



ALAT (9)

Ce diaporama est l'un des 31 diaporamas concernant l'ALAT en Algérie :

Diaporama 206 (1) : Les pelotons d'ALAT – GAOA 3

Diaporama 207 (2) : GALAT 3 – GALAT 101 – GALAT 105 – GALAT 114

Diaporama 208 (3) : PA 2^{ème} DIM – 1^{er} PA 2^{ème} DIM – PMAH 2^{ème} DIM

Diaporama 209 (4) : PA 11^{ème} DI – 2^{ème} PA 2^{ème} DIM

Diaporama 210 (5) : PA 4^{ème} DIM – PMAH 4^{ème} DIM

Diaporama 211 (6) : PA 5^{ème} DB – PMAH 5^{ème} DB

Diaporama 212 (7) : PA 7^{ème} DMR – PA 7^{ème} DLB – 3^{ème} PMAH RG

Diaporama 213 (8) : PA 9^{ème} DI

Diaporama 214 (9) : PA 10^{ème} DP – 1^{er} PMAH RG

Diaporama 215 (10) : 2^{ème} PA 2^{ème} DIM – PA 11^{ème} DI

Diaporama 216 (11) : 1^{er} PA 12^{ème} DI – PMAH 12^{ème} DI

Diaporama 217 (12) : 2^{ème} PA 12^{ème} DI – 2^{ème} PMAH 13^{ème} DI

Diaporama 218 (13) : PMAH 13^{ème} DI – PMAH 29^{ème} DI

Diaporama 219 (14) : 1^{er} PMAH 13^{ème} DI

Diaporama 220 (15) : 1^{er} PA 14^{ème} DI – PMAH 14^{ème} DI

Diaporama 221 (16) : 1^{er} PA 19^{ème} DI – 1^{er} PMAH 19^{ème} DI

Diaporama 222 (17) : 2^{ème} PA 19^{ème} DI – 1^{er} PA RR





Diaporama 223 (18) : 1^{er} PA 20^{ème} DI – 1^{er} PMAH 20^{ème} DI

Diaporama 224 (19) : 2^{ème} PA 20^{ème} DI

Diaporama 225 (20) : 1^{er} PA 21^{ème} DI – PMAH 21^{ème} DI

Diaporama 226 (21) : 2^{ème} PA 21^{ème} DI – 2^{ème} PA RR

Diaporama 227 (22) : PMAH 25^{ème} DP

Diaporama 228 (23) : PMAH 27^{ème} DIA

Diaporama 229 (24) : PA 29^{ème} DI – 2^{ème} PA ZOS

Diaporama 230 (25) : PA TAS – 1^{er} PA ZOS – 1^{er} PALAT 26^{ème} DI

Diaporama 231 (26) : 1^{er} PA ZOO – 1^{er} PA ZES

Diaporama 232 (27) : 2^{ème} PA ZOO – 2^{ème} PA ZES

Diaporama 233 (28) : 3^{ème} PA ZES

Diaporama 234 (29) : PALAT CB – PALAT MEK – Dét. CEMO – PHC CEMO

Diaporama 235 (30) : EAALAT

Diaporama 236 (31) : 674^{ème} CRALAT – 675^{ème} CRALAT – 676^{ème} CRALAT

Christian Malcros est l'auteur des textes de la partie historique.

Pour tout ce qui concerne l'ALAT, consultez : <https://www.alat.fr>

Amis, Actifs et Anciens de l'ALAT, visitez nos sites :

<https://unaalat.fr>

<https://languedoc-roussillon.unaalat.fr>

Pierre Jarrige jarrige31@orange.fr <https://aviation-algerie>



PA GPI – PMAH 10^{ème} DP – 1^{er} PMAH RG



Peloton d'avions du Groupement parachutiste d'intervention – PA GPI

Le Peloton avions du Groupement parachutiste d'intervention est créé, à Sétif-Aïn-Arnat le 1^{er} avril 1956, avec des éléments du groupe de marche du GAOA 9 de Valence, il est placé sous le commandement du capitaine Gervais. Sa dotation en matériel est de six L-18. Le 16 mai, il quitte Aïn-Arnat pour rejoindre La Réghaïa, à quarante kilomètres d'Alger-Hydra, siège du PC du GPI. La formation de soutien est le 20^{ème} GAP, basé à Mouzaïaville, à une soixantaine de kilomètres.

L'installation est sommaire, baraques métalliques et tentes sur un morceau de terrain coincé entre la piste avions et le cantonnement du Génie de l'Air. Cette installation restera sommaire de par sa vocation de peloton itinérant, il est rarement dans son cantonnement et sera le seul peloton en Algérie à n'avoir jamais eu de hangar.

Le GPI ne travaille alors pas en groupement, il distribue ses régiments et aussi ses avions. Les missions sont disparates au-dessus des unités de l'Algérois. Il y a aussi un détachement dans le sud, à Djelfa.



Peloton d'avions de la 10^{ème} DP – PA 10^{ème} DP

Le GPI étant devenu 10^{ème} Division parachutiste, le Peloton change de dénomination le 1^{er} août 1956. La Division est mise en alerte pour une opération sur le canal de Suez. Le Peloton se prépare, fait de fréquentes liaisons sur Mouzaïville, peint ses avions couleur sable et les mets en caisse. Le départ devait être rapide mais il est retardé. Heureusement, deux L-18 sont prêtés au Peloton pour son entraînement, car son embarquement n'aura lieu que le 1^{er} novembre.

Revenu début 1957 en Algérie après avoir été déployé seulement à Chypre, le Peloton engage ses observateurs à bord des Bell 47 du GH 2 à la fin du mois de janvier dans la bataille d'Alger. Ils passent des heures à surveiller la capitale.

À la mi-février l'activité normale reprend. Le Peloton opère avec des éléments de la Division et des troupes du secteur dans l'Atlas Blidéen et en Kabylie. Il n'a conservé que deux L-18, son parc s'étant enrichi de six L-21 en mai.

On trouve le Peloton partout où la Division opère : Blida, Bouira, Bir-Rabalou, Bou-Saâda où il passe quelques jours. En fin d'année 1958, il travaille en liaison avec un DIH de l'armée de l'Air.

À partir de cette époque le Peloton se déplace en quasi totalité pour se mettre en place au plus près des opérations. Il se fait même héberger par d'autres unités ALAT, Berrouaghia du 29 décembre 1958 au 8 janvier 1959, Orléansville du 5 février au 7 avril 1959 et dans l'Ouarsenis. Chaque fois, les mécaniciens et les hommes du rang démontent et remontent le *cirque*, tentes, cuisines, camions PC et atelier, sans oublier la ménagerie avec les deux mascottes *Charlie*, l'âne, et *Negrine*, la chèvre, plus une dizaine de chiens !

Pour suivre dans l'année 1959, il y a l'installation à Bourbaki du 24 avril au 20 mai. En juin, il perçoit six L-19 qui remplacent les L-21 reversés en août. Puis le Peloton prend part aux grandes opérations, d'abord *Étincelles*, du 5 au 12 juillet en grande Kabylie (stationnement à Bordj-Bou-Argeridj du 8 au 22 juillet), et ensuite *Jumelles* à partir du 22 juillet (stationnement à Akbou du 22 juillet au 10 août). Puis, c'est l'arrivée à Souk-el-Tnine, le 11 août, l'installation à Akbou le 17 octobre pour deux jours. Le Peloton rejoint Bougie le 19 octobre, où il restera jusqu'au 4 avril 1960.

Peloton mixte d'avions et d'hélicoptères de la 10^{ème} DP – PMAH 10^{ème} DP

Le 1^{er} janvier 1960, le Peloton change d'appellation car il va recevoir ses premiers hélicoptères. Les *Alouette II* arrivent en avril, elles sont au nombre de sept à la fin de l'année. Le 19 avril, déménagement à Guelma, puis le 1^{er} mai à Bône. Le 20 mai, le *cirque* s'installe sur le terrain de Pascal, au sud de Sétif. Puis, il fait mouvement sur M'Sila, le 1^{er} juin, pour deux jours. Le 10 juin, il rejoint le terrain de Corneille jusqu'au 21, avec une mise place deux jours à Batna, les 18 et 19 juin. Le 21, le Peloton se déplace à Oued-Hamimine et s'installe deux jours plus tard en bordure de l'oued Kébir, à El-Milia. C'est le seul peloton de l'ALAT en AFN à n'avoir jamais eu de locaux. Son personnel est logé sous des tentes au gré des opérations et ses appareils restent sans abris. Le 20 juillet 1960, le Peloton retourne au GALAT 105, après avoir été rattaché au GALAT 101, et il rejoint La Réghaïa. Pour une courte durée, puisqu'il repart pour Orléansville le 25 juillet.

Le 1^{er} août, le Peloton passe sous les ordres du capitaine Charrier. Il opère sur le Hodna, les Aurès, la frontière tunisienne et la Kabylie. Installé à Djidjelli, c'est là que, le 23 février 1961, le commandant du Peloton trouve la mort en L-19. Le capitaine Arzel lui succède.

Un nouveau coup dur frappe le peloton, le 17 avril 1961, avec le crash d'un L-19 provoquant le décès de ses deux occupants : le lieutenant Charmet, observateur, et le maréchal des logis Moré. Malgré le choc moral, le Peloton reprend ses activités. Pour peu de temps.

1^{er} Peloton mixte avions-hélicoptères de réserve générale – 1^{er} PMAH RG

La 10^{ème} Division parachutiste étant dissoute à la suite de la Révolte des Généraux, le Peloton devient Peloton de réserve générale à compter du 1^{er} mai 1961. Avant de rejoindre Sidi-bel-Abbès, le personnel du Peloton reverse ses tenues camouflées et ses bérets rouges, conservant toutefois, sur la manche, l'insigne de la Division. Le Peloton détache une *Alouette II* à Oran-La Sénia, deux *Alouette II* à Tlemcen-Zenata et un L-18 et deux L-19 à Saïda.

Début février 1962, un ordre ordonne au Peloton de rejoindre sa base arrière en vue d'un retour en métropole, dans le cadre de l'opération *Cigogne*.

Un échelon aérien de six *Alouette* et un échelon routier rejoignent Mers-el-Kébir via la base ALAT d'Orléansville. Aéronefs et véhicules sont embarqués sur le *Fontenoy* alors que les personnels et conteneurs montent à bord du *Sidi-Ferruch*. Ils appareillent en fin d'après-midi du 8 mars. Après une traversée éprouvante, ils atteignent Marseille le 10 mars. Les hommes rejoignent Mourmelon par voie ferrée, en vue de s'y installer. Les six *Alouette*, partent directement du quai et, après un plein à Marignane, remontent la vallée du Rhône. Le 15 mars, le 1^{er} PMAH RG change de dénomination par suite de la dissolution des unités de réserve générale et forme le PMAH de la 8^{ème} Division d'infanterie.

En cinq années de campagne, le peloton a effectué 24 000 heures de vol, ses équipages ont acquis 79 citations.

Le 22 avril 1980, les traditions du PMAH 10^{ème} DP sont confiées au 6^{ème} RHC.

Immatriculation : F-MACx. Code opérationnel : *Charlie*.

Commandement

- 1^{er} août 1956 : Cne Jean Gervais
- 15 avril 1960 : Cne Jacques Charrier
- 16 mars 1961 Cne Amédée Arzel

Décès

- 8 juin 1956 : un L-18 du GPI de La Réghaïa s'écrase, près du marché de L'Alma, entraînant la mort du brigadier pilote Alain Chomprey et du maréchal des logis observateur André Roux, ancien de l'Aéro-club d'Auvergne. Le L-18 a percuté un arbre et un poteau électrique en plein centre du village de l'Alma, sur le boulodrome, à 10 heures 55. D'après les témoins et les premières personnes venues au secours, l'avion avait déjà son moteur arrêté et, pris dans le fort vent, il n'a pas pu planer pour trouver un terre-plein qui se trouvait dix mètres plus loin que le point de chute.
- 13 février 1961 : le capitaine pilote Jacques Charrier, commandant le PMAH 10^{ème} DP, meurt dans l'accident d'un L-19 qui s'écrase sur l'aérodrome de Djidjelli, pris dans le souffle d'un H-21. Le sergent-chef Mourlanne parvient à sortir le lieutenant observateur Allouis de l'épave.
- 17 avril 1961 : le lieutenant observateur Philippe Charmet et le maréchal des logis pilote Gérard Moré meurent en L-19.

Pour plus de renseignements sur ce Peloton, voir : Document 332 – PMAH 10^{ème} DP

PA 10ème DP – Historique par le colonel Gervais (1956-1960)

C'est le 1er mai 1956 qu'est formé le peloton avions du groupement parachutiste d'intervention.

C'est avec des éléments du C.A.O.A.Q. de VALENCE, qui se trouve alors sur la base d'AIN ARNAT de SETIF, sous les ordres du commandant ROIRAT, que le capitaine GERVAIS monte son peloton.

Le matériel : 8 pipers L 18 ; le lieu d'implantation : sur la base de REGHAIA à 40 km environ d'Alger Hydra, où se trouve le PC du G.P.I.

La formation de soutien administratif est le 20ème C.A.P. basé à MOUZIAVILLE (à 60 km environ) (-elle sera la 60ème CR en 1957-.)

L'installation est sommaire, baraquements métalliques et tentes, sur un morceau de terrain situé entre la piste avions (REGHAIA est une base armée de l'Air) et le cantonnement du génie de l'air. Il faut dire de suite, que cette installation restera toujours sommaire. Elle par sa vocation de peloton itinérant (surtout à partir de 58) le peloton n'est pas toujours dans son cantonnement et il sera le seul peloton A.F.N. à n'avoir jamais de hangar.

Le G.P.I. ne travaille alors pas en groupement; il distribue ses régiments, et distribue aussi ses avions, missions donc très disparates au dessus des unités de l'ALGEROIS, et un détachement de deux avions dans le sud à DJELFA.

Le 2 juillet 56, le G.P.I. devient 10ème division parachutiste et le peloton : peloton avions de la 10ème D.P.

En août, la division est mise en alerte pour une opération sur le canal de SUEZ. Le peloton se prépare, fait de fréquentes liaisons sur MOUZIAVILLE peint ses avions couleur "sable" et les met en caisse ! Le départ paraît devoir être rapide : il est retardé. Heureusement, deux L 18 sont prêtés au peloton pour son entraînement car l'embarquement pour l'EGYPTE n'aura lieu que le 1er novembre.

Ce jour là, le peloton monte sur le SAMBROCO CORSO qui accostera à port FOUAN après plusieurs jours de mer. L'opération a été arrêtée par ordre du gouvernement, alors que le 2ème R.P.I.M.A., après un fantastique saut en parachute avait conquis PORT FOUAN en quelques heures. Le peloton n'y restera qu'une journée, le temps de voir des camarades du G.H. 2 qui sont sur un cargo transformé en porte hélicoptères, (2 emplacements de passer, un à l'avant, un à l'arrière) "Le Léon MARILLA".

C'est sur l'île de CHYPRE qu'est finalement débarqué le peloton : c'est d'abord le camp X, puis le terrain de TYMON : remontage des avions, vols d'instruction et d'initiation pour les officiers des régiments de la division stationnés à CHYPRE.

Deux semaines environ après l'arrivée à CHYPRE, le général GILLES convoque le capitaine : "il est question que nous repartions sur PORT FOUAN", le capitaine estime possible la traversée avec les L 18, à condition d'avoir un Nord qui surveille la navigation, mais finalement c'est une autre décision qui prévaut : les avions seront embarqués à bord des Nord, remontage des avions... pour les remonter quelques jours plus tard, (l'envol sur PORT FOUAN étant annulé)... et les démonter avant le réembarquement pour Alger fin décembre, (à noter que les mécaniciens ne débrouillaient seuls, le soutien matériel étant resté à ALGER).

PA 10ème DP – Historique par le colonel Gervais (1956-1960)

Le peloton rejoint ALGER par le "SKAURUM" et se réinstalle sur son terrain de RECHATA.

En janvier, les observateurs surveillent ALGER pendant des heures, (c'est la bataille d'Alger) à bord de BELIS du G.H. 2.

C'est à la mi février qu'une activité normale reprend, le peloton travaillant avec des éléments de la division et des troupes du secteur, surtout dans l'Atlas algérien, quelquefois en KABYLIE. Il utilise fréquemment les terrains de ELIMA, BOUIRA, BIR RARALOU, (il ira même quelques jours à BOU SAADA), et participe à des opérations très payantes, bien qu'elles ne soient pas menées à l'échelon division. C'est vers la fin de 59 que le peloton travaillera à cet échelon en liaison avec un D.I.H.. H.M. de l'armée de l'air, avec lequel il s'entendra parfaitement.

A partir de cette époque le peloton se déplace en quasi totalité pour se mettre en place au plus près des opérations.

Il se fait d'abord héberger par d'autres unités (ALAT) comme à BERROUAGHITA : 29/12/58 - 31/1/59

ORLEANSVILLE : 5/2/59 - 7/4/59
puis se déplace avec son "cirque" : tentes, matériel cuisine, camion P.C., camion atelier, en plus de tous les véhicules nécessaires à ses déplacements. Ce sont les mécaniciens avec les hommes du rang qui montent et démontent le cirque, après des heures passées sur les routes, qu'il leur soit rendu hommage.

Et ce sont les implantations de :

BOUREAKI : 24.04.59 - 20.05.59
Bordj BOU ARRERIDJ : 8.07.59 - 22.07.59
- AKBOU : 22.07.59 - 10.08.59

(terrain de AZIZ BENALICHERIDJ)

SOUK EL TINEH	11/8/59	17/10/59
AKBOU	17/10/59	19/10/59
BOU IR	19/10/59	4/04/60
GURIMA	19/04/60	1/05/60
BONE	1/05/60	18/05/60
PASCAL	20/05/60	1/06/60
MSILA	1/06/60	3/06/60
CORNEILLE	10/06/60	21/06/60 (avec une mise en place sur JALMA IR/6 TO/C)
CURD HAMMINE	21/06/60	23/06/60
EL MILIA	23/06/60	20/07/60
ORLEANSVILLE	25/07/60	5/08/60

L'auteur de ces lignes ayant quitté le peloton à cette date arrête la liste des détachements, qui ont bien sûr continué (voir plus loin).

Au début de cette période, comme l'indiquent les dates des implantations, les grandes opérations sont espacées, le peloton retravaille donc pour des régiments isolés lorsqu'il revient à RECHATA, puis le peloton rentre de moins en moins en base arrière, et il ira même une fois à AIN ARNAT, entre deux opérations, pour un repos mérité.

~~Au cours de tous ces déplacements~~, le peloton a participé aux opérations NC 13, NM 5, Diabolo, primaire, Argonaute, et surtout étincelle, jumelles, glaïeul, pierres précieuses, *Flameche - Cigale*

Le peloton équipé au début de 60 pipers L 13 recevait, en avril 60, 6 Pipers L 21 et gardait 2 L 13, en juillet 60 il échangeait ces 4 L 21 contre 6 L 13 - enfin, début avril 60, 6 Alouettes 11 se joignaient aux avions, le PA 10ème D.P. devenait le P.M.A.H. 10ème D.P.

PA 10^{ème} DP – Historique par le colonel Gervais (1956-1960)

Le 1^{er} août 60 le capitaine Jacques CHARRIER prenait le commandement du P.M.A.H. en remplacement du capitaine GERVAIS. sous son commandement le peloton continuait les opérations sur le HODNA, les AURES, la frontière tunisienne, la Kabylie.

Alors que le peloton était implanté sur le terrain de DJIDJELLI, le 23/2/61 le capitaine CHARRIER trouvait la mort aux commandes d'un I, 19, son observateur le ~~sergent~~ n'étant que blessé. Il était remplacé par le capitaine ARZEL, qui après avoir continué la période opérations, devait assister à la dissolution de la division le 30 avril et à celle du P.M.A.H.

Le capitaine ARZEL a raconté par ailleurs, cette dernière période.

Le peloton mixte avions hélicoptère de la 10^{ème} D.P. a été digne de la magnifique division dont il faisait partie.

Sous les ordres des généraux MASSU, GRACIEUX, ST HILLIER, participant à toutes les opérations, il a eu sa part dans la gloire de sa division qui a mis 21 000 rebelles hors de combat et récupéré 8 570 armes dont 279 collectives.

PA 10^{ème} DP – Historique par le général Arzel (1961-1963)

HISTORIQUE DU 10^e PELOTON MIXTE AVIONS HELICOPTERES

DE LA 10^e DIVISION PARACHUTISTE (PERIODE 1961-1963)

Le Capitaine CHARRIER qui a pris le commandement du P.M.A.H. de la 10^e D.P. à la suite du Capitaine GERVAIS trouve la mort à DJIDJELLI le 19/4/1961, aux commandes d'un L 19 qui s'écrase en bout de piste, au décollage, à quelques mètres de la plage.

C'est la mort de ce camarade qui me vaut l'honneur de prendre, à mon tour, le commandement du P.M.A.H. 10^e D.P., c'est-à-dire des "CHARLIES" selon la tradition attachée à l'avant dernière lettre de l'indicatif de nos appareils.

Je quitte mon Peloton de la 20^e D.I. que je dirige depuis près d'un an, avec les regrets qu'engendrent un tel départ, BERRUAGHIA n'était pas un poste facile, compte tenu de son isolement et de l'éclatement de ses détachements, mais la nature humaine est ainsi faite qu'elle éprouve pour une mission un amour dont la force se mesure toujours à celle des difficultés rencontrées dans son accomplissement.

Je débarque en Broussard à DJIDJELLI, le 1^{er} Mars 1961, non sans avoir effectué un crochet par BLIDA, pour froquer mon béret bleu contre un béret rouge, et ma tenue vert olive contre un treillis camouflé.

Dès les premiers jours je me rends compte de la capacité opérationnelle remarquable d'une unité très rodée et excessivement mobile. Nous n'avons sur le terrain que des équipements et impédiments nécessaires, mon bureau est constitué par le GNC/PC, aménagé comme celui d'un commandant de régiment ou de brigade, le superflu est en base arrivée à la REGHATA, aux portes d'ALGER.

La Division travaille largement au Sud de DJIDJELLI dans une région très bahutée, selon le style qui est le sien, avec DIH de l'Armée de l'Air et du G.M.2, les paras ont la cote et on ne leur discute pas les moyens, il est bien évident que dans l'Armée, comme ailleurs, on ne prête qu'aux riches, quitte à changer complètement de traitement, lorsque le vent tourne l'avenir nous le prouvera.

Le 17 Avril 1961, un nouveau coup dur frappe le Peloton. Le Lieutenant CHARNET observateur détaché du 3^e RPI.M.A. décolle à bord du L 19 A.C.V. avec le jeune M.D.L. MORE comme pilote, pour l'un de ces habituels accompagnements de troupe en nomadisation, dans la région de ZIANA-MANSOURIAH.

Un groupe rebelle est décelé, le bouclage et le ratissage commencent, dans un terrain très accidenté. Les troupes au sol seront surprises de voir l'appareil évoluer très bas dans le fond d'un thalweg, soudain, en sortie de virage, il percute de plein fouet le flanc rocaillieux, à quelques mètres des rebelles qui décrochent devant l'incendie allumé par l'explosion des réservoirs. Les deux membres de l'équipage sont tués sur le coup, sans que l'on puisse dire si l'appareil a été touché par le tir adverse, ou si le jeune pilote a commis une erreur de jugement en se laissant attirer par le déroulement du combat au sol, tout en sur-estimant les performances de son avion en rayon de virage serré !

Deux jours plus tard je suis amené à prononcer l'Éloge funèbre de mon jeune pilote après que le Général SAINT HILLIER, avant moi, ait prononcé l'Éloge du Lieutenant CHARNET. Ce n'est pas la première fois que cela m'arrive dans ma carrière, je sais aussi, que ce ne sera pas la dernière, mais, même si cela passe toujours difficilement, lorsqu'il s'agit d'un garçon qui vient à peine d'avoir 20 ans combien paraissent faibles les pauvres mots d'un vocabulaire que l'on croyait riche !

ÉLOGE du Maréchal des Logis MORE Gérard, prononcé à DJIDJELLI par le Capitaine ARTEL, Commandant le Peloton Mixte Avions Hélicoptères de la 10^e Division Parachutiste, le 19 Avril 1961.

"Maréchal des Logis MORE Gérard, pilote d'avion léger au Peloton Mixte Avions Hélicoptères de la 10^e Division Parachutiste, un tragique destin rassemble aujourd'hui vos Chefs et vos Camarades pour un dernier hommage au jeune garçon de 20 ans mort dans l'accomplissement de ses devoirs.

Car vous aviez 20 ans. NÉ Le 18 Novembre 1940 à SAÏFI, MAROC, vous avez bénéficié d'une enfance heureuse ; très rapidement vos rêves et vos aspirations vous ont attiré vers les fascinantes activités aéronautiques.

Le 3 Novembre 1959, à la fin de vos Études, vous contractez un engagement volontaire de trois ans au titre du Centre d'Instructeur de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre à NANCY où, en quelques mois, vous franchissez allègrement le cap des Pelotons de Brigadier et de Sous-Officier.

Vous êtes nommé Brigadier le 1^{er} Avril 1960.
Brigadier Chef le 1^{er} Juillet 1960.

Vous êtes inscrit au Tableau d'Avancement de Maréchal des Logis le 1^{er} Novembre de la même année.

Les Portes du stage PILOTE, objectif n° 1 dans vos projets, s'ouvrent devant vous à DAX le 17 Juillet 1960. Vous entamez avec assiduité le cycle d'entraînement qui, en 6 mois, vous permet d'obtenir avec d'excellentes références, le brevet convoité que vous arborez enfin le 21 Janvier 1961. Je sais aussi, qu'après avoir effectué un séjour en A.F.N., vous auriez envisagé avec sérieux votre préparation au cours d'élèves officiers d'active.

PMAH 10^{ème} DP – Historique par le général Arzel (1961-1963)

Votre brillant classement en fin de stage Pilote vous laissait le choix entre plusieurs Pelotons Divisionnaires basés en Algérie, vous vous êtes orienté vers celui de la 10^{ème} Division Parachutiste, sûr d'y trouver le milieu favorable à l'expansion d'une nature éprise d'action. Vous rejoignez aussitôt votre nouvelle Unité le 3 Février 1961. Deux mois et demi plus tard, après avoir effectué 150 heures de vol opérationnel en 112 missions, vous trouvez la mort en Service Aérien Commandé le 17 Avril 1961 au Sud de TIANA MANSOURIAH.

Au cours de ces quelques semaines vécues parmi nous, vous avez su prendre d'emblée votre place dans une formation homogène, où s'entrelient, depuis 5 ans déjà, les vertus du courage, de dynamisme et d'abnégation, au profit des camarades engagés au sol. Votre personnalité laissait déjà paraître sous votre allure de grand enfant la promesse d'une carrière brillante.

Animé de la volonté ardente d'améliorer chaque jour davantage l'efficacité de votre participation au combat, vous ajoutez maintenant votre nom au lourd tribut déjà consenti par nos aîlés, pour l'accomplissement d'une mission exaltante, certes, mais dont la règle du jeu demeure implacable.

Nous conservons la certitude que vous avez trouvé dans l'exécution de votre humble devoir quotidien, la satisfaction reconfortante qui apaise le cœur de l'homme passionné par un idéal. Vous nous laissez aussi la vivante image d'un être jeune, sympathique et généreux, possédant jusqu'au sacrifice suprême l'impérieux besoin de SERVIR !

Lieutenant CHARNET, Marchand des logis MORE, je m'incline avec respect devant l'immense douleur de vos familles qui sont désormais un peu les nôtres. Je ne trouve pas de mots assez grands pour traduire notre peine de soldats devant le vide que votre disparition creuse dans nos rangs.

Vos Chefs, vos camarades de combat et vos Frères d'Armes disent Adieu à l'équipage que vous formiez.

De même que vos noms resteront à jamais gravés en lettres d'or au Mémorial de l'Aviation légère de l'Armée de Terre, de même conserverons-nous dans nos cœurs et dans nos âmes l'héritage sacré de votre exemple.

Le peloton reprend ses activités, malgré le choc moral ressenti.

Une nouvelle épreuve nous frappe, que l'on attendait pas, en effet le 21 Avril 1961, c'est le PUTSCH des Généraux, qui a depuis fait couler bien de l'encre, en baissant par ricochet, la fortune de bien des édités. Je n'ai pas trouvé dans le dictionnaire Larousse de définition satisfaisante pour mon esprit. Il s'agirait en effet, je cite, "du soulèvement d'un groupe politique armé". La définition me paraît ambiguë, il conviendrait, à mon sens de la compléter par la précision suivante : "ce soulèvement devient une révolution lorsqu'il réussit et un putsch lorsqu'il échoue".

J'ai vécu au sein même de la 10^{ème} Division Parachutiste le drame d'Avril 1961, et il s'agit là, tard certainement, de l'une des rares périodes de ma carrière militaire que je ne souhaite pas revivre. En quelques heures nous avons fait l'expérience de tout ce qu'il peut y avoir tout à la fois de grand et de vil dans la nature humaine, quelles que soient les circonstances qui mettent à nu ces aspects de notre humanité.

J'ai vu, autour de moi, jaillir le déchirement entre les partisans et les opposants, les uns respectant les autres au nom de l'incassable amitié parachutiste, enfin, dans la débâcle, j'ai vu aussi surgir les délateurs de tous les temps, serviteurs tardifs, d'autant plus zélés qu'ils s'étaient bien gardés de prendre parti ... ni dans un sens ... ni dans l'autre.

Je ne pense pas que ce soit l'effacement militaire - là que l'on gagne les combats. C'est ainsi que cette expérience ALGERIENNE, au-delà de toute opinion personnelle, enracinée définitivement en moi une profonde méfiance à l'égard de l'homme en général et des militaires en particulier. Ce phénomène ajouté au fatalisme importé, à mon insu, de mon interminable expérience INDOCHINOISE me fera considérer les êtres et les choses selon des critères qui ne seront plus tout-à-fait ce qu'ils étaient lors du triomphe de ma promotion de COETQUIDAH, le "Nouveau Bahat", en Juillet 1947. Un tel état d'esprit m'aidera tard certainement à supporter sans trop de peine les péripéties qui ont marqué la suite de l'existence du P.M.A.H. 10^{ème} D.I.

Tard vite la 10^{ème} Division est dissoute, mon Peloton est demeuré bien groupé autour de moi et n'aura pas eu à subir les soubresauts des commissions d'enquête. Une fois de plus la cohésion a joué son rôle, et tout le monde est là, Officiers, Sous-Officiers et Hommes du rang appelés. Lorsque nous prenons la dénomination du 1^{er} Peloton Mixte Avions Hélicoptères de Réserve Générale le 1^{er} Mai 1961.

Un ~~bon~~ camarade. Le Capitaine GUILLEME, qui commande à BOU-HAOUA le 2^{ème} P.M.A.H. de Réserve Générale, cherche par tous les moyens à échanger nos implantations et à nous envoyer au fin fond des sables. Je décide de faire un saut à ALGER où je rends compte au Commandant KRAUSS Commandant le C.A.I.A.T. de CHERAGAS ce qui se prépare pour mon Peloton dans l'Etat-Major du Constantinois. Il est décidé qu'après une courte période de remise en condition sur notre Base Aérienne de CHERAGAS nous irons en renforcement dans l'ORANAIS avec comme point d'entrage STDT-BEL-ABRES, où se trouve l'Ecole d'Application de l'A.L.A.T.

Fin Mai, nous nous installons à BEL-ABRES avec un détachement de 2 L 19 à AIN-GEFRA (Lt SABATHIE, Lt APIED), un détachement de 2 AL II à TLEMEN (Lt GUERTIN). Mon P.C. est à l'E.C.A./A.L.A.T. avec le Lieutenant de CACQUERAY comme adjoint et le Lieutenant DUHAMEL. Le Lieutenant PEGUY est resté comme Chef de la Base Aérienne à LA REGHATA.

Avant de quitter ALGER, nous recevons deux lettres émouvantes du Père du Lieutenant CHARNET, elles viennent à point pour nous reconforter, elles témoignent d'une rare grandeur d'âme :

PMAH 10^{ème} DP – Historique par le général Arzel (1961-1963)

FRANCK CHARNET
Domizine d'ARCINS
LA TRESNE
TEL. 20-71.62

-5-

LA TRESNE, le 18 Mai 1961

Monsieur Le Capitaine ARZEL
S.P. 37.413
A.F.V.

Mon cher Camarade,

Je tiens à vous remercier de la lettre que vous avez bien voulu m'adresser, concernant mon Fils, Philippe, dont la perte m'a profondément meurtri.

Comme Père, je pleure un Fils aîné qui, depuis sa plus tendre enfance, m'avait donné toute satisfaction.

Comme François et Capitaine au 7^{ème} R.I.C. durant la dernière guerre, j'ai été fier du Lieutenant Parachutiste Observateur que votre lettre me décrit ; je suis fier qu'il ait respecté les traditions du devoir et d'abnégation dont a toujours fait preuve ma Famille, dont les membres les meilleurs sont, suivant la formule, "morts pour la France".

Cet impôt du sang est cependant, croyez-moi, très pénible quand il s'agit d'un Fils, à qui j'ai appris, dès son plus jeune âge, à être loyal et courageux ; que j'ai assisté lors de son premier saut en parachute, à titre civil ; à qui j'ai donné les premiers rudiments de pilotage ; bref, l'aider à poursuivre l'idéal qui était mien et que les raisons familiales imprévisibles m'ont fait abandonner.

Je dois à la vérité de vous dire que ma tâche fut aisée, Philippe ayant toujours été pour moi un camarade dont l'exaltation, l'affection m'avaient d'égal que son respect de l'autorité paternelle.

Il avait cette foi sans bavure qu'avait su lui inculquer sa mère et qui permet à celle-ci de supporter cette perte incommensurable avec courage.

Le pieux pèlerinage que j'ai fait à DJIDJELLI, le 10 Mai, à votre base, ne m'a pas permis, par sa brièveté, de vous rencontrer. Votre lettre me le fait regretter encore plus amèrement.

Les Officiers qui m'ont reçu en votre absence ont su, dans ma tristesse, trouver les mots que les qualités de mon Fils leur inspiraient. Soyez, je vous prie, mon interprète auprès d'eux pour les en remercier du fond du cœur.

En ce qui concerne le Lieutenant LAFFRAT, actuellement en FRANCE, chargé de représenter la base de DJIDJELLI aux obsèques de mon Fils, j'attends de lui un signe de vie.

En principe les obsèques doivent avoir lieu le mercredi 24 Mai, à 9 heures, en l'Eglise SAINT BRUNO de BORDEAUX.

Afin d'être en pleine communion de pensées avec vous, ce jour-là, je vous informerais de la date exacte par téléphone.

Si l'occasion vous est donnée de traverser BORDEAUX, sachez que ma maison vous est ouverte, ainsi que l'aurait fait mon Fils.

Je vous prie de croire, mon cher Camarade, en l'expression de ma reconnaissance émue.

signé : Franck CHARNET.

PMAH 10^{ème} DP – Historique par le général Arzel (1961-1963)

FRANCK CHARNET
COURTIER ASSERMENTE
LE TRIBUNAL DE COMMERCE

DE BORDEAUX

R.C.Sx 57A2438

19, RUE DE TAUZIA
BORDEAUX

Téléph. 91-62-06

Le 29 Mai 1961

Monsieur Le Capitaine A R Z E L
S.P. 87.413
A.F.N.

Mon Capitaine,

Les obsèques de mon Fils ont été célébrées, le 24 Mai 1961 en l'Eglise Saint-Bruno de BORDEAUX, dont la vaste nef n'a pu recevoir toute l'assistance.

En présence des autorités civiles et militaires, une section en armes du 403^{ème} R.A.A., seule unité cantonnée à BORDEAUX, rendait les honneurs, entourée d'une importante délégation de l'E.S./A.L.A.T. de DAX, sous les ordres du Colonel d'ARNAUDY commandant l'Ecole, du Père CHEVALLIER, aumônier des Paras Coloniaux, du Commandant CARTALADE, du 1^{er} R.P.I.Ma. de MONT DE MARSAN, ainsi que de six paras coloniaux de la même unité chargés de porter le cercueil.

Le Lieutenant LAFFRAT représentait ses camarades de DJIDJELLI.

Après la messe, dite par le meilleur ami d'enfance de mon Fils, l'Abbé LEICKNAM, et l'absoute, le cercueil fut déposé sur le parvis de l'Eglise, les décorations étant placées sur un bânet rouge porté par un Capitaine.

L'oraison funèbre fut prononcée par le Commandant CARTALADE, puis le Colonel d'ARNAUDY lut les citations de Philippe.

La cérémonie s'est déroulée devant une foule recueillie aux yeux imbibés de larmes ; trois chars de fleurs et couronnes, mêlés à d'humbles petits bouquets, donnaient à mon Fils qui les aimait tant cette dernière satisfaction.

L'apparat de cette cérémonie était contraire, tant au désir de Philippe, qu'à moi-même, mais des raisons morales m'ont fait passer outre.

En effet, lors de mon court séjour en ALGERIE, j'avais fait moi-même le serment de faire participer le plus de monde possible à cette manifestation de recueillement, en associant intimement la Métropole à l'ALGERIE.

J'ai obligé cette foule d'amis et de relations à penser, ne serait-ce qu'une minute, à tous ceux qui, là-bas, souffrent, se battent et meurent pour accomplir une mission que la plus haute autorité française leur a confiée. Pour cela, ils ont besoin de se sentir soutenus moralement. C'était là mon but.

J'ai enterré mon Fils, mais avec lui tous ceux qui, avant ce 24 Mai 1961, sont morts tout simplement pour "servir".

J'ai, je crois, accompli ma mission. Elle était sacrée.

J'ai maintenant le droit, face à ma conscience apaisée, d'aller me recueillir, tout seul, sur la tombe de celui qui est mort dans l'accomplissement de sa mission, sans bruit, en brave qu'il était.

Philippe a toujours été un bon Fils, un camarade affectueux, un exemple pour sa sœur, comme pour son frère.

Sa foi l'a toujours aidé, comme elle m'aide moi-même à apaiser mon immense douleur.

Ma fierté est grande, d'avoir su inculquer à cet enfant la loyauté et le devoir qui sont et resteront de tradition dans notre famille.

Merci à ses chefs qui lui ont tracé sa voie ; merci à Dieu qu'il soit mort en Soldat.

Sa maman, dont le courage est à l'égal de sa grande foi, se joint à moi pour vous exprimer, mon Capitaine, nos plus respectueux sentiments.

signé : Franck CHARNET

PMAH 10^{ème} DP – Historique par le général Arzel (1961-1963)

Avant de rejoindre SIDI BEL ABDES nous avons reversé nos tenues camouflées et nos bérets rouges, en revanche nous conservons longtemps l'insigne de la 10^{ème} D.P. sur la manche, ce qui me vaudra quelques réflexions désagréables de la part de cadres de l'E.A./A.L.A.T.

Les équipages, les missions aidant, ont bon moral même si l'on ressent parfois que le cœur n'y est plus. 1962 arrive, et début Février nous recevons l'ordre de rejoindre notre Base Avancée en vue d'un retour sur la Métropole, nous devons faire partie des premières unités à être rapatriées dans le cadre du plan "CIGOGNE".

En moins de deux semaines le Peloton, après avoir reversé du matériel (les L 19 en particulier) est prêt à faire mouvement. Les nouveaux affectés qui ont moins de 18 mois de séjour, nous sont enlevés, et c'est le cas du Lieutenant SCHLAUDER.

Nous devons embarquer à PHILIPPEVILLE, mais il y aurait eu une certaine insécurité dans le port, aussi recevons-nous l'ordre de rejoindre MERS EL KERIR près d'ORAN. Je dispose d'un échelon arrière (6 AL II) et d'un échelon avant. Le convoi rejoindra sans trop de mal le port d'embarquement après une escale sur la sympathique Base A.L.A.T. d'ORLEANSVILLE.

Les attonets et véhicules sont embarqués, après conditionnement maritime sur le FONTENOY, cargo de la Marine Nationale, les personnels et conteneurs sur le bon vieux SIDI-FERRUCH, nous appareillons le 8 Mars 1962 en fin d'après-midi.

Avant de rejoindre la salle à manger des 18^{es} Classe, nous resterons logiquement accoudés au bastingage à regarder défiler les installations du port tandis que les fumées s'allument ici et là sur la côte algérienne, dans le soir qui descend.

Le lendemain, 9 Mars, une tempête terrible se déclenche en Méditerranée, nous apprenons que le FONTENOY parti quelques heures avant nous a été contraint de se mettre à la cape au large de BARCELONE. J'imagine mes AL II amarrés sur les ponts recevant des paquets de mer à défoncer les hulls, ainsi n'aurons-nous pas été plus chanceux que le 2^{ème} P.M.A.H. du Capitaine GUILLAUME qui a embarqué ses AL II à fond de cale, au départ de PHILIPPEVILLE, et qui a eu tous ses appareils détruits par un conteneur qui s'est détaché au cours d'une tempête. Incident rappelant l'épisode de la caronade chinoise à Victor Hugo.

Nous atteindrons MARSEILLE le 10 Mars 1962 après une traversée éprouvante. Mais en débarquant j'apprends que les appareils sur le FONTENOY n'ont subi aucune avarie et le moral est en hausse.

Notre premier point de destination étant MOURMELON, nous ne nous attendons pas à MARSEILLE, dès que l'embarquement par voie ferrée est terminé, nous décollons avec 6 AL II du quai même de l'ESTACQUE et remontons la vallée du Rhône après un plein à MARIGNANE.

Jusqu'à LYON, tout va bien, mais à hauteur de CHALON SUR SAONE nous rencontrons du mauvais temps et nous nous posons en fin de journée à MOURMELON sous une tempête de neige. L'Armée de l'Air qui tient un dépôt de matériels auto au Camp de MOURMELON refuse d'abriter nos appareils dans ses hangars. Cela commence bien !

Mes consignes précisant que dès mon arrivée je dois me présenter au 40^{ème} Régiment d'Artillerie, Régiment de Manœuvre de l'Ecole d'Application de l'Artillerie à CHALONS SUR MARNE pour prise en charge administrative, je me rends à l'Ecole accompagné par le Lieutenant APIER - artilleur de son état. On va enfin pouvoir me prendre en compte pour régler tous les problèmes d'existence d'une petite unité ne formant pas corps, (rédaction des contingents, perception de la solde, du tabac, des carburants etc...). Dans le bureau du Chef des Services Administratifs du 40^{ème} R.A. j'ai rencontré l'une des plus grandes déconvenues de ma carrière. Après un accueil glacial, un Chef d'Escadron adipeux nous déclara nous avoir attendu avec impatience afin de nous apprendre que le 40^{ème} R.A. était le seul Régiment de l'Armée Française qui ne s'administrât pas car il l'était par l'Ecole d'Application. Faute d'un avis de mutation collectif à l'E.A.A., il nous fallait chercher ailleurs. Je compris très vite qu'avec ce genre d'individu il était inutile de dialoguer.

Après une liaison à PARIS pour essayer de débloquer la situation, je rentrerai de COMALAT, comme cela se reproduira souvent par la suite, persuadé que j'ai bien de la chance d'avoir un commandement et de ne être point prisonnier d'un Etat-Major.

Disposant d'une liberté quasi-totale, je place une bonne partie de mes effectifs en permission et je cherche à trouver un corps support, car nous devons nous débrouiller par nous même, en attendant la création de la 8^{ème} Division à COMPIEGNE. Nous sommes destinés à être l'embarcadour du GALDIV/4 avec l'apport du Peloton de la 4^{ème} DIM. Le 16 Mars 1962, nous devenons P.M.A.H. 8^{ème} D.I.

Soudain c'est le miracle, je découvre que dans le Camp de MOURMELON se trouve l'E.S.G.S.S., l'Ecole des Sous-Officiers du Service de Santé, j'y vais à tout hasard, et là je retrouve un Médecin Commandant que j'ai connu lorsque j'étais moniteur parachutiste à PAU. Sans hésiter il me prend en compte, régularise toute la situation. Une fois encore la solidarité Para. s'est manifestée.

A COMPIEGNE les choses prennent tournure, le Général GOUJON, un vrai chef, me donne comme idée de manœuvre de faire en sorte que mes moyens aériens s'implantent le plus rapidement possible à COMPIEGNE car l'idée initiale préconisée par l'E.M.A.T. concernant l'implantation du futur GALDIV à MOURMELON ne lui plaît pas. Pendant deux mois je vais glisser mes "billes" une par une de MOURMELON à COMPIEGNE, où nous occupons successivement les SABLONS avec le RGA, et le Camp de ROVALLEU avant de monter les premières tentes 56 à MARGNY.

PMAH 10^{ème} DP – Historique par le général Arzel (1961-1963)

En Juin 1962, je suis seul avec GUERTIN à MOURMELON le centre de gravité du Peloton est à COMPIEGNE avec le Lieutenant de CACQUERAY. Devant le fait accompli l'E.M.A.T. s'incline, le Général GOUJON a gagné.

Le 1^{er} Septembre 1962 est créé le GALDIV/8. Le Commandant CAPIEU en prend le commandement. L'hiver 62-63 sera rigoureux, mais la tâche est grisante et, très vite, l'esprit de corps se crée. Avec APIEU nous concevons l'insigne du GALDIV/8. Le Commandant CAPIEU aura l'idée de remplacer l'étoile par la fleur de lys en souvenir de notre première installation à ROYALLIEU.

Pendant ce temps des Règlements s'instaurent, tel celui qui exige que l'on revienne de temps en temps faire un séjour dans l'Armée. Apprenant que l'E.T.A.P. recherche des instructeurs je me porte candidat et c'est ainsi que je quitte le GALDIV/8 et l'A.L.A.T. pour effectuer un retour dans l'Armée à l'E.T.A.P., maison mère des T.A.P., séjour qui durera 5 ans, mais ceci ... est une autre histoire !

Dernier patron des Charlès, je n'ai pas connu la mission exaltante du Capitaine GERVAIS, premier patron, ni l'expédition de SUEZ. Je n'ai pas non plus connu le Capitaine CHARRIER ~~comme~~ les dernières grandes opérations de la 10^{ème} D.P. en A.F.H. Peut-être la phase la moins glorieuse, n'était-elle réservée ? Mais ce dont je suis certain c'est que le Peloton ne serait pas sorti indemne des multiples épreuves qui ont marqué la fin de son existence si, envers et contre tout, ses personnels n'étaient pas restés ce qu'ils ont toujours été depuis le premier jour: DE VRAIS OPÉRATIONNELS !

(Le Capitaine ARZEL, Dernier Charles leader)



Le PA 10^{ème} DP à Suez, par Pierre Gomez

Le 4 août 1956, six L-18 sont expédiés à Blida pour être mis en caisses, dans le cadre de la préparation de l'opération *Amilcar*. Les appareils de couleur jaune sont changés contre des appareils peints en kaki. Le départ devait être rapide, mais ce ne fut pas le cas. Le Peloton devra se faire prêter deux L-18 pour continuer son entraînement, ses L-18, repeints couleur sable, étant toujours en caisse. Ils reçoivent aussi des marquages spéciaux pour l'opération, trois bandes jaunes et deux noires sur le fuselage et les ailes.

Le 30 octobre, le matériel automobile embarque sur l'*Oradour*. Le lendemain, c'est au tour des avions. Le navire, inclut dans le convoi marchand lent *MES 4*, arrive à Malte dans le port de La Valette le 6 novembre, est en rade de Port-Saïd le 11. Le lendemain, l'*Oradour* part pour Chypre où il arrive à Limassol, le 13 novembre, à 18 heures. Tout le matériel est débarqué le 17. À compter du 21, les avions sont stockés à Akrotiri.

Le 3 novembre, le capitaine Gervais et ses hommes embarquent à bord du *Sampiero Corso*. Inclut dans le convoi marchand rapide *MEQ 2*, le navire arrive à Malte dans le port de La Valette le 5. Trois jours plus tard, il est au large de Port-Fouad, en rade le 9 et à quai le 11. Bref arrêt. L'opération est arrêtée. Le 15, le *Sampiero Corso* appareille pour Chypre. Il arrive à Famagouste à 8 heures. Le personnel embarque alors dans des camions à destination du camp X, à Pyroï dans les environs de Nicosie. Le 18, nouveau mouvement. Cette fois c'est vers l'aérodrome de Tymbour, à l'est de Nicosie.

Le 28 novembre débutent les vols d'entraînement et d'initiation pour les officiers des régiments de la division stationnés à Chypre. À ce moment, le général Gilles annonce la possibilité de repartir sur Port-Fouad et demande au capitaine Gervais la possibilité d'un vol direct avec les Piper. Le capitaine estime l'opération possible à condition de disposer d'un *Noratlant* pour surveiller la navigation. Finalement une autre décision prévaut, les avions seront embarqués à bord des *Noratlant*. Démontage des L-18, mise en caisse et remontage quelques jours plus tard. Les vols se poursuivront jusqu'au 22 décembre, date à laquelle les avions sont de nouveau remis en caisse à Akrotiri. Le 24 tout est emballé. Il est à noter que les mécaniciens se débrouillaient seuls, le soutien Matériel étant resté à Alger. Le 29 décembre, les personnels embarquent à bord du *Skaugum*. Ils arrivent à Alger le 2 janvier. Et, le 15, le Peloton se réinstalle à La Réghaïa. La fin du détachement, embarqué à Chypre à bord du *La Hague* est de retour le 28.

Le peloton est reconnu comme unité combattante au titre de l'opération en Égypte, du 11 au 24 décembre 1956. Le *Sampiero Corso* est lui-même reconnu unité combattante pour la période du 3 au 21 novembre 1956.

10^e DIVISION PARACHUTISTE



PELTON AVIONS

PMAH 10^{ème} DP – Djidjelli 1961



PA 10^{ème} DP – L-18 posé sur une route dans la région d'Aïn-Témouchent en 1956



PA 10^{ème} DP – L-19 à Bordj-Bou-Argeridj en juillet 1959



PMAH 10^{ème} DP – L-19 à Guelma en 1960



PMAH 10^{ème} DP – L-19 à Guelma en 1960



PMAH 10^{ème} DP – L-19 à Philippeville en 1960



PMAH 10^{ème} DP – L-19 à Philippeville en 1961



PMAH 10^{ème} DP – L-19 à Sétif en février 1960



PMAH 10^{ème} DP – L-19 en 1961



1^{er} PMAH RG – L-19 à Sidi-Bel-Abbès en juillet 1962



PMAH 10^{ème} DP – L-19 à Azib-Ben-Cherif, près d'Akbou



PA 10^{ème} DP – L-18



(Claude Moulanne)

PMAH 10^{ème} DP – L-19 équipé de roquettes fumigènes



PMAH 10^{ème} DP – L-19



(Claude Mourlanne)

PMAH 10^{ème} DP – L-19 vu d'un T-6



PMAH 10^{ème} DP – L-19 en 1961



PMAH 10^{ème} DP – L-19 en 1961



(Amédée Arzel)

Commando
"Georges" en témoignage
d'achèvement et d'achèvement
des observateurs et PMAH.
du 10^{ème} PMAH.
Détachement de SAISH.

Charlie - Leader
- C^{me} ARZEL

PMAH 10^{ème} DP
Avec le Commando
Georges en 1960



Charlie NOIR
de Cocqueray.

Charlie VIOLET
de Sabathic.

Charlie VERT
de Apied.

Charlie BLEU
de GUÉRIN

Le 8 juin 1956, un L-18 du GPI s'écrase sur le boulodrome de L'Alma, entraînant la mort du brigadier Alain Champrey et du maréchal des logis André Roux.



PA 10^{ème} DP – L-21 accidenté à
Chréa le 21 juillet 1957, pilote :
Calderini



PA 10^{ème} DP – L-21 accidenté à Palestro le 10 janvier 1959, pilote : Calderini



PA 10^{ème} DP – Accident de
Palestro le 10 janvier 1959



– PMAH 10^{ème} DP – Accident mortel du capitaine Charrier en L-19, le 13 février 1961



(Gérard Richaud)



Capitaine Jacques CHARRIER

Promotion « GARGILIANO » (1949-1951)

Peloton Mixte Avions-Hélicoptères de la 10^e Division Parachutiste

Mort au champ d'honneur le 13 février 1961 à DJIDJELLI (Algérie)

Chevalier de la Légion d'honneur — Croix de guerre des T.O.E.

Croix de la Valeur Militaire (2 citations)

« Officier pilote d'hélicoptère de grande valeur, qui a su durant plusieurs années d'opérations faire preuve des plus belles qualités professionnelles, de courage et de sang-froid. S'est tout particulièrement distingué le 22 juin 1954 en récupérant au treuil dans des conditions extrêmement difficiles, et malgré les conditions atmosphériques défavorables, un rescapé de Dien Bien Phu dans le village de Ban Phycant (Nord-Vietnam). Les 8 et 10 juin 1954, en évacuant 2 blessés d'un Groupe Tabor dans le secteur de Nam Bie, malgré une réaction violente des rebelles. Au cours du mois de juin dans le Haut-Laos, il montra de brillantes qualités en recherchant et ramenant 16 évadés et rescapés de Dien Bien Phu. A effectué 19 missions d'évacuations sanitaires en 110 heures de vol de guerre, ramenant ainsi 120 blessés. »

« Commandant du Peloton Mixte Avions-Hélicoptères de la 10^e Division parachutiste depuis le 1^{er} septembre 1960, au cours des opérations menées par la division, a conduit son unité avec brio et a fait montre des plus belles qualités de courage et de sang-froid.

« S'est particulièrement fait remarquer les : 6 octobre 1960 au djebel Ismaïel (zone Nord-Constantinoise) ; 13 octobre 1960 à l'est de Bouzina (zone Nord-Constantinoise) ; 6, 21 et 27 décembre 1960 dans la région d'El-Milia (zone Nord-Constantinoise) où ses actions de guidage de chasse et de repérage à profit des troupes au sol ont permis la destruction de 60 rebelles et la prise de 19 fusils de guerre.

A été mortellement blessé en service aérien commandé le 13 février 1961.

Totalisant 196 heures de vols opérationnels et 120 missions depuis octobre 1960. »

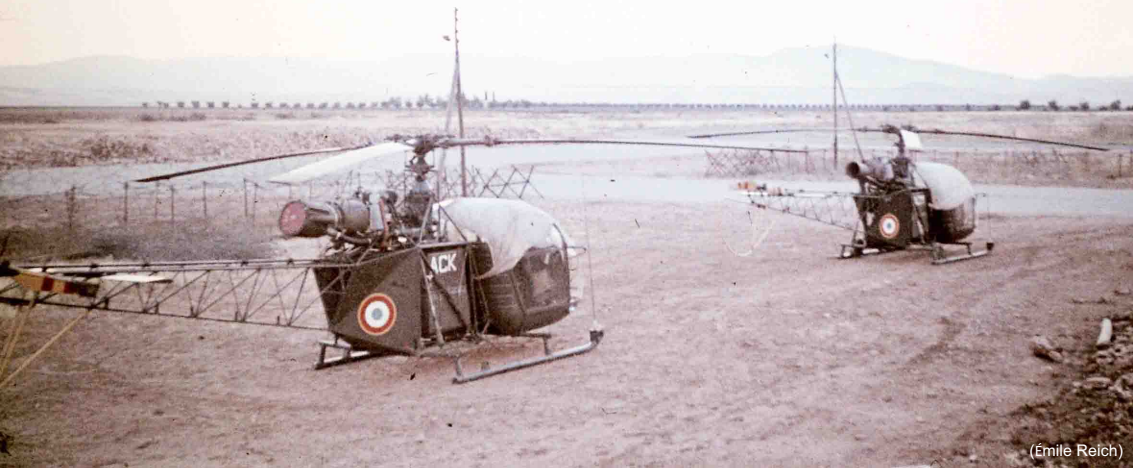
(Citation à l'Ordre de l'Armée)



1^{er} PMAH RG – *Alouette II* à Sétif en 1961



1^{er} PMAH RG – *Alouette II* à Tlemcen-Zenata en 1961



1^{er} PMAH RG – *Alouette II* à Chérégas en 1961



1^{er} PMAH RG – *Alouette II* à Sidi-Bel-Abbès en 1962



PA 10^{ème} DP – Bourbaki, fin 1956 – MdL Delsol, MdL Gardy, MdL Ulh, Cne Gervais, x, Lt Navereau, Lt Charbonnier, MdL Isnard, Brocard, Caldérini, x, Lt Lumbroso, MdL Hémet, x, x, assis : MdL Mourlanne, MdLC Charrier, les chiens et la chèvre *Négrine*





Cne Gervais



PA 10^{ème} DP – Anniversaire du Peloton à La Réghaïa en août 1957



MdL Uhl

MdLC Calderini



(Claude Mourlanne)

PA 10^{ème} DP – Anniversaire du Peloton à La Réghaïa en août 1957



(Claude Mourianne)

PA 10^{ème} DP – Anniversaire du Peloton à La Réghaïa en août 1957

Au fond : MdL Uhl, Adj Jouan, MdLC Brocard et Lt Boudière



(Claude Mourlanne)



PA 10^{ème} DP – Anniversaire du Peloton à La Réghaïa en août 1957



Remise de galon au MdLC Castaing par le LtNavereau

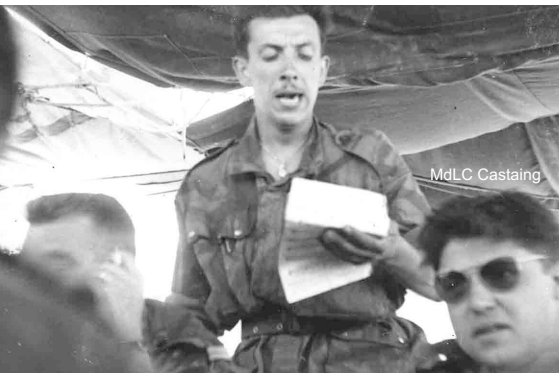


Cne Desmons (1^{er} RCP)



Cne Gervais

PA 10^{ème} DP – Anniversaire du Peloton à La Réghaïa en août 1957



MdLC Castaing



Lt Mergault



PA 10^{ème} DP – Anniversaire du Peloton à La Réghaïa en août 1957



(Claude Mourlanne)



PA 10^{ème} DP – Anniversaire du Peloton à La Réghaïa en août 1957



Adj Jourdan

MdL Uhl

MdLC Calderini



PA 10^{ème} DP – Anniversaire du Peloton à La Réghaïa en août 1957



PA 10^{ème} DP – La Réghaïa, été 1957, MdL Uhl, Lt Pierre, Cne Gervais (*Kaddour*), Cne Marbouty (adjoint du Cne Gervais)



(Claude Mourlanne)

PA 10^{ème} DP – La Réghaïa, été 1957, Lt Pellabon, Cne Gervais, Lt Boudière



(Claude Mourianne)

PA 10^{ème} DP – Orléansville 1958, Lt Lumbroso, Lt Navereau, x, le chien de Roirand



PA 10^{ème} DP – 1958



PA 10^{ème} DP – 1958



Marbouty

Bidou

Naverreau

Boudière

Ducret

Cosse

Delaporte

Uhl

Caot

Audic

Gervais

Brasseur

Chatain

Pierre

Castaing

Roirand

Fadda

?

Brocard

(Hervé Naverreau)

PA 10^{ème} DP – 1958, Lt observateur Lumbroso



(Jacques Hemet)

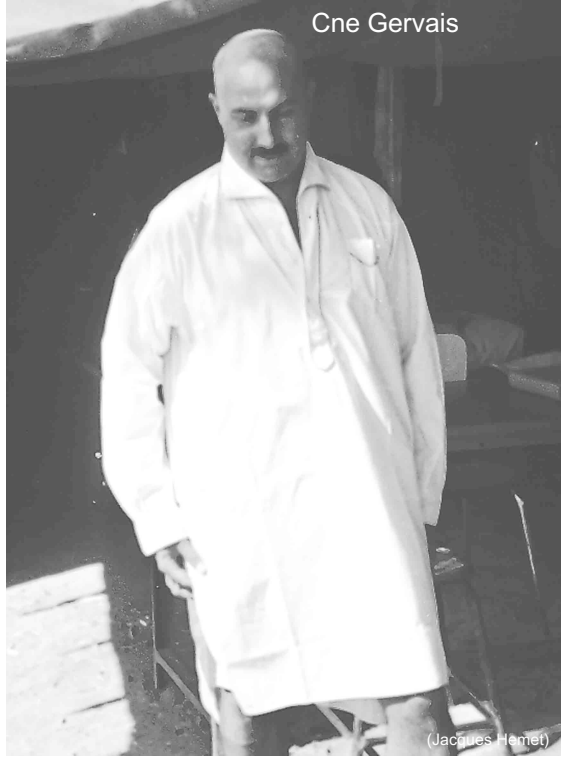
PA 10^{ème} DP – 1958, Cne Gervais, pilote



PA 10^{ème} DP – 1958, Lt Roirand



Cne Gervais



(Jacques Hémet)

PA 10^{ème} DP – 1958, Lt observateur Lumbroso debout



PA 10^{ème} DP – 1958, Lt Navreau, Cne Gervais, MdL Hemet



(Hervé Navreau)

PA 10^{ème} DP – 1958, Cne Gervais dans la tente OPS



(Claude Mourlanne)

PA 10^{ème} DP – 1958, Lt Boudière, Lt Navereau,
Lt Andral (du 2^{ème} RPIMA)







PA 10^{ème} DP – 1959, prise d'armes à Bougie devant le Gal Gracieux commandant la 10^{ème} DP



(Claude Mourlanne)

PA 10^{ème} DP – 1959, à Bougie, le
Cne Gervais et le Gal Gracieux







PA 10^{ème} DP – 1959, à Bougie autour du Cne Gervais officier de la Légion d'Honneur





PA 10^{ème} DP – 1959, le Cne Gervais accueille Madame Devraigne, marraine de la 10^{ème} DP, épouse du président du Conseil municipal de Paris

PA 10^{ème} DP – 1959, à Bougie, la tente des officiers



(Claude Mourlanne)

PA 10^{ème} DP – 1959, à Bougie, la tente des officiers



(Claude Mourlianne)

PA 10^{ème} DP – 1959, à Bougie, Lt Pierre et Cne Chevrot (du 3^{ème} RPIMA)



(Claude Mourlanne)

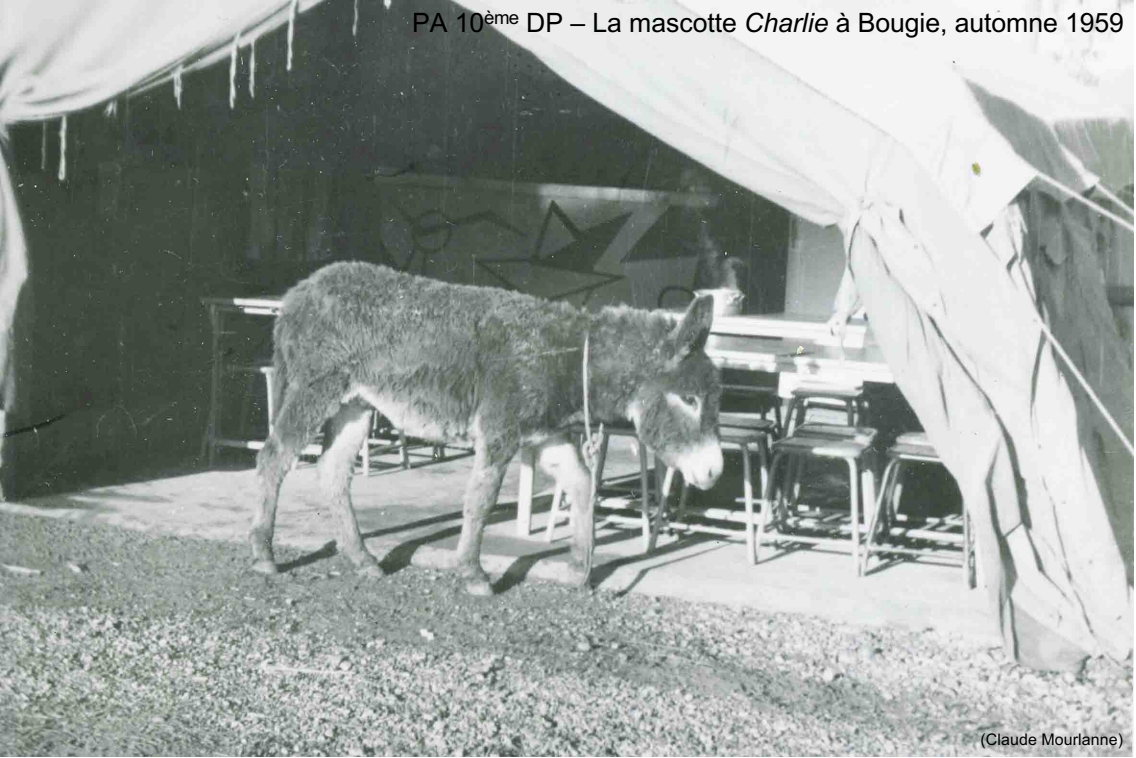
PA 10^{ème} DP – 1959, à Bougie, Cne Chevrot, Lt
Pierre, Cne Gervais

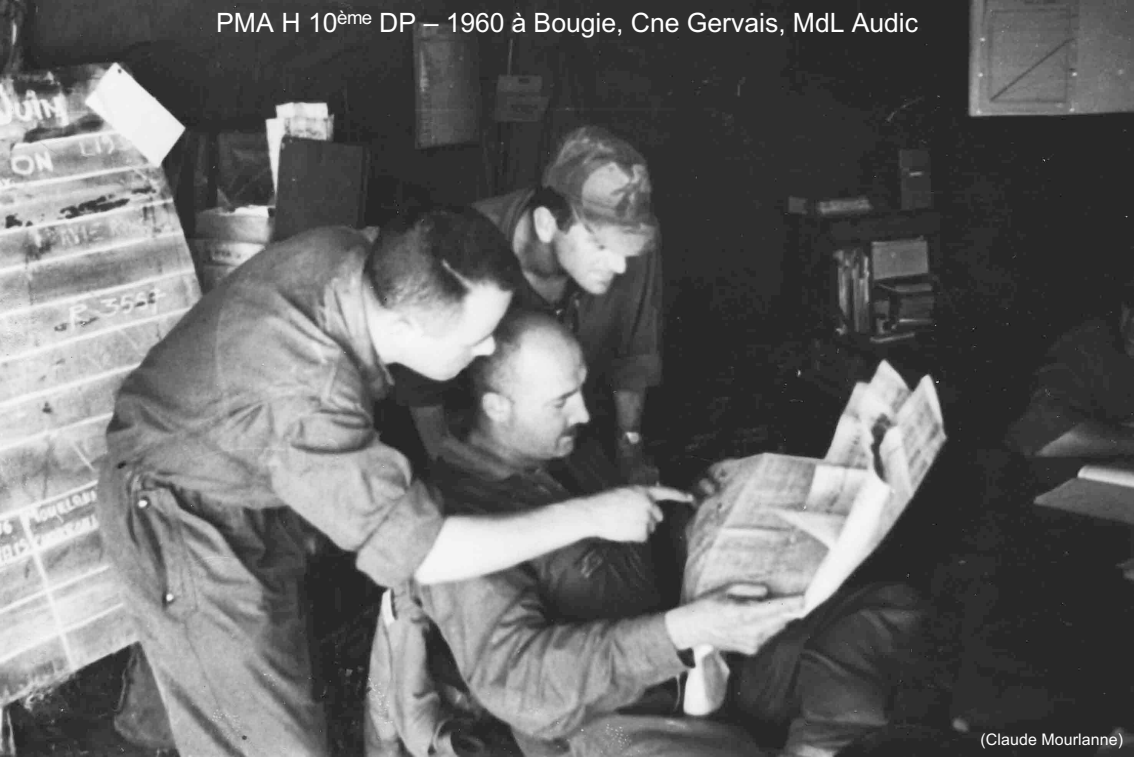


(Claude Mourlanne)

Lt Charbonnier









PMA H 10^{ème} DP – 1960 à Bougie, Cne Gervais et les Lt Simonot, Lumbroso et D'Amonville



(Claude Mourlianne)

ALGERIE
—
DÉPARTEMENT DE SETIF
—
MAIRIE
DE BOUGIE
—

CERTIFICAT DE BIEN-VIVRE

NOUS, Maire de la Ville de BOUGIE,
Ancien Ministre,
Officier de la Légion d'Honneur,

Certifions que le Peloton A.L.A.T. de la 10^{ème} D.P.,
stationné à BOUGIE depuis Août 1959 et devant partir le
4 Avril 1960 s'est bien comporté et qu'un certificat de
bien-vivre peut lui être décerné.

En foi de quoi nous délivrons le présent certificat
pour servir et valoir ce que de droit.

BOUGIE, le 21 MAI 1960

Le Maire, Maire
L'Adjoint délégué,



PMA H 10^{ème} DP – Juin 1960,
opération *Flammèche*

RÉSERVÉ		AUX TRANSMISSIONS		AU-DESSUS DE		CETTE LIGNE	
AUTORITÉ ORIGINE		GROUPE		DATE - HEURE		(1)	
Gal Cdt 10 ^e D.P.				24 10 15			
AUTORITÉS DESTINATAIRES							
POUR ACTION (TO) PALETTE - PAVIE - PAVOT - GURGRAVE - PATRAS							
PATHÉTIQUE - PATOIS - PAVEUR - PATACHE - PATHOLOGNE							
PATENS - ACCUSE - CAMMA - ROUSSEN <u>PATINOIR</u>							
POUR INFORMATION (INFO)							
				TRÈS SECRET SECRET <u>SECRET - CONF.</u> DIFFUS. REST. NON CLASSE			
				FLASH EXTRÊME URGENT URGENT OPÉRATIONS URGENT <u>ROUTINE</u> DIFFÉRE			
(Biffer les mentions inutiles)							
<p>147/3/ops.</p> <p>PAR TO NR 394 du 22 - GENERAL RT CAC</p> <p>COMMUNIQUE ≠ DÉBUT CITATION ≠</p> <p>VOUS EXPRIME PLEINE SATISFACTION POUR TRÈS</p> <p>BONNE PRÉPARATION ET PARFAITE EXÉCUTION OPS</p> <p>FLAMMÈCHE ≠ VOUS DEMANDE TRANSMETTRE TOUTES</p> <p>MES FÉLICITATIONS AUX UNITÉS ENGAGÉES SOUS VOS</p> <p>ORDRES ≠ SIGNÉ GENERAL GOURAUD ≠ FIN CITATION</p> <p>≠ et fin</p>							
INSTRUCTIONS A NE PAS TRANSMETTRE				INSTRUCTIONS POUR LE MESSAGE			
NOM et Signature du Rédacteur ou de l'Opérateur		TELEPHONE		VISAS DIVERS		SIGNATURE du Cdt OU CHEF D'EM	
VISA DU CHEF DE SERVICE							

(1) En cas de double envoi le plus faible s'adresse aux destinataires pour information.

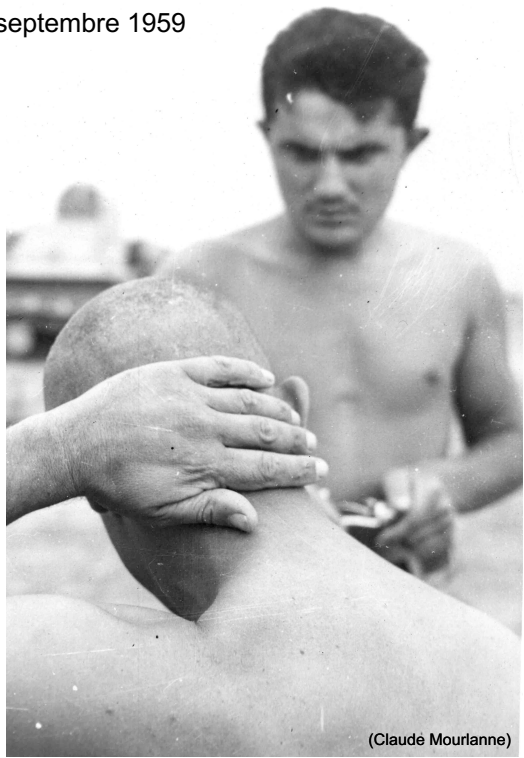
(Claude Mourlante)

PA 10^{ème} DP – Akbou, septembre 1959



(Claude Mourlanne)

PA 10^{ème} DP – Akbou, septembre 1959

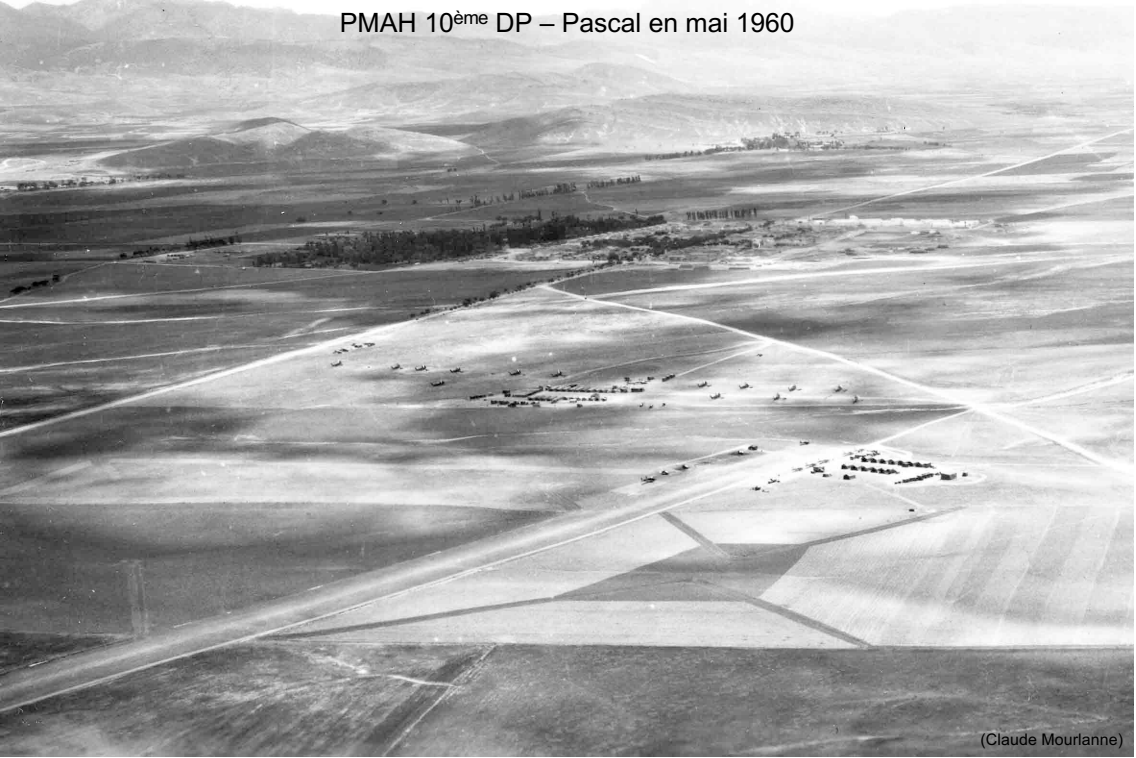


(Claude Mourlanne)

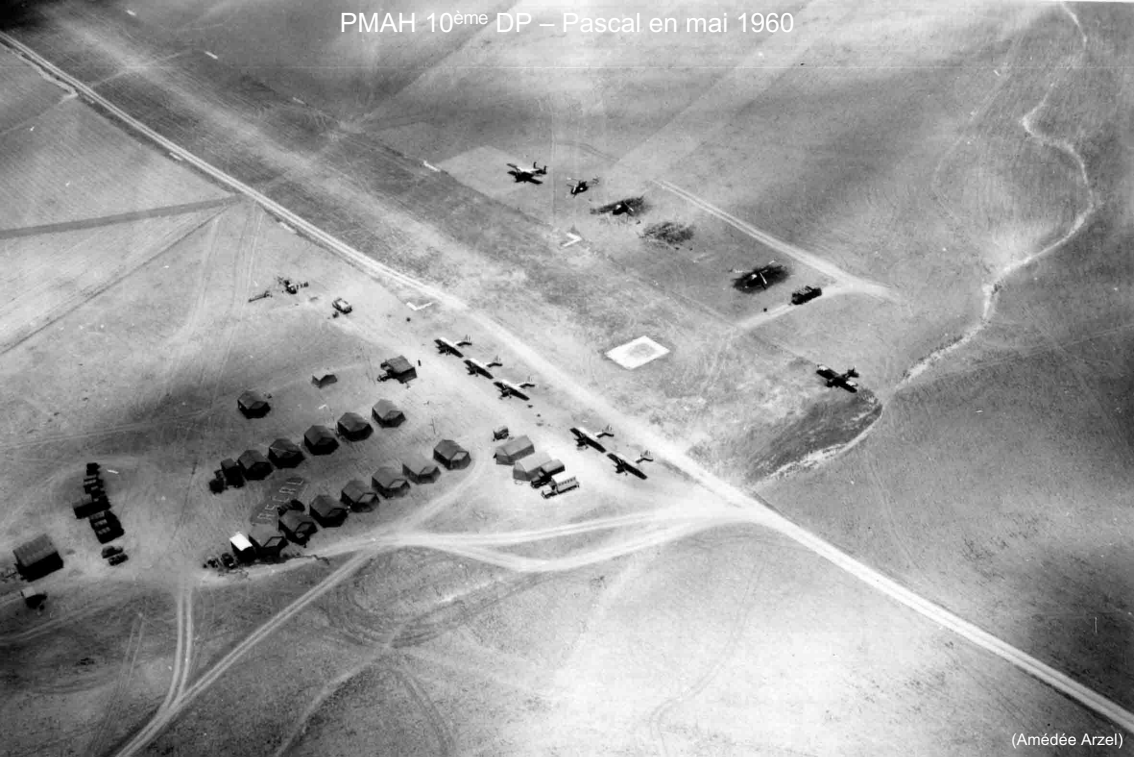


PA 10^{ème} DP – Akbou, septembre
1959, le Cne Gervais coiffeur

PMAH 10^{ème} DP – Pascal en mai 1960



PMAH 10^{ème} DP – Pascal en mai 1960



PMAH 10^{ème} DP – Pascal en mai 1960

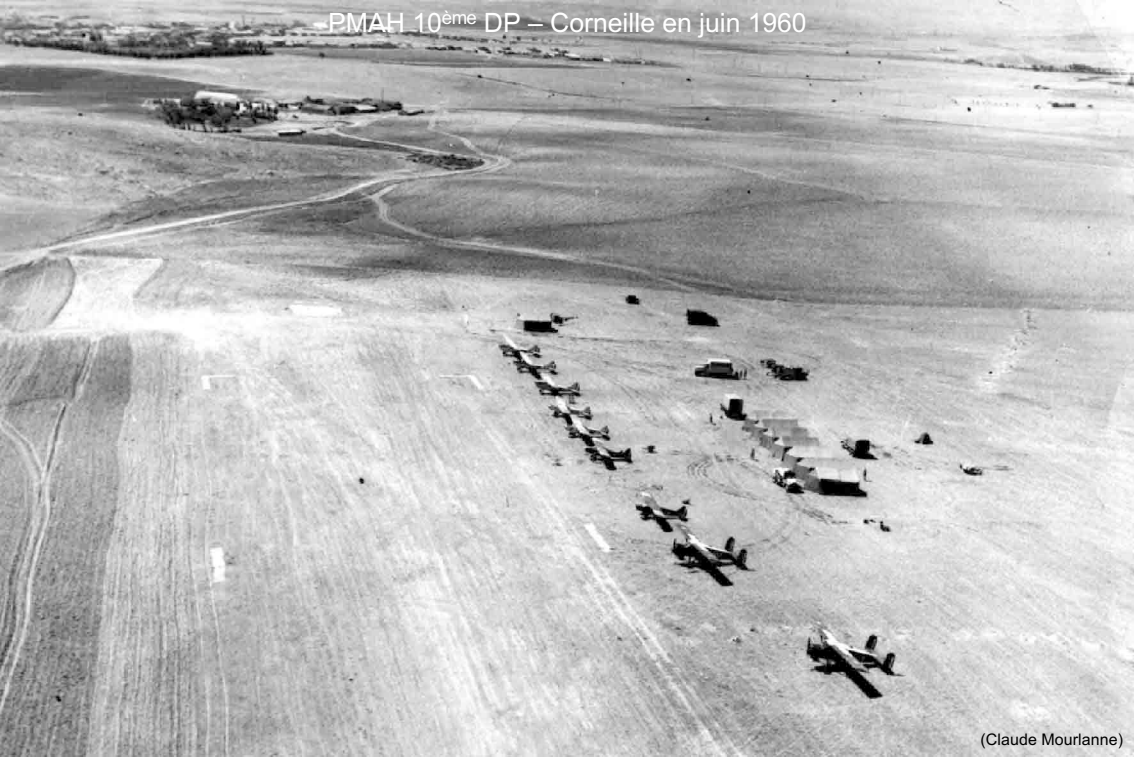


PMAH 10^{ème} DP – Défilé à Pascal le 28 mai 1960



(Claude Mourlanne)

-PMAH 10^{ème} DP – Corneille en juin 1960

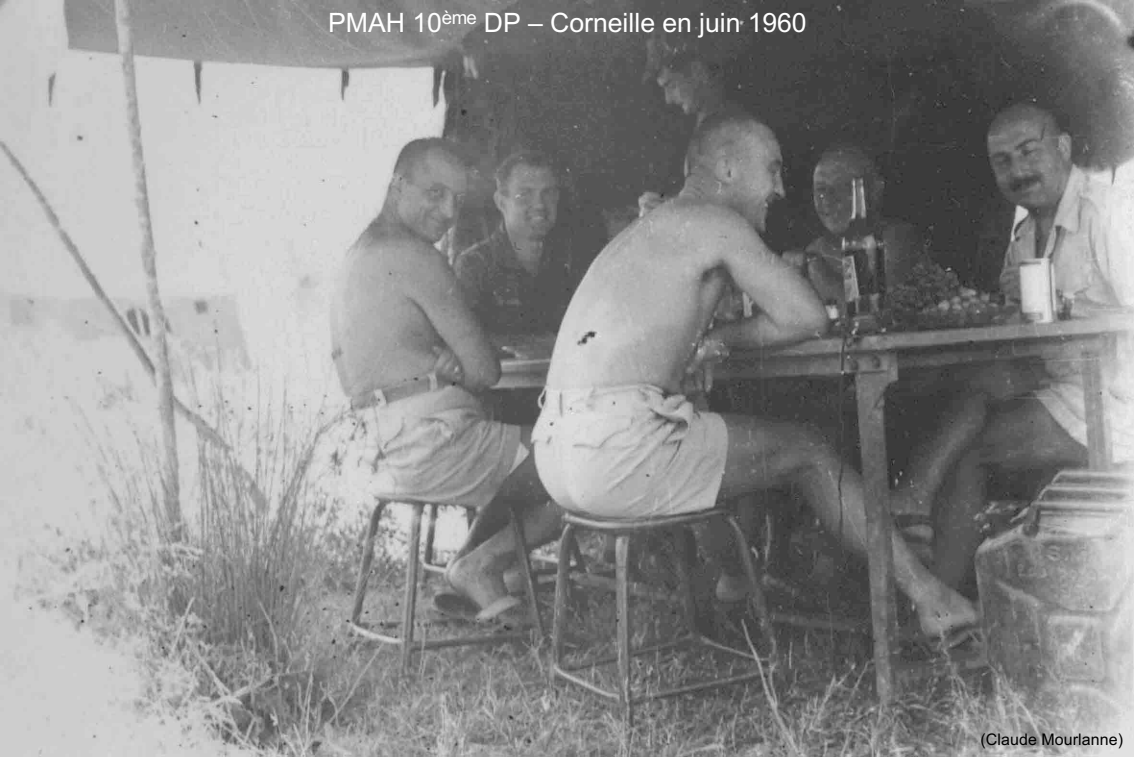


(Claude Mourlanne)

PMAH 10^{ème} DP – Corneille en juin 1960



PMAH 10^{ème} DP – Corneille en juin 1960



(Claude Mourlanne)

PMAH 10^{ème} DP – Corneille en juin 1960



PMAH 10^{ème} DP – M'Sila en juin 1960



(Claude Mourlanne)

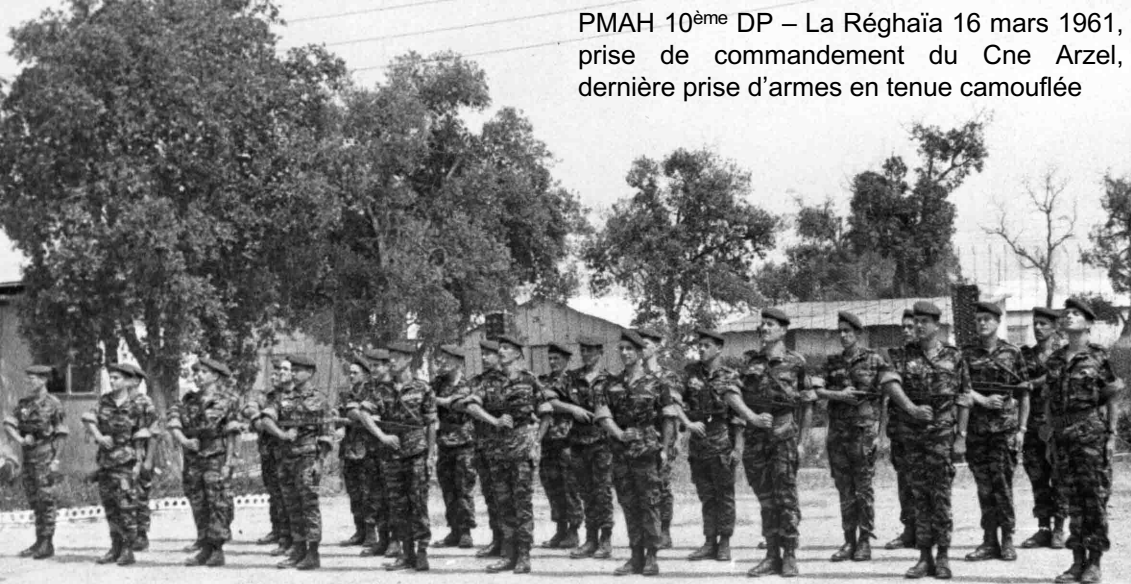
PMAH 10^{ème} DP – Prise d'Armes à Azib-Ben-Cherif, près d'Akbou, en août 1960, opération *Jumelles*. Au premier rang : Isnard, Mourlanne et Castaing



PMAH 10^{ème} DP – La Réghaïa, 16
mars 1961, prise de commandement
du Cne Arzel (à gauche)



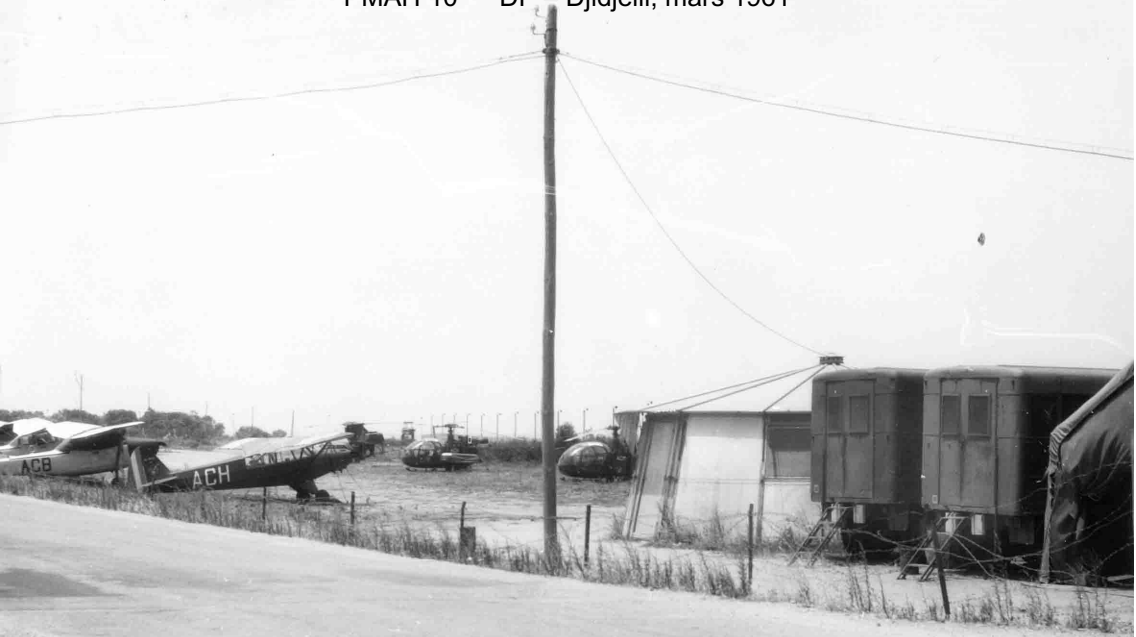
PMAH 10^{ème} DP – La Réghaïa 16 mars 1961,
prise de commandement du Cne Arzel,
dernière prise d'armes en tenue camouflée



PMAH 10^{ème} DP – Djidjelli, mars 1961, pot d'arrivée, Cne Royal, Cne Arzel, Lt Duhamel



PMAH 10^{ème} DP – Djidjelli, mars 1961



PMAH 10^{ème} DP – Djidjelli, 18 mars 1961, Gal Saint-Hillier (cdt la 10^{ème} DP) et Cne Arzel



(Amédée Arzel)

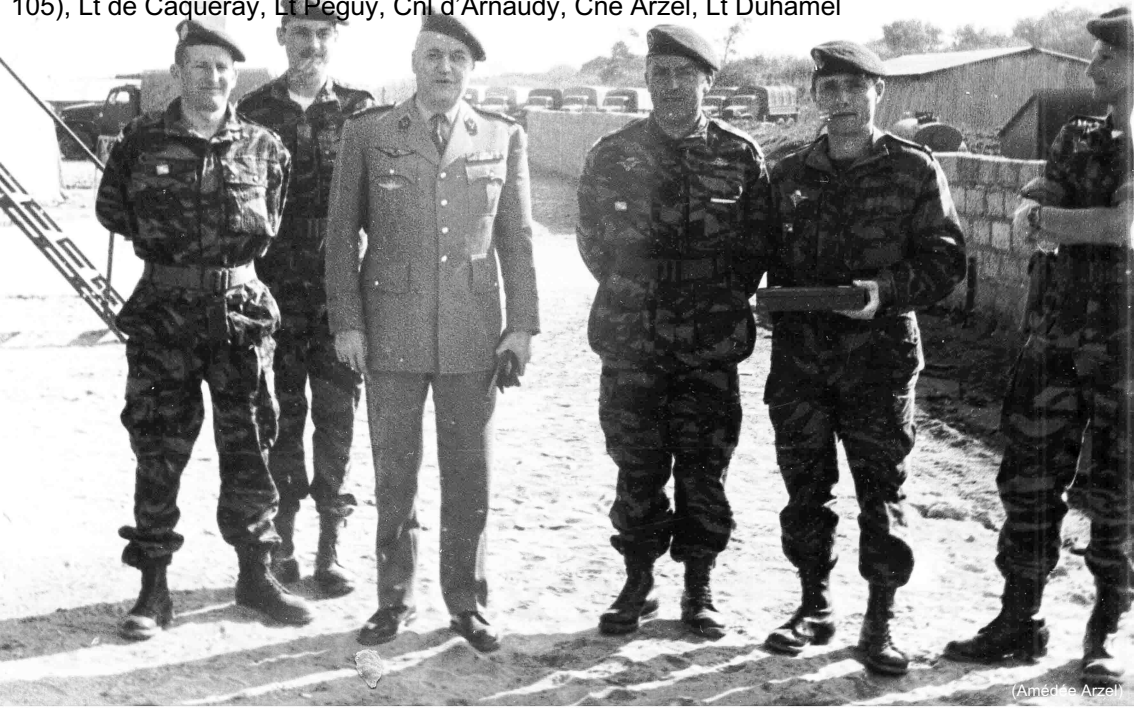
PMAH 10^{ème} DP – Djidjelli, 18 mars 1961, Gal Saint-Hillier



PMAH 10^{ème} DP – Djidjelli, 18 mars 1961, Cne Arzel et Gal Saint-Hillier



PMAH 10^{ème} DP – Djidjelli, mars 1961, adieux au Cnl d'Arnaudy (commandant le GALAT 105), Lt de Caqueray, Lt Péguy, Cnl d'Arnaudy, Cne Arzel, Lt Duhamel

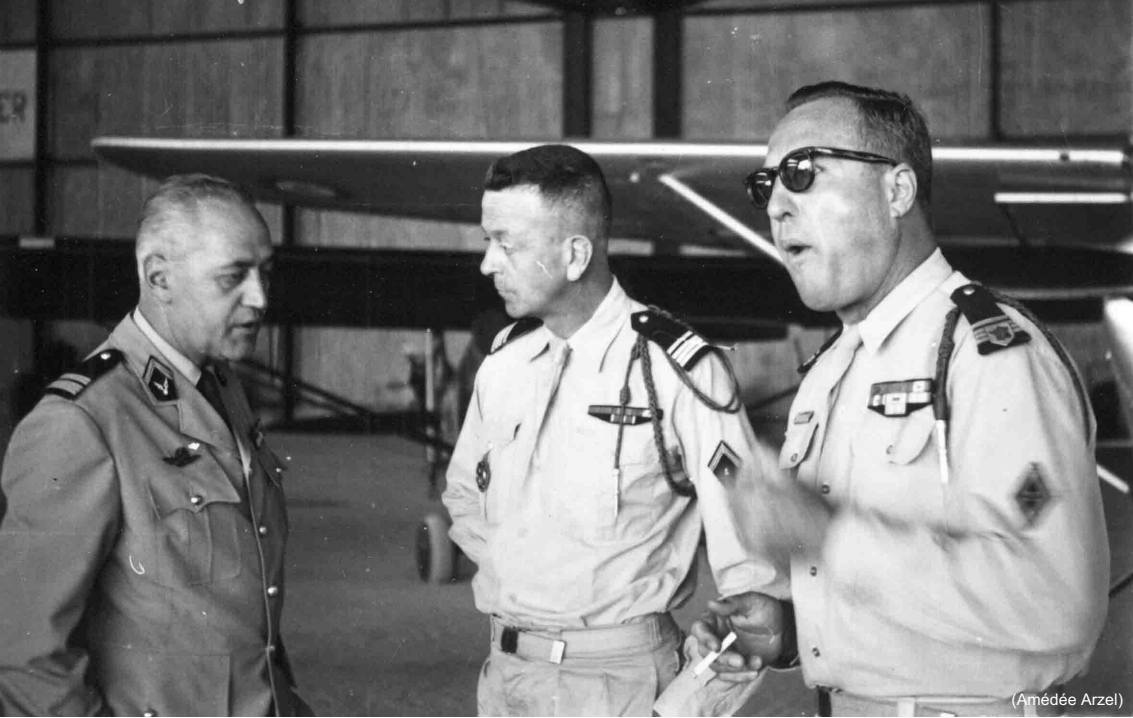


PMAH 10^{ème} DP – Djdidjelli, mars 1961, adieux au Cnl d'Arnaudy, Lt Perez, Cne Arzel, Lt Charmet (tué le 7 avril 1961 avec le MdL More), Lt Péguy, Lt de Caqueray



(Amédée Arzel)

PMAH 10^{ème} DP – Djidjelli, mars 1961, adieux au Cnl d'Arnaudy (à gauche)



(Amédée Arzel)

PMAH 10^{ème} DP – Djidjelli, mars 1961, adieux au Cnl d'Arnaudy



PMAH 10^{ème} DP – Djidjelli, mars 1961, adieux au Cnl d'Arnaudy

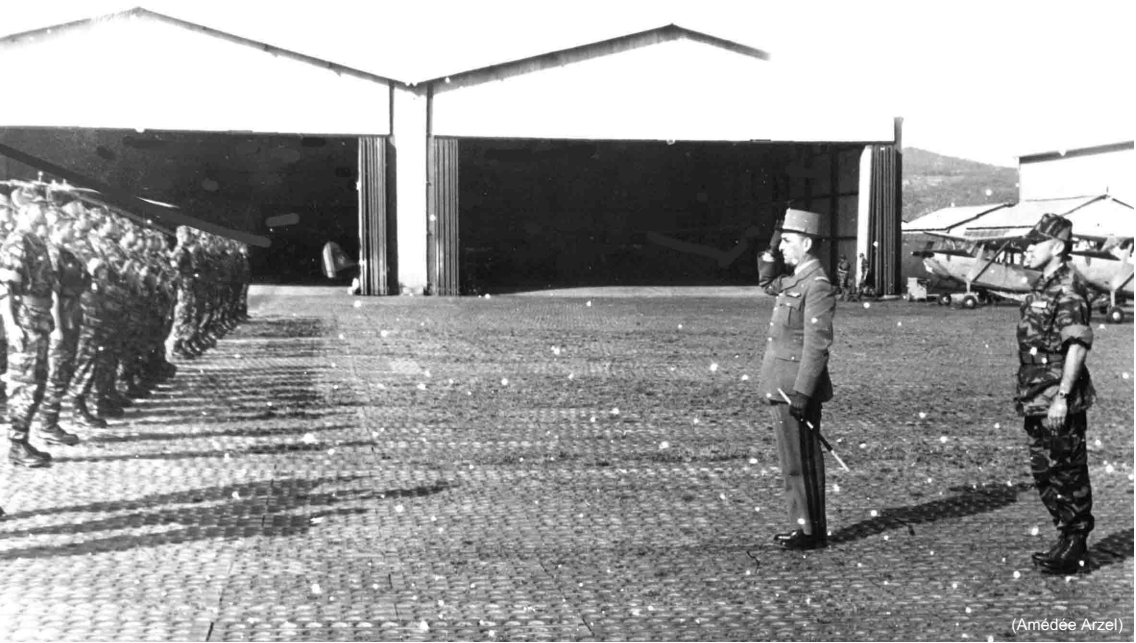


(Amédée Arzel)

PMAH 10^{ème} DP – Djidjelli, 10 avril 1961, inspection du Gal Le Masson commandant l'ALAT



PMAH 10^{ème} DP – Djidjelli, 10 avril 1961, inspection du Gal Le Masson

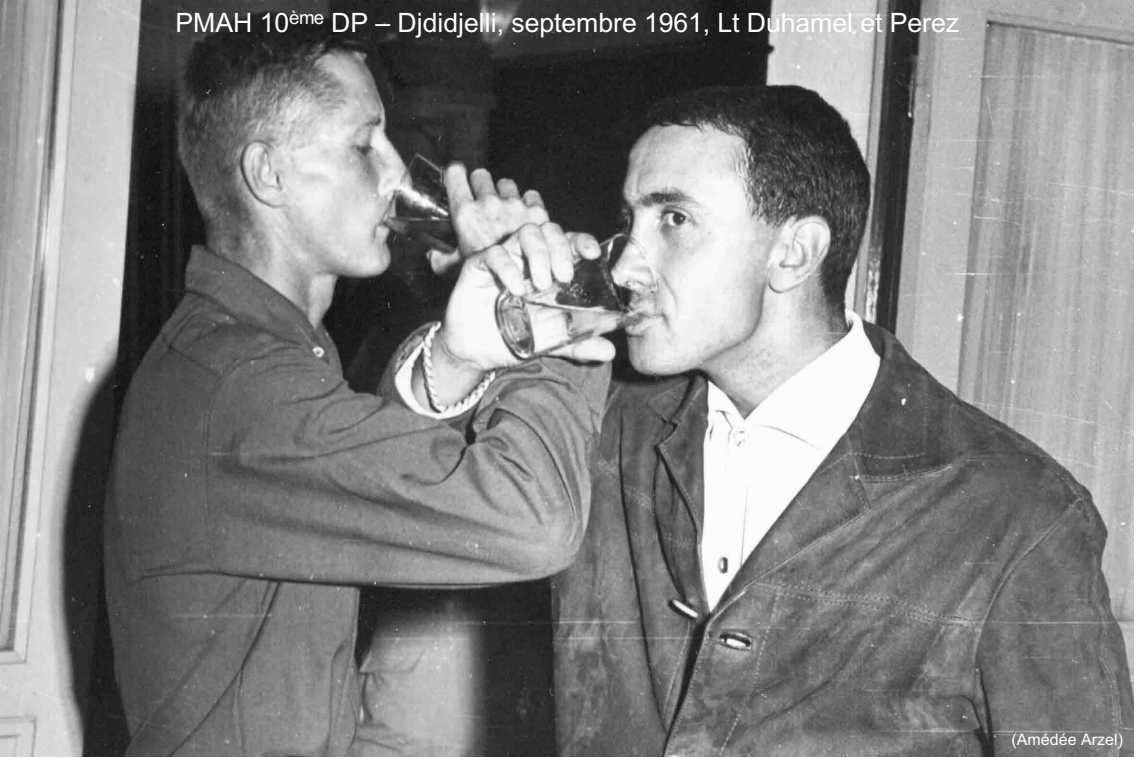


PMAH 10^{ème} DP – Djidjelli, 1961, Lt
Schauder à gauche, Philippe Lannelongue
au centre



(Amedée Arzel)

PMAH 10^{ème} DP – Djididjelli, septembre 1961, Lt Duhamel et Perez



PMAH 10^{ème} DP – Djidjelli, 1961, le juge de Paix Bordariau au centre





Le Cne Arzel, commandant le 1^{er} PMAH RG, février 1962 à La Réghaïa



PA 10^{ème} DP – Carnet de vol d' Édouard Bidou, affaire de Suez, décembre 1956

			MOIS	DE				DÉCEMBRE			
1.12	P	L ^t MERGAULT	L18 619	0 ^h 55				0 ^h 55	1	Recherche points	N.W NICOSIE
5.12	P	MDL MOREL	L18 489	0 ^h 55				0 ^h 55	1	ENT. LOCAL	
"	P	Sgt HENRY	L18 619	0 ^h 45				0 ^h 45	1	"	
6.12	P	Ad ^t JOUAN	" "	0 ^h 25				0 ^h 25	1	VOL D'ESSAI	
"	P	Sgt GODEPROY	L18 585	0 ^h 30				0 ^h 30	1	ENT. LOCAL	
7.12	P	Ad ^t DELORME	L18 468	0 ^h 15				0 ^h 15	1	"	
"	P	Ad ^t JOUAN	L18 619	0 ^h 10				0 ^h 10	1	ESSAI MOTEUR	
"	P	S/C GOUTILF	L18 585	1 ^h 00				1 ^h 00	1	ENT. LOCAL	
9.12	P	Ad ^t JOUAN	" "	0 ^h 25				0 ^h 25	1	ENT. S.E. NICOSIE	
10.12	P	Ad ^t JOUAN	L18 619	1 ^h 00				1 ^h 00	1	"	
9.12	P	Ad ^t DELORME	L18 585	0 ^h 30				0 ^h 30	1	"	
10.12	P	MDL MOREL	L18 489	0 ^h 20				0 ^h 20	1	ESSAI M.T.O.	
"	P	M/C FADDA	"	0 ^h 15				0 ^h 15	1	ENT. NE TYMBOU	
11.12	P	L ^t LEMAIRE	L18 489	0 ^h 50				0 ^h 50	1	ENT. OBS. E. TYMBOU	
14.12	P	L ^t KANDEL	L18 585	0 ^h 50				0 ^h 50	1	RECH. POINTS NE NICOSIE	
14.12	P	Ad ^t DALPHRAIS	L18 489	0 ^h 35				0 ^h 35	1	ENT. PILOTE NE NICOSIE	
15.12	P	C ^d PERRIN	L18 585	1 ^h 20				1 ^h 20	1	OBSERVATION LEFKONIKO	
17.12	P	Ad ^t ROYER	"	0 ^h 35				0 ^h 35	1	LIAISON TYMBOU - AKROTIRI	
"	P	"	"	0 ^h 45				0 ^h 45	1	" AKROTIRI - TYMBOU	
18.12	P	S/L ^t DEBUIRE	L18 619	0 ^h 40				0 ^h 40	1	ENT. OBS. NE TYMBOU	
19.12	P	A/C JOLY	L18 585	0 ^h 45				0 ^h 45	1	ENT. PILOTE E. NICOSIE	
20.12	P	Ad ^t JOUAN	L18 619	0 ^h 25				0 ^h 25	1	"	
20.12	P	MDL MOREL	"	0 ^h 25				0 ^h 25	1	"	
21.12	P	Ad ^t DELORME	L18 468	0 ^h 25				0 ^h 25	1	"	
24.12	P	Ad ^t JOUAN	"	0 ^h 25				0 ^h 25	1	"	
"	P	MDL MOREL	L18 619	0 ^h 30				0 ^h 30	1	ESSAI APRES V.P.	

Carnet de vol d' Édouard Bidou

DATE	LIEU à bord	et nom du pilote	NOM et NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT
					sous capote	dans les nuages	
1	2	3	4	5	6	7	8
				MOIS			de
2.11	P.	Agt Boudiere	L21 375		1.45		
3.11	P.	L. MORENVAL P.M.	L21 390		0.35		
5.11	P.	L. NAVREAU O.	L21 375		3.50		
"	P.	L. MERGAULT O.	L21 380		3.15		
6.11	P.	L. NAVREAU O.	L21 396		0.45		
7.11	P.	L. BEDIN O.	L21 396		2.20		
10.11	P.	L. MERGAULT O.	L21 380		0.30		
12.11	P.	Mdl CALDERINI P.M.	L21 396		1.15		
12.11	P.	Mdl BRASSEUR Mdl	L21 396		1.20		
13.11	P.	L. MERGAULT O.	L21 395		1.10		
"	P.	L. MERGAULT O.	L21 395		1.35		
"	P.	Agt Boudiere O.	L.19 619		0.35		
14.11	P.	Agt Boudiere O.	L21 380		1.10		
"	P.	Agt Boudiere O.	L21 380		0.30		
4.11	P.	Agt Boudiere O.	L21 396		0.35		
17.11	P.	Agt Boudiere O.	L21 390		0.25		
19.11	P.	L. MERGAULT O.	L21 380		0.30		
20.11	P.	L. MERGAULT O.	L21 380		0.15		
"	P.	L. MERGAULT O.	L21 380		0.50		
"	P.	L. MERGAULT O.	L21 380		0.25		
22.11	P.	Agt DELORME Mdl	L21 343		0.30		
"	P.	Agt DELORME Mdl	L21 343		0.25		
23.11	P.	L. CHARBONNIER O.	L21 396		1.45		
"	P.	Agt Boudiere O.	L21 396		0.45		
"	P.	L. MERGAULT	L21 396		1.15		

DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'atterrissages	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien	OBSERVATIONS
9	10	11	12	13
			NOVEMBRE 1957	
1.45	1		Agt courri Bou. ZEQA	
0.35	1		Ent pilote local.	
3.50	1		Agt troupe N.W. HAMMAN. RIGA. N.M.S.	
3.15	1		Agt troupe N.W. HAMMAN. RIGA. N.M.S.	
0.45	1		langage entre HAMMAN. RIGA. N.M.S.	
2.20	1		Agt troupe JE Bou. MEDFA.	
0.30	1		Liaison Blida. Reghaia. N.M.S.	
1.15	1		Liaison Reghaia. Setif.	
1.20	1		Liaison Setif. Reghaia.	
1.10	1		Agt courri TAOURTATSINE (pilot)	
1.35	1		Agt courri TAOURTATSINE (Rakou)	
0.35	1		Liaison Reghaia. Blida	
1.10	1		Agt courri. BLIDA. CHREA.	
0.30	1		Liaison Blida. Reghaia.	
0.35	1		Mise en place Blida. N.M.S.	
0.25	1		5128 Agt troupe Maillok. MNE. MTO.	
0.30	1		Liaison Reghaia. Blida.	
0.15	1		Agct courri Chrea Blida. MNE. MTO.	
0.50	1		Agct courri Blida Chrea. MNE. MTO.	
0.25	1		Liaison Blida. Reghaia	
0.30	1		Ent. local.	
0.25	1		Ent. local.	
0.45	1		Ent. local.	
0.45	1		Ent. local.	
1.15	1		Agct courri Rovigo. YEMA. HALLIMA.	

(Édouard Bidou)

Carnet de vol d' Édouard Bidou

1	2	3	4	5	capote 6	nuages 7	8
25-11.	P.	Ayr DELORME. Mec	L21. 375	0.45			
"	P.	L' CHARBONNIER. O.	L21. 380	2.00			
25-11.	P.	Ayr. BOUMIERE O	L21. 375	2.20			
29-11.	P.	L' MERGAULT O	L21. 375	3.20			
"	P.	L' CHARBONNIER O	L21. 348	1.40			
Arrêté le présent carnet de vol au total général de							
68 heures 30 minutes, dont		heures 7 minutes					
de vol de nuit, — heures		minutes de vol de					
guerre N° 1 en — mission, et — heures							
— minutes de vol de guerre n° 2 en — mission							
et 37 heures 25 minutes pour la durée							
de Novembre 1957							

Certifié exact et conforme
au registre-journal de l'escadrille

L'INTERESSE

Edouard Bidou

(total des colonnes 5 et 8)	NO d'at	NO d'A.	service aérien	13
9	10	11	12	
0.45	1		Esc Patrouille-local.	
2.00	1		accr Roups di Djurdjura.	
2.20	1		accr courri Roups. Tenu-Halima	
3.20	1		5219 accr courri clirages. Tefschoun.	
1.40	1		5224 accr Roups L. L'Arba. 3 guidages - 1 impact -	

1957	PILOTE		OBSERVATEUR		TOTAUX
	Nuit	Jour	Nuit	Jour	
Mois de NOVEMBRE		37.25			37.25
Mois précédents		548.00		102.05	647.05
Total général		582.25		102.05	684.30

0.22.40

Le Capitaine DERYAIS
Cdt la Pelouze Avion
de la 1^{re} Division Parachutiste

Carnet de vol d' Édouard Bidou

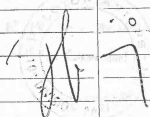
1	2	3 Pax.	4	5	capote	nuages	8
MOIS				DE			
1.12	P.	L ^e CHARBONNIER O.	L 21 395	2.15			
3.12	P.	C ^m GERVAIS O.	L 21 376	0.35			
"	P.	C ^m GERVAIS O.	L 21 376	3.25			
"	P.	C ^m GERVAIS O.	L 21 376	0.35			
5.12	P.	Mdl BRASSEUR M.	L 21 375	0.30			
"	P.	L ^e CHARBONNIER O.	L 21 348	3.45			
6.12	P.	C ^m GERVAIS O.	L 21 396	0.25			
"	P.	C ^m GERVAIS O.	L 21 396	3.05			
"	P.	C ^m GERVAIS O.	L 21 396	0.30			
9.12	P.	Mdl BRASSEUR M.	L 21 349	0.35			
11.12	P.	C ^m GERVAIS O.	L 21 348	3.40			
"	P.	C ^m GERVAIS O.	L 21 348	0.20			
11.12	P.	L ^e MERGAULT O.	L 21 375	0.30			
"	P.	L ^e MERGAULT O.	L 21 375	2.10			
"	P.	L ^e MERGAULT O.	L 21 375	0.35			
12.12	P.	Asp BOUTIERE O.	L 21 375	0.30			
"	P.	Asp BOUTIERE O.	L 21 375	1.20			
13.12	P.	Asp BOUTIERE O.	L 21 375	0.30			
14.12	P.	J ^e BEAULIEU O.	L 21 376	2.50			
15.12	P.	C ^m GERVAIS O.	L 21 396	1.10			
15.12	P.	C ^m GERVAIS O.	L 21 396	0.55			
"	P.	M/c BROCARD M.	L 21 396	0.25			
16.12	P.	L ^e KANDEL O.	L 21 375	2.35			
19.12	P.	J ^e BEAULIEU O.	L 21 396	0.25			
20.12	P.	M/c FADDA M.	L 18 440	0.30			

(total des colonnes 5 et 8)	NO d'a	NO d'a	service aérien	13
9	10	11	12	
DECEMBRE 1957				
2.15	1		accept troupe Ind L'ARBA n° 5005	
0.35	1		Mise en place OPS TIZI-OUZOU.	
3.25	1		accept troupe région MICHELET n° 2058.	
0.35	1		liaison TIZI-OUZOU - REGHAIA - OPS.	
0.30	1		Essai après VP. 30 h.	
3.45	1		accept troupe N.E. PALESTRO. n° 2124.	
0.25	1		Mise en place OPS TIZI-OUZOU	
3.05	1		accept troupe S.E TIZI-OUZOU n° 2136.	
0.30	1		liaison TIZI-OUZOU - REGHAIA - OPS.	
0.25	1		liaison REGHAIA - BLIDA.	
3.40	1		accept troupe E. BLIDA n° 5085.	
0.20	1		liaison BLIDA - REGHAIA	
0.30	1		Mise en place OPS TIZI-OUZOU.	
2.10	1		accept troupe SE. AZAZGA. n° 2304.	
0.35	1		liaison OPS TIZI-OUZOU - REGHAIA.	
0.30	1		liaison OPS REGHAIA - TIZI-OUZOU n° 2309.	
1.20	1		accept troupe SW. MIRABEAU n° 2315.	
0.30	1		liaison OPS TIZI-OUZOU - REGHAIA. n° 2309	
2.50	1		accept courir YEMA. HALIMA - ROVIGO. n° 5134.	
1.10	1		accept courir Blida ehia n° 5187	
0.55	1		accept courir CHREA - BLIDA n° 5188.	
0.25	1		liaison BLIDA - REGHAIA	
2.35	1		accept courir S. HAMED BEN SALAH - L'ARBA. n° 5149.	
0.25	1		liaison REGHAIA - BLIDA.	
0.30	1		liaison BLIDA - REGHAIA.	

(Édouard Bidou)

Carnet de vol d' Édouard Bidou

DATE	FONCTION à bord	GRADE et nom du pilote	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	JOUR	DONT V. S. V.		NUIT
					sous capote	dans les nuages	
1	2	3	4	5	6	7	8
20.12	P	S ^r BEAULIEU. O.	L21 396	0.35			
"	P	S ^r BEAULIEU. O.	L21 396	1.00			
21.12	P	M ^c BROCARD. Mac	L21 395	0.40			
22.12	P	M ^c GERVAIS. O.	L21 395	3.20			
23.12	P	M ^c GERVAIS. O.	L21 395	1.15			
26.12	P	M ^c FADDA. Mac	L21 396	0.25			
"	P	M ^c FADDA. Mac	L21 396	0.30			
27.12	P	L ^r KANDEL. O.	L21 395	1.00			
"	P	L ^r KANDEL. O.	L21 396	1.15			
31.12	P	L ^r KANDEL. O.	L21 395	2.10			
Arrête le présent carnet de vol au total général de							
730 heures 35 minutes, dont — heures — minutes de vol de nuit, — heures — minutes de vol de guerre N° 1 en — mission, et — heures — minutes de vol de guerre n° 2 en — mission et 46 heures 05 minutes pour la mois de Décembre 1957.							
Cet état exact et conforme			L'INTÉRESSÉ				
et registre-journal de l'accrédité							

DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8)	NOMBRE d'heures- jours	NOMBRE d'A. M. V.	NATURE du service aérien	OBSERVATIONS																												
9	10	11	12	13																												
0.35	1		accept courti CHREA-BLIDA	n° 5181.																												
1.00	1		accept courti BLIDA-CHREA.	n° 5183.																												
0.40	1		Essai a velo réparation																													
3.20	1		accept Groupe Sud BOUINAN	n° 5200																												
1.15	1		accept courti TAOURTATINE-2 BASSING	n° 5230.																												
0.25	1		liaison REGHAIA - BLIDA.																													
0.30	1		liaison BLIDA-REGHAIA.																													
1.00	1		accept courti BOU ZEQA	n° 5243																												
1.15	1		accept courti BOU ZEQA.	n° 5242																												
2.10	1		accept courti TAFRENT - BOUINAN	n° 5232																												
g 40.55																																
<table><tr><th rowspan="2">1957</th><th colspan="2">PILOTE</th><th colspan="2">OBSERVATEUR</th><th rowspan="2">TOTAUX</th></tr><tr><th>Nuit</th><th>Jour</th><th>Nuit</th><th>Jour</th></tr><tr><td>Mois de decembre</td><td>/</td><td>46.05</td><td>/</td><td>/</td><td>46.05</td></tr><tr><td>Mois précédent</td><td>/</td><td>582.25</td><td>/</td><td>102.05</td><td>684.30</td></tr><tr><td>total général</td><td>/</td><td>628.30</td><td>/</td><td>102.05</td><td>730.35</td></tr></table>					1957	PILOTE		OBSERVATEUR		TOTAUX	Nuit	Jour	Nuit	Jour	Mois de decembre	/	46.05	/	/	46.05	Mois précédent	/	582.25	/	102.05	684.30	total général	/	628.30	/	102.05	730.35
1957	PILOTE		OBSERVATEUR			TOTAUX																										
	Nuit	Jour	Nuit	Jour																												
Mois de decembre	/	46.05	/	/	46.05																											
Mois précédent	/	582.25	/	102.05	684.30																											
total général	/	628.30	/	102.05	730.35																											
Le Capitaine JERRE Ch. la Fourn 57, Drouot																																
																																

Carnet de vol d' Édouard Bidou

Barnet de vol d' Edouard Bidou				capote		nuages	
1	2	3	4	5	6	7	8
				MOIS			de
1.1.	P.	ISNARD. Hec.	L21 376	0.40			
3.1	P.	Mdl BRASSEUR. Hec.	L21 376	0.30			
"	P.	Ajt DELOME Hec.	L18 440	0.45			
4.1.	P.	L' MERGAULT .O.	L21 395	1.15			
6.1.	P.	L' NAVREAU .O.	L21 375	0.35			
"	P.	L' NAVREAU .O.	L21 396	2.15			
"	P.	L' NAVREAU .O.	L21 396	2.10			
8.1	P.	Mdl ISNARD. Hec.	L21 375	0.30			
"	P.	Chf. FADDA Hec.	L21 375	0.15			
9.1	P.	Ajt BOUTIERE .O.	L21 348	0.25			
"	P.	Ajt BOUTIERE .O.	L21 348	4.00			
"	P.	Ajt BOUTIERE .O.	L21 348	0.30			
10.1.	P.	Mdl BRASSEUR. Hec.	L21 380	0.15			
"	P.	Ajt DELOME Hec.	L21 380	0.10			
1.1	P.	Ajt BOUTIERE .O.	L21 396	3.25			
2.1.	P.	Ajt BOUTIERE .O.	L21 396	3.35			
4.1	P.	L' KAMDEL .O.	L21 376	0.10			
10.1	P.	L' CHARBONNIER .O.	L21 376	2.10			
1.1	P.	L' CHARBONNIER .O.	L21 380	0.30			
"	P.	L' CHARBONNIER .O.	L21 376	3.20			
5.1	P.	L' CHARBONNIER .O.	L21 348	0.40			
"	P.	L' CHARBONNIER .O.	L21 348	3.50			
"	P.	L' CHARBONNIER .O.	L21 348	1.45			
6.1	P.	L' CHARBONNIER .O.	L21 348	1.50			
"	P.	L' CHARBONNIER .O.	L21 348	1.45			

total des colonnes 5 et 8)		service aérien		
9	10	11	12	13
			<u>JANVIER 1958</u>	
0.40	1		Ent. pilote local.	
0.30	1		Essai après VP.	
0.45	1		Ent. pilote local.	
1.15	1		accept Courvi. TAOURTATSINE	2 BASSINS. n° 5021.
0.25	1		Liaison BLIDA - REGHAÏA.	
2.15	1		accept Troupe S. BLIDA - 3	reglage tir n° 5042.
2.00	1		accept Troupe S. BLIDA.	n° 5042.
0.20	1		Essai après VP.	
0.15	1		Essai après VP.	
0.25	1		Liaison REGHAÏA - BLIDA.	
4.00	1		accept Troupe S. BLIDA - 1	regl. tir, 4 quid. chasse. n° 2067.
0.30	1		Liaison BLIDA - REGHAÏA.	
0.15	1		Essai après VP.	
0.10	1		Essai après VP.	
3.25	1		Accept troupe N. CHAMPLAIN.	n° 5501.
3.35	1		Accept troupe NECHAMBLAIN.	Squid. chasse n° 5507.
0.10	1		accept courvi. Col. 2 Bassins.	Retour MTO n° 5112
2.10	1		Courvi Bou. Zegga et Liaison	BLIDA n° 5149.
0.30	1		Liaison BLIDA - REGHAÏA	
3.30	1		accept troupe Dj. HOUZAÏA	1 quid. 1 regl. n° 5177.
0.40	1		Mise en place OBS. BERRONAGHIA	n° 5180.
3.50	1		accept troupe S.W. NELSON	BOURG n° 5189.
1.45	1		accept troupe S.W. NELSON	BOURG n° 5189.
1.50	1		accept troupe S. DOLLFUSVILLE	n° 4520.
1.45	1		accept troupe S. DOLLFUSVILLE	n° 4520.

(Édouard Bido

Carnet de vol d' Édouard Bidou

1	2	3	5	capote 6	nuages 7	8
26.1	P.	BERTHELOT. Mes	121 346	0.15		
"	P.	L'CHARBONNIER. O.	121 346	0.40		
27.1	P.	S ^t BEAULIEU. O.	121 396	3.50		
"	P.	S ^t BEAULIEU. O.	121 396	1.15		
28.1	P.	L ^r NAVEREAU. O.	121 395	3.10		
"	P.	L ^r NAVEREAU. O.	121 395	1.45		
30.1	P.	S ^t BEAULIEU. O.	121 346	3.45		
31.1	P.	C ^m MARGOUTY. O.	118.619	0.30		
"	P.	C ^m MARGOUTY. O.	118.619	0.10		

Arrêté le présent carnet de vol au total général de
782 heures 40 minutes, dont **—** heures **—** minutes
 de vol de nuit, **—** heures **—** minutes de vol de
 guerre N° 1 en **—** mission, et **—** heures
— minutes de vol de guerre n° 2 en **—** mission
 et **52 heures 05** minutes pour le mois
 de **JANVIER 1958**

Certifié exact et conforme
 au registre-journal de l'escadrille

L'INTERESSE

[Signature]

colonnes 5 et 8)			NC d'A	NC d'A	service aérien	13
9	10	11				
0.15	1.				Essai cellule.	
0.40	1.				Liaison OPS BERROUAGHIA-REGHAI	n° 5190
3.50	1.				OPS DIABOLO 2. Commande E. CHAMPLAIN.	n° 5230
1.45	1.				" accept troupe D ^r AGOUNENNA.	n° 5202.
3.10	1.				accept troupe W TABLAT -	n° 5604.
1.45	1.				accept troupe W TABLAT	n° 5611.
3.45	1.				OPS DIABOLO 2. accept troupe W TABLAT.	n° 5622.
0.30	1.				Liaison OPS REGHAI - Tizi-ouzo.	n° 5239.
0.10	1.				Liaison OPS Tizi-ouzo-REGHAI-Ait MTO	n° 5233.

Mois de	PILOTE		OBSERVATEUR PRX (1557)	TOTAUX
	Nuit	Jour		
JANVIER	52 05			52 05
Mois précédents	628 30		102 05	730 35
Total général	680 35		102 05	782 40

Le Capitaine GERVAIS
 est le Peloton Avion
 de la 10^e Division Parachutiste

[Signature]



				Mois	de
1.2	P.	Ch ^e MARBOUTY. O	L18. 610.	0.45	
2.2	P	S ^r BEAULIEU. O.	L21. 375	3.35	
3.2	P.	Ch. BROCARD Me	L21 375	0.25	
5.2	P.	Mdl BRASSEUR. Me	L21 395	0.25	
"	P	Mdl BRASSEUR. Me	L21 395	0.20	
"	P.	Mdl IGNARD. Me	L21 348	1.00	
"	P.	Mdl BRASSEUR. Me	L21 348	0.30	
"	P.	Ajt DELORME. Me	L21 348	0.30	
7.2	P.	VCHARBONNIER. O	L21 348	3.30	
8.2	P.	S ^r BEAULIEU. O.	L21 395	3.15	
9.2	P	Ch ^e GERVAIS. O.	L21 348	3.40	
10.2	P.	Ch ^e CHATAIN. Eo	L18 619.	1.20.15	
"	P	Ch ^e GERVAIS. O.	L21. 380	3.30	
11.2	P.	Ch ^e BROCARD. Me	L21 345	0.25	
"	P.	Ch ^e GERVAIS. O.	L21 395	3.40	
13.2	P.	Jlt ^e BOUNDIERE. O.	L21 395	3.40	
"	P.	Ajt FADDA. Me	L21 376	0.15	
14.2	P.	VCHARBONNIER. O.	L21 376	3.25	
"	P.	VCHARBONNIER. O.	L21 376	0.35	
15.2	P.	Ch ^e GERVAIS. O.	L21 395	4.00	
16.2	P.	Ch ^e GERVAIS. O.	L21. 348	4.15	
17.2	P.	L ^r DUCRET. O.	L21 348	0.45	
18.2	P.	Mdl BRASSEUR. O.	L21 376	0.30	
19.2	P.	Ch ^e CHATAIN. O.	L21 375	1.35	
"	P	L ^r DUCRET. O.	L21 375	1.30	

(Édouard Bidou)

Carnet de vol d' Édouard Bidou

			5	6	7	8
21.2	P	CH BODIERE	L21 376	3.45		
"	P	CH BODIERE	L21 376	2.40		
23.2	P	CHARBONNIER	L21 396	0.30		
24.2	P	CHARBONNIER	L21 396	2.15		
"	P	CHARBONNIER	L21 396	2.10		
"	P	CHARBONNIER	L21 396	0.10		
"	P	CHARBONNIER	L21 396	2.30		

1958	Nuit	Jour	Nuit	Jour	TOTAUX
Mois de FEVRIER	/	60.45	/	/	60.45
Mois de MARS	/	680.35	/	102.05	782.40
Total Général	/	741.20	/	102.05	843.25

L'INTERESSE

Edouard Bidou

colonnes 5 et 8)

9	10	11
3.45	1	
2.40	1	
0.30	1	
2.15	1	
2.10	1	
0.10	1	
2.30	1	

8 52.25

Arrêté le présent carnet de vol au total général de
843 heures 25 minutes, dont — heures — minutes
de vol de nuit, — heures — minutes de vol de
guerre N° 1 en — mission, et — heures
— minutes de vol de guerre n° 2 en — mission
et 60 heures 45 minutes pour le mois
de FEVRIER 1958.

Certifié exact et conforme
au registre-journal de l'escadille

Le Capitaine GERVAIS
Cdt le Peloton Avion
de la 10^e Division Parachutiste

Edouard Bidou



(Édouard Bidou)

1 - Arlette, la Madelon de Sétif

Aux tout débuts de l'existence du peloton, lors de la phase de perception du matériel à Sétif, nous allions parfois prendre l'apéritif, le soir, avec le capitaine Lenfant. Notre endroit favori pour ces libations se nommait la "Taverne Sétifienne" et était tenu par Arlette, à l'accent et la faconde typiquement pied-Noir. La clientèle y était essentiellement militaire. Tous les grades et toutes les Armes se cotoyaient dans une admirable odeur d'anisette et de crevettes, servies pour la "kémia". Sur le mur, une extraordinaire collection d'insignes s'étalait, alimentée par Arlette qui s'attribuait tout insigne passant à portée de sa main. Dans cette ambiance, les habitués, ce qui était notre cas avec Lenfant, se voyaient affublés de l'appellation de "Mon con joli", en signe de distinction amicale.

Quinze ans plus tard, de passage à Bordeaux chez des amis, ceux-ci me proposent, pour dîner, d'aller à Libourne, dans un établissement tenu par des Pieds-Noirs, afin d'y goûter de succulentes brochettes. À notre arrivée au restaurant, à peine la porte franchie, j'aperçois Arlette. Elle aussi m'a reconnu et elle se met à crier dans toute la salle "Mon con joli". Le plus drôle dans cette situation était de voir la tête de mes amis interloqués et surpris par cet accueil aussi chaleureux qu'imprévu.

2 - Entente pas vraiment cordiale à Chypre

Lors de l'opération "Mousquetaire", en novembre 1956, le peloton stationne quelques jours au camp X, à Pyroï dans les environs de Nicosie. Pour tromper l'attente du déclenchement de l'opération, je décide de rendre visite à nos amis anglais de l'Army Air Corps, l'équivalent britannique de notre ALAT. Nous décollons à bord d'un L-18 fraîchement sorti de ses caisses et rapidement remonté par les mécanos. En cours de vol, le lieutenant Navereau, qui a pris les commandes de l'appareil s'inquiète, je ne pipe pas un mot. Et pour cause, je suis en proie à des problèmes intestinaux et n'ai en tête qu'un seul objectif, m'en débarrasser urgemment.

... suite ...

... suite ...

Mon plan, trouver dès l'atterrissage, sur le terrain où nous nous rendons, un bosquet qui me permettrait de me soulager discrètement. Hélas, à peine posés et le moteur arrêté, un chauffeur arrive et m'embarque, direction le PC des anglais. Là, trois officiers m'accueillent dans un bureau. À toute vitesse, je bredouille quelques mots sur le rapprochement franco-britannique, salue et sors rapidement : objectif, trouver l'endroit adéquat à mes besoins immédiats. L'opération terminée, je rejoins notre appareil en sifflotant.

Voilà comment un Français assis brièvement sur le trône (britannique en l'occurrence) a eu raison de l'entente cordiale et du rapprochement entre les deux ALAT.

3 - L'ambiance opérationnelle

À chaque installation du peloton sur un terrain situé à proximité du lieu d'intervention d'une grosse opération, l'ambiance opérationnelle reprend systématiquement le dessus. D'ailleurs, elle ne quitte que rarement notre peloton au cours de ses pérégrinations.

Ainsi, un jour, nous nous acharnâmes à rejoindre Bir-Rabalou. Cette destination n'est pas très éloignée de La Réghaïa mais pour y arriver, il faut franchir l'Atlas Blidéen. Faisant fi des mauvaises conditions météorologiques, cinq appareils décollent le matin du 10 janvier 1959. Avec le mauvais temps, pas moyen de passer les crêtes. Trois L-21 s'engouffrent dans les gorges de Palestro en espérant emprunter l'oued Isser. Pas de chance, c'est bouché.

Résultat des courses, trois avions posés sur la route, un quatrième mal posé en plein champ et le cinquième fait demi-tour sur La Réghaïa (voir aussi le récit de Claude Mourlanne).

J'avais bonne mine, au lieu d'envoyer un avion en éclaireur, quatre Piper se trouvaient au tapis. Mais heureusement rien de grave, après une remise en ordre des appareils et des équipages à La Réghaïa, les avions étaient en place à Bir-Rabalou en début d'après-midi.

... suite ...

... suite ...

Quelques temps plus tard, cette même destination me fera commettre une grosse imprudence.

Un équipage est demandé pour une opération à Bir-Rabalou, tôt le matin. La Réghaïa est dans le brouillard, mais le terrain de Bir-Rabalou est dégagé. Néanmoins, je décide de partir avec pour pilote le maréchal des logis-chef Bidou. Moteur en route, contact est pris avec la tour qui nous donne comme seule indication "Personne sur la piste".

Le Piper L-21 décolle et nous traversons la couche nuageuse. Cette traversée est interminable, nous finissons enfin par en sortir, mais je m'engueule moi-même "Que se serait-il passé si nous avions eu un pépin mécanique ? Qu'aurions nous fait ? Et surtout quel mauvais exemple donné par le commandant du Peloton !" Nous arrivons enfin à Bir-Rabalou, mais trop tard, l'opération est déjà commencé et l'on a plus besoin de nos services.

Fort heureusement, maintes autres fois, j'ai pu montrer le bon exemple.

Ainsi, un jour à Blida, je suis à l'infirmerie, où je viens d'évacuer un ténia, à la suite de soins me laissant complètement à plat. C'est à ce moment que, mon lieutenant chargé des opérations, choisit d'intervenir : "Mon Capitaine, nous avons accroché une grosse bande, on y arrive plus, il faut que vous veniez !" L'esprit opérationnel qui sommeillait en moi se réveille.

Malgré ma faiblesse, je me lève. Les jambes sont chancelantes mais le mental est là. Je suis parvenu à tenir sur un vol de trois heures trente. Dire que ces heures furent agréables, non ! Par contre, elles furent utiles.

... suite ...

... suite ...

4 - Les chiens éclaireurs

Souvent installé sur des petits terrains isolés, notre peloton et son "cirque" a toujours assuré sa propre sécurité. Le commandement s'est quand même inquiété une fois et envoie une section de chiens pour nous garder.

Ça se passait sur le terrain de Bouira. Je décide donc de supprimer la sentinelle de nuit, seul un sous-officier fera des rondes. Le lendemain matin, compte-rendu de ce dernier : "Tout était calme et les chiens dormaient !". Furieux, j'appelle le chef de la section cynophile pour lui demander des explications "Ce sont des chiens éclaireurs", déclare-t-il, "Ils sont dressés pour ne pas bouger, ni aboyer quand ils sont immobiles". Les chiens sont donc repartis "éclairer" ailleurs et nous, nous avons continué à nous garder nous-mêmes.

5 - La mine de l'emploi

Lors de nos diverses installations sous la tente nous assurons, en règle générale, notre alimentation. Mais pour des opérations de moindre importance nous profitons des mess et des popotes déjà en place. Quelquefois nous avons même joué au coucou.

Lors d'une opération qui n'a duré qu'une journée, mon tour de vol a fait que je n'ai pu venir déjeuner qu'assez tardivement. La seule place disponible se trouve face à la table du colonel. Je m'y installe et découvre alors un tableau insolite. Le colonel, qui a une mine évoquant toute la misère du monde, trône sous un panneau sur lequel est inscrit la maxime suivante : "Un chef triste est un triste chef".

Devant le cocasse de la situation, j'interroge un officier placé à mes côtés sur le pourquoi de cette inscription. "C'est le chef de corps précédant qui a tenu à placer cette affirmation et le nouveau n'a pas osé l'enlever de peur de se rendre ridicule".

... suite ...

... suite ...

6 - Une tenue pas très classique

L'hiver 1959-1960 nous sommes pas trop mal installés sous la tente sur le terrain de Bougie. Il fait très froid, le soir venu, je me retire sous ma tente perso, modèle 54, et m'apprête à me coucher. Je porte donc ma tenue de nuit, pas très réglementaire il est vrai, constituée d'une chemise de nuit blanche à liserés rouges, courte devant et longue derrière. Pour couronner le tout, je porte sur la tête un cadeau de mes sous-officiers, un bonnet d'enfant bleu, noué sous le menton. Soudain, on frappe, si je puis dire, à ma tente. Un planton tient à la main un pli pour le capitaine Gervais. "C'est moi, entrez !" Je vous laisse deviner la tête du porteur de missive. Qu'a t'il pensé de moi ? Imaginez ce qu'il a pu raconter à ses camarades et plus tard à sa famille. Finalement, le pli venait d'une autorité territoriale et mentionnait "Sécurité, risques d'attaques." C'est en fait le planton qui a risqué une attaque. Nous, fidèles à nos habitudes, nous avons tenus.

7 - Une liaison VIP

Au tout début du Peloton, je manque de personnel. Arrive alors un jour une mission VIP, aller à Bouira chercher le général Lorillot (général en chef, prédécesseur du général Salan). Etant le seul pilote disponible, je décolle avec un Piper L-18, sans équipement radio, et me pose quarante minutes plus tard à Bouira. Le vent souffle fort et je prévois un sacré tabassage pour le vol retour. Après avoir installé le général, celui-ci me demande de le déposer à Maison-Blanche où son chauffeur l'attend. Ce terrain est le grand terrain d'Alger, y atterrir sans moyen radio et avec le vent fort, c'est niet pour moi. Je dépose donc le général à La Réghaïa qui se trouve à une quinzaine de kilomètres de Maison-Blanche. Le général ne fait aucun commentaire sur le vol et l'atterrissage dans un autre lieu que celui voulu au départ. Il a même l'air plutôt content de retrouver la terre ferme. Je l'invite donc à prendre place à bord d'une Jeep pour parcourir les derniers kilomètres restant. Toujours par manque de personnel, c'est moi qui conduis. Se pose alors une question : port du casque ou pas ? Le règlement est formel, le port du casque pour la conduite est obligatoire, mais comme mon passager n'en a pas, je fais comme lui. Quelques minutes plus tard le général retrouve enfin un moyen de locomotion digne de sa fonction. En tout cas, l'état-major du GPI n'aura aucun écho de cette liaison aéro-terrestre.

Jean Gervais

Texte mis en forme par Christian Malcros pour le site www.alat.fr

Souvenirs et anecdotes du PA 10^{ème} DP par Claude Mourlanne

Je suis arrivé au peloton d'avions de la 10^{ème} Division Parachutiste en août 1958 et je l'ai quitté en mars 1961, pour effectuer un stage hélicoptère à Dax. J'ai donc servi sous ses trois commandants, tout d'abord le capitaine Jean Gervais, amicalement surnommé Kaddour, puis le capitaine Jacques Charrier, décédé en service aérien à Djidjelli, le 13 février 1961, et enfin, pour très peu de temps, le capitaine Amédée Arzel.

Pendant ces 31 mois notre base arrière se trouvait à La Réghaïa, en bordure de mer, non loin d'Alger, mais malheureusement nous n'y étions pas souvent. En effet, étant rattachés à la division la plus opérationnelle d'Algérie, nous avons "campé" dans de nombreux endroits suivant les plus grandes opérations, particulièrement celles du plan Challe : "Couronne" dans l'Ouarsenis de février à juin 1959, "Etincelles" dans le Hodna en juillet, puis "Jumelles" en Kabylie de juillet 1959 à avril 1960. Ensuite, d'autres opérations se succédèrent jusqu'à la date de mon départ. Ce furent "Flamèches", "Pierres Précieuses", "Cigale" encore dans l'Ouarsenis, en juillet 1960 et enfin "Ariège" dans les Aurès. Toutes ces opérations nous amenèrent à stationner successivement à La Réghaïa, Orléansville, Bourbaki, Berrouaghia, Tizi-Ouzou, Bordj-Bou-Arreridj, Bougie, Akbou, Guelma, Bône, Sétif, Batna, Corneille, Pascal, El-Milia et enfin Djidjelli. Avec parfois un retour sur nos pas, mais toujours temporairement, avec une installation sous la tente. Nous devons être le seul peloton à n'avoir jamais eu de hangar ou de cantonnement en dur. Heureusement, nous avons une équipe de mécanos et d'appelés du contingent "super" pour pallier à ces conditions de vie précaires.

Voici quelques anecdotes drôles ou tristes qui pimentèrent ce long séjour en Algérie et qui me reviennent en mémoire.

La première, sans conséquence pour l'équipage, lui valut néanmoins de nombreux sarcasme. Un dimanche, en fin d'après-midi, ayant décollé de La Réghaïa, un Piper était chargé d'accompagner un convoi descendant de Chréa. A la suite d'un problème mécanique le pilote fut contraint de poser son appareil face au garage de l'aérium de la Croix-Rouge.

... suite ...

... suite ...

Disparition des trois-quart d'un peloton

C'était en début d'année 1959, le 10 janvier pour être précis. Par un temps pourri, nous devions nous mettre en place pour une opération dans le sud de l'Atlas blidéen. Trois Piper L-21 décollent ensemble de La Réghaïa. Le premier avec Roirand pour pilote et, en place d'observateur, le lieutenant Navereau, futur général commandant l'ALAT, le deuxième avec Charrier pilote, le lieutenant X en place arrière et puis moi dans le troisième avec, si mes souvenirs sont bons, le lieutenant Rulhière du 6^{ème} RPIMa pour observateur. Avec le mauvais temps, pas moyen de passer les crêtes. Les trois appareils s'engouffrent dans les gorges de Palestro en espérant emprunter l'oued Isser. Pas de chance, c'est bouché. Tout à gauche on va essayer vers Bouira et puis remonter la vallée. Mais, au fur et à mesure, le plafond descend et il devient dangereux de continuer. Le patron du groupe décide alors de faire demi-tour et de se poser sur le terrain de secours de Palestro. Et là, surprise, c'est également bouché derrière.

Sous nos Piper, se présente une portion de route à peu près droite, dégagée de tout poteaux téléphonique, merci le FLN ! Le lieutenant Navereau décide de se poser sur ce bout de route. Mes deux collègues, plus anciens, se posent comme des grands, mais moi je ne suis pas fier je me pose tous volets sortis et aux grands angles, devant un car plein d'Arabes. Ouf ! Tout s'est bien passé.

On se gare comme on peut. Il ne reste plus qu'à attendre que le ciel se dégage. Derrière nous il y a aussi un quatrième appareil avec le lieutenant Lumbroso qui, ne pouvant aller au delà de Palestro, décide de se poser sur ce terrain de secours. Mais, à cause du mauvais temps et à la suite d'une fausse manœuvre, il termine en bout de terrain par un beau pylône. Les militaires du coin réussissent à joindre Kaddour (le capitaine Gervais) pour le prévenir de cet incident. Dans les minutes qui suivent, une autre source l'appelle pour signaler le posé en pleine nature de trois autres appareils. Sur une dotation du peloton de six appareils, quatre sont en perdition. On imagine aisément la tête de notre chef bien-aimé. Heureusement, tout se terminera bien, sauf pour le Piper de Palestro.

... suite ...

... suite ...

Les dangers de la routine

On se trouvait alors à Bourbaki où le "cirque Charlie" s'était installé fin avril 1959 pour l'opération Couronne. Brusquement, en fin de journée, un décollage immédiat est demandé d'urgence. Un convoi vient de tomber dans une embuscade dans l'est de l'Ouarsenis. C'est moi qui suis d'alerte, je fonce, suivi par mon observateur, vers le Piper L-21 prévu et sans perdre de temps je lance le moteur. Il chauffera un peu pendant le roulage. Je crois que dans les trois à quatre minutes après la mise en alerte, nous étions en l'air.

Cap sur l'Ouarsenis pour environ 20 minutes de vol. Soudain, le moteur se met à cafouiller, les tours moteur diminuent. Je ne cherche pas à comprendre. Automatiquement je change de réservoir et passe sur le droit. Ouf ! le moteur se remet à ronronner. Je me tourne alors vers la gauche pour regarder le tube dans lequel on doit apercevoir une bille flottant dans l'essence. Rien, je ne vois rien. Je balance l'avion d'un coup de manche et là horreur, je vois la bille apparaître et disparaître me faisant comprendre que le réservoir est vide. Même manœuvre pour voir le réservoir de l'aile droite et j'ai la même désagréable surprise.

Je me tourne vers l'observateur et lui dit qu'on a intérêt à se poser vite fait. Mais où ? Une piste est signalée près d'un poste militaire à l'est de Molière. Cap dessus en priant le Seigneur que la réserve de carburant soit suffisante. Enfin je vois le poste, mais la piste disparaît sous une bonne épaisseur d'herbe. Pas le choix, et je suis en courte finale quand le moteur se tait. Les roues se posent en douceur sur ce matelas d'herbe et l'appareil s'arrête en bout de course.

Les gens du poste tout surpris se précipitent vers nous. Nous leur expliquons tout penaud notre mésaventure. Un message est rapidement envoyé pour prévenir qui de droit, mais nous sommes contraints de passer la nuit sur place faute d'essence.

... suite ...

... suite ...

Explications de cette incident. La veille, l'appareil est rentré très tard, revenant d'une grosse opération en cours. Dès son poser la CRALAT, qui était là pour les grandes révisions, s'est jeté dessus pour action. Le mécano de piste n'a pas eu le temps de faire le plein. Le lendemain, l'autre mécano de piste, le maréchal des logis Gardy, a cru que le plein était fait, puisque normalement cette opération est systématique au retour. Il a fait toutes les vérifications sauf celle du plein et moi avec un décollage sur les chapeaux de roues je n'ai pas fait de visite prévol.

Conclusion, pas de bobos mais 8 jours d'arrêt pour Gardy et moi. Mais en opérations ça ne nous a fait ni chaud ni froid, et Kaddour ne pouvait pas faire moins, si ce n'est une bonne engueulade à mon retour.

Des trous... des petits trous

De retour dans l'Ouarsenis pour l'opération "Cigale", ce 26 juillet, nous sommes en accompagnement de troupe à l'est de l'Ouarsenis à bord d'un L-19. Rien ne se passe. Je fais des ronds au dessus du relief tourmenté et boisé de cette région en surveillant les troupes au sol qui progressent. À un moment donné, je remarque sur un sommet un peu plus découvert une trentaine de gus en kaki. Je me pose une question. Les gens au sol y sont passés il y a un quart d'heure environ. J'en fais la remarque à mon observateur et je bascule en descendant pour voir ça de plus près. En finale sur ce piton, tout à coup je vois une bonne dizaine de gus qui lèvent leurs armes et commencent à nous flinguer. Merde, ce sont des fells.

Je dégage en vitesse et reprend de l'altitude. Mon observateur rend compte et prévient les trosol. Moi je jette un coup d'œil sur les instruments, RAS. Je regarde à droite et à gauche et remarque un ou deux trous. Je regarde derrière et là je vois que le cockpit arrière montre un gros trou. Mon observateur qui a vu la même chose fait une drôle de tête.

Je demande alors ma relève à Ronsard Rouge (indicatif du PC Air). La relève assurée nous rentrons sur Orléansville où on dénombrera pas moins de six impacts.

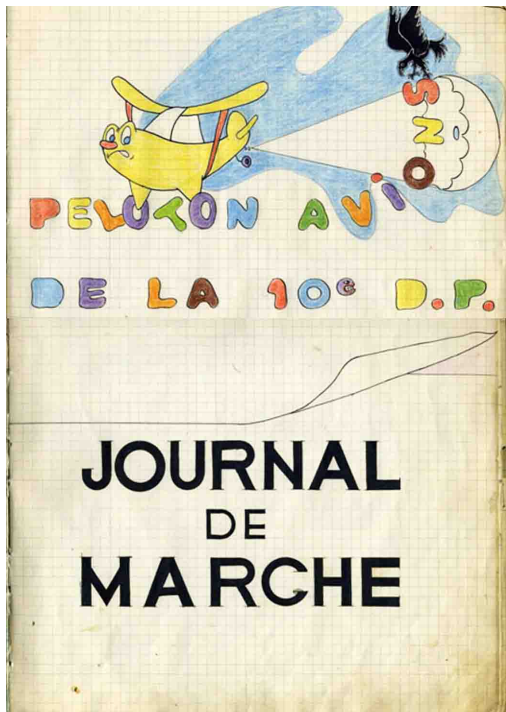
Tout se termine bien, sauf pour mon observateur qui fera une jaunisse dans les 48 heures. Est-ce lié ? Je ne le pense pas.

Claude Mourlanne

PMAH 10^{ème} DP – Claude Mourlanne décoré par le Gal Saint-Hillier



SI
LE PELOTON
M'ÉTAIT
CONTÉ



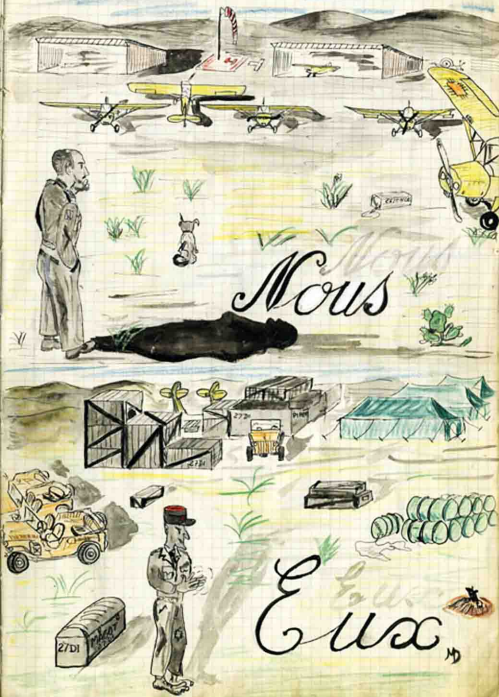
MAI 1956

DISTRIBUTION

MATERIEL

SETIF

5



6

Pendant le Voyage de
Setif a Raghia

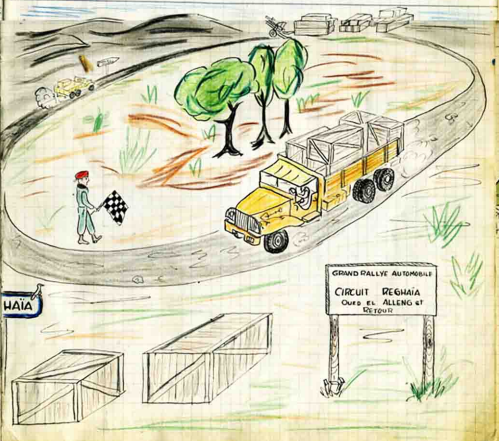


La plus court chemin pour aller a RECHIA passe par FREHA

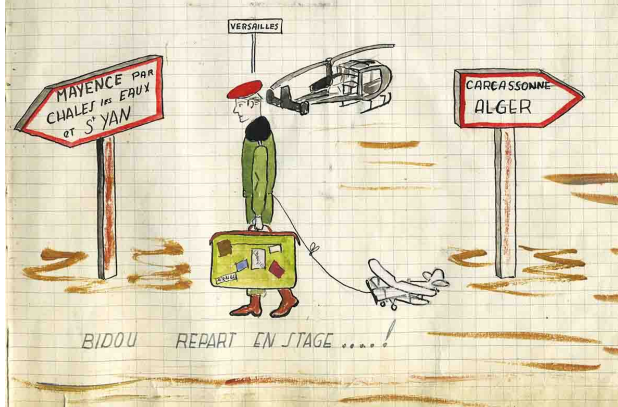
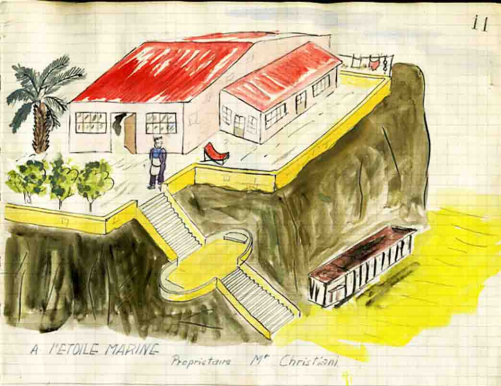


Installation Base Raghia : - Si vous voulez, vous mettre un peu plus loin !! - 16 Mai 1956









VIVE LE MARIÉ



Il va falloir que je le... continue..!



"BIEN POUR LA PRECISION"

'ALENDIER'

4.8.57

4 Août 1957

"La Bonne blessure"



"Vous, vous occupez des Pensions"

L' MERGOUT Mel Chef MORLIN



Slt BEAULIEU

MDL DELAPORTE 1^{er} Convoi BOULIMIE

31-10-1957

ARRIVÉE du M/Chief AUDIC



Il commande
à m'amm.....!!



L^{re} CHARBONNIER

'la facteur du 1^{er} RCP'

ECHO E. BLOCH
PROFESSEUR DE TRONC

2. 25. 1957

8^{ème} Région Militaire
 3^{ème} Division Parachutiste
 60^{ème} Compagnie de G.G.
 Peloton d'Avions 10^{ème} D.P.

Le Maréchal des Logis CAZOT Jean
 du Peloton d'Avions de la 10^{ème} D.P.

Monsieur le Capitaine Commandant
 le Peloton d'Avions de la 10^{ème} D.P.

Objet: Demande de permission.

J'ai l'honneur de vous
 demander de bien vouloir
 m'accorder une permission de
quinze jours à compter du 9
 Novembre 1957, pour me
 rendre à Orlhoy (Basses Pyrénées).

Favorable pour
 20 jours si le
 Mdl Cazot amène
 "la truffe".

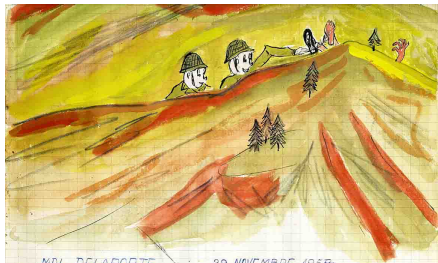
15 sans truffe.

Modèle DÉPOSÉ

SGDO

"Sans garantie de qualité d'expédition."

CAZOT PART EN "PERME"



MDL DELAPORTE
 C^{ie} GERVAIS

29 NOVEMBRE 1957

29 NOVEMBRE 1957

27



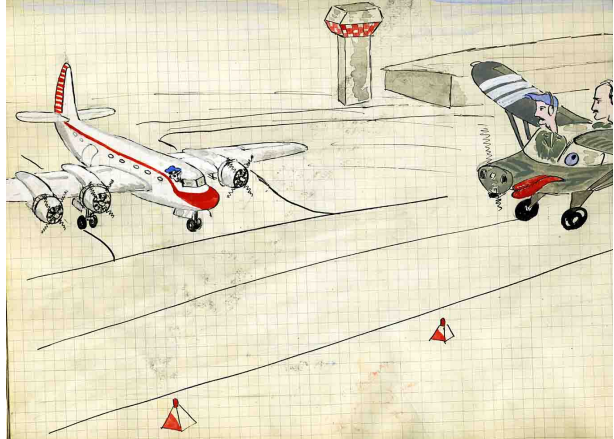
MAISON BLANCHE! de CA
SOMMES EN DIFFICULTÉ
PREVENIR AMBULANCE et
POMPIERS!

RUBICON...
ESCORTÉ... diff...
PIPER...!



MDL DELAPORTE
C^{MA} GÉRAU

29 NOVEMBRE 1957



CAPITAINE GERVAIS

ENTRAÎNEMENT PATROUILLE

29



21 DECEMBRE 1957

REGHAÏA DE CHARLIE ALPHA

DERNIER VIRAGE

30

LE PELOTON FAIT DES TRAVAUX
CECI EST ... !

JE VOUS RE COMMANDE PAS ... VOIR NOTE



Le Dessin représente
une vue de dessus de la
Salle OPS avec ses nouveaux
jardins
Dévastés par les chiens du
Quartier



2 Janvier 1958

CAPITRINE MARBOUY

ARRIVÉE DU NOUVEAU

SQUADRON LEADER

Echelle !

1 à 10 mètres

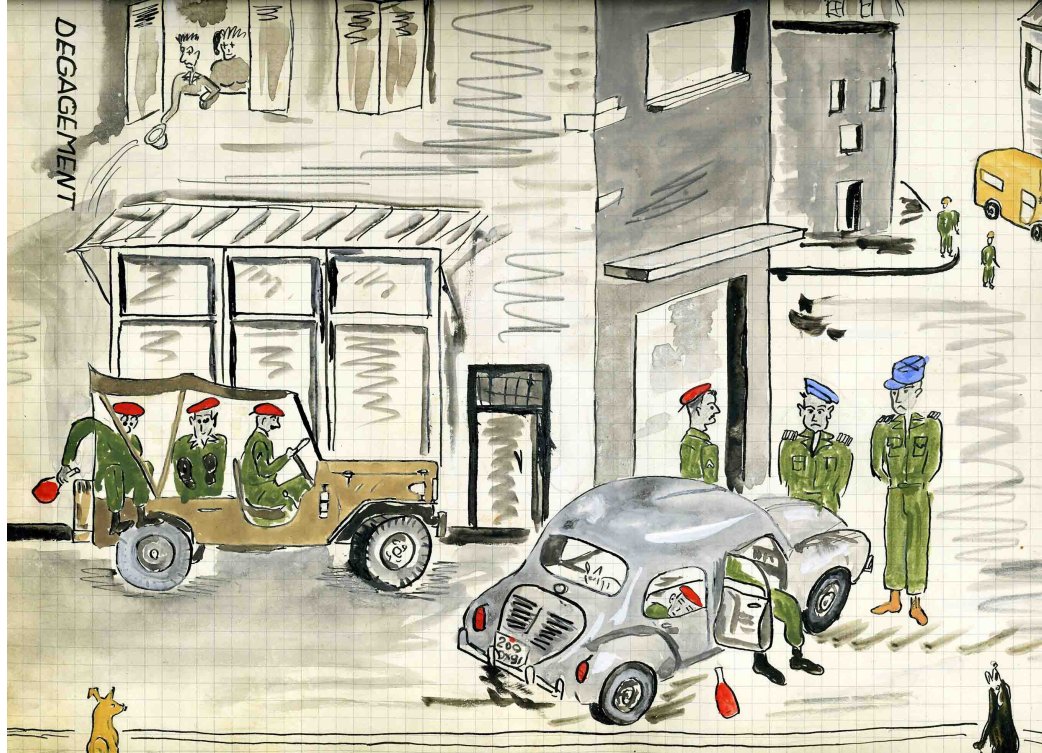
8 JANVIER 1958

MDL DELAPORTE PART AU STAGE
OBSERVATEUR

UN ARBRE EN BOULE
A L'EST D'UNE MECHTA.



DEGAGEMENT



15 FEVRIER

L^T NAVAREAU
MDL DELAPORTE

1 MARS

LE PELOTON RECOIT UN ...

SCOOTER

NOTRE SYMPATHIQUE PILOTE D'ESSAI LE S/L^T BODIERE
A FAIT UNE BRILLANTE DEMONSTRATION DE NOUVEL
ENGIN...

CLCONTRE LE DEMARRAGE
FULGURANT...!
AVEC SIMULACRE DE PASSAGE D'OBSTACLE



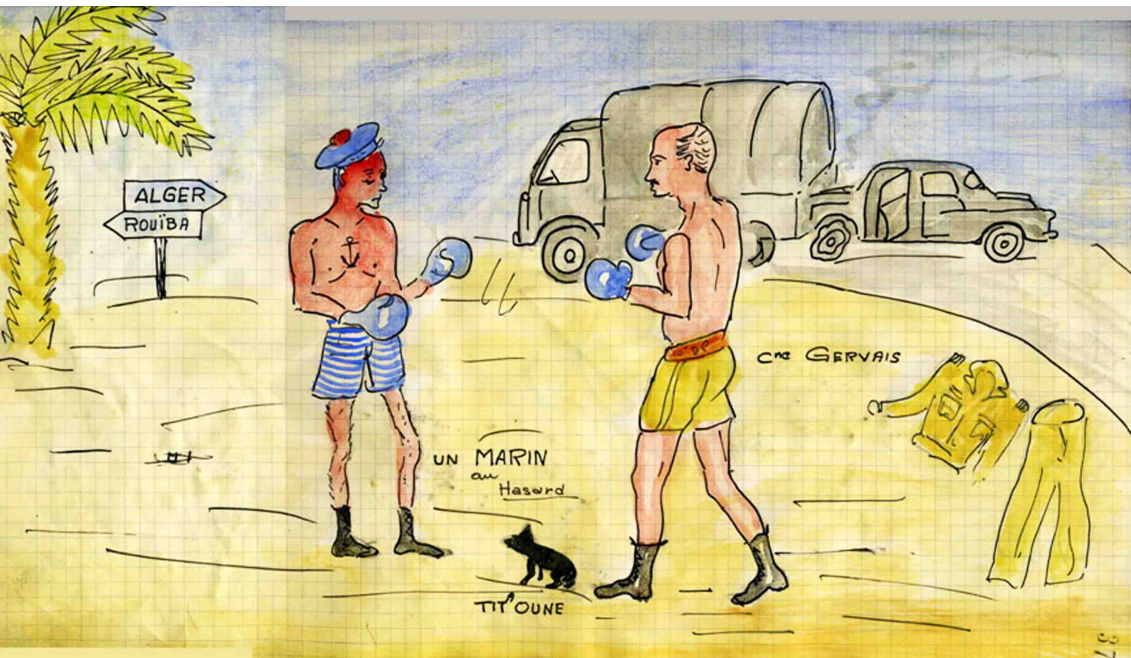
L^r DUCRET

CONTRE

ARONDE



7 MARS 1958



Le Capitaine
EXPERIMENTE LA
MAE - WEST -



LE FEU DE CAMP

L'Almanach "COULEUR" de voitures :

CST. BLANC

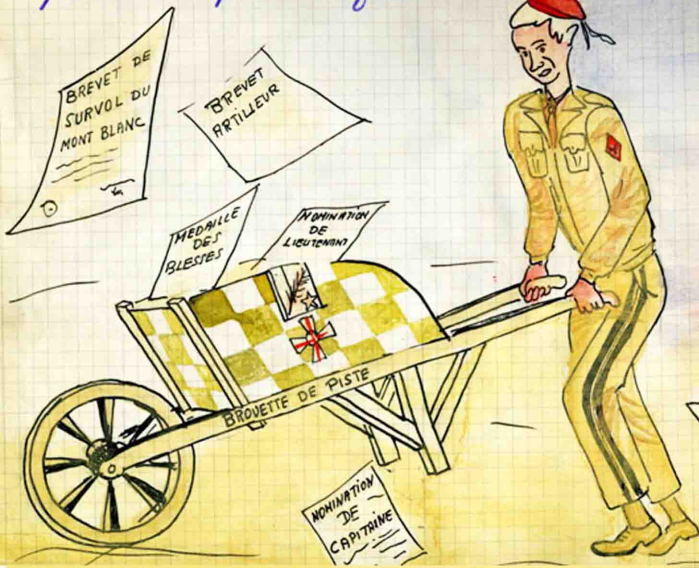
Qu'arrive-t-il mon fils ?

Mon Père ! Je mets une cigarette
nous aurons coulé une bière



Que de brevets !!!
pour être que Chef de Tiro

L^T MERGAULT
Revient de Stage



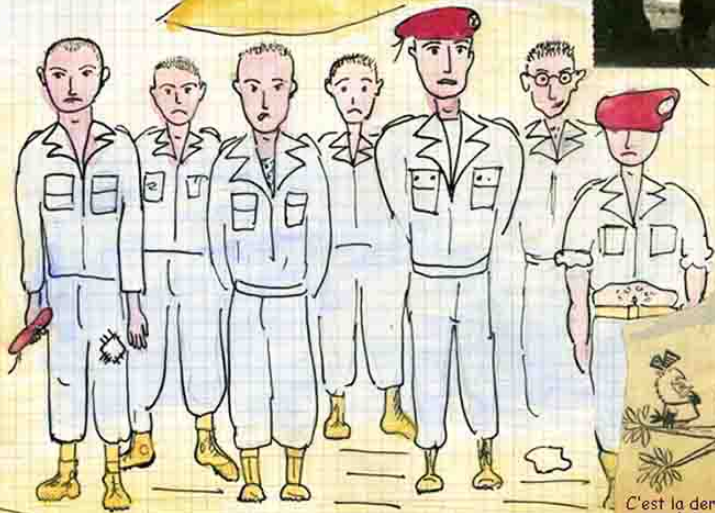


VOUS AVEZ UN
JOLI MAGASIN

LE GENERAL MASSU
Rend visite au Peloton

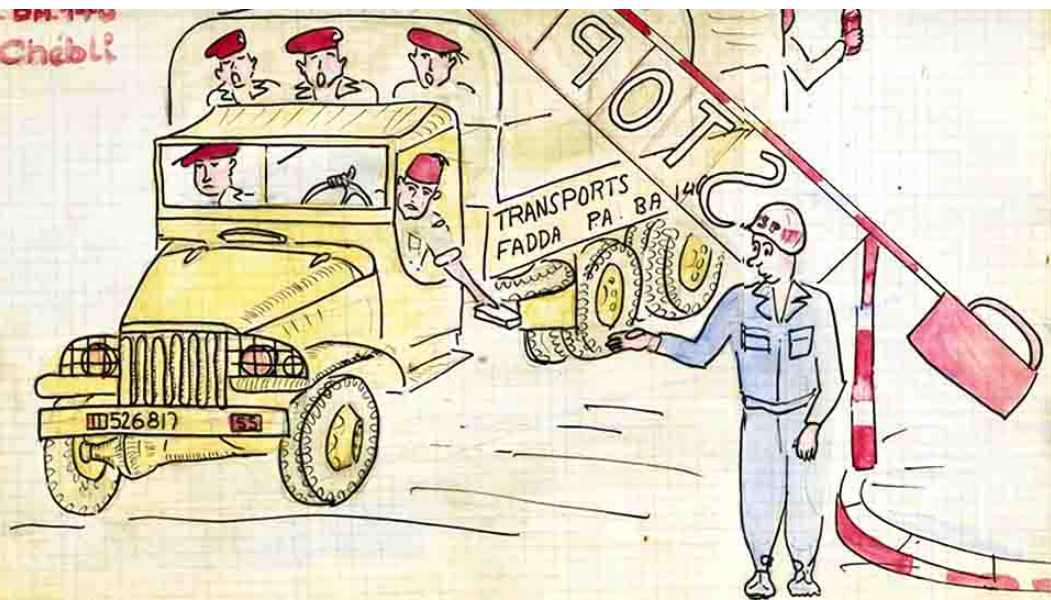


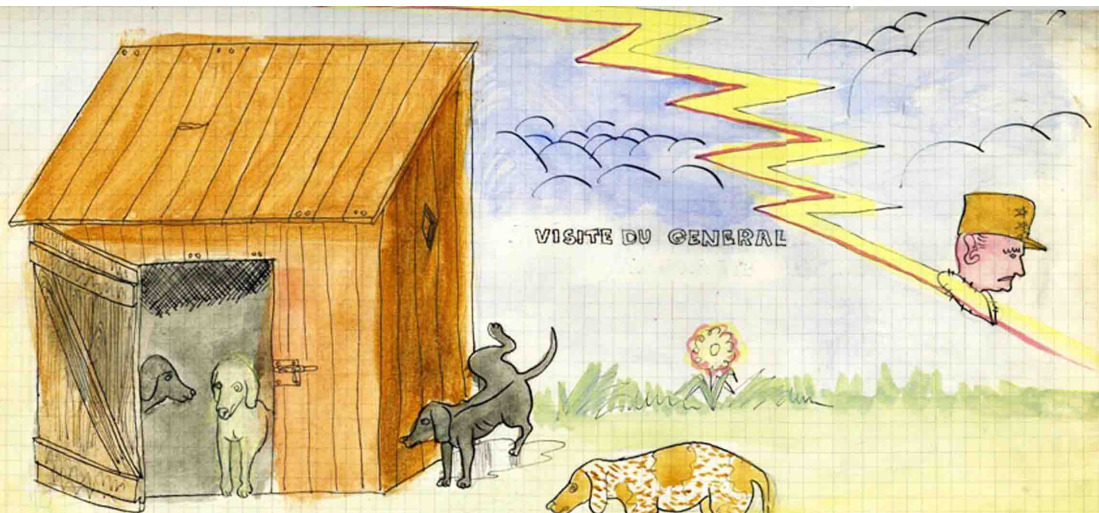
Les Yul Brunner
"Club"



C'est la dernière

PER - DA 1990
par Chébli





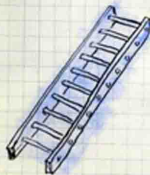
VISITE DU GENERAL

LES CHIENS — " On a assez des
Généraux " —

SIDI BEL-ABBES



CHEF ROIRAND
PASSE SON



REGHAÏA



Radio NAV
HTO 04 D.2.
4 LO 4

ST-C
cunules de
beau temps

$\frac{1}{2}$ P S v2 = ?

VEST

Le Lt Naveau nous quitte...

ETAT MAJOR
MOUSE
OFFRE D'EMPLOI
RECHERCHONS
ELEVES-GENERAUX
PRESENTANT BIEN
PAS SERIEUX
S'ABSTENIR

DEFENSE
D'AFFICHER

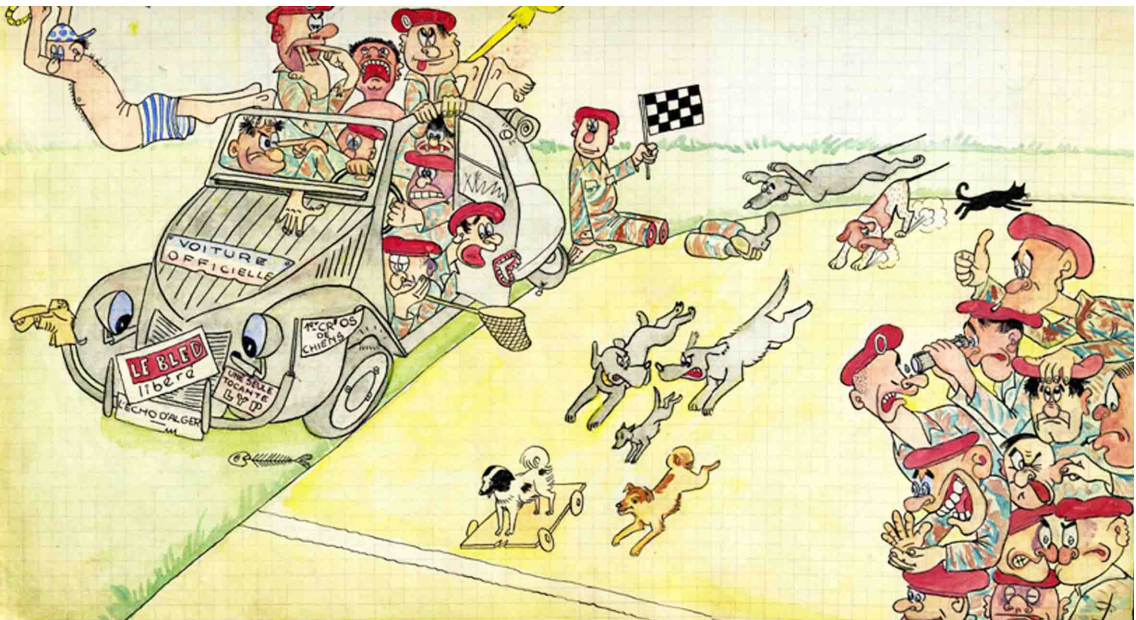




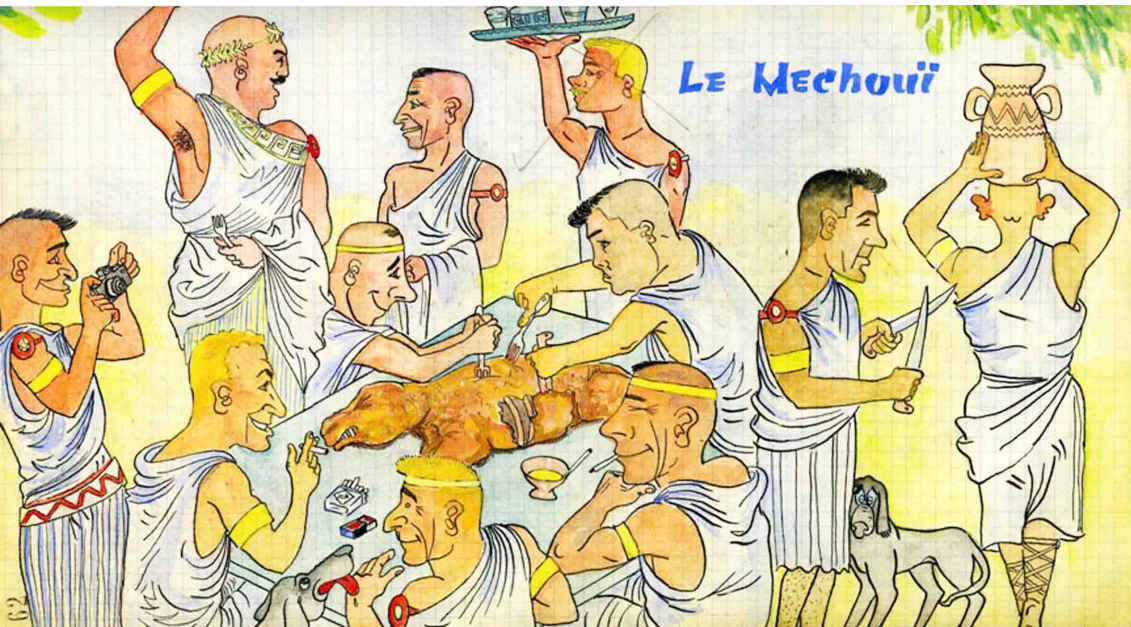
Attaque des Commandos.....







Le Mechoui





Detachements du Sud





66

Titoune n'est plus



4 L21
Poes m h rante





TELEGRAMME

Af 200 Commandant pieteton
SP97 413 AFN

LE POST EST GRATUIT dans
la limite des tarifs de transport

CHIRER

accidenté en route demande prolong

Harbourg Toulouse





10^e DIVISION

PARACHUTISTE



COMMANDANTS de la 10^e DP



GENERAL **MASSU**

1 Juillet 1955 au 1 Juillet 1956 : G.P.I.
2 Juillet 1956 au 3 Février 1959 : 10^e D.P.
Grand Officier de la Légion d'Honneur
Compagnon de la Libération

GENERAL **GRACIEUX**

3 Février 1959 au 25 Mai 1960
Grand Officier de la Légion d'Honneur



GENERAL
SAINT-HILLIER

26 Mai 1960 au 30 Avril 1961
Grand Officier de la Légion d'Honneur
Compagnon de la Libération

COLONELS ADJOINTS

_ colonel de **ROCQUIGNY** du **FAYEL** 1955 _ 56
_ commandeur de la légion d'honneur

_ colonel **GODARD** 1956 _ 58
_ commandeur de la légion d'honneur

_ lieutenant_colonel **ROMAIN** des **FOSSES** 1958
_ commandeur de la légion d'honneur

_ colonel **MAYER** 1959 _ 60
_ grand officier de la légion d'honneur

_ colonel **CECCALDI** 1961 _ compagnon de la libération
_ officier de la légion d'honneur

CHEFS D'ETAT MAJOR

_ colonel **GODARD** 1955 _ 56
_ commandeur de la légion d'honneur

_ lieutenant_colonel **BROTHIER** 1957
_ commandeur de la légion d'honneur

_ lieutenant_colonel **DUCASSE** 1958
_ commandeur de la légion d'honneur

_ lieutenant_colonel **BROIZAT** 1958 _ 59
_ officier de la légion d'honneur

_ lieutenant_colonel **DANGOUMAU** 1959 _ 60
_ officier de la légion d'honneur

_ commandant **MORIN** 1960
_ commandeur de la légion d'honneur

_ commandant de **SAINT-MARC** 1960
_ officier de la légion d'honneur

_ lieutenant_colonel **TOURRET** 1961
_ commandeur de la légion d'honneur

SES REGIMENTS

1° R.C.P.

SES	CHEFS
lieutenant colonel	MAYER
lieutenant colonel	COUSTAUX
lieutenant colonel	BROIZAT

1° R.E.P.

SES	CHEFS
lieutenant colonel	BROTHIER
lieutenant colonel	JEAN PIERRE
lieutenant colonel	DUFOUR
colonel	GUIRAUD

2° R.P.I.M.a

SES	CHEFS
lieutenant colonel	CHATEAU JOBERT
lieutenant colonel	FOSSEY_FRANCOIS
lieutenant colonel	LEMIRE
lieutenant colonel	TOCE

3° R.P.I.M.a

SES	CHEFS
colonel	BIGEARD
colonel	TRINQUIER
lieutenant colonel	BONNIGAL
lieutenant colonel	LEBORGNE

SES REGIMENTS

6° R.P.I.Ma.

SES	CHEFS
lieutenant colonel	ROMAIN des FOSSES
lieutenant colonel	DUCASSE
lieutenant colonel	BALBIN

9° R.C.P.

SES	CHEFS
lieutenant colonel	BRECHIGNAC
lieutenant colonel	DEFERT

13° R.D.P.

SES	CHEFS
lieutenant colonel	PALLU
lieutenant colonel	POTTIER
lieutenant colonel	du SERECH d'AURIMONT

20° G.A.P.

SES	CHEFS
chef d'escadron	QUEIRARD
chef d'escadron	CASTAGNET

les populations. Deux de ses régiments, le 1er R.E.P. et le 3ème R.P.I.M.A., s'illustrent dans les régions de TOUGGOURT et TIMIMOUN.

- Début 1958, ces deux régiments mènent la bataille de la frontière Est où ils portent des coups redoutables aux rebelles.

- Les opérations continuent dans l'Atlas Blidéen et en Kabylie.

Puis, c'est le 13 MAI 1958.

- La 10ème D.P. unie derrière son Chef, le Général MASSU, y participe de toute son âme, de toute sa foi.

Elle repart aussitôt après en opérations : c'est le Titteri, la Kabylie.

- Début février 1959, la 10ème D.P., mise à la disposition directe du Général Commandant en Chef, quitte le commandement de la Zone Nord Algérois. C'est le début du "PLAN CHALLE".

Pendant 6 mois, elle opère dans l'Ouarsemis, le Hodna, et enfin la Kabylie.

- Le 24 janvier 1960, elle est appelée à maintenir l'ordre en ALGER. C'est la mission la plus dramatique et la plus difficile qu'elle eut à accomplir.

- Le 15 février, l'Etat-Major et toutes les unités divisionnaires quittant HYDRA, s'installent à BLIDA.

- Jusqu'au 30 avril 1961, elle est en Kabylie, à la frontière tunisienne, dans l'Ouarsenis, dans le Hodna, dans les Aurès, dans le Nord Constantinois, partout étroitement unie aux troupes de quadrillage. Elle reçoit des témoignages d'admiration du Ministre des Armées, du Général en Chef, du Général Commandant le Corps d'Armée d'Alger.

- Le 22 avril 1961, elle réussit à maintenir sa discipline, prouvant ainsi son extraordinaire cohésion.

Elle est dissoute le 30 AVRIL 1961.

Soldat, tu vivras comme un chien...

Par le colonel Jeanpierre, commandant le 1^{er} REP, mort pour la France le 29 mai 1958 en hélicoptère du GH 2

Tu risqueras ta vie, tu peineras dans le djebel et la rizière. On te fera perdre des batailles. On t'obligera à la perdre. On portera atteinte à ton honneur. Et on t'accusera, toi seul, de la défaite. On te traînera dans la boue. Tu seras délaissé, oublié, renié. On te crachera dessus, on flétrira ton œuvre. On s'amusera tandis que tu souffriras, loin des tiens, des tiens, des tiens ingrats. Un jour, ceux-là qui te soutenaient, te glorifiaient, ceux-là aussi te laisseront dans l'abandon. Car ils trouvaient quelque chose qui leur déplait en toi ; ta justice, ta droiture, ta discipline, ta hiérarchie et même ton courage. Ce jour-là sera bien mauvais. Ce sera la désagrégation ; mais toi tu seras grand, même si tu meurs. Et toi, tu te fous de tout cela ; tu te fous des mensonges et des perfidies, des trahisons. Car tu es plus haut. Tu n'es pas de la même race.

Tu es seigneur de la guerre. Sur le piton qui domine la vallée, tu ne penses pas aux autres hommes. Ils sont si petits en bas, si vilains...

Et si tu perds une bataille, tu seras quand même gagnant car tu t'es battu. Tu as essayé, tu as tenté. Et qu'est ce que la victoire ou la défaite, sinon le fait de s'être battu ? Et là est l'essentiel. Et si on perd ce que tu as gagné, qu'importe encore ? Toi, tu as tenté.

Domage que ton pays, jadis si grand, se complaise dans la honte et l'abandon. Tant pis pour toi. Qu'est ce que cela peut foutre, si toi tu es grand ; est ce ta faute si d'autres n'ont pas compris, si toi tu as compris ?

Qu'importe la trahison, la fourberie, qu'importe l'amour d'une femme, qu'importe l'admiration. C'est si éphémère. Toi tu portes ton amour en toi, toi tu sais et tu n'as pas besoin des autres. Cela ne regarde pas les autres hommes, cela regarde Dieu et toi. Toi tu es soldat, tu es pur : et Dieu te comprend. Et si ton ami tombe, qu'importe encore : c'est la plus belle victoire, et tu auras la tienne un jour... et si tu comprends cela, le reste est facile. Et tu seras seigneur.