

L'EALA 2/71 à Oujda

Roland MENTRÉ

Le 4 avril 1956, à Saint-Dizier, j'effectue mon dernier vol sur *F-84F* en tant que commandant de la SPA 69 au 1/1 Corse. J'ai 27 ans depuis la veille. Quelque temps auparavant, le commandant de la 1^{ère} escadre m'a appelé dans son bureau et m'a expliqué que l'escadre devait fournir une escadrille d'aviation légère en Algérie et que cette unité serait parrainée par l'escadre et composée uniquement de volontaires, du moins dans un premier temps. Elle sera équipée de SIPA armés. J'accepte le commandement de cette unité tout en me demandant comment je vais expliquer mon volontariat à mon épouse. Réflexion faite, j'opte pour la formule « désigné d'office », peu courageuse mais pacifiante. En quelques jours, les trois escadrons et l'EMT fournissent la totalité du personnel, une douzaine de pilotes et une centaine de mécaniciens, tous volontaires. Beaucoup de célibataires.

Le même 4 avril, peu après mon atterrissage, nous embarquons dans des *C-47* qui, deux heures plus tard, nous déposent à Salon où l'escadrille va se constituer et prendre possession de ses avions. Nous nous appellerons l'EALA 2/71. L'escadrille, qui en fait est un petit escadron avec son deuxième échelon mais sans administration, sera basée à Oujda, au Maroc, tout nouvellement redevenu indépendant.

Nous prenons nos douze avions en compte et commençons leur mise en conditions AFN. Il faut appliquer un certain nombre de modifications sur le moteur et les trains pour tenir compte de la chaleur, du sable et des pistes sommaires et installer la totalité de l'armement. Ça va nous prendre dix jours. Les pilotes font leur transformation pour passer du *F-84*, *G* ou *F*, sur un avion à hélice et roulette de queue. Ce n'est pas si évident que ça peut paraître. Personnellement, j'effectue trois vols de prise en mains. J'affecte un avion par pilote et pistard et demande à tout le personnel d'aider le mécano dans la mise en conditions de son avion. Lorsque celui-ci est aux normes, c'est le vol d'essai, pilote et mécanicien à bord.

La mise en conditions est rapidement exécutée et nous décollons tous ensemble pour notre nouvelle affectation le 15 avril. Première étape, Salon Ajaccio.

Le voyage s'effectue selon un processus bien rodé et que l'on appliquera encore en 58 avec 12 *Mystère IV* que l'on convoiera vers les Indes depuis Dijon. Nos douze SIPA volent en patrouille lourde, c'est-à-dire en V de trois patrouilles simples elles-mêmes en formation de combat rapprochée. Chaque avion est piloté par son titulaire avec son pistard en place arrière. Une partie des mécaniciens a décollé dans un avion support quelques heures avant et nous attend à l'arrivée. L'autre, celle qui nous a mis en route, décolle derrière nous et va nous attendre sur le terrain où nous nous poserons le lendemain. Ça s'appelle l'échelle de perroquet.

Nos instruments de navigation sont très simples : un compas magnétique, un badin, un chrono et une 1/1.000.000. Un avion SAMAR nous accompagne et vole devant nous, faisant la navigation. Tout ça à quelques tout petits milliers de pieds au-dessus de l'eau. Ça fait un beau spectacle et nous traversons ainsi la Méditerranée sans grande appréhension car nous avons un dinghy sous les fesses, mais les yeux cependant rivés sur les pressions et les températures de ce moteur unique et la main légère comme un papillon sur la manette des gaz. A l'arrivée,

le commandant de bord du SAR nous félicite pour notre « tenue magnifique ». Nous acceptons le compliment avec la modestie qui sied à tout chasseur qui se respecte.



Nous faisons successivement escale à Ajaccio, Cagliari, Tunis, Telergma, Blida, Oran puis Oujda. Nous atterrissons à Oujda le 22 à 11 avions seulement, l'un d'entre nous étant resté à Blida pour vérification de train en AIA après avoir fait un cheval de bois à l'atterrissage par fort vent de travers. Noter que les onze autres avaient maîtrisé ce vent, ce qui était encourageant. Descendant en ville le même 22 avril, en civil, nous nous installons à une terrasse de café, le café de Paris bien sûr, et tout de suite arrive un petit cireur qui, se postant devant moi, me dit « c'est toi le chef des petits avions noirs qui viennent d'arriver ». L'info circule bien en AFN. On appelle ça le téléphone arabe.

A Oujda, on nous installe dans un grand hangar avec apprentis et, devant nous, un immense parking ouvert sur un terrain nu. Il sera fort utile dès que les avions seront armés en roquettes. J'organise la maison très rapidement et très simplement sur le modèle du Corse. Mais il n'y a ni secrétariat commandement ni service « effectifs », car ces services ne figurent ni à l'organigramme ni au tableau d'effectifs. C'est le secrétariat technique qui se charge de tout. On fait au mieux avec ce qu'on a. D'autres emploient une expression plus virile et tranchante, mais je ne sais pas qui me lit. Tout le monde a cependant ce qu'il lui faut et les mécanos ont leur bar, bien sûr. On ne peut pas travailler toute la nuit ou presque alors que toute la base dort, sans avoir un endroit où se détendre, boire une glute et manger deux œufs au jambon.

Les pilotes sont répartis en trois patrouilles de quatre successivement en alerte 24, repos et travail normal. L'alerte dort à l'escadrille sur des lits picot. L'un de nos officiers pilotes est un pied-noir oranais dont le papa est député. Très vite donc, des colons locaux mettent une villa d'été en bord de mer à notre disposition et nous donnent une traction de leur parc personnel. Villa et traction servent à la patrouille au repos.

La mécanique organise son emploi du temps à sa discrétion en fonction de l'indisponibilité du matériel, très fragile. On frisera les 70 heures hebdomadaires quand les missions d'appui se déclencheront. Mais on s'en fiche et je n'ai jamais entendu aucun d'entre nous dire qu'il avait sommeil. Un cégétiste d'aujourd'hui ne peut pas comprendre.

Très vite s'installe une solide camaraderie et tout l'art du commandement consiste à naviguer sur la ligne étroite entre camaraderie et familiarité ou encore l'unité militaire et la bande de copains. C'est mon boulot et, remis en contact avec plusieurs d'entre eux quelques décennies plus tard au cours d'un repas de retraités anciens de l'escadrille, il apparaît que je m'en suis bien acquitté. En tout cas, ils en ont gardé tout comme moi un souvenir ému.

Nous nous mettons en conditions opérationnelles avec une campagne de tir au champ de tir de Misserghine, ce qui nécessite notre déplacement sur la base d'Oran La Senia. Il suffit de demander, on ne nous refuse rien.

Départ pour Oran le 1 mai. Je présente l'escadrille au commandant de la 6^{ème} escadre qui, lorsqu'il apprend que nous sommes tous volontaires, nous propose spontanément son aide dans tous les domaines et m'offre un vol de lâcher sur l'avion de l'escadre, le Mistral. Mon officier adjoint technique tisse toutes les relations qui s'offrent à lui pour le ravitaillement et la comptabilité technique. On trouve sur place tout ce qu'il nous faut, tant en munitions qu'en ciblerie. Même les moteurs 12 S puisqu'il y a des Siebel à la 6.

Tandis que l'escadrille se prépare, le 2 mai, je me rends en SIPA à Alger, à mon initiative, où je me présente au général commandant la 5^{ème} RA puisque c'est mon commandement d'emploi.

Entre lui, cinq étoiles et moi, deux galons, il n'y a alors aucun échelon hiérarchique. Son accueil est aussi chaleureux que celui du commandant de la 6^{ème} escadre et je sors de son bureau tout aussi ému que lui. La hiérarchie ne tardera pas cependant à se mettre en place. Avec des GALA, GATAC et PCA qui viennent s'interposer dans un système qui marchait bien sans eux.

Nous débutons l'entraînement au tir. Calibration des collimateurs et des armes de bord puis exercices de mitraillage à la 7.5. Tout de suite apparaît le principal défaut de cet avion. Les couloirs d'alimentation sont à l'air libre, sous l'aile. Ils se tordent sous la vitesse pendant le piqué de présentation et cassent les maillons. L'arme s'enraye. A toutes les conditions de tir habituelles, il va falloir ajouter le contrôle d'une vitesse à ne pas dépasser. La précision des roquettes T10 aux distances de tir recommandées n'est pas suffisante. Il faut y aller d'un peu plus près sans oublier que les obus de 105 font des éclats très dangereux. Mais pas plus que les tirs adverses. Alors, à chacun selon ce qu'il sent. Quant aux bombes, c'est un régal, on les place où l'on veut. Vol rasant, court retard.

Le 10, un chef de patrouille de la 6 m'installe dans un Mistral, met le moteur en route, fait les checks nécessaires et m'invite à fermer la verrière et à y aller. Pas si facile avec des freins à commande au manche et direction au palonnier. C'est du tout nouveau pour moi. Mais le temps d'arriver en fin de taxiway et ce sera acquis. Le reste est sans problème.

Nous rentrons à la maison le 11 mai, fins prêts et je commence à téléphoner aux différentes unités terrestres pour leur signaler notre existence, notre disponibilité et notre bonne volonté. Nous débutons aussitôt des vols de reconnaissance armée, à notre propre initiative. Ne serait-ce que pour nous familiariser avec notre terrain.

En cinq semaines, seuls, avec notre enthousiasme pour guide et sans hiérarchie astreignante ni consignes omniscientes et péremptoires, nous avons mis sur pied ce qui va se révéler une belle unité de combat. Une initiative libérée permet de pallier bien des insuffisances en laissant s'exprimer les compétences qui fleurissent chez le personnel exécutant.

Nous sommes le 21 mai 1956. L'escadrille 2/71, la plus belle unité que j'aie jamais commandée et qui reste dans mon cœur, est opérationnelle depuis le 11 après-midi. Avec son merveilleux coursier, le SIPA 111A, qui ressemble tant à ses grands frères Warbirds et qui est aussi caractériel à piloter.

La veille, j'ai reçu les prévisions des sorties opérationnelles du commandant de la 4^{ème} DIMA. Tous les avions disponibles sont armés en roquettes T10 et mitrailleuses 7.5. Je décolle en leader de la première patrouille légère sur le 88. A tout seigneur tout honneur ne dit-on pas ? Les avions armés en roquettes sont orientés face au djebel et non face au hangar d'escadrille afin d'éviter toute conséquence grave en cas de courant parasite. On met en route, on taxie jusqu'au point de manœuvre. Aligné vers un espace libre, le petaf enlève les sécurités roquettes et branche les cordons de mise à feu. On fait le point fixe et on décolle. Rendez-vous quelques minutes plus tard sur un convoi de douze half-tracks. Prise de contact radio au PRC10 et on commence la protection du convoi. Tout-à-coup, le half-track de tête saute sur une mine et je vois plusieurs hommes projetés en l'air et retomber au sol. Le chef de convoi m'appelle et me demande de traiter une grotte à flanc de falaise à 500 m environ à droite du convoi. C'est moi, chef de patrouille et non le président de la République, qui décide de l'ouverture du feu et du choix des armes. On se met en noria et je tire ma première roquette sur une petite anfractuosité qui semble être l'entrée d'une grotte au pied d'un à pic d'une vingtaine de mètres et juste au-dessus des éboulis caillouteux. Fumée dissipée pour la présentation du numéro 2 qui a déjà une entrée plus dégagée et plus visible. Il élargit encore

la lucarne. Je me présente pour ma deuxième roquette qui fait un très beau trou dans lequel le numéro deux place sa propre deuxième roquette. Une patrouille de biffins monte aux résultats qu'elle nous annonce : 13 décalcomanies collées à la muraille. Nos soldats sont vengés. Je fais une deuxième sortie le même après-midi sur le même avion, toujours dans la même opération.



Juin est riche d'une très forte activité opérationnelle aux côtés de la 4^{ème} DIMA de Nédroma apparemment satisfaite d'avoir un appui aérien quasiment dédié. Dès le 2 juin, ce sont vingt sorties dont douze d'appui feu. 32 roquettes et 16 bombes sont tirées avec pour résultat 150 tués. Le 5 juin, début d'une autre opération. Deux patrouilles légères en armes de bord et roquettes font 25 tués. Le 6, cinq patrouilles tirent au total 40 roquettes. Le 7 juin, fin de l'opération, 30 sorties et 96 roquettes tirées. A la date du 8 juin, notre activité opérationnelle des deux dernières semaines se chiffre à 163 missions, 188 roquettes et 16 bombes. Le 20 juin, l'escadrille totalise 804 heures de vol en 633 sorties. On ne s'ennuie pas. Personne ne peut dire « si j'aurais su, j'aurais pas venu ».

Le 25 juillet 56 au petit matin à Oujda, décollage d'une patrouille légère de SIPA en roquettes et armes de bord pour une reco armée. Survolant un oued, elle surprend une soixantaine de rebelles en uniforme et armés qu'elle décide de traiter à la mitrailleuse. Nous opérons dans les conditions du temps de guerre et décidons nous-mêmes de l'ouverture du feu et du choix des armes. Au cours du straffing, un SIPA est touché. La verrière arrière et le tableau de bord arrière sont éclatés et une jambe de train est déverrouillée. On rentre. Le pilote parvient à

sortir le train et à le verrouiller et se pose sans autre problème. Au parking, on comptera vingt-sept trous dans cet avion. Une belle rafale plein arrière, un bon tireur. Encore du boulot de nuit pour la mécanique. Quatre patrouilles légères décollent successivement en relève dont trois rencontrent les mêmes conditions d'engagement. Lorsque le combat s'arrête en fin de matinée, huit roquettes et mille neuf cent cartouches ont été tirées en cinq missions. Trois SIPA ont été touchés et cinquante rebelles tués.

Le 8 août 1956 une unité de la 4^{ème} DIMA est engagée contre une katiba dans le sud-est de Nédroma. L'accrochage est très violent et on me demande 4 avions en appui feu. Je prends le lead de la patrouille simple en alerte et nous décollons vers les coordonnées données dans l'ordre d'opérations. Prise de contact radio avec Trosol sur PRC10. Arrivé aux coordonnées, l'unité appuyée se signale par un fumigène et me donne les coordonnées polaires de l'adversaire par rapport à son fumigène. Je mets ma patrouille en échelon refusé à droite, mitrailleuses armées, roquettes en stand-by. On engage une noria à gauche. Je m'aligne sur le point indiqué et ne voyant rien, je ne tire pas. Je dégage à gauche en montant. Mes trois équipiers me suivent. A la seconde présentation, je vois le départ de feu d'une arme automatique dans ma direction. Outre les éclats lumineux, on voit comme les vibrations de l'air au-dessus d'une route par un été très chaud. Je n'ai que le temps de tirer une courte rafale et je dégage verticale en indiquant l'objectif à mes équipiers qui ne voient rien. Troisième présentation. Plus rien au sol. Je ne vois plus rien et je ne tire pas. Mes équipiers ne voient toujours rien. Quatrième et cinquième tentatives pour les mêmes résultats. Nous rendons la main aux gens au sol en restant au-dessus prêts à toute intervention. Plus rien ne se manifeste et nous rentrons à la maison. Mon pistard m'annonce cinq impacts dans la voilure et cinq cartouches tirées pour chaque arme. L'avion sera réparé dans la nuit avec des morceaux d'aluminium prélevés sur des canettes (vides) de Carlsberg du bar des mécanos et rivetés pour masquer les trous. Un petit coup de peinture et il n'en paraît plus rien.

Le 21 octobre 1956, le SIPA 109 de la 2/71 décolle en solo d'Oujda pour une reco maritime. Le but de la mission est de repérer les embarcations qui, venant du Maroc espagnol, viendraient ravitailler en armes et munitions les rebelles opérant à la frontière algéro-marocaine. C'est la mission la plus abracadabrantesque que nous ayons à effectuer car nous n'avons aucun moyen ni aucun critère d'investigation. Quand nous avons un doute, nous le signalons au PCA qui en informe la marine. Le petit SIPA vole à 100 m/mer et à environ 5 km de la côte qu'il suit de Saidia à Melilla. A hauteur de Nabor, la pression d'huile du 12 S fait savoir que l'avion va devenir un planeur dans très peu de temps. Le pilote breake vers la côte en montant. Le moteur serre de plus en plus et s'arrête. Le pilote parvient à rejoindre la bande lagunaire où il se crashe sur le sable mouillé. Une pale d'hélice mise à part, l'avion ne souffre pas trop et le pilote et son passager se détachent calmement. Calme très rapidement troublé par une bande d'individus des plus hostiles. Nous sommes en zone d'entraînement des fellaghas. Nos deux compères voient leur dernière heure venue et à tout le moins celle de leur virilité. Fort heureusement, le gouverneur, informé, les fait conduire à son bureau puis les fait emprisonner. Fort heureusement encore, le passager est le médecin adjoint de la base qui me harcelait depuis un moment pour faire un vol en SIPA. J'avais choisi celui-ci car il était sans risque. Son père étant ambassadeur, l'équipage nous est rendu au bout d'une dizaine de jours, ainsi que l'avion. Chance incroyable car le lendemain de l'accident, l'avion qui emmenait Ben Bella à Tunis était détourné par l'Armée de l'Air et contraint de se poser à Alger où les passagers étaient faits prisonniers. Inquiets de la tension diplomatique qui s'en suivit avec le Maroc, nous nous attendions à la réciprocité et à une longue détention de nos camarades.

Pour mémoire, l'avion de Ben Bella était immatriculé français, donc il n'y avait juridiquement pas d'arraisonnement. Mais c'était l'avion personnel du roi du Maroc. On a eu vraiment très peur. Que pesaient deux aviateurs français, un sergent pilote et un médecin aspirant, dans le jeu politique d'un conflit de décolonisation ?

Le SIPA 111A a bien rempli sa mission pour la plus grande satisfaction de ses pilotes et à la sueur généreuse de ses mécaniciens. Mais son moteur était peu adapté aux missions de combat. Un beau moteur pourtant. Douze cylindres en V inversé refroidis par air. Et c'était là le point faible. Car nous sommes en Afrique et pas en Finlande. Et quand l'air vient d'Afrique, la France d'aujourd'hui déclenche l'heuristique de la peur, proclame l'état de canicule, vit sous climatiseur, fait boire de gré ou de force ses personnes âgées, agite l'apocalypse du réchauffement climatique et réclame à cor et à cri la mise hors service des voitures diesel génitrices de tous les maux. Surtout si un mâle blanc est au volant. C'était pourtant notre lot quotidien, celui de nos mécaniciens qui se brûlaient mains et genoux sur les avions et ce que nos moteurs enduraient, en particulier les cylindres les plus en arrière. Car si les cylindres frontaux étaient ventilés par l'hélice, ceux du fond recevaient un air de refroidissement surchauffé. La température d'huile devant nos pieds affichait 80 degrés. Les moteurs ont souffert. On en a changé en série. Le commandement s'en est ému et a trouvé que le SIPA revenait cher. Et des esprits féconds en économie ont décidé de le remplacer par un avion plus rustique et moins cher, le T-6, qui en rien ne pouvait s'apparenter à un avion de chasse.

Nous commençons la transformation de l'escadrille en octobre. Les T-6 arrivent en décembre et nous rendons nos SIPA à Bizerte à partir du 1^{er} janvier 57. Le 9 janvier, départ des 5 derniers avions. Plus de la moitié du personnel pilote et mécanicien a quitté l'escadrille tant pour servir de noyau à la deuxième escadrille formée par la 1^{ère} escadre que pour rentrer à Saint-Dizier au titre de la relève. Celle-ci sera accomplie fin février.

Au total, en 9 mois, l'escadrille aura effectué près de 3.300 heures de vol sur SIPA pour 2.700 allouées. Avec un tableau d'effectifs adapté à ces 2.700 heures. Mais avec un autre avion, avec d'autres personnels, ce n'est plus « ma chose ». D'ailleurs elle change même de dénomination. Je la quitte sans regret le 31 janvier. Le Corse me recueille en sureffectif car aucune place de commandement n'est libre. Et ce jusqu'au 20 avril, date à laquelle je suis nommé commandant en second du 1/12 à Cambrai, quoiqu'encore lieutenant jusqu'en septembre, statut oblige. Je prends une semaine de congés pour déménager de Saint-Dizier que je quitte définitivement.

L'EALA 2/71, comme ses sœurs, fut officiellement dénommée escadrille. Elle avait en fait la structure d'un escadron sans administration. Elle assurait les missions d'un escadron. Elle était en charge des premier et deuxième échelons de maintenance, ravitaillement et comptabilité techniques. Elle était en demi effectifs et dotations par rapport à un escadron de chasse de l'époque. Je n'ai pas eu plus de responsabilités trois ans plus tard comme commandant d'escadron.