

Armée de l'Air 1945-1962 (36)

Ami(e) Internaute,

Ce 188^{ème} diaporama est le 36^{ème} d'une série sur l'armée de l'Air en Algérie de 1945 à 1962. Il concerne l'EALA 13/72.

Faites le circuler sans restriction !

Merci aux propriétaires des photos dont les noms apparaissent entre parenthèses.

Pour l'histoire de l'aviation en Algérie que je réalise, je recherche des photos, des documents, des récits et des témoignages, merci d'en parler autour de vous.

Consultez les documents précédents sur :

<https://aviation-algerie.com/documents-a-telecharger/>

Bien cordialement. Pierre Jarrige.

Jarrige31@orange.fr

<http://www.aviation-algerie.com>

EALA 13/72



L'EAL 13/72 est créée le 1^{er} octobre 1956 sur T-6 à Rabat-Salé (Maroc), sous le parrainage de la 8^{ème} Escadre de Chasse, puis des 5^{ème} et 12^{ème} Escadres de Chasse en novembre 1957.

Elle est transférée à La Réghaïa en novembre 1956, à Paul-Cazelles en décembre 1956 et à Bir-Rabalou en mars 1959.

Détachements à Boufarik, Orléansville, Bourbaki, Bou-Saâda et Berrouaghia.

Immatriculation : F-UJWx, code : *Rabais*.

L'EALA13/72 est dissoute le 1^{er} juillet 1960.

Commandements :

- 1^{er} octobre 1956 : Cne Paul-Hubert Verlet.
- 19 novembre 1957 : Cne Jean Anquetil.
- 1^{er} septembre 1958 : Lt Claude Roumilhac.
- 7 juillet 1959 : Cne Bernard Ruff.
- 1^{er} juillet 1960 : Lt Alain Bourzeix.

Décès :

- 18 juin 1957, le sergent pilote André Beck meurt, tué par balle en T-6, à Oued-Zoubia, dans la région de Teniet-el-Haad, après avoir décollé de Bourbaki.

EALA 13/72 – North American T-6G



EALA 13/72



(Jean-Claude Beck)

EALA 13/72 – La Séria, novembre 1956, le Lt Golain avant le départ pour La Réghaïa où l'escadrille restera en novembre et décembre



EALA 13/72 – Arrivée à La Réghaïa, novembre 1956



EALA 13/72 – Paul-Cazelles, où l'escadrille stationnera de décembre 1956 à mars 1959



(Philippe Golain)

EALA 13/72 – Paul-Cazelles, 1956



EALA 13/72 – Paul-Cazelles, le T-6 WG Zoé décoré de la *Cocotte* sur le côté droit



EALA 13/72 – Djelfa, 1957



(Philippe Golain)

EALA 13/72 – Paul-Cazelles, 1957



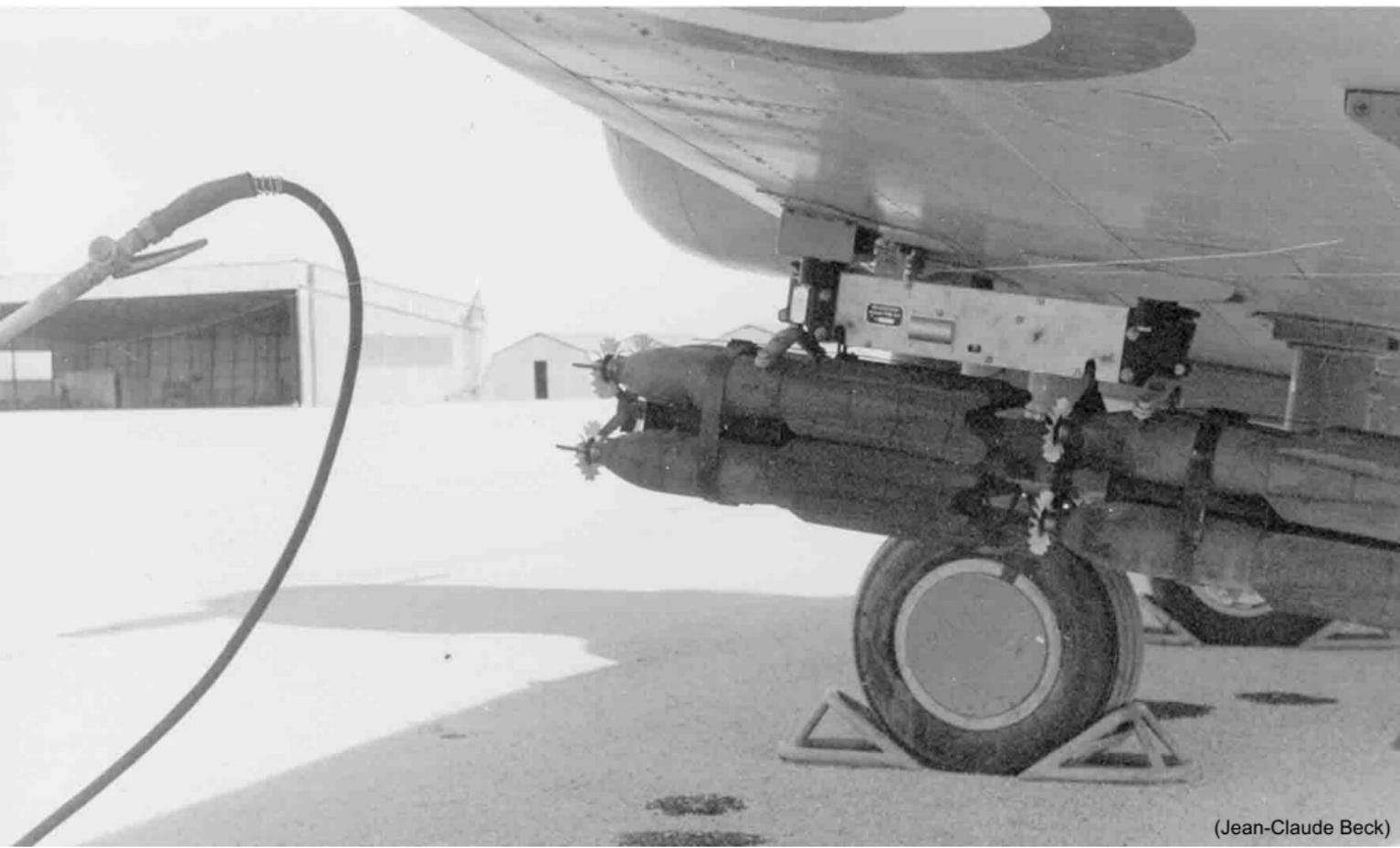
(Philippe Golain)

EALA 13/72 – Paul-Cazelles, 1957



(Vincent Lassus)

EALA 13/72 – Paul-Cazelles 1957, bombes antipersonnel



EALA 13/72 – En panne à Berrouaghia,
1957



EALA 13/72 – Paul-Cazelles 1956, Sgt pilote André Beck et mécaniciens



(Jean-Claude Beck)

EALA 13/72 – Laghouat, décembre 1956, Sgt Beck



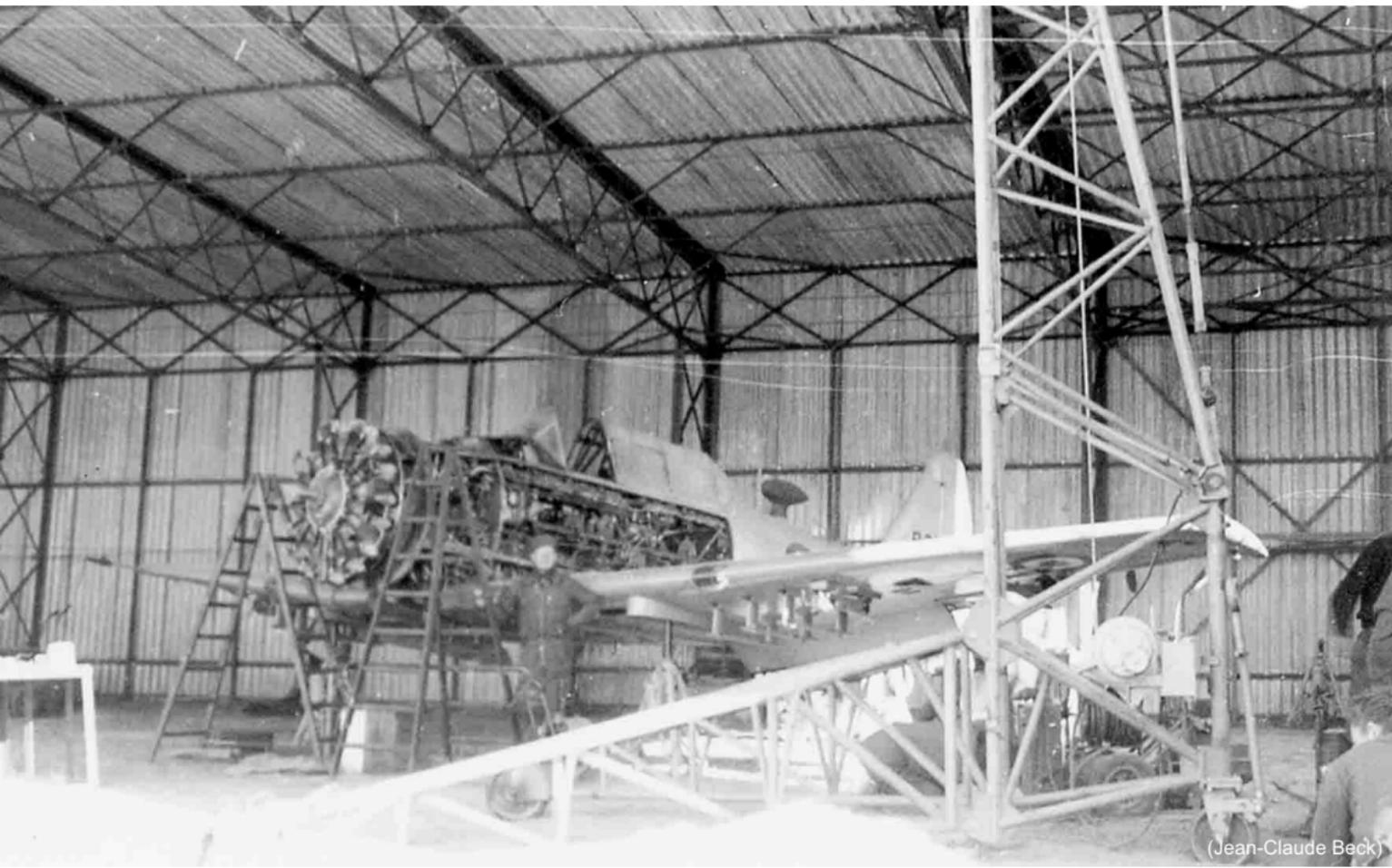
(Jean-Claude Beck)

EALA 13/72 – Paul-Cazelles, 1956



(Jean-Claude Beck)

EALA 13/72 – Paul-Cazelles, 1956



(Jean-Claude Beck)

EALA 13/72 – Paul-Cazelles 1958



(Marcel Fluet via Jacques Moulin)

EALA 13/72 – 1959



(Jean-Claude Thérèse)

EALA 13/72 – Bir-Rabalou, où l'escadrille stationnera de mars 1959 à juillet 1960, date de la dissolution



EALA 13/72 – Bir-Rabalou, 1959



(Jean-Pierre Roussel)

EALA 13/72 – Bir-Rabalou, 1959



T-6 de l'EALA 13/72 et L-19 du GALAT 3 – Bir-Rabalou, juillet 1959



EALA 13/72 – Bir-Rabalou, 1959



ÉALA 13/72 – Novembre 1956, entre La Sénia et La Réghaïa



(Philippe Golain)

EALA 13/72 – Paul-Cazelles, 1956



(Jean-Claude Beck)

EALA 13/72 – Paul-Cazelles, le T-6 WG



EALA 13/72 – Paul-Cazelles, le T-6 WG et sa *Cocotte*, remarquer le rentrée dissymétrique du train

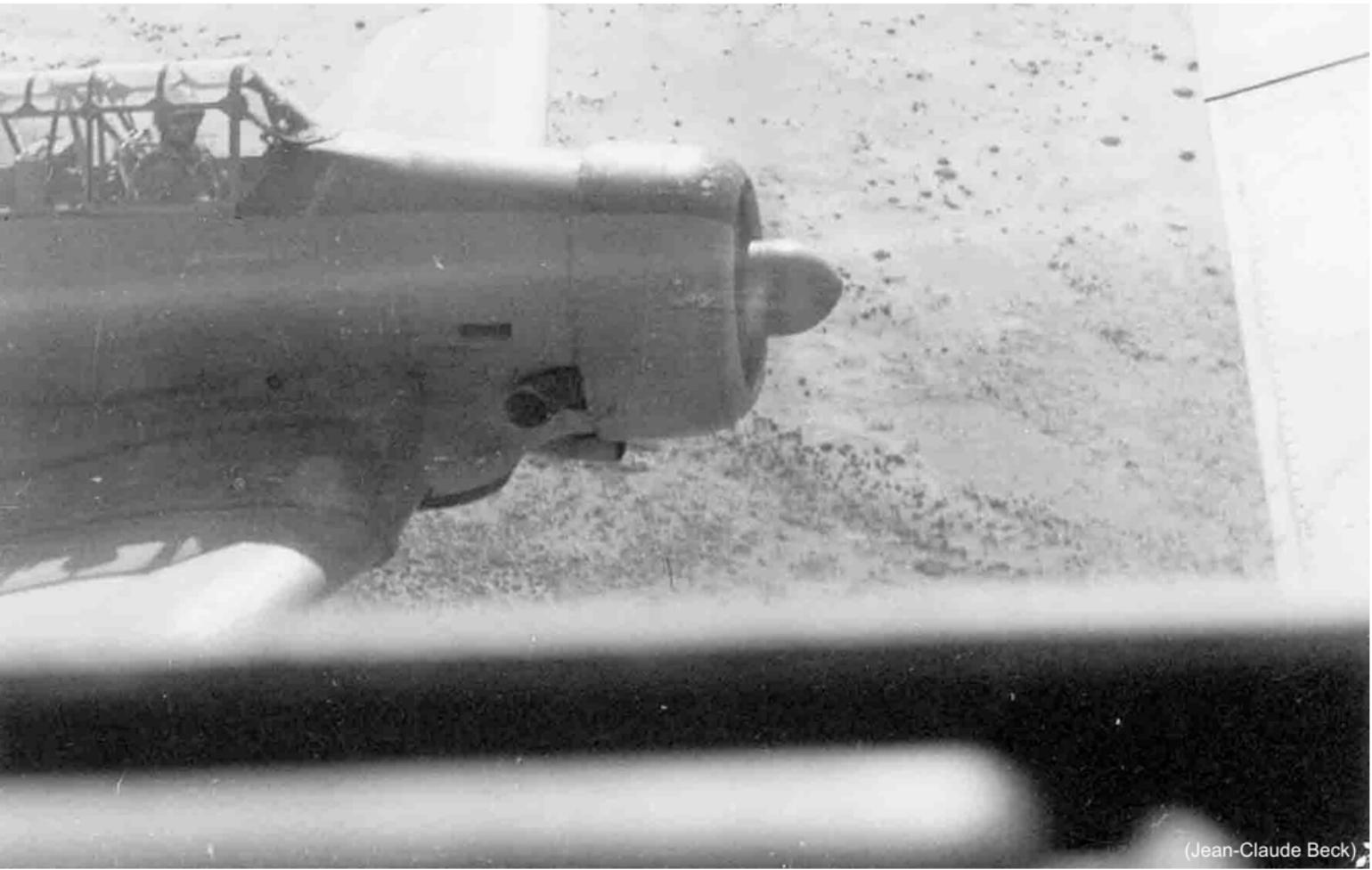


(Bernard Gilotte)

EALA 13/72 – Paul-Cazelles, le T-6 WG et sa *Cocotte*, remarquer le rentrée dissymétrique du train



EALA 13/72 – Paul-Cazelles, 1957



EALA 13/72 – Paul-Cazelles, 1957



(Jean-Claude Beck)

EALA 13/72 – Paul-Cazelles, 1957



(Vincent Lassus)

EALA 13/72 – Paul-Cazelles, 1957



(Vincent Lassus)

EALA 13/72 – Bir-Rabalou, 1959



(Sébastien Guillemin)

EALA 13/72 – Bir-Rabalou, 1959



EALA 13/72 – Bir-Rabalou, 1959



EALA 13/72 – Bir-Rabalou, 1960



(François Boulet)

EALA 13/72 – Bir-Rabalou, 1959



(Jean-Pierre Roussel)

EALA 13/72 – Bir-Rabalou, 1959



(René Boissieux)

EALA 13/72 – Bir-Rabalou, 1959



(Jean-Pierre Roussel)

EALA 13/72 – Bir-Rabalou, 1959



(Sébastien guillemin)



EALA 13/72 – Paul-Cazelles, 1957, Sgt pilote Vincent Lassus



(Vincent Lassus)

EALA 13/72 – Paul-Cazelles, 1957, Sgt pilote Vincent Lassus



(Vincent Lassus)



EALA 13/72 – Paul-Cazelles,
1957, Sgt pilote Vincent Lassus

(Vincent Lassus)

EALA 13/72 – Le 10 février 1960, l'équipage du T-6 trouve l'épave d'un des deux *Mistral* de l'EC 1/20 entrés en collision aérienne à Béni-Slimane (Lt Péricart blessé et Lt Laynaud indemne)



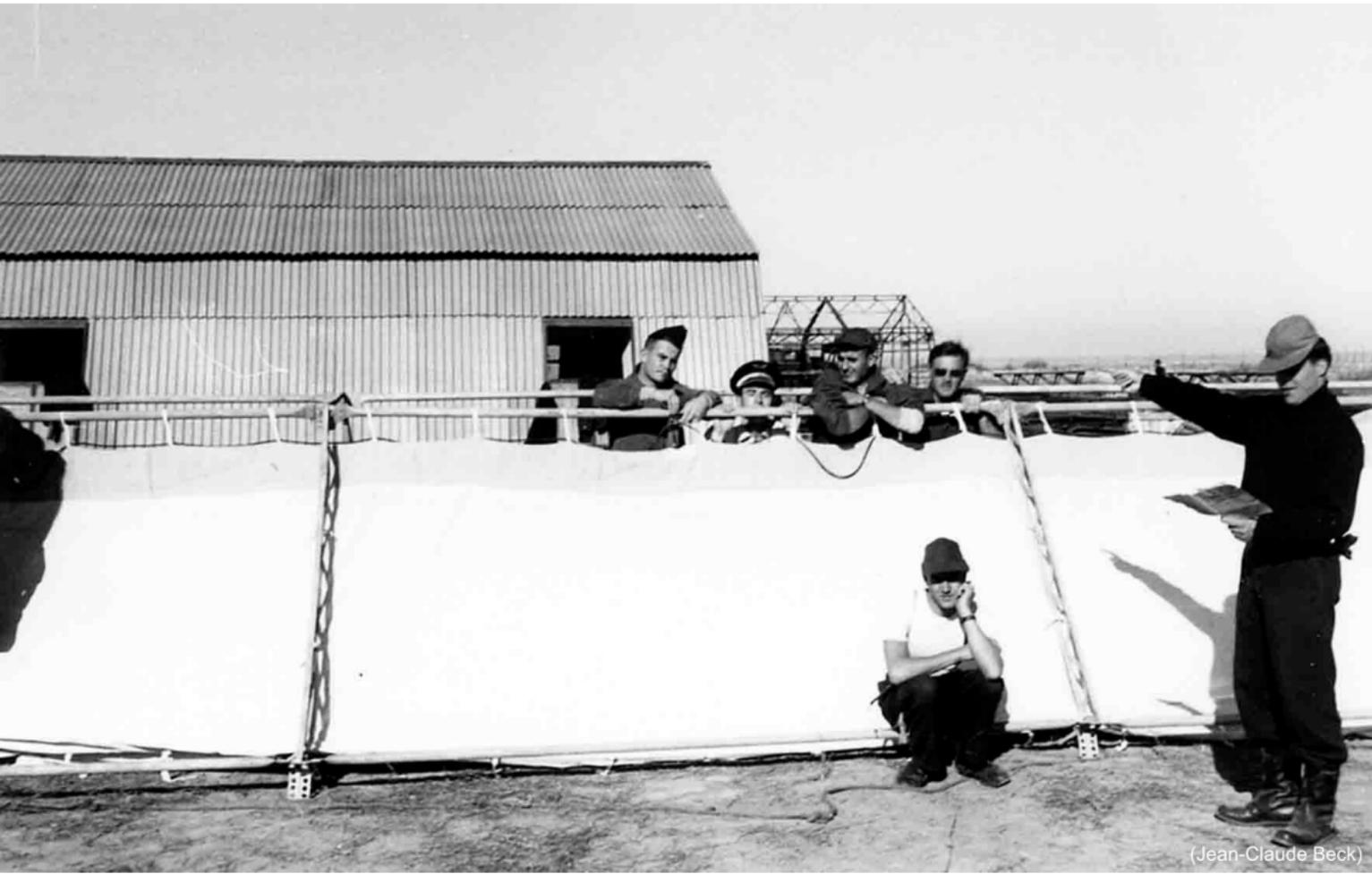
EALA 13/72 – Janvier 1957, les dix camions Berliet partis de Blida au petit matin, protégés pendant tout le trajet par les T-6 de l'EALA 13/72, déballent à Paul-Cazelles le matériel de couchage et le matériel technique pour les avions de l'escadrille



EALA 13/72 – Janvier 1957, installation à Paul-Cazelles



EALA 13/72 – Paul-Cazelles 1956, montage des baraques Sarrade et Galtier SAGA



EALA 13/72 – Paul-Cazelles 1956, montage des baraques SAGA (Sarrade et Galtier)



EALA 13/72 – Paul-Cazelles, 1956



EALA 13/72 – Paul-Cazelles, 1956



(Jean-Claude Beck)

EALA 13/72 – Paul-Cazelles 1956, ouverture de la piste









EALA 13/72 – Paul-Cazelles, 1956



(Jean-Claude Beck)

EALA 13/72 – Paul-Cazelles, 1956



EALA 13/72 – Sgt Beck, à Boghari en décembre 1956, départ pour un PGA (poste de guidage avancé)



(Jean-Claude Beck)



EALA 13/72 – Paul-Cazelles, 1956



EALA 13/72 – Paul-Cazelles, 1956



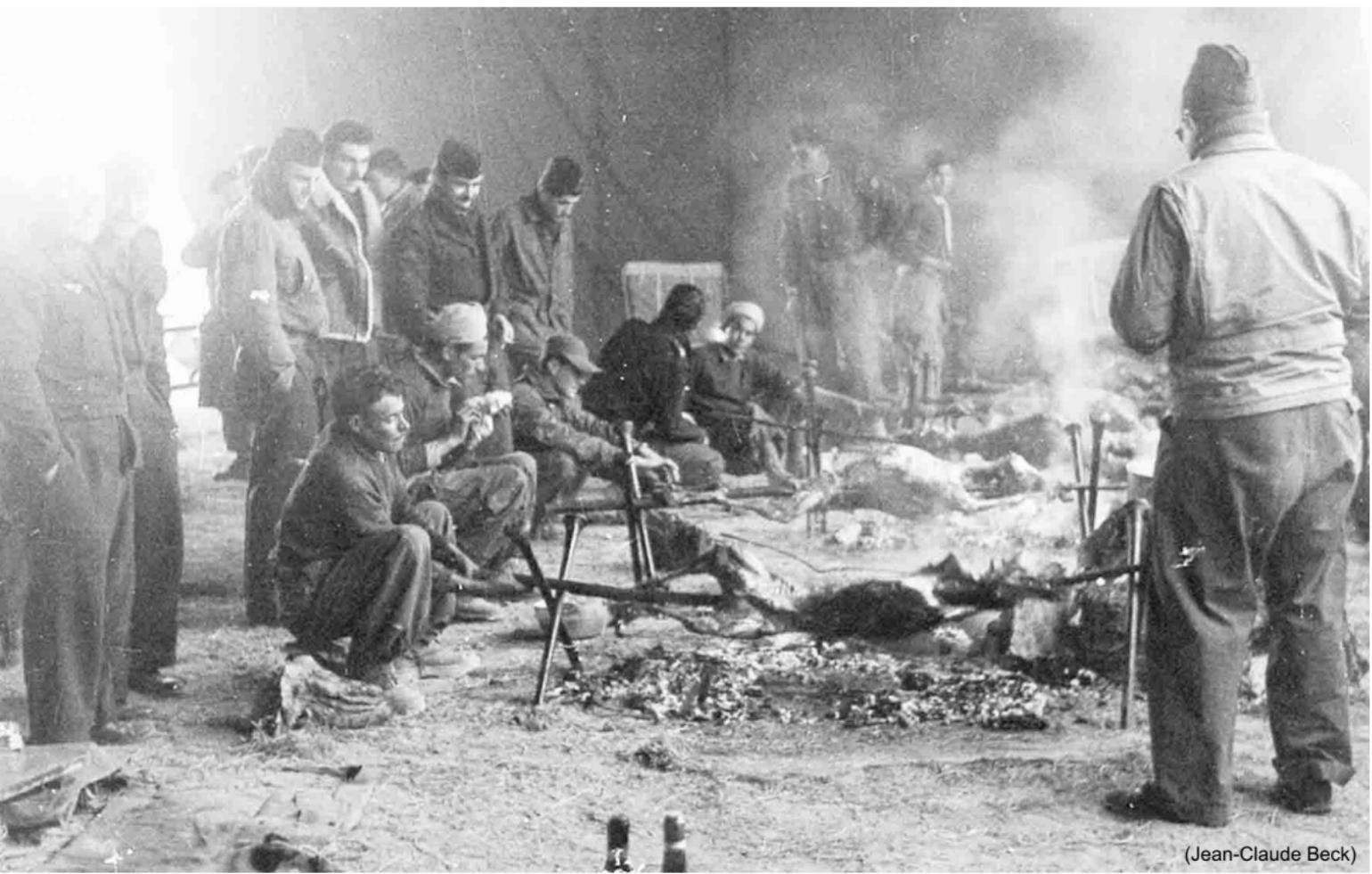
EALA 13/72 – Paul-Cazelles, 1956



EALA 13/72 – Paul-Cazelles, 1956







EALA 13/72 – Paul-Cazelles 1957, Sgt pilote André Beck



(Jean-Claude Beck)

EALA 13/72 – Paul-Cazelles 1957, Sgt pilote André Beck retour de mission



(Jean-Claude Beck)

EALA 13/72 – Paul-Cazelles, janvier 1957



(Philippe Golain)

EALA 13/72 – Paul-Cazelles, janvier 1957



(Philippe Golain)

EALA 13/72 – Paul-Cazelles, 1957



(Philippe Golain)

EALA 13/72 – Paul-Cazelles 1957, chasse aux gangas



EALA 13/72 – Paul-Cazelles, janvier 1957, chasse aux gangas



EALA 13/72 – Paul-Cazelles 1956, chasse aux gangas



EALA 13/72 – Paul-Cazelles 1958, départ des permissionnaires



EALA 13/72 – Bir-Rabalou 1960, réglage des mitrailleuses



EALA 13/72 – Bir-Rabalou 1960, réglage des mitrailleuses

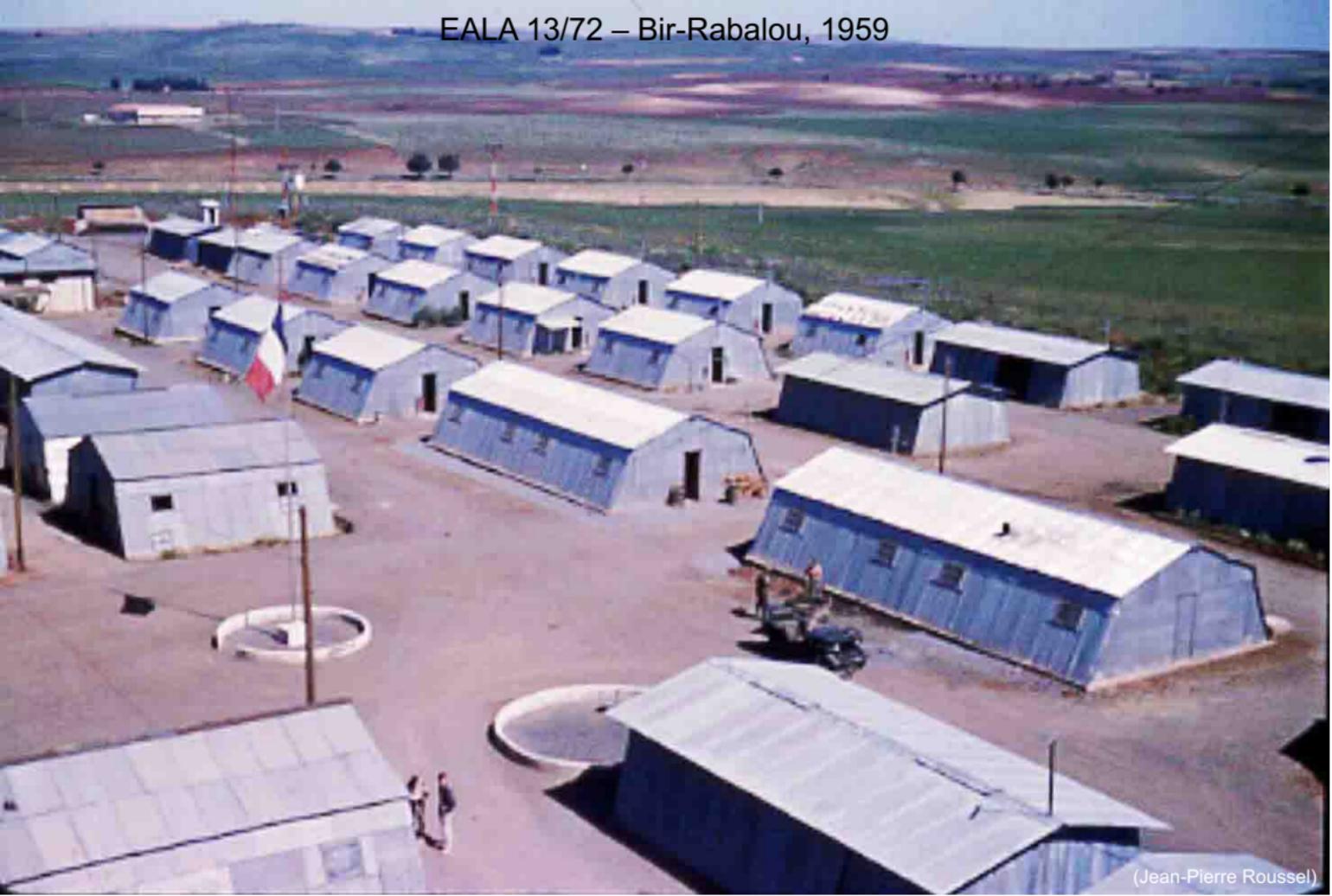


EALA 13/72 – Bir-Rabalou, 1959



(René Boissieux)

EALA 13/72 – Bir-Rabalou, 1959



(Jean-Pierre Roussel)

EALA 13/72 – Bir-Rabalou, 1959



(René Boissieux)

EALA 13/72 – Bir-Rabalou, 1959





(Jean-Pierre Roussel)

EALA 13/72 – Bir-Rabalou, juin 1960



(Jean-Pierre Roussel)



(Jean-Claude Beck)

EALA 13/72 – Le sergent-pilote André Beck en détachement à Laghouat en 1956

Le 18 juin 1957, André Beck meurt en T-6, tué par balle à Oued-Zoubiadans, la région de Teniet-el-Haad, après avoir décollé de Bourbaki.

Merci à Jean-Claude Beck, son frère, qui a communiqué de nombreuses photos.

EALA 13/72 – André Beck en T-6, alors qu'il était élève-pilote aux Etats-Unis



(Jean-Claude Beck)

EALA 13/72 – Paul-Cazelles 1956, Sgt pilote André Beck



Journal de E.L.A 1372 à BOURBON
L'ASIN L'ENGUET BECK. MONTAGNE DE MINIM.



copains" d'André à la
Escadre de chasse (ici à
LORAMA) : COVAY, AUSAUX,
IGU, MALVESIN ...)

lavage du linge dans le carquois Lourd
(André BECK)

Le S/L GOLAIN - lors d'une
courvoyage de la 1372 : Am d'ORAN



chans à l'Escadille Lignée d'Alpin (E.L.A) 1372
1957 à PAUL CAZELLE. (Fidèle à l'ENGUET BECK)

les copains de la 8^{me} Escad
de Chasse, dont SAGIOW, COVAY
EON, DES COURTIEUX ...)



EALA 13/72 – Obsèques d'André Beck à l'hôpital Maillot



V° REGION AERINNE

EXTRAIT DE L'ORDRE GENERAL N° 433/4

Vu les décrets 56.374 du 11 Avril 1956 et 561048 du 12 Octobre 1956 portant création de la Croix de la Valeur Militaire.

Vu la D.M. N° 7.692 / CAB/EMP/CH du 26.5.1956
Vu la D.M. N° 9485 / CAB/EMP/CH du 27.5.1956

Le Général de Brigade Aérienne
DE MARICOURT
Commandant l'AIR en ALGERIE
C X T E

A L'ORDRE : de la DIVISION AERINNE

Le sergent B E C K André Louis Yves (C 39.904) de l'E.A.L.A 13/72

Sous-officier possédant de belles qualités de pilote de combat et de tireur adroit. S'est distingué d'une manière éclatante le 6 Février 1957 au Sud de LETOURNEAU en découvrant et en attaquant une bande rebelle, lui infligeant de lourdes pertes et l'immobilisant jusqu'à l'arrivée des troupes amies ;
- le 9 Février 1957 au Nord du djebel TOUIL en participant activement à la destruction complète d'une bande rebelle importante".

CETTE CITATION CONFORTE L'ATTRIBUTION DE LA CROIX DE LA VALEUR MILITAIRE
AVEC ETOILES : D'argent

COPIE CERTIFIEE CONFORME

SP 88.202 le: 27 JUN 1957

DESTINATAIRES:

"Effectifs" pour mise à jour des pièces matricules
Intéressé

COMMANDEMENT DE L'AIR EN ALGERIE
GROUPEMENT D'AVIATION
LEGERE ET D'APPUI N°3.

N° 4004 / C.A.L.A. / CHANG.

Capitaine ROLLY
Le Commandant GILBERT
Commandant le C.A.L.A.

ARMÉE DE L'AIR

- E X T R A I T -

du Décret en date du 30 Septembre 1957
publié au Journal Officiel du 8 Octobre 1957

Portant concession de la MEDAILLE MILITAIRE à titre "posthume"

Sont décorés de la MEDAILLE MILITAIRE à titre "posthume"

- B E C K (André, Louis, Yves) - Sergent de Réserve

" Sous-Officier de grande valeur possédant de belles qualités de pilote de combat. Affecté à l'Escadrille d'Aviation Légère d'Appui 13/72 s'était fait remarquer depuis son arrivée par son courage et son efficacité infligeant de lourdes pertes aux rebelles au cours d'interventions aériennes.

" A trouvé la mort le 18 Juin 1957 dans la région de TENIET el HAAD au cours d'une mission de maintien de l'ordre en Algérie.

" Totalisait 1.292 heures de vol dont 139 heures en 104 missions en Extrême-Orient et 314 heures en 140 missions en Afrique du Nord."

CES CONCESSIONS DE LA MEDAILLE MILITAIRE COMPORTENT L'ATTRIBUTION DE LA CROIX DE LA VALEUR MILITAIRE AVEC PALME.

- COTY -

PAR LE PRESIDENT DE LA REPUBLIQUE
LE PRESIDENT DU CONSEIL DES MINISTRES
H. BOURGES-L'AMOURY

LE MINISTRE DE LA DEFENSE NATIONALE
ET DES FORCES ARMÉES
André MORICE

EXTRAIT CERTIFIEE CONFORME :

Le Général de Brigade Aérienne VALLOIS
Chef du Service de Liaison du Personnel de l'Armée de l'Air



EALA 13/72 – Verrière tâchée de sang



EALA 13/72 – Impacts



EALA 13/72 – Atterrissage en campagne du Sgt Rambure le 5 février 1958, près d'Aïn-Boucif



EALA 13/72 – Atterrissage en campagne du Sgt Rambure le 5 février 1958, près d'Aïn-Boucif



EALA 13/72 – Panne de moteur près de Bouira, 1959



EALA 13/72 – Bir-Rabalou, 1^{er} octobre 1959, accident au décollage du Sgt Lagrande



(René Boissieux)

EALA 13/72 – Bir-Rabalou, 1^{er} octobre 1959, accident au décollage, le T-6 est remis sur ses roues



EALA 13/72 – Bir-Rabalou, 1^{er} octobre 1959, accident au décollage, le T-6 est remis sur ses roues



EALA 13/72 – Bir-Rabalou, le démontage par des mécaniciens venus de l'AMR de Blida



(Alain Paumier)

EALA 13/72 – Bir-Rabalou, le démontage commence



EALA 13/72 – Bir-Rabalou, le démontage



EALA 13/72 – Bir-Rabalou, installation sur un camion semi-remorque



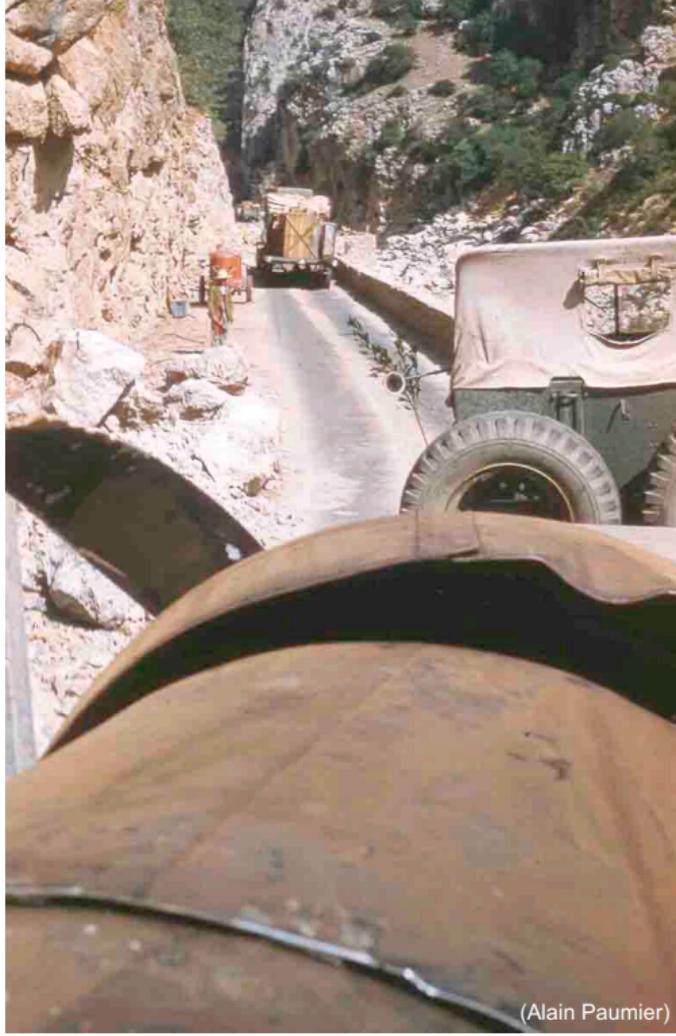
EALA 13/72 – Bir-Rabalou, installation sur un camion semi-remorque



EALA 13/72 – Le camion semi-remorque est intégré dans un convoi vers Blida



EALA 13/72 – Le convoi dans les gorges de La Chiffa



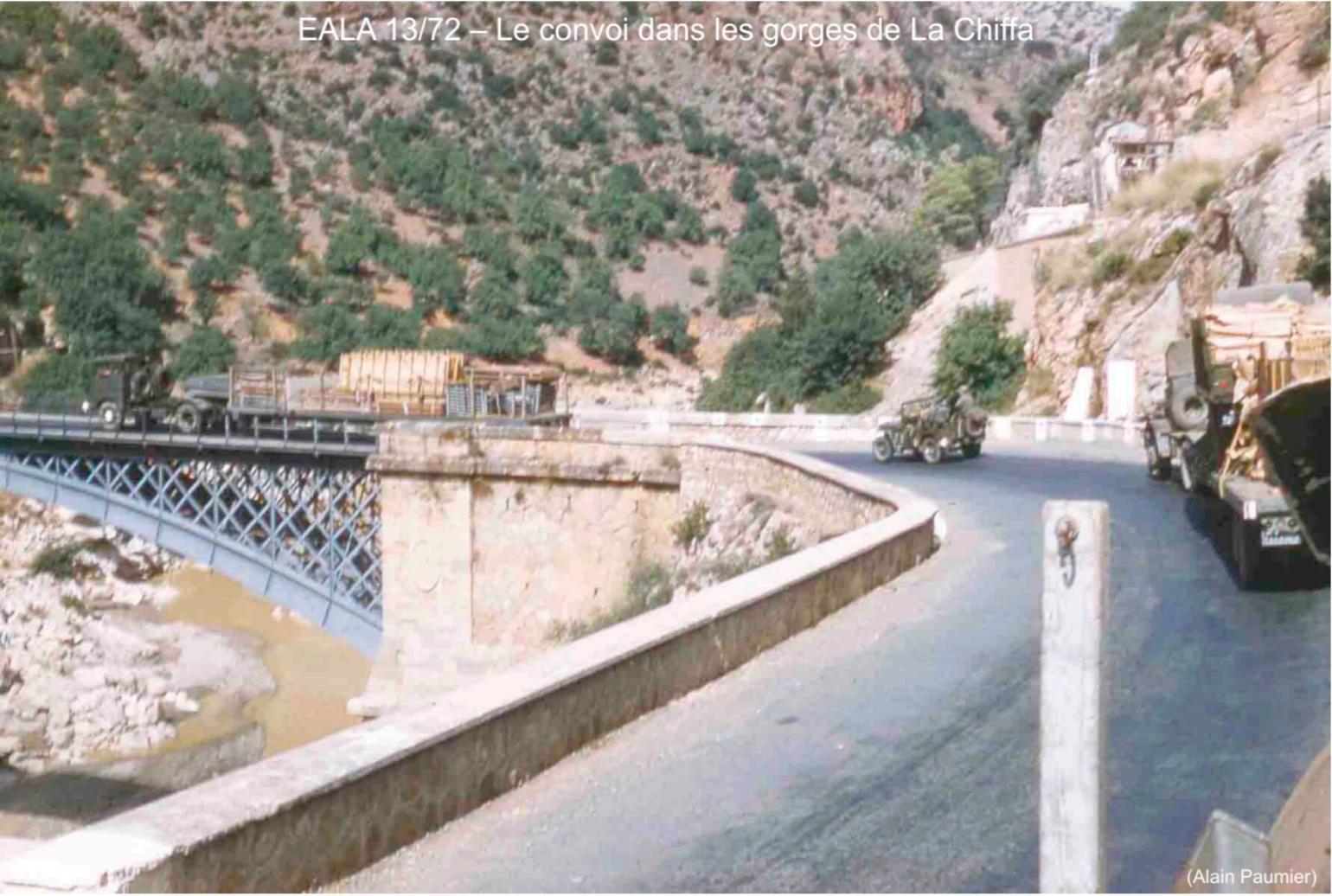
(Alain Paumier)

EALA 13/72 – Le convoi dans les gorges de La Chiffa



(Alain Paumier)

EALA 13/72 – Le convoi dans les gorges de La Chiffa



Les convois (par Charles Raoul - *Le Piège*, revue de l'École de l'Air)

Parmi les missions de la Base aérienne 140 à Blida, il y avait la récupération des avions accidentés à travers l'Algérie, la plupart à la suite d'ennuis mécaniques et qui ne pouvaient être ramenés en vol vers les ateliers. Comme la circulation sur les routes n'était pas sûre dès qu'on s'éloignait de la côte méditerranéenne ou des villes, des convois routiers étaient organisés.

Il n'était pas rare que le convoi comprenne une ou deux remorques de 40 pieds avec tracteur et cinq ou six camions. Le chef de convoi, désigné parmi les sous-lieutenants et lieutenants de l'AMR (Atelier mécanique régional), disposait d'une Jeep avec conducteur et, sur la banquette arrière, un opérateur radio SCR 300 et le servant d'un fusil-mitrailleur 24/29. Ces convois routiers étaient formés de trois composantes :

- Les conducteurs de remorques de 40 pieds (camions GMC ou Berliet).
 - Un détachement de la section de protection de la base : une dizaine d'appelés encadrés par un sergent engagé, équipés de gilets pare-balles et de pistolets-mitrailleurs MAT 49. Ils faisaient "banquette" dans un GMC avec un poste radio et une mitrailleuse de 12,7 mm montée sur tourelle.
 - Une équipe de mécaniciens chargés de démonter l'avion accidenté et de l'installer sur la remorque.
- Les étapes étaient de 200 à 300 km à une vitesse moyenne de 30 à 50 km/h selon l'état de la route ou de la piste et le relief du terrain. Certains bahuts, rescapés des guerres de 39-45 et d'Indochine, totalisaient un nombre respectable de kilomètres et souffraient de la chaleur et de la vétusté.

Pour le personnel, c'était 8 à 10 heures de route chaque jour, en tenant compte des arrêts casse-croûte, du repas de midi, des haltes imprévues, parfois dans la poussière, parfois sous la canicule, souvent chahutés sur une route ou une piste aménagée sommairement. Au cours de la journée, nous franchissions des postes de contrôle tenus par les compagnies du Train. Notre passage suscitait peu d'intérêt de leur part : c'était la routine, nous n'étions pas des guerriers. L'étape prévue sur notre feuille de route était généralement une base aérienne ou un détachement de l'armée de l'Air. suite ...

... suite ...

Pour des raisons de sécurité, le convoi ne circulait que de jour. On faisait peu de rencontres en chemin, la circulation était plus que fluide. Il nous arrivait parfois d'apercevoir et d'entendre dans le lointain des avions et des hélicoptères qui tournoyaient autour d'un piton, nous croisions une colonne de véhicules blindés légers d'où émergeaient des casquettes « à la Bigeard » et des tenues « léopard » qui se dirigeait vers le même endroit, on se disait qu'une opération était en cours, pas de quoi nous impressionner. Parfois aussi, nous apercevions une dizaine d'hommes en djellaba, avançant sur la ligne d'horizon en file indienne et nous nous interrogions sur leur identité. Plus rarement, on croisait un indigène accompagné d'enfants menant, on ne sait où, un bourricot monté par une silhouette drapée ou un fagot de branchages. Et le convoi poursuivait son chemin. La peur du danger n'était pas notre compagne.

Le chef de convoi désigné était contacté quelques jours avant le départ pour prendre connaissance des consignes. Je revois encore ce capitaine chenu m'expliquant dans son bureau avec gravité les détails de la mission, l'itinéraire la vitesse à respecter, les précautions à prendre pour prévenir le danger, etc. Les premières fois, je l'écoutais religieusement, mais après quelques missions, je me disais *cause toujours*, me prenant pour un vieux baroudeur qui, d'expérience savait bien que la mission ne se passait jamais comme prévu et que le moment venu, il faudrait faire preuve d'initiative.

Le rassemblement pour le départ était prévu le matin de bonne heure bien avant l'embauche. Les véhicules et le personnel arrivaient les uns après les autres sur le terre-plein qui servait aussi de place d'armes pour les manœuvres des appelés nouvellement incorporés Les véhicules étaient alignés selon l'ordre du convoi, la Jeep en tête et le GMC armé en queue de façon à pouvoir contrôler l'ensemble de la caravane par radio. Les discussions allaient bon train, on faisait connaissance le paquet de Bastos circulait, chacun rangeait au mieux son petit BV (baisenville). Les opérateurs radio de la Jeep et du GMC armé prenaient contact : *De Canari Blanc à Canari blanc, comment me recevez-vous ? À vous, parlez.* La réponse était nette : *De Canari blanc à Canari jaune, je vous reçois 5/5. À vous, parlez.*

... suite ...

... suite ...

Pour le chef de convoi, les soucis, c'était déjà parti : il fallait courir après les retardataires qui en étaient encore à prendre leur petit-déjeuner, parfois même passer dans les chambrées et pousser un bon coup de gueule s'inquiéter de ce véhicule, le capot relevé, à propos duquel un chauffeur avisé pronostiquait, d'expérience les pires ennuis à venir s'inquiéter de l'arrimage du chargement, etc. Un passage à l'ordinaire troupe aussi était indispensable pour s'assurer des denrées pour le casse-croûte et j'en passe. Un dernier comptage de la troupe une ultime vérification du chargement, tout le monde est là, OK, c'est parti ! Le convoi s'ébranle, Jeep en tête, franchit, fier comme Artaban, la porte principale de la base, sous le regard incrédule de ceux qui, logeant en ville, arrivent à l'embauche pour suer sous le burnous la journée durant.

Souvent, notre destination nous faisait prendre la route vers le sud. Aussi, dès la ville derrière nous, le poste de contrôle franchi, se présentaient les gorges de la Chiffa et le Ruisseau des Singes, rendus célèbres depuis par Jean-Claude Brialy. Nous ne pouvions qu'être impressionnés par ce ravin entre de hautes montagnes que l'on savait être le refuge occasionnel des HLL. Le convoi avançait avec assurance à allure modérée. La météo était au beau fixe, les moteurs ronronnaient, bref, la journée s'annonçait paisible. Pas de raison de s'inquiéter, un rapide regard sur la carte Michelin confirmait que nous serions à l'heure à l'étape ou au rendez-vous prévu avec la protection aérienne.

Cependant, quelques nids de poule plus loin, les opérateurs radio commençaient à se faire du mouron : les appels de *Canari Jaune* vers *Canari Blanc* et vice-versa passaient de plus en plus mal : 3/5, puis 1/5. Bref, excédé, le chef de convoi donnait l'ordre d'arrêter cette cacophonie ! Et nos vaillants garçons, dépités, rangeaient leur matériel jusqu'au prochain arrêt. Il ne restait plus au chef, pour surveiller la colonne des véhicules, qu'à jouer au serre-file, se garer sur le bas-côté de la route, puis remonter le convoi. Bientôt arrivait l'heure du casse-croûte : rituel sacré du militaire en campagne. Pour le chef de convoi, c'était l'occasion de nouer des contacts avec les hommes et de répondre à leurs préoccupations de s'inquiéter de la bonne marche des véhicules.

... suite ...

... suite ...

Le départ était à nouveau donné, nous remontions dans les bahuts et la colonne cheminait le long de ce cordon de route sur les plateaux de l'Atlas. Nous traversions de petits villages, souvent gardés par une simple section. Ce pouvait être l'occasion d'une pause, surtout si un véhicule rechignait à avancer. Sur les trajets moins sûrs le convoi bénéficiait d'une protection aérienne. Pour moi qui côtoyais journallement ces T-6 au fond de l'atelier, désossés ou sur vérins, c'était une fierté de voir qu'au bout du labeur de nos mécanos, il y avait ce camarade pilote, rencontré peut-être les jours précédents sur le tarmac de l'AMR lors de la livraison, après réparation de l'avion, et qui maintenant veillait à notre sécurité. Les opérateurs radio se mettaient à nouveau à l'ouvrage et nos *Canaris* essayaient d'entrer en contact avec un certain *Cabochon Bleu* qui tournoyait au-dessus de nos têtes. Mais, quand la météo était mauvaise, nous attendions en vain notre couverture aérienne et nous reprenions la route.

Les étapes étaient émaillées d'incidents divers provenant surtout des véhicules : des crevaisons, des moteurs qui chauffaient. Certains gars s'égarèrent dans le voisinage pendant ces arrêts et c'était toujours une préoccupation, avant de donner le signal du départ, de s'assurer que personne ne manquait à l'appel.

À l'étape le franchissement du poste de police était le bienvenu pour tous après cette journée passée à se faire chahuter sur ces routes pas toujours en bon état et, selon la saison, sous la canicule et dans la poussière. Et ainsi, d'étape en étape nous voici à Paul-Cazelles, Djelfa, ou Laghouat aux portes du désert.

Arrivés à destination, après avoir déchargé les véhicules, les hommes du convoi bénéficiaient d'une journée ou deux de liberté, qu'ils mettaient à profit pour faire du tourisme dans le village attenant. Pendant ce temps, il fallait procéder au chargement de la remorque où les moyens de levage étaient rares. Trouver une grue un chariot élévateur, n'était pas toujours commode. Si le DTO n'en disposait pas, il fallait solliciter les unités de l'armée de Terre du secteur. Le temps passait et cela n'avancait pas, allions-nous pouvoir respecter la feuille de route ?

... suite ...

... suite ...

Le chargement terminé la veille, les dernières consignes données, les pleins de vivres et de carburant faits, dès potron-minet le convoi prenait le chemin du retour.

Les mêmes péripéties qu'à l'aller se produisaient, mais on se connaissait mieux, l'itinéraire était familier, bref, nous étions presque devenus des guerriers sur un sentier connu et c'est avec le sentiment du devoir accompli et la tête pleine du souvenir de beaux panoramas et de rencontres humaines que l'on retrouvait notre chère BA 140 de Blida et son train-train habituel.

Le soir, au mess de garnison, nous retrouvions les copains et notre aventure faisait l'objet de curiosité et d'interrogations. Nous étions en quelque sorte les héros du jour !

Aujourd'hui, un demi-siècle plus tard, je n'ai pas en mémoire beaucoup de souvenirs de ces convois, mais je revois avec un peu de nostalgie cette joie de vivre du temps de ma jeunesse.

Je veux surtout témoigner de ce que ma participation à ces convois routiers a été une étape non négligeable dans ma formation à la pratique du commandement des hommes que j'ai été amené à exercer tout au long de ma vie professionnelle militaire et civile.

Dernière diapositive