

# Armée de l'Air 1945-1962 (19)

Ami(e) Internaute,

Ce 171<sup>ème</sup> diaporama est le 19<sup>ème</sup> d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne les Douglas B-26 *Invader* et le Groupe de Bombardement GB 1/91 *Gascoigne*.

Faites le circuler sans restriction !

Merci aux propriétaires des photos dont les noms apparaissent entre parenthèses.

Pour l'histoire de l'aviation en Algérie que je réalise, je recherche des photos, des documents, des récits et des témoignages, merci d'en parler autour de vous.

Consultez les documents précédents sur :

<https://aviation-algerie.com/documents-a-telecharger/>

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

[Jarrige31@orange.fr](mailto:Jarrige31@orange.fr)

<http://www.aviation-algerie.com>

# Bombardement et reconnaissance

À partir de 1946, le GB 2/62 *Franche-Comté*, dernier groupe de bombardement, est transformé en groupe de transport et s'installe à Blida. Il n'y a plus d'unités de bombardement en Algérie et le CIB de Djeïdeda (Tunisie), sur B-26 *Marauder*, avait été dissous après la guerre, la France n'ayant plus de bombardiers.

Les nécessités de la guerre d'Algérie amènent le Commandement (général Védrières) à recréer, début 1956, les groupes qui, en Indochine, avaient travaillé en Douglas B-26 *Invader*. Fin 1956, La Sénia accueille le CIEB B-26 (Centre d'Instruction des Équipages du Bombardement sur B-26 *Invader*), dénommé également CIEB 329, commandé par le capitaine Peigné, chef-mécanicien : capitaine Laronze. Le CIEB B-26 entraîne à La Sénia les équipages de septembre à novembre. L'instruction des équipages terminée, le personnel et le matériel sont répartis en deux groupes : Le GB 1/91 *Gasconne*, recréé à Bône le 1<sup>er</sup> septembre 1956, et le GB 2/91 *Guyenne* créé à Oran le 1<sup>er</sup> décembre 1956, héritiers des traditions de leurs anciens de la dernière guerre du bombardement moyen et du bombardement lourd. Ces groupes assurent l'instruction des futurs équipages de *Vautour*, le bombardier biréacteur qui doit entrer en service.

En décembre 1956, les deux groupes de B-26 et l'ERB 1/32 *Armagnac*, coiffés par le Groupement de bombardement 481 à Alger, sont sur pied et opèrent de manière très efficace au bénéfice du Commandement opérationnel en AFN.

la première opération dans laquelle un nombre important de B-26 est mis en œuvre se déroule le 15 mars 1957 dans le Nord-Constantinois où douze appareils interviennent.

Les 20 et 21 septembre 1958 se déroule à La Sénia la coupe challenge de l'aviation de bombardement remportée par le Groupe 1/91 *Gasconne* stationné à Bône. La coupe 1959 est encore organisée à La Sénia par le Groupement de bombardement n° 481 sous la direction du lieutenant-colonel Deleuze. Chaque avion doit attaquer en bombardement horizontal un objectif désigné par le GATAC n° 2. La première place revient à l'équipage d'un *Vautour* de l'EB 1/92 *Bourgogne*.

Les 21 juin 1960 la coupe challenge de l'aviation de bombardement est organisée à Bônes-Les Salines sous la direction du lieutenant-colonel Deleuze. Le GB 2/91 *Guyenne* est premier au classement par unité.

## Les Douglas B-26 *Invader*

Les Martin B-26 *Marauder* étant retirés du service, l'USAF décida de ne plus utiliser la désignation. A (pour *Attack*) et le Douglas A-26 *Invader* devint le B-26 *Invader* en juin 1948.

Quatre-vingt six B-26 *Invader* sont livrés de 1956 à 1959 pour équiper un centre d'instruction, deux groupes de bombardement et une escadrille de reconnaissance.

Trois versions de B-26 *Invader* sont utilisées en Algérie :

- Le B-26B *Straffer*, attaque au sol, six mitrailleuses 12,7 mm dans le nez, 400 coups par arme. Six mitrailleuses 12,7 mm dans les ailes, 300 coups par arme.

- Le B-26C *Leader*, au nez vitré, version de bombardement en vol horizontal avec viseur Norden, armé de six mitrailleuses de 12,7 mm dans les ailes ou quatre dans les plans.

Ces deux versions comportent également une tourelle arrières portant deux mitrailleuses 12,7 mm jumelées servies par le mécanicien navigant, très utile pour rendre l'avion moins vulnérable lors de passes de tir à basse altitude. Ils peuvent emporter deux tonnes de bombes dans la soute, ainsi que huit roquettes sous les plans.

- Le RB-26 *Reco*, est destinée à la reconnaissance. Il emporte dans le nez vitré et dans sa soute une batterie d'appareils de photographie aérienne pour des prises de vues verticales, latérales et obliques. Il peut, en outre, être armé de quatre mitrailleuses sous les plans. Administrativement, les RB-26 *Reco* sont regroupés au sein de l'ERP 1/38 *Armagnac*. En pratique, quatre appareils de ce type s'ajoutent aux seize bombardiers dont sont déjà dotés chacun des deux groupes de bombardement.

Sept B-26, variante B-26P, sont modifiés pour être adaptés à la caméra française OMERA.

Selon la version et la mission, l'équipage d'un B-26 se compose d'un pilote, un navigateur ou un navigateur-bombardier, un mécanicien-mitrailleur pouvant manœuvrer la tourelle. Sur RB-26 *Reco* : un pilote, un ou deux navigateur-photographe et un radio à la place du mécanicien.

Le B 26 B *Straffer* a deux verrières différentes. Soit une demie, dite « *flat top* », s'ouvrant vers l'avant (dit aussi « *sous-marin* ») pas très pratique, le pilote devant entrer en premier et passer sur le siège navigateur, soit deux à charnières latérales.

Aucun des B-26 n'était absolument identique à un autre. Tous avaient subis des modifications différentes plus ou moins abandonnées.



## Les bombes utilisées

4 x 1000 livres en soute GP (GP : General purpose, agissant par effet de souffle et d'éclats)

6 x 500 livres en soute et 2 sous les ailes GP

8 x 250 livres en soute et 2 sous les plans GP

8 x 260 livres à fragmentation en soute et 2 sous les plans (clusters)

12 x 100 livres en soute et 2 sous les plans

10 x 50 livres DT2 et 2 sous les plans

8 ANM 26 éclairantes et 2 sous les plans (dites lucioles)

4 bidons de napalm sous les plans. Tirés en rase-mottes.

Il est parfois arrivé que l'on ait 4 ou 6 bidons de napalm d'environ 100 kg en soute. Une fois ou deux, j'ai largué des conteneurs de fléchettes.

On a aussi liquidé des stocks de bombes de 100 kg de la dernière guerre. L'explosif vieilli de ces munitions était si sensible qu'il était interdit de se poser avec. Il fallait les larguer en mer si on n'en avait pas pu bombarder. Même en inerte, elles explosaient au contact de la mer. En cas de crash au décollage, on savait ce qui nous attendait.

**Jean-Pol Puisné**

## **Les fonctions du navigateur en Douglas B-26 *Invader***

Le navigateur, en plus de la navigation ou du bombardement et de la radio SCR 300 utilisée pour communiquer avec les troupes au sol, s'occupait aussi des moteurs : Réglage du pas des hélices et synchronisation, mélange carburant, booster pompes au moment des changements de réservoirs, au décollage et à l'atterrissage, température des cylindres en réglant les volets de capot et aussi sortie du train en secours en cas de panne hydraulique.

Une fois, j'ai dû ainsi donner les 70 ou 80 coups de pompes règlementaires pour sortir le train en secours. Les derniers coups étaient les plus durs pour verrouiller le train.

Le navigateur s'occupait aussi des mitrailleuses, armement et recul de la culasse après les tirs, pour refroidir le canon. Opération indispensable surtout en formation, un coup pouvant partir si une cartouche restait engagée dans un tube brûlant. Incident survenu plusieurs fois. Lors des vols de bombardement, le navigateur vérifiait dans la soute l'arrimage des bombes, retirait et conservait les goupilles de sécurité.

**Jean-Pol Puisné**

## ***L'emploi des Douglas B-26 Invader***

**Par le général Pierre Planès - Revue des anciens élèves de l'École de l'Air *Le piège* n° 210**

Capable d'actions isolées ou en nombre, loin de ses bases, en appui rapproché ou en actions indépendantes, le B-26 *Invader* est d'une grande souplesse d'emploi. Trois groupements aériens tactiques (GATAC), n° 1 à Constantine, n° 2 à Oran, n° 3 à Alger, fixent les missions qui sont contrôlées par des Postes de commandement Air (PCA).

Pour larguer ses bombes en vol horizontal, le B-26C (nez vitré) est équipé de l'excellent viseur optique à synchronisation Norden, mis en œuvre par le navigateur-bombardier. De cet homme dépend la réussite d'une mission difficile qui exige une minutieuse préparation, avec cartes détaillées et photos.

Les objectifs à traiter par un tapis de bombes sont difficiles à identifier dans des zones inhabitées : harcèlement, zone de passage ou de rassemblement. L'absence d'opposition fait que ces expéditions, qui peuvent rassembler des avions des deux groupes, s'apparentent à un entraînement au vol en formation. Rares, en effet, sont les objectifs qui justifient un tel traitement. Quelquefois un bombardement massif est lié à une opération terrestre importante.

Le bombardement en vol horizontal est aussi employé de nuit (deux à quatre avions) pour la défense du barrage Est et de certains postes avancés comme M'Raou ou M'Zaret. L'objectif n'est pas toujours connu avant le décollage. Il est alors donné en vol, désigné par ses coordonnées polaires par rapport à un repère lumineux (croix à l'intérieur du poste) ou par marquage par une salve d'obus éclairants. Dans le premier cas, le largage est effectué à l'estime (une minute au plus) après un passage à la verticale. Dans le second, le leader se synchronise avec les artilleurs. Le tir se fait en visée reflex. Le Norden est alors utilisé comme un collimateur dans lequel le bombardier affiche la dérive et l'angle de tir. Cette méthode est d'une grande souplesse. Elle allie rapidité d'intervention et précision très satisfaisante. On la pratique de jour comme de nuit.

Chaque soir, deux à quatre B-26 sont en alerte. Un officier du GB 1/91 est détaché au poste de M'Raou comme PGA (Poste de guidage avancé). Le guidage par radar Cotal a aussi été expérimenté sans succès au cours de l'année 1961. La formation serrée de nuit, dans une cabine aux nombreux angles morts, parfois dans les nuages, la pluie, la turbulence, est une expérience rare pour un pilote. Les nuits de lune sont les bienvenues. Plus tard, le ravitaillement en vol de nuit paraîtra facile !

C'est en bombardement horizontal que trois ou quatre B-26 neutralisent une DZ (dropping zone) avant un héliportage d'assaut. Des bombes antipersonnel (*clusters*) sont larguées sur marquage par fumigène, en visée reflex, à l'altitude minimale de sécurité (2 000 pieds). La même intervention se fait aussi avec des bidons spéciaux (napalm) largués en vol rasant. Après quoi, les avions sont prêts à intervenir avec roquettes et armes de bord.

Quand les défenses sont plus actives ou plus redoutables (Bec de Canard sur la frontière tunisienne), un B-26 avec quatre bombes de 1 000 livres à fusée VT accompagne le chasseur pour traiter, dans la foulée, tout départ de coups, en visée reflex, vers 2 000 pieds sol.

Par économie, on se pose avec les bombes non larguées. C'est un pied de nez à la sécurité, comme l'emport de six BS de 150 litres en soute.

Bardé de plaques d'acier, de blindage léger sur les flancs, le pare-brise à l'épreuve des balles, l'équipage est bien protégé. L'adversaire n'a jamais développé une véritable capacité antiaérienne, mais les tirs contre les avions se révèlent de plus en plus efficaces avec le temps. Le 11 septembre 1957, un B-26 du GB 1/91, les deux moteurs arrêtés, s'écrase dans une étroite vallée de Kabylie. C'est probablement une balle dans le contact général, qui a mis les quatre magnétos à la masse. Plus tard, un avion de la même unité rentre une hélice en drapeau, une balle ayant pulvérisé le contact magnétos.



De nombreux avions seront touchés, obligés parfois de couper un moteur. Deux membres d'équipage sont mortellement blessés à bord : le radio d'un RB-26 du GB 2/91 dans sa tourelle le 29 avril 1961 et le leader bombardier du GB 1/91 à côté de son pilote, au cours d'une RAV sur le Bec de Canard le 13 mars 1962. Des blessés aussi, comme ce mécanicien du GB 1/91, dans sa tourelle.

En appui rapproché, le B-26 est employé comme la chasse lourde. Il peut intervenir plus loin et se mettre en attente longtemps : bombardement en semi-piqué, roquettes, strafing, bidons spéciaux. Les T-6 font le relais avec les troupes au sol. Le poste SCR 300 permet de suivre l'opération et même d'intervenir directement avec les avions de l'ALAT.

En juillet 1961, au moment de l'affaire de Bizerte, six avions du GB 1/91 interviennent à Fort-Saint, à 800 km de Bône, pour protéger les puits de pétrole d'Edjeleh. Après avoir largué des bombes antipersonnel, les B-26 ont vidé leurs mitrailleuses sur des troupes dispersées dans les dunes. Parallèlement, en août et septembre, le GB 1/91 a effectué des RAV de nuit en zone V, c'est-à-dire au-dessus de la Tunisie.

Pour illustrer la diversité des actions on relève, le 24 juillet 1960, l'activité des deux avions d'alerte du *Gascogne* : 18 h 00 : mission d'assaut, largage de BS, durée 2 h 30 – 22 h 00 : alerte en vol et bombardement, durée 3 h 15 de nuit – 6 h 00 : couverture de T-6 dans les Aurès. Tir de 10 BS, roquettes, strafing, durée 3 h 15.

L'armée de l'Air mène des actions indépendantes dans de vastes massifs. Une forte demande de missions concerne les Aurès. Une patrouille de B-26 rejoint et accompagne les T-6 pour traiter tout objectif et les protéger pendant la RAV. Le B-26 peut emporter jusqu'à 10 BS (quatre sous les ailes et six de 150 litres en soute). De nuit, le B-26 loge dans sa soute 12 bombes éclairantes lucioles pour des interventions urgentes.

## Interventions lointaines

Début 1958, alors que le GB 1/91 intervient à Sakiet, le GB 2/92 opère à plus de 2 000 km d'Oran, en déployant ses avions à Fort-Trinquet et à Atar. C'est l'opération *Ecouvillon*, menée avec l'armée espagnole dans le Rio de Oro, où des B-26 vont côtoyer des Heinkel 111.

Pour montrer les cocardes françaises, des missions lointaines sont programmées. Les mécaniciens montent dans la soute à bombes le *ferry tank*, réservoir de 800 gallons (3 050 litres) qui double l'autonomie, la portant à 12 heures de vol.

- Du 11 au 23 décembre 1959, deux avions du GB 2/91 gagnent Djibouti par Niamey, Bangui, Bunia au Congo Belge. C'est la mission *Harmattan I*.

- Du 17 au 24 février 1962, trois B-26 (un du GB 2/9 et, deux du GB 1/91) font un raid qui les amène à Fort-Lamy, Brazzaville, PointeNoire (*Harmattan II*) car il y a des troubles au Congo Léopoldville suite à la sécession du Katanga.

- Une mission très particulière, *Gerboise rouge*, dans le cadre des expériences nucléaires au Sahara, avec trois B-26 (un du 1/91, un du 2/91, un du CIB 328). Ces avions munis d'un détecteur sont chargés de trouver des traces de radioactivité à basse altitude. Voici le parcours de l'un d'eux, après l'explosion de la troisième bombe : - Le 28 décembre 1960 : Colomb-Béchar, Fort-Flatters, Tamanrasset, Niamey, 7 h 30 de vol - Le 29 : Niamey, Gao, Atar, Dakar, 6 h 50 de vol - Le 30 décembre : Dakar, Port-Étienne, Atar, Fort-Trinquet, Tindouf, Reggane, 9 h 00 de vol - Le 31 décembre : retour à Bône, 4 h 20 de vol.

On peut aussi qualifier de lointaines les reconnaissances à haute altitude dans le Sud Tunisien et la Libye, pour surveiller des aérodromes pendant l'été 1961. Pour ces vols de longue durée, environ 7 heures, un deuxième pilote épaulé le pilote, car le B-26 est dépourvu de pilote automatique.

## Problèmes techniques. Pertes

Construits pour une durée de vie limitée, soumis à de dures contraintes dans un environnement agressif, les B-26 vieillissent mal. La fatigue des cellules se révèle brutalement le 29 avril 1959 : une aile se brise au cours d'un vol d'entraînement au bombardement en semi-piqué, précipitant l'équipage dans la mort. Par précaution, la vitesse en passe de tir est réduite de 350 à 310 mph. De nouvelles criques étant découvertes, elle est réduite à 260 mph, à peine au-dessus de la vitesse de croisière, ce qui altère la précision et compromet la sécurité en appui-feu. Les mécaniciens, au savoir-faire, à l'ingéniosité et au dévouement bien connus, se sont surpassés ils font de gros efforts pour obtenir une disponibilité de 70 à 80 %. L'entretien 2<sup>ème</sup> échelon se faisant sur place, les interventions de niveau industriel, comme un changement d'aile, ne sont pas rares.

Les initiatives permettant d'améliorer sécurité ou conditions de travail sont favorisées. À Bône, sur les B-26 *Straffer* dits *flat top*, un pilote suggère de déplacer le panneau du compas qui obstrue le champ de vision en patrouille serrée. Le commandant de groupe réalise cette modification sans suivre la procédure réglementaire qui aurait pris beaucoup trop de temps. Un appelé adapte des moteurs électriques réformés au système manuel de chargement des bombes. Résultats : moindre fatigue pour les armuriers et important gain de temps.

**Pertes** : 19 avions seront détruits, dont un en opération à la suite de la perte des deux moteurs. Quatre accidents mortels au GB 1/91 *Gascogne* : rupture d'aile, perte de contrôle dans un cumulo-nimbus, en début de percée, de nuit, l'avion s'écrase en mer, disparition au cours d'un vol de réglage des génératrices. Au GB 2/91 *Guyenne*, cinq avions ont été perdus dans deux collisions en vol: - le 28 novembre 1961, deux avions détruits. Parmi les morts, deux jeunes pilotes sortant d'école, embarqués comme passagers. **Général Pierre Planès**

Les B-26 *Invader* des différents groupes étaient appelés à opérer sur toute l'Algérie, d'où la nécessité de connaître les indicatifs de tous les Postes de commandement Air (PCA)

## INDICATIFS GATAC . PCA

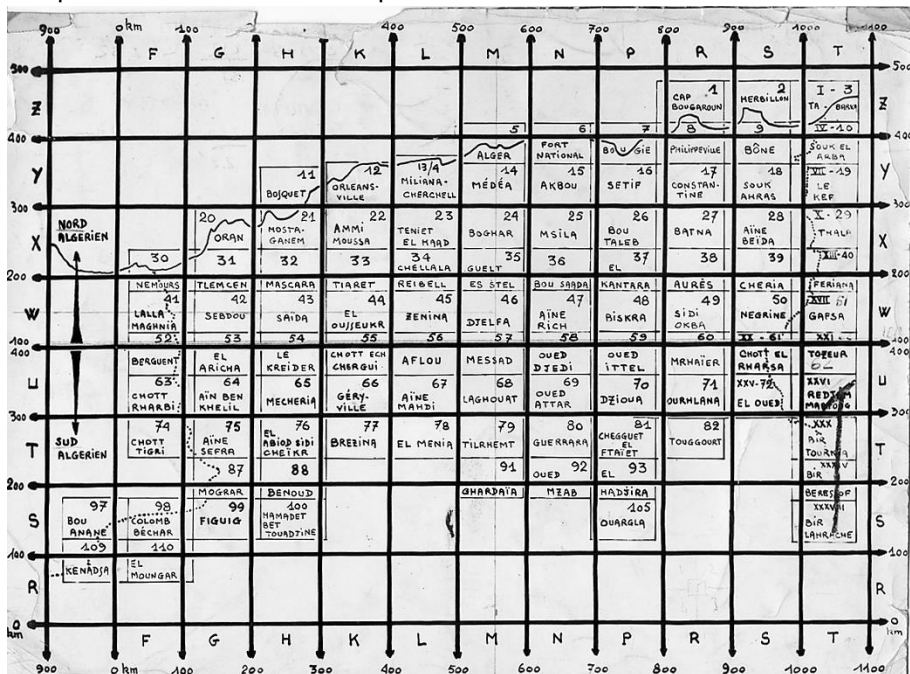
GATAC 1 . CHASSIS . CONSTANTINE

GATAC 2 . CAFFUT . ORAN

GATAC 3 . METAL . ALGER

AFLOU _____	MAQUETTE _____	77	MECHERIA _____	MATIN _____	27
AIN SEFRA _____	RAISIN _____	25	MEDEA _____	MADRIER _____	76
BATNA _____	CABRI _____	10	MOSTAGANEM _____	RESSORT _____	28
BONE _____	CHEVREAU _____	12	ORLEANSVILLE _____	MONTCEAU _____	24
BOU SAADA _____	RENARD _____	79	<u>OUARGLA . P.C.A . D</u> _____	<u>RATEAU</u> _____	<u>73</u>
<u>COLOMB . BECHAR . P.C.A . D</u> _____	<u>CALOT</u> _____	<u>29</u>	SETIF _____	RIFLARD _____	18
CONSTANTINE _____	MESSIN _____	20	SIDI . BEL . ABBES _____	ROLAND _____	80
DJELFA _____	CARBURE _____	72	TEBESSA _____	CLAIRON _____	11
EL ABIOD _____	CARBON _____	78	TIARET _____	ROBERT _____	70
FORT . DE . L'EAU _____	CAPRON _____	17	TINDOUF _____	CAIMAN _____	75
FORT . FLATTERS _____	RELIEF _____	95	TIZI . OUZOU _____	CACTUS _____	16
GERYVILLE _____	RIGODON _____	14	TLEMCCEN _____	CARNOT _____	19
LAGHOUAT _____	RANCON _____	26	TOUGGOURT _____	MENTOR _____	90

Cette carte permet de retrouver les emplacements des PCA en fonctions des coordonnées



Ex: MW 55 -> DJELFA NR 46

A/ensemble 1/200.000

Sgt P. LUIS (Jean-Pol Puisné)

## Groupe de Bombardement GB 1/91 Gascogne

Le GB 1/91 *Gascogne* est recréé à Bône le 1<sup>er</sup> septembre 1956, commandé par le commandant Chesnais, indicatif *Cinzano*, puis *Marquis*. Le commandant Cazaillet succèdera au commandant Chesnais, puis le commandant Hellye. Le capitaine Fèvre est le premier chef des Moyens techniques.

Le général Bailly et Henri Laforest, secrétaire d'État aux Forces armées (Air), remettent le drapeau du Groupe le 18 juillet 1957.

Le GB 1/91 est replié à Bordeaux-Mérignac en août 1962, où il sera dissous, le 30 septembre 1962. Il a effectué, en Algérie, 44 300 heures de vol en plus de 24 000 sorties dont 9 000 missions de guerre.



Les escadrilles SPA 28 et SPA 79 du GB 1/91 *Gascogne*

GB 1/91 Gascogne – B-26 Invader sur le port de Bône en 1958



GB 1/91 Gascogne – B-26 Invader sur côte constantinoise en 1958



(Michel Duyck)



GB 1/91 Gascogne – B-26 Invader en 1958



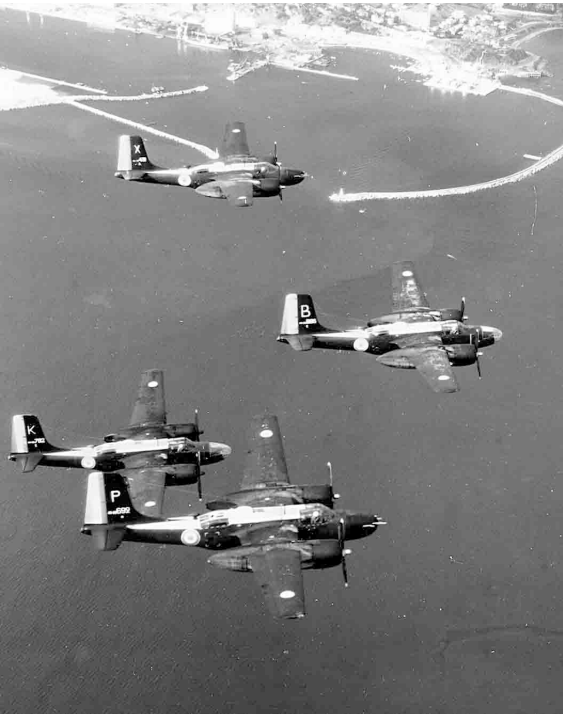
GB 1/91 Gascogne – B-26 Invader en 1958

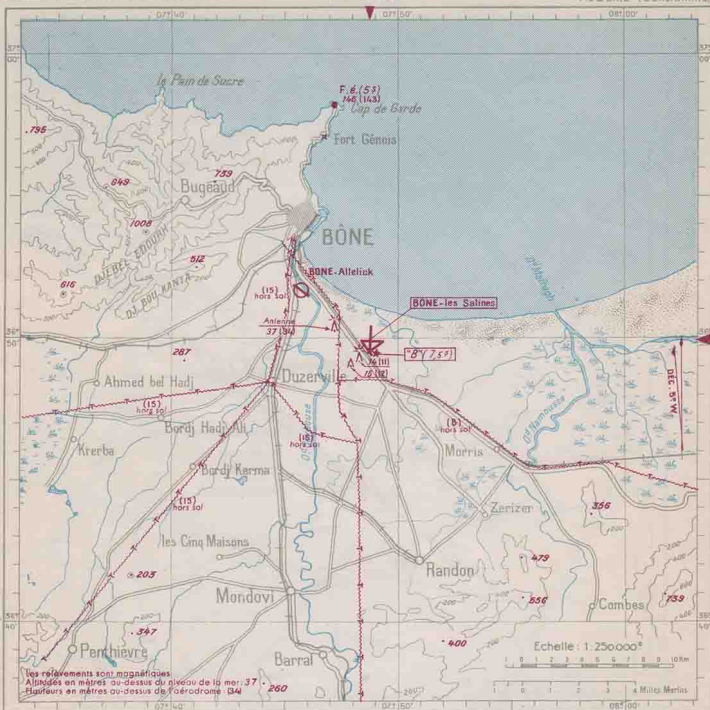


GB 1/91 Gascogne – B-26 Invader (Leader et Straffer) en 1960

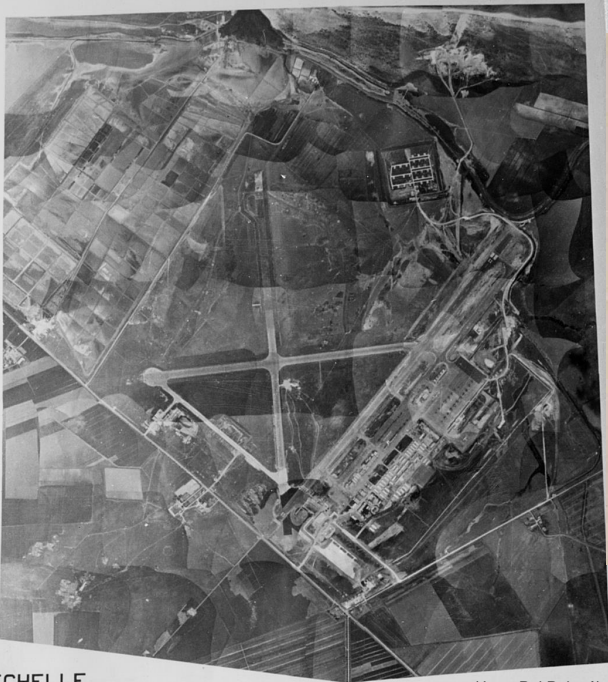


GB 1/91 Gascogne – B-26 Invader à Bône en 1961





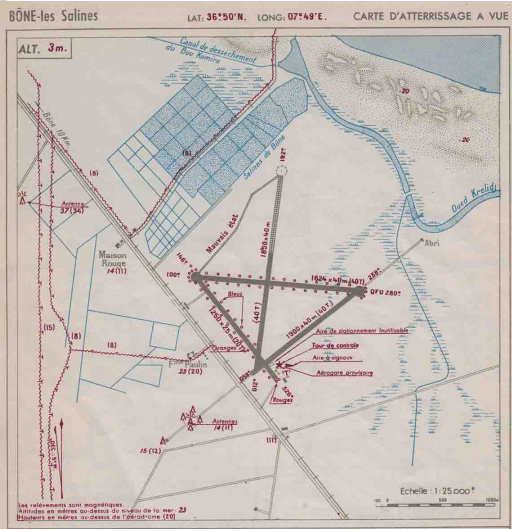
# BASE AERIENNE 213



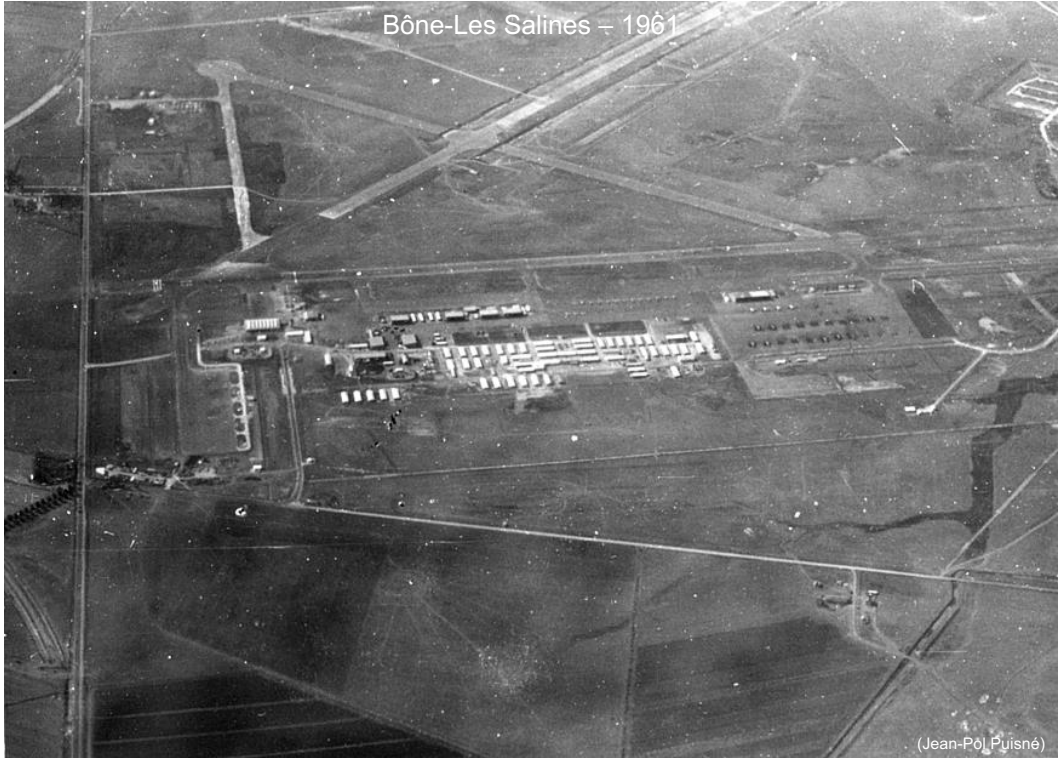
ECHELLE

(Jean-Pol Puisné)

# Aérodrome de Bône-Les-Salines



Bône-Les Salines – 1961



(Jean-Pol Puisné)

Bône-Les Salines – 1961





B-26 *Invader* du GB 1/91 Gascogne et *Skyraider* à Bône-Les Salines en 1958



GB 1/91 Gascogne – Six mitrailleuses 12,7 mm du B-26B Straffer à Tébessa en 1959



(André Kraether)

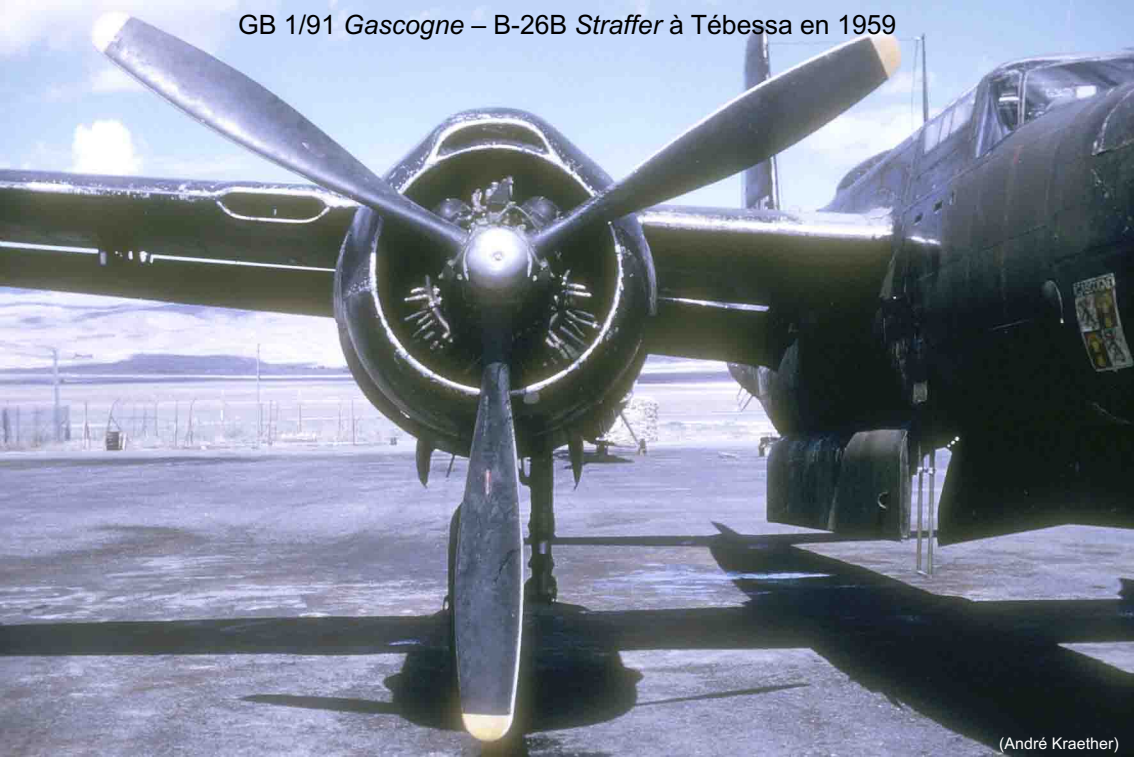
GB 1/91 Gascogne – Six mitrailleuses 12,7 mm du B-26B *Straffer* à Tébessa en 1959



GB 1/91 Gascogne – Six mitrailleuses 12,7 mm du B-26B Straffer à Tébessa en 1959



GB 1/91 Gascogne – B-26B Straffer à Tébessa en 1959



GB 1/91 Gascogne – B-26 Invader à Bône en 1961



GB 1/91 Gascogne – B-26 *Invader* à Bône – Les fuseaux moteurs peints en gris



GB 1/91 Gascogne – RB-26 *Invader* à Bône en 1961





GB 1/91 Gascogne – RB-26 Invader –  
AC Robert Bernateau, photographe



(Christian Bernateau)

RB-26 *Invader*



GB 1/91 Gascogne – B-26 *Invader* à Bône – Chargement de bombes et de roquettes



GB 1/91 Gascogne – Bombes en soute



GB 1/91 Gascogne – B-26 Invader à Bône – Effet du bombardement

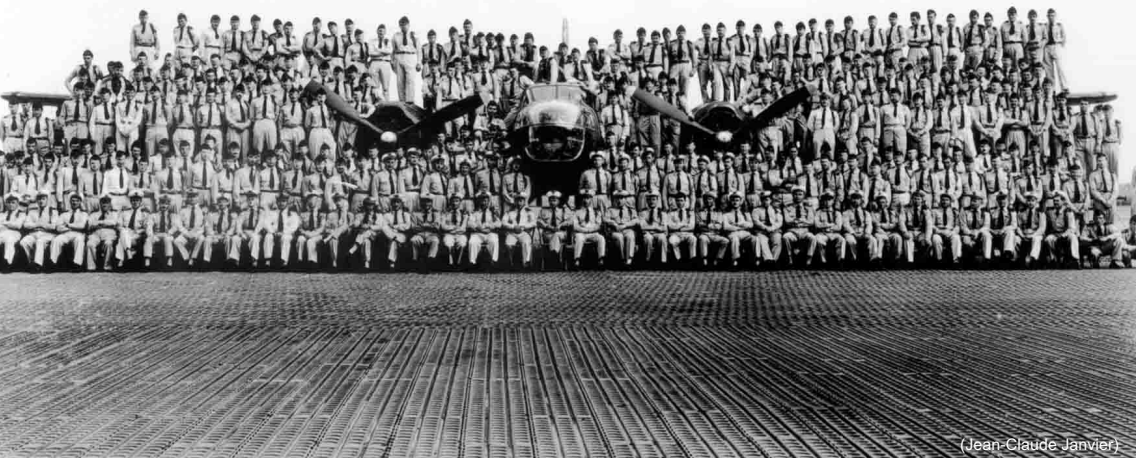


(Jean-Pol Puisné)

GB 1/91 Gascogne – B-26 Invader à Bône – Bombe de napalm E74 et roquettes HVAR



GB 1/91 Gascogne – Toute la base de Bône autour d'un RB-26 en 1958



GB 1/91 Gascogne – Le PC de la base de Bône en 1958





GB 1/91 Gascogne – Le personnel du Gascogne en 1958



# Le personnel du GB 1/91 Gascogne en 1957



Sgt Couant  
Méc-nav

Sgt Lavergne  
Méc-nav

Sgt Perroquin  
Méc-nav ++

Sgt Partouche  
Méc-nav

24 Boizard

14 Rouquié

23 Bas

29 Chesnais

15 Wolline  
méc.

16 commissaire

18 Rocca Serra

19 Prigent

20 Renaud  
Le Grand Dab  
Nav R.B.

22 Saint Martin

21 Bellanger  
Leader pilote

25 Huré

28 Fèvre Adj Tech

26 Courcelle Labrousse

27 N-B Dugarreau de la Méchenie dit Patoche

(Jean-Pol Puisné)

# Le personnel du GB 1/91 Gascogne en 1957



Parouche  
Méc-nav

Sgt PN ?

Sgt PN ?

A/C Noblet  
armurier

46 A/C Carniyi

47 S/C Legrand

38 Prugent

40 Irbarne

32 Perron Ch Ops

33 Cziniak

42 Champier ?

54 Mascetti rb

30 Cdt Pestre Cdt 2

39 Barriere

41 Dupont  
Chef Sec

29 Cdt Chesnais

35 Borgeaud

36 Cochenec

GB 1/91 *Gascogne* – Commandant Chesnais



(Jean-Pol Puisné)



GB 1/91 *Gascogne* – Le 18 mai 1960, le Lt pilote Bernard Riba, le Sgt mécanicien Michel Perroquin, et les navigateurs Claude Druelle et Paul Trolez, du *Gascogne*, disparaissent en mer en vol de nuit au large de Bône en B-26 *Invader*. L'essence a brûlé sur la mer pendant quelques minutes. Des lucioles éclairent la zone, pendant que des vedettes de la Marine et un hélicoptère recherchent des survivants. On repêchera les hélices tordues, des débris de carlingue. L'épouse de Bernard Riba est en clinique, sur le point d'accoucher.

Le 29 juin 2011, la promotion 2010 de mécaniciens de Rochefort prend le nom de Promotion *Michel Perroquin*.

Ci-contre : Michel Perroquin

GB 1/91 *Gascogne*

Les sergents Paul Trolez et Jean-Pol Puisné



(Jean-Pol Puisné)

GB 1/91 Gascogne – Dans un bar en ville – 1960



J P P

CHAUVET -

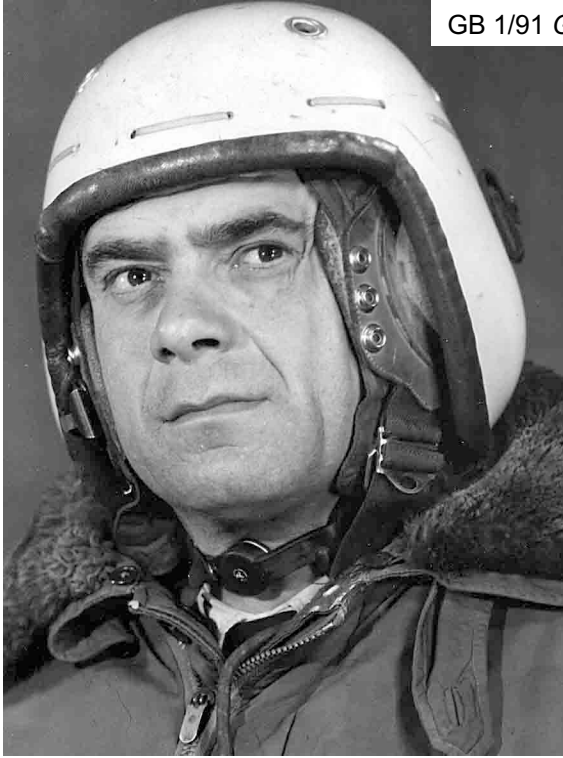
BERENGUIER - GOURDIN

(Jean-Pol Puisné)

GB 1/91 Gascogne – AC Robert Bernateau, photographe, à Bône











GB 1/91 *Gascogne* – Incendie parti d'un avion en entretien le 6 août 1958. Les munitions chargées dans l'appareil ont explosé. Les balles qui partaient de l'appareil mitraillaient un bâtiment dortoir situé face au hangar. Heureusement, aucun blessé à déplorer

GB 1/91 *Gascogne* – Panne de moteur en finale à Bône le 10 mars 1959, équipage indemne : Cdt Uhrig, Adj Gallière, Sgt Gourdin et Sgt Lavergne



GB 1/91 Gascogne – Accident à l'atterrissage le 8 juillet 1960 –  
SL Gobert (pilote), Sgt Puisné (navigateur) et Sgt Twardo  
(mécanicien navigant) et un appelé libérable qui profitait d'un  
vol d'un « vol paisible de récompense ». Indemnes



GB 1/91 Gascogne – Accident à l'atterrissage le 8 juillet 1960



GB 1/91 Gascogne – Accident à l'atterrissage le 8 juillet 1960



GB 1/91 Gascogne – Le 14 Septembre 1960, le navigateur voulant filmer des flamants roses sur le chott El Hodna, le pilote descend un peu trop bas, touche le lac avec l'hélice gauche qui arrache le plan horizontal gauche de l'empennage. Il se crashe dans l'axe. L'équipage est indemne – Le navigateur et le mécanicien navigant attendent les secours





GB 1/91 Gascogne – Accident du 14 Septembre 1960 au chott El Hodna



GB 1/91 Gascogne – Accident du 14 Septembre 1960 au chott El Hodna – Carnet de vol du mécanicien-navigant Guy Michel

MOIS			
2-9	M.N	5 <sup>e</sup> PUISOUBE	B.26 F 826 245
3		C <sup>o</sup> CAPIOO	F 826 110
4		L <sup>t</sup> DEBEJUNY	F 826 330
4		C <sup>o</sup> CAPIOO	F 826 120
7		5 <sup>e</sup> ROBERT	F 826 305
7		" GIN	F 816
8		SC SABOURIN	Z 401 310
10		4 <sup>e</sup> BOUTTEROY	F 826 400
11		C <sup>o</sup> VILLERONTOUX	A 711 140
12		5 <sup>e</sup> PUISOUBE	V 744 855
14		5 <sup>e</sup> SABOURIN	<b>I 316</b> 225
18		5 <sup>e</sup> HARGHIN	D 500 240
18		5 <sup>e</sup> CANDELA	G 803 115
20		"	" 115
22		L <sup>t</sup> BOUCH	5464 810
23		5 <sup>e</sup> PUISOUBE	K 762 135
23		5 <sup>e</sup> HARGHIN	3521 310
24		L <sup>t</sup> PUISOUBE	V 754 110
25		C <sup>o</sup> VILLERONTOUX	K 762 115
28		L <sup>t</sup> DEBEJUNY	V 744 105
28		5 <sup>e</sup> HARGHIN	W 412 130

de SEPTEMBRE			
02 45	1	COPI	B.S. R. + str (Aucis)
01 40	1	COPI	B.S.T. P.200. + straff.
03 30	1	COPI	B.S. R. + str (Aucis)
01 20	1	COPI	B.S.T. 8-200.
03 05	1	COPI	B.S.T. 8 x 500 lbs.
02 10	1	COPI	DAT
08 10	1	COPI	B.S. R. straffing (Aucis)
04 00	1	COPI	B.S. R. straffing (Aucis)
01 40	1	COPI	B.S.T.H. 6 x 500 lbs.
03 35	1	COPI	B.S. R. straffing (Aucis)
02 25	1	<b>CRAM</b>	B.S. R. straffing (Aucis)
02 10	1		Union Sov. - Alger Bone
01 5	1		Bone, Alger
01 15	1		Maga Bone
06 40	1	COPI	383.
02 35	1	COPI	DAT
03 10	1	COPI	B.S. R.
01 10	1		Vol de l'air + straffing
01 15	1	COPI	B.S.T.
01 05	1		Vol de l'air
01 30	1	R	B.S.T. straffing

GB 1/91 *Gascogne* – Soldats appelés en 1959



GB 1/91 Gascogne – Soldats appelés en 1959



GB 1/91 Gascogne –  
Salle de repos PN



Louy



Béranger ? Penet  
vesque high  
Porte



Parage ?  
Renard  
chouvet  
négrier

GB 1/91 Gascogne – Défilé et prise d'armes à Bône



GB 1/91 Gascogne – Défilé et prise d'armes à Bône

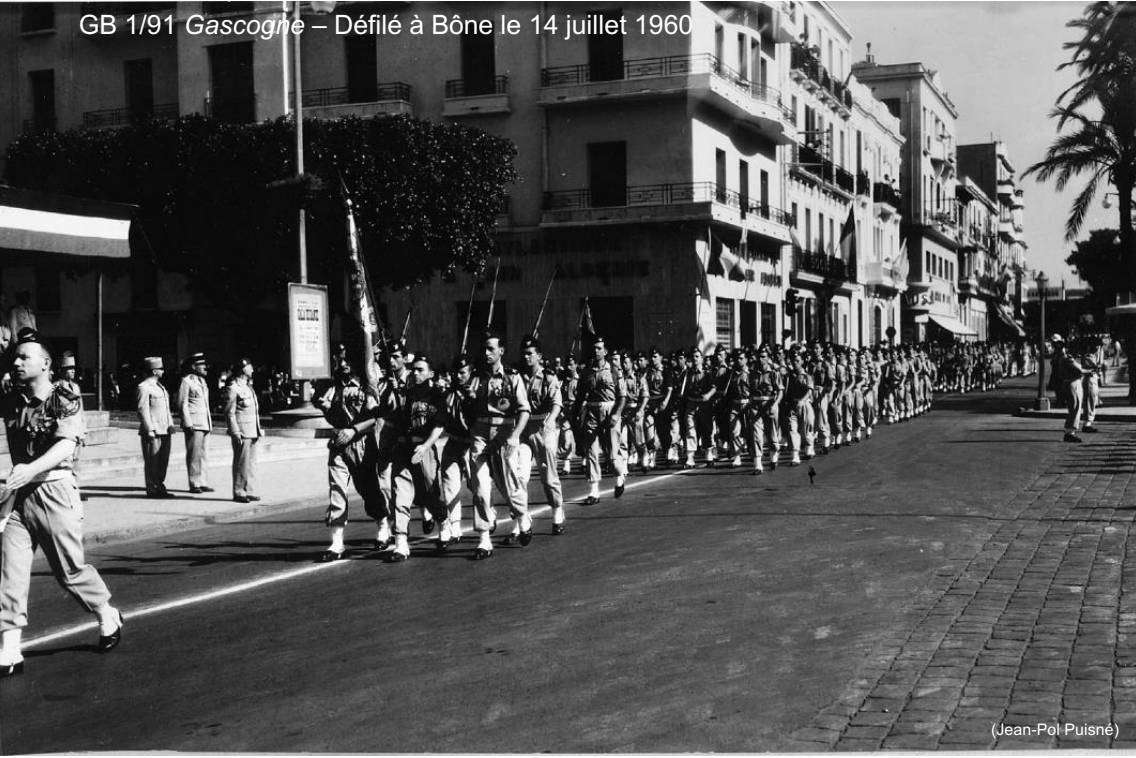


GB 1/91 Gascogne – Défilé et prise d'armes à Bône





GB 1/91 Gascogne – Défilé à Bône le 14 juillet 1960



GB 1/91 *Gascogne* – Défilé aérien à Bône



## Une mission écourtée, par Marcel Mascetti

Ce 11 septembre 1957, après avoir selon la tradition de l'armée de l'Air, rendu hommage à Georges Guynemer à 8 heures, plusieurs avions sont en alerte dont deux pour la mission d'appui rapproché en Petite Kabylie, à laquelle je participe. Mission de bombardement en semi-piqué en noria dans la région d'Akbou, avec largage de six bombes de 500 livres par avion, suivi de strafing. Le semi-piqué est nécessaire dans ces endroits très escarpés, aux multiples caches, afin d'atteindre l'objectif avec précision et d'éviter les troupes amies très proches sur les pitons environnants.

Nous attendons l'ordre d'intervention de l'OLT (Officier de Liaison Terre).

**11h25** - Décollage pour la mission E372- B26 I n° 321 Alpha.

- Équipage : Lieutenant Bas, pilote commandant d'avion - Sergent-chef Mascetti, navigateur-bombardier, - Sergent-chef Bouvier, mécanicien-mitrailleur.

Le mitrailleur en tourelle a un rôle très important, car en semi-piqué et en noria, il mitraille l'objectif pendant la ressource, juste avant l'intervention de l'avion suivant, afin d'éviter les tirs lorsque nous tournons le dos à l'adversaire. À trois avions, on obtient un feu continu sur l'objectif.

**11h29** - Verticale base, patrouille en formation.

Il fait très beau et je ne peux m'empêcher d'être un peu touriste lorsque je survole ce magnifique pays si diversifié. Et je crois que je me soule encore plus de ces paysages car dès le mois prochain, je rejoindrai le Centre d'Instruction du Bombardement à Cognac, en vue de l'arrivée du *Vautour B*.

Nous ne rejoignons jamais directement un objectif pour des raisons de surprise et de choix d'axe d'approche et d'attaque (PO, point d'orientation et PI, point initial), aussi les zones survolées sont très variées.

**11h36** - Ain Mokra sur le lac Fetzara, petite ville de l'ordre de 1500 habitants connue pour ses concessions de mines de fer. Cap sur El Milia avec un regard sur Philippeville (Skikda), à la façade maritime abrupte, environ 65 000 habitants.

**11h53** - El Milia juchée au-dessus de l'oued El Kébir adossé aux forêts de chênes-lièges. Cap sur Didjelli, point d'orientation.

**12h02** - Verticale Djidjelli, l'ancienne Igililis des Romains, la base des frères Barberousse au XVI<sup>ème</sup> Siècle, coquet port de pêche et de commerce et station balnéaire. - Vent calculé : 328/25 kts- mise de cap sur Sidi Aich avec un petit coup d'œil sur Bougie (Besaia), ancienne ville romaine, puis capitale d'états Berbères et Arabes. C'est un port très actif de l'ordre de 45 000 habitants en 1957.

**12h17** - Sidi Aich - Point initial - mise de cap sur l'objectif. Attention : plus de poésie, il faut arriver pile sur l'objectif par surprise, en débouchant du djebel Trouna (1 389 m).

**12h30** - Bombardement en semi-piqué en noria entre les falaises du Bou Sellam. Piqué, ressource de l'ordre de 2G. là c'est la précision qui compte, le pilote peut être accaparé par l'objectif (sorte de fixité sur l'objectif pour appliquer une dernière correction). Aussi le navigateur doit frapper sur l'épaule du pilote pour signaler le début de la ressource, dans notre cas, début du semi-piqué à 6 200 pieds, début de ressource à 4 500 pieds.

**12h50** - Fin du bombardement, début du straffing. À la deuxième passe, les deux moteurs accusent des ratés. Est-ce l'essence, réservoir à commuter ? À priori, non, bon niveau. Un essai est effectué quand même. Les ratés persistent. Heureusement nous étions au haut de notre ressource car nous perdons de l'altitude pour avoir de la vitesse. Nous sommes trop bas pour sauter en parachute en faisant un roulé boulé sur l'aile. Le pilote commandant d'avion, choisi le crash dans ce dédale de montagnes et de gorges. Il repère une sorte de plate-forme juste au-dessus du fond étroit du lit du Bou Sellam. Maintenant c'est la check-list qui compte.

Pilote, navigateur, mécanicien connaissent la procédure que chacun doit appliquer : c'est la mission qui prime, on ne pense pas à l'accident mais à l'exécution des consignes. Pour moi, le point important, c'est de larguer la verrière, ni trop tôt, ni trop tard, une application qui empêche de penser à autre chose, c'est pareil pour le pilote qui doit "décrocher" au bon moment, à la hauteur idéale, le mécanicien après avoir calé ses mitrailleuses doit prendre la position de crash. Juste au moment de larguer la verrière, je vois un cavalier s'enfuir. Croit-il que nous attaquons à basse altitude ?



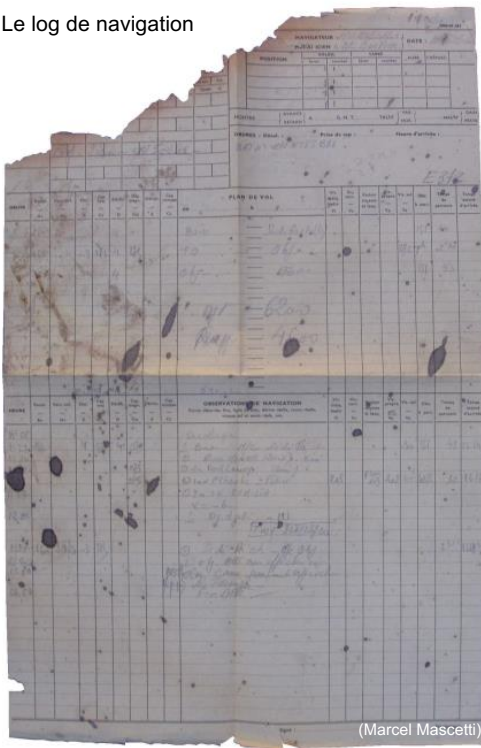
(Marcel Mascetti)

**13h05** - C'est l'impact, le labourage, le nez de l'avion qui saute et c'est une excavatrice qui défonce le sol. Face au couloir, je reçois blocs de pierre et pelletées de terre. Au choc, c'est un film accéléré de tous les points-clefs de la vie, épouse, enfants, famille, moments heureux. Cela doit être pareil dans tous les accidents où la vie paraît se terminer !

Puis, c'est comme un grand calme. Mais le feu apparaît sur les ailes, le pilote semble inanimé, je le secoue, il se réveille. Il faut évacuer rapidement car le feu se propage, mais je le félicite au passage pour cet excellent crash, pas trop loin de l'objectif, à 18 km d'Akbou. Le mécanicien est déjà à l'extérieur muni de la carabine de survie. Nous nous réfugions sur une petite hauteur assez éloignée de l'avion. Notre ailier fait des passages afin d'interdire toute action de notre adversaire. À courts de carburant, il sera remplacé par des avions de l'Aéronavale, des *Corsair* sans doute.

Au sol c'est quasiment un spectacle, feu intense, cartouches qui claquent, balles qui sifflent, fusées qui se déclenchent. Au bout d'une heure et demie, il ne restait que les bouts d'ailes et de queue, les moteurs s'étant détachés à l'impact. Ils seront retrouvés plus tard.

## Le log de navigation



(Marcel Mascetti)

Deux heures après le crash, les troupes amies, des Cavaliers de Saumur, qui nous avaient vus en difficulté depuis leur piton, sont sur place. Un drôle d'effet, car en avant, il y avait des adversaires prisonniers. Les Marins ont bien failli les mitrailler, heureusement la radio de l'ailier qui partait les a prévenus à temps.

Trente minutes après l'arrivée des secours, un hélicoptère de Sétif viendra nous prendre. Dommage, on avait déjà prévu la fête au poste des Cavaliers. Mais nous garderons le contact par la suite.

C'est un *Broussard* qui nous ramènera à la base, en début de nuit, mais nous aurons droit à une belle réception !

À noter que j'avais quitté l'avion en emportant, réflexe de navigateur, le log à moitié brûlé par la projection d'huile chaude, c'est pourquoi, j'ai pu reconstituer l'itinéraire et l'horaire de la mission sauf entre 11 h 36 et 11 h 53.

L'enquête ne pourra pas donner les raisons de l'accident. Les symptômes correspondent plutôt à une panne générale de l'allumage et certains pensent que le coffret de distribution, sous le logement du train avant, pourrait avoir été détérioré par une balle.

Encore le *Broussard* pour aller à l'hôpital de Constantine. Pilote ok, navigateur, contusions multiples, mais bon pour le service, malheureusement, notre ami Bouvier ne pourra plus voler, la colonne vertébrale ayant été atteinte.

GB 1/91 Gascogne – Accident à Bône en 1959



GB 1/91 Gascogne – Accident à Bône en 1959



(Hervé Dupont)





Vous qui l'avez connu et aimé  
souvenez-vous dans vos prières  
de l'âme de

**Yvon HURDEBOURCQ**

*Sergent aviateur*

Mort pour la France en Algérie

le 29 Avril 1959

à l'âge de 25 ans

J'ai rejoint ceux que j'ai aimés et j'attends  
ceux que j'aime.

Seigneur, vous nous l'aviez donné pour faire  
notre bonheur, nous vous le rendons le cœur brisé  
de douleur. Que votre volonté soit faite.

GB 1/91 *Gascogne* – Le 29 avril 1959, le Lt pilote Noël Corre, les Sgt Yvon Hurdebourcq et Claude Hamelin et le CC Marc Seguela décèdent en B-26 à Ouled-Aïeb (Bône). Leur avion perd une aile en vol pendant la ressource après une passe de tir.

GB 1/91 Gascogne – L'ombre d'un RB-26 *Invader* sur l'amphithéâtre de Timgad – La contribution des RB-26 à l'inventaire des sites archéologiques en Algérie a été très importante



(Raymond Nomine)

GB 1/91 Gascogne – B-26 Invader sur l'oued Hallaï



## Quelques souvenirs en B-26 *Invader*, par Jean-Pol Puisné

Lors d'un de mes premiers vols sur B-26 au *Gascogne*, le pilote monte au plafond de l'avion et pique, je ressens une sorte d'explosion dans les oreilles et pendant une semaine j'ai du mal à suivre les conversations au sol, avec les écouteurs, ça va, cela n'empêche pas de voler.

Incident médical au bout d'un an, au cours de la visite de routine le toubib trouve que pour 1 m 60, 52 kilos ne sont pas suffisants et que je dois d'urgence récupérer quelques kilos, sinon il m'interdira de vol. Je n'avais pas soif, je déteste transpirer et je ne buvais que le café du petit déjeuner et celui de midi, il m'a fallu boire un peu plus.

Fin octobre 1959, il fait froid, j'ai la colique, mal au ventre, je grelotte, je ne mange pas le midi et très peu le soir pendant trois jours.

Le 20 novembre 1959, je fais un vol de nuit avec Villepontoux. Pas de freins à l'atterrissage, on s'arrête trois mètres après le bout de piste, dans le sable. Le 25 la lampe de train avant est éteinte. Le mécanicien Béard passe par la soute à bombe et enlève la plaque de visite dans le couloir. Le microcontact est HS. Atterrissage de précaution. Les pompiers et l'ambulance étaient prêts à intervenir.

Au cours d'un autre vol avec «*Mechtapontoux*», mouvement ondulant à l'atterrissage, durs rebondissements sur une roue, on remet les gaz.

Avec Vedel, la tuyauterie hydraulique d'ouverture des portes de soute à bombes éclate dans le cockpit ! Le pilote protégé par son dossier n'est pas mouillé.

Le 25 décembre 1959, bombardement dans les Aurès avec Riba. En faisant mon tour de l'avion j'enlève les goupilles des bombes, je constate qu'une fusée n'a pas de fil de sécurité et que l'hélice tourne avec les courants d'air. Intervention immédiate de l'armurier. Puis au moment des injections, l'essence prend feu dans un moteur et à l'atterrissage panne de l'indicateur de vitesse. Bon vol !

A la tombée de la nuit, notre patrouille de deux B-26 rentre des Aurès. Le contrôle nous demande d'intervenir dans le « Bec de canard » à la frontière tunisienne. Un avion de reconnaissance vient de se faire tirer dessus. Le leader n'ayant plus de munitions, nous envoie effectuer cette intervention. Le L-19 nous indique le site à traiter dans le fond de la vallée. Dès la première passe, nous nous faisons tirer à balles traçantes par trois mitrailleuses, dont deux se trouvent sur la crête. Nous sommes donc canardés par-dessus et par-dessous à la fois. Nous effectuons trois ou quatre passes de straffing jusqu'à l'épuisement des munitions, sans être touchés, mais c'était impressionnant de voir ces rubans lumineux onduler très près (trop près) de nous.

Avec le commandant Uhrig, nous effectuons un bombardement en semi-piqué près de la frontière tunisienne, avec des bombes de 250 lb sur un blockhaus. Le pilote vise et le navigateur surveille l'altitude, il doit frapper l'épaule du pilote pour que celui-ci largue sa bombe et fasse sa ressource. Après les deux tirs, retour au terrain où les mécaniciens trouvent les ailes percées de plusieurs trous.

En basse altitude avec Villepontoux le pare-brise s'est brutalement étoilé juste devant ses yeux. Une balle ? C'était bien visé !

Je ne sais plus quand, après un arrosage très arrosé, décollage sur alerte à trois avions. Je suis avec Christnacker, leader pilote, il est bien rouge et excité. Je suis un peu inquiet, mais je le vois se transformer en approchant de l'avion, il retrouve son calme et agit ensuite comme s'il était absolument à jeun.

Au sud-est des Aurès, nous sommes allés en solo, bombarder au napalm une palmeraie. Au cours du virage pour revenir sur l'objectif, je regarde sur la gauche derrière nous et j'aperçois des palmiers en vol basse altitude dans un nuage de fumée. Le renseignement était bon. Il y avait bien un dépôt de munitions dans la palmeraie. C'est le seul vol où j'ai pu constater le résultat de notre action.

Lors d'une opération combinée avec des troupes au sol, nous tirons aux roquettes perpendiculairement à une crête. Il y a beaucoup de fumée. Juste après le départ des HVAR, on voit un T-6 qui surgit face à nous quelques mètres en-dessous. Il a dû voir les roquettes grandeur nature. Que faisait-il en sens inverse de la noria ? L'une des roquettes passe au-dessus de la crête. Nous nous inquiétons près du PC Terre pour savoir s'il n'y a pas de dégâts dans les troupes qui montaient de l'autre côté de la colline. Mais elle a continué son chemin loin derrière les soldats. Nous avons bombardé une fois à six avions chargés de quatre bombes de 1 000 livres chacun. Le bombardier leader doit tirer dans une vallée des Aurès sur un point balisé par un obus fumigène. La formation arrive en vue de l'objectif et brusquement le leader vire un peu à gauche et largue sur la vallée parallèle. Au moment du largage, le bombardier voit dans son viseur un L-19 qui passe sur la fumée, au milieu des bombes. Remontrances des troupes au sol « *Vous vous êtes trompé de vallée* ». Au retour grand débriefing, verdict : erreur du bombardier qui est mis aux arrêts, Le L-19 a été très secoué par l'explosion des 24 bombes, mais n'a pas été touché par les éclats. Le lendemain, félicitations au bombardier qui, l'obus fumigène n'ayant pas fonctionné, a visé la seule fumée qu'il voyait. Les troupes étant allé voir le résultat ont constaté que c'était le feu de cuisine des fells qui avaient déplacé leur camp et qui ont de ce fait subi de grosses pertes. Le L-19 ayant remarqué aussi cette fumée allait voir ce que c'était. Il a eu de la chance. Les directives de l'État-major nous semblaient parfois étranges : Nous faisons toutes les missions et en particulier en basse altitude pour mitrailler ou tirer les roquettes en combinaison de vol et blouson, mais deux ou trois fois on a reçu l'ordre de mettre un gilet pare-balle, même pour des bombardements en altitude ! De même lorsqu'on servait de plastron en vol de nuit aux avions de la Marine en Méditerranée, on avait l'obligation systématique d'en enfiler un sous la mae west et le harnais parachute ! Les *Aquilon* étaient-ils si dangereux ? J'ai aussi été étonné lorsque en rentrant d'Algérie, on nous a fait rendre le pullover et toucher en France un chapeau de brousse !

Je me souviens aussi d'un T-6 qui avait été abattu très près de la frontière tunisienne. Le pilote avait été récupéré, mais on constatait, chaque fois que l'on passait dans le coin, que l'avion avait été déplacé. Il s'approchait de la frontière et l'aurait sans doute franchie si on ne l'avait pas bombardé également. Les fells voulaient sans doute créer un incident diplomatique, le survol de la Tunisie étant interdit depuis l'affaire de Sakiet-Sidi-Youssef.

Le 4 octobre 1960, je vais avec Debeugny à Paul-Cazelle chercher le sergent-chef Mallet, mécanicien-navigant qui avait reçu une balle dans la jambe quelques jours avant. La balle avait d'abord traversé le fuseau moteur gauche en éraflant le pneu, puis le fuselage, avant de finir dans sa cuisse. Son pilote s'était posé sur le terrain le plus proche pour le faire soigner. J'allais souvent voler avec Mallet à l'Aéro-club. C'était un bon camarade, toujours souriant. Il a été rapatrié.

J'ai volé à l'Aéro-club de Bône, 16 vols en Jodel D 117, mais juste en local. Il n'était pas question de faire de navigations à cause des événements. J'y ai passé l'examen du certificat restreint de radiotéléphonie avec prestation du *serment de garder et d'observer la foi due au secret des correspondances*. Mais quand j'ai été muté à Bordeaux, il m'a fallu tout repasser, le certificat établi en Algérie n'étant pas valable en France !

Le 1<sup>er</sup> octobre 1960, le contrôle m'a demandé d'effectuer une approche en GCA pour l'entraînement des contrôleurs pendant un de mes vols en Jodel. Pas très facile de maintenir le cap avec seulement le compas boule ! Il est vrai que l'on faisait rarement d'approches GCA en B-26. Les vols se terminaient généralement par un break.

Le 31 décembre 1960, le B-26, pilote Lt Puiboube, SC Sampieri mécanicien navigant, Sgt Laporte mécanicien, est en vol avec un mécanicien non navigant le Sgt Delrieu, mécanicien électricien qui effectue un réglage des génératrices. Il tourne en altitude pas loin du terrain. Le vol devait durer une heure, altitude max 8 000 pieds. Il a totalement disparu. Pas d'appel, pas de traces. Quatre morts. Non ! quatre disparus, ce qui est encore plus pénible pour les familles !

## **Dernier vol du Y 546 avec Gobert**

Le 8 juillet 1960, nous rentrons à Bône-les-Salines, d'un bombardement en vol horizontal. En plus de l'équipage, SL Gobert jeune pilote, sortant de Salon, SC Twardo mécanicien et moi navigateur, il y a un appelé qui termine son service militaire. Il bénéficie à titre de récompense, d'un vol en principe paisible, sans basse altitude, ni strafing. Je lui ai indiqué comment sortir de l'avion avec son parachute et toutes les précautions d'usage. Il est installé sur le strapontin derrière moi.

Nous sommes numéro deux d'une patrouille de trois. Les trois avions arrivent au break. Le leader se pose partie gauche de la piste qui fait 40 mètres de large, le B-26 a 20 mètres d'envergure. Mon pilote se présente côté droit et rebondit assez haut, je lui crie de remettre les gaz et de refaire un tour, mais il insiste, rebondit deux fois de plus et dépasse le leader. Notre aile passe sous la sienne, parce que le pneu gauche a crevé, nous terminons notre course dans la Seybouse, l'oued en bout de piste.

Nous avons peur que le feu se déclare, j'ouvre les verrières et crie au passager de sauter sur l'aile et de rejoindre la terre ferme. Trop tard, il a bien sauté sur l'aile, mais fonce vers l'avant, passe entre l'hélice, heureusement arrêtée, et le fuselage, tandis que le pilote et moi passons par l'aile pour sauter sur le rivage. Le passager patauge dans la boue et les tortues, tellement affolé qu'il arrive avant nous. On s'éloigne de l'avion et nous nous planquons en attendant un début de feu éventuel. Rien ne se passe, le mécano n'est pas là, je retourne à l'avion, Twardo descend paisiblement.

Les secours n'arrivent pas et nous les attendrons un bon quart d'heure. Heureusement qu'il n'y a pas de blessé !

**Jean-Pol Puisné**



## Mission *Gerboise Rouge*



GB 1/91 *Gascogne* – L'équipage du B-26C *Invader* qui a participé à *Gerboise Rouge* :  
Lt Sartini, Lt Michel, Lt Planès, SC Tournier et SC Caugant

GB 1/91 Gascogne – B-26C Invader pour la mission Gerboise Rouge, Lt Pierre Planès à droite



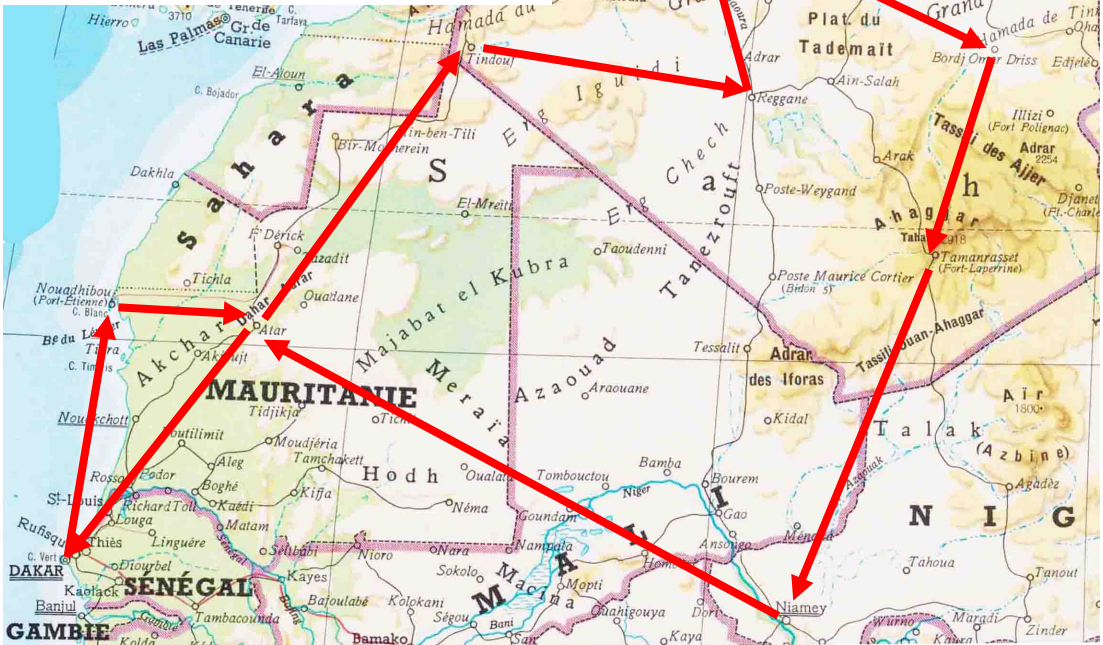
(Pierre Planès)

Reggane : «*Point Zéro*» du tir *Gerboise rouge* effectué le 27 décembre 1960



(Pierre Planès)

Mission Gerboise rouge, le voyage du B-26 effectué du 28 au 30 décembre 1960 au départ de Colomb-Béchar



## Mission *Gerboise Rouge* à Reggane, par le général Pierre Planès

Pour le troisième essai nucléaire, il est décidé de suivre le déplacement des traces de radioactivité dans les basses couches de l'atmosphère, afin que les météorologues connaissent l'évolution des vents dans des zones pauvres en stations d'observation. Pour cela, il faut un avion assez rapide, avec un grand rayon d'action, capable d'une navigation précise dans l'immensité du désert où les repères sont rares et les cartes mal renseignées.

L'avion qui répond le mieux à ces critères est le B-26 *Invader*. Trois avions sont retenus, un de chaque unité de B-26, à mettre en place à Colomb-Béchar à la mi-décembre 1960. Le leader pilote du *Gascogne* me confie la mission que doit remplir le B-26 qui sera déployé. Dans sa soute, un réservoir de 3 200 litres, le *ferry tank*, double l'autonomie, la portant à près de 12 heures, un dérivomètre dans son poste et un détecteur de radioactivité dans sa tourelle arrière. Les plaques de blindage sont enlevées pour gagner 200 kg.

Le 15 décembre, nous gagnons Colomb-Béchar. Mon équipage : lieutenants Claude Michel, pilote, et Robert Sartini, navigateur, sergent-chef Tournier, mécanicien navigant, sergent Caugant, radio navigant. Pourquoi deux pilotes ? le B-26 n'a pas de pilote automatique, pour des vols de longue durée il est raisonnable de relever le pilote, même si l'exiguïté du cockpit, rend la permutation délicate.

Le 27 décembre, nous apprenons que le troisième tir vient d'avoir lieu. Nous recevons la feuille de route pour le lendemain, 28 décembre : destination Niamey, *via* Fort-Flatters et Tamanrasset.

**De Colomb-Béchar à Niamey :** Décollage de nuit, à 5 h, dans le froid, au cap 125 en direction de Fort-Flatters. Sous nos ailes, les dunes du Grand Erg Occidental, puis du Grand Erg Oriental. En récompense d'un départ matinal, le ciel nous offre un flamboyant lever de soleil : excellente opportunité pour recalculer le cap. Grâce aux tables d'éphémérides, nous avons une référence de cap précise. Il fait grand jour, nous virons vers Tamanrasset. Le vol se déroule à 300 m au-dessus du sol. À cette hauteur confortable, sans tension excessive, le pilotage est agréable, souple, précis et répond aux exigences de notre navigation. Nous approchons du Hoggar, on grimpe pour suivre le relief, à 3 000 m nous avons la surprise de voir une mince couche de neige blanchir les sommets.

À l'approche de Tamanrasset, nous coupons le tropique du Cancer après 4 heures de vol. Navigation recalée, nous prenons le cap 200° vers Niamey, 1 100 km plus au sud, laissant sur notre gauche le désert du Ténéré. Nous survolons maintenant une zone, aride, sans trace de végétation. La carte n'est pas renseignée, seul est marqué le fameux « *arbre du Ténéré* ». Patience, dans moins de trois heures le Niger sera en vue. Des battements de la pression d'essence sur les deux moteurs indiquent qu'il est temps de passer sur les réservoirs d'ailes. Il reste encore plus de 5 heures d'essence.

Quelques arbres, puis des huttes isolées, entourées d'une clôture, apparaissent. Ces signes de présence humaine montrent que le désert cède la place à la zone subtropicale. Je décide de faire une altération de cap, vers la droite, pour atteindre le fleuve en amont de Niamey. L'équipage apprécie. Sans transition, les couleurs du désert passent au vert et au gris bleu. Le fleuve, large et majestueux, apparaît. Sept heures se sont écoulées depuis le décollage. Nous nous offrons 30 minutes de RAV sur le Niger avant l'atterrissage à Niamey. Le moment est venu de prendre contact avec Niamey-Airport et de « *remonter* » à 300 mètres. Le contrôleur, étonné de notre retard, nous reproche de ne pas l'avoir prévenu. Nous étions trop bas, hors de portée VHF. Atterrissage par *break* à droite, les roues touchent la piste au bout de 7 h 30 de vol. Rien à signaler pour notre avion qui nous a amenés à bon port, il est aussitôt remis en œuvre.

Demain, 29 décembre, notre feuille de route nous envoie à Dakar, *via* Gao et Atar : 3 000 km. Nous nous couchons de bonne heure, le réveil est prévu à 3 heures du matin.

**29 décembre, de Niamey à Dakar :** La nuit est noire, comme la peinture de notre avion, sans étoiles. Il est 4 heures au lâcher des freins. Dès le décollage, les lumières de la ville s'estompent, nous entrons dans une masse nuageuse. Vers 1 000 pieds, nous émergeons au-dessus des stratus. Nous ne voyons pas le Niger dont nous remontons le cours. À Gao, après une heure de vol, sans vue du sol, la route s'infléchit vers l'ouest-nord-ouest, Atar est à 1 450 km. Nous sommes en l'air depuis plus de 2 heures quand le jour se lève sur un paysage d'une désolation totale. C'est un désert de sable, à peine ondulé, sans la moindre trace de végétation : un vrai désert cette fois, interminable, qui s'étend sous nos ailes.

Nous gardons le cap, pas de trace de radioactivité. Voilà Atar, Dakar est à 900 km, nous volons depuis plus de 6 heures quand l'Océan est en vue. La beauté de la côte nous saisit. Une certaine émotion aussi, car nous voici en pleine légende : sur les traces de l'Aéropostale, de la fabuleuse aventure de la Ligne, du mythe du Courrier, de l'épopée et des sacrifices des Mermoz, Saint-Exupéry, Guillaumet et de tant d'autres. Nous pensons à tous ces pilotes, qui ont fait la renommée de la France et des Ailes Françaises, en voyant Saint-Louis-du-Sénégal. Trente minutes plus tard, posés à Dakar après 6 h 15 de vol, le contrôleur nous demande s'il y a de la radioactivité : étonnant pour notre mission censée être confidentielle !

Nous prenons connaissance de notre feuille de route pour le lendemain, 30 décembre : destination Reggane, *via* Nouakchott, Port-Étienne, Atar, Fort-Trinquet, Tindouf. L'étape sera longue, le décollage est prévu à 6 heures.

**30 décembre, de Dakar à Reggane** : Le soleil se lève sur fond de baobabs pendant le roulage, Claude est aux commandes. Les conditions météo sont excellentes : une situation anticyclonique avec peu de vent. La première branche de la navigation nous mène à Port-Étienne. Un cadeau royal : on suit la côte comme les pilotes de l'Aéropostale. Ce sont, sans aucun doute, les moments les plus marquants, les plus émouvants, les plus chargés d'histoire et de symboles de la mission. Au passage, des étendues de marais, de lagunes où s'ébattent des nuées d'oiseaux aquatiques : pélicans, flamants roses, canards... Quelques huttes, une bourgade, c'est Nouakchott. À Port-Étienne (Nouadhibou aujourd'hui), le cap est mis à l'est vers Atar. Après Atar, on garde la frontière du Rio de Oro sur notre gauche. Vers Fort-Trinquet et Tindouf, la magie du désert nous accompagne, sa diversité emplit nos yeux émerveillés, le temps est suspendu, nous oublions la durée du vol et l'inconfort de l'habitacle. Dans cette branche, Caugant, le radio, signale que son détecteur a enfin décelé quelque chose. Tindouf en vue, nous entamons la dernière ligne droite vers Reggane.

Avant de nous poser à Reggane, une reconnaissance du secteur nous permet de survoler le *Point Zéro* de l'explosion atomique. On voit bien le sable vitrifié sous l'effet de la chaleur dégagée par la boule de feu. Nous atterrissons après 9 heures de vol.

**31 décembre, de Reggane à Bône** : Nous allons survoler Aoulef, In-Salah, El-Goléa, Ouargla. À l'approche de Ouargla, nous sommes comme chez nous. Nous n'avons plus besoin de cartes, cette région est dans notre zone d'opérations. C'est la fin du rêve : nous venons de vivre hors du temps, coupés de l'actualité, nous sommes à nouveau dans une zone de guerre. À Bône, où nous nous posons vers 17 heures, il fera nuit dans moins d'une heure. Un B-26 au point de manœuvre attend notre atterrissage, pour décoller. Après l'annonce « *Dernier virage, train sorti* », j'entends à la radio Jean-Claude Puiboud dire : « *Crevards* », mot d'argot aéronautique destiné à ceux qui ont beaucoup volé. Son B-26 décolle, alors que nous roulons vers le parking. Nous rendons aux mécaniciens notre fidèle avion qui s'est parfaitement comporté, sans la moindre panne, pendant plus de 50 heures de vol.

Il n'y a personne en salle d'opérations, à l'exception des équipages d'alerte. Tout le monde est parti : fin d'année oblige. Jean-Claude Puiboud, lui, est en vol, avec trois mécaniciens pour une heure au plus.

Nous rentrons chez nous, en ville. Nous avons prévu de dîner au *Gargantua* dont nous sommes des habitués. Vers 21 heures, j'y retrouve mes amis, soucieux : le B-26 de Jean-Claude n'est pas rentré ! Notre soirée est assombrie par cette nouvelle, nous ne pouvons nous empêcher d'imaginer le pire tout en évoquant des alternatives rassurantes. L'intermède « *Gerboise Rouge* » est bien terminé. Une actualité tragique nous happe au passage. Nous pensons très fort à celles qui attendent, ils sont jeunes mariés.

**Épilogue** : C'est un privilège d'avoir fait cette mission exceptionnelle. Nous avons survolé, à basse altitude, sur plus de 16 000 km, le plus grand désert du monde. La météo favorable ne nous a causé aucun souci. L'équipage a été à la hauteur : quatre, tassés devant, et Caugant, le radio, seul mais au large dans le poste du mitrailleur, derrière l'aile, assurant les liaisons à longue distance avec la HF.

Je suis très fier d'eux. La mission terminée, chacun a suivi son destin, mais nous sommes restés marqués par le souvenir de « *Gerboise Rouge* », mission à nulle autre pareille, formidable cadeau que nous a fait l'armée de l'Air.

**Général Pierre Planès**

Dernière diapositive