

Michel BUAILLON

PÉKINOIS VERT

Souvenirs en l'air

Mon ami Michel Buillon

Michel Buillon est un Grand Ancien, avec un brevet de pilote à trois chiffres.

Pilote de réserve de l'ALAT, Michel nous propose ses « Souvenirs en l'air » dans la guerre d'Algérie où, comme des centaines d'autres pilotes, aviateurs de métier, rappelés ou appelés, il a partagé une destinée étrange.

Comme beaucoup, il a bravé la peur et a connu le dépassement de soi à travers de nombreuses missions d'observation, de protection de troupes au sol ou d'accompagnement de convois destinés à maintenir coûte que coûte l'économie du pays.

Sur des avions légers mis en œuvre avec peu de moyens et sans armement, ces jeunes pilotes de NC 856, Piper, Cessna, Nord 3400 et Broussard ont connu d'insolites aventures aériennes pour lesquelles il étaient tout juste préparés.

Issus d'écoles de formation de navigants en pleine reconstitution dans les années 50-60, ils doivent s'adapter rapidement et confirmer leur aptitude de combattant tout au long de mille épisodes de combat d'une guerre subversive.

Michel a poursuivi une carrière de pilote avec d'autres étranges aventures comme « faiseur de pluie » en métropole et en Algérie, avant de devenir attaché de direction, chargé des Relations publiques, de Sup'Aéro où nous nous sommes retrouvés, alors que j'y étais instructeur de pilotage.

Pierre Jarrige

Vice-président du Groupement AA ALAT Languedoc-Roussillon

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

aaalat-languedoc-roussillon.fr

unaalat.fr

ALAT.fr



Pékinois Vert

Les débuts à Finthen	1
Installation à Orléansville et premières missions ..	6
Accompagnement des troupes au sol	16
La chevauchée héroïque	32
1959	34
Bilan	42
En conclusion	44
Album photo	45
Histoire du Peloton de la 9^{ème} DI (christian Malcros)	60

Les photos de ce document sont de : Stéphan Agopian, Jean-Pierre Bolinder, Michel Buillon, Yves Colineau, Alain Crosnier, François D'Arnaudy, Bernard Gaudelas, Daniel Hartmann, Claude Le Bihan, Christian Malcros, Ghislaine Mulot, Daniel Tromeur et UNAALAT



Pierre JARRIGE
www.aviation-algerie.com
Février 2023
Reproduction autorisée
Publication gratuite - Vente interdite

Pékinois Vert

Souvenirs en l'air

Les débuts à Finthen

Le 26 décembre 1956 je volais vers Alger, passager du *Languedoc* n° 82 F-BELA, en deux heures trente de vol. Au cours du dernier trimestre de 1956 j'avais effectué mon stage de pilote à Mayence, plus exactement à Finthen Flugplatz, en RFA, petit aérodrome occupé par l'école de pilotage de l'ALAT.

J'arrivais du GH N° 1 de Satory après un court séjour aux GAOA de Tunis et de Sétif où j'avais fait mon premier vol initiatique sur Bell 47 avec le capitaine Henner.

En RFA, ce séjour sur les bords du Rhin m'avait amené à utiliser des pistes en plaques alvéolées posées directement sur l'herbe, qui avaient servi de terrains de campagne à l'aviation alliée à la fin de la guerre 39-45. Le stage de conversion « machines » avait été sympathique, Mayence une ville bien agréable, et les petits troquets de Rudesheim bien approvisionnés en weisswine grands crus. Et puis, non loin, à Wiesbaden, un autre gasthaus et sa barmaid charmante qui était plus attirée par les fringants aviateurs français que par les GI lourdauds de Francfort.

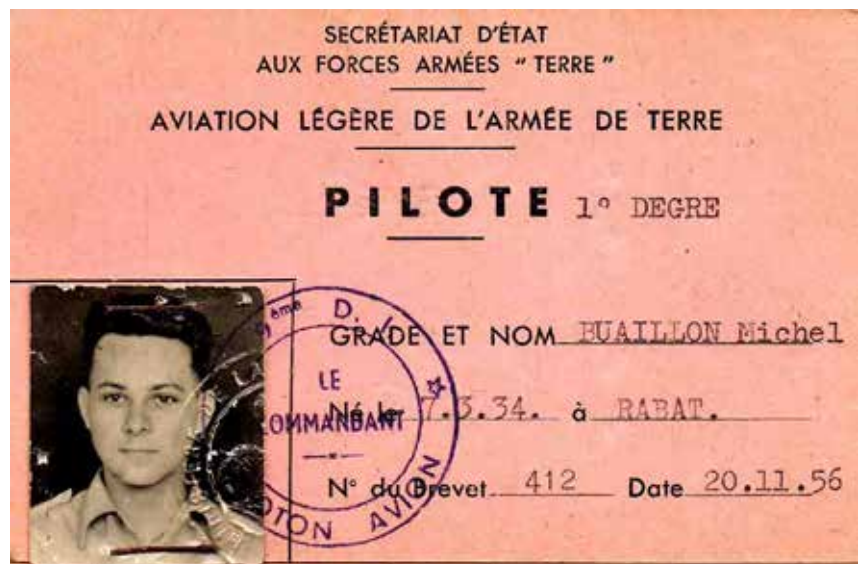
Les quatre mousquetaires que nous étions : Fontaines, Gray, Bachelier et moi, avions là bas nos habitudes, souvent pour y déjeuner le dimanche autour d'un bon chianti destiné à nous décompresser du stage IV PB 56. Une autre bande des quatre, les frères « ON », sévissait également à Finthen, avec Chauchon, Turon, Pigeon et Buillon, anciens de la présélection à Saint-Yan sur Stampe SV-4C.

Cela ne s'était pas passé sans difficultés là bas, lorsqu'il fallait subir le redoutable testeur en vol qu'était Jean Passadori intervenant après les interrogations écrites inattendues du chef-pilote Michel Berlin. Ce dernier, furieux, agitait parfois une liasse de copies en vociférant :

– *Mais ils se sont branlés toute la nuit au lieu de réviser leurs cours !*

D'où le qualificatif de « *branleurs de manche* » qu'avaient hérités certains.

Plus tard, avant Noël 1956, je faisais un détour par Dax et Tarbes pour m'initier au vol en montagne et aux atterrissages de fortune sur des pistes en altitude. J'y rencontrais les pilotes des premiers hélicoptères Bell 47 venus eux aussi parfaire leur pilotage opérationnel dans les Pyrénées, et s'initier aux évacuations sanitaires. Une partie de l'école de l'ALAT de Mayence s'installait à Dax dans l'ancien grand séminaire et devait fournir, dans les années suivantes, les contingents de navigants destinés aux opérations d'AFN.





▲ ▼ *Finthen, ancienne base opérationnelle des Alliés en 1945*





▲ Fontaines, Gray, Bachelier et moi
▼ L-19 à Finthen et Stampe à Saint-Yan



AVIATION LÉGÈRE
DE L'ARMÉE DE TERRE

ÉCOLE DE SPÉCIALISATION
D'AVIATION LÉGÈRE
D'OBSERVATION D'ARTILLERIE

STAGE D'OBSERVATEUR PILOTE EN AVION

du I.6.56 au 15.II.56

NOTES concernant le MDL BUAILLON Michel
GH n° 1 SATORY VERSAILLES

NOTE D'ENSEMBLE : 14,19 / 20

~~Parfaitement apte~~

~~Très apte~~

~~Apte~~

~~Inapte~~

APPRECIATION GÉNÉRALE :

A assez bien assimilé la progression
pilotage.

Jugement satisfaisant.

Assez bons résultats en navigation.

Bons résultats en technique.



P. C. le 29 Novembre 1956
Le Lieutenant-Colonel DELAINE
Commandant l'Ecole de Spécialisation
d'Aviation Légère d'Observation
d'Artillerie.

Michel

UNITÉ : GT 2/61 ATTESTATION DE SERVICES AÉRIENS
 Période du 24 au 25 19 55
 Concernant (1) Legt BVAILLON
 N° du manifeste : établi par l'escale de Tunis

Ref. : 203 E. A. A. 604. - J. Z. 138666.

DATE.	FONCTION à BORD.	TYPE ET NUMÉRO de l'avion.	NATURE DU SERVICE AÉRIEN (2)	NOMBRE D'ATTERRISSAGES.	DURÉE (3)	
					JOUR.	NUIT.
24 55	fax	Lang. 72	Tunis Paris	1	4 ^h 30	

ARRÊTÉ au total de (en lettres) quatre heures trente heures de vol.
 dont (en lettres) heures de vol de nuit.
 Le Commandant du (unité) GT 2/61
 Par déléation, le Commandant d'avion :
 Nom et grade : Chef Beauséjour
 Signature : [Signature]



▲ Vol Tunis-Le Bourget en Languedoc du GT 2/71, afin de rejoindre Finthen

▼ Vol Paris-Alger en DC 4 d'Air Algérie, afin de rejoindre Orléansville

C. G. T. A.
 AIR ALGÉRIE

ATTESTATION

Je, soussigné, Mouïen Bourge
 Commandant de bord de l'appareil F. BELA
 atteste que M Bvaillon Michel, qualité passager
 a effectué à mon bord les vols ci-après indiqués :

BLIDA - IMP. A. MAUGUIN

DATE	ESCALE DE DÉPART	ESCALE D'ARRIVÉE	HEURE DÉPART	HEURE ARRIVÉE	DURÉE DU VOL
30.12.55	Marseille	Alger	15 ^h 45	18 ^h 20	2 ^h 35
TOTAL DES HEURES DE VOL.....					2.35

A Bord du F. BELA, le 30 Décembre 1955
 LE COMMANDANT DE BORD :
[Signature]

Installation à Orléansville et premières missions



PA 9^{ème} DI

De 1957 à 1959, j'ai survolé la guerre d'Algérie en Piper *Cub*, j'étais pilote d'avion d'observation de l'ALAT, l'Aviation Légère de l'Armée de Terre.

Alger, l'Inox, Orléansville, j'entre en maintien de l'ordre dans cette fin d'année 1956 qui a rappelé soixante mille hommes et, sac sur l'épaule, je pénètre dans un grand hangar froid où s'affairent quelques mécanos sur les avions. Cinq baraques sont disposées en carré le long du hangar et situées à l'extrémité ouest de la base aérienne d'Orléansville, construite à la hâte non loin du fleuve Chélif, près du hameau de Mouafékia.

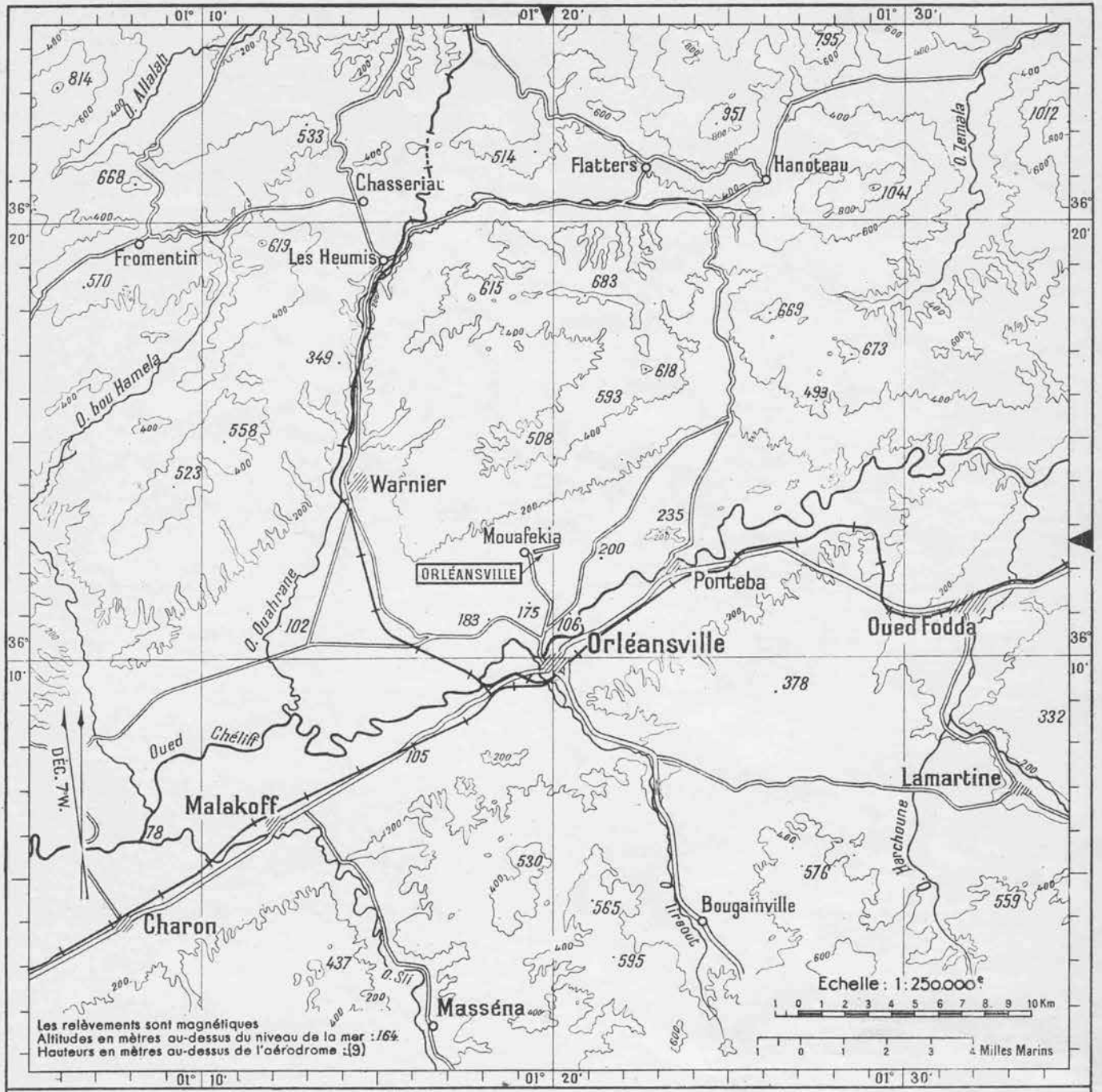
Je me présente au lieutenant Pierre Tillette de Clermont-Tonnerre, chef du peloton avions de la 9^{ème} Division d'Infanterie, puis auprès du chef mécanicien, pour me faire affecter une carabine USM1 et un pistolet PA 50. Mon premier vol d'accoutumance aura lieu demain matin et sera l'occasion d'étrenner mon casque Guéno tout neuf et blanc comme neige.

Ce peloton d'avions, implanté dans l'ouest algérois, n'avait qu'un an d'existence. Il était composé de personnels divers, fantassins, artilleurs, cavaliers pour les pilotes, et de l'Arme du Matériel pour les mécaniciens. En tout, dix officiers et quarante sous-officiers, tous fraîchement brevetés à Mayence où se trouvait depuis 1945 l'école de l'Aviation Légère d'Observation d'Artillerie (ALOA), qui deviendra l'ALAT.

Je me trouve maintenant à Orléansville, sur cette base de l'armée de l'Air occupée par l'EA-LA 10/72 venue de Tours. Cette escadrille d'aviation légère d'appui rassemble une vingtaine de pilotes de la chasse de nuit qui ont échangé leurs *Vautour* à réaction contre des North American T-6 *Texan* américains. Quelques trapanelles Fieseler *Storch* rescapées d'Indochine finissaient leur potentiel d'heures de vol avant la casse. Le Fieseler *Storch*, francisé Morane 500 *Criquet*, avait été pour les Allemands ce que le Piper *Cub* avait été pour les Américains, un avion d'observation des mouvements de troupes, de 1944 à 1946. Le *Criquet*, piloté par le lieutenant Pierre Tillette de Clermont-Tonnerre, avait été le dernier avion français à survoler le camp retranché de Dien-Bien-Phu la veille de sa reddition, dans les gerbes de la DCA viet minh.

D'un poids de 1 500 kg, le *Criquet* emmenait pilote et observateur à près de 2 500 mètres d'altitude et pouvait décoller, pleins volets, en 160 mètres sur des terrains de fortune.

Les pilotes se transformaient sur T-6 et abandonnaient ces « *plus lents que l'air* ». Leur mission s'étendait de la côte méditerranéenne aux plateaux du Sersou dont les limites touchaient aux sables sahariens. La vallée du Chélif était bordée par les deux massifs montagneux et fortement boisés du Dahra, au nord, et de l'Ouarsenis, au sud, qui servaient de refuge aux katibas rebelles de la Willaya 4 de Tenès à Tiaret et d'Orléansville à Miliana. L'Ouarsenis était le domaine privilégié des fellaghas qui avaient investi les villages isolés et les grottes pour leurs infirmeries et



▲ ▼ L'aérodrome d'Orléansville-Mouafekia



leurs dépôts d'armes. Les ermitages aussi d'ailleurs, du moins comme infirmeries clandestines. Un bien beau secteur, l'Ouarsenis, mais mal pavé et farci de vents rabattants soufflant un jour sur deux toute l'année. Mais aussi des forêts immenses de cèdres séculaires où se tapissaient les villages. Les crêtes est-ouest des deux massifs étaient le lieu de passage favori des fellaghas entre Oran et Alger. Quelques rares postes militaires étaient implantés sur les pitons et le Génie s'affairait sur les pistes. Vues d'en haut, ces installations ne semblaient répondre à aucun souci de quadrillage particulier. Les postes militaires défendaient les rares villages encore vierges d'action de propagande FLN. Les routes côtières seules et les grands axes nord-sud permettaient aux convois de ravitailler villes et villages, mais leurs parcours étaient truffés d'embûches.

Entre les périodes d'opérations militaires d'envergure, la protection des convois était l'apanage des avions légers, avec les T-6 quand il y avait un risque d'accrochage. Mais la mission aérienne prioritaire était la protection des troupes et l'appui feu ou le « *guidage bombing* », Piper et T-6 conjugués. L'observateur et le mitrailleur. Le guetteur et l'homme de main, duo rapidement rodé à la traque sur l'oued comme à l'attaque dans le bled.

Les bandes qui se déplaçaient dans les massifs forestiers étaient difficiles à repérer. Le Piper simulait parfois un abandon de zone en s'écartant au ras des arbres, moteur réduit, et allait attendre le groupe silencieux au détour d'une lisière. Si le groupe de rebelles ne se dévoilait toujours pas, il y avait habituellement un mortier dans un poste pas trop loin pour envoyer une salve chaleureuse. Et quand le secteur était vraiment trop à l'écart, le Piper balançait quelques grenades au hasard pour forcer les hors-la-loi à se manifester. Les T-6 surgissaient alors, forçant les rebelles découverts à courir en slalom pour éviter les axes de tir.

Ce moment de combat, rapide et intense, était aussi le plus pénible pour les pilotes qui devenaient alors les seules cibles des rebelles. Mais c'était une façon de les débusquer. Cette simple tactique avait pour effet de retarder leur avance, et donnait également aux troupes du secteur le temps de progression et d'intervention nécessaire.

À dessein, l'État-major avait décrété sur ces axes privilégiés utilisés par le FLN des zones interdites dans lesquelles l'aviation pouvait intervenir à tout moment. Pour les pilotes des Piper et des T-6 c'était la plus passionnante des missions. Celle du chasseur qui débusque le gibier.

Le renseignement avait sa part, car sur les rebelles prisonniers on trouvait toujours une importante quantité de papiers manuscrits qui contenaient des informations souvent précises. Des dessins naïfs décrivaient les différents types d'avions ou d'hélicoptères et la manière de se dérober à leur observation et à leur attaque.

Je passais ma première journée sur la base à étudier et à pointer sur mon nouveau jeu de cartes au 1/50 000^{ème} à carroyage « *Chasse* » (c'est à dire avec une surimpression de carrés d'un kilomètre de côté), les principaux centres de commandement des unités militaires.

Il y avait ainsi, autour d'Orléansville, les PC au sol baptisés par leur code que nous employions en phonie, tels que *Pensum*, *Pectine*, *Pente*, etc. Les navigations en vol en étaient facilitées, car les distances entre la base et ces unités sur le terrain ne seront jamais à plus de 50 kilomètres, soit à environ un quart d'heure, voire 20 minutes de vol pour les rejoindre.

Je partageais ma piaule avec Jean-Pierre de Vitry, arrivé deux mois avant moi et qui venait de Nancy. Grand gaillard d'un mètre quatre-vingt deux, Vitry avait du mal à s'étaler sur son lit Picot et plus encore dans l'étroit habitacle du Piper. Avec l'humeur enjouée de ses vingt ans, sa chevalière de vicomte, ses taches de rousseur et son chat, il me plut tout de suite et je me sentis en confiance. Plus tard, je ferais équipe avec un autre ancien, Luhmann, débarqué de l'armée de



▲ ▼ *Les Piper L-21 du PA 9^{ème} DI*



l'Air à la fin de son stage à Marrakech, mais qui avait conservé toutes ses aptitudes pour la voltige.

– *Vous allez voir ce qu'on peut faire avec un Piper.* Disait-il aux jeunes pilotes qui arrivaient. En effet, ils n'avaient jamais vu ça !

Pour l'heure, c'était la découverte du pays vu du ciel et les règlements de vols en territoire hostile. La balade d'accoutumance avec Tillette s'était limitée au survol du barrage de l'oued Fodda en zone interdite, suivi d'un « *radada* » sur les vignes de Miliana, puis d'une découverte des routes côtières entre Ténès et Novi.

Les Piper n'étaient pas encore équipés de poste radio moderne ni d'interphone. L'observateur, derrière le pilote, pour ne pas quitter du regard un point au sol, appuyait par pressions variables sur les épaules du pilote. Ainsi enchaînait-on les virages sur l'aile, les montées ou les descentes, en silence. La liaison avec les troupes au sol se faisait sur le canal 16 avec le vieux poste SCR 300 et sa grande antenne perpétuellement agitée qui faisait comme un élytre sur le dos du Piper L-21. Cet avion d'observation américain avait déjà à son compte les campagnes de France et d'Allemagne (avec un moteur de 65 chevaux). Sa rusticité, son silence en vol et sa grande maniabilité en faisaient l'outil idéal pour l'observation aérienne à basse altitude. Son plafond limité et son moteur de 150 chevaux le cantonnaient dans un volume aérien étroit. Mais c'était aussi l'application des accords entre les généraux Jouhaud et Zeller qui définissait le partage de l'espace aérien, celui des avions de l'armée de l'Air, et celui des tranelles et des hélicos de l'ALAT.

Tout en toile et haubans, l'absence de tout blindage avait conduit l'État-major à équiper les pilotes avec des sortes de caleçons cuirassés qu'on enfilait au départ avec le gilet pare-balles. Repeints en vert olive avec trois bandes blanches sur l'extrados des ailes, pour se faire reconnaître en vol, les casques de couleur blanche immaculée du pilote et de l'observateur permettaient aux fellaghas de bien ajuster leur tir. Il fallait être Saint cyrien pour décider de coiffer les navigants de ce légendaire panache. Les nouveaux casques, peints en vert bronze, modèle Aéronavale, viendraient plus tard, après le décompte des trous.

Avec la perception de l'armement, je reçois une combinaison de vol dont le tissu raide comme un scaphandre gêne aux entournures. Mais les gants de cuir sont doublés de sous-gants en soie agréable aux phalanges.

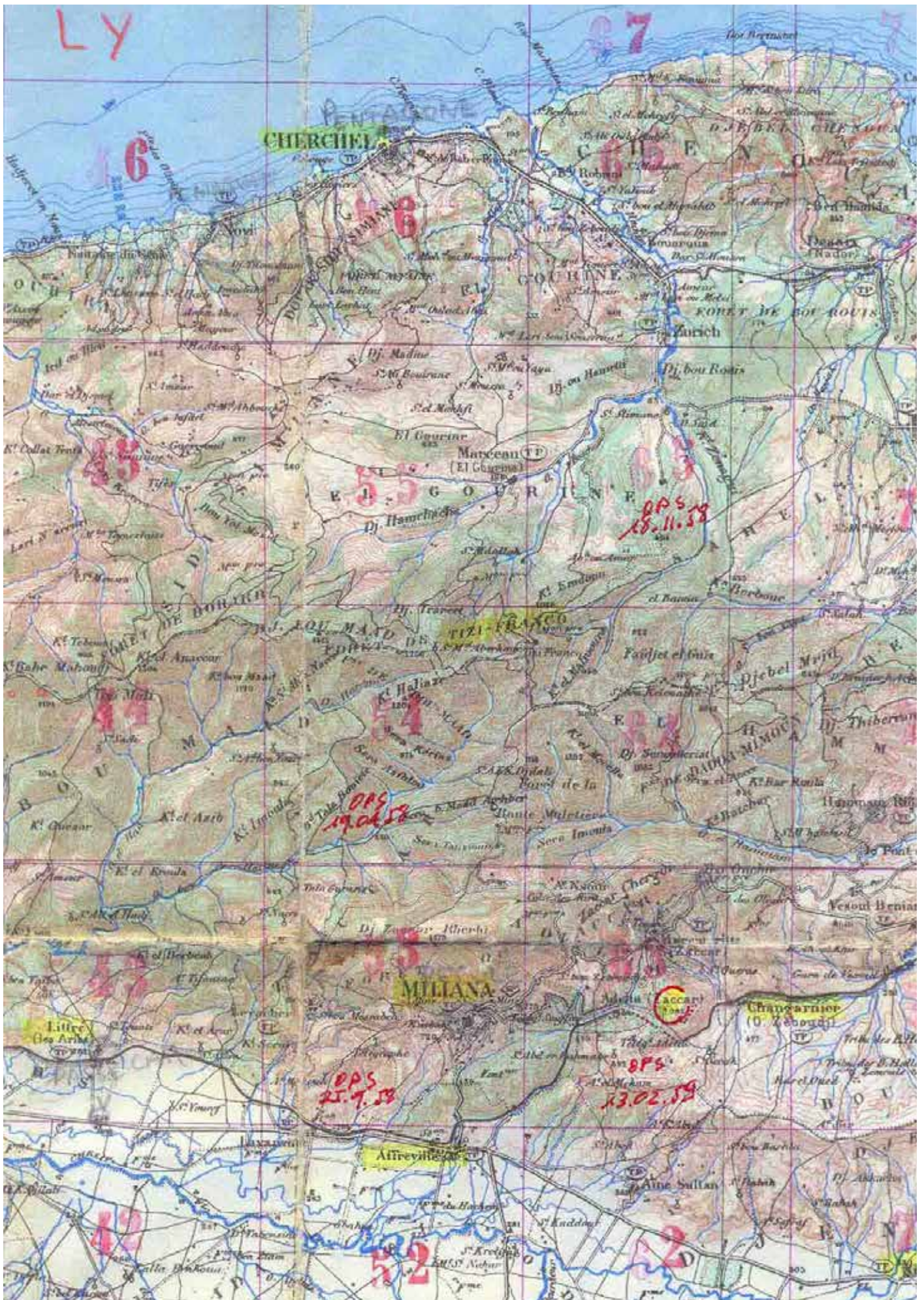
– *Bubu, procon Ténès à 8 heures !* Me cria Fabre le lendemain de mon entraînement avec Tillette.

L'adjudant-chef Fabre, chef-mécanicien du Peloton avions, était surtout le popotier spécialiste de couscous en tous genres. Dans l'ALAT, il n'y avait pas d'escadrilles comme dans l'armée de l'Air, mais des pelotons de huit ou dix avions légers, détachés auprès des divisions d'infanterie. Ces pelotons étaient implantés chez les aviateurs, sur les nouvelles bases aériennes militaires d'Algérie. Mon peloton avions, sous les ordres du lieutenant Tillette, était celui de la 9^{ème} Division d'Infanterie commandée par le général Gracieux.

Une mission « *procon* » était la mission routine de protection de convoi le long de la côte. Une mission de deux ou trois heures à jouer le chien de garde au-dessus des véhicules et à rechercher les coupures de route faites dans la nuit, pour les stopper ou préparer une embuscade.

J'enfile rapidement ma combinaison de vol par-dessus mon pyjama, sans penser au crash en campagne dans ce simple appareil, et je fais une rapide visite pré-vol de l'avion avec Brétagne, mon mécanicien.

– *Pas plus de 2 300 tours au décollage, me dit-il, et surveille les températures cylindres, avec cette chaleur !*



Le secteur du PA 9^{ème} DI, partie est. Le carré LY de 100 km de côté est découpé en carrés de 10 km de côté

Le pilote et son observateur emportaient dans l'habitacle leurs carabines USM1, armement personnel exclusif dans cet avion léger avec leurs pistolets automatiques PA 50 à la ceinture. Un carton de grenades fumigènes rouges et blanches complétait l'armement de bord, si l'on peut dire. Lancées par la fenêtre ou par la porte ouverte de l'avion par l'observateur, elles constituaient le système de balisage destiné aux pilotes de chasse pour affiner leur visée sur les objectifs au sol. Selon leur expérience, les jeunes officiers observateurs parvenaient plus ou moins bien à viser le point d'impact au sol du fumigène, à condition toutefois que leur pilote descendît au plus bas, ce qui était tout de même assez osé lorsqu'on se trouvait sur les moustaches des rebelles.

– *Contactez la Tour.* Dit Sapience, mon officier observateur ce jour-là, dès le roulage.

La Tour était une petite tente dressée le long de la piste et occupée par *Jojo*, un sergent martiniquais facétieux qui donnait des ordres aux Piper comme s'il s'agissait de *Constellation* transatlantiques.

Du genre :

– *Train et volets sortis, Piper, vous pouvez atterrir.*

ou encore :

– *Pression au sol 980 millibars, Piper, je ne vous aperçois pas, vous êtes sous-marin ou vous êtes mineur ?*

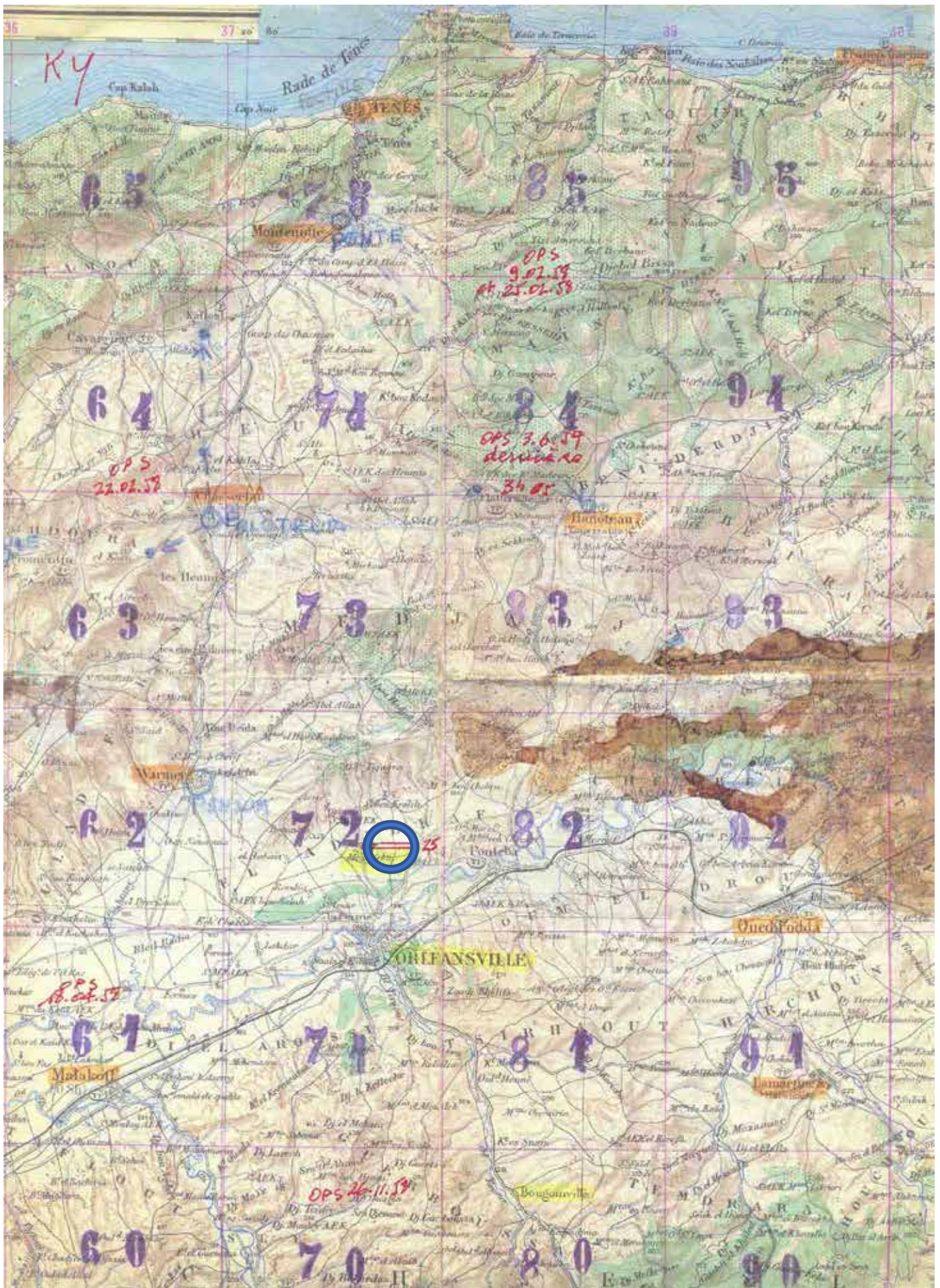
Tout ce folklore n'avait qu'un but, détendre les équipages, surtout à leur retour de missions, lorsqu'elles avaient été périlleuses.

L'Ouest algérois était une zone de passage des katibas rebelles en transit vers la région d'Alger. Elles empruntaient les forêts et les crêtes des massifs de l'Ouarsenis et du Dahra, entre hauts plateaux désertiques et bord de mer. La mission principale était donc, pour l'État-Major, de bloquer la progression vers l'est de ces bandes rebelles qui étaient surtout destinées à renforcer en fellaghas les willayas du Constantinois. Entre chaque grande opération de poursuite de ces bandes, les missions de protection de convois assuraient le ravitaillement des villes et villages du bled dont les populations rurales étaient plus importantes qu'ailleurs.

Les ouvertures de routes protégeaient et libéraient ces grands axes de toute action néfaste rebelle. Elles permettaient les échanges économiques et commerciaux de cette grande région agricole d'Algérie. La ligne de chemin de fer Alger-Oran empruntait aussi cette vallée, et il était nécessaire de protéger les trains dont l'*Inox* était le fleuron.

En mettant le cap sur Ténès, bourgade du bord de mer et localité d'arrivée du convoi *Mobile Tango*, j'observe pour la première fois d'en haut cet Ouest algérois fait de replis montagneux et boisés, parallèles à la mer. La route Orléansville-Ténès serpente sous mes ailes et paraît bien peu fréquentée, sauf par quelques bourricots aperçus entre les arbres du bord de route.

Petite route agréable, semble-t-il, qui emmenait les Orléansvillois à la plage le dimanche avec leurs paniers de brochettes. Un passage à la verticale de Ténès et je fonce plein est, vers Novi, à 10 minutes, où je dois prendre en compte le convoi. Avec mon observateur, les yeux fixés sur la route, j'entame le trajet de reconnaissance à vue et en rase-mottes, parfois en rase-vagues, le long des plages désertes. Le convoi de vingt-cinq véhicules s'étire sur la route, encadré par les deux automitrailleuses d'accompagnement. Il y a de tout dans ce convoi : le car des Transports Algérois, un camion-citerne d'essence, belle cible explosive et fumante, quelques tacots rescapés de métropole et des camionnettes de tous âges et de toutes origines avec leur chargement hétéroclite. Tout ça roule à vingt à l'heure et oblige le Piper à adopter une progression en virages, tantôt à gauche tantôt à droite pour se délasser, bercé tous les quarts d'heure par les vacances du gendarme de service agrippé à sa radio en milieu de convoi.



Le secteur du PA 9^{ème} DI, partie ouest, et l'aérodrome d'Orléansville. Le carré KY de 100 km de côté est découpé en carrés de 10 km de côté
 La carte est tâchée par le sang d'Yves Colineau

Il fallait du flair pour dénicher quelques hors-la-loi dans ce maquis de touffes d'herbe et de rochers bordant la route. De temps en temps je remontais un peu au-dessus des reliefs pour me mettre en portée radio avec le PC Air d'Orléansville et lui transmettre, par VHF, le RAS rassurant d'une mission sans histoire. Cette première mission me parut en effet bien tranquille et je n'osais pas encore, cette première fois, faire un petit tour au fond des oueds bien tentants qui coulaient vers la mer. Le convoi stoppe à Tenès, village aux coupes blanches en bord de mer, entouré par les escarpements d'un maquis corse. Je fais un 360 à sa verticale pour voir les filles du bordel s'agiter sur les terrasses, en guise de clôture de mission.

– *Tu as fait le plus facile*, me dit Jean-Pierre Vitry au retour, *mais la procon entre Orléansville et Téniet-el-Haad c'est autre chose, on se fait tirer à chaque voyage, ne descends pas au-dessous de 1 000 pieds.*

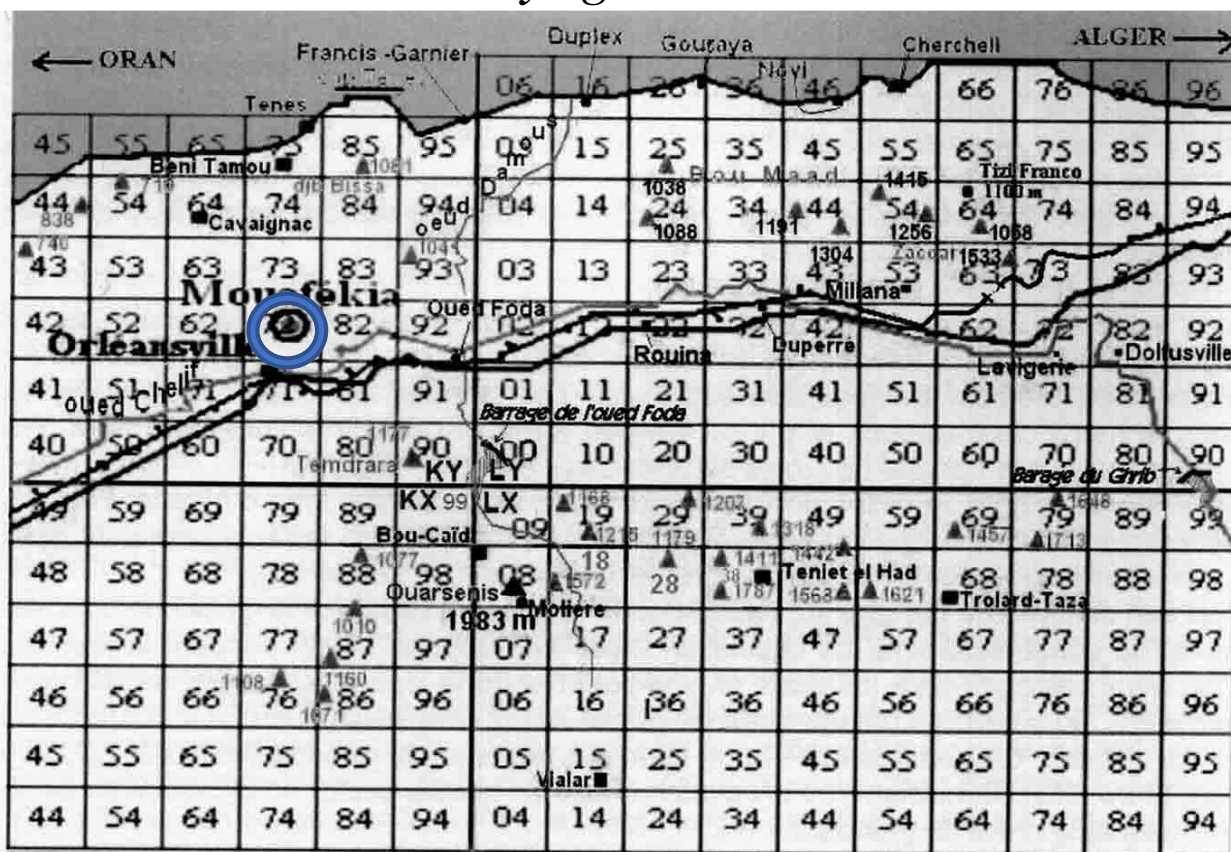
Téniet, ville marché de l'Ouarsenis, perdue dans les forêts du massif à plus de 1 000 mètres d'altitude, n'était joignable que par une route longue, difficile, tout en montée et propice aux embuscades. Le Piper, en éclairage de convoi, devait se faufiler aux ras des arbres pour tenter de discerner quelque chose. Ce devait être très tentant pour les fells d'aligner le casque du pilote ou de l'observateur passant en vol lent à moins de cent mètres du viseur de leurs fusils. Ces accompagnements de convois n'étaient pas toujours de tout repos et je m'y suis fait « aligner » souvent, mais comme j'étais constamment en virage glissé ou dérapé, bille dans le coin, tout ce qui était interdit en école, j'échappais ainsi aux impacts des balles des tireurs, distraits par un pointage trop rapide sur les voltes désordonnées de l'avion.

Quelquefois, la rafale de fusil-mitrailleur, envoyée par un spécialiste, logeait quand même quelques pruneaux dans le fuselage, derrière mon observateur. Le point moyen des impacts montrait une excellente visée, contrariée toutefois par mes tenues de cap imprécises de poisson frétilant. Dans un avion non armé, il fallait bien trouver la parade à la « flack » rebelle en volant à très basse altitude et au ras des arbres.

L'espace aérien en Algérie était « libre de droit » et je songe aux pilotes d'aéro-clubs, contraints aujourd'hui aux niveaux de vol programmés et à la multitude de zones interdites, au-dessus de notre hexagone.

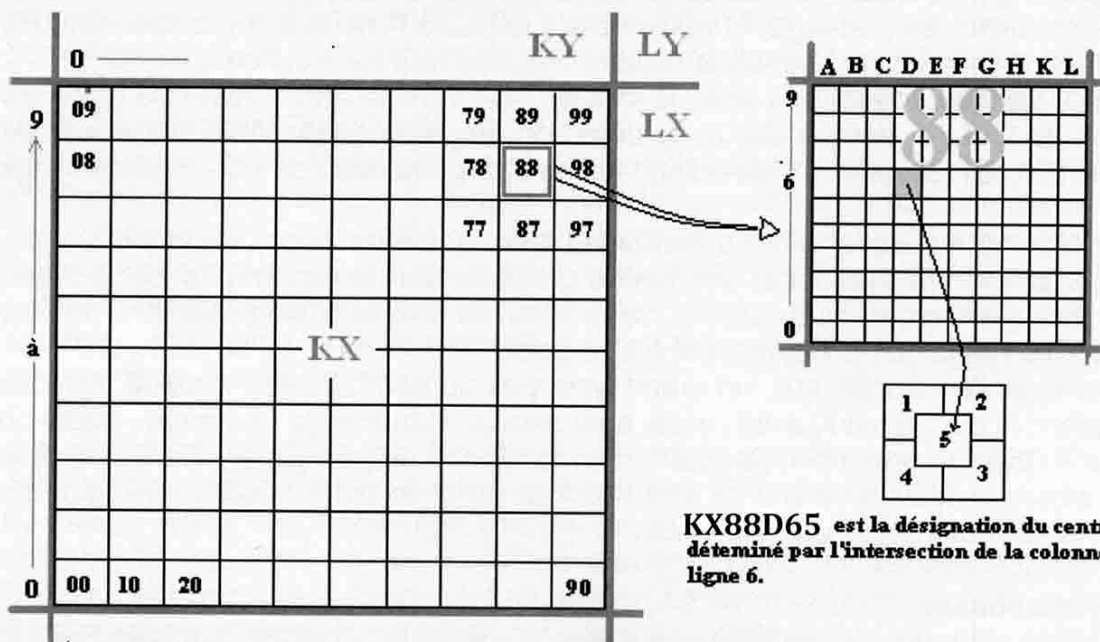


Carroyage «Chasse»



Chaque carré est divisé en carrés de 10 Km de côté (20 cm sur la carte), numérotés de gauche à droite, de 0 à 9, et de bas en haut également de 0 à 9. En lisant en premier les chiffres horizontaux, le carré supérieur gauche devient le 09, le carré supérieur droit le 99 et la dernière ligne du bas 00,01,02 à 90

Par exemple Mouafekia-airport est situé en KY72.



Ces carrés de 10 km, sont à leur tour subdivisés en carreaux plus petits de 1 km (2 cm sur la carte), repérés de gauche à droite A B C D E F G H K L, (pas de I et J, pour éviter les confusions) et de bas en haut, de 0 à 9. On divise ensuite visuellement ces petits carrés de 1 à 5 dans le sens des aiguilles d'une montre, 1 étant le coin supérieur gauche et 5 le centre, ce qui donne une précision de 500 m : Kilo Xray 88 Delta 65. Bien souvent on rajoute un chiffre pour affiner à 200 m près, ainsi delta 653 est le coin inférieur droit du centre de delta.

Accompagnement des troupes au sol

Au lendemain de cette première ouverture de route, un bol de café à la main, je me retrouvais avec les autres pilotes autour du tableau noir sur lequel Tillette, rasé de frais, inscrivait la prose du jour : *Pensum Indigo*. C'était le code de la mission d'accompagnement de troupes dans le djebel que venait de décréter les OPS de la Division. Deux Piper et quatre T-6 dans la région de Bou-Caïd, non loin de Téniet, une zone entre 1 000 et 1 500 mètres, sur les pentes des sommets de l'Ouarsenis qui culminaient à un peu plus de 2 000 mètres. Ma première mission d'accompagnement des troupes au sol, elle servira d'exemple à toutes les autres qui viendront meubler mon carnet de vol pendant deux ans et demi.

– *Au fait, me dit Tillette, vous adopterez l'indicatif radio de Pékin Vert, les T-6 seront Richelieu Rouge et Bleu pour les deux patrouilles. Vitry avec Sapience, Buillon avec moi.*

Cette protection d'opération en LY24 le 25 juin 1958 sera la plus marquante de mon séjour (mission C 3174), mais bien d'autres lui ont ressemblé, aussi je ne détaillerais ici que celle là.

Les deux Piper, plus lents, décollent les premiers aux petites heures du jour et mettent cap au sud vers la barrière encore noire de l'Ouarsenis. On entend à la VHF les T-6 préparer leur envol. Ils sont chargés avec deux paniers de bombes à fragmentation, leurs quatre roquettes SNEB et aussi quatre mitrailleuses de 7,5 mm. Deux tonnes cinq, c'est lourd à décoller pour un moteur de 600 chevaux.

Le T-6, avion école biplace en tandem, avait été bricolé en avion de chasse légère avec tout un système de leviers et de chaînes de vélo permettant d'armer les mitrailleuses sous les ailes. C'était rustique et efficace, sauf par les grandes chaleurs sur le tarmac, où toute cette ferraille se dilatait de façon souvent hétérogène, causant parfois des incidents de tir en vol.

Peints d'un beau jaune bouton d'or, couleur école « *training* », les T-6 étaient toujours attendus avec impatience par les troupes au sol en opération qui reconnaissaient bien le style des pilotes dans leurs évolutions de combat.

Les fantassins distinguaient ainsi *Richelieu Rouge* de *Bleu* à sa façon de faire un premier passage en rase-mottes et en survitesse avec à-coups de moteur en guise de salut. Le contact est bientôt pris avec l'OLA, l'officier de liaison air, qui crapahutait en dessous avec les troupes au sol, déployées dans la nuit. Elles allaient en tirailleur vers une zone de mechtas qu'un renseignement obtenu de la veille indiquait comme point de passage d'une katiba venant de l'ouest.

L'Ouarsenis était le domaine privilégié des fellaghas qui avaient investi les villages isolés et les grottes pour leurs infirmeries et leurs dépôts d'armes. Les ermitages aussi d'ailleurs, du moins comme infirmeries clandestines.

Le PC Air faisait tourner les T-6 en hippodrome sur Téniet pour ne pas attirer l'attention et donnait aux deux Piper la mission d'explorer en avant de la progression.

– *Richelieu Bleu de Pensum Soleil, stand-by Kilo Yankee 80, contactez Pékin Vert. Cria à la VHF le colonel, patron du dispositif, en progression lente dans sa jeep dont l'antenne et son fanion agité faisaient des signaux maritimes visibles par tout le monde alentour.*

Je me retrouve en tête et je découvre au sol les premiers fantassins en éclaireurs le long des fourrés qui bordent la lisière des bois de chênes-lièges. Tout semble bien calme en dessous. Tillette me montre du doigt les mechtas en question et oriente sa carte sur ses genoux.

Pas de trace des fellaghas, des villageois enhardis pointent leur nez dans les courettes, regardent

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom du pilote	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT	DURÉE totale de vol (total des colonnes 9 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien	OBSERVATIONS
					sous capote	dans les nuages						
26.3.57	Pilote	Lt de Clermont	L218	358	3.20	-	-	3.20	1	-	Account Comoi - Boucaire	
27.3.57	"	Lt CHEVIER	L218	358	3.05	-	-	3.05	1	-	Accompagnement Cherchell - FG Gassin	
28.3.57	"	Lt CHEVIER	L218	356	5.20	-	-	5.20	3	-	Accompagnement Gassin - Ténaret	
29.3.57	"	S/L Lucas	L218	358	2.50	-	-	2.50	1	-	Accompagnement Comoi - HERCHELLE	
31.3.57	"	Lt de Clermont	L218	199	2.45	-	-	2.45	1	-	RAV Sud FR GARNIER - C 3189	
								71.05				

Arrête le présent Carnet de Vol au Total Général de 367 Heures 45 Minutes dont 1 Heures 00 Minutes de Vol de Nuit. Missions et. Peures. Minutes de Vol de Guerre N° 2 en. Missions et. 77 Heures 05 Minutes pour le Mois de MARS 1957.			
--	--	--	--

ANNEE 1957	PILOTE	PASSEUR	TOTAUX
Mois de MARS	77.05	-	77.05
Temps Antérieur	257.35	2.35	29.30
Total Général	334.40	2.35	29.30
		1.00	367.45

CERTIFIÉ EXACT ET CONFORME AU REGISTRE JOURNAL DES SERVICES AÉRIENS DU P.O.A. 9-D.I.

L'Instituteur

M. M. M.

Le Lieutenant de CLERMONT-TONNERRE
Commandant le Peloton Avions 9^e D.I.

LE COMMANDEANT
P. Clément

▲ ▼ Extraits du carnet de vol

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom du pilote	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT	DURÉE totale de vol (total des colonnes 9 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien	OBSERVATIONS
					sous capote	dans les nuages						
								MOIS DE				
								Juin 1958				
Rejet Mois de Mai 1958												
14.5	Pilote	Chef TARRAC	L218	367	0.35	-	-	0.35	1	-	Vol de Contrôle (échelle 4)	
"	"	"	L218	358	1.00	-	-	1.00	1	-	Radio Navigation	MG N° 4441
15.6	"	S/L MICHEL	L218	KE	2.10	-	-	2.10	1	-	RECO TENIER	" C 3112
"	"	"	"	"	0.25	-	-	0.25	1	-	Retour de LYON	C 3112
"	"	Adjr FABRE	"	"	0.05	-	-	0.05	1	-	Entraînement	
17	"	S/L MICHEL	L218	KJ	2.50	-	-	2.50	1	-	PRO OPS Ly 62	C 3126
18	"	Adjr PAINES	L218	KJ	0.30	-	-	0.30	4	-	Vol d'Essai	
19	"	Lt ERASURE	L21	KG	1.30	-	-	1.30	2	-	PRO OPS Djebel Bou	C 3139
20	"	Chef LECOINTRE	L21	KG	1.25	-	-	1.25	2	-	Liaison AR Novi	C 3145
21	"	S/L MICHEL	L18	KB	0.20	-	-	0.20	2	-	Essai Bombard	
"	"	Chef DEFOLY	L21	KJ	2.00	-	-	2.00	2	-	PRO COM Sierra Noble	C 3148
23	"	S/L BEAULATON	L21	KG	3.15	-	-	3.15	1	-	PRO OPS LY 38	C 3163
"	"	S/L VIRELO	L21	KE	1.55	-	-	1.55	2	-	PRO OPS Ly 35 Pan Novi	C 3163
24	"	S/L MICHEL	L18	KB	2.15	-	-	2.15	1	-	PRO COM Mobile Tango	C 3164
25	"	S/L MICHEL	L21	KJ	3.40	-	-	3.40	1	-	PRO OPS Ly 24 (échelle 4) Fuyard	C 3174
26	"	S/L VIRELO	L21	KE	3.10	-	-	3.10	2	-	PRO OPS MY 84	C 3184
27	"	Chef DEFOLY	L21	KJ	3.15	-	-	3.15	2	-	PRO OPS Ly 70	C 3196
28	"	S/L MICHEL	L21	KJ	0.25	-	-	0.25	1	-	REC KX 88	C 3203
28	"	S/L MICHEL	L21	KD	2.30	-	-	2.30	1	-	REC KX 88-98	C 3203
28	"	S/L BEAULATON	L21	KD	2.35	-	-	2.35	1	-	REC KX 88-08-18	C 3209
30	"	Chef DEFOLY	L21	KE	3.00	-	-	3.00	1	-	PRO OPS CAVALANAC	C 3220
30	"	Chef DEFOLY	L21	KE	2.30	-	-	2.30	2	-	PRO OPS CAVALANAC	C 3220

passer le Piper et semblent repartir à leurs occupations. Le mot est passé au chef de la troupe en dessous, les premiers éclaireurs arrivent, la MAT 49 pointée. Puis c'est le premier compte-rendu du contact. Rien. Même s'ils sont passés, les fells n'ont pas laissé de traces, les villageois n'ont rien vu, les troupes décident de poursuivre vers une falaise à deux kilomètres, des grottes peut-être. La progression reprend. Tillette et moi constatons tout de suite une entrée de cache probable, sommairement fermée.

– *Richelieu de Pékinois, grotte à 3 heures, je balise l'entrée.*

Les T-6 de *Richelieu bleu 1* et *2* qui viennent de rejoindre terminent un virage serré et foncent vers la falaise sur le fumigène du Piper. Ils engagent le feu à trois cents mètres avec deux roquettes chacun. Des SNEB, pratiquement des obus de 105 à charge creuse. Seulement un coup de semonce, pour voir.

– *Aux résultats.* Me crie Tillette.

Placé derrière la patrouille des *Richelieu* mon Piper plein gaz s'approche de la cible, puis je réduis tout en arrivant contre la falaise. Un peu de fumée en sort et dévoile une entrée. Je dégage sec, parallèle à la paroi.

– *C'est bien une cache, Mon lieutenant ! Et ça doit être - ouf ! - profond !*

Une rafale de vent me coupe ma phrase en deux et me tasse sur le siège.

Tillette se déhanche à droite, à gauche, puis encore à droite pour juger des dégâts préliminaires, puis me tire l'épaule en arrière pour m'intimer l'ordre de dégager la zone pour les chasseurs qui reviennent. Les T-6 font maintenant un mitraillage jusqu'au ras de la paroi. Cette falaise semble farcie de trous comme un gruyère.

– *Pensum pour Richelieu, demandez à l'OLA le Dassault 315, objectif agrandir et nettoyer.*

Le Dassault 315, bimoteur d'école lui aussi, avait été équipé des tout nouveaux missiles sol-sol SS-11 de Nord Aviation. Le tireur dans le nez vitré de l'appareil, dirigeait avec brio le missile filoguidé qui pouvait ainsi entrer par la porte de chaque caverne. Seule une petite fumée discrète fusant au-dehors indiquait le résultat du tir. Généralement tout s'était écroulé à l'intérieur de la grotte, mêlant les éclats aux cailloux tournoyants.

Allant aux résultats derrière et dans l'axe du bimoteur, j'avais enroulé sur l'hélice, sans le voir, le fil fin en cuivre qui flottait encore dans l'air. Les mécanos avaient pesté contre moi à mon retour à la base, car il avait fallu la scie à métaux pour extraire ce bobinage encastré entre les deux pales de l'hélice. J'avais bobiné sans le voir près d'un kilomètre de fil fin comme un cheveu sur la casserole d'hélice. Ça n'avait même pas donné de balourd au moteur puisque c'était bien centré. Une à une, les quatre entrées de grottes sont scellées pour un siècle par les quatre puissantes charges creuses aéroportées, efficaces et redoutables. Le Piper fait un petit tour après les passes de tir des T-6 et du Dassault 315. La falaise avait pris un air de tombeau égyptien.

Les éléments de tête de la troupe arrivent au bas de la falaise. Toujours aucun mouvement du côté des zones mitraillées par les T-6. On perçoit un certain énervement dans la radio de *Pensum Soleil*, le patron du dispositif.

– *Pensum de Richelieu, nous rentrons à la base.* Clament sur la fréquence Air les pilotes de la patrouille qui tournent pour rien depuis un grand moment et s'impatientent.

– *Richelieu de l'OLA autorisé, Pékinois stand-by.*

Bon, à moi de tourner en rond, maintenant. En bas, on voit les gus qui soufflent un peu après une marche d'approche de cinq heures, et qui bivouaquent.

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom de l'observateur	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT	DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien	OBSERVATIONS
					sous capote	dans les nuages						
MOIS DE					JANVIER 1959							
1	Pilote	LT GAYRAL	L21	KJ				01.40	1		REC. V. S. V. Finis	C 2007
2	"	LT AFFECT	L21	KI			2.35	02.35	1		PRO OPS LAMARTINE	C 2009
3	"	LT BRANLATON	L21	KJ			0.15	00.65	1		PRO OPS PELVOUX BLOM MTO	C 2027
4	"	LT LEBOUCH	L21	KJ			1.50	01.50	1		PRO OPS PULANA	C 2034
6	"	LT GAYRAL	L21	KI			3.30	03.30	3		REC. Bamage GABES	C 2046
7	"	LT ENOUQUE	L21	KI			0.15	00.15	1		REC. BOU DIASS AÏEN MTO	C 2018
7	"	LT ENOUQUE	L21	KI			3.00	03.00	2		REC. Djebel LOUITA KEOUYE	C 2065
12	"	LT LAEVEE	L21	KD			2.35	02.35	1		PRO CON. Moha Tanga	C 2103
13	"	LT LEBOUCH	L21	KD			2.10	02.10	1		PRO OPS Bamage Oued FORDA	C 2122
14	"	LT LAEVEE	L21	KE			2.00	02.00	1		PRO CON. TENES - FR GARNIS	C 2152
15	"	CM CHATELAIN	L21	KE			3.00	03.00	1		REC. Djebel LOUITA	C 2149
18	"	CM CHATELAIN	L21	KD			3.15	03.15	1		PRO OPS Djebel GISSA	C 2173
18	"	LT GAYRAL	L21	KE			1.35	01.35	1		Relève OPS GISSA	C 2173
19	"	LT BRANLATON	L21	KE			2.35	02.35	1		PRO OPS PELVOUX	C 2171
20	"	LT MICHEL	L21	KE			1.35	01.35	1		REC. KX 97 No 2209	C 2209
21	"	CM CHATELAIN	L21	KI			2.05	02.05	1		PRO OPS Djebel GISSA	C 2213
22	"	LT MICHEL	L21	KE			4.00	04.00	1		PRO OPS Djebel LYRA	C 2222
23	"	LT BRANLATON	L21	KI			5.15	05.15	2		PRO OPS " LYRA	C 2241
25	"	LT GAYRAL	L21	KE			5.15	05.15	2		PRO OPS Djebel TIZI FRANCO	C 2267
26	"	LT BRANLATON	L21	KI			3.50	03.50	2		PRO OPS KX 39	C 2276
27	"	LT MICHEL	L21	KG			3.20	03.20	1		PRO OPS KX 33 <u>Tanche Lujant</u>	C 2196
27	"	LT ENOUQUE	L21	KJ			2.35	02.35	1		PRO OPS KX 33	C 2276
30	"	CM CHATELAIN	L21	KD			2.45	02.45	1		PRO CON. TENS FR GARNIS	C 2136

▲ ▼ Extraits du carnet de vol

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom de l'observateur	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT	DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien	OBSERVATIONS
					sous capote	dans les nuages						
MOIS de					MAI 1959							
1	Pilote	LT LEBOUCH	L21	KJ			1.30	1.30	1		PRO OPS KX 50	C 2003
2	"	LT COPEL	L21	KA			1.45	1.45	2		liaison Sahara - Aéri M	C 2016
4	"	LT ENOUQUE	L21	KD			2.45	2.45	1		PRO CON. KX 75	C 2046
9	"	LT ENOUQUE	L21	KD			0.35	0.35	1		liaison Lararande	
10	"	LT ENOUQUE	L21	KJ			0.35	0.35	1		PRO OPS KHERBA MTO	C 2076
11	"	LT ENOUQUE	L21	KJ			2.55	2.55	1		PRO OPS KHERBA	C 2091
11	"	LT ENOUQUE	L21	KI			3.35	3.35	1		PRO OPS LY 46 LY 35	C 2106
"	"	LT ENOUQUE	L21	KI			2.45	2.45	1		PRO OPS LY 46 LY 35	C 2106
12	"	LT ENOUQUE	L21	KD			0.40	0.40	1		liaison Lararande - FGOV	
"	"	LT BRANLATON	L21	KI			2.25	2.25	1		PRO OPS LY 46	C 2121
14	"	CM CHATELAIN	L21	KI			2.40	2.40	1		PRO OPS LAMARTINE	C 2139
15	"	LT LEBOUCH	L21	KD			2.40	2.40	1		PRO CON. KX 75	C 2164
16	"	Dét. Relais	L21	KB			1.50	1.50	2		liaison Lybia - Lararande	C 2123
17	"	LT GAYRAL	L21	KB			1.35	1.35	1		longue Trais KX 88	C 2188
19	"	LT GAULLETON	L21	KA			3.00	3.00	1		PRO CON. KX 46	C 2193
20	"	LT ENOUQUE	L21	KD			0.30	0.30	1		liaison Lararande	
22	"	LT ENOUQUE	L21	KG			0.25	0.25	1		Evai DESO Pac Far. ZACCAD	
23	"	LT ENOUQUE	L21	KG			3.25	3.25	1		PRO OPS OHERCHEU	C 2140
"	"	LT ENOUQUE	L21	KG			2.20	2.20	1		PRO OPS OHERCHEU	C 2140
"	"	LT ENOUQUE	L21	KG			0.35	0.35	1		liaison Lararande FGOV	
28	"	CM CHATELAIN	L21	KG			3.35	3.35	1		PRO OPS BASSA KX 71	C 2197
31	"	LT BRANLATON	L21	KB			0.50	0.50	1		REC. PHOTO TENS	

Ils déploient la grande antenne de la radio HF. de Secteur. Foulard jaune à l'épaule, des éclaireurs tentent de gravir la falaise et d'inspecter les trous agrandis par les T-6 et le fossoyeur.

– *Portez-vous sur la falaise.* Dit Tillette qui décide d'élargir la zone d'observation et de scruter les massifs boisés du sommet.

Avec le jour le vent s'est levé, les rabattants aussi. Le Piper, avion en papier comme dit *Richelieu Bleu*, commence à chahuter au-dessus des pentes et remonte encore un peu. Je réduis la vitesse et j'épouse les rafales comme un planeur. Tillette ignore mes difficultés et ouvre la porte verrière droite pour mieux voir en bas. L'avion s'évertue à rester sur un virage correct, mais les ailes balancent malgré mes efforts aux commandes. Un avion en papier comme ils disent !

– *Clairière dessous.* Annonce Tillette dans l'interphone. *Descendez lentement.*

J'amorce un passage piqué en léger virage, moteur réduit.

La rafale d'arme automatique nous arrive dessus, du bas à droite. Je vois, en les entendant à peine, surgir cinq orifices déchiquetés de sortie des balles et qui s'ouvrent instantanément dans le capot moteur, juste devant moi à moins d'un mètre. Cinq petits trous dans le métal léger, déchirés vers le haut.

– *Dégagez au nord, dégagez au nord.* Me crie Tillette dans l'interphone.

L'avion file aux ras des arbres. Coup d'œil aux instruments moteur, pression d'huile, température, tout à l'air normal encore pour moi. Tillette a entendu quelque chose derrière et regarde vers l'empennage. La toile par endroits s'effiloche, il doit y avoir des trous là aussi. Il saisit son micro et appelle :

– *Richelieu, objectif en LY24, je suis touché. Clairière en sommet falaise, faisons demi-tour.*

Mais les T-6 sont presque rendus sur la base et à court de pétrole. Tant pis ! Tillette décide de rester au dessus des bois. Les fellaghas sont là, dessous, mais on ne les voit pas.

– *Pensum de Pékinois au contact, appareil touché, retour sur base, demande relève immédiate.*

– *Ici Pensum, stand-by jusqu'à l'arrivée de Pékinois 2, maintenez contact visuel. Rappelez sortie de zone.*

Le PC Air de la Division a entendu les échanges radio et décide de faire décoller une patrouille de T-6 restée en alerte sur la base. Ils vont mettre vingt minutes pour arriver. Il faut que je maintienne le contact visuel sur le dégagement des rebelles jusqu'à l'arrivée de *Pékinois 2* qui n'est pas loin. *Pensum Soleil* n'a pas d'alpinistes dans son dispositif et il demande un héliportage de commandos sur la clairière du bois du sommet de la falaise. Cela va bien prendre une heure avant de voir les parachutistes de la 10^{ème} DP, détachés de Sétif en renfort pour l'OPS, débarquer des Sikorsky H-34.

Mais tout d'un coup, je vois la température des cylindres du moteur monter et dépasser la petite zone orange avant le trait rouge de limite haute et je montre du doigt l'instrument à Tillette.

– *Il faut rentrer, Mon lieutenant, avant d'être obligés de se poser en campagne.* Et j'amorce la manœuvre de retour.

– *Rien ne fume dehors.* Constate Tillette qui propose de rester encore un peu, le temps pour les T-6 d'arriver, et pour le second Piper de prendre le relais.

J'ignore encore l'ampleur des dégâts dans le moteur qui continue de tourner rond. Plus tard, à la base, les mécanos constateront que les balles se sont contentées de perforer les ailettes des cylindres du côté du virage, ce qui a sauvé le petit moteur de l'explosion et de l'incendie.



Fin de mission pour Pékinois Vert, avec la carabine USM1 et les galons de maréchal des logis chef

La « *baraka* » pour cette première grande opération, elle m'accompagnera tout au long de mon séjour ! Pour l'heure l'aiguille du thermomètre est toujours sur le repère rouge et ne bouge plus. Le Piper de Sapience est maintenant en vue et Tillette lui passe les coordonnées des fellas, puis avise l'OLA qu'il retourne à la base. Rassuré, j'affiche le cap de retour et je réduis la vitesse pour limiter l'échauffement, mais je redoute quelque chose. Tillette range calmement ses cartes et commence à rédiger le compte-rendu qu'il donnera en vol au PC Air, quand on passera à sa verticale. On entend sur la fréquence 16 les ordres et contre-ordres de *Pensum*, puis les T-6 qui mitraillent au jugé sur les coordonnées de Tillette. Les commandos sont bientôt largués dans la clairière et partent en chasse. En arrivant sur la base, mon observateur demande un autre Piper et redécroche avec moi vers la zone d'accrochage. D'après les T-6 et Sapience, les fellaghas sont maintenant en KY70, ce qui fait bien 7 kilomètres plus au nord, les HLL marchent vite. Tillette décide de les attendre au franchissement de l'oued, avant les mechtas d'Aïn-Lelou.

Il en avise *Pensum Soleil* qui s'est installé dans les mechtas non loin de la falaise et qui ne voit plus rien de son dispositif étalé maintenant sur près de 10 kilomètres.

Les mechtas d'Aïn-Lelou sont groupées sur un petit éperon couronné par un arbre en boule. Son feuillage descend jusqu'au sol. Pas d'activité apparente au passage du Piper qui arrive moteur réduit et en glissade. Je demande à Tillette d'orbiter plus au nord, le relief autour des mechtas secouant trop l'avion, j'ai déjà sept heures de vol dans le manche depuis le début de cette opération. Tillette semble ne pas comprendre, tout tendu qu'il est par l'observation des lieux, même si, derrière, il est encore plus secoué que moi. Cependant, il commande de s'écarter d'Aïn-Lelou, et je vais me mettre en hippodrome plus loin, mais reste à portée visuelle.

Quelques ordres brefs à la radio indiquent que les commandos sont sur la trace des rebelles, mais qu'ils sont encore éloignés du contact. Tillette leur donne une correction de l'azimut à suivre, mais en bas le relief ralentit leur marche. Il va bientôt être midi. *Pensum Soleil* demande un autre hélicoptère sur Aïn-Lelou, cette fois avec les gars du commando Guillaume restés en réserve.

En se tournant, Tillette voit tout à coup une agitation apparaître non loin des mechtas et me commande de foncer. Il balance un fumigène qui impacte au bon endroit. La patrouille de T-6 arrive. Il leur demande d'effectuer tout de suite une passe de tir sur son fumigène de balisage.

– *Bleu Deux de Un, bandits à onze heures dans l'oued*. Échange rapide des pilotes de chasse, ils ont repéré les fellaghas qui se sauvent.

Ces deux T-6 n'ont que quatre mitrailleuses de 7,5, ils crachent bien dans l'axe, bille au milieu, ailes stables. Les toits de chaume des mechtas explosent et les flammèches retombent sur le village. Ce qui semblent être des fellas surpris bondissent et courent se réfugier dans le petit oued, j'en dénombre une cinquantaine qui saisissent tous quelque chose en passant sous l'arbre en boule. Leurs armes étaient dissimulées et accrochées aux branches, semble-t-il.

Les T-6 straffent maintenant dans l'axe de l'oued, les cailloux voltigent, les djellabas font comme des yoyos en courant par bonds. Quelques-unes recouvrent des corps mitraillés et inertes.

C'était bien le lieu de rendez-vous d'une bande rebelle. Les T-6 achèvent leurs casiers à munitions en quatre passes de tir. Le dosage était idoine : trois explosives et deux incendiaires toutes les cinq cartouches dans les bandes.

Les T-6 dégagent et *Pékinois Vert* plonge aux résultats. Tout s'est passé très vite et je ne ressens même plus les turbulences. Tillette et *Richelieu Bleu* échangent des politesses pour décider de la suite des événements. Les hélicos du commando Guillaume arrivent sur ce qui reste des mechtas d'Aïn-Lelou et les Béréts Verts courent dans l'oued après les fuyards. Le boulot est fini pour



Un équipage du PA 9^{ème} DI vu par Bernard Gaudelas, pilote CPAP

l'aviation. Tillette demande à Sapience, qui est revenu lui aussi, de terminer la traque sur l'oued et me commande de me porter à la verticale de *Pensum* toujours au bas de sa falaise.

Pensum souhaite garder un Piper en réserve et invite mon observateur à se poser sur la piste du poste militaire du Lyra, et d'attendre ses ordres. Les lieutenants Sapience et Vitry restent sur zone, ils ont bientôt six heures de vol sur cette opération eux aussi et devront rentrer.

Le Lyra est à dix kilomètres, dans un trou de vallée. C'est un fortin hérissé de quatre canons de 105 pointés aux quatre points cardinaux. Le Génie avait élargi un chemin de terre pour en faire une piste de trois cents mètres, en pente le long du fort. J'atterris et dirige l'avion vers le fût de 200 litres et sa pompe Japy qui sert de station-service en bout de piste. Quelques gars du fort arrivent nonchalamment et demandent s'il y a du courrier !

– *Non ce n'est pas le facteur, on est en opération.* Clame Tillette au caporal-chef artilleur pompiste.

J'examine la peau de chamois en principe réservée au ravitaillement de l'aéronef visiteur, mais qui a dû servir à cirer les pompes du préposé. Je sors la mienne du coffre du Piper, c'est mieux pour les filtres. Le ravitaillement se fait tranquillement et le lieutenant artilleur du fort arrive avec un pastis pour l'équipage. Tillette lui commente les événements et lui transmet l'ordre de se préparer à un tir de barrage avec deux de ses canons de 105 sur la fin de l'oued qui débouche sur la vallée du fort. Si les rebelles se dirigent vers l'ermitage, il sera temps de déclencher le tir code *Lucifer*, déjà réglé.

J'ai eu parfois à régler des tirs d'artilleurs lors de ces opérations. C'était plus confortable que le guidage « *straffing* » et « *bombing* ». Le Piper en altitude se tenait à l'aplomb des arrivées des obus sur le sol en raison de l'ignorance spatiale dans laquelle évoluaient les trajectoires sans cesse changeantes. L'observateur, la jumelle pointée vers le sol, donnait les coordonnées de tir mais pour « *assurer* » il fallait descendre très rapidement et aller « *aux résultats* » pour transmettre les corrections nouvelles. C'est alors que l'équipage avait toutes les chances de se faire allumer par les tirs des rebelles, tranquilisés un temps par l'interruption des salves.

Maintenant, quelques autochtones intrigués viennent contempler le Piper, d'autres sur leurs bourricots, revenant de la corvée d'eau, passent et repassent en agitant leurs babouches. Je fais une photo. On n'entend rien de ce qui se trame plus loin, les commandos doivent être au contact avec les rebelles ou ce qu'il en reste. Près du fortin des artilleurs, le douar était paisible et la vie semblait s'y dérouler comme avant. On était loin des villes et des villas où s'annonçaient des turpitudes. Ici, le lieutenant du fortin prenait le thé à la menthe chaque jour chez le notable du village, sans arme, sans képi, comme s'il était dans son Ardèche natale. Ces militaires du bled n'ont jamais failli à l'honneur du soldat.

Sur la fréquence du Secteur, Tillette et moi apprenons que l'opération touche à sa fin. Le commando Guillaume devra rallier le Lyra après le décrochage. Les *Richelieu* sont rentrés ainsi que les hélicos. *Pékinois Vert* en fait autant, rapportant cette fois le courrier pour le vagemestre.

Au décollage, j'expédie un peu de poussière vers les spectateurs et je rentre en rase-motte à la base pour me défouler. Tillette s'étire un peu à l'arrière. Le vent se calme en cours de route dans la vallée du Chélif. Nous sommes à un quart d'heure de la base maintenant et je fais des voltes entre les fermettes le long du fleuve. Les champs sont déserts, seules de vieilles meules de paille parsèment ce paysage tranquille. Mais un reflet du soleil couchant bref comme un signal m'intrigue. J'engage un virage autour d'une meule étincelante. Tillette prévenu scrute à son tour le tas de foin. Il perçoit à son tour l'éclat bref qui s'en dégage. Un poste militaire qui contrôle la voie



▲ ▼ *Les Piper L-21 du PA 9^{ème} DI*



ferrée non loin de là est prévenu par le passage du Piper, et je vois une jeep prendre la direction du champ suspect. Tillette balise au fumigène la meule de paille et les trois soldats de la jeep s'avancent vers elle. On apprendra plus tard qu'il y avait bien une camionnette planquée dessous, et qu'un reflet sur sa vitre avait révélé sa présence.

À l'atterrissage du Piper, la base est en effervescence. Quatre *Noratlas* viennent d'arriver pour charger les parachutistes réclamés par *Pensum* pour le lendemain. Bretagnolles et ses mécanos s'affairent sur mon premier Piper, ils finissent de coller des rustines crantées sur l'empennage et liment les ailettes des cylindres. Pas de bobo.

– *Alors, vos impressions sur l'ops ?* Me dit tout à trac Tillette qui sort son sac et sa carabine du Piper.

– *J'ai trouvé ça un peu long et on se fait pas mal tabasser sur l'Ouarsenis !*

– *Oui, mais c'est notre lot à nous les tranelles de voler sous les branches, plus vous volez bas moins ils peuvent vous aligner et n'oubliez pas de vous mettre en dérapage au-dessus d'eux, ça contrarie l'ajustement de leur tir.*

– *Vous vous en êtes bien tiré, ne perdez pas les T-6 de vue, en passe de tir surtout. J'en ai eu un, une fois, qui a tiré ses deux roquettes croyant seulement les sélectionner, et j'ai vu les deux engins foncer sur moi, à temps bien sur pour pouvoir dégager sec.*

La même chose m'est arrivée un peu plus tard, de voir converger vers mon Piper les deux roquettes véloces d'un T-6. Je ne me souviens plus aujourd'hui si, de mes trois camarades de l'armée de l'Air, Meillassoux, Dumaulard ou Lefoll il s'agissait !

Je songeais à ces longues heures de traque en vol ponctuées par de brèves séquences de combat. Je faisais une guerre sans tirer un coup de feu, du haut d'un balcon vitré. Mais mon observateur et moi désignions du doigt les victimes et décidions de leur avenir. C'était le rôle de chef de meute lorsque le forhue résonne dans les bois et que le cerf est débusqué. Les piqueux alors font rougir leurs lames. Un fumigène rouge déclenchait la destruction rouge, avec les balles traceuses des T-6 d'abord, suivies du rouge des corps mitraillés. Même un Piper allait trop vite pour que son équipage puisse voir les visages des combattants. Il ne verrait pas ceux qui s'étaient écroulés dans l'oued, ni ceux qui étaient restés dans les grottes, hachés menu. Après une passe de tir ou un plongeon d'observation, le pilote redresse son avion et pointe son moteur vers le ciel. L'enfer c'est en bas, il n'y reste que quelques secondes et n'emporte rien dans son sillage. Je me souvins alors d'un livre qui avait marqué mon adolescence, *Retour de l'enfer* de Jules Roy, bombardier-navigateur sur *Halifax*. Roy avait bien décrit les avalanches de bombes sur la Ruhr qui rougeoyaient la terre et le ciel, et faisaient spiraler des volutes écarlates et noires jusque sous le ventre des avions. Mais il avait dit aussi ce sentiment d'amertume qui saisissait chaque pilote et chaque navigant dépouillés des résultats de leurs attaques. Seuls les chasseurs, en combat tournoyant, devaient ressentir l'angoisse, la crainte et la peur dans leurs passes de tir.

Ici, on ne ramenait aucune frayeur, aucun effroi de son combat. Seules des images de fuyards persistaient dans les rétines. Les corps par terre, vus d'en haut, s'estompaient très vite dans le paysage et seul le bruit d'un moteur docile emplissait l'habitable.

De retour à la base, Tillette et *Pékinois Vert* retrouvaient Sapience et Vitry déjà affalés dans les fauteuils du bar où régnait Bretagnolles, intéressé par les debriefings. En fait de debriefing, Tillette se contentait d'inscrire en quelques lignes les caractéristiques de l'opération dans le journal de marche du Peloton et en faisait un double pour le PC Air. La grande affaire du jour de *Pensum Soleil* ne tenait ici qu'en une seule ligne, cela avait été la mission de guerre n° 2 - C 3274.



▲ ▼ *Les troupes au sol*



C'était quoi au juste cette série de nombres qui aboutissait à 3274 ce jour là ? Le numéro des pages du carnet de messages du PC AIR ? Le nombre de sorties des avions depuis le début ? Le dépositaire de l'ordre à transmettre s'appelait-il « C » *Charlie* ?... Opaque arithmétique.

Sapience et les autres remplissaient leurs carnets de vol et je rajoutais sur le mien en face du numéro de mission du jour, cinq petits croissants au crayon vert – le vert F.L.N – en souvenir. « *A eu son avion touché par cinq impacts lors d'un accompagnement de troupes en LY24* » dira ma première citation plus tard. Trois autres suivront cette année là, avec la Valeur Militaire.

Bretagnolles m'assurait que j'avais été tiré par un fusil-mitrailleur allemand, un MG 42, sans doute récupéré de l'Afrika Korps lors des combats de Tunisie. Les points moyens dans le capot moteur et dans l'empennage illustraient bien une visée contrariée sur les deux casques blancs pour les deux rafales, comme disait Tillette. Pour une fois, m'écartant des préceptes de la Mecque des pilotes de Saint-Yan, j'avais presque tout le temps piloté en dérapage, bille dans le coin. Les deux rafales qui étaient destinées à mon observateur et à moi s'étaient égaillées devant et derrière.

Puis nous parlâmes des fantassins restés sur place et qui continuaient de nuit l'opération commencée. Il fallait s'attendre à ce que le PC Air appelle les Piper de bonne heure pour le lendemain, d'ailleurs on voyait déjà les T-6 se réalimenter en munitions et leurs mécanos touiller la sauce et remplir les bidons de napalm. Tout était bon pour cette décoction, même les anciennes pellicules photos des caméras aéro K 24, qui brûlaient bien. Je suis allé aux résultats après un tir de bidons de napalm. C'est une image assez atroce qui m'est restée. J'ai vu un type, tout petit, tout noirci et racorni par les brûlures, qui avait été figé dans sa position. Allongé sur le sol, soutenu par ses bras, la tête tournée vers nous, il « *regardait* » encore l'avion qui l'avait transformé en momie fumante.

Tillette finissait de discuter avec Videlot, un sous-lieutenant gendarme, nouvel observateur au Peloton. Ils évoquaient l'opportunité d'aller voir demain, en fin d'opération, « *l'ermitage-infirmerie fellagha* » occupé par deux Pères Blancs, près du Lyra. Son chef de poste avait depuis longtemps préparé un tir de 105 baptisé *Lucifer*... Allait-on lui passer commande ? Le gendarme expliquait que l'on pouvait dans un premier temps se contenter de balancer deux grenades défensives en coup de semonce par la fenêtre du Piper.

– *Mais vous pouvez retrouver les deux cuillères accrochées à vos haubans !* Lui rétorquait Tillette, qui s'était déjà fait une petite peur en expérimentant le procédé.

– *Alors ça sera Lucifer.* Grommelait Videlot, inquiet déjà d'avoir à corriger un tir d'artillerie sur les deux moines, sans savoir s'il y avait réellement des pensionnaires.

– *Allez-y avec Pékinois Vert,* dit Tillette, *il a l'habitude des hippodromes sur zone et il préfère les altitudes pépères.*

J'entendis la remarque de Tillette et je me rappelai qu'en stage opérationnel il nous avait été donné comme consigne de remonter à l'altitude de sécurité dès que les rebelles étaient démasqués. C'était alors à la Chasse de jouer sur le balisage fait par la grenade fumigène. En moi-même je me jurai qu'au prochain vol avec lui, je lui montrerais ce que c'était qu'un « *radada* » sous les branches au-dessus des fellouzes. Je demandai à Bretagnolles pourquoi l'ALAT ne faisait pas installer sur nos avions des petites roquettes fumigènes de 2 pouces pour baliser la Chasse, surtout pour les *Vampire* d'Oran qui allaient trop vite et ne voyaient rien.

– *Les Vampire sont partis et remplacés par des P-47 pilotés par des anciens pilotes des campagnes d'Indochine.* Répliqua Bretagnolles. *Ce sont des pilotes qui voient très bien et creusent de vraies tranchées avec leur huit 12,7 sous les ailes. Tu vas aux résultats et tu constates que la terre est bien labourée et les gus bien enfouis ! De vrais fossoyeurs, les pilotes !*

AVION	EQUIPAGE	MISSION	HEURE DE DEPART	DUREE
343	DELIVERY	ERSOUF	3052	1530
345	LEBANS	CHERIEF	3063	1540
353	FACT	METWEN	3085	1515
344	LEBANS	CHERIEF	3096	1545

▲ Le tableau d'ordres

▼ Contact avec un Piper du PA 9^{ème} DI



– Si ce sont les B-26 qui viennent, alors ce sont deux tranchées parallèles et les arbres qui se referment par dessus !

– Et comme les fellouzes récupèrent quelquefois les bombes de 300 livres non explosées, on en a piégé depuis avec un long retard.

– C'est comme ça qu'on a retrouvé des types avec leurs bourricots imprimés dans le décor ! Terminait Bretagnolles, grand spécialiste de l'effet des armes. D'où l'expression rituelle « kif-kif bourricot », bien sûr,

On pouvait mettre des moyens aériens sans protection au cours de ces opérations de maintien de l'ordre, il n'y avait ni observation ni chasse adverses. Mais il y avait une grande disparité entre les moyens terrestres constitués le plus souvent de rappelés, simples fantassins peu aguerris, et les avions véloces évoluant dans des montagnes faites de crêtes abruptes et de vallées exigües. *Pensum* avait bien du mérite à vouloir synchroniser deux mobiles aussi différents dans le relief redoutable de l'Ouarsenis.

Heureusement, les hélicos allaient rétablir les vitesses de progression en adoptant les sauts de puce interdits aux avions. Mais pour l'heure, la priorité était donnée aux opérations dans les Aurès pour contrer la Wilaya, tous les hélicos disponibles étaient à Sétif, des *Alouette* aux *Banane*, au service de régiments prestigieux plus connus que ceux de l'Ouest Algérois.

L'Ouest Algérois, tout aussi mal fréquenté que l'Est, se maintenait dans la tradition des campagnes coloniales, à défaut de pouvoir exploiter les stratégies nouvelles de la guérilla. L'Ouest semblait épargné par les grandes bagarres médiatisées. Peut-être était-ce dû à l'activité rebelle fixée pour l'essentiel à l'Est, sur l'axe Le Caire-Tripoli-Tunis-les Aurès-Alger. Alors qu'à l'ouest, sur l'axe Rabat-Alger, l'activité des katibas était plus faible et l'encadrement moins assuré, semblait-il, du côté FLN.

Et puis, au sud de l'Est il y avait le pétrole, au sud de l'Ouest il n'y avait que Bidon V et les touffes d'alfa, puisque Reggan était encore en gestation dans la tête du Général.

– *L'Ouest Algérois, c'est pour les brûles !* S'exclamait souvent l'officier d'État-Major de la Division, un cavalier fin connaisseur en moyens hippomobiles.



Tillette, qui avait rapporté ce propos de popote étoilée, en avait conçu du chagrin. Mais il rassurait tout le monde en ajoutant que, si la conquête avait eu lieu par l'ouest surtout, ce serait à l'est que la gangrène s'installerait. L'Est algérois, c'était le maquis corse, l'Ouest algérois en 1957, c'était encore le pastis crépusculaire sous les caroubiers d'Orléansville.

C'était vrai qu'il y avait peut-être davantage de brûles à l'ouest, mais des brûles sympathiques qui s'engageaient avec précaution et à bon escient, quand les trapanelles et les T-6 avaient bien travaillé... comme des brûles.



▲ *La Mécanique au PA 9^{ème} DI*

▼ *Le foyer décoré par Michel Buillon*



La chevauchée héroïque

Le lendemain, comme prévu, deux Piper sur zone et les deux *Richelieu*. Tillette et moi sommes du voyage. Mais il m'indique que nous allons assurer la protection d'une autre opération, déclenchée en marge par *Pensum Soleil*, inspiré. La Division, en effet, ne reculant devant aucun sacrifice, avait décidé de déployer deux escadrons de cavalerie autour d'un piton-plateau posé au milieu de la vallée, pour éclairer *Pensum* sur ses avants au confluent de l'oued et du Chélif. Le PC doutait un peu du résultat à espérer de l'occupation de ce mausolée naturel, mais il paraît que *Pensum* exigeait d'en faire sa ligne de barrage terminale. Avec Tillette je me dirige vers ce lieu si banal et tranquille à la fois, que nous avions survolé si souvent sans y rien déceler de notable. Ce n'était pas le canyon unique et solitaire entre deux murailles du 5^{ème} de Cavalerie, mais presque. Vu du Piper, c'était un pot de chambre renversé, longé à sa base par une route et incisé vers son sommet par une piste terreuse, étroite et pentue.

Et, me tournant vers mon observateur :

– *Exactement l'endroit que tout fellagha moyen doit éviter le plus naturellement du monde, Mon lieutenant.*

Tillette, silencieux, observait, intrigué, le dispositif en dessous qu'il venait de contacter par radio. Tout d'abord un escadron à cheval et leurs cavaliers, sabre au côté et mousqueton en bandoulière. Derrière les canassons, un escadron de chars légers M 24 américains, qu'on appelle *Chaffee*, avec la courte trompe de leur petit canon. Arrivée dans la nuit dans un bruit de ferraille et de piétinements, toute cette troupe avait piaffé d'impatience dans l'attente de l'ordre de progression. La vallée du Chélif et tous ses habitants avaient été réveillés de bonne heure par les bonnes conditions de propagation du son, favorables à une détection acoustique des plus élémentaire. Aussi, tout le long du cortège militaire, on avait pu voir les feux des bergers s'allumer les uns après les autres sur les crêtes, en guise de salut. J'avais pu m'en rendre compte, pratiquement depuis le décollage jusqu'à l'arrivée à la verticale du bruyant dispositif militaire. Enfin, le soleil d'Austerlitz s'étant levé, tous les deux, incrédules, nous voyons s'ébranler toute cette armada qui commençait à grimper la piste. Dans un joyeux tourbillon de poussière, chevaux devant et matériel derrière entamaient la montée vers la gloire.

Déjà une heure de vol pour *Pékinois Vert* qui avait rassuré le dispositif sur l'absence de toute vie alentour et sur le sommet du pot de chambre, sauf des chèvres avec leur petit berger qui agitait joyeusement ses bras au passage du Piper. Comme il se doit, le colonel de ce régiment était à cheval et en tête, reconnaissable à sa cape d'un beau rouge flamboyant.

– *C'est Bournazel !* Criaï-je à mon observateur, derrière.

– *Je crois que c'est sa dernière opération, dit Tillette, il veut finir en beauté !*

D'en haut on était confondu par la tactique savante développée par *Pensum* et le colonel cavalier. Enfin l'armada arrivait au sommet sur le petit plateau désert. J'en étais à ma troisième heure de vol de virages à gauche.

Tout d'un coup on vit les hommes à cheval se mettre en ligne et foncer au galop vers l'extrémité du misérable plateau. C'était fantastique, une vraie scène de film d'épopée saharienne d'avant-guerre. Le nuage de poussière retomba et laissa apparaître les chars fumants et leurs équipages fourbus qui sortaient leurs nez des tourelles. La fantasia terminée, le colonel jugea qu'il pouvait faire redescendre son petit monde sans encombre. Il avisa le Piper qu'il pouvait retourner à sa base.

– *C'est pas aujourd'hui qu'on gagne la médaille !* Dis-je à Tillette qui n'avait pas prononcé un mot durant cette laborieuse épreuve.

Au cours de cette matinée, *Pensum* terminait sa plus brillante opération, magnifiée par sa conclusion du piton-plateau.

La bande rebelle et son renfort avaient essuyé de lourdes pertes comme on dit dans les rapports. Les aviateurs avaient recadré bien à temps les évolutions de l'opération et tout le monde était content.

On allait souffler un peu avant le prochain passage des katibas. Les convois, tranquilisés pour un moment, reprenaient dans l'Ouarsenis et je n'affrontais plus que les rabattants habituels.



1959

J'étais maintenant un ancien, rappelé pour une année encore. L'ALAT me laissait prévoir la fin de mes activités opérationnelles seulement en juin 1959. Les opérations *Pierres Précieuses* avaient démarré dans les Aurès et y bloquaient les dernières katibas.

J'étais devenu le chien de garde attitré du convoi *Tango Mobile* qui serpentait sur la même route, toujours coupée nuitamment par les stagiaires rebelles qui débutaient dans la confection des touches de piano ou la pose de mines.

J'égrenais les opérations : *Pénalty, Pénéplaine, Pointe Rouge, Cactus, Boléro...* et je ramenaient des trous. Les observateurs aimaient bien partager ma *baraka*. Mon avion, ce cher Kilo Golf, était maintenant constellé de confettis.

Encore cinq impacts en mai 58, quelque temps avant le 13 mai où je transportai en grand secret un civil de haut rang de Mostaganem à Alger où il se passait des choses. Je n'ai su que bien plus tard qui était mon *Piggyback*.

Les opérations s'étaient éloignées vers les versants plus abrupts de l'Ouarsenis, sur KX 97, et j'atterrissais souvent sur de petites pistes de fortune pour passer la nuit dans les postes d'artilleurs de Souk-el-Haad ou du djebel Louh. Six à huit tentes militaires protégées par des murs de sacs de sable et de barbelés entouraient les canons de la batterie.

Le fragile Piper, seul le long de cette modeste barricade, était gardé toute la nuit, mais je me levais de temps en temps pour aller l'inspecter et discuter avec les sentinelles.

De puissants projecteurs alimentés par un groupe bien trop bruyant illuminaient les quatre zones du poste sur près d'une centaine de mètres. Tout cela attirait surtout les chacals et les chiens errants qui venaient aux poubelles.

Au Peloton, les observateurs avaient changé. Deux lieutenants remplaçaient les sous-lieutenants réservistes : Laffrat et Ensuque. Davantage formés au renseignement, ils faisaient la navette entre la base et la division.

En septembre et octobre, les équipages se préoccupèrent de larguer des tracts et de protéger le référendum *indigo*. Ce référendum m'amenaient au-dessus des nombreux villages de la vallée encore peu travaillés par la propagande FLN.

À présent, je protégeais les urnes.

C'était curieux de constater que les opérations en territoire rebelle s'appelaient toujours *Indigo, Indigo Mauve, Indigo Violet...* Même les bulletins « non » du référendum étaient imprimés sur du papier pourpre presque violet, la couleur abhorrée des musulmans.

L'Action Psychologique était passée par là. Les hélicos faisaient la tournée de ramassage des urnes, mais laissaient sur place les caisses de bulletins violets inemployés.

Pour les carnets de vol, l'opération des urnes avait été baptisée *torching paper*. C'est toujours dans mon carnet de vol, le 29 septembre 1958, entre une opération à Molière en LX 08 la veille et un accompagnement de troupes au sol dans la zone de Ténès.

Fin septembre, j'avais vu sur la base le Général à sa descente d'avion, qui visitait villes et popotes depuis son élection. C'est à peine s'il jetait un coup d'œil aux avions nettoyés et rangés pour les honneurs.

Le Général n'aimait-il pas les aviateurs, ou bien, accompagné par les types de l'Action Psychologique préférait-il les foules précédées par les haut-parleurs dans la petite ville du Chélif ?



▲ ▼ *La base*



(extraits d'un film de 8 mm)

De la base on entendait les hauts-parleurs de l'armée qui crachaient les « *Vive Di Gôle* » criés au micro par le moghazni de service qui paradait en tête du cortège de djellabas. Le Général pensait-il que les aviateurs plus clairvoyants discernaient déjà, à l'expérience du vécu d'en haut, les lendemains moroses de la tragédie ?

Les katibas étaient à présent plus vite décimées avec l'action des Commandos Parachutistes dotés d'armement et de moyens radio performants, en liaison avec les nouveaux Piper L-21 du Peloton. Ces nouveaux avions d'observation, plus puissants, étaient aussi encore plus maniables. Autant ou plus que les Cessna L-19. Également entoilés, les L-21 supportaient mieux les rafales que les L 19 métalliques, cauchemar des mécanos qui avaient à rafistoler les trous dans l'aluminium.

Ces L-21 avaient été enfin équipés de nouveaux postes radio VHF plus performants, ils n'obligeaient plus les pilotes à remonter en altitude à 1 500 mètres pour joindre le PC Air ou les T-6.

Je pouvais descendre plus bas dans les oueds et remonter à pic le long des parois, suspendu à l'hélice, les turbulences me laissaient froid maintenant, je savais les utiliser au mieux comme un bon vélivole travaillant les pentes du Ventoux ou de Lure, autour des nuages lenticulaires ascenseurs.

Fin 1958 et début 1959, les opérations prenaient le pas sur les accompagnements de convois. Il n'y avait plus rien à ravitailler dans le bled.

Les Pieds-Noirs de l'Ouarsenis rejoignaient la métropole. Mon carnet de vol s'enrichissait de 60, voire de 80 heures de vol chaque mois, chaque mission durait au moins quatre heures.

Je me spécialisais dans le guidage pour la chasse et je faisais placer les fumigènes sur les moustaches des rebelles par l'observateur.

Puis, au départ de Defoly, le capitaine Châtelain était devenu le nouveau chef du Peloton. Il modernisa les installations provisoires et fit construire une popote-bar en dur à la place de la baraque Fillod, mais l'ensemble demeurait spartiate, à dessein. Était-on là pour un temps, encore ?

On percevait en effet une certaine lassitude sur la base. Tout mouvement rebelle était cloué au sol par l'aviation et les commandos conjugués.

Fin 1958, la Willaya 4 désorganisée n'existait presque plus. Les opérations classiques commençaient à perdre de leur charme. Les katibas bloquées par les frontières tunisiennes et marocaines rendues presque infranchissables, recherchaient désespérément armes et munitions pour leurs nouveaux moudjahidines.

Le trafic d'armes employait aussi les moyens aériens. Deux *Richelieu* prirent un jour en chasse un DC 3 inconnu, venu de Chypre, et qui forcé de se poser à Oran, avait perdu miraculeusement sa cargaison. Porte arrière ouverte, seules les sangles pendaient au dehors. L'équipage et les documents de bord restaient muets.

– *Un coup des Anglais ?* Avait marmonné l'officier de renseignement de la base.

Le ravitaillement par mer était stoppé par nos marins et les pilotes des *Neptune* qui patrouillaient sur toute la Méditerranée pour pister les cargos.

Quand j'accompagnais *Mobile Tango*, le dernier convoi de la route côtière, je piquais parfois vers la mer pour examiner un bâtiment étranger passant trop près. La passerelle de ces bateaux semblait toujours vide de toute présence humaine lors du survol.

Avaient-ils largué quelque chose dans leur sillage ? À dessein je revenais par de larges boucles vers *Mobile Tango* en inspectant les criques à la recherche d'éventuelles barques de pêcheurs-récupérateurs, mais en vain. Tout ce trafic devait plutôt se passer à proximité des frontières.

En d'autres occasions, j'effectuais des vols de reconnaissance où, seul avion sur zone, je recher-



▲ Protection du convoi «Mobile Tango», après avoir décollé de Novi



▲ ▼ Embarquement des Parachutistes en Noratlas



(extraits d'un film de 8 mm)

chais quelques indices de passage ou de campements. J'avais ainsi surveillé d'en haut, avec mes observateurs, ce qui restait de la forêt de cèdres de l'Ouarsenis qui avait brûlé trois mois durant sur cent kilomètres carrés.

Ce gigantesque incendie, allumé par les fellaghas pour bloquer nos fantassins dans les sous-bois, avait provoqué un immense nuage de fumées et de cendres qui stagnait sur tout le massif.

Les bords d'attaque des ailes devenaient tout gris lorsque je descendais au travers et l'habitacle s'emplissait de la bonne odeur de cèdre et d'eucalyptus brûlés. Presque tous les villages avaient été rayés de la carte par l'incendie et je ne m'orientais plus très bien sans mes repères habituels. Seul un commando de chasse pouvait crapahuter dans ces zones interdites où la Division envoyait maintenant le commando de supplétifs viets, plus endurcis et plus intraitables.

Devant la marche rapide de ces hommes aux yeux bridés, j'avais vu tout un village rescapé de l'incendie courir se réfugier sur un piton brûlé.

M'approchant en virage et à vitesse réduite, je n'avais distingué là que femmes, vieillards et enfants me faisant des gestes désespérés.

Une femme plus épouvantée que les autres déchirait ses vêtements et tentait de les lancer vers nous en signe de détresse.

Cette image de femme presque nue, sur cette cime encerclée plus bas par le commando de petits bonshommes cruels qui grimpait inexorablement vers elle, devait rester gravée à jamais dans ma mémoire de pilote.

Mon observateur fit tout son possible pour rassurer le commando sur les intentions de ce groupe hagar.

– *Mon lieutenant, on en a assez vu pour aujourd'hui, n'est-ce pas ? Et je mis le cap sur la Base.*

La confusion gagnait partout maintenant. À la place des accrochages on assistait à présent au lent pourrissement d'une guérilla de terreur généralisée. La population des douars et des mechtas était déportée dans la vallée et dans les villages côtiers, où une organisation de regroupement bâtissait. Je jugeais qu'il n'avait plus rien à faire dans ce pays, et encore moins à y gaspiller des talents de pilote.

Les formations rebelles décimées avaient fait place à des petits groupes de terroristes qui semaient le désarroi et pratiquaient l'égorgeage systématique des populations.

L'aviation ne pouvait plus faire grand chose contre ces actions ponctuelles, le plus souvent nocturnes. Le maintien de l'ordre et la pacification étaient quasi gagnés dans le bled, une autre bataille se développait dans les villes, plus politisée celle-là.

La crispation de l'armée s'installait devant l'irrésolution du pouvoir. Les journaux de métropole circulaient enfin et les nouveaux arrivés au peloton avions semblaient plus informés de la tournure des choses.

En métropole, les tensions issues des combats en Algérie étaient fortes et l'opposition à la poursuite de la guerre croissait dans l'opinion, notamment en raison du maintien sous les drapeaux des appelés qui pouvait atteindre deux ans et demi.

Des révélations se faisaient jour aussi sur des pratiques de tortures appliquées par les sections militaires chargées du renseignement.

La découverte des conditions de vie des Algériens dans les *camps de regroupements*, pour isoler la population rurale des maquis FLN, secouait également l'opinion.



▲ ▼ *Et encore les pleins !*



Scènes de la vie du Peloton (extraits d'un film de 8 mm)

Les briefings sur la base changeaient d'allure et il y était davantage question de coups à faire que d'opérations orthodoxes à monter.

Le djebel s'était pratiquement vidé de toute organisation FLN, du moins dans l'Ouest algérois, les T-6 n'avaient plus que les ânes ou les chevaux des rebelles, abandonnés, à tirer.

Les pilotes d'avions couraient les stages hélicos en métropole pour se reconverter, mais aussi pour s'éloigner de ces missions aériennes d'intérêt fléchissant.

Comme prévu, je m'envolai pour la Métropole en juin 1959, avant le désastre.

Au moment de mon départ, fin juin 1959, l'Algérie vivait une situation complètement bloquée. Sur le terrain, l'État-major estimait toujours possible de gagner par les armes. Le plan Challe, qui engageait près de 40 000 hommes dans une offensive en Oranie, puis en Kabylie, enregistrait des succès opérationnels certains contre les willayas les plus redoutées, les contraignant au repli dans les montagnes.

Mais, sur le plan politique, aucun progrès n'était enregistré et une vague d'attentats s'abattait sur la métropole en juillet, au moment où je rentrais de mes deux ans et demi de service.

Au mois d'août, le Général effectuera une *tournee des popotes* près des militaires en opérations, et conclura à la nécessité d'envisager l'avenir du territoire selon trois scénarios possibles : Francisation, autonomie ou indépendance.

Ce fut un choc psychologique profond pour les militaires et les Français d'Algérie qui percevaient dans ses propos une évolution tragique, irréversible, des positions exprimées en 1958.

En septembre, évoquant la procédure *d'autodétermination*, selon le principe *un homme, une voix*, le Général va tétaniser encore plus les Français d'Algérie. Cela va déclencher d'inévitables actions d'extrémistes.

Refusant alors la *paix des braves*, le FLN tentera de tirer parti de la situation en posant comme préalable à toute négociation la reconnaissance de l'indépendance algérienne.

Un an après mon retour, l'*Algérie algérienne* était en marche.

Plus aucune solution au conflit ne pourra désormais être adoptée par consensus et de nombreux soubresauts interviendront encore en métropole, comme en Algérie, jusqu'à ce que ce territoire choisisse son indépendance par autodétermination en 1962.





▲ *Michel Buillon*



▲ *Piper L-21*

▲ *Jean-Pierre de Vitry*



Scènes de la vie du Peloton (extraits d'un film de 8 mm)

Bilan

Les années 1957-1959 passèrent ainsi, entre protection routinière de convois et opérations démesurées aux résultats parfois imprécis. Pendant qu'Alger s'enflammait. Forces rebelles et unités françaises s'affrontaient sporadiquement comme pour se mesurer et tester leurs tactiques.

Tillette partit pour la Métropole fin 1957 faire un stage d'armes spéciales du côté de Grenoble. On le retrouvera plus tard à Reggan. Vitry, lassé par le Piper, partit faire son stage hélico à Toussus-Le-Noble et reviendra aux commandes d'un Bell 47 tout neuf, avec de la place pour ses jambes. Luhmann et son observateur se firent tuer à côté de leur Piper, descendu par une rafale dans la montagne au cours d'un accrochage sévère avec des fellouzes plus aguerris. L'équipage avait épuisé toutes les cartouches de ses deux carabines, avant d'être égorgé. Le lieutenant Sapience et moi, amenés par hélicoptère sanitaire, avions dû reconnaître les corps sur place, la sauvagerie était passée sur nos camarades. Toute la base en avait été écœurée, pour longtemps. Les règles de Genève n'accompagnent pas les actions terroristes. Deux T-6 aussi étaient allés au tapis avec leurs pilotes. Le tir antiaérien des rebelles se faisait plus précis et plus mortel. Ils ne craignaient même plus les H-34, ces hélicoptères lourds Sikorsky et leur canon de vingt millimètres.

Colineau, un jeune pilote qui arrivait de Saumur, se fera tirer lui aussi en survolant de trop près avec son Piper, au petit matin et au ras des brumes, les crêtes du Zaccar. Une rafale lui logea une balle perforante dans la jambe gauche, coupant net l'artère fémorale. Son observateur fut également blessé par la même rafale. Colineau eut le courage, en vol, de se faire un garrot sur la cuisse avec le cordon du micro et d'aller poser son avion sur le terrain de Novi, à 25 kilomètres. Les gendarmes accourus le trouvèrent à moitié évanoui. Il fut transféré par hélico sur l'hôpital Maillot à Alger où l'on sauvera sa jambe, un peu raccourcie quand même. Je l'ai revu depuis, il boite un peu, mais il est resté dans le vent des hélices et pilote encore, mais pas en solo. Il est resté tellement « *accro* » que chaque année il va voir les tranelles au meeting de La-Ferté-Allais. Nous évoquons parfois nos vols en Algérie, davantage sur les conditions particulières du pilotage en montagne que de ce que nous avons vu de nos missions. D'ailleurs, ce que nous en voyions passait si vite derrière les vitres de l'habitacle.

Nos souvenirs s'estompent, mais les visages de nos camarades descendus là-bas existent encore dans notre mémoire. Je revois, grâce à mes films 8 mm, Luhmann, mes observateurs, les lieutenants Cheviet, Miquel, d'autres encore, la base, les T-6, les *Noratlans*.

Trop vieux maintenant pour piloter en aéro-club, comme tant d'autres, j'ai adopté le flight simulator de Microsoft. Je refais ainsi des missions puisées dans mon carnet de vol. La simulation du terrain est pas mal rendue et j'entends le bruit du moteur.

C'est tout. Il n'y a personne en bas, ni sur la base d'Orléansville, Eich-Cheliff aujourd'hui.

J'aurai accompli de 1957 à 1959 : 1 391 heures de vol en mission de guerre n°2 se décomposant en 454 sorties dont 259 en opérations avec les troupes au sol et 195 en accompagnements de convois.

J'ai bien sûr aujourd'hui le sentiment du devoir accompli et je suis aussi convaincu que tout ce déploiement de talents a aidé à définir la nécessaire modernisation de notre aviation et celle des nouveaux concepts opérationnels des futures opérations aéromobiles avec les hélicoptères de combat. Un concept qui fera école, puisque les Américains seront les premiers à l'adopter pendant leur guerre du Viet-Nam.

Les hélicos avaient montré leur supériorité sur le terrain, plus furtifs, capables de manœuvres impromptues dans un volume réduit propre à distraire le meilleur tireur, se posant partout, parfois



Scènes de la vie du Peloton (extraits d'un film de 8 mm)

même sur un seul patin. L'ALAT allait prendre le virage du tout hélico et envoyer les avions à la casse.

Pékinois Vert, c'était fini.

Adieu les avions... Adieu Kilo Golf, Kilo Delta, Kilo Echo...

... mes semelles de vent ...

Telle fut l'existence « béret bleu » de *Pékinois Vert*.

En conclusion

Pour moi l'Algérie était une découverte et je ne pouvais concevoir que l'imposition de la force et son débordement chaque jour plus important visait seulement à restaurer la sécurité des populations. Elles paraissaient léthargiques à mes yeux.

Mais alors l'usage de cette force était-il de rétablir le droit ou de mettre fin à une situation compliquée pour nos intérêts ?

Devais-je admettre les conditions légitimant le droit à cette guerre, le *jus ad bellum*, théorie augustiniennne qui fixait les conditions légitimant la guerre, et le droit dans la guerre, le *jus in bello* qui définissait les actes autorisés et ceux qui ne l'étaient pas.

S'agissait-il ici d'une guerre juste ? Le principe à respecter était-il bien celui de la légitimité de l'intervention armée. Peu ou pas informé sur ces questions, je ne le savais pas. Comme tous les autres combattants rappelés, j'avais été pris de court par les événements du «maintien de l'ordre» dans ce département français issu de la colonisation.

J'allais donc assister ici à la contradiction entre le droit des peuple à disposer d'eux-mêmes et la nécessité évidente pour leur protecteur de porter secours aux minorités opprimées et rétablir l'ordre. Il fallait neutraliser la rébellion et son désir d'indépendance, alors que nous venions de l'accorder au Maroc après 44 ans de protectorat.

J'estimais comme tout le monde que cette force de maintien de la paix était là pour s'opposer au comportement indompté de rebelles et intervenir contre eux pour rétablir l'ordre.

Mon dilemme était de savoir comment je verrais s'associer ici deux domaines de nature différente, celui des principes à respecter et à défendre et celui des méthodes et des moyens à employer pour y parvenir.

Mais quand on a vingt ans dans un tel engagement guerrier, la doctrine est lointaine. Le seul but d'un pilote d'avion d'observation et de permettre à son coéquipier observateur de comprendre la manœuvre et d'apporter tous les éléments visuels nécessaires au combat se déroulant sous ses yeux.

À l'inverse des drones modernes, nos avions légers d'observation ne possédaient qu'un armement défensif limité. Ces petites machines volantes faites de tubes d'aluminium entoilé ont contribué, avec les T-6 de l'armée de l'Air, au succès des combats.

Album photo



▲ *Les enfants du douar Lyra viennent contempler le Piper*



▲ *Bell 47G de l'armée de l'Air*



Scènes de la vie du Peloton (extraits d'un film de 8 mm)



▲ RAV, reconnaissance à vue à hauteur d'hélice en T-6 de l'EALA 10/72



▲ Luhmann
▼ Lebourgeois

▲ Tillette
▼ MdLC Jacques Brun



Scènes de la vie du Peloton (extraits d'un film de 8 mm)



UNITE : EALA 10/72 **ATTESTATION DE SERVICES AERIENS** 3000-07-203

Période du 1er Mai au 15 Mai 1957

Concernant (1) Le Marshal en Logis BUIILLON

N° du manifeste : e. 3080 établi par l'escale de S.P. 84135 A.F.M.

DATE	FONCTION à bord	TYPE ET NUMERO de l'avion.	NATURE DU SERVICE AERIEN (2)	NOMBRE D'ATERRISSEMENTS.	DURÉE (3)	
					JOUR.	NUIT.
<u>5.5.57</u>	<u>2° P</u>	<u>T6-922</u>	<u>Reconnaissance A. e. 3080</u>	<u>Un</u>	<u>1</u>	<u>10</u>


ARRÊTE au total de (en lettres) Une heure plus minutes heures de vol.


dont (en lettres) _____ heures de vol de nuit.

Le Commandant du (unité) EALA 10/72

Par délégation, le Commandant d'avion :

Nom et grade : CHEF CHEFET

Signature : 



(1) Nom, grade, unité. — (2) Nom des escales du voyage. — (3) Durée du voyage jour - nuit



▲ Cherchell

▼ La tombe de René Vignaux à Grenade-sur-Garonne





▲ Avec un observateur (à droite), posé en campagne près de Ténès. Planes disait que je ramenaient des buissons dans mes roues

t

▼ Les Piper L-21 du PA 9^{ème} DI





▲ *Le massif de l'Ouarsenis vu du sud-ouest*

▼ *Le massif de l'Ouarsenis vu du nord-ouest*

t





▲ *Le massif de l'Ouarsenis enneigé vu du nord-est*

▼ *Le massif de l'Ouarsenis vu du nord*

t





▲ ▼ *Orléansville*



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
SECRETARIAT D'ÉTAT AUX FORCES ARMÉES " TERRE "

AVIATION LÉGÈRE DE L'ARMÉE DE TERRE

BREVET DU 2^e DEGRÉ DE PILOTE
n° 412

décerné en exécution des prescriptions de L'IM N° 10484 E/1A/3 INS du 26 septembre 1956

à M. d. L. CHEF **BUAILLON** MICHEL

qui a suivi le stage de formation à _____ du _____ au _____

A PARIS _____, le 1^{er} Novembre 1959
POUR LE SECRÉTAIRE D'ÉTAT AUX FORCES ARMÉES " TERRE "
ET PAR DÉLÉGATION
LE **GENERAL de BRIGADE le MASSON**
COMMANDANT L'AVIATION LÉGÈRE DE L'ARMÉE DE TERRE



[Handwritten signature]

A.L.A.-1-57-2040

▼ Orléansville et sa région





Napalm sur l'Ouarsenis



ORLÉANSVILLE, le 18 JUIN 1957

10^{me} RÉGION MILITAIRE

CORPS D'ARMÉE D'ALGER

ZONE OUEST ALGÉROIS

ET

9^{me} DIVISION D'INFANTERIE

ORDRE GÉNÉRAL N° 280

Par application des dispositions du Décret n° 56-371 du 11 Avril 1956, le Général Commandant la Zone Ouest Algérois et la 9^{me} D.I.

CITE A L'ORDRE DE LA BRIGADE

le Maréchal-des-Logis B U A I L L O N Michel, Guy.

Peloton Avions de la 9^{me} Division d'Infanterie.

pour le motif suivant :

" A effectué, depuis le 1^{er} Janvier 1957, 256 heures de vols opérationnels.

Sous-Officier pilote audacieux et plein d'allant. A eu son avion touché par 5 balles le 28 Mars 1957 lors d'un accompagnement entre TENIET-el-HAAD et PONT-du-CATD. S'est de nouveau distingué en effectuant, le 26 Avril 1957, dans le Djebel Bissâ, 8 heures de vol au profit des Troupe

Cette citation comporte l'attribution de la CROIX de la VALEUR MILITAIRE avec Etoile de BRONZE.

Le Général P. RENAULD
Commandant la Zone Ouest Algérois
et la 9^{me} Division d'Infanterie

DESTINATAIRES :

- Secrétariat d'Etat aux Forces Armées (Terre), (2 Exemplaires)
- M. le Général C^{dt} la 10^e Région Militaire (Etat-Major - Chancellerie).
- M. le Lt-Colonel, Cdt. le S/Secteur Autonome d'ORLÉANSVILLE
- 2 exemplaire dont 1 pour remise à l'intéressé.
- Archives Cabinet.



Signé : P. RENAULD

POUR AMPLIATION

Le Colonel GOIRAN
Chef de Cabinet

CITATION

ORDRE GÉNÉRAL N° 47



Par application des dispositions du décret N° 56.371 du 11 Avril 1956,
Le Général d'Armée R. SALAN, Commandant Supérieur
interarmées et Commandant la 10^e Région Militaire ,

CITE à l'ordre du Corps d'Armée :

Le Maréchal des Logis BUAILLON Michel,
Peloton Avions de la 9^e Division d'Infanterie

Pour le motif suivant :

"Sous-Officier pilote calme et courageux, a participé brillamment à toutes les opérations dans la zone Ouest de l'Algérois depuis Décembre 1956. S'est particulièrement distingué les 14 et 15 Mai 1957 dans le Djebel AMROUNA (Département d'ORLEANSVILLE) effectuant dans ces deux jours 16 heures de vol au profit des troupes au sol, donnant des renseignements précieux sur les déplacements d'une bande rebelle.

A effectué 611 heures de vol dont 452 en opération".

Cette citation comporte l'attribution de la croix de la valeur militaire avec étoile de vermeil

POUR AMPLIATION

Le Lt-Colonel BARREAU

Chef du Bureau du Personnel

Le Lieutenant-Colonel DEYBER

provisoirement Chef du Bureau du Personnel

Alger, le 1^{er} FEV 1958

par délégation

Le Général de Division NOGUEZ, Adjoint

Signé : NOGUEZ



Handwritten signature

ALGER Le 20 Juin 1959.

COMMANDEMENT EN CHEF DES FORCES EN
ALGERIE.
ETAT-MAJOR INTERARMEES- BUREAU DU PERSONNEL

== O R D R E G E N E R A L N° 7 3 ==

Par application des dispositions du Decret N° 56.371 du 11 Avril 1956 et du Decret N° 56.1048 du 12 Octobre 1956, le Général d'Armée CHALLE Commandant en Chef les Forces en Algerie.

C I T E ,

Les Personnels Militaires désignés ci-après :

AVIATION LEGERE DE L'ARMEE DE TERRE :

A L'ORDRE DU CORPS D'ARMEE.

B U A I L L O N , Michel; Guy - Maréchal des Logis. - Chef
Peloton Avions de la 9° Division d'Infanterie.

▪ Sous Officier Pilote de très grande valeur, a participé, courant 1958, à de nombreuses missions.

A eu son appareil touché par le feu des rebelles le 25 Juin 1958, dans le KEF BOU ZEROU. S'est distingué le 26 Novembre en repérant une Katiba dans le Djebel LOUH et en guidant la chasse avec précision. Le 27 Janvier 1959, a participé très efficacement à l'opération " BOLERO " (Dans le secteur de TENES.)

Totalise à la date du 28 Mars 1959, 558 Heures en vol opérationnel depuis sa dernière citation."

Cette citation comporte l'attribution de la croix de la valeur Militaire avec Etoile de Vermeil.

SP. 87.516/A le 3 0.6.59.

C O P I E C E R T I F I E E
C O N F O R M E .

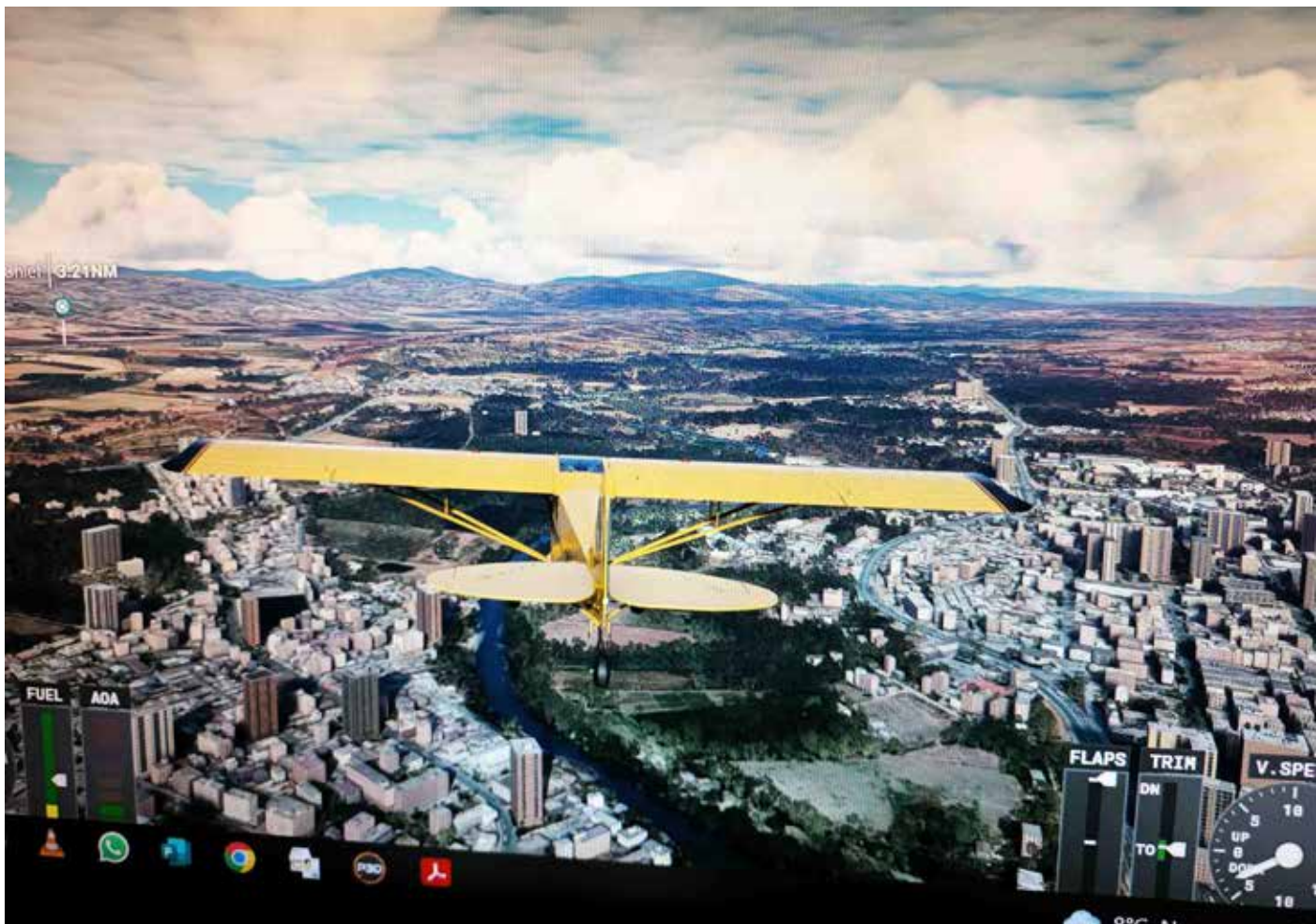
Transmis à Mr le Colonel, Cdt
l'Aviation Legere de l'Armée de
Terre.
25, Bd Gallieni, Issy les Moulineaux
(Seine)

10° REGION MILITAIRE
PELTON AVIONS DE LA 9° D.I.
N° 2430/PA9.

Le Capitaine CHATELAIN

C° le Peloton Avions D. I.





Orléansville vu par Flight simulator depuis un Aviat Husky A-1C standard, en dernier virage pour la 07

GS ALT: 2000 FT NSL Mag256 111 KIAS WIND 302 Mag @ 10 kts.
OF 78955) - 41.1 Gs FUEL 94 %



Orléansville vu par Flight Simulator avec un Nord 3400

OFFICE NATIONAL
DES ANCIENS COMBATTANTS
ET VICTIMES DE LA GUERRE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

N° 079 544

CARTE DU COMBATTANT

Office de la Haute-Garonne

Valable du / 19 / au / 19 /

Délivrée à

Monsieur B U A I L L O N

Prénoms Michel, Alexis, Guy

Domicile Ramonville St Agne

Né le 7 Mars 1934

A Rabat Départ Maroc

A Toulouse le 8/01/1979

Le Président de l'Office,
du Service départemental

Le Titulaire,



Histoire du Peloton de la 9^{ème} DI

par Christian Malcros

Peloton d'avions de la 9^{ème} DI PA 9^{ème} DI

Le 22 mai 1956, le Peloton d'avions de la 9^{ème} Division d'Infanterie est créé à Satory, sous les ordres du sous-lieutenant Daniel Gibourdel. Il comprend six officiers, quinze sous-officiers et quarante hommes de troupe. Il dispose de six Piper L-18C provenant du GAOA n° 7, code : Kx, indicatif radio : *Pékin, Pékinois*.

Le détachement part de Versailles le 17 juin 1956, embarque le 20 juin à Marseille à bord du *Sidi-Ferruch* et s'installe à Orléansville le 4 juillet.

Cinq baraques sont disposées en carré le long du hangar situé à l'ouest de Base aérienne 98 d'Orléansville construite hâtivement par l'armée de l'Air à proximité du fleuve Chéelif, près du hameau de Moukafékia.

La vallée du Chéelif est bordée par les massifs montagneux et boisés de l'Ouarsenis au sud et du Dahra au nord, tous deux servant de refuges aux katibas de la willaya 4 dans une zone allant de Ténès à Tiaret et d'Orléansville à Miliana. Le FLN a investi les villages isolés et les grottes pour y installer des infirmeries et des dépôts d'armes, de munitions et de vivres. Mais l'Ouarsenis est aussi le fief du bachagha Boualem. Fidèle à la France, il a la haute main sur un ensemble de supplétifs. La mission principale est donc, pour l'état-major de la 9^{ème} Division d'Infanterie, de bloquer la progression vers l'est des bandes rebelles destinées à renforcer en moudjahidines les willayas du Constantinois.

Le 7 juillet 1956, le lieutenant Pierre Tillette de Clermont-Tonnerre prend la suite du sous-lieutenant Daniel Gibourdel au commandement du Peloton.

En mars 1957, le parc du Peloton s'enrichit avec la perception de six Piper L-21B. Une partie des L-18C est reversée et deux d'entre eux subsistent pour assurer les liaisons et l'entraînement. Le code du Peloton devient F-MBKx.

Le 28 octobre 1957, le capitaine Jean Defoly prend la suite du lieutenant Pierre Tillette de Clermont-Tonnerre au commandement du Peloton.

Le 7 décembre 1957, premier deuil au Peloton. Un L-21 est touché par le tir rebelle dans le djebel Babhezana, à 30 kilomètres au sud-est d'Orléansville. Son équipage, le sergent-chef René Luhmann, pilote, et le lieutenant Louis Choichillon, observateur, se retrouve au sol face à ses agresseurs. Après une résistance acharnée, ayant épuisé toutes les cartouches de leur deux carabines, les deux hommes sont égorgés par les rebelles.

Ce drame n'est malheureusement pas le seul. Le 18 mai 1958, un autre L-21, pris par les rabattants, s'écrase dans le djebel Amrouna. Le pilote, le maréchal-des-logis René Vignaux, et l'observateur, le lieutenant Jean Miquel, sont tués. Le lieutenant Jean Miquel était le fils du général Miquel commandant la région militaire de Toulouse.

Le 6 novembre 1958, le lieutenant Max Gayral prend la suite du capitaine Jean Defoly au commandement du Peloton.

Le 8 janvier 1959, le capitaine René Chatelain prend la suite du lieutenant Max Gayral au commandement du Peloton.

Peloton mixte d'avions et d'hélicoptères de la 9^{ème} DI PMAH 9^{ème} DI

Toujours stationné à Orléansville, le Peloton change de dénomination le 1^{er} juillet 1960 à la suite de la perception de trois hélicoptères Bell 47 G-2.

Le 18 novembre 1960, en passant ne crête près de Molière, un Bell est atteint à l'avant par le tir rebelle. Touché à la poitrine, le pilote, l'adjudant Raymond Cuenot, essaye de se poser. Le patin de l'hélicoptères heurte un arbre, tombe et prend feu. Le passager est blessé, mais le pilote succombe à ses blessures.

Le 4 août 1961, le capitaine Pierre de Cours Saint-Gervasy prend la suite du capitaine René Chatain au commandement du Peloton.

En décembre 1961, le Peloton dispose de deux L-18C, sept L-21B et sept Bell 47 G-2.

Après le cessez-le-feu, l'observation aérienne et le seul moyen de suivre l'aménagement des camps du FLN, leur extension dans les djebels et les travaux sur les pistes effectués à l'aide de la main d'œuvre surveillée par les combattants du FLN.

Le 1^{er} avril 1962, le capitaine Georges Vial prend la suite du capitaine Pierre de Cours Saint-Gervasy au commandement du Peloton.

En septembre 1962, les L-18 sont reversés.

Le Peloton rentre en métropole le 5 janvier 1963. Il est dissous en février à Satory, son point de départ plus de six années auparavant.

Depuis le 22 avril 1980, les traditions du PA 9^{ème} DI sont confiées par le COMALAT au 13^{ème} GHL.

Fin de l'histoire



Le 21 juin 1956, le Peloton de la 9^{ème} DI arrive à Alger avec le «Sidi-Ferruch»

