

# Un convoi mouvementé par Pierre Binet

Avec le capitaine Lavergne, chef de patrouille, je suis désigné pour le convoi d'un T-6 d'Alger à Ambérieu où se trouve la chaîne de révision de ces avions.

Nous nous rassemblons à Bône le 2 février 1959 et le lendemain, nous sommes douze à démarrer cette aventure, avec un seul radiocompas pour tous dans l'avion du leader et je suis le seul PER, donc dernier de la formation. La météo annonce le passage rapide d'un front froid sur le nord de la Méditerranée, mais le ciel ici est clair. Nous décollons donc.

Après 1 heure 30 de vol, le plafond s'abaisse lentement mais sûrement et nous volons bientôt à 150 mètres au-dessus d'une mer démontée. Cap au nord, nous longeons la FIR de Sardaigne sans apercevoir la côte.

La visibilité est si mauvaise que tout à coup nous nous retrouvons à la verticale du pont d'envol d'un porte-avions (le *Clemenceau*, nous l'apprendrons par la suite) qui effectue des manoeuvres navales au large de la Corse. Les Marins ont dû croire à une attaque de kamikazes.

Nous avons alors pris le cap 90°, car le leader venait enfin de capter la balise des Sanguinaires, indiquant l'entrée du golfe d'Ajaccio. Après 15 longues minutes de vol, nous avons enfin aperçu la côte, puis la piste où nous atterrissons, soulagés.

De très fortes turbulences nous secouaient sèchement en vent arrière dans la vallée encaissée donnant accès à l'aérodrome, et parfois, moteur réduit, je dépassais plusieurs avions qui me précédaient dans la formation en échelon refusé.

Après avoir complété les pleins de nos avions et déjeuné d'un sandwich, nous avons redécollé deux heures plus tard vers le continent. La traversée vers Istres, où nous devons déposer nos *mae west*, sera plus facile, car un mistral, assez violent quand même, avait dégagé le ciel.

Mais nouveau problème en approchant des côtes. Le contrôle régional nous dérouta sur Marignane car le vent de travers est trop important à Istres, paraît-il.

Notre arrivée en priorité, cap au nord à douze avions et nos breaks successifs, ne passeront pas inaperçus au milieu du trafic civil assez dense en ce milieu d'après-midi.

Nos avions furent solidement attachés sur le parking en herbe par du personnel militaire dépêché en urgence pour nous recevoir. Nous regagnons ensuite, en car, la base d'Istres où nous passerons la nuit. Le lendemain, après un petit déjeuner copieux, nous retrouvons nos avions à Marignane et nous décollons pour Ambérieu.

Nous remontons la vallée du Rhône avec un plafond très moyen et, après un survol de l'agglomération lyonnaise, nous atteignons sans encombre notre destination. Puis huit jours de permission pour tout le monde.

Le retour vers l'Algérie fut tout aussi épique.

Le terrain d'Ambérieu a la particularité en cette saison d'être noyé, chaque jour, sous une épaisse couche de brouillard qui se déchire vers 11 heures du matin pour se reformer, tout aussi dense, à midi jusqu'au lendemain.

Nous avons donc une heure pour effectuer le vol d'essai, signer les documents de réception de l'avion, compléter les pleins d'essence, et redécoller pour Istres où nous devons reprendre les *mae west* indispensables pour le survol maritime. Tout fut réglé en une demi-heure et le vol d'essai fut réduit au strict minimum. Nous quittons Ambérieu en milieu de journée et, passé Lyon, le vol se déroulera par beau temps jusqu'à Istres.

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom du pilote	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT
					sous capote	dans les nuages	
1	2	3	4	5	6	7	8
				<b>MOIS</b>			de
2 <sup>n</sup>	P	Solo	T6G W393	01.50			
4	P	Solo	T6G W195	02.25			
5	P	Solo	T6G W394	00.40			
5	P	Solo	T6G W397	00.40			
6	P	Solo	T6G W399	01.50			
8	P	Solo	T6G W222	01.50			
16	P	L <sup>1</sup> Solo	T6G W349	01.40	00.50		
17	P	Solo	T6G W377	01.50			
18	P	Solo	T6G W349	02.00			
22	P	Solo	T6G W378	01.15			
23	P	Solo	T6G W361	01.50			
24	P	Solo	T6G W393	01.50			
26	P	Solo	T6G W399	02.30			
27	P	Solo	T6G W399	02.00			
31	P	Solo	T6G W364	02.00			
Janvier 1959 Pilote				25.10	00.50		

DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien.	OBSERVATIONS
<b>JANVIER 1958</b>				
01.50	2		C4010 Affaire Fenn	in MY34
02.25	1		C4022 RAV en	MY13
00.40	2		Liaison ALGER - BLIDA - ALGER	
00.40	1		C4032 RAV en	MY42
00.50	2		C4033 Liaison	OPS BERGAVAGIA
01.50	1		C4044 Procombi	
01.40	2		Entraînement VSV	
01.50	1		C4099 RAV Sud	Cherch
02.00	1		C4104 RAV Atlas	
01.15	1		C4127 Procombi	CIEA - BLIDA
01.50	1		C4133 RAV Secteur	PALESTRO
01.50	1		C4147 RAV Secteur	Sud MOZAI
02.30	1		C4162 RAV OVED	ISSER
02.00	1		C4165 Procombi	HORLOGE
02.00	1		C4201 RAV Sud	et West MOZAI
25.10	19		Permet suite du 31 janvier 1959 au total de 25 heures et 10 minutes de vol pour le mois de JANVIER 1959 dont 22 heures et 50 minutes de vol de guerre et 13 missions.	

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom du pilote	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT
					sous capote	dans les nuages	
1	2	3	4	5	6	7	8
				<b>MOIS</b>			de
1	P	Solo	T6G W307	01.30			
3	P	Solo	T6G W307	01.40			
4	P	Solo	T6G W307	02.45			
4	P	Solo	T6G W307	02.50			
5	P	Solo	T6G W307	01.15			
17	P	Solo	T6G W450	01.25			
17	P	Solo	T6G W450	01.10			
18	P	Solo	T6G W450	01.35			
18	P	Solo	T6G W450	02.05			
18	P	Solo	T6G W450	02.00			
19	P	Solo	T6G W399	00.40			
20	P	Solo	T6G W399	02.00			
20	P	Solo	T6G W222	00.40			
21	P	Solo	T6G W307	01.35			
24	P	Solo	T6G W363	00.45			
24	P	Solo	T6G W362	00.15			
27	P	Solo	T6G W364	00.30			
28	P	Solo	T6G W347	00.40			
Février 1959							
Pilote				23.50			

DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien.	OBSERVATIONS
<b>FEVRIER 1959</b>				
01.30	1		C4004 Procombi	CIEA + RAV Atlas
01.40	1		ALGER - BONE	
02.45	1		BONE - ATACCIO	
02.50	1		ATACCIO - MARIANNE	
01.15	1		MARIANNE - AMBERIEU	
00.25	1		Vol d'essai Reception	
01.10	1		AMBERIEU - ISTRES	
01.35	1		ISTRES - ATACCIO	
02.05	1		ATACCIO - BONE	
02.00	1		BONE - BLIDA	
00.40	2		Liaison ALGER - BLIDA - ALGER	
02.00	1		C4151 RAV Sud	Atlas
00.40	2		Liaison ALGER - BLIDA - ALGER	
01.35	1		C4164 Fem	Ataque
00.15	1		Liaison ALGER - BLIDA	
00.15	1		Liaison BLIDA - ALGER	
00.30	2		Liaison ALGER - BLIDA - ALGER	
00.40	2		Vol d'essai	
23.50	22			



Nous passons la nuit sur la base militaire et, le jour suivant, la traversée vers la Corse se fera sans problème. Après avoir complété les pleins d'essence à Ajaccio, décollage et toujours numéro 12 de la formation, vers Bône.

Dans le palier de décollage, apparition de fines gouttelettes d'huile sur le pare-brise, nous en avons l'habitude. Après concertation avec le mécanicien présent en place arrière et responsable de la mécanique pour ces missions, nous décidons de continuer. Le temps est beau, la Sardaigne proche, on aperçoit au loin la côte sur notre gauche et on ne peut pas nous refuser un atterrissage en cas de besoin.

Mais durant la traversée maritime vers Bône, les choses s'aggravent. Le pare-brise devient opaque et l'huile ruisselle sur les verrières latérales jusqu'en place arrière. Je signale ma situation au leader qui informe le contrôle de Bône. Enfin, la côte approche et on m'accorde la priorité à l'atterrissage.

J'ouvre la verrière, je m'aligne sur l'axe de la piste en approche directe, du mieux que je peux, et à l'arrondi je sors la tête et j'en prends plein la figure. Je termine ma course, accompagné par les camions des pompiers et l'ambulance qui me suivent à toute vitesse sur le taxiway.

J'avais réussi mon arrivée !

La fuite d'huile fut réparée ensuite avec l'aide des mécaniciens de l'escadrille de T-6 présente sur le terrain. Nous avons ensuite rejoint Blida sans aucun autre problème

Après le Putsch des Généraux, survenu en avril 1961, j'ai effectué encore deux convoys sur Ambérieu, mais des allers simples. Je ne conserve aucun souvenir précis de ces vols si ce n'est la trace sur mon carnet de vol et les attestations de retour, l'une au départ d'Orléans-Bricy, le 10 juillet et l'autre, au départ de Lyon-Bron, le 2 octobre.

Mon carnet de vol militaire s'arrête le 18 février 1962.

A la suite du bombardement du camp FLN d'Oujda, en territoire marocain, par des équipages de l'ERALA 2/40 d'Oran, dans le cadre des opérations de l'OAS, tous les réservistes seront interdits de vol en Algérie. Les ERALA 1/40 et 2/40 seront dissoutes et les avions de l'ERALA 1/40 se rendront aux autorités restées fidèles à De Gaulle sur l'aérodrome de Paul-Cazelles.

Le lieutenant André Turpin, qui ne dissimulait pas ses opinions Algérie Française, sera muté comme commandant de la base de Faya-Largeau, au Tchad. Ironie du sort, sa plaisanterie favorite quand il réprimandait un subordonné était : *Vous connaissez Tamanrasset ?*

C'est à l'ERALA 1/40 que j'ai été décoré de la Croix de la Valeur Militaire, à l'occasion d'une cérémonie qui s'est déroulée sur le Forum d'Alger.

*Pierre Binet a été pilote appelé PER (pilote élémentaire de réserve). Il a servi à l'EALA 14/72 de novembre 1957 à décembre 1958, avant de rejoindre l'ERALA 1/40 comme pilote ADL, puis réserviste d'octobre 1959 à février 1962.*



DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom du pilote	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT
					sous capote	dans les nuages	
1	2	3	4	5	6	7	8
					M O I S de		
2	P	Solo	T6G n°291	00 30			
3	P	Solo	T6G n°247	01 20			
4	P	Solo	T6G n°402	02 00			
5	P	Solo	T6G n°547	01 15			
6	P	Solo	T6G n°527	01 50			
8	P	Solo	T6G n°27	01 05			
7	P	Solo	T6G n°491	00 50			
11	P	Solo	T6G n°223	01 15			
12	P	Solo	T6G n°491	01 35			
14	P	Solo	T6G n°195	00 35			
14	P	Solo	T6G n°369	00 55			
16	P	Solo	T6G n°291	00 40			
17	P	Solo	T6G n°369	00 40			
19	P	Solo	T6G n°222	01 35			
20	P	Solo	T6G n°432	03 00			
21	P	Solo	T6G n°369	01 30			
Mois d'AVRIL 1959							
Pilote					21 35		

DURÉE totale de vol (Total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien.	OBSERVATIONS
M O I S de				
AVRIL 1959				
00 30	1		C 4009 Pro - Comair CHREA	
01 20	1		C 4023 Affin - Fum LY9430	
02 00	1		C 4026 RAV Section SUD	
01 15	1		C 4033 Pro - Comair CHREA	
01 50	1		C 4041 RAV + AIR Tizi - SUZOU	
01 05	1		C 4041 Patrouille + Retour ALGER	
00 50	1		C 4046 Pro Comair HORLOGE	
01 15	1		C 4036 Pro Comair ADARUS	
01 35	1		C 4092 RAV Section SUD	
00 35	2		Liaison ALGER - BLIDA - ALGER	
00 55	1		Vol d'essai Reception	
00 40	1		C 4116 Pro - Comair ADDUCTIF	
00 40	1		Vol d'essai	
01 35	1		C 4139 Pro - Comair CHREA	
03 00	1		C 4142 Pro Comair + Affin - Fum MY45#22	
01 30	1		C 4149 Pro - Comair PALESTRO	
20 35	17			

Mois de SEPTEMBRE 1961

DATE	FONCTION à bord	GRADE ET NOM DU PILOTE	TYPE ET NUMÉRO DE L'AVION	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT
					SOUS CAPOTE	DANS LES NUAGES	
1	2	3	4	5	6	7	8
14	P		T6G n°603	00 50			
15	P		T6G n°289	00 45			
15	P		T6G n°432	01 25			
19	P		T6G n°331	00 45			
19	P		T6G n°303	01 45			
20	P		T6G n°023	01 35			
18	P		T6G n°303	02 00			
15	P		T6G n°450	00 15			
25	P		T6G n°928	01 45			
26	P		T6G n°928	02 45			
26	P		T6G n°928	02 50			
TOTAL							

Carnet arrêté le 30 Septembre 1961 au total de 15 heures 50 minutes pour le mois de Septembre 1961

L'Informant,

DURÉE TOTALE DE VOL (Total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE DU SERVICE AÉRIEN	OBSERVATIONS
00 50	3		Tours de piste	
00 45	2		ALGER - BLIDA - ALGER	
01 25	1		C 4110 Pro comair	
00 45	1		C 4141 Pro - comair	
01 45	1		C 3146 RAV MY 81 30	
01 35	1		C 4147 RAV MY 23	
02 00	1		C 3144 RAV MY 51 60	
00 15	1		BLIDA - ALGER	
01 45	1		BLIDA - BONE	
02 25	1		BONE - AJACCIO	
02 50	1		AJACCIO - AMBERIEU	
15 50	14			

M. O. - A. F. N.

Mois de :	MOIS		TOTAL	
	Missions	Heures	Missions	Heures
SEPTEMBRE				
FEU				
RAV	3	5 20		
GUIDAGE				
PROTECT.	2	2 10		
SANIT				
PARA-LARG.				
PORT				
LIAISONS				

Pages du carnet de vol de Pierre Binet