



Un B26 du Gascogne sur les Aurès (fonds Max Simon - SHD Air)

B26 Invader en Algérie

Pierre Planès (54 – Hélicot)

Dans les numéros du *Piège* de 2011, nous avons rappelé l'action des avions de chasse, de la Défense aérienne, des mécaniciens chef de convois, des hélicoptères, des *Flamant*, des *N 2501* en mission "Luciole", lors des opérations en Algérie. L'auteur rappelle ici quel fut le rôle des bombardiers B 26.

En 1954, les B26 d'Indochine restitués aux États-Unis, l'Armée de l'air n'a plus d'aviation de bombardement.

Dans les mois qui suivent, la situation en Algérie va se détériorer et la conduire à remettre sur pied, dès 1956, les deux groupes dissous en 1954.

- Le groupe de bombardement (GB) 1/91 Gascogne, créé le 1^{er} septembre 1956 à Oran, s'installe à Bône le 10 janvier 1957.

- Le GB 2/91 Guyenne est créé le 1^{er} décembre 1956 et basé à Oran.

À chacun de ces groupes vont se joindre quatre équipages et leurs RB26 provenant de l'ERP¹ 1/32 Armagnac dissous à Cognac en mai 1957. Ainsi, des pilotes de la 33^e escadre de reconnaissance font partie des deux GB pour accomplir des missions au profit de la 5^e Région aérienne.

Début 1957, les B26, placés sous les ordres du groupement de bombardement 481 créé le 1^{er} février à Alger, sont opérationnels. Leur mission comprend deux volets :

- participer aux opérations
- former des équipages pour les unités de *Vautour*, avec une double subordination :
 - commandement de l'aviation de bombardement
 - 5^e région aérienne pour les opérations.

Des anciens de la guerre d'Indochine et des vétérans de la Deuxième Guerre mondiale encadrent de jeunes pilotes, macaronnés pour la

plupart à l'école de chasse (*T33*, *Vampire*, *Ouagan*), transformés sur bi-moteur à Avord (pas de double commande sur B26) puis sur *Invader* à Cognac. Navigateurs et bombardiers sont instruits et brevetés à Avord.

Un troisième homme, le mécanicien, fait partie de l'équipage. Il sert la tourelle et ses deux mitrailleuses. En *straffing*, le pilote dégage de manière à permettre à la tourelle de tirer sur l'objectif à correction nulle, dans l'angle formé par la dérive et le plan horizontal.

La zone d'action

La zone d'action des B26 s'étend sur tout le territoire algérien et ses confins sahariens. Au total, environ 2 200 000 km² : des plaines côtières, des massifs montagneux élevés comme l'Ouarsenis (1 958 m), la Kabylie (2 301 m), les Aurès (2 321 m), séparés par de hautes plaines parsemées de Chotts² avant l'immensité saharienne.

Un climat sud méditerranéen au Nord, marqué par une sécheresse estivale prolongée et de violents orages, des hivers de plus en plus rigoureux et pluvieux vers l'est, des tempêtes de sable et des contrastes thermiques très marqués. De hautes températures, éprouvantes pour le personnel, pénalisant les performances des avions.

Tels sont les grands traits du théâtre d'opération des B26 que se partagent les deux groupes, l'un renforçant l'autre au besoin, le plus souvent à l'Est. →

B26 Invader en Algérie

→ L'emploi des B26 en Algérie

Bombardier de moyenne altitude et avion d'assaut, l'*Invader* désigné *A26* avant le retrait du *Marauder*, capable d'actions isolées ou en nombre, loin de ses bases, en appui rapproché ou en actions indépendantes, 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.

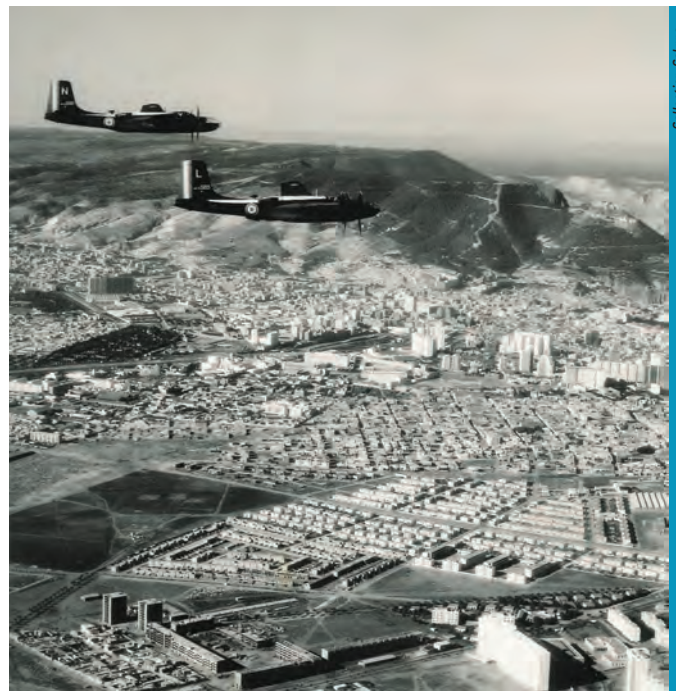
Pour larguer ses bombes en vol horizontal, le *B26C* (nez vitré) est équipé de l'excellent viseur optique à synchronisation Norden, mis en œuvre par le navigateur-bombardier. De cet homme dépend la réussite d'une mission difficile qui exige une minutieuse préparation, avec cartes détaillées et photos. Les deux groupes possèdent la couverture photo stéréo de l'Algérie. 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 pendant une alerte 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 *B26* sont en alerte. Un officier du GB 1/91 est détaché au poste de M'Raou comme PGA³. 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 *B26* 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 (2000 pieds). La même intervention se fait aussi avec des bidons spéciaux (quatre par avion) largués en vol rasant. Après quoi, les avions sont prêts à intervenir avec roquettes et armes de bord.

T6 et *T28* devenant de plus en plus vulnérables, les RAV⁴ sur la frontière sont confiées à des avions mieux protégés, *Corsair* de la Marine, *B26*... Quand les défenses sont plus actives ou plus redoutables (Bec de Canard sur la frontière tunisienne), un *B26* avec quatre bombes de 1000 livres à fusée VT accompagne le chasseur pour traiter dans la fou-



Patrouille de B26 survolant Oran.

lée tout départ de coups, en visée reflex, vers 2000 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 BS⁵ 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. Les pertes au combat sont légères en comparaison de l'Indochine. 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 *B26* du 1/91, les deux moteurs arrêtés, se crashe 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 *RB26* du 2/91 dans sa tourelle le 29 avril 1961 et le leader bombardier du 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 "Gascogne", dans sa tourelle.

En appui rapproché, le *B26* est employé comme la chasse lourde. Il peut intervenir plus loin et se mettre en attente longtemps : bombardement en semi-piqué, roquettes, *straffing*, bidons spéciaux. Les *T6* 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 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 *Invader* ont vidé leurs mitrailleuses sur des troupes dispersées dans les dunes. Parallèlement, en août et septembre, le "Gascogne" 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
- 06 h 00 : couverture de *T6* dans les Aurès. Tir de 10 BS, roquettes, *straffing*. 3 h 15 de vol.

L'Armée de l'air mène des actions indépendantes dans de vastes massifs où l'Armée de terre ne pénètre pas. Une forte demande de missions concerne les Aurès classés zone interdite. Une patrouille de *B26* rejoint et accompagne les *T6* pour traiter tout objectif et les protéger pendant



la RAV. Le *B26* peut emporter jusqu'à 10 BS (quatre sous les ailes et six de 150 litres en soute). De nuit, le *B26* loge dans sa soute 12 bombes éclairantes "lucioles" pour des interventions urgentes. Il est avantagement relayé dans cette mission par des *N2501* ou des *Privateer* de la Marine.

Interventions lointaines

Début 1958, alors que le "Gascogne" intervient à Sakiet, le "Guyenne" opère à plus de 2000 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 *B26* vont côtoyer des *Heinkel 111*.

Pour montrer les cocardes françaises, des missions lointaines sont programmées. Les mécaniciens montent dans la soute à bombes la *ferry tank*, réservoir de 800 gallons (3050 litres) qui double l'autonomie, la portant à 12 heures de vol.

- du 11 au 23 décembre 1959, deux avions du "Guyenne" gagnent Djibouti par Niamey, Bangui, Bunia au Congo Belge. C'est la mission *Harmattan I*.

- du 17 au 24 février 1962, trois *B26* (un du "Guyenne", deux du "Gascogne") font un raid qui les amène à Fort-Lamy, Brazzaville, Pointe-Noire (*Harmattan II*). 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 *B26* (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 altitude⁶. Voici le parcours de l'un d'eux, après l'explosion de la troisième bombe :

- 28 décembre 60: Colomb-Béchar, Fort-Flatters, Tamanrasset, Niamey. 7h 30 de vol

- Le 29, Niamey, Gao, Atar, Dakar. 6h 50 de vol

- Le 30, Dakar, Port-Étienne, Atar, Fort-Trinquet, Tindouf, Reggane. 9h 00

- Le 31, retour base. 4h 20

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 reco, car le *B26* 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 *B26* vieillissent mal en dépit des efforts de la mécanique. La fatigue des cellules se révèle brutalement le 29 avril 1959. Ce jour-là, 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 font de gros efforts pour obtenir une disponibilité de 70 à 80 %. L'entretien 2^e 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 *B26 straffers* dits, *flat top*, un pilote suggère de déplacer sous le pare-brise le panneau du compas qui obstrue le champ de vision en patrouille serrée à gauche. Le commandant de groupe décide de réaliser 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. Les mécaniciens, au savoir-faire, à l'ingéniosité et au dévouement bien connus, se sont surpassés.

Pertes : 19 avions seront détruits, dont un en opération à la suite de la perte des deux moteurs.

- quatre accidents mortels au "Gascogne" : rupture d'aile, perte de contrôle dans un cumulo-nimbus, en début de percée, de nuit, l'avion



Le poste de pilotage d'un *B26*.

s'écrase en mer, disparition au cours d'un vol de réglage des génératrices.

Au "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.

- le 4 mars 1963, à Cazaux, un box de quatre avions se disloque dans les nuages, deux entrent en collision, un troisième se crashe et prend feu.

Les derniers vols en Algérie

Fin mars 1962, les *B26* font des passes d'intimidation sur des îlots où se révèle une présence de l'OAS. Ce sont les dernières sorties. Les deux groupes font des vols d'entraînement. Le "Gascogne" quitte Bône pour Bordeaux le 27 août 1962 pour être dissous le 30 septembre. Ses avions sont répartis entre le CIB et le "Guyenne" qui est à Cazaux depuis le 2 septembre. Les *RB26* des deux groupes rejoignent Oran au sein de l'Armagnac reconstitué le 1^{er} septembre 1962. C'est la fin d'une période douloureuse pour notre pays.

Les deux groupes de *B26* ont, pendant près de six ans, rempli une double mission.

La première était de participer aux opérations de lutte contre l'insurrection. Ont-ils rendu les services que l'on attendait d'eux ? On ne peut répondre à cette question en étant juge et partie. C'est aux historiens de se pencher sur l'emploi de l'aviation en Algérie et sur le rôle tenu par les *B26*. Il faut néanmoins souligner que l'*Invader* a été, le plus souvent, employé en assaut et que ces missions lui convenaient parfaitement compte tenu de ses performances, des caractéristiques du terrain et des objectifs à traiter.

La deuxième était de former des équipages pour les unités de *Vautour* et sans doute de *Mirage IVA* dont on commençait à parler. Pour les navigateurs, tout était à faire. Le brave *B26*, équipé du radar APQ13, sera mis avec succès à contribution. Les pilotes, surtout les plus jeunes, brevetés à l'école de chasse, transformés à l'école de transport, se sont vu confier un des meilleurs avions de guerre de sa catégorie. Polyvalent, puissant, manœuvrable, exigeant beaucoup de rigueur de son équipage, lancé dans les missions les plus variées, de nuit comme de jour, en formation ou isolé, parfois envoyé dans de lointaines expéditions, le *B26* a été un outil remarquable pour la formation des futurs équipages de l'aviation de bombardement et des Forces Aériennes Stratégiques.

Un pilote ne peut oublier ce prodigieux avion qui lui a donné expérience, maturité et une grande capacité d'adaptation. En ce sens, le deuxième volet de la mission a été bien rempli. ■

1- Escadron de reconnaissance photographique.

2- Un chott (de l'arabe chatt, "rivage") est, en Afrique du Nord, une étendue d'eau salée permanente, aux rivages changeants, située dans les régions semi-arides.

3- Poste de guidage avancé.

4- Reconnaissance à vue.

5- Bidons spéciaux = napalm.

6- Lire aussi en page 19 de ce numéro «Ma campagne nucléaire»