

Algérie 1954-1962

par Patrick-Charles Renaud

Les T-6 D'Oued Hamimim.

Sa couleur jaune n'est sans doute pas étrangère à la renommée que le *North American T6 G* s'est taillé durant la guerre d'Algérie. En cinq années, cet appareil conçu avant la Seconde Guerre Mondiale pour former les pilotes, est devenu familier et rassurant pour les fantassins arpentant les djebels. Il a survolé toutes les contrées, du Sahara aux rives de la Méditerranée, de la Tunisie au Maroc.

Pour les missions d'appui-feu, le *T-6 G* a été équipé en conséquence : plaques de blindage pour l'équipage et le moteur, collimateur, poste radio *SCR 300* pour communiquer avec les troupes au sol, gondoles avec mitrailleuses jumelées sous les ailes, six rails pour les roquettes *T 10* et deux points d'accrochage pour des bombes légères sous voilure. En dehors du pilote, il pouvait emporter, en place arrière, un observateur.

Ainsi équipé, le *T-6 G* offrait le meilleur compromis dans la réalisation des missions des Escadrilles d'Aviation Légères d'Appuis : reconnaissance à vue, attaque au sol, observation, protection des troupes, surveillance des secteurs suspects. La robustesse et la maintenance réduite du *T-6* ainsi que son autonomie (près de cinq heures), sa maniabilité et sa capacité d'armement en ont fait un avion adapté au rôle d'anti-guérilla. Néanmoins son poids, dangereusement augmenté par tous ces équipements, ont rendu l'avion pointu à piloter et assez chatouilleux, surtout dans les conditions de vol d'Afrique du Nord où les ennemis étaient aussi la chaleur et la poussière.



Mécaniciens de l'escadrille 6/72 lors de la révision périodique d'un *T-6*. Cet appareil n'était pas un modèle d'aérodynamisme et restait peu rapide malgré un excellent moteur *Wasp* de 600 ch (environ 200 km/h en croisière). Sur les lieux d'opérations, il fallait solliciter anormalement le moteur à 2000 tours/minute et 30 pouces de pression d'admission, alors que la norme se situait à 1850 tours et 26 pouces. *Collection Pierre Denis*



T-6 de l'escadrille 6/72 en patrouille dans le ciel algérien. On remarque, sous l'aile droite, à côté du panier de mitrailleuses, une roquette *T10*. *Collection Roland Robert*

Son pilotage s'en ressentait puisqu'il devenait délicat de lui imposer certaines contraintes telles que ressources trop brutales après les passes de tir, ou vols à basses vitesses. Sur les lieux d'opération, il fallait solliciter anormalement le moteur.

Pour piloter et entretenir les nombreux T-6 de la vingtaine d'Escadrilles d'Aviation Légère d'Appui créées à partir de 1956, l'Armée de l'Air avait adopté le principe du parrainage : chaque escadre de chasse fournissait le personnel pilotes, mécaniciens et service général. Des jeunes du contingent furent même instruits comme pilotes et observateurs.



T-6 de l'escadrille 7/72 stationnée à Tebessa, dans l'est algérien. A l'automne 1958, des peintres ont visité les escadrilles de T-6 pour les repeindre couleur aluminium, laissant sur l'extrados des ailes un grand rectangle jaune afin de faciliter le repérage en cas de crash. Ce changement était destiné à rendre les avions moins visibles du sol. Photo Paul Béduchaud

**2 octobre 1957:
Capitaine Caroff de Kervezec
Sergent Ribot**

Depuis la fin du mois d'avril 1957, le capitaine Caroff de Kervezec commande l'E.A.L.A. 18/72 stationnée à Oued Hamimim, dans l'Est Algérien, près de Constantine. Cette escadrille, dont l'indicatif radio est *Mangouste*, est parrainée par la 4ème Escadre de Chasse où Caroff commandait en second l'E.C. 2/4 *Lafayette* avant d'être désigné pour l'Afrique du Nord

Le 2 octobre 1957, en début de matinée, il décolle pour une mission de reconnaissance à vue, avec, en place arrière, le sous-lieutenant Faraud dont c'est le premier vol.



T-6 de l'Escadrille 18/72 au départ d'une mission sur le terrain d'Oued Hamimim, près de Constantine. Collection Georaes Pierron

En cours de route, le P.C. Air lui donne l'ordre de se détourner de sa mission primitive pour intervenir au profit d'une action en cours dans la région d'El Ouldja, à l'est de Constantine. La zone, constituée de djebels escarpés et boisées, est fréquentée par les moudjahid algériens que des artilleurs viennent d'accrocher.

Sur le petit aérodrome d'Oued Hamimim, le sergent pilote Ribot, qui est d'alerte, prend à son tour l'air. Au décollage, il croise l'équipier du capitaine Caroff qui revient, à bout de potentiel. La carte sur les genoux, Ribot coche les coordonnées de l'accrochage et se dirige vers le lieu tout en lançant des appels radio afin de contacter son commandant d'escadrille.

Malgré ses appels répétés, aucune voix ne se manifeste sur les ondes. Le sergent fait quelques contrôles, scrute le ciel à l'horizon et vérifie la navigation, sans plus de succès. Parvenu sur la zone indiquée, il aperçoit le T-6 du capitaine écrasé au sol. Il le survole alors le plus bas possible, en fonction du profil du terrain, mais ne décèle aucun signe de vie de la part des deux occupants.

Ribot donne l'alerte. Les opérations de secours s'enclenchent, mettant en oeuvre des moyens aériens et terrestres. Afin d'assurer le mieux possible la sécurité de l'équipage et de l'appareil crashé, il effectue plusieurs passages en rase-mottes durant une trentaine de minutes. Un hélicoptère décolle de la base aérienne de Tèlergma avec une patrouille de *Corsair* de la 15^e Flottille, que Ribot devra guider compte tenu du fait qu'il a repéré les diverses caches possibles et les points stratégiques. Soudain, des bruits inhabituels claquent autour du cockpit. Des petits morceaux de tôle partent du milieu des ailes du T-6. Pendant qu'il regarde à l'extérieur en fixant des points au sol, Ribot constate que sa main gauche, sur la manette des gaz, ne répond plus normalement. Il détourne alors son regard vers l'intérieur où il découvre du sang partout et sa main qui pend par un bout de chair, accrochée à la manette des gaz.

Sur le moment, Ribot n'a rien senti. Juste une impression de chaleur, une grosse bouffée de chaud, mais pas de douleur particulière. Une rafale de mitrailleuse a atteint l'avion. Elle est passée au travers de la carlingue, et les balles écrasées, mêlées aux morceaux de ferrailles du T-6, ont tout arraché sur leur passage.

Merde ! s'exclame alors Ribot sans penser un instant aux conséquences.

Il dégage la zone, prend sa main avec quelques difficultés pour la mettre sur ses genoux. Des flots de sang jaillissent, car l'artère est sectionnée.



Le T-6 du sergent Ribot, de l'escadrille 18/72, après son crash le 2 octobre 1957. Les troupes au sol vont le détruire.
Collection Jacques Ribot

Malgré quelques trous plus ou moins importants, l'avion vole presque normalement. Par contre, Ribot, qui perd son sang en abondance, commence à voir des clignotements d'étoiles. Encore lucide, il décide de se crasher avant qu'il ne soit trop tard, sur les flancs d'un djebel, dans une zone découverte et *a priori* sans rebelles. La chance veut qu'il s'épande sur la route de l'hélicoptère de secours qu'il a lui-même appelé pour l'autre équipage. Apercevant le T-6 de Ribot, la *Banane* se dérouta et récupère le blessé qui reçoit les premiers soins. Sur les lieux du premier drame, force est de constater que le capitaine Caroff a été tué, alors que le sous-lieutenant Faraud est grièvement blessé. Outre son poignet arraché, Ribot a reçu une balle dans le genou et pas mal de sévères égratignures.

Le capitaine Caroff a été abattu un peu avant neuf heures, alors qu'il mitraillait la falaise du djebel Ouasch. De multiples accrochages se sont déroulés dans la matinée, au cours desquels un lieutenant d'artillerie a été tué, avant que l'aviation n'intervienne avec efficacité. Deux *Corsair* de la 15 F ont effectué un remarquable strafing, ainsi qu'un chasseur à réaction *Mistral* de l'Escadron 1/7 Nice qui a largué avec précision quatre bidons de napalm. En tout, douze T-6, six *Corsair* et deux *Mistral* ont été engagés.

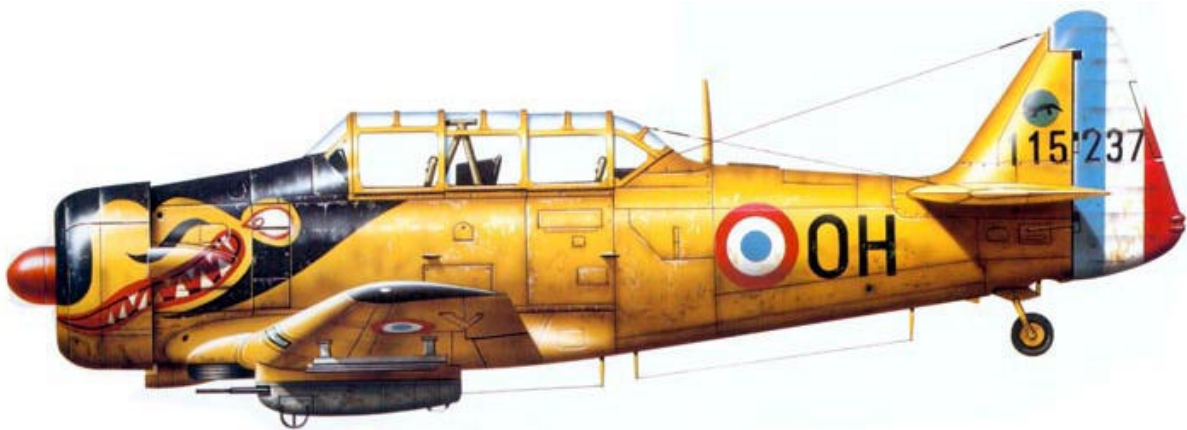
Dans son rapport d'opération daté du 14 octobre 1957, le colonel Gribius, commandant le secteur de Constantine, mettra en exergue l'action de l'aviation :

... Il est de la plus élémentaire justice de noter que si le 2 octobre le rebelle a plié devant une troupe qui n'a pas toujours été mordante, c'est que l'aviation a fourni un effort considérable. Elle a décidé d'un succès qu'elle a d'ailleurs payé assez cher... Les avions ont fixé les rebelles, les ont assommés, ont entraîné leur déroute : ils ont créé un tel affolement chez eux que, fait unique dans les annales du secteur, la bande a abandonné deux fusils-mitrailleurs sur le terrain.



Le capitaine Caroff de Kervezec (troisième à partir de la gauche) allait avoir trente ans en 1957. Il commandait l'Escadrille d'Aviation Légère d'Appui 18/72. Il a été abattu aux commandes de son T-6 le 2 octobre 1957.
Collection Mme Caroff de Kervezec.

Ce 2 octobre 1957, le sergent Ribot accomplissait sa dernière mission. Il aurait déjà dû être libéré depuis une semaine, mettant un terme à un engagement de cinq ans au cours duquel il a été breveté pilote de chasse sur jet aux Etats-Unis en octobre 1953. Quant au capitaine Caroff de Kervezec dont la carrière s'annonçait brillante, une promotion de l'École de l'Air portera son nom en 1979.



North American T-6G "Texan" de l'EALA 5/72.
Colomb-Béchar 1957
Illustration : B. Pautigny © Wing Masters, 2001
Avec l'aimable autorisation de Wing Masters