

Sur T-6 en Algérie

Jean Arrault (52 – Dartois)

L'Armée de l'air a été fortement engagée pendant le conflit algérien. Au plus fort de cet engagement, près de 60 % de ses effectifs participaient à l'effort de guerre. On a pu compter jusqu'à 60 % des heures de vol effectuées qui l'ont été au profit de l'activité en Algérie. Les T-6 au sein des EALA y ont pris une grande part ; c'est ce que nous relate l'auteur.

Nous étions jeunes et pleins d'allant et nous combattions avec la fougue de notre âge. La menace ne venait pas d'un chasseur ennemi caché par le soleil mais d'un tireur équipé d'une arme automatique embusqué dans la rocaïlle d'un djebel ou d'un rabattant sournois car invisible dévalant au flanc d'une montagne. Ces moments nous reviennent souvent en mémoire, avec les magnifiques paysages algériens, la chaude amitié tissée au sein d'une petite équipe et parfois l'âpreté de la lutte aux côtés de nos camarades de l'Armée de terre.

Cette période a marqué une génération d'officiers, qu'ils aient été navigants, mécaniciens, basiers, commissaires ou infirmières-convoyeuses. Car l'Armée de l'air s'est totalement engagée dans le conflit algérien, en particulier en créant l'aviation légère d'appui. Sans pour cela minimiser le rôle de la chasse, du bombardement, du transport, des hélicoptères, des stations radar, des commandos de l'air, des AMR¹, etc., on peut dire que les escadrilles ainsi mises sur pied ont formé son épine dorsale. Ainsi, à la fin de 1957, le général Valin², dont nous connaissons tous le passé prestigieux, achevant une inspection en Algérie, écrit, à propos de la création de l'aviation légère d'appui, que jamais, dans toute son histoire, l'Armée de l'air n'avait accompli un tel effort.

Rappel de la situation et des mesures prises

La Toussaint Rouge, nom donné à une série d'attentats meurtriers dans les Aurès en novembre 1954, marque le début du conflit algérien. En 1955, l'insurrection gagne peu à peu le Constantinois puis toute l'Algérie.

L'Armée de terre eut pour mission principale le maintien de l'ordre consistant simultanément à protéger l'ensemble des personnes et des biens et à gagner la confiance des différentes ethnies locales. Pour la protection, elle quadrilla l'ensemble des territoires, multiplia ses effectifs, accrut le nombre de ses unités dont la majorité fut affectée à la sécurité dans des secteurs bien délimités. Pour empêcher l'ALN³ de recevoir des renforts

du Maroc et surtout de la Tunisie, elle réalisa en 1957 deux barrages électrifiés en arrière des frontières, de la côte aux zones désertiques. Pour la deuxième partie de sa mission, elle créa les SAS (Sections administratives spécialisées) ayant un rôle administratif, social, médical et scolaire. La Marine nationale eut essentiellement pour rôle la surveillance des côtes.

L'Armée de l'air, déjà chargée de la défense aérienne du territoire, eut la responsabilité de l'appui aérien (renseignement, feu, transport) à fournir aux troupes engagées dans le combat à terre.

Pour la recherche du renseignement aérien, les moyens aériens initiaux de l'ALAT (*Piper-cub*) et de l'Armée de l'air (*Morane 500*) étaient vétustes. Ils furent peu à peu remplacés, les premiers par des *L 19*, les seconds par des *Broussard*. Tous ces avions d'observation étaient peu ou pas armés et très vulnérables aux tirs adverses.

Pour l'appui feu, le commandement disposait d'avions de chasse basés à Rabat, Oran, Alger et Bizerte et d'une éventuelle participation de l'Aéronavale. En Algérie les appareils étaient essentiellement à Oran.

L'utilisation de l'armement lourd des avions ne se justifiait que sur des objectifs militaires importants, identifiés avec certitude pour éviter au mieux des dommages aux populations et aux troupes amies. De plus, les délais d'intervention étaient trop longs. Toute l'organisation du dispositif fut donc revue et les infrastructures modifiées selon les besoins : pistes allongées pour la mise en œuvre d'avions à réaction comme à Tergma, construction ou aménagement de multiples terrains aptes à recevoir des avions légers.

Dès le milieu de 1955, le général Bailly, chef d'état-major de l'Armée de l'air, décide la mise en place de moyens adaptés capables à la fois de découvrir des objectifs et de les neutraliser immédiatement. Des unités spécialisées sont mises sur pied pour fournir l'appui aérien dont ont besoin les troupes terrestres engagées dans ce que l'on appelait alors le maintien de l'ordre en Algérie. Devant l'urgence, l'Armée de l'air fait réaliser des avions de reconnaissance armée, à partir d'avions-école mo-

SHD Air



EALA 1/72 Sétif



EALA 2/70 La Réghaïa



EALA 2/72 Batna



EALA 3/70 Blida



EALA 3/71 Djelfa





Photos DR

Paysage des Aurès.

T-6 au sol et son armement.

difiés à cet effet, *Morane 733* et *SIPA 12*. Ces appareils sont ensuite progressivement remplacés par des *T-6*, plus robustes que les précédents, achetés aux États-Unis. Ainsi naquirent 21 EALA (Escadrille de l'Aviation légère d'appui) chargées de missions d'observation et capables d'attaquer directement un adversaire identifié et de l'immobiliser en attendant des moyens de destruction plus efficaces. Puis des *T-6* de plusieurs unités seront relevés par des *T-28 Fennec* dès 1960.

Une autre décision majeure prise par le général Bailly a été la création du parrainage : chaque escadre de chasse ou de reconnaissance est chargée de fournir le personnel d'une ou de deux escadrilles. Ainsi, la 2^e escadre de chasse parrainait les EALA 1/72 à Sétif et 8/72 à Tébessa. Cette formule originale s'est révélée extrêmement efficace. En dehors des appels, les pilotes et les mécaniciens se connaissaient tous et avaient l'habitude de travailler ensemble : l'esprit de corps, ce moteur essentiel de la valeur au combat des unités, existait dès le premier jour.

L'ossature des personnels sera prélevée dans les unités aériennes de la métropole, suivant un « tour d'opérations » limité à un an pour les pilotes de réacteur. Avant de débarquer en Algérie, ils étaient initiés aux dangers du vol en montagne par un stage à Aulnat ou à La Reghaïa près d'Alger, puis, à partir de 1959, à Marrakech.

Missions

Avant de parler des missions, il convient de rappeler la personnalité de cet appareil mythique qu'était le *North American T-6*. Avion-école produit à plus de 15000 exemplaires à partir de 1937, il avait formé des milliers de pilotes dans de multiples pays avant de commencer une deuxième carrière comme avion léger d'appui. Caractérisé par la robustesse légendaire de sa cellule et son incroyable moteur Pratt & Whitney de 600 cv, il bénéficiait d'une confortable autonomie pouvant aller jusqu'à cinq heures de vol. Pour les opérations en Algérie, il avait reçu un armement composé de mitrailleuses de 7,5 mm ainsi que de roquettes



de 68 ou 127 mm. Mais il présentait deux défauts : le premier, conséquence de sa surcharge en blindage et armement, était un manque de puissance qui se faisait sentir en particulier pour une remontée rapide en vue d'une nouvelle passe de tir ou pour échapper sans souci aux rabattants souvent très puissants dans une vallée encaissée. Le second était un décrochage assez brutal qui pouvait facilement se transformer en départ de vrille, caractère sans doute pédagogique pour un avion-école mais qui, en opérations et dans des conditions aérologiques difficiles, présentait un risque réel. Mais à condition de respecter certains principes de pilotage bien mémorisés, c'était un avion donnant confiance à son équipage par sa fiabilité et constituant un bon compromis pour effectuer les trois types principaux de missions demandées : les reconnaissances à vue (RAV) ou armées, les protections de convoi et les missions d'appui feu.

Les reconnaissances à vue (RAV)

Ces missions sont programmées à l'avance et déclenchées par un Poste de commandement Air (PC Air) qui oriente les recherches en liaison →



EALA 3/73 Mécheria



EALA 4/45 Oran



EALA 4/72 Tébessa



EALA 4/73 Paul-Cazelles



EALA 6/72 Thiersville

Sur T-6 en Algérie

→ son étroite avec les autorités terrestres (PC de Zone). Il s'agit de repérer des indices d'activité des rebelles, le long d'itinéraires et le plus souvent sur zone. Des zones interdites (ZI) ont été créées. Les populations ont préalablement été évacuées et regroupées dans des douars amis confiés aux bons soins des SAS. Le vide réalisé devait contrarier le recrutement, le ravitaillement, les déplacements, en bref la logistique de l'ALN. Les T-6 en particulier assuraient la surveillance de ces zones.

Les protections de convoi (Pro-convoi)

C'étaient des missions très demandées par les unités terrestres. Elles devaient donc être centralisées, filtrées, acceptées et programmées par le PC Air. Les EALA prenaient connaissance des pro-convois qui leur étaient attribuées la veille de leur exécution ; lorsqu'elles débutaient au petit jour, les équipages les préparaient sur le champ. Il s'agissait pour le pilote de manœuvres à basse altitude au-dessus des véhicules tout en surveillant soigneusement les abords de l'itinéraire à suivre et en avertissant par radio le convoi d'indices suspects ou d'obstacles en travers de la route (rochers, arbres). L'expérience a montré que le T-6 était très bien adapté à ce type de mission. Il était craint par les adversaires qui, même installés en embuscade, ne se dévoilaient pas en tirant sur l'avion ou le convoi ; ils auraient pris le risque d'être immobilisés jusqu'à la nuit et de subir des pertes. Les hors-la-loi, comme ils étaient alors appelés, devaient sans doute obéir à des consignes strictes, prouvant ainsi leur discipline.

Les appuis-feu

Ils étaient toujours prioritaires. En général, ces vols étaient programmés par le PC Air en liaison avec les autorités Terre en vue d'opérations importantes. Si les EALA pouvaient participer aux opérations combinées, la plupart du temps ces missions, comme par exemple le traitement d'une zone (DZ) avant le premier hélipontage des troupes, étaient confiées à des moyens d'appui lourds.

Lorsqu'un T-6 est appelé par une unité accrochée, il abandonne sa mission initiale (RAV ou Pro-convoi) en rendant compte au PC Air. Le guidage sur l'objectif peut être fait à son arrivée par un Piper de l'ALAT en reconnaissance sur les lieux ou par l'unité au contact. En T-6, avion lent trahissant son arrivée par le bruit, le pilote ne découvre un moudjahidine que si celui-ci est en mouvement. Ouvrant le feu à courte distance, il ne voit que rarement à la première passe son objectif, dissimulé et immobile. Il ne le repère généralement qu'après le dégagement lorsque l'adversaire recherche un meilleur couvert où il s'immobilise à nouveau.

C'est souvent le cas, car ce dernier a très tôt compris que sa meilleure parade réside dans l'absence de tout mouvement. L'adversaire est alors fixé. Si besoin est, la relève par une patrouille est demandée pour assurer une permanence sur l'objectif. Le PC Air en fonction de la situation



T-6 de l'EALA 13, Région de Paul Cazelles en 1957

peut dépêcher des patrouilles de l'aviation lourde plus puissante et efficace, avec canons, roquettes et bombes. Le T-6 assure le guidage en balisant la position des amis. La densité des implantations des escadrilles de T-6 facilite la rapidité d'intervention sur les lieux. Enfin, l'EALA la plus proche continue souvent d'envoyer jusqu'à la nuit des renforts successifs, en particulier quand les moyens lourds ne sont pas disponibles.

Le personnel

Il y avait environ 60 hommes dans une EALA, sous les ordres d'un lieutenant, parfois d'un capitaine, chef de patrouille. Une quinzaine de pilotes, officiers ou sous-officiers, dont les trois quarts, pilotes confirmés, venaient du parrainage par une unité de la métropole ; le dernier quart était formé par de jeunes pilotes élémentaires de réserve (PER) volontaires pour servir en Algérie ; en outre deux ou trois aspirants ou sous-lieutenants de réserve servaient d'observateurs en vol. Un officier de liaison de l'Armée de terre (OLAT) pouvait compléter le personnel de la salle d'opérations.

Un officier mécanicien disposait du restant du personnel pour assurer la disponibilité d'environ 12 appareils. Les sous-officiers spécialistes étaient soit des mécaniciens pour la mise en œuvre, les révisions et le dépannage sommaire des aéronefs, avec quelques spécialistes radio, soit des armuriers en plus grand nombre étant donné la nature des missions. Quand on parle de ces mécaniciens, on ne peut que souligner leur professionnalisme et leur dévouement. Il s'y ajoutait une vingtaine d'appelés effectuant un service militaire porté à 29 mois. Le support et la protection étaient à la charge, soit de la base aérienne de rattachement, soit dans de nombreux cas de l'Armée de terre.

Certaines EALA entretenaient un détachement permanent de deux à quatre avions positionnés au plus près de leurs zones d'intervention. Parfois aussi, elles renforçaient une autre EALA, par un détachement supplémentaire provisoire, limité à une ou deux semaines, lorsque des indices révélaient l'entrée d'une katiba (80 à 100 hommes) franchissant la barrière frontalière électrifiée. Le but était de surveiller, de harceler au plus vite cet adversaire et si possible de le détruire avant qu'il ne se dilue dans le djebel.

SHD Air



EALA 7/70 Oued-Hamimin



EALA 7/72 Tebessa



EALA 8/72 Tebessa



EALA 9/72 Mécheria



EALA 10/72 Orléansville





Barrage électrifié le long de la frontière tunisienne.

Ambiance

Chaque escadrille lors de sa création s'était choisi un nom fantaisiste et un insigne (ex : Balbuzard, Fennec, Marquis...). C'étaient des petits riens favorisant l'esprit de corps. Le nom était utilisé pour les appels radio par les troupes au sol.

Le confort dans les EALA était plutôt sommaire : température plutôt froide la nuit et les hivers, brûlante l'été. Il y eut même parfois des restrictions d'eau. Mais cela fut bien supporté car tout le monde était logé à la même enseigne. Personne ne se serait plaint car nous pensions à nos camarades terriens encore moins gâtés. N'y avait-il pas de temps à autre une mission de largage du courrier par un T-6 sur un poste éloigné de tout ?

Tous croyaient fermement à l'importance de leur mission. Même les soldats du contingent, réticents à leur arrivée, étaient gagnés par l'ambiance. Vis-à-vis de notre personnel, les visites épisodiques d'officiers de l'Armée de terre, et en particulier de chefs de postes voisins, venant s'informer sur le T-6 et ses capacités, étaient flatteuses. Elles confirmaient aux aviateurs l'importance de leur travail.

Tous les pilotes faisaient environ 40 heures de vol par mois. Ils ont ainsi acquis une expérience aéronautique bien plus importante, quoique différente, que celle qu'ils auraient pu glaner avec les maigres allocations d'heures de vol accordées aux escadres de la métropole.

Pilotes et mécaniciens, officiers comme sous-officiers et soldats, isolés au sein d'une petite équipe, loin de la hiérarchie et des services, ont tous acquis et développé un fort esprit de débrouillardise ainsi qu'un réel sens de l'humain et de leur responsabilité vis-à-vis de leur communauté.

Les PER voulaient montrer aux pilotes de la métropole qu'ils savaient, eux aussi, être efficaces. Équipiers par principe, ils tenaient bien leur rôle. Ce fut une excellente émulation. Certains serviront plus tard dans les escadres ; d'autres plus nombreux se reclasseront dans l'aviation civile.

La salle d'opérations était activée avant les premières lueurs du matin et désactivée après la nuit tombée. Dans la journée, les équipages disponibles étaient présents, en tenue de vol, en attente d'un ordre de décollage. Dès réception de celui-ci, l'activité devenait fébrile. Pilotes et observateurs enfilaient les gilets pare-balles et notaient sur les blocs-notes fixés sur la cuisse les coordonnées de l'intervention, la fréquence de

contact et l'indicatif de l'élément appuyé. Pendant que les navigants montaient se brûler dans l'avion et que les mitrailleuses étaient armées, des soldats, non spécialistes mais bien formés par le chef armurier, se pressaient de la soute au parking, les uns portant une ogive de roquette, d'autres son propulseur ; ils les assemblaient et les accrochaient aux lance-roquettes. Ils enfilaient ensuite les goupilles de sécurité et branchaient les contacts électriques pour la mise à feu. Quand tout était prêt, sous l'œil vigilant des mécaniciens (sécurité oblige), les pilotes étaient autorisés à démarrer leur moteur.

De temps en temps, l'annonce de l'arrivée d'un avion en difficulté rassemblait dans la même angoisse les navigants et les mécaniciens sur le parking. Généralement l'urgence se terminait dans le soulagement. Exceptionnellement, il est arrivé que le passager, l'observateur et une fois l'OLAT, annonce que son pilote, blessé ou tué, était hors d'état de piloter l'appareil. Tout le personnel de l'escadrille assistait alors aux quatre ou cinq tentatives d'approche par le pilote « d'infortune ». Un ancien le conseillait par radio dans toutes les actions vitales, le contrôle du moteur et des commandes de vol en fonction de la trajectoire d'approche et de l'arrondi final. S'ajoutait à l'inexpérience du pilotage, la difficulté de voir la piste depuis la place arrière de l'avion. Nonobstant les dégâts matériels, la réussite contredisait la légende qui voulait que le T6 soit un avion de début difficile ! Il est vrai aussi que souvent le pilote laissait en vol les commandes à son passager.

Malheureusement on apprenait parfois qu'un aéronef, qui avait décollé dans l'heure précédente, avait été abattu. Alors il devenait nécessaire de vaincre l'abattement pour repartir sans état d'âme. Mais ces tragédies soulevaient tous les personnels dans l'accomplissement de la mission.

Et maintenant ?

Le 19 mars 1962 le cessez-le-feu entre belligérants est mis en application comme prévu par les accords d'Évian. Ce ne fut pas sans regrets et douleurs. Mais notre propos n'est nullement de commenter ces événements, ni leurs causes, ni leurs effets ultérieurs.

Dès le retour en métropole, l'Armée de l'air se lance avec enthousiasme dans la mise au point des récents *Mirage* et de leurs équipements. Pour d'autres ce sera le *Transall*. De plus, la France étant devenue une puissance nucléaire depuis le 13 février 1960, les aviateurs reçoivent la mission exaltante de mettre en œuvre les deux premières composantes de la force nationale de dissuasion. La page est tournée.

N'oublions cependant pas de rendre hommage à tous ceux qui, portés par leur idéal de servir, sont tombés dans le ciel d'Algérie, et de rappeler l'amitié profonde qui unissait les combattants du ciel à leurs compagnons qui se battaient au sol.

Mais s'il persiste chez beaucoup une réelle nostalgie, nous avons tous un fort sentiment d'estime pour tous ceux qui, de l'autre côté de la Méditerranée, ont servi leur pays dans des conditions souvent difficiles. Ainsi 2472 avions ont été touchés par la DCA adverse et 94 détruits. Soixante-six officiers issus de l'École de l'air sont tombés au Champ d'honneur en Afrique du Nord dans l'accomplissement de leur devoir. Ils sont morts pour la France et ont fait honneur à notre école. Nous ne devons jamais les oublier. ■

1- Atelier magasin régional.

2- Le général d'armée aérienne Martial Valin a commandé les Forces aériennes françaises libres puis a été chef d'état-major général de l'Armée de l'air.

3- Armée de libération nationale (algérienne).



EALA 12/72 Bône



EALA 13/72 Paul-Cazelles



EALA 14/72 Thiersville



EALA 16/72 Biskra



EALA 19/72 Telergma