

Le HD-321, l'avion du Service action



Le HD-321, photographié sans doute en Algérie, à une date inconnue.

Affecté à l'ELA 1/56 le 24 septembre 1956, l'un des deux exemplaires du HD-321, appareil capable de se poser et de décoller sur des pistes très courtes, a été utilisé pendant presque quatre ans au profit du Service action du SDECE.

Une commande d'Air France annulée

Le grand oiseau clair a perdu ses longues ailes et beaucoup de sa grâce. On lui a enlevé ses moteurs. Des malfaisants lui ont même volé ses hublots et l'ont gratifié de quelques coups de fusil, mais son fuselage en aluminium a bien résisté aux outrages du temps. Si bien que l'épave conserve encore une certaine allure, soixante ans après son atterrissage mouvementé sur ce petit terrain d'aviation privé situé dans la Creuse, à une vingtaine de kilomètres au sud-ouest de Montluçon. L'avion, long de 22 mètres, peut-être parce qu'il s'agit d'un modèle très rare, seulement construit en deux exemplaires, dont l'autre a disparu près de Rio de Janeiro en octobre 1956, attire toujours les curieux. Et, si les épaves pouvaient parler, celle de ce Hurel-Dubois HD-321 aurait assurément quelques histoires à raconter.

En 1947, Maurice Hurel cofonde avec Jacques Dubois la société qui portera leurs noms et qui va se singulariser par la conception d'appareils dotés d'ailes à grand allongement leur permettant notamment d'atterrir et de décoller sur

des terrains très courts. Son premier appareil, le petit monoplace HD-10, effectue son vol inaugural en août 1948. Un second prototype, un bimoteur de transport de plus de 45 mètres d'envergure, le HD-31, prend l'air pour la première fois en janvier 1953, suscitant l'intérêt de la compagnie Air France et de l'armée de l'Air à la demande desquelles la société réalise une version améliorée, le HD-32. Dès décembre 1953, deux exemplaires en sont livrés aux pilotes du centre d'essais en vol (CEV) de Brétigny-sur-Orge, qui vont les soumettre à des tests pendant deux ans. Les deux avions finiront par être utilisés comme appareils de servitude et de liaison par le CEV.

Début 1955, Air France passe commande de 23 exemplaires d'une version allongée du HD-32, capable d'emporter 44 passagers. La fabrication est lancée, mais stoppée alors que le troisième aéronef est en cours d'assemblage, la compagnie nationale ayant annulé sa commande au profit du Vickers Viscount britannique.

À Suez, avec les nageurs de combat

Les deux HD-321 sont alors mis à la disposition de l'armée de l'Air. L'exemplaire n°1, au moins lui, est affecté à la Section de recherche et d'expérimentation (SRE) 09/450, rassemblant les moyens du CEV et du Centre d'expériences aériennes militaires (CEAM) en Algérie. Il va être notamment employé pour ravitailler des postes isolés de l'armée à proximité desquels seules de courtes pistes peuvent être aménagées de façon rudimentaire. Ce faisant, l'avion a attiré l'attention du Service de documentation extérieure et de contre-espionnage (SDECE) puisque le n° 1 est affecté à l'Escadrille de liaison aérienne (ELA) 1/56 le 24 septembre 1956. Créée début 1944 à la demande du général de Gaulle, qui souhaitait disposer d'une unité aérienne indépendante des Britanniques pour mener à bien des missions d'infiltration d'agents en France occupée, l'ELA s'est installée en 1946 sur le terrain de Persan-Beaumont, au nord de Paris. Elle deviendra en 1967 le Groupe aérien mixte (GAM) 56 Vaucluse.

Le HD-321 va prendre part aux opérations sur le continent africain. Un témoignage de première main lève une (petite) partie du voile sur sa carrière dans les services spéciaux, celui de Jean-Raymond Coudon, ancien pilote de l'ELA 1/56 dans les années 1950⁽¹⁾. Ce dernier se souvient de sa convocation sur un terrain situé près de Villacoublay, sans doute la base aérienne 107, pour y prendre possession du HD-321 et le ramener à Persan-Beaumont. Il raconte son départ peu de temps après, le 31 octobre 1956, pour Chypre. Un vol au-dessus de la Méditerranée *via* Istres et Brindisi, en Italie, avec du « matériel sensible » et une équipe de nageurs de combat du Service action du SDECE.

(1) Publié dans *Le Piège*, revue des anciens de l'École de l'air, n° 323 (1^{er} trimestre 2016).

En Méditerranée orientale, la tension est à son paroxysme. Deux jours plus tôt, le 29 octobre, l'armée israélienne a lancé une offensive contre l'Égypte à travers le Sinaï, progressant rapidement en direction du canal de Suez. L'opération n'est que la première étape d'un plan élaboré par les dirigeants de l'État hébreu, de la France et de la Grande-Bretagne et qui donnera aux derniers un prétexte pour intervenir en séparant les belligérants. Alors que Coudon vole vers Chypre, des appareils aux cocardes de l'armée de l'Air et de la *Royal Air Force* bombardent l'Égypte dont le président, Gamal Abdel Nasser, veut émanciper son pays de la tutelle occidentale, soutient les indépendantistes algériens et a fait voter une loi pour nationaliser le canal de Suez.

Le 5 novembre, les parachutistes français et britanniques sautent sur les environs de Port-Saïd et Port-Fouad. Le lendemain et le surlendemain, des forces terrestres sont débarquées dans le secteur face à des troupes égyptiennes impuissantes. Mais la victoire militaire occidentale tourne au désastre diplomatique, l'Union soviétique et les USA forçant Français et Britanniques à accepter un cessez-le-feu, avant l'évacuation de leurs troupes au mois de décembre. Dans ces conditions, le HD-321 semble avoir surtout servi pour des sauts d'entraînement de jour et de nuit pour les nageurs de combat. Les missions de sabotage prévues, notamment pour déposer ou larguer des hommes du Service action chargés de faire sauter les antennes de Radio Le Caire ont dû être annulées.

Raid en territoire libyen

Jean-Raymond Coudon ne ramène pas l'appareil en France, laissant celui-ci à Chypre lorsqu'il rentre en France un peu avant Noël 1956. Il en reprend les commandes pour des vols d'entraînement à basse altitude, souvent de nuit. On procède ainsi à des largages ou à des posers sur des terrains de fortune au balisage restreint. On s'exerce avec les commandos du Service action et le HD-321 retrouve l'Algérie. L'avion sert notamment à acheminer des fonds au chef rebelle Mohammed Bellounis, rallié à la France, mais qui sera finalement lâché et, dit-on, liquidé par son protecteur à l'été 1958.

Le HD-321 est ensuite détaché sur la base aérienne de Telergma, à 10 kilomètres au sud de Constantine et à 180 kilomètres de la frontière tunisienne, où il peut faire de nombreuses démonstrations de ses capacités opérationnelles. Selon Jean-Raymond Coudon, qui dit avoir réalisé à cette époque 80 heures de vol en dix jours, avec 88 atterrissages, notamment sur les petits terrains des Aurès, le but était de tenter d'obtenir d'autres appareils du même type. Les rapports adressés au SDECE et à l'armée de l'Air valurent d'ailleurs au pilote une convocation à Brétigny-sur-Orge avec son avion que l'on équipa de capteurs pour une démonstration d'atterrissage et de décollage sur de très courtes distances.

Des opérations auxquelles il a participé aux commandes du HD-321, Jean-Raymond Coudon n'en raconte vraiment qu'une. Une grosse affaire, dont il omet volontairement de préciser la date. Les choses commencent avec l'arrivée du HD-321 et d'un avion de transport Douglas C-47 de l'ELA 1/56 sur le terrain d'aviation d'Orléans. Elles se poursuivent par un transfert des équipages au camp de Cercottes, une des bases du Service action, pour y retrouver un commando de 25 militaires du 11^e bataillon parachutiste de choc. Les hommes prennent place dans une grande salle pour un exposé complet de la mission. Tout y passe : approches, signaux de reconnaissance, replis horaires, éventualités diverses, dont l'échec de l'opération, secours envisagés. Et au moyen de tous les supports possibles : photos, cartes, boîte à sable. Coudon révèle que le commando partira de Telergma à destination d'un endroit non précisé, mais se trouvant en territoire libyen.

Les hommes, pilotes compris, reçoivent des vêtements et des équipements divers dont toutes les étiquettes ont été arrachées et toutes les marques effacées. Les vêtements avec lesquels ils sont arrivés sont laissés sur place, les papiers d'identité aussi. Commence alors une série de répétitions pour le Hurel : embarquement et débarquement des commandos, essais des signaux optiques et sonores puis débriefing. Le départ se précise. Perception de l'armement, des pistolets-mitrailleurs suédois munis de silencieux, des grenades, des poignards et des explosifs pour faire sauter l'avion en cas de besoin. On essaie les armes et, le lendemain, c'est le départ pour l'Algérie.

Le HD-321, le C-47 et leurs passagers restent à l'écart dans un coin du terrain de Telergma en attendant la tombée de la nuit. Le Douglas décolle alors pour aller larguer deux militaires qui doivent se charger de baliser la zone d'atterrissage du HD-321 qui prend l'air à son tour. Après 2 heures 30 de vol, les pilotes et leur petit comité d'accueil au sol échangent les signaux convenus. Le terrain est balisé sommairement afin que le HD-321 puisse s'y poser. L'avion touche le sol sans problème mais, alors qu'il effectue un virage pour se mettre dans l'axe du départ, il manque de s'enliser du fait d'un sol rendu boueux par la pluie. Pour se dégager, Jean-Raymond Coudon doit pousser ses moteurs à fond, ce qui n'est assurément pas le moyen le plus discret d'arriver. Puis, les commandos partent pour leur destination, laissant les pilotes et quelques hommes près de l'appareil. Angoissante attente, qui se conclut à la fin de la nuit par un retour au complet des hommes du Service action. La réussite de l'opération vaudra à ses acteurs une visite du n° 2 du SDECE à Persan-Beaumont pour leur transmettre les félicitations du grand patron.

Atterrissage raté

D'autres missions eurent lieu dont on ne saura rien. Décollant de Tebessa, ville toute proche de la frontière tunisienne, l'avion emporte parfois une jeep armée à son bord ou des voitures piégées...

La carrière du HD-321 va s'arrêter de façon prématurée. En mai 1959, il est accidenté lors d'un atterrissage de nuit sur le terrain de Lyon-Satolas. L'avion est remis en état, mais le sort s'acharne. Un an plus tard, quasiment jour pour jour, le HD-321 va une nouvelle fois rater son atterrissage. L'appareil participe, dit-on, à une mission d'entraînement consistant à déposer une équipe du Service action qui doit s'introduire à l'intérieur de l'immense base aérienne de Châteauroux, utilisée à l'époque par l'*US Air Force* dans le cadre d'un accord de défense conclu avec le gouvernement américain. Il s'agit évidemment d'évaluer la sécurité des installations. L'appareil doit ensuite effectuer un atterrissage de nuit sur la piste du petit terrain situé sur la commune de Chambon-sur-Voueize, à deux pas du château de Villemoleix qui, comme le terrain d'aviation, est la propriété de la famille Alajouanine. En toute discrétion et dans des conditions qui sont celles des opérations clandestines, la piste étant balisée de façon très rudimentaire. Pour des raisons inconnues, l'arrivée au sol, vers 4 heures, se passe mal. L'herbe est mouillée, l'appareil glisse, dévie sur sa droite, heurte un poteau EDF et finit sa course le nez dans une mare.

Bien qu'assez légèrement endommagé, l'avion ne sera pas remis en état. Il sera cédé à l'Institut géographique nationale (IGN), qui dispose de huit Hurel-Dubois d'un modèle proche du HD-321, le HD-34. L'IGN va récupérer sur l'épave tout ce qui peut l'être afin de disposer de pièces pour ses propres appareils. Ce qu'il en reste sera acheté par la famille Alajouanine.

Olivier Pigoreau
Membre de l'AASSDN

NE LAISSONS PAS MOURIR L'HISTOIRE

– Si vous possédez des documents intéressant l'histoire des Services Spéciaux (livres, bulletins de l'Amicale, revues, archives, etc...) et si vous ne souhaitez pas les conserver

merci de nous les proposer.

Vous nous aiderez à compléter notre bibliothèque et à disposer ainsi d'une documentation susceptible d'être consultée avec profit ou d'enrichir notre fonds d'archives.

– Si vous n'avez pas encore consigné vos souvenirs, commencez-en la rédaction, ou acceptez qu'ils soient enregistrés

afin de leur éviter l'oubli.

Dans tous les cas, faites-le savoir au siège de l'Amicale.

A tous, un grand merci au nom de l'Histoire.