

René Bandini

LES GRAINES DU CIEL

DEVENIR PILOTE DE GUERRE

Pilote en Escadre de Chasse

Guerre d'Algérie, sur avions : 1957/1958

sur hélicos : 1959/1961

Atramenta

Des souvenirs, une pensée
envers mes compagnons disparus,
en écoles, en escadres de chasse,
et durant toutes ces années de guerre en Algérie.

AVANT-PROPOS

Peu après la fin de la Deuxième Guerre mondiale, l'entrée des nations européennes dans l'Organisation des Territoires de l'Atlantique Nord (OTAN) implique la formation d'un grand nombre de pilotes et la mise en place de plusieurs formations ou escadres de chasse sur tous les territoires y adhérant.

Dès fin 1951, un large recrutement a lieu sur concours aussi bien dans le civil que dans les troupes déjà engagées dans l'Armée française notamment celles de l'Armée de l'Air.

Je venais de terminer ma formation de mécanicien sur avion dans l'excellente école de Rochefort (Charente-Maritime) et intégré ma première affectation sur la base aérienne de Sidi-Hamed à Bizerte (Tunisie) lorsque des circulaires sont apparues proposant ce recrutement.

Ce concours à ma portée et les conditions physiques requises me le permettant m'ont ouvert les portes des grandes écoles de pilotage aux États-Unis d'Amérique. Ce grand pays a voulu donner l'élan nécessaire pour aider les nations européennes à s'équiper en personnel bien formé et en matériel.

J'ai décidé de rédiger cette autobiographie pour raconter cette période pleine de péripéties, consacrée d'abord aux écoles de pilotes d'avions de chasse aux USA. Puis une fois le brevet obtenu, la continuité dans une escadre de chasse en France en l'occurrence la 5^e escadre de chasse d'Orange-Caritat (Vau-

cluse). Enfin la progression au sein de cette formation vers les différents échelons professionnels de cette discipline : **pilote de chasse**.

S'ensuivront d'autres péripéties liées aux événements conjoncturels comme la guerre d'Algérie à laquelle j'ai participé pendant un an sur avions à hélices, le NA T6 armé, puis toujours selon la conjoncture, ma transformation sur hélicoptères lourds Sikorsky H34 A pour un deuxième séjour de deux ans sur ce type d'appareil qui s'est révélé ô combien efficace dans un conflit de ce genre.

Pendant ces deux campagnes, j'ai pu apprécier l'importance de l'arme aérienne dans ces massifs montagneux, refuges naturels des « rebelles » alors que la population de métropole méconnaissait l'engagement de cette arme et les pertes humaines associées.

Beaucoup de pilotes et d'observateurs y ont laissé leur vie.

C'est aussi cette histoire que je raconte dans ce livre. Peut-être qu'il rapprochera le lecteur de la réalité.

CHAPITRE I – PRÉPARATION ÉCOLE DE PILOTAGE

Aéro-club d'Albi

Le 16 février 1952, je quitte Bizerte en Tunisie où j'étais sergent mécanicien sur avions Thunderbolt P47 à la base aérienne Sidi-Hamed pour rejoindre la France à bord du paquebot *Ville d'Oran*, direction Marseille. J'ai un ordre de mission à destination de la base aérienne d'Aulnat (Puy de Dôme) où sont rassemblés les candidats pilotes en attente d'affectation.

Issu de l'École de mécaniciens de Rochefort, j'appréciais beaucoup mon métier que je commençais juste à pratiquer dans un important atelier de réparations mais une directive parue, invitant des volontaires à préparer un concours pour devenir pilote de chasse, a été pour moi comme un défi personnel à relever, un nouvel objectif à atteindre. Je n'étais pas certain du tout d'être à la hauteur mais je me disais que je ne risquais rien à essayer et puis aussi cela représentait une chance d'aller aux