

Pilote en Algérie par Yves Lonchamp

De retour des Etats-Unis, je reprends le chemin difficile des études. Après avoir connu la vie exaltante du pilote de chasse puis venir se cloîtrer dans une bibliothèque pour étudier le Code civil et le Droit romain paraît quelque peu irréel. Plus d'entraînement au combat aérien, plus de vols de formation, plus de vols de nuit, je ne peux plus contempler de haut ce petit peuple de fourmis aller quotidiennement au travail en se déplaçant dans des rues étroites. J'ai côtoyé le danger, j'ai ressenti la fatigue, j'ai connu les émotions de la voltige, j'ai participé à des défilés dans un bel uniforme d'aviateur, j'ai plus d'une fois fait détourner le regard des filles sur mon passage, j'ai contemplé des paysages aux couleurs chatoyantes, j'ai fréquenté des êtres aux caractères fouguesux mûris par des années de guerre et de privations, je me suis introduit dans différentes couches de la société avec le désir de toujours comprendre, j'ai fait avec beaucoup de conviction mon apprentissage d'homme et me voici redevenu anonyme, impuissant, réduit à remplir des cahiers d'écriture en écoutant le doyen Chauveau me parler de la *res injectio*. Les petits problèmes de la vie quotidienne vont vite remplir un univers qui se rétrécit chaque jour davantage. La pluie, le soleil, les horaires du tramway finissent par devenir l'essentiel de mes préoccupations.

La sonnerie militaire a disparu, lorsqu'arrive l'heure, on change de cours, on applaudit, on s'assoit, on écoute et j'entend à nouveau le vrombissement des moteurs sur la ligne d'envol un matin de brume. Le ciel d'Alger est beau, toujours bleu mais il ne saurait pas remplacer ce ciel sur fond d'orage de l'Alabama dans lequel j'ai accompli dans l'inquiétude mon premier vol solo. En 1950, je m'inscris au Barreau de la Cour d'appel d'Alger. Après les années de stage, je m'installe 5, rue de Tanger, dans des locaux mis à ma disposition par mon confrère Maître Pagès. Il devait m'associer dans sa spécialité peu commune du Droit maritime. A la Faculté de Droit d'Alger, j'avais bien suivi des cours de Droit aérien, le Droit maritime me fit connaître d'autres navigations. Au bout de quelques mois, Maître Pagès est emporté par la maladie et l'association n'eût pas lieu. Les événements qui surviendront en Algérie feront que ma carrière, quelque peu mouvementée, prendra un éclairage nouveau.

La Base aérienne de Maison-Blanche

Juillet 1954. On vit au rythme des saisons, c'est la période des vacances judiciaires. Mes honoraires sont encore insuffisants pour me permettre de m'évader et de prendre des congés. Je reste donc à Alger. La mer est au tournant de chaque rue et cet été la vie est calme et tranquille. Rien dans le comportement de la population ne laisse prévoir un changement possible dans la vie quotidienne. Un dimanche tout ensoleillé dans cet période de l'année, la ville est désertée, les filles sont à la plage, je me promène sans but rue d'Isly. Je rencontre Félix Fruneau. Il a, comme moi, fait son entraînement aux Etats-Unis. Comme moi, il a été pilote de chasse. Il me raconte qu'il est allé ce matin faire un vol sur avion militaire et il m'invite à venir faire prochainement une promenade aérienne avec lui à Maison-Blanche. Depuis quelques mois, il s'entraîne au CERO. Sans hésiter j'accepte. Je vais accomplir mon premier vol le 10 juillet 1954 à bord d'un *Vanneau*.

L'ambiance sur le terrain est sympathique. Le capitaine Boudin qui commande le Centre a un visage bien rond, des joues rosies par quelques anisettes, il a un sourire très accueillant. Je retrouve la camaraderie des navigants. J'endosse à nouveau un parachute et me voilà survolant Castiglione, Bou-Haroun, Boufarik. Le 29 août 1954, je suis lâché sur le terrain de Blida. C'est décidé, je viendrai, pendant mes heures de loisir, faire quelques loopings au-dessus de la Mitidja. J'étais bien loin de penser que trois mois plus tard, ma destinée va changer.

Guerre ou maintien de l'ordre

Le 1^{er} novembre 1954, des troubles éclatent simultanément en plusieurs points de l'Algérie. C'est ce qu'on a appelé la Toussaint Rouge. L'armée de Terre entame des opérations de police alors que la contribution de l'armée de l'Air va consister au départ surtout en des missions de transport et de reconnaissance.

Le CERO de Maison-Blanche devient CERO 305. Il prendra, en décembre 1956, le statut d'ERALA. Notre escadrille sera dotée de treize avions mais, dans l'armée de l'Air on est superstitieux et on dira qu'il y a douze avions plus un de réserve.

Dépendant du général commandant la 5^{ème} Région aérienne, l'ERALA 1/40 doit toutes les missions : Largage de tracts ou de courrier, reconnaissance à vue ou photographique, appui-feu...

Pour se défendre contre le terrorisme urbain, il est créé de compagnies de Territoriaux. Dans l'Aviation, le système est différent. Je contracte un engagement pour la durée du conflit dans ce que les autorités appellent dans leur jargon administratif les Réserves-actives. De pilote du dimanche, je deviens pilote de guerre participant à ce que certains appellent déjà la Guerre d'Algérie et que d'autres qualifient plus modestement d'opérations de maintien de l'ordre.

Je vole sur *Vanneau*. Les années 1954 et 1955 seront pour moi des années de réadaptation : Entraînement au tir au sol, à la voltige, au vol en formation, au vol rasant au fond des ravins à la recherche des caches etc.

Parfois, en revenant d'un exercice, on effectue quelques passages à très basse hauteur sur les plages de Tipasa. Cela ne semble pas effrayer les baigneurs qui nous font des signes de la main. Mais le *Vanneau* a un système de refroidissement peu adapté aux climats chauds. S'il nous arrive, en plein été, d'attendre trop longtemps sur la piste l'ordre de décoller, il nous faut faire appel aux pompiers qui viennent, avec leurs citernes, refroidir le moteur.

La reconnaissance à vue (RAV)

A partir de septembre 1955, je deviens opérationnel et je participe à des missions de reconnaissance à vue en Kabylie ou sur l'Atlas Blidéen.

La RAV est la mission type, elle est vitale pour les troupes qui progressent en convoi ou au sol dans les djebels ou dans les défilés propices aux embuscades.

Les troupes disposent en général d'un avion de l'ALAT qui joue le rôle d'éclaireur, allant reconnaître la route afin d'y déceler toute embûche. Avec nos *Vanneau* puis, plus tard nos T-6, nous effectuons des missions analogues, en avant des troupes, ou simplement en patrouillant dans le secteur, prêts à intervenir à la moindre alerte.

Le contact radio est permanent entre le sol et les T-6. En cas de bouclage, un avion assure le rôle de poste de commandement aérien et de relais radio entre les différents éléments du dispositif mis en place. Les chefs de section et de compagnie guident et sélectionnent le mode d'appui-feu dont ils ont besoin et fonction du type d'accrochage. La coopération entre les trossol (troupes au sol) et les T-6 est toujours la meilleure possible.

Nous transportons souvent en place arrière un observateur. Il fait, sur les activités constatées au sol, un compte-rendu détaillé qui sera remis pour exploitation à l'officier de service qui, sur la base, est en contact avec l'état-major.

Notre secteur d'activité s'étend sur les zones Médéa-Miliana, le Chenoua, Bougie, Bouira. Les points sensibles sont les gorges de Palestro et les montagnes de Kabylie.

Deux T-6 patrouillent en permanence dans les zones où l'armée de Terre est en action.

Selon l'objectif à atteindre lors d'un accrochage il y a mitraillage (*staffing*), lancer de roquettes ou de bombes.

La protection des convois fait partie de notre train-train quotidien et notre T-6 est très apprécié comme *ange gardien* et nos patrouilles écumant notre secteur du matin au soir. Il m'est arrivé de faire un accompagnement d'un convoi d'autocars remplis de jeunes allant faire du ski à Chréa. La route forestière empruntée est sinueuse et pleine d'embûches. Il faisait beau ce jour-là, l'air était calme et le vol fut une véritable promenade.

L'escadrille participe aussi à de grandes opérations de bouclage dans la région de Bougie, mais souvent, ces opérations de grande envergure n'apportent que de faibles résultats tant les préparatifs sont peu discrets.

Pendant l'année 1957, je participe à plusieurs opérations d'appui-feu. Souvent nous décollons en formation de deux ou trois avions et nous effectuons une noria sur les lieux de l'intervention, Chaque avion pique à son tour en faisant une ronde autour de l'objectif déterminé. Cependant, il m'arrive de partir seul pour faire un vol de routine et de reconnaissance dans notre secteur.

Pendant la semaine, je pratique le Droit. Je me rends à Maison-Blanche uniquement les week-ends, à moins que le capitaine Boudin ne me téléphone au bureau le matin pour une mission nécessitant l'emploi de plusieurs pilotes. Je prends alors ma voiture et une demi-heure plus tard j'endosse ma combinaison de vol et me voilà survolant les djebels.

L'opération terminée, je rentre à Alger et je reçois les clients qui m'attendent patiemment dans la salle d'attente.

Une mission dangereuse

La date du 8 février 1957 restera gravée dans ma mémoire. J'effectue ce jour-là, seul à bord, un vol dans la région de Sakamody. Rien à signaler, je m'apprête à rentrer tranquillement à la base lorsque soudain, dans mes écouteurs, une voix affolée me fait sortir de ma monotonie.

Les trossol qui m'ont vu patrouiller me demandent d'intervenir. Une unité du contingent vient de tomber dans une embuscade. Je me dirige rapidement sur les lieux et j'aperçois un groupe d'hommes en uniforme. Je fais un passage en rase-mottes au-dessus d'eux pour signaler que j'ai bien reçu le message et que j'attends leurs instructions.

Je suis accueilli par des balles traçantes. J'en vois filer tout autour de moi. Si le spectacle a un certain attrait, il est néanmoins peu rassurant.

Je demande aux trossol de rectifier leur tir. La voix hurle de nouveau dans mes oreilles si bien que les paroles de l'opérateur deviennent incompréhensibles. Le jeu des balles traçantes continue inlassablement à chacun de mes passages. J'obtiens finalement le silence radio. Une voix plus sereine se fait alors entendre. C'est probablement celle du chef de section. Il m'informe qu'en réalité je fais du vol rasant sur des troupes du FLN qui ont revêtu l'uniforme français et qui portent le même foulard d'identification. Je réalise alors le subterfuge et ma méprise.

Caché derrière un cactus sur un petit monticule, un fellagha tire sur moi à chaque ressource que je fais. Je le mitraille à plusieurs reprises, mes balles ne l'empêchent toujours pas de poursuivre son harcèlement. Je prends de l'altitude et je fais un dernier piqué sur cet impertinent, il est toujours là, couché sur sa mitrailleuse, derrière son cactus, il tire sans arrêt. Je fonce sur lui, je le vois distinctement. Il n'est plus qu'à deux mètres de moi. Je manœuvre pour reprendre de l'altitude mais au moment de la ressource, l'avion s'enfonce et la roulette de queue vient heurter mon adversaire et lui fait faire trois pirouettes dans le ravin plus bas. La mitrailleuse s'est enfin tue et j'entends un « hourrah » dans le poste de radio.

Je rentre à la base : Quatorze trous dans la carlingue, mais heureusement aucune partie vitale n'est touchée.

Le lendemain, je plaçais une affaire devant le tribunal correctionnel d'Alger et je n'ai jamais su quelle fut la suite de cet accrochage.

Un bombardement qui faillit mal finir

Le 12 juillet 1958, il fait très chaud, nous jouons aux cartes. Alerte. Il faut se diriger vers les monts du Zaccar, près de Miliana. Notre intervention est sollicitée car des rebelles, fortement armés, se sont retranchés dans une mechta, après avoir incendié des fermes, égorgé des femmes et des enfants et tué plusieurs militaires. La mechta est sur un piton surélevé difficile d'accès, les Bédouins ont bouclé le fond du thalweg. A deux avions, Boulet et moi, nous décollons de Maison-Blanche. Arrivés sur les lieux, une grenade fumigène est lancée pour nous préciser l'objectif. Deux hélicoptères venus de Boufarik se tiennent prêts à intervenir. Après avoir ajusté et lancé nos quatre roquettes, nous nous apprêtons à larguer nos bombes. Rêveur leader lance la sienne qui atteint le centre de la mechta. C'est mon tour. Pour que la bombe atteigne son but il faut, au cours du piqué fait à la verticale, voir l'objectif pratiquement au bas de ses pieds. J'appuie sur la commande de largage et ma bombe va suivre sa trajectoire.

Lorsque je commence à reprendre de l'altitude pour rejoindre mon coéquipier, ce dernier me signale par radio qu'une épaisse fumée blanche se dégage du côté gauche de mon avion. Le circuit électrique a dû se rompre lors du déclenchement de la bombe et l'étincelle produite est certainement à l'origine du court-circuit.

J'envisage immédiatement une procédure d'évacuation de l'avion. Mais mon altitude n'est pas encore suffisante pour que je puisse, sans danger, sauter en parachute. De plus, l'endroit n'est pas très propice pour la réception et la nuit va arriver bientôt. J'appauvris le mélange afin de diminuer la consommation. Pendant mon ascension, la fumée ne semble pas augmenter de volume selon mon coéquipier. J'alerte la tour de contrôle de Blida, la base la plus proche, car je sais que mon avion ne tiendra pas jusqu'à Maison-Blanche. Le moteur commence à avoir quelques ratés. La tour m'avise qu'elle fait dégager toutes les pistes et que je peux venir atterrir d'urgence. Le silence radio est total et on sent l'inquiétude en même temps que la solidarité des gens de l'air. Les minutes paraissent ne plus en finir. La tour m'annonce : *Avion en vue, vous pouvez atterrir en piste 09*. Mon T-6 perd de l'altitude, la fumée semble devenir plus noirâtre. J'ai bien le contrôle des commandes mais plus celui de la vitesse. Pourquoi suis-je dans cet avion ? Ma destinée n'était elle pas d'être jardinier ou pêcheur à la ligne ? Il faut que j'arrive jusqu'au terrain, je sens des gouttes de sueur perler sur mon front. *Rêveur*, me précise la tour, *le vent au sol est pratiquement nul*. Puis c'est le silence, ce silence mystérieux qui augmente dès que je réduis ma respiration. Le moteur tousse, je vois les premiers hangars puis la tour. L'hélice se met en croix, le moteur s'est arrêté de lui-même. Je perds rapidement de l'altitude. Aurai-je suffisamment de vitesse pour arriver en vol plané jusqu'au seuil de piste ? Je ressens tout à coup une violente secousse. Ce sont mes roues qui ont touché le sol. L'avion s'immobilise, je saute sans plus attendre et je me mets à courir en direction des bâtiments de l'aérodrome. Je vois arriver vers moi, à grande vitesse le camion des pompiers et l'ambulance prête à me transporter d'urgence à l'hôpital. Mes membres se mettent à trembler. C'est dans ces moments là que l'on comprend combien il est réconfortant d'avoir les deux pieds sur la terre ferme. L'avion, lui, resté sur la piste, est copieusement arrosé par les pompiers.

Le soir, à la maison, je dîne comme d'habitude. *As-tu passé une bonne journée ? Oui, rien de spécial.*

Au Tribunal militaire

Le Tribunal militaire est situé rue Cavaignac à Alger, il est présidé par le conseiller à la Cour d'appel Roynard. Un brave homme qui essaye de rendre la justice. Il ne veut en aucune façon que son interlocuteur le quitte sans qu'il ait épuisé toutes les ressources de sa gentillesse et de son sens de l'équité. Il étudie bien ses dossiers et veut comprendre le drame algérien qui souvent dépasse son entendement. Son dernier poste était dans une ville du centre de la France. Il n'est adapté ni à la mentalité arabe, ni à celle des Pieds-Noirs. Je le retrouverai plus tard président de chambre à la Cour d'appel de Versailles. Là il était devenu très « Versaillais ».

Je me présente au conseiller Roynard dans le bureau assez triste qu'il occupe dans une pièce vétuste du tribunal. Je suis « commis d'office » pour assurer la défense d'un inculpé que je ne connais pas et qui est détenu à la prison Barberousse. Il s'agit de Djillali Ben Ramdane. S'il comparait devant un tribunal militaire c'est que les faits qui lui sont reprochés sont en rapport direct avec la guerre d'Algérie. Je n'aime pas ce genre d'affaire, j'ai prêté serment de défendre la veuve et l'orphelin, mais pas un terroriste ou un fellagha. Le président Roynard me fait porter le dossier dans le local réservé aux avocats où je pourrai l'étudier à loisir. *Maître*, me dit-il en partant, *si vous avez besoin d'un renseignement n'hésitez pas à frapper à ma porte*. L'audience doit avoir lieu dans deux jours, c'est la seule affaire inscrite au rôle. Il n'y a donc pas de renvoi possible. En effet, une séance au tribunal militaire nécessite en plus du personnel sédentaire, de nombreux officiers, des interprètes en langue arabe ou kabyle, des gendarmes, des greffiers, tout un monde que l'on déplace exprès ce jour là.

J'entreprends la lecture du dossier et prends des notes. Djillali Ben Ramdane est poursuivi pour rébellion à main armée. Il a été fait prisonnier au cours d'un accrochage. Trouvé porteur d'un fusil-mitrailleur qu'il avait emporté avec lui lorsqu'il avait déserté l'armée française. Il reconnaît avoir participé à de nombreux attentats contre des Européens et contre des Musulmans favorables à la France et il avoue avoir participé à de nombreux combats contre les forces de l'ordre.

Bref, c'est vraiment le dossier que je n'aime pas.

Une lecture attentive m'apprend que Djillali Ben Ramdane a été fait prisonnier le 2 mars 1958 après avoir été blessé par balle au cours d'un mitraillage accompli par un T-6 pendant un accrochage survenu dans un douar près de Michelet, en Kabylie.

Michelet, pensai-je immédiatement, fait partie du secteur de l'ERALA 1/40. Qui pouvait bien ce jour là piloter le T-6 en question ?

Bien que les faits se situent déjà il y a plus d'une année, certains détails fournis par l'inculpé me paraissent familiers. Le soir, je consulte mon carnet de vol. Dans la journée du 2 mars 1958, il est mentionné que je partais en compagnie du capitaine Lavergne en appui-feu dans la région de Michelet. Comme ce jour-là il n'y avait eu que deux avions dans le secteur, Djillali Ben Ramdane avait été blessé soit par l'avion de Lavergne, soit par le mien.

Venir défendre un individu que j'avais combattu me semblait assez paradoxal.

Vraiment Maître, vous me posez un cas de conscience, me répond le président Roynard à qui j'expose la situation. Puis, réfléchissant, il ajoute : *Je pense que c'est à vous qu'il appartient de le résoudre. Aujourd'hui vous portez la robe d'avocat et vous devez donc respecter les règles de votre profession. Ce n'est pas un pilote que je reçois, mais un membre du Barreau*.

Dans ces cas-là, nous estimons que c'est l'avis du client que l'on doit prendre en considération. Voudra-t il me conserver comme avocat ? C'est la question que je me promets de lui poser au plus tôt.

Les contacts avec Djillali Ben Ramdane ne sont pas très fructueux. Il ne parle pas le français, il ne comprend pas davantage ce qu'on lui dit en arabe. Il semble être assez primitif et ne connaît qu'une sorte de dialecte pratiqué dans une partie éloignée de la Grand Kabylie. Personne dans le tribunal ne peut servir d'interprète.

Le président Roynard et moi, après échange de regards interrogateurs arrivons cependant à la triste conclusion que, quoiqu'il en soit, le Tribunal militaire condamnera mon client au maximum de la peine prévue par la Loi, il fera ensuite un recours en grâce auprès du chef de l'Etat et, comme tous les autres condamnés, il verra sa peine commuée. Il faut dire qu'à cette époque troublée, le chef de l'Etat était le général De Gaulle qui graciait plus facilement un Arabe qu'un Européen.

Les rouages de la Justice commençaient donc à grincer. Lorsqu'un chef d'Etat quelqu'il soit, ne respecte pas les décisions de justice de son pays on peut croire qu'il y a quelque chose de détérioré dans le royaume de France.

Opérations de maintien de l'ordre ou guerre d'Algérie, guerre d'Algérie ou maintien de l'ordre ? On peut méditer longtemps sur la valeur de ces qualifications. Peut on continuer un combat pour conserver une terre française ? Peut on avoir foi en l'honnêteté de celui qui nous gouverne ? L'Algérie sera-t-elle encore une province française ?

En opération dans les gorges de Palestro

Le 24 août 1959, en compagnie du lieutenant Mendy, j'assure la protection d'un convoi qui s'engage dans les gorges de Palestro. Les gorges de Palestro ont une mauvaise réputation. Beaucoup de convois ont déjà été attaqués dans ces gorges difficiles d'accès. Le convoi de ce jour-là est composé d'une quinzaine de GMC en route vers Palestro. Les contacts par radio sont intermittents, le secteur est calme. Le convoi poursuit allègrement son parcours sous la chaleur.

Tout à coup, c'est la fusillade. Par radio on nous demande d'intervenir rapidement. On nous précise que les rebelles sont dissimulés dans des bosquets au-dessus des gorges et sont disséminés un peu partout dans la montagne. On tire de tous les côtés. Nos avions font plusieurs passages et vont à la recherche du rebelle jusqu'au fond de l'oued desséché. On mitraille les bois. On ne voit rien. Les autorités au sol nous commandent de continuer le tir. Au bout d'une demi-heure d'un feu abondamment fourni, tout s'arrête comme cela avait commencé. Le convoi continue sa route et nous rentrons à la base.

Plusieurs années plus tard, assis à la terrasse du café du Palais à Alger, en compagnie de plusieurs confrères, je raconte ce fait d'armes à mon ami Spozzio qui, comme moi, est avocat. Spozzio avait fait une période militaire et se trouvait ce jour là dans ce convoi de Palestro que j'avais survolé. Bougre, me dit-il, vous êtes intervenus rapidement et on vous suivait dans vos évolutions à travers les gorges. Vous avez pris certainement beaucoup de risques. Puis, avec son bagout de conteur, qu'il tenait certainement de son ancêtre Alphonse Daudet, il nous précise que le convoi circulait depuis plusieurs heures sous une chaleur torride et qu'aux environs d'une heure de l'après-midi qui, comme chacun le sait, est l'heure de la sieste, un de mes trouffions qui était en charge de la surveillance de la queue du convoi, s'était endormi le doigt sur la détente de son fusil. A la suite d'un cahot de la route, le camion fait une embardée et le soldat en perdant son équilibre avait appuyé fortement son doigt sur la détente et le coup était parti. Ceux qui étaient en tête de convoi, dont Spozzio, croyant à une attaque de fellaghas, ont immédiatement riposté. Mais au bout d'une demi-heure, comme aucun coup de feu ne provenait de la montagne, le chef de convoi avait ordonné le cessez le feu.

Après enquête, on connut le nom du coupable. Dans la compagnie on racontait dans les veillées les exploits de ce fier soldat.

Sur une rencontre dans un bar

Plusieurs années ont passé. Je suis installé à Versailles et, après l'audience, je vais prendre un demi dans le Café des deux Palais. Le barman me sert. Un moment après, intrigué, il revient vers moi. *Maître*, me dit-il, *je vous reconnais, mais je ne me souviens plus où nous nous sommes rencontrés*. Je l'examine, son visage m'est totalement inconnu. Il me demande les places où nous aurions pu éventuellement passer quelques temps ensemble. J'ai beau chercher, dans ma mémoire, je n'en trouve pas. Puis je lui indique, au cours de la conversation qui s'instaure, qu'avant d'être à Versailles, j'étais en Algérie.

Son regard semble tout à coup s'illuminer, *N'étiez vous pas dans l'aviation ? N'étiez vous pas à Maison-Blanche ? N'étiez vous pas pilote ? Ah ! Je me suis toujours dit que si je rencontrais ce pilote dans le civil, je ne manquerais pas de lui faire part, à ma façon, de ma grande colère*.

Devant mon étonnement grandissant, il se met à me raconter que, faisant son service militaire en Algérie, il avait obtenu l'autorisation de faire un tour dans un de ces T-6 qu'il voyait décoller tous les jours devant son baraquement et qui remplissaient de rêves son imagination.

Dans le cadre d'une campagne de propagande de l'armée de l'Air, j'avais transporté ce deuxième classe pour lui faire voir de haut les belles plages de l'Algérois. Il en était fort satisfait. Puis je lui fis connaître les joies de la voltige. Quand il mit pied à terre, il s'étendit immédiatement sur le sol pendant que j'allais déposer mon parachute dans la salle qui lui était réservée.

Le mécanicien de piste, examinant le candidat malheureux au baptême de l'air, le fait se relever et lui ordonne de nettoyer l'avion. Ce qu'il exécute de mauvaise humeur. Mon passager avait vomi sur les instruments de bord pendant tout le temps de la voltige.

Voilà pourquoi ce barman gardait un souvenir si amer de ce pilote qui l'avait quelque eu bousculé dans des évolutions au-dessus de Rivet en Algérie. Nous avons quand même pris le pot de l'amitié.

Et ce fut la fin

En 1962, nous sommes interdits de vol à Maison-Blanche. Nous n'osons même plus aller au bar de l'escadrille. Ceux qui faisaient partie de l'active rentrent peu à peu en métropole où ils ont de nouvelles affectations. Les réservistes sont abandonnés à leur propre destin.

J'ai accompli 107 missions de guerre. Le ministre des Anciens Combattants, au nom de la République Française a, le 23 août 1958, dans un beau diplôme tricolore, reconnu les services rendus à la Nation par Monsieur Lonchamp Yves qui a participé aux opérations de maintien de l'ordre en Afrique du Nord. Le général de brigade aérienne Rouget, commandant l'Air en Algérie, accorde le 28 janvier 1959 au sous-lieutenant Longchamp Yves un témoignage de satisfaction à l'ordre de la 5^{ème} Région Aérienne pour le motif suivant : Pour son allant, son dynamisme et sa foi patriotique, à servi la cause de la France, non seulement en accomplissant des missions dans le cadre du Maintien de l'ordre, mais encore en faisant une active propagande en faveur de l'Algérie Française auprès des officiers de réserve de l'Air résidant en métropole.

Commandant de réserve, j'obtiens la Croix de la Valeur Militaire avec une étoile de bronze le 15 juillet 1957 et avec une étoile d'argent le 16 septembre 1961. Chevalier du Mérite Militaire par décret du 23 août 1958. Chevalier de la Légion d'Honneur par décret du président de la République le 22 septembre 1965.

C'est ainsi que se termine cette période passionnante et troublée qui fut mon combat sans avenir pour une Algérie que nous avions tant aimée.

Yves Lonchamp a fait partie du 15^{ème} détachement aux Etats-Unis. Il a été breveté pilote de chasse le 27 juin 1945 à Craig (Alabama).