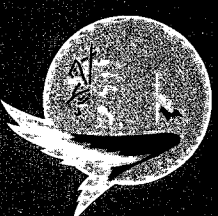


Le piège



Juin 2003 - Djibouti - Mirage 2000 de l'EC 4/33

(Photo A. Jenland - Sirpa Air)



REVUE DES ANCIENS ELEVES DE L'ECOLE DE L'AIR

LA CAMPAGNE D'ÉGYPTE

Une Opex en 1956j telle qu'elle a été vécue par un jeune sous-lieutenant de l'EC 1/3 « Navarre » Les jeunes générations apprécieront le changement intervenu depuis !

Le général Salini a souhaité qu'un ancien de la « 3 » raconte « sa » guerre du canal. Jeune sous-lieutenant j'ai vécu cet épisode à « ras de terre ». J'ajoute cette modeste contribution anecdotique aux évocations de mes anciens.

Le 25 juillet 1956, le président Nasser nationalise le canal de Suez et ses installations : la France et l'Angleterre décident de s'associer pour s'opposer au nouveau coup de force du Raïs et récupérer le canal.

AOÛT 1956. En vacances à Candes St Martin (Indre & Loire); première permission depuis mon affectation (septembre 1955) à l'escadron de chasse 1/3 « Navarre » basé à Reims. Compte tenu de la tension internationale, je me prépare à être rappelé à tout moment. Cet ordre arrive le surlendemain de notre arrivée à Candes, un télégramme m'enjoignant de rejoindre l'escadron dans les meilleurs délais. Rasage rapide (oublié depuis mon arrivée) et retour sur Reims dans la soirée.

Reims, en ce même mois d'août 1956 :

Premiers préparatifs pour faire éventuellement mouvement vers une destination inconnue (?) et, dans ce but, mettre l'escadron en conditions opérationnelles, récupérer et charger le matériel de mobilisation destiné au desserrement sur terrains de campagne; la routine (en principe).

Tant bien que mal les matériels sont chargés sur les camions prévus à cet effet, des *Saurer* à bout de souffle, conduits par nos sous-officiers pilotes et mécaniciens, titulaires du permis poids lourd, pour la plupart sans expérience réelle de la conduite de ces engins qui manifestèrent par la suite une fiabilité plutôt douteuse et une gourmandise exceptionnelle ! L'ensemble fera route sur Marseille, pour une destination « toujours inconnue ».

Les pilotes non confirmés, une fois de plus, regardent les autres voler (mois d'août : S/Lt Borel : n'a pas volé !) Nous sommes occupés à diverses tâches exaltantes : mise à jour du plan de mobilisation (qui n'a pas été révisé depuis des lustres) : visites chez les habitants du

coin, recensement des habitants disponibles en cas de mobilisation pour loger les réservistes... Quelques retours difficiles, car nos hôtes ne veulent pas toujours nous laisser partir sans un petit en-cas pour la route.

Attente ponctuée de nouvelles « insolites » ; le chef du GCA disparaît soudain. Nous le retrouverons en un lieu et des circonstances relatées plus loin.

Le sous-lieutenant Lapiere-Janon part pour Marseille. Consécration pour un pilote de chasse, il participera aux opérations d'embarquement sur les cargos, de l'ensemble des matériels « air » arrivés par la route et par voie ferrée ! Dommage qu'il n'ait jamais relaté cet épisode, car il pourrait nous régaler d'anecdotes croustillantes sur le chargement des camions sur les cargos.

Le débarquement à Famagouste (Chypre) sera aussi savoureux. Pas de quoi capable de recevoir nos cargos, les matériels seront donc transférés sur des barges de débarquement. Le centre de gravité des remorques radar, un peu trop haut pour ces embarcations légères, fut fatal à l'une d'entre elles. A-t-elle été repêchée depuis ? Les bidons d'huile réacteur hissés dans des filets en acier, transformés en « presse-citron » rendent leur contenu dans la mer. On ne parlait pas encore d'écologie à cette époque ! Heureusement, tout n'a pas fini dans la mer !

L'acheminement et la réparation du matériel entre les deux bases de stationnement – Tymbou et Akrotiri (un camion à gauche, le suivant à droite... achèvera la besogne, et règlera définitivement le problème de la récupération des matériels par les unités.

Reims (septembre) :

Ca se précise : les personnels non indispensables à l'activité quotidienne opérationnelle de l'escadron « Navarre » (mécaniciens, administratifs, encadrement, une centaine de sous-officiers et hommes du rang), sous l'autorité du S/Lt Borel, secondé par le S/Lt Accart et l'adjudant Vidal feront route vers Marseille par voie ferrée.

Départ de la gare de Reims pour un périple de deux jours qui nous a permis de faire connaissance avec un certain nombre de voies secondaires et de voies de garage. Arrêts fréquents en pleine campagne ; pas de problème pour les poses pipi.

Le T.C.V. n'existant pas à cette époque ; notre Orient-Express était en fait constitué de wagons de troisième classe du début du siècle (de l'autre), à compartiments séparés qui donnaient chacun sur la voie. Ce détail fut à l'origine d'un petit incident qui aurait pu mal tourner (pour moi), mais toutefois bien révélateur du climat de l'époque. Lors d'un arrêt en pleine campagne, le train est reparti sans prévenir et je monte dans le premier compartiment venu, me retrouvant en compagnie de six ou sept hommes du rang. Je sens tout de suite que l'atmosphère est pesante. Première impression confirmée par les premiers commentaires de mes nouveaux compagnons :

- Le premier : « Enfin, j'en tiens un ! »
- Le deuxième : « Ca va être sa fête ! »
- Moi (pas fier) : « Quel est le problème ? »

- Le premier : « Nous venons d'être rappelés pour partir en Algérie ; je suis marié, je n'ai pas envie de me battre, et je n'apprecie pas du tout d'avoir été rappelé. C'est la faute des militaires qui sont responsables de la guerre (ou quelque chose d'approchant). »

- Le deuxième (à nouveau) : « Puisque nous en tenons un et en plus un officier, on va te faire ta fête » (décidément il y tient).

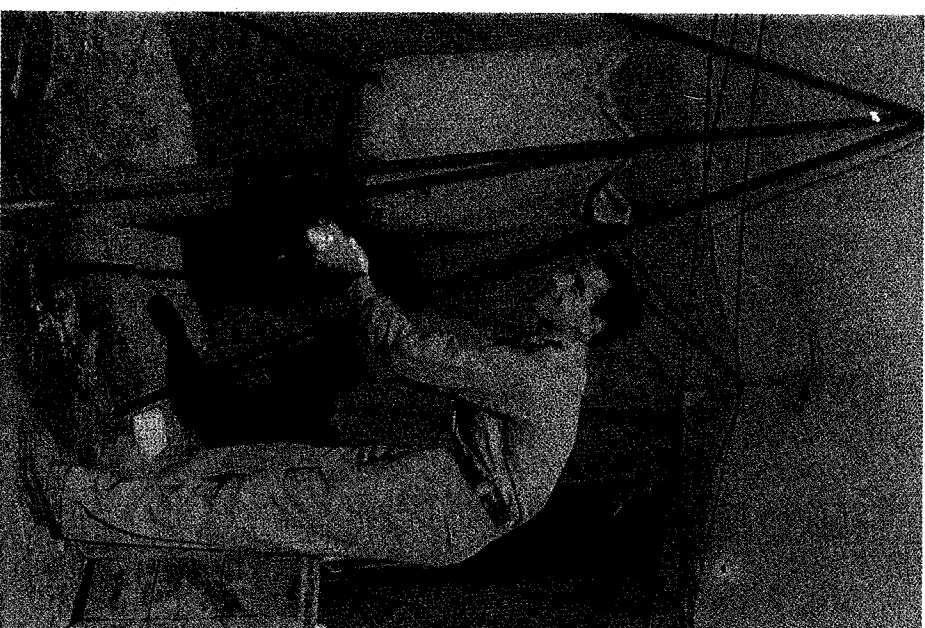
- Moi (de moins en moins rassuré) : « Soyez raisonnables (je pense avoir été plus direct, du genre « Faites pas les cons ») on peut peut-être discuter ; en admettant que vous me fassiez ma fête, pensez aux conséquences et à votre situation à votre arrivée à Marseille ».

Ayant pu aller au bout de mon préambule sans que mes nouveaux compagnons aient mis leur menace à exécution, je commence à entrevoir une issue à cette situation et le reste du voyage (jusqu'au prochain arrêt en campagne) a permis d'entretenir un dialogue, sinon fructueux et chaleureux, du moins nettement plus détendu et moins risqué (pour moi).

Marseille (septembre) :

Camp Ste Marthe, les anciens d'Indochine apprécieront. Le personnel est reparti dans ses nouveaux campements... dans la paille ! Rien n'est prévu pour les cadres qui devront pourvoir à leur propre hébergement.

Accompagné du S/Lt Accart nous nous mettons à la recherche d'un hôtel. Nos ressources sont particulière-

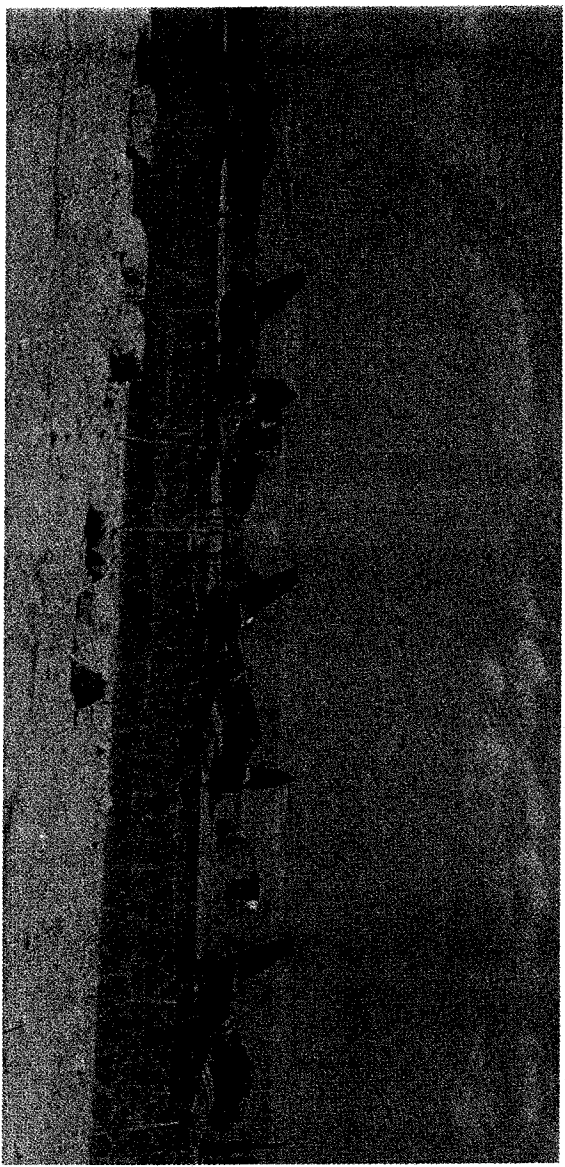


Akrotiri (Collection Borel)

ment limitées et les cartes de crédit n'existent pas encore. Nous sommes dans l'ignorance totale de la durée de notre séjour et aucune avance financière n'est prévue. Après bien des recherches (la plupart des hôtels sont complets ou hors de prix) nous échouons dans une chambre minable d'un hôtel du quartier chaud de Marseille, bref un hôtel de passe où les nuits s'avèrent particulièrement bruyantes !

Huit jours après, nous recevons l'ordre d'embarquer sur l'*Athos II*, vétérans des croisières du même type. Embarquement sans histoire ; seul un de mes hommes refuse de partir et nécessite une persuasion musclée pour l'aider à monter à bord. Première classe pour les officiers, mais avec confort spartiate, les autres personnels devant se contenter de la cale, vaste hall sans cloison où l'atmosphère est quasi irrespirable.

Traversée ouest-est de la Méditerranée ; tarot, tarot, tarot... six jours plus tard nous arrivons enfin (oh surprise !) à... Chypre.



Akrotiri (Collection Borel)

Akrotiri (septembre) :

C'est sur cette base de la RAF sur la côte sud de l'île qu'est situé le terrain d'Akrotiri, lieu prévu pour notre stationnement ainsi que des éléments de la 33^e escadre.

Arrivée tard le soir sur une base dépourvue de toute installation pour accueillir une escadre étrangère. Quelques tentes (20 hommes) montées par un échelon précurseur nous ont permis de ne pas passer la nuit à la belle étoile. Installation provisoire, prélude à la plus belle pagaille qu'il m'ait été donné de voir depuis les grands soirs des bahutages à Salon.

Encore à l'école, une certaine solidarité nous permettait de « faire face » et d'appréhender les situations les plus inattendues. Là, ce fut la grande foire d'empoigne. Chaque unité essayant de tirer – au sens propre du terme – la couverture à soi, afin de récupérer le minimum de couchage, de gamelles, d'équipement pour s'installer pour la nuit; les jours suivants ce fut pire. Les caisses débarquaient des matériels de toutes les unités, au gré de l'arrivée des camions, dans un ordre aléatoire, sans marque distinctive. Et chacun de se débrouiller!

Une caisse de chaussures, de bidons, de ciseaux de tailleur (sic), de couvertures, un tas de lits Picot..., vient d'arriver; c'est le rush, chaque unité délègue un commando pour participer à la razzia. Ces trésors de guerre permettront les jours suivants de rationaliser et parfaire notre équipement grâce au troc, aux dépouilles de « l'ennemi » mieux doté et à la débrouillardise des vieux soldats. Merci Vidal, mon adjoint mécanicien, qui fut d'une remarquable efficacité en ces circonstances et, plus tard,

pendant toute cette période préparatoire aux opérations proprement dites.

Le lendemain, réunion des chefs de détachement (3^e escadre de chasse; 33^e escadre de reconnaissance). Seul le 1/3 est représenté par un sous-lieutenant, les autres escadrons sont encadrés au minimum par des capitaines. Mes ennuis commencent. Je ne m'étendrais pas sur cet aspect du problème; je dirai simplement que mes requêtes n'étaient pas souvent honorées et que les tentes du 1/3 se révélaient toujours prioritaires pour un déplacement d'urgence destiné à parfaire l'alignement du cantonnement!

Ce fut une dure période pour les mécaniciens et les armuriers travaillant en plein soleil et préparant l'accueil des avions. Une mutinerie des hommes du rang de mon détachement en fut la conséquence. Malgré mon manque d'expérience, je pus rétablir la situation avant que cela ne devienne dramatique.

Une longue attente allait commencer. À la fin du mois, arrivée des premiers F-84F; ils sont salués avec soulagement. Mois de septembre, S/Lt Borel, trente minutes de vol (local Akrotiri).

Akrotiri 3 octobre : Trop jeune pilote, ma qualification ne me permettant pas de participer aux éventuelles opérations, je retourne à Reims en Nord 2501.

Reims 24 octobre :

Branle bas de combat; nous retournons à Chypre et, bonheur, en 84F. Itinéraire Reims-Akrotiri avec escale

« secrète » à Brindisi!, en Italie, pays qui a « officiellement » refusé d'accueillir les appareils militaires participant à l'expédition sur le canal. En civil donc, nous consacrons notre soirée, à la visite « culturelle » de Brindisi *by night*. Visite un peu mouvementée, mais un « honorable correspondant » apparu comme par enchantement règle tous les problèmes délicats!

Le lendemain, décollage vers Akrotiri. Décollage *lato*; chargement maximum en carburant (gros bidons); C'est la première fois que nous effectuons une telle manœuvre. Face à la mer, plein gaz, 100 noeuds, allumage fusée, coup de pied au cul, sensationnel pour un néophyte. Le reste sans problème, largage *lato* en mer, mise de cap, un bidon ne débite qu'à moitié (classique), arrivée à Akrotiri deux heures après le décollage. Les Égyptiens peuvent trembler, les guerriers sont arrivés.

Fin octobre, c'est parti, rejet de l'ultimatum par Nasser; la France et l'Angleterre décident d'envahir le canal.

Akrotiri 30 octobre (aux aurores) :

Décollage de l'ensemble du dispositif aérien allié. La suite est bien connue. Pour ce qui concerne le 1/3, le capitaine Pishoff peut s'enorgueillir d'avoir vu un Mig 15 égyptien presque en l'air (en finale à l'atterrissage), ce fut le seul durant toutes les hostilités, tout les autres ont été détruits au sol (une exception pour l'Hyouchine 28 du général Salini?).

Jeune pilote non encore opérationnel, j'assure en alternance avec Lapierre-Janon, la permanence auprès du chef des OPS au PC de l'escadre. Le 3 novembre, le commandant d'escadre nous autorise à faire un vol sur le canal et je peux enfin participer à ma modeste mesure aux opérations (*straffing* d'un convoi de véhicules militaires). Encore un peu de DCA dans le convoi et à l'arrivée où nous sommes pris à partie (sans dommage) par un canon en batterie dans la cour d'un hôpital.

1. Voir article de J.E. Salini (*Le Pigeon* n° 166, p. 19).

2. *Le Pigeon* n° 167, p. 26.

3. Je confirme Breguet Deux-ponts (*Le Pigeon* n° 167, p. 30).

Au retour, comme prévu, contact pris avec un radar de surveillance basé en Terre Sainte. Je reconnais sans surprise la voix de notre opérateur rémois disparu deux mois auparavant pour une mission inconnue. Interception par une patrouille de (F-86) *Sabre* Marine US (*Fury*), petite manœuvre d'intimidation de la part de nos amis américains, façon de manifester leur réprobation! Approche directe sur Akrotiri vu le niveau du carburant : « Les pilotes secouent les ailes de leur appareil afin d'utiliser les dernières gouttes de pétrole restant dans leurs réservoirs » (Paris-Match, Serge Bromberger).

À Chypre pendant ce temps, nos rapports avec le commandement local étaient parfaitement cordiaux, sinon exempts de tous nuages. Officiellement, il était entendu que les opérations étaient strictement franco-anglaises et totalement indépendantes de l'action menée par ailleurs par Israël. Aucune action à partir de Chypre ne devait servir de soutien aux forces israéliennes. Il fallut donc des trésors de diplomatie au commandement anglais pour ignorer (?) les décollages de nos Nord qui paraissent pleins et bien chargés pour revenir se poser à Chypre après livraison de leur cargaison dans le Sinaï.

Quant à la visite du chef d'état-major de l'Armée de l'air israélienne au colonel Gauthier, commandant les éléments « air » à Akrotiri, ce fut un non événement, malgré l'arrivée inopinée et la présence fortuite de l'officier de liaison anglais pendant l'entretien au PC OPS entre les deux chefs.

La suite est moins glorieuse. Les conditions d'hygiène sur ce camp de fortune laissent à désirer (feuilles en guise de bloc sanitaire et ceci en pleine chaleur), des records de course à pied tomberont, quelques cas de dysenterie se déclareront... Je me retrouvai à l'hôpital anglais du camp. Nurses dévouées et pas laides du tout; quelques jours confortables avant mon retour en France, rapatrié sanitaire en *Bréguet Deux-ponts* de la 64^e escadre. □

SOLUTION DES MOTS CROISÉS DE LA PAGE 31

HORIZONTALLEMENT
1. Aide de camp. 2. Pronet. 3. La III. 4. Poutres. 5. RR.
6. Onze. 7. Paca. 8. V. 9. Mire. 10. Animal. 11. V. 12. As. 13. Paris.
14. NE. 15. ML. 16. Tête. 17. Ore. 18. VII. 19. Tri. 20. Teuil. 21. IX. 22. Ego.
23. Made. 24. X. 25. Xétophiles.

VERTICALEMENT
1. Apponatus. 2. Honser. 3. Douze. 4. Lien.
5. Enre. 6. Ré. 7. Co. 8. Die. 9. Au. 10. Top. 11. Escarabe.
12. Spis. 13. RVI. 14. 8. 15. MI. 16. MI. 17. Oral. 18. Mercantile.
19. Parallèles.

