musulmans favorables à la France et il avoue avoir participé à de nombreux combats contre les forces de l'ordre.

Bref, c'est vraiment le dossier que je n'aime pas.

Une lecture attentive m'apprend que Djillali Ben Ramdane a été fait prisonnier le 2 mars 1958 après avoir été blessé par balle au cours d'un mitraillage accompli par un T-6 pendant un accrochage survenu dans un douar près de Michelet, en Kabylie.

Michelet, pensai-je immédiatement, fait partie du secteur de l'ERALA 1/40. Qui pouvait bien ce jour là piloter le T-6 en question ?

Bien que les faits se situent déjà il y a plus d'une année, certains détails fournis par l'inculpé me paraissent familiers. Le soir, je consulte mon carnet de vol. Dans la journée du 2 mars 1958, il est mentionné que je partais en compagnie du capitaine Lavergne en appui-feu dans la région de Michelet. Comme ce jour-là il n'y avait eu que deux avions dans le secteur, Djillali Ben Ramdane avait été blessé soit par l'avion de Lavergne, soit par le mien.

Venir défendre un individu que j'avais combattu me semblait assez paradoxal.

Vraiment Maître, vous me posez un cas de conscience, me répond le président Roynard à qui j'expose la situation. Puis, réfléchissant, il ajoute : *Je pense que c'est à vous qu'il appartient de le résoudre. Aujourd'hui vous portez la robe d'avocat et vous devez donc respecter les règles de votre profession. Ce n'est pas un pilote que je reçois, mais un membre du Barreau*.

Dans ces cas-là, nous estimons que c'est l'avis du client que l'on doit prendre en considération. Voudra-t il me conserver comme avocat ? C'est la question que je me promets de lui poser au plus tôt.

Les contacts avec Djillali Ben Ramdane ne sont pas très fructueux. Il ne parle pas le français, il ne comprend pas davantage ce qu'on lui dit en arabe. Il semble être assez primitif et ne connaît qu'une sorte de dialecte pratiqué dans une partie éloignée de la Grand Kabylie. Personne dans le tribunal ne peut servir d'interprète.

Le président Roynard et moi, après échange de regards interrogateurs arrivons cependant à la triste conclusion que, quoiqu'il en soit, le Tribunal militaire condamnera mon client au maximum de la peine prévue par la Loi, il fera ensuite un recours en grâce auprès du chef de l'Etat et, comme tous les autres condamnés, il verra sa peine commuée. Il faut dire qu'à cette époque troublée, le chef de l'Etat était le général De Gaulle qui graciait plus facilement un Arabe qu'un Européen.

Les rouages de la Justice commençaient donc à grincer. Lorsqu'un chef d'Etat quelqu'il soit, ne respecte pas les décisions de justice de son pays on peut croire qu'il y a quelque chose de détérioré dans le royaume de France.

Opérations de maintien de l'ordre ou guerre d'Algérie, guerre d'Algérie ou maintien de l'ordre ? On peut méditer longtemps sur la valeur de ces qualifications. Peut-on continuer un combat pour conserver une terre française ? Peut-on avoir foi en l'honnêteté de celui qui nous gouverne ? L'Algérie sera-t-elle encore une province française ?

En opération dans les gorges de Palestro

Le 24 août 1959, en compagnie du lieutenant Mendy, j'assure la protection d'un convoi qui s'engage dans les gorges de Palestro. Les gorges de Palestro ont une mauvaise réputation. Beaucoup de convois ont déjà été attaqués dans ces gorges difficiles d'accès. Le convoi de ce jour-là est composé d'une quinzaine de GMC en route vers Palestro. Les contacts par radio sont intermittents, le secteur est calme. Le convoi poursuit allègrement son parcours sous la chaleur.

Tout à coup, c'est la fusillade. Par radio on nous demande d'intervenir rapidement. On nous précise que les rebelles sont dissimulés dans des bosquets au-dessus des gorges et sont disséminés un peu partout dans la montagne. On tire de tous les côtés. Nos avions font plusieurs passages et vont à la recherche du rebelle jusqu'au fond de l'oued desséché. On mitraille les bois. On ne voit rien. Les autorités au sol nous commandent de continuer le tir. Au bout d'une demi-heure d'un feu abondamment fourni, tout s'arrête comme cela avait commencé. Le convoi continue sa route et nous rentrons à la base.

Plusieurs années plus tard, assis à la terrasse du café du Palais à Alger, en compagnie de plusieurs confrères, je raconte ce fait d'armes à mon ami Spozzio qui, comme moi, est avocat. Spozzio avait fait une période militaire et se trouvait ce jour-là dans ce convoi de Palestro que j'avais survolé. Bougre, me dit-il, vous êtes intervenus rapidement et on vous suivait dans vos évolutions à travers les gorges. Vous avez pris certainement beaucoup de risques. Puis, avec son bagout de conteur, qu'il tenait certainement de son ancêtre Alphonse Daudet, il nous précise que le convoi circulait depuis plusieurs heures sous une chaleur torride et qu'aux environs d'une heure de l'après-midi qui, comme chacun le sait, est l'heure de la sieste, un de mes trouffions qui était en charge de la surveillance de la queue du convoi, s'était endormi le doigt sur la détente de son fusil. A la suite d'un cahot de la route, le camion fait une embardée et le soldat en perdant son équilibre avait appuyé fortement son doigt sur la détente et le coup était parti. Ceux qui étaient en tête de convoi, dont Spozzio, croyant à une attaque de fellaghas, ont immédiatement riposté. Mais au bout d'une demi-heure, comme aucun coup de feu ne provenait de la montagne, le chef de convoi avait ordonné le cessez le feu.

Après enquête, on connut le nom du coupable. Dans la compagnie on racontait dans les veillées les exploits de ce fier soldat.

Sur une rencontre dans un bar

Plusieurs années ont passé. Je suis installé à Versailles et, après l'audience, je vais prendre un demi dans le Café des deux Palais. Le barman me sert. Un moment après, intrigué, il revient vers moi. *Maître*, me dit-il, *je vous reconnais, mais je ne me souviens plus où nous nous sommes rencontrés*. Je l'examine, son visage m'est totalement inconnu. Il me demande les places où nous aurions pu éventuellement passer quelques temps ensemble. J'ai beau chercher, dans ma mémoire, je n'en trouve pas. Puis je lui indique, au cours de la conversation qui s'instaure, qu'avant d'être à Versailles, j'étais en Algérie.

Son regard semble tout à coup s'illuminer, *N'étiez vous pas dans l'aviation ? N'étiez vous pas à Maison-Blanche ? N'étiez vous pas pilote ? Ah ! Je me suis toujours dit que si je rencontrais ce pilote dans le civil, je ne manquerais pas de lui faire part, à ma façon, de ma grande colère*.

Devant mon étonnement grandissant, il se met à me raconter que, faisant son service militaire en Algérie, il avait obtenu l'autorisation de faire un tour dans un de ces T-6 qu'il voyait décoller tous les jours devant son baraquement et qui remplissaient de rêves son imagination.

Dans le cadre d'une campagne de propagande de l'armée de l'Air, j'avais transporté ce deuxième classe pour lui faire voir de haut les belles plages de l'Algérois. Il en était fort satisfait. Puis je lui fis connaître les joies de la voltige. Quand il mit pied à terre, il s'étendit immédiatement sur le sol pendant que j'allais déposer mon parachute dans la salle qui lui était réservée.

Le mécanicien de piste, examinant le candidat malheureux au baptême de l'air, le fait se relever et lui ordonne de nettoyer l'avion. Ce qu'il exécute de mauvaise humeur. Mon passager avait vomi sur les instruments de bord pendant tout le temps de la voltige.

Voilà pourquoi ce barman gardait un souvenir si amer de ce pilote qui l'avait quelque eu bousculé dans des évolutions au-dessus de Rivet en Algérie. Nous avons quand même pris le pot de l'amitié.

Et ce fut la fin

En 1962, nous sommes interdits de vol à Maison-Blanche. Nous n'osons même plus aller au bar de l'escadrille. Ceux qui faisaient partie de l'active rentrent peu à peu en métropole où ils ont de nouvelles affectations. Les réservistes sont abandonnés à leur propre destin.

J'ai accompli 107 missions de guerre. Le ministre des Anciens Combattants, au nom de la République Française a, le 23 août 1958, dans un beau diplôme tricolore, reconnu les services rendus à la Nation par Monsieur Lonchamp Yves qui a participé aux opérations de maintien de l'ordre en Afrique du Nord. Le général de brigade aérienne Rouget, commandant l'Air en Algérie, accorde le 28 janvier 1959 au sous-lieutenant Longchamp Yves un témoignage de satisfaction à l'ordre de la 5^{ème} Région Aérienne pour le motif suivant : Pour son allant, son dynamisme et sa foi patriotique, à servi la cause de la France, non seulement en accomplissant des missions dans le cadre du Maintien de l'ordre, mais encore en faisant une active propagande en faveur de l'Algérie Française auprès des officiers de réserve de l'Air résidant en métropole.

Commandant de réserve, j'obtiens la Croix de la Valeur Militaire avec une étoile de bronze le 15 juillet 1957 et avec une étoile d'argent le 16 septembre 1961. Chevalier du Mérite Militaire par décret du 23 août 1958. Chevalier de la Légion d'Honneur par décret du président de la République le 22 septembre 1965.

C'est ainsi que se termine cette période passionnante et troublée qui fut mon combat sans avenir pour une Algérie que nous avions tant aimée.

Yves Lonchamp a fait partie du 15^{ème} détachement aux Etats-Unis. Il a été breveté pilote de chasse le 27 juin 1945 à Craig (Alabama).

Un convoi mouvementé par Pierre Binet

Avec le capitaine Lavergne, chef de patrouille, je suis désigné pour le convoi d'un T-6 d'Alger à Ambérieu où se trouve la chaîne de révision de ces avions.

Nous nous rassemblons à Bône le 2 février 1959 et le lendemain, nous sommes douze à démarrer cette aventure, avec un seul radiocompas pour tous dans l'avion du leader et je suis le seul PER, donc dernier de la formation. La météo annonce le passage rapide d'un front froid sur le nord de la Méditerranée, mais le ciel ici est clair. Nous décollons donc.

Après 1 heure 30 de vol, le plafond s'abaisse lentement mais sûrement et nous volons bientôt à 150 mètres au-dessus d'une mer démontée. Cap au nord, nous longeons la FIR de Sardaigne sans apercevoir la côte.

La visibilité est si mauvaise que tout à coup nous nous retrouvons à la verticale du pont d'envol d'un porte-avions (le *Clemenceau*, nous l'apprendrons par la suite) qui effectue des manoeuvres navales au large de la Corse. Les Marins ont dû croire à une attaque de kamikazes.

Nous avons alors pris le cap 90°, car le leader venait enfin de capter la balise des Sanguinaires, indiquant l'entrée du golfe d'Ajaccio. Après 15 longues minutes de vol, nous avons enfin aperçu la côte, puis la piste où nous atterrissons, soulagés.

De très fortes turbulences nous secouaient sèchement en vent arrière dans la vallée encaissée donnant accès à l'aérodrome, et parfois, moteur réduit, je dépassais plusieurs avions qui me précédaient dans la formation en échelon refusé.

Après avoir complété les pleins de nos avions et déjeuné d'un sandwich, nous avons redécollé deux heures plus tard vers le continent. La traversée vers Istres, où nous devons déposer nos *mae west*, sera plus facile, car un mistral, assez violent quand même, avait dégagé le ciel.

Mais nouveau problème en approchant des côtes. Le contrôle régional nous dérouta sur Marignane car le vent de travers est trop important à Istres, paraît-il.

Notre arrivée en priorité, cap au nord à douze avions et nos breaks successifs, ne passeront pas inaperçus au milieu du trafic civil assez dense en ce milieu d'après-midi.

Nos avions furent solidement attachés sur le parking en herbe par du personnel militaire dépêché en urgence pour nous recevoir. Nous regagnons ensuite, en car, la base d'Istres où nous passerons la nuit. Le lendemain, après un petit déjeuner copieux, nous retrouvons nos avions à Marignane et nous décollons pour Ambérieu.

Nous remontons la vallée du Rhône avec un plafond très moyen et, après un survol de l'agglomération lyonnaise, nous atteignons sans encombre notre destination. Puis huit jours de permission pour tout le monde.

Le retour vers l'Algérie fut tout aussi épique.

Le terrain d'Ambérieu a la particularité en cette saison d'être noyé, chaque jour, sous une épaisse couche de brouillard qui se déchire vers 11 heures du matin pour se reformer, tout aussi dense, à midi jusqu'au lendemain.

Nous avions donc une heure pour effectuer le vol d'essai, signer les documents de réception de l'avion, compléter les pleins d'essence, et redécoller pour Istres où nous devons reprendre les *mae west* indispensables pour le survol maritime. Tout fut réglé en une demi-heure et le vol d'essai fut réduit au strict minimum. Nous quittons Ambérieu en milieu de journée et, passé Lyon, le vol se déroulera par beau temps jusqu'à Istres.

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
				MOIS			de
2 ⁿ	P	Solo	T6G W593	01.50			
4	P	Solo	T6G W195	02.25			
5	P	Solo	T6G W3949	00.40			
5	P	Solo	T6G W3967	00.40			
6	P	Solo	T6G W3959	01.50			
8	P	Solo	T6G W222	01.50			
16	P	L ¹ Solo	T6G W3949	01.40	00.50		
17	P	Solo	T6G W3970	01.50			
18	P	Solo	T6G W3949	02.00			
22	P	Solo	T6G W3978	01.15			
23	P	Solo	T6G W3961	01.50			
24	P	Solo	T6G W3993	01.50			
26	P	Solo	T6G W3999	02.30			
27	P	Solo	T6G W3939	02.00			
31	P	Solo	T6G W564	02.00			
Janvier 1959 Pilote				25.10	00.50		

DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien.	OBSERVATIONS
			JANVIER 1958	
01.50	2		C4010 Affaire Fenn	in My34
02.25	1		C4022 RAV en	MY13
00.40	2		Liaison ALGER - BLIDA - ALGER	
00.40	1		C4032 RAV en	MY42
00.50	2		C4033 Liaison	OPS BERGAVAGIA
01.50	1		C4044 Procombi	
01.40	2		Entraînement VSV	
01.50	1		C4099 RAV Sud	Cherch
02.00	1		C4104 RAV Atlas	
01.15	1		C4127 Procombi	CIEA - BLIDA
01.50	1		C4133 RAV Secteur	PALESTRO
01.50	1		C4147 RAV Secteur	Sud MOZAI
02.30	1		C4163 RAV OVED	ISSER
02.00	1		C4165 Procombi	HORLOGE
02.00	1		C4204 RAV Sud	et West MOZAI
25.10	19		Permet suite du 31 janvier 1959 au total de 25 heures et 10 minutes de vol pour le mois de JANVIER 1959 dont 22 heures et 50 minutes de vol de guerre et 13 missions.	

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
				MOIS			de
1	P	Solo	T6G W3967	01.30			
3	P	Solo	T6G W3967	01.40			
4	P	Solo	T6G W3967	02.45			
4	P	Solo	T6G W3967	02.50			
5	P	Solo	T6G W3967	01.15			
17	P	Solo	T6G W450	01.25			
17	P	Solo	T6G W450	01.10			
18	P	Solo	T6G W450	01.35			
18	P	Solo	T6G W450	02.05			
18	P	Solo	T6G W450	02.00			
19	P	Solo	T6G W3939	00.40			
20	P	Solo	T6G W3978	02.00			
20	P	Solo	T6G W222	00.40			
21	P	Solo	T6G W3967	01.35			
24	P	Solo	T6G W3963	00.45			
24	P	Solo	T6G W432	00.15			
27	P	Solo	T6G W564	00.30			
28	P	Solo	T6G W547	00.40			
Février 1959 Pilote				23.50			

DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien.	OBSERVATIONS
			FEVRIER 1959	
01.30	1		C4004 Procombi	CIEA + RAV Atlas
01.40	1		ALGER - BONE	
02.45	1		BONE - ATACCIO	
02.50	1		ATACCIO - MARIANNE	
01.15	1		MARIANNE - AMBERIEU	
00.25	1		Vol d'essai Reception	
01.10	1		AMBERIEU - ISTRES	
01.35	1		ISTRES - ATACCIO	
02.05	1		ATACCIO - BONE	
02.00	1		BONE - BLIDA	
00.40	2		Liaison ALGER - BLIDA - ALGER	
02.00	1		C4151 RAV Sud	Atlas
00.40	2		Liaison ALGER - BLIDA - ALGER	
01.35	1		C4164 Fem	Ataque
00.15	1		Liaison ALGER - BLIDA	
00.15	1		Liaison BLIDA - ALGER	
00.30	2		Liaison ALGER - BLIDA - ALGER	
00.40	2		Vol d'essai	
23.50	22			

Pages du carnet de vol de Pierre Binet, instituteur

Nous passons la nuit sur la base militaire et, le jour suivant, la traversée vers la Corse se fera sans problème. Après avoir complété les pleins d'essence à Ajaccio, décollage et toujours numéro 12 de la formation, vers Bône.

Dans le palier de décollage, apparition de fines gouttelettes d'huile sur le pare-brise, nous en avons l'habitude. Après concertation avec le mécanicien présent en place arrière et responsable de la mécanique pour ces missions, nous décidons de continuer. Le temps est beau, la Sardaigne proche, on aperçoit au loin la côte sur notre gauche et on ne peut pas nous refuser un atterrissage en cas de besoin.

Mais durant la traversée maritime vers Bône, les choses s'aggravent. Le pare-brise devient opaque et l'huile ruisselle sur les verrières latérales jusqu'en place arrière. Je signale ma situation au leader qui informe le contrôle de Bône. Enfin, la côte approche et on m'accorde la priorité à l'atterrissage.

J'ouvre la verrière, je m'aligne sur l'axe de la piste en approche directe, du mieux que je peux, et à l'arrondi je sors la tête et j'en prends plein la figure. Je termine ma course, accompagné par les camions des pompiers et l'ambulance qui me suivent à toute vitesse sur le taxiway.

J'avais réussi mon arrivée !

La fuite d'huile fut réparée ensuite avec l'aide des mécaniciens de l'escadrille de T-6 présente sur le terrain. Nous avons ensuite rejoint Blida sans aucun autre problème

Après le Putsch des Généraux, survenu en avril 1961, j'ai effectué encore deux convoys sur Ambérieu, mais des allers simples. Je ne conserve aucun souvenir précis de ces vols si ce n'est la trace sur mon carnet de vol et les attestations de retour, l'une au départ d'Orléans-Bricy, le 10 juillet et l'autre, au départ de Lyon-Bron, le 2 octobre.

Mon carnet de vol militaire s'arrête le 18 février 1962.

A la suite du bombardement du camp FLN d'Oujda, en territoire marocain, par des équipages de l'ERALA 2/40 d'Oran, dans le cadre des opérations de l'OAS, tous les réservistes seront interdits de vol en Algérie. Les ERALA 1/40 et 2/40 seront dissoutes et les avions de l'ERALA 1/40 se rendront aux autorités restées fidèles à De Gaulle sur l'aérodrome de Paul-Cazelles.

Le lieutenant André Turpin, qui ne dissimulait pas ses opinions Algérie Française, sera muté comme commandant de la base de Faya-Largeau, au Tchad. Ironie du sort, sa plaisanterie favorite quand il réprimandait un subordonné était : *Vous connaissez Tamanrasset ?*

C'est à l'ERALA 1/40 que j'ai été décoré de la Croix de la Valeur Militaire, à l'occasion d'une cérémonie qui s'est déroulée sur le Forum d'Alger.

Pierre Binet a été pilote appelé PER (pilote élémentaire de réserve). Il a servi à l'EALA 14/72 de novembre 1957 à décembre 1958, avant de rejoindre l'ERALA 1/40 comme pilote ADL, puis réserviste d'octobre 1959 à février 1962.



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 n°291	00 30			
3	P	Solo	T6G n°547	01 20			
4	P	Solo	T6G n°402	02 00			
5	P	Solo	T6G n°547	01 15			
6	P	Solo	T6G n°527	01 50			
8	P	Solo	T6G n°527	01 05			
7	P	Solo	T6G n°491	00 50			
11	P	Solo	T6G n°223	01 15			
12	P	Solo	T6G n°491	01 35			
14	P	Solo	T6G n°195	00 35			
14	P	Solo	T6G n°369	00 55			
16	P	Solo	T6G n°291	00 40			
17	P	Solo	T6G n°369	00 40			
19	P	Solo	T6G n°222	01 35			
20	P	Solo	T6G n°432	03 00			
21	P	Solo	T6G n°369	01 30			
Mois d'AVRIL 1959							
Pilote					21 35		

DURÉE totale de vol (Total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien.	OBSERVATIONS
M O I S de				
AVRIL 1959				
00 30	1		C 4009 Pro - Comair CHREA	
01 20	1		C 4023 Affair - Fum en LY9430	
02 00	1		C 4026 RAV Section SUD	
01 15	1		C 4033 Pro - Comair CHREA	
01 50	1		C 4041 RAV + AIR Tizi - SUZOU	
01 05	1		C 4041 Patrouille + Retour ALGER	
00 50	1		C 4046 Pro Comair HORLOGE	
01 15	1		C 4036 Pro Comair ADARUS	
01 35	1		C 4092 RAV Section SUD	
00 35	2		Liaison ALGER - BLIDA - ALGER	
00 55	1		Vol d'essai Reception	
00 40	1		C 4116 Pro - Comair ADDUCTIF	
00 40	1		Vol d'essai	
01 35	1		C 4139 Pro - Comair CHREA	
03 00	1		C 4142 Pro Comair + Affair - Fum MY45#22	
01 30	1		C 4149 Pro - Comair PALESTRO	
20 35	17			

Mois de SEPTEMBRE 1961

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
14	P		T6G n°603	00 50			
15	P		T6G n°289	00 45			
15	P		T6G n°432	01 25			
19	P		T6G n°331	00 45			
19	P		T6G n°303	01 45			
20	P		T6G n°023	01 35			
18	P		T6G n°303	02 00			
15	P		T6G n°450	00 15			
25	P		T6G n°928	01 45			
26	P		T6G n°928	02 45			
26	P		T6G n°928	02 50			
TOTAL							

DURÉE TOTALE DE VOL (Total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE DU SERVICE AÉRIEN	OBSERVATIONS
00 50	3		Tours de piste	
00 45	2		ALGER - BLIDA - ALGER	
01 25	1		C 4110 Pro comair	
00 45	1		C 4141 Pro - comair	
01 45	1		C 3146 RAV MY 81 30	
01 35	1		C 4147 RAV MY 23	
02 00	1		C 3144 RAV MY 51 60	
00 15	1		BLIDA - ALGER	
01 45	1		BLIDA - BONE	
02 25	1		BONE - AJACCIO	
02 50	1		AJACCIO - AMBERIEU	
15 50	14			

Carnet arrêté le 30 Septembre 1961 au total de 15 heures 50 minutes pour le mois de Septembre 1961

L'Informant, [Signature]

[Stamp]

1961 Mois de :	M. O. - A. F. N.			
	MOIS		TOTAL	
SEPTEMBRE	Missions	Heures	Missions	Heures
FEU				
RAV.	3	5 20		
GUIDAGE				
PROTECT.	2	2 10		
SANIT.				
PARA-LARG.				
PORT				
LIAISONS				

Pages du carnet de vol de Pierre Binet

Mon dernier combat est au profit des Harkis

par Christian Breuleux

Lorsqu'une opération était envisagée dans notre secteur, nous étions appelés par téléphone pour tripler l'effectif normal. Grâce à ce sureffectif, nos avions pouvaient tenir l'air en permanence lorsqu'une opération était en cours. Un équipage frais remplaçant l'équipage de retour de mission pendant qu'étaient refaits les pleins de carburant et de munitions. Nous avons même reçu un observateur de l'armée de l'Air israélienne venu voir notre façon de procéder afin d'améliorer l'efficacité de leurs escadrilles.

En plus des RAV et des protections de convois, nous étions à la disposition des troupes en opération afin de porter secours à une unité accrochée. Nous nous sentions particulièrement utiles dans ce genre de mission. Dès notre arrivée, l'adversaire était obligé de se camoufler perdant toute possibilité de manoeuvre, sinon dans la fuite vers un espace couvert. Lorsque l'unité française pouvait se baliser nous étions capables d'effectuer des tirs à 10 mètres au-delà de leur ligne sans prendre de risques. Chaque fois que nous étions amenés à ouvrir le feu, la mission devenait une «mission feu».

Notre efficacité dépendait de notre discipline car notre action sans ordres pouvait mettre la vie de nos camarades opérant au sol en danger. La vue aérienne ne permet pas de tout voir et de tout comprendre.

Notre plus belle mission a été accomplie en coopération avec le 1^{er} REP contre le dernier commando zonal opérant dans l'Algérois. L'accrochage s'est produit dans la plaine à l'ouest de Tablat. Le 1^{er} REP les refoulait vers le sud. Nous les avons surpris à 2 km de tout abri et immobilisés. Le 1^{er} REP a eu des pertes légères, deux de nos avions ont été touchés mais ont pu regagner la base. Le 1^{er} REP a dénombré 110 fellaghas morts. A la suite de cette opération, nous n'avons plus rencontré de troupes organisées dans notre secteur, mais seulement des petits groupes. L'escadrille a été citée à l'ordre de l'Armée pour ses résultats.

Pour mettre à profit nos observations aériennes, nos camarades d'active allaient parfois conduire les Harkis du secteur vers les caches que nous avions détectées.

Cependant, notre moral est loin d'être au beau fixe. De Gaulle, après avoir rappelé que la France s'étendait de Dunkerque à Tamanrasset, prenait des positions politiques opposées à ce principe. Même nos amis Musulmans se demandaient si nous n'allions pas les abandonner un jour.

Après les Barricades, nous n'avons hélas plus aucun doute. Les unités territoriales sont dissoutes, nous sommes donc les seuls réservistes d'Algérie sous les drapeaux. Nous sommes tout à fait conscients des services que nous rendons aux Musulmans dispersés dans la montagne, au convois dont nous assurons la sécurité, sans compter les nombreuses vies des soldats du contingent que nous avons contribué à sauver. Pour notre Patrie nous représentons une force sérieuse en cas d'abandon par la métropole. Le coup de force des généraux ne modifie pas nos missions et les populations musulmanes des montagnes nous manifestent leur joie en agitant des linges de couleur sur notre passage. Après l'échec des généraux, l'esprit des missions est changé. On nous retire nos revolvers dont il était recommandé de conserver la dernière balle à notre usage personnel pour éviter de mourir sous la torture. Les missions «feu» deviennent exceptionnelles. Même le 2^{ème} Bureau nous informe que certains fellaghas sont armés par la France. Les décollages en alerte se raréfient.

Ainsi, quand l'alerte résonne au début de l'après midi du 13 septembre 1961, nous nous précipitons devant le tableau d'ordres. Le capitaine Juillot prend le commandement de la patrouille de deux T-6 et j'embarque avec lui comme observateur. Objectif le Sahel, pas très loin de Tefeschoun sur un village de regroupement. En deux bonds nous sommes sur l'objectif. Le village a été installé sur une zone plate. La forme rectangulaire avec des rues se coupant à angle droit. Une seule porte y donne accès par le nord et chaque maison dispose d'une terrasse. Tout a été étudié pour faciliter la défense, mais il est probable que la population a été désarmée. Un poste de commandement (PC) de campagne se dresse sur un mamelon à environ 400 mètres de la porte à laquelle fait face une automitrailleuse et quelques hommes, *foutez le camp* fut sa seule réponse à notre appel. Nous sommes surpris car en général notre arrivée était saluée avec satisfaction. Nous obéissons et prenons un peu d'altitude tout en continuant notre ronde autour du village. Personne n'est visible, à part trois ou quatre fellaghas sur la terrasse de la maison située à droite de l'entrée. Au bout d'un moment, le PC donne à l'automitrailleuse l'ordre d'attaquer. Nous l'avertissons que trois fellaghas sont en position de tir. Un impératif *taisez vous* nous empêche d'en dire plus. L'automitrailleuse démarre suivie de quatre soldats dont deux tombent aussitôt. Nous avertissons le PC et proposons notre assistance. Un nouveau *taisez vous* plus autoritaire nous oblige au silence, mais nous avons repris notre vol en rase-mottes. Nous distinguons les trois fellaghas à leurs postes de tir et le quatrième près des toilettes. Avec nos mitrailleuses et nos roquettes la situation serait vite réglée, les fellaghas ne pouvant s'abriter de nos tirs. Finalement le PC réalise la situation.

Aussitôt, nous recevons des ordres : *Cassez tout, détruisez tout*. Nous prenons un peu d'altitude, suivi de notre équipier, et attaquons en piqué. Nous effectuons une deuxième passe mais plus rien ne bouge. Nous mettons la troupe au courant et bientôt nous les verrons aligner quatre corps devant la porte du village. Nos tirs n'avaient atteint que la maison occupée par l'ennemi et une large tâche d'eau s'étalait près des toilettes. Aucun civil n'avait été touché. L'opération étant terminée, nous regagnons la base, tristes de n'avoir pas pu obtenir dès le début de l'opération l'autorisation d'ouvrir le feu ce qui aurait permis à deux soldats du contingent de conserver la vie. Notre officier du 2^{ème} Bureau nous apprend que nous étions intervenus au profit d'un camp de regroupement de Harkis. Ils étaient «visités» par un groupe de fellaghas composé du chef zonal et de son adjoint, du chef local et d'un garde du corps. Comme les Harkis venaient de toucher leurs primes de démobilisation, les fellaghas venaient la récupérer. Les Harkis avaient entendu qu'ils ne pourraient venir en France avec leur famille qu'à condition de passer une épreuve de dictée ! Ils savaient donc qu'ils allaient être livrés au FLN, car aucun ne savait écrire ! Ils donnaient alors leurs primes de démobilisation contre une vague promesse de vie sauve.

Mon dernier combat aura donc été en faveur des Harkis, nos partenaires de tant de missions antérieures avant qu'ils ne soient définitivement sacrifiés pour des raisons qui n'ont jamais été avouées, mais qui ne sont pas à l'honneur de la France et de son régime.

Notre activité se poursuit : RAV, convois, opérations avec quelquefois des tirs d'intimidation. Enfin, en février 1962, je recevais la visite de deux gendarmes qui m'informaient de la dissolution de notre escadrille et me signifiaient par «ordre supérieur» l'interdiction de pénétrer sur la base de Maison-Blanche ou sur une base aérienne quelconque.

Pour 240 missions aériennes de guerre accomplies avec d'importants résultats, je n'ai pas eu d'autres remerciements de la France.

Christian Breuleux a fait partie du 9^{ème} détachement aux Etats-Unis. Il a été breveté bombardier le 8 février 1945 à Big Spring (Texas).

CER 309 - ERALA 2/40

Le CERO 309 est créé en 1953 à Oran avec des MS 472 *Vanneau*. Comme pour Alger, cette escadrille est composée de personnel d'active et de réserve. Elle est installée dans un des quatre grands hangars de Valmy, au sud de l'aérodrome, et elle est commandée par le commandant Christian Vidal qui disparaîtra en MS 475 le 24 juillet 1956. Elle deviendra ensuite CER 309 et elle sera commandée par les capitaines Vincent Serrano puis Gaston Bails.

Le 17 mars 1956, les équipages réservistes du CER 309 d'Oran participent à leur première mission opérationnelle dans la région de Nédroma avec les MS 475 *Vanneau*. Le CER assure toutes les missions et arrive à 500 heures par mois avant l'arrivée des renforts.

Le CER 309 devient ERALA 2/40 le 1^{er} mars 1957 et commence à recevoir les T-6 en mai. Le 1^{er} janvier de chaque année, les avions de l'ERALA décollent pour larguer des cadeaux sur les postes isolés.

Parmi le personnel de l'ERALA 2/40 se trouvent : Gaston Bails, Lionel Baudon, Roger Baylou, Georges Bonnet, Gérard Bouchon, Pierre Cerdan, Marcel Chabas, Pierre Chappet, Philippe Coll, Jean Cruon, Dautremont, Defindini, Jean de Malignon, André Denans, Georges Devillers, Duca, René Durand, Gabriel Evêque, Roger Fréchin, Paul Gervaise, Joseph Gomez, Jean-Pierre Hoehn, Marcel Hoerner, Marc Hoffmann, Robert Lachèze, Loïs Le Flecher, Pierre Léon, Jean Marionneau, André Marx, Henri Mazoyer, Jacques Ménard, Claude Milhe Poutingon, Pierre Milhe Poutingon, Jean-Jacques Mothes, René Parra, René Pizon, Roland Rocoules, Roger Roustouil, Roger Sabater, Raoul Sautereau, Vincent Selva, Vincent Serrano, Ange Spinosi, Jacques Springesfeld, Paul Tourette, Léonce Valentin, Roger Varinot, André Vidal et Francis Viruega. Beaucoup parmi eux, ont été formés aux Etats-Unis pendant la guerre.

De février 1953 à juin 1958, 14 182 heures de vol ont été effectuées dont 10 000 opérationnelles. La dissolution de l'ERALA 2/40 intervient le 21 mars 1962 après l'attaque du camp FLN d'Oujda, le 18 février, par les sous-lieutenants Marcel Hoerner et Roland Rocoules dont le frère avait été tué par le FLN.

Immatriculation : F-TFOx. Indicatif opérationnel : *Rouget*.

▼ *L'insigne de l'ERALA 2/40*







▲ *Le personnel navigant du CER 309 au retour du défilé du 11 novembre 1956 devant un MS 475 Vanneau*

▼ *Le personnel navigant et les mécaniciens le 11 novembre 1956*





▲ ▼ *MS 475 Vanneau sur Oran en 1957*





Claude Marigot

▲ ▼ MS 475 Vanneau à La Sénia



Claude Marigot



▲ ▼ MS 475 Vanneau à La Sénia





▲ ▼ MS 475 Vanneau à La Sénia



**PRÈS DE PERRÉGAUX
UN AVION
MILITAIRE
S'ABAT ET
FLAMBE**

Le pilote meurt carbonisé

Manuel Carreras, né le 13 juin 1919, entre à l'École militaire d'Artillerie de Poitiers en novembre 1939. Affecté ensuite au régiment de parachutiste de Fès, il est breveté parachutiste le 5 août 1943. Il entre dans le Forces aériennes françaises libre et il est breveté pilote de chasse par la RAF le 6 novembre 1945. Lieutenant-pilote réserviste du CER 309, instituteur et président de l'Aéro-club de Perrégaux, il meurt en *Vanneau* le 16 avril 1954 à Perrégaux.





▲▼ T-6





▲ T-6 sur Oran

▼ Préparation d'une mission





▲ ▼ Accident de T-6 à Saïda le 1^{er} avril 1960 - Equipage : Sergents Dautremont et Duca





▲ ▼ T-6





▲ T-6 de l'ERALA 2/40 en détachement

▼ Jean-Pierre Hoehn en T-6





▲ Des membres de l'ERALA 2/40 au Belvédère, dans le Murdjadjo

▼ Le sergent-chef Paul Tourette en T-6





▲ *T-6 à La Sénia*





▲ L'adjudant-chef Roger Baylou en T-6

▼ Defendini en T-6





▲ T-6 à La Sénia

▼ Les capitaines Vincent Serrano et René Durand



Vincent Serrano



▲ Remise de décorations à La Sénia : Paul Gervaise, René Durand, Roger Baylou et Vincent Serrano

▼ A La Sénia : René Durand, général X, Vincent Serrano



Vincent Serrano

Vincent Serrano

Extrait de *Ailes françaises au combat* par Yvonne Pagniez (La Palatine)

Comment résister au plaisir d'une escale dans le hangar des *Vanneau* du Centre d'entraînement de la Réserve, le CER, cette formation qui groupe des officiers et sous-officiers, tous volontaires. Le lieutenant Vincent Serrano, son chef, est là. Il examine un avion dont le moteur est découvert, avec un ingénieur civil de Morane-Saulnier qui construit ces biplaces d'entraînement d'un type déjà ancien, mais solides et maniables. Voici quatre ans que Monsieur Dupuy travaille dans l'escadrille avec un officier mécanicien d'active qui dirige le service technique.

Oui, nous avons parmi nous quelques officiers d'active, me dit le lieutenant, au début chargés de nous entraîner. Ainsi mon adjoint est un lieutenant de carrière. Sur douze pilotes cependant, nous sommes neuf réservistes. Je lui demande quel est le statut de ce groupe exceptionnel. Certains, me répond-il, sont engagés à donner tout leur temps pour une période minimale de six mois. D'autres viennent tous les trois ou quatre jours prendre leur tout de service, consacrant le reste de la semaine à leurs affaires. Il y a toujours six pilote en alerte. Cela fait trois patrouilles de six avions. Il redresse sa petite taille rondouillarde de Méditerranéen. Oh ! Nous ne sommes pas ici de vieux soldats en retraite, bien que presque tous anciens combattants de 39-45. Nous servons activement. Notre mission essentielle est l'observation. La plupart d'entre nous ont mille heures de vol. Il y a quatre ans que notre Centre existe. Depuis août 1955, il participe à la campagne d'Algérie et compte 2 000 sorties opérationnelles.

Depuis combien de temps dirigez vous cette escadrille ? Ma question laisse percer un étonnement, car je sais mon interlocuteur colon de la région, père de famille. Un homme très occupé. Il a pour me répondre une lumière qui fait plus ouverte sa figure halée : *Depuis un an. Tous les deux ou trois jours, je vais passer deux heures dans mon domaine. Mon père qui a 75 ans, en a repris la direction. Lui aussi est un «rappelé» dans son genre - Vous avez plusieurs enfants ? J'en ai quatre. Nous sommes cinq pilotes qui totalisons vingt-six enfants.*

Il m'accompagne sur le parking où sa cavalerie, une quinzaine d'avions gris vert, au long nez badigeonné de noir que fleurit l'hélice. Le radiateur, placé sous le ventre, les déforme, leur fait une bedaine tombante, à ces réservistes. Mais le museau flambard et la bosse aérodynamique de la cabine en arrière du crâne corrigent ce soupçon d'empâtement. C'est bien l'élan qu'ils suggèrent, comme la physionomie de ces pères de famille arrachés à leur métier par leur propre vouloir. Elan que symbolise le rapace d'émail bleu serrant une roquette entre ses griffes, insigne de l'escadrille que Vincent Serrano m'a gentiment vissé à la boutonnière. Je me sens un peu réserviste, mais je n'ai qu'une plume à mes ailes.

Vincent Serrano a fait partie du 8^{ème} détachement aux Etats-Unis. Il a été breveté pilote de bombardier le 16 octobre 1944 à Big Spring (Texas).

▼ *Vincent Serrano au premier plan, en DC-3*





Vincent Serrano

▲ ▼ *Vincent Serrano, agriculteur rapatrié, est décoré à Condom (Gers)*

Vincent Serrano



L'affaire d'Oujda

Extrait du livre de souvenirs personnels de Louis Baylé



Le général Jouhaud avait décidé de frapper un grand coup pour essayer d'enrayer les pourparlers de paix en cours entre le gouvernement français et le FLN. Aviateur, il avait gardé de nombreux contacts au sein de cette armée et savait que des réservistes pieds-noirs d'Oran faisaient régulièrement des vols d'entraînement sur les fameux chasseurs-bombardiers T-6.



Il chargea son adjoint, Pierre Guillaume, de les contacter afin de savoir s'ils étaient d'accord pour effectuer cette opération à hauts risques pour eux. Tous étant volontaires, il fallut en tirer deux au sort et, dès que le bombardement fut au point, à J moins deux ou trois, Guillaume vint nous voir à Saïda pour nous dire quelle serait notre mission dans cette affaire. Je lui laisse la parole à travers des extraits de son livre intitulé *Mon âme à Dieu, Mon corps à la Patrie, Mon honneur à moi*, paru chez Plon en 2006. À la page 296 : *Le raid sur le fellagha d'Oujda.*

Avant les accords d'Évian, nous avons pensé effectuer un bombardement et avons réservé cette opération spectaculaire pour les grandes occasions, si je puis dire, de façon à marquer l'opinion, et à faire plaisir aux militaires. Pour cette opération, j'avais pris contact avec des officiers de l'aéronavale [] Nous voulions utiliser des Privateer ou des Lancaster. Cela faisait environ dix tonnes de bombes, ce qui n'est pas mal [] Les pilotes, après avoir lâché leurs bombes, rentreraient à leur base. Ils pensaient que les équipages n'y verraient que du feu, si j'ose dire. À l'arrivée, bien sûr, les pilotes ne pouvaient rester là, car ils se seraient fait tout de suite arrêter par la sécurité militaire [] Finalement, les discussions et les mises au point de détail étaient pratiquement achevées quand les pilotes sont venus nous dire qu'ils déclaraient forfait. Du jour au lendemain, nous avons dû changer notre plan. C'était deux jours avant la date prévue pour l'opération. Le général Jouhaud, aviateur, m'a dit qu'il existait des officiers pieds-noirs de l'armée de l'air, réservistes, possédant un brevet de pilotage. Ils servaient aux forces auxiliaires d'aviation en Algérie pour des missions de reconnaissance-patrouilles et de straffings⁵¹ sur des T-6. Le patron pied-noir des pilotes nous a dit : « Il y a l'embarras du choix, nous allons tirer au sort pour désigner deux pilotes » [] J'étais chargé de monter l'opération. Pour chuintier tout le monde, prendre le maximum de précautions, il fallait passer par le sud, très en dessous du point, ce qui augmentait un peu la distance dans une zone peu surveillée en « radada »⁵². L'inconvénient est que ça brûlait plus de carburant. Une fois la frontière passée, il s'agissait de piquer au sud pour aller vers la plaine d'alfa. Les pilotes m'ont dit : « Vous êtes fou, on va se tuer car les touffes d'alfa sont des bottes énormes. Après tout, nous n'avons qu'à nous poser sur un aérodrome militaire, c'est un dimanche. » Le mieux placé pour ce faire était Saïda. [] Les pilotes étaient d'accord pour effectuer le raid, à condition que ce soit moi qui vienne les chercher au retour. Cela paraissait évident, d'ailleurs.

Notre interlocuteur, Loulou Baylé, et sa femme, un jeune couple, étaient enthousiastes, tout à fait d'accord pour participer à cette opération. Je les voyais souvent et nous étions donc convenus de récupérer les pilotes. [] Il fallait compter quinze à vingt minutes pour aller de chez les Baylé, en ville, au terrain d'aviation. Afin que je sache quand je devais partir pour aller récupérer les pilotes, les avions devaient faire des appels de moteur, en passant au-dessus de Saïda. J'avais apporté des vêtements civils. Les pilotes se changeaient et leurs tenues de vol étaient remises à Loulou Baylé, qui devait aller les poser au sud de

Saïda, dans un fossé, pour qu'on les trouve, toujours pour brouiller les pistes. [] Passant au-dessus du Maroc, les pilotes ont vu des fellaghas en grand nombre. Ils ont repéré l'endroit où se trouvait le pc fellagha, plus défendu qu'on ne le croyait. Il y avait des half-tracks avec des 12,7 mm et des canons de 20 mm dessus. Après la première passe qui a surpris tout le monde, les pilotes ont balancé leurs roquettes et toutes leurs mitrailleuses jusqu'à ce qu'il n'y ait plus de munitions. [] Les pilotes m'ont dit qu'ils étaient dans un état second, sur un petit nuage, et ils se sont posés à Saïda vers trois ou quatre heures de l'après-midi. La tour de contrôle leur a proposé une voiture pour aller voir le commandant du secteur. Ils ont répondu négativement : « Non, une voiture doit venir nous chercher. » Là-dessus se pointe le colonel commandant la base ou le secteur avec ses enfants. « Oh, les beaux avions ! » Le bonhomme a demandé s'il pouvait voir les avions et les pilotes ont dû aider les enfants à y monter. Ils n'ont pas fait ce qu'ils auraient dû faire, et ne sont pas passés sur Saïda. Vu l'heure, je me suis dit que quelque chose ne collait pas. Avec Loulou Baylé, nous avons foncé au terrain et les avons trouvés sur le bord de la route nationale, nous attendant. [] Loulou Baylé a pris leurs affaires comme prévu. Je suis allé avec les deux pilotes derrière une mechta pour terminer leurs papiers car il fallait apposer leurs empreintes digitales sur les cartes d'identité. [] Eux sont rentrés sur Oran par une route de montagne assez escarpée. J'avais prévu un relais de voitures rapides, ça a été le plus grand danger qu'ils aient couru, ils étaient verts à l'arrivée. Mais ils m'ont dit : « Rien que pour la demi-heure qu'on a passée au dessus d'Oujda, ça valait la peine de choisir l'aviation ! »

Je me dois d'apporter quelques petites rectifications sur cette « affaire des T-6 ». En réalité, nous nous en souvenons très bien, Jacqueline et moi ; c'est vers treize heures (et non quinze ou seize heures selon Guillaume), que les pilotes ont survolé Saïda, comme convenu, pour nous avertir de leur retour. Nous finissions de



déjeuner avec Guillaume et, au bruit des T-6, nous sommes vite sortis sur le balcon ; je revois encore les avions battant de l'aile pour nous dire : on est là, mission accomplie. Quelle joie pour tous de les savoir sains et saufs ! Je dois rajouter, pour la réalité du récit, que c'est

Norbert Alvérola qui est allé récupérer les pilotes⁵³ à leur atterrissage, et non Guillaume et moi. Venu la veille à la maison, en toute clandestinité, Norbert y avait rencontré Guillaume et s'était vu confier cette mission dangereuse. Après les avoir pris en charge, il les a conduits dans un petit sous-bois convenu où ce dernier les attendait ; puis ayant récupéré leurs combinaisons de vol échangées contre des vêtements civils et attendu que Guillaume et ses pilotes soient repartis à fond de train sur Oran, Norbert est rentré



Norbert Alvérola

à Saïda au volant de sa valeureuse « 117-B-9K ». Par précaution, car le danger était grand de se faire arrêter – les pilotes avaient quand même bombardé en toute « illégalité internationale » un pays souverain – c'est un troisième homme, cloisonnement clandestin oblige, « Finfin » Jacquin, ami commun, qui hérita de la charge de se défaire des combinaisons si compromettantes. Pour la même raison, je n'ai su moi-même que longtemps après le rôle qu'avait joué « Finfin ». Il avoua plus tard à Norbert combien il avait regretté d'avoir eu à brûler ces beaux vêtements. Je dois ajouter que nous avons sécurisé la route de retour des aviateurs vers Oran en la faisant surveiller par d'autres membres de l'OAS Saïda qui devaient alerter la voiture de Guillaume en cas de barrage ; parmi eux, je me souviens des deux frères Vincent, Robert et Paulo, lequel acceptera plus tard une mission bien plus risquée. Ces cloisonnements et le secret expliquent en partie les petites erreurs de mémoire de Guillaume, qui a tellement vécu d'aventures dans sa vie. Elles sont finalement de peu d'importance au regard de cette histoire, de l'histoire, mais il était important de rendre à César ce qui est à César, à Norbert, Finfin et aux autres ce qui leur appartient et dire les risques qu'ils ont pris alors.

Un autre ouvrage parle de ce bombardement d'Oujda. Il s'agit du livre de Patrick-Charles Renaud : *Aviateurs en guerre - AFN Sahara - 1954-1962*, paru en 2000 aux éditions Grancher. Page 371, extraits :

L'OAS, qui sait que des négociations sont engagées entre le gouvernement français et le FLN, joue les trouble-fête en commettant des attentats et des coups de main. L'objectif premier est de rendre inopérant un éventuel accord, en démontrant aux Algériens que la France est incapable de faire respecter une décision prise contre le gré des Européens d'Algérie.

En février 1962, le général Jouhaud décide de faire bombarder le camp FLN d'Oujda, au Maroc, qui abrite l'état-major de la Willaya⁵⁴ []

Tous les équipages étant volontaires pour exécuter la mission, il faut procéder par tirage au sort. Il reste le sous-lieutenant Hørner et le sergent Raucoules.

53. Quelle émotion pour Norbert Alvérola, lorsqu'il s'aperçoit qu'un des deux pilotes qu'il vient de récupérer, le sous-lieutenant Hørner, est un ancien camarade de classe d'Oran !

54. Département.

Ce dernier, célibataire, tient particulièrement à participer à l'opération car son frère a été assassiné par le FLN.

Le dimanche 18 février, à 10 h 45, deux T-6 décollent d'Oran pour une mission régulière au profit du pc Air de Sidi-Bel-Abbès, afin d'appuyer une opération en cours. Au dernier moment, le sous-lieutenant Hœrner a fait charger des roquettes. Après avoir pris contact avec le pc Air à 11 h 05, la patrouille met le cap sur Oujda pour attaquer le pc de la Willaya 5 sur le coup de midi. Les appareils mitraillent abondamment le camp et larguent tous leurs roquettes.

Depuis plusieurs jours, l'OAS de Saïda, avertie d'une opération à venir et des moyens locaux à mettre en alerte, se tient prête à agir. Ce n'est que le matin du 18 février que le lieutenant de vaisseau Guillaume est venu chez Louis Baylé, responsable OAS de la région, dévoiler la nature de l'affaire. Au cours du repas, les T-6 de retour d'Oujda survolent Saïda, comme convenu. Ils atterrissent sur le petit terrain de Nazereg, à une dizaine de kilomètres. Immédiatement, Guillaume, accompagné d'un de ses hommes, se rend à l'aérodrome où les deux pilotes attendent tranquillement au bord de la route, après s'être posés sans être inquiétés. L'OAS de Saïda les prend en charge et détruit leurs effets militaires. Elle échelonne plusieurs voitures sur les points sensibles de la route d'Oran afin de prévenir Guillaume des barrages éventuels. Le véhicule atteint sans encombre Oran où les deux pilotes entrent dans la clandestinité. Ils seront ensuite transférés en Espagne où ils resteront jusqu'à l'amnistie. Quant aux deux avions, ils seront signalés aux autorités dans la soirée alors que les pilotes étaient à l'abri. [] Malgré des interrogatoires poussés, la sécurité militaire et la police n'obtiendront aucun renseignement sur le montage de l'affaire.

Quant à nous, dès Guillaume et les deux aviateurs partis pour rentrer à Oran, nous n'avons pu résister à aller – en promenade avec nos enfants – voir les deux avions encore chauds et même discuter avec les militaires qui gardaient l'aérodrome. J'ai même eu l'audace de les filmer. Et, pour donner le change, nous sommes ensuite allés assister à un concert donné par la musique de la Légion étrangère dans la salle des fêtes d'Aïn El Hadjar. Vers la fin du concert, une rumeur allant s'amplifiant parcourut les rangées de spectateurs ; les radios annonçaient que deux avions de l'OAS avaient bombardé un camp de fellaghas au Maroc... Cela fit, c'est le cas de le dire, l'effet d'une bombe. Nous avons joué les étonnés, l'air ravi comme tous ceux qui étaient présents.

À plusieurs reprises, le général Jouhaud a parlé de nous dans son livre *Mon pays perdu* paru, en 1969, aux éditions Fayard. Voici ce qu'il dit, quant à lui, page 380 :

Dans la région de Saïda, sur l'initiative d'un fonctionnaire, un réseau OAS s'était constitué. Repris en main par un couple énergique, les Baylé, agriculteurs, il se donna pour but essentiel d'amener à nous le commando Georges, tout en n'excluant pas la lutte contre les responsables FLN notoirement connus, mais qui bénéficiaient de la protection d'une municipalité gaulliste présidée par Charles Kœnig, futur délégué aux Travaux publics de l'Exécutif provisoire du Rocher Noir, et du préfet Mokdad. Les militaires, chargés d'assurer l'ordre, ne pouvant opérer eux-mêmes, n'hésitaient pas à transmettre les dossiers à l'OAS qui se chargeait de démanteler les cellules fellaghas. La structuration, parfaitement établie, facilitera grandement, comme on le verra, la réussite du raid sur Oujda.

Bibliographie

- AYMARD David - *Les escadrilles d'aviation légère d'appui* - CFA - Castanet 2007
- BINET Pierre - *Pilotes de T-6 en Afrique du Nord* - Chez l'auteur - 2012
- *Bulletin d'information des Réserves de la 5^{ème} Région Aérienne* - Alger 1960
- CROSNIER Alain - *T-6 sur l'Algérie* - 2004 - alaincrosnier@free.fr
- CROSNIER Alain - *Au-dessus des djebels* - 2009 - alaincrosnier@free.fr
- De COCK Jean-Pierre - *Le T-6 dans la guerre d'Algérie* - Atlas - Paris 1981
- EHRHARDT Patrick - *Ailes françaises en Amérique du Nord* - ARDHAN - Paris 2009
- LE TRAIT D'UNION - *T-6* - n° 41 mai 1975



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

ISBN 2-9506620-7-2

Février 2015

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite