

Abattu dans le djebel

Jean Bonnet[†] (51 – Jeandet)



T-6G du 8/72 en Algérie. Sur la dérive on distingue le "2" de la 2^e EC qui parraine l'escadrille.

Avec ce récit posthume, l'auteur (décédé le 8 juillet 2014) nous fait revivre son crash dans un T-6 en flamme, touché au cours d'un "straffing" en Algérie.

Affecté à la 2^e escadre de chasse sur Ouragan depuis novembre 1954, marié depuis le début de l'année, je suis affecté à la mi-juillet 1956 à l'EALA (Escadrille d'aviation légère d'appui) 8/72 sous les ordres du capitaine Jean-Luc Peyssonnel (47-Thollon). Nous sommes chargés de former l'escadrille et nous partons pour faire notre transformation sur T-6 à Marrakech. Nous rejoindrons La Réghaïa le 7 août pour prendre en compte nos avions, effectuer quelques vols en montagne sur Morane 500 et des tirs air-sol sur nos "nouveaux" destriers.

Nous quittons notre lieu de villégiature le 5 septembre pour nous mettre en place sur nos terrains d'affectation : le capitaine Peyssonnel rejoint Tebessa, terrain principal, avec huit avions, tandis que je rejoins Kenchela, terrain secondaire à 50 km de la frontière tunisienne, avec quatre avions. Le terrain de Kenchela étant en construction, nous utilisons une vieille piste et nous logeons en bordure de la "ville", dans des bâtiments (une ferme ou une école) où nous sommes hébergés par un détachement de la 13^e DBLE, me semble-t-il. Les avions sont garés

la nuit dans la cour et le trajet entre le parking et la piste est un véritable "gymkhana" : passage sous une ligne électrique ou téléphonique puis roulage sur une route étroite et empierrée. Nous sommes très proches du djebel ; la nuit, les coups de feu sont fréquents et un matin un impact est trouvé sur un avion.

Les premiers jours, les vols sont consacrés à reconnaître le secteur, les postes perdus dans la montagne et au fond des vallées où nos camarades de l'Armée de terre tiennent le terrain. Les soirées nous permettent de faire connaissance avec nos hôtes dont l'expérience de "baroudeur" nous remplit d'admiration. Puis le 11 septembre, c'est la catastrophe ! Le capitaine Peyssonnel est abattu dans les monts Nementcha avec son observateur et ils sont retrouvés morts dans leur avion. Il était mon commandant d'escadrille depuis mon arrivée. Grand, blond, pilote remarquable, c'était un meneur d'hommes et un modèle pour nous tous. Étrange coïncidence que cette disparition un 11 septembre !

Les T-6 en Algérie

En raison du relief tourmenté au-dessus duquel l'Armée de l'air est contrainte à opérer en Algérie, elle peut difficilement utiliser ses avions à réaction en service en métropole. C'est pourquoi, dès 1956, elle crée une aviation légère d'appui équipée dans un premier temps de Morane MS 470 Vanneau, MS-733 Alcyon, Sipa 111 et 121 ou de Dassault 315 hâtivement armés. Déjà utilisatrice du T-6 Texan dans ses écoles de pilotage depuis 1943, la France décide en mars 1956, de commander aux États-Unis une première tranche de 150 de ces monomoteurs à pistons construits par North American au standard "G". Modernisée entre 1949 et 1953 cette dernière version du Texan dispose d'un moteur Wasp amélioré (600 CV), d'une capacité de réservoirs accrue, d'une roulette de queue directionnelle et d'une nouvelle planche de bord.

Arrivés à Bordeaux par bateau, ces T-6G reçoivent blindages, armements et instruments de radio et de radionavigation (radiocompas) dans les ateliers de la Sferma à Mérignac. Ils sont notamment équipés sous chaque aile d'une nacelle contenant deux mitrailleuses AA 52 de calibre 7,5 mm, d'un lance-roquettes (Tercé T-10 ou SNEB de 68 mm) et d'un lance-bombes. Ainsi, entre 1956 et 1959, près de 600 T-6G sont livrés à la France pour ses opérations en Algérie. Mais à partir de 1959 ils sont progressivement remplacés par des T-28 Fennec et AD-4 Skyraider bien mieux motorisés.

Les T-6G équipent la cinquantaine d'EALA (Escadrille d'aviation légère d'appui) opérant en Algérie (38 EALA), au Maroc et en Afrique centrale. Ces escadrilles sont "parrainées" par les escadres de chasse de métropole qui détachent leurs pilotes pour des tours d'opérations en AFN. Ainsi, l'EALA 8/72 "Tête de chien" où Jean Bonnet effectue son tour d'opération, est parrainée par la 2^e EC à laquelle il est affecté. Si les pertes de T-6G en opérations restent difficiles à connaître avec précision, on sait que 255 navigants, pilotes et observateurs, ont perdu la vie sur T-6G au cours de leurs quatre années d'utilisation en Algérie.





T-6G armé de lance-roquettes en opération dans le djebel.
225 navigants sur T-6 ont perdu la vie en Algérie

Je rejoins immédiatement Tebessa pour assurer le commandement de l'escadrille, aidé par mon camarade de promotion Jean Régnier, en attendant l'arrivée d'un nouveau commandant d'escadrille. Ma première tâche est d'accompagner la dépouille de notre chef à Oran où ont lieu ses obsèques.

La base de Tebessa est un véritable chantier et l'installation de l'escadrille est laborieuse, mais cela est une autre histoire...

Les vols de reconnaissance et d'entraînement se poursuivent. Le 21, l'alerte est déclenchée pour assurer le soutien d'un détachement de l'Armée de terre qui traque un groupe rebelle en provenance de Tunisie. La première patrouille est assurée par l'escadrille 7/72 qui cohabite avec nous sur le terrain et, dans la journée, j'assure sa relève en amenant le sergent Vogel comme observateur

L'accrochage a lieu sur le djebel Foua où les rebelles sont tranchés. La mission débute "comme d'habitude" par une reconnaissance générale du secteur et par une attente en larges virages pour bien repérer les positions des uns et des autres (nos amis ont étalé leurs panneaux de reconnaissance) et s'assurer du bon fonctionnement des liaisons radio. Au sol la situation s'aggrave et l'officier de liaison me demande d'effectuer un "straffing" en avant des troupes pour les protéger dans leur progression : je fais ma passe de tir à l'endroit demandé et j'identifie parfaitement nos troupes. Je tire sur le point demandé mais je ne vois pas les rebelles qui sont parfaitement camouflés (pendant ce temps-là nos soldats peuvent progresser et se repositionner). Pendant le dégagement j'entends une explosion inhabituelle et Vogel me signale un impact sur notre aile droite. Tout fonctionne normalement et je reprends ma position en altitude pour attendre de nouvelles instructions.

En bas, ça se gâte ; il y a un blessé et une évacuation sanitaire est demandée. Mon correspondant radio me demande d'intervenir à nouveau au plus près de nos avant-postes. Il est toujours risqué de faire une seconde passe de tir semblable à la première, mais ici la position des troupes et le relief ne permettent aucune alternative, alors... « *quand faut y aller, faut y aller !* ». Je prends soigneusement mes repères, je m'aligne et descends le plus bas possible en tirant à une centaine de mètres devant nos soldats.

J'entame ma ressource et là, c'est la cata ! Un grand bruit, l'avion vibre fortement et il me semble qu'il s'enfonce. Je tire instinctivement sur le manche et... ouf ça repart. Nous émergeons de la petite vallée, mais des flammes font leur apparition sous mon pied droit et deviennent très rapidement importantes. Nous sommes toujours très près du sol, ça brûle de plus en plus... Que faire ?

Heureusement, nous sommes sortis du djebel et devant moi s'étend une grande surface qui semble à peu près plane. Sans trop réfléchir je décide de me crasher droit devant.

Nous bloquons nos harnais, je coupe le moteur et maintenant ça chauffe vraiment dans le cockpit avant. Je suis entouré de flammes et la peau de ma main droite qui tient le manche éclate comme la peau d'une châtaigne sur le feu. En un éclair je revois tous les miens et en particulier

mon épouse, notre vie commune si brève et ma petite fille qui vient de naître et que je ne connais pas... quel gâchis !

Mais je suis repris par l'immédiate réalité : il faut essayer de contrôler au mieux, ou au moins mal, cet atterrissage sur le ventre au milieu des cailloux que je distingue maintenant nettement.

Ça y est, l'avion touche le sol, sans doute brutalement, nous sommes très secoués et je perds certainement connaissance car, tout à coup, je me retrouve dans l'avion arrêté et dans un brasier. Vogel est à côté du T-6 et éteint quelques flammèches qui brûlent sur les jambes de sa combinaison. Je m'extrai de l'avion et m'affale sur le sol. L'un soutenant l'autre, nous nous éloignons des flammes et de l'avion au cas où il exploserait. Et tout à coup, le silence ! Et l'angoisse ! Nous sommes seuls, mal en point et à la merci du premier venu... Dieu merci, un nuage de poussière apparaît, c'est une jeep des troupes au sol dont les occupants sont fort surpris de trouver deux survivants. Un hélicoptère dans le ciel, c'est l'évacuation sanitaire demandée qui repart avec le blessé, il nous faut attendre le voyage suivant, ce sera long, très long même pour moi.

Bilan : l'opération s'est, je crois, bien terminée après l'arrivée d'un appui aérien lourd. Le sergent Vogel dont le cockpit est resté en bordure du brasier est brûlé aux jambes et aux genoux. Je pense qu'il a pu reprendre les opérations rapidement. Quant à moi, brûlé à 55% (les quatre membres et le visage), je suis parti pour de longs séjours à l'hôpital Percy et en convalescence. Ce n'est que le 16 juin 1958 que j'ai refait mon premier vol sur Mystère IV. Mais cela aussi est une autre histoire !

Post scriptum : pour la petite histoire, le capitaine de Rousiers (49 - de Seynes) arrive pour prendre le commandement de l'escadrille. Lors d'une de ses premières missions dans les djebels au sud de Tebessa, son avion est touché par le tir des rebelles. Il réussit à le ramener jusqu'au terrain de Youks (un terrain abandonné datant de la Seconde Guerre mondiale) sur lequel il est obligé de se crasher sans dommage pour l'équipage.

L'ÉALA 8/72 avait débuté son existence en fanfare ! ■