

Pilote au PMAH 12^{ème} DI



Émile Reich



Mon ami Émile

Quelques jeunes gens, ou plutôt des vieux adolescents, se sont retrouvés à la caserne d'Essey-les-Nancy un beau matin frileux de mars 1960 avec l'espoir d'être pilotes de l'ALAT.

Le chemin sera long et semé d'embûches, pendant 14 mois, avant que vingt d'entre eux reçoivent les ailes de l'ALAT.

Émile, le régional puisqu'il habitait à quelques kilomètres de Nancy, nous raconte avec talent notre existence de piétons à Essey-les-Nancy et de pingouins à Dax, puis l'expérience opérationnelle en Algérie.

Tous les camarades de stage remercient Émile pour son récit qui relate avec franchise ce qu'il a vécu et ce qu'ils ont vécu avec des parcours et des sensibilités différents.

Pierre Jarrige

Vice-président du Groupement AA ALAT Languedoc-Roussillon

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

www.unaalat.fr

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

www.ALAT.fr



Mise en pages par Pierre Jarrige



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

Mars 2026

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

Mes années à Nancy 1

Un souvenir qui émeut : le lâcher

Il faut savoir mériter son premier vol

L'ESALAT à Dax 4

Enfin élève-pilote

Atterrissage de précision à Dax (13 mars 1961)

Stage de vol en montagne

Au PMAH 12^{ème} DI 8

Inconscience

Quand l'artillerie de Marine se déchaîne

Départ en mission sous un plafond limite

Sidi-Bel-Abbès, décollage par fort vent de face

Mission dans la vallée du Khémis

La cueillette des olives

Rencontre inopinée

En guise de conclusion 16

Album photo 18

CISALAT - Essey-les-Nancy

ESALAT - Dax

PMAH 12^{ème} DI - Tlemcen-Zénata

Nord 3400 aux Mureaux

HDLM

WHS



Dans les années 1945 à 1962, alors que l'âge de la majorité était fixé à 21 ans, nous les jeunes de 20 ans n'avions qu'un seul choix : le « Contingent ». Le « Contingent » devait « faire son service militaire » en allant combattre en Algérie, dans ce qui était à l'époque territoire ou département français. Sans vouloir entrer dans la polémique ou la politique et en ce qui concerne l'Algérie cela consistait pour nous, français de « Métropole », à nous opposer par les armes aux membres de l'ALN (Armée de Libération Nationale, la branche armée du Front de Libération Nationale) qui revendiquaient leur indépendance (finalement proclamée par le général de Gaulle, alors Président de la République, le 5 juillet 1962, mettant ainsi fin au dernier conflit d'ampleur nationale). En 1959 j'étais élève à l'École des géomètres de Nancy où je poursuivais assez brillamment des études qui ne me convenaient pas. Je me suis donc décidé, après mûres réflexions secrètes, à m'engager en résiliant mon sursis d'incorporation pour bénéficier du seul choix que je visais : devenir pilote. C'est ainsi que je me suis retrouvé le 1^{er} mars 1960 à la Base Aérienne 121 d'Essey-les-Nancy pour « faire mes classes », terme consacré pour décrire les mois difficiles nécessaires au passage de civil insouciant, indépendant et libre au statut de soldat obéissant devant partir combattre.

Mes années à Nancy

Je suis né à Nancy quelques mois avant la Seconde Guerre Mondiale. Il n'y avait à la maison que ma mère et mon frère aîné, parfois mes grands-parents qui habitaient Nice et qui venaient partager avec celle-ci les moments difficiles de la séparation du mari épousé deux ans et demi auparavant et parti au front pour devenir vite prisonnier et ne devant revenir qu'au milieu de l'année 1945.

Mon grand-père, qui avait fait en héros la Première Guerre Mondiale, faisait preuve de beaucoup de courage et continuait à bêcher le jardin pour essayer d'y cultiver quelques légumes sous les bombardements, en nous expliquant que si une bombe devait nous atteindre, le fait d'être hors ou dans la maison ne changerait pas grand-chose à la finalité de l'événement !

Je me trouvais alors heureux de la chance qui me permettait d'avoir ensemble ma maman et ma « deux maman ». Je n'ai donc pas vraiment souffert durant ces années de guerre, lorsqu'il nous fallait vivre pendant plusieurs heures recroquevillés dans une cave au milieu d'étrangers qui partageaient la peur des adultes lorsque nous entendions les bombes exploser et la terre trembler. Je soupçonne aussi les adultes de s'être souvent privés pour nous donner nos repas sans que nous ayons eu jamais l'impression de souffrir un jour de la faim.

Parmi tous les souvenirs que j'ai pu accumuler au cours de ces années, le plus précis et le plus terriblement vivace à mon esprit est celui d'un avion, très certainement un chasseur, passant un jour très bas au-dessus de nos têtes. Sans réfléchir, j'ai alors sauté en essayant stupidement d'attraper « sa queue » pour voler avec lui. Ma passion du vol puise donc ses racines très tôt dans ma vie et j'ai toujours voulu, sans parfois m'en donner les moyens (et je dois dire à ma décharge, sans conseils utiles d'orientation), devenir pilote. Je me souviens avoir observé pendant de nombreuses heures sur le bord du terrain d'aviation les évolutions des petits avions de tourisme, et ma joie incommensurable le jour où l'un des pilotes m'a demandé mon aide pour pousser son avion dans le hangar ! Je touchais enfin une de ces machines qui me faisaient tant rêver.

Il existait à l'époque une « Préparation Militaire » qui permettait aux jeunes sursitaires de se préparer pendant leurs études à leur futur état de soldat et de les mettre en situation d'entrer dans une école d'officiers lors de leur incorporation. Elle offrait entre autres une formation de pilote aux jeunes souhaitant faire leur service dans l'ALAT. Je sautai donc sur l'occasion et m'inscrivis. Cela

me donna la possibilité de faire une vingtaine d'heures de vol que mes parents auraient été bien incapables de me payer. Ils ont « tiré le diable par la queue » toute leur vie et, avec cinq enfants, comment auraient-ils pu offrir à l'un d'eux ce cadeau qui se trouvait hors de leur portée, malgré tout le désir qui m'habitait alors. Je réussis donc mon « premier degré » de pilote, qui permet à son détenteur de piloter seul et dans un rayon limité autour du terrain un avion de tourisme. Le premier pas était franchi, j'avais enfin des ailes !

Un souvenir qui émeut : le lâcher

Pour planter le décor : Jodel D120, 95 ch, et un moniteur de près de 100 kg .

Après un vol de près d'une heure où j'ai l'impression de ne jamais réussir à apprendre à voler, le moniteur descend inopinément de l'avion en bord de piste, me conseille de donner « trois tours de compensateur vers le bas » (aide au pilotage qui permet de diminuer la force à appliquer sur le « manche à balai »), et de faire trois tours de piste seul ! Après avoir tout vérifié, je donne donc consciencieusement trois tours de compensateur « vers le bas » et je mets les gaz pour décoller. L'avion prend de la vitesse nettement plus rapidement que d'ordinaire et j'ai brutalement l'impression de prendre un énorme coup de pied au derrière : le temps d'augmenter le réglage du compensateur en essayant presque sans succès de pousser le manche vers l'avant, je suis à 300 pieds et mon cœur doit tourner aussi vite que l'hélice de MON avion ! La sensation est alors inoubliable : c'est vraiment la première fois que je vole, l'avion répond docilement aux commandes, je réfléchis très vite en me remémorant toutes les actions à effectuer avant de me poser, SEUL !

Il faut savoir mériter son premier vol

Avant d'arriver à mettre notre auguste derrière sur le siège d'un avion, il nous fallait « faire nos classes » et réussir nos différents examens et concours. C'est donc à Essey-Lès-Nancy, sur la Base Aérienne 121 que se partageaient l'ALAT et l'armée de l'Air, que je me retrouvai en mars 1960 au milieu de centaines d'autres jeunes de mon âge.

Commença alors pour nous un long entraînement à la discipline militaire et à tous les exercices qui font d'eux des soldats. Notre responsable de formation était un adjudant-chef dont je tairai le nom (cela ressemblait un peu à « vachard ») qui avait, pour des raisons qui me sont inconnues, développé un sens aigu du sadisme. Les différents exercices auxquels nous étions soumis s'apparentaient parfois plus au sort que font subir les vainqueurs à leurs malheureux prisonniers.

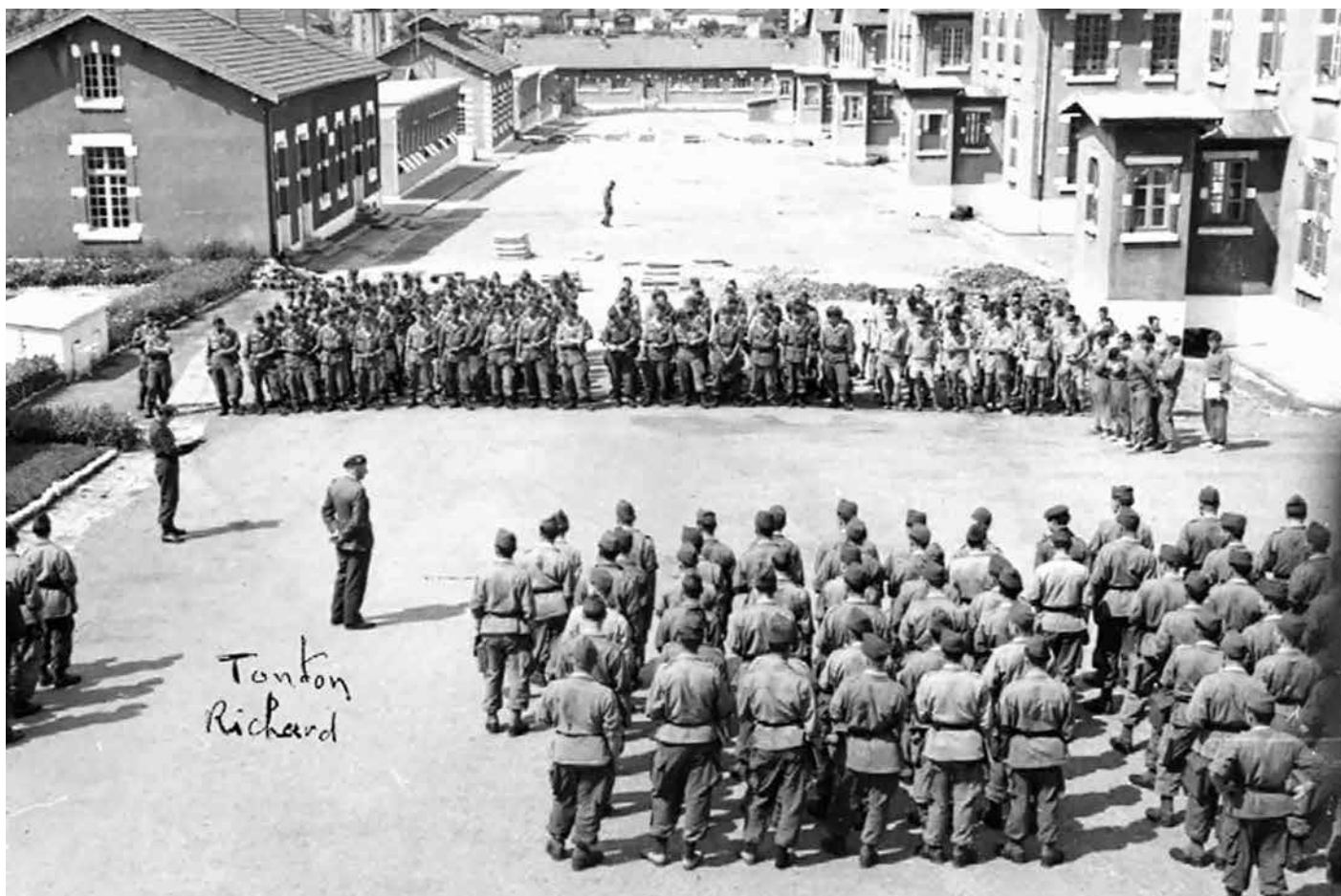
En plus des réels efforts physiques demandés par notre entraînement, nous étions soumis pour quelque motif souvent futile à la « Pelote ». Ces réjouissances consistaient à faire, le samedi en remplacement des permissions de sortie et sur la piste d'envol en « plaques PSP » (ces plaques perforées servant à construire très rapidement des pistes aériennes ou des aires de stockage de matériel militaire et que l'on peut encore voir dans certaines régions servant à retenir la terre des talus), un simulacre de guerre et à ramper sur des centaines de mètres comme sous le feu de l'ennemi avec le sac de campagne rempli de l'ensemble de notre barda, casque lourd sur la tête et le fusil au creux des bras, sous les invectives de notre maton en chef. Et la présence de flaques d'eau ou de boue était largement souhaitée.

La camaraderie aidant, nous en sommes tous sortis grandis d'une expérience d'endurance, d'une certaine rancœur à l'égard des faux-chefs, et d'une volonté de vaincre qui nous a servi plus tard pendant certains moments difficiles. Après huit mois de vicissitudes diverses, nous avons enfin reçu notre ordre de mutation à l'École de pilotage de Dax, qui se présentait pour nous comme le paradis, ce qu'elle s'est effectivement révélée après ces huit mois d'épreuves à Nancy.



▲ *La caserne du CISALAT à Essey-les-Nancy*

▼ *Au CISALAT à Essey-les-Nancy avec Tonton Richard*



L'ESALAT à Dax

Enfin élève-pilote

En novembre 1960 nous avons été une vingtaine à nous retrouver, après une vraie permission, dans cette ville de curistes où notre cure personnelle allait se révéler parfois difficile, mais toujours positive et sous une hiérarchie enfin conforme à l'éthique. Affectés par groupes de trois à un moniteur (de « vieux » pilotes chevronnés de notre âge) nous avons enfin entamé notre cycle d'apprentissage de six mois qui devait nous conduire à notre brevet de pilote.

À l'École de Spécialisation de l'ALAT nous étions logés dans le « Séminaire », un ancien cloître assez confortable qui nous paraissait d'un grand luxe après notre séjour à Nancy, couchés à six dans les dortoirs de 10 m² des baraques « Fillod ».

Les jours se sont alors succédés, nos occupations oscillant entre les cours théoriques et les heures de vol sur Nord 3202. C'était un avion à ailes basses, petit bolide de 260 ch, conçu pour le vol acrobatique (c'est sur cet appareil que se tua le pilote d'acrobaties aériennes Léon Biancotto). Il fallait ce type d'avions très réactif pour apprendre à acquérir un pilotage fin, à savoir comment sortir d'une vrille ou pour voler sur le dos. Des journées bien remplies, mais où nous avions enfin l'impression de vivre ce pourquoi nous avions consenti ces mois de sacrifices.

Le moniteur nous avait bien précisé que tant que nous n'aurions pas abordé le pilotage aux instruments, il ne fallait en aucun cas entrer dans les nuages car, les turbulences aidant, l'on pouvait se retrouver sur le dos sans s'en rendre compte. J'avais alors émis un doute sur le fait de se retrouver la tête en bas sans le ressentir. Mon moniteur était alors resté assez évasif. Puis un jour advint où nous entreprîmes le pilotage aux instruments. En école, cet exercice se déroule par bonne visibilité afin d'assurer la sécurité extérieure. Un écran transparent jaune est alors appliqué à l'intérieur du pare-brise, tandis que l'élève est muni de lunettes bleues, rendant ainsi pour lui l'écran totalement opaque et noir. En dehors de l'impression désagréable d'enfermement sans repères extérieurs, cela permet de n'avoir au pilote que les instruments de bord pour commander son appareil, tandis que le moniteur contrôle facilement et en sécurité les réactions de son élève. J'ai donc un jour effectué un vol à peu près convenable pendant près d'une heure, exécutant proprement les manœuvres que me commandait le moniteur. Puis celui-ci réclama les commandes et pilota sur une trajectoire apparemment stabilisée et rectiligne pendant une dizaine de minutes avant de me repasser les commandes. Je pris alors le manche pendant quelque temps, puis la vitesse commença à augmenter. Je tirai donc naturellement le manche vers moi pensant remettre l'avion en ligne de vol, alors que la vitesse augmentait de plus en plus rapidement. Je tirai donc encore plus fort sur le manche et le moniteur me demanda alors d'ôter mes lunettes. Cela n'avait pas duré plus de trente secondes et je réalisai très rapidement pourquoi le fait de tirer sur le manche augmentait la vitesse au lieu de la réduire : l'avion avait été mis sur le dos par un tonneau très lent et bien exécuté, et piquait verticalement vers le sol ! J'aurais donc dû pousser le manche pour me remettre en ligne de vol au lieu de le tirer : 1 000 mètres plus bas, ce vol se serait terminé en feu d'artifice ! Ce fut une très bonne leçon qui m'apprit que, sans repères extérieurs, le pilote ne doit se fier qu'à ses instruments et non à ses propres sensations. C'est contre nature, mais salvateur. Durant certains vols le moniteur se montrait parfois excédé, ou du moins feignait-il de l'être.

Un vol se montra particulièrement décevant, où les « engueulades » tombèrent dans mes oreilles les unes après les autres. J'aurais dû m'en douter : ce fut mon second lâcher, aux commandes de ce bel avion que je devais piloter seul. Faire évoluer un avion en l'air n'est pas foncièrement difficile, le décollage s'effectue pratiquement seul, mais ramener l'avion au sol en voyant arriver

la piste et avoir l'impression que l'avion ne se posera jamais à l'endroit où on le souhaite reste la partie difficile du vol. C'est aussi pour moi la partie où le pilote peut montrer sa « science ». Il faut avoir la bonne vitesse et le bon angle de descente, n'être ni trop haut ni trop bas, et maîtriser l'avion en dépit des conditions météorologiques, sautes de vitesse ou de direction du vent, température au sol, etc. J'aime que mon avion touche la piste sans rebondir intempestivement et retrouve le sol dans les conditions les plus douces possibles : c'est de la fatuité, mais cela me procure toujours le même plaisir et la même fierté.

Atterrissage de précaution à Dax (13 mars 1961)

Puisque j'ai mentionné les atterrissages de précaution à Dax, je vais donc raconter une expérience peu glorieuse de mon apprentissage de pilote. Les atterrissages de précaution sont ainsi appelés parce qu'ils permettent de se poser extrêmement court sur des terrains de campagne accidentés où se trouvent parfois des obstacles à l'entrée de piste comme des lignes électriques aériennes par exemple, ou même sur des terrains non préparés. La technique est alors inverse d'un atterrissage normal. Au lieu de descendre régulièrement moteur réduit vers la piste et de contrôler cette descente avec le manche, il faut se maintenir en vol horizontal sur ce que les spécialistes appellent le « second régime ». Cela consiste à maintenir l'avion cabré au moteur à la limite du décrochage, la règle voulant que l'altitude de l'avion ne soit plus contrôlée par le manche mais par un dosage fin des gaz, une augmentation permettant d'augmenter la portance et donc de monter légèrement, une réduction ayant l'effet inverse. J'exécutai donc cet exercice d'équilibriste sur le petit terrain en terre de Peyrehorade, proche de Dax. Celui-ci a la particularité d'être bordé sur son côté ouest par un très beau rideau de peupliers. J'avais déjà exécuté quatre atterrissages lorsque, amorçant mon cinquième, le vent d'ouest forçait légèrement en créant un léger courant rabattant sur la piste. J'étais encore à une vingtaine de mètres de hauteur et le réflexe, mauvais, me fit réduire les gaz au lieu de pousser la manette à fond. L'avion aussitôt s'enfonça horizontalement vers le sol et nous nous retrouvâmes, lui et moi, sur la piste, arrêtés en moins de cinquante mètres. Moi un peu groggy, lui avec les ailes pendant lamentablement vers le bas, l'hélice complètement tordue, le train d'atterrissage à l'horizontale. Je sortis de l'avion très rapidement, mais aucun incendie ne se déclara : les rabâchages incessants de mon moniteur dans les exercices de pannes au décollage ou autres simulations d'incidents de ce genre, où il nous faut non seulement réciter toutes les actions nécessaires à la sauvegarde de l'avion et de son équipage, mais exécuter les gestes presque jusqu'à leur aboutissement avaient porté leurs fruits. La durée de la chute, où j'avais juste eu le temps de penser : « Ça y est, mon brevet est perdu », j'avais exécuté toutes ces actions d'une manière parfaitement machinale.

Stage de vol en montagne

Pour nous familiariser avec le vol en montagne qui allait être notre quotidien en peloton, un stage en montagnes était organisé à Saillagouse, dans les Pyrénées Orientales. Le terrain est situé à plus de 1300 mètres d'altitude, sur le piémont des Pyrénées. Il est entouré de montagnes encore assez arrondies avant la chaîne de pics aigus. L'une d'elles, *Les Plans Balladors*, offre une pente très régulière de près de 10 %, à 1 500 mètres d'altitude et dégagée de tout obstacle. Son allure débonnaire l'a fait surnommer « *L'Hippopotame* ». Nous étions ici dotés de Piper L-18C, avions très rustiques et très fiables, au moteur pas très puissant mais demandant très peu de longueur de piste pour décoller et atterrir. C'est donc sur cette pente qu'il fallait poser son appareil. Cela consistait à « foncer » vers le sol, puis à redresser son appareil en réduisant les gaz parallèlement à la pente pour se poser en douceur. Il fallait alors aussitôt remettre les gaz pour faire demi-tour et permettre à l'avion de se réaligner vers la descente, en évitant les coups de frein brutaux qui

auraient risqué de faire piquer du nez et de transformer l'hélice en tondeuse à gazon ! Je trouvais le décollage encore plus impressionnant, car il fallait prendre de la vitesse vers le fond de la vallée où se découpait l'entrée du tunnel de la voie ferrée, le fameux « Petit train jaune » que nous connaissons de nos jours. La vitesse augmentant très vite, il était facile de remettre l'avion en vol en palier pour suivre le fond de la vallée vers la base. Mais prendre de la vitesse pour décoller avec comme horizon le fond d'une vallée et l'entrée d'un tunnel est, du moins la première fois, un peu angoissant ! Un autre souvenir de ce stage, le 22 avril 1961. Pour ceux qui ont vécu cette période, c'est le jour du Putsch à Alger, où « un quarteron de généraux » selon l'expression du général de Gaulle, a essayé de prendre le pouvoir. Pour éviter que des pilotes ne partent avec leur avion vers l'Espagne toute proche, le commandement avait ordonné que les avions soient surveillés et que la piste soit encombrée d'obstacles formés par des barils d'essence. Nous en avons donc profité pour faire un peu de tourisme au four solaire de Mont-Louis !

Enfin notre stage 6P60 se termina par la cérémonie tant attendue et, avec la remise de notre brevet nous connûmes l'endroit de nos futurs exploits : j'étais affecté avec l'un de mes camarades Michel Le Vêcher, au 1^{er} PMAH de la 12^{ème} DI (1^{er} Peloton mixte avions-hélicoptères de la 12^{ème} Division d'Infanterie) à Zénata, au nord de Tlemcen, près de la frontière marocaine. Nous y avons passé tous deux plus de 18 mois



▲ Retrouvailles à Dax le 5 mai 2009 : 1 René Bastard Bogain, 2 Émile Reich, 3 Jean-Claude Pau-pert, 4 Daniel Serindat, 5 Gérard d'Amiens d'Herbecourt, 6 Claude Clochard, 7 Thierry Legrelle, 8 Michel Le Vêcher, 9 Firmin Voisin, 10 Michel Gremeret, 11 Jacques Cabannes, 12 Philippe Battle, 13 Jean-Yves Grillon, 14 Pierre Jarrige, 15 Bernard Charmetant, 16 Bernard Pompey. Quatre camarades étaient décédés : Henri Maslard, Guy Pajotin, Bernard Piret et Gérard Py

Au PMAH 12^{ème} DI

Inconscience

Que faire au retour de mission ou pendant un vol d'essais ? La tentation est forte d'essayer des évolutions sortant un peu de l'ordinaire (quoique l'ordinaire des missions ait été souvent plus éprouvant pour les machines et pour l'équipage que ce qui va suivre !). En effet, en tant que « sac de sable » (c'est ainsi que les pilotes appellent d'une manière légèrement condescendante dans leur jargon un passager occasionnel), le pilote d'un *Djinn* m'a un jour invité à bien vérifier l'attache de ma ceinture avant de mettre son appareil en piqué et de gagner un peu de vitesse. Puis il a tiré délicatement sur le manche en augmentant les gaz, tandis que l'appareil commençait une ascension à la verticale, puis passait doucement sur le dos avant de se retrouver en piqué, vitesse et angle de descente soigneusement contrôlés, jusqu'au moment où nous nous sommes retrouvés en palier. La boucle était bouclée !

Il ne restait plus qu'à essayer la même chose avec le Nord 3400, ce que cet appareil a réalisé parfaitement à de nombreuses reprises, y compris « officiellement » sur la base avant la remise des appareils démobilisés après le cessez-le-feu de mars 1962. Je devais faire un vol d'essai, ce type de vol consiste à prendre en main un appareil après une révision plus ou moins importante, et de le tester en vol pour vérifier que tout fonctionne parfaitement.

Comme à l'accoutumée nous invitions un membre du peloton travaillant au sol à être passager. J'avais invité ce jour là le radio à m'accompagner. Après avoir effectué la visite prévol (vérification au sol du bon état apparent de la machine et de la liberté de réaction des commandes) puis les actions vitales avant le décollage (vérification de tous les éléments de l'avion pour tester leur bon fonctionnement, inspection de l'intérieur de l'appareil, pas de corps étrangers flottants : appareils photos ou autres) et ceintures de sécurité attachées et serrées pour les passagers, nous avons donc décollé de notre terrain.

Après une quinzaine de minutes de vol et avoir effectué toutes les manœuvres destinées à tester les réactions de l'avion, j'ai décidé de corser un peu notre sortie et de donner à mon radio (qui avait voulu être pilote et s'était vu refusé à la visite médicale) un « petit supplément » en effectuant avec lui plusieurs loopings.

Ces appareils n'étant pas prévus pour voler sur le dos, cette manœuvre doit être effectuée avec soin afin que le moteur continue à être alimenté en essence et en huile, et pour ne pas soumettre l'avion à des contraintes trop importantes. Et heureusement, ils ne font pas de tonneaux. Car dans un looping réussi, la force centrifuge annule la pesanteur, ce qui fait qu'un crayon posé sur le tableau de bord resterait sagement sur le tableau de bord, ou un passager non attaché assis sur son siège, mais malheur à l'ensemble (machine, pilote et passagers), si l'une des forces prend le pas sur l'autre ! À la fin de mes évolutions, mon radio me tapa sur l'épaule en souriant et me conseilla d'une manière narquoise de vérifier que mes passagers soient bien attachés avant de faire des c. ! Il avait enlevé ses ceintures (ce qu'il n'aurait jamais dû faire) mais il était surtout de mon devoir de vérifier que tout était en ordre avant de faire mes loopings.

Cela me servit de leçon pour tous mes vols futurs où j'appliquerai à la lettre les consignes de sécurité.

ISSY - les - MOULINEAUX , le 30 Mai 1961

MINISTERE DES ARMEES
COMMANDEMENT DE L'AVIATION LEGERE
DE L'ARMEE DE TERRE
25, Boulevard Gallieni
ISSY LES MOULINEAUX
TEL : MIC 19.39/31.99/18.94
N° 01972 ALAT / I
Clt : 1214

MODIFICATIF N° 5
A LA LISTE A L'AIR N° 1 ARRETE AU 1° JUILLET 1960
ET TRSMISE SOUS LE NUMEROS 2 963/ALAT/I

A/ OFFICIERS

B/ SOUS OFFICIERS

PAGE 24 - CATEGORIE 12

PILOTES AVIONS

AJOUTER A COMPTER DU 7 MAI 1961

1101	REICH	Emile	M.D.L.	ART	P.M.A.H./12° D.I.
1102	LE VECHE	Michel	M.D.L.	ART	P.M.A.H./12° D.I.

A SP 86768 LE 8 JUIN 1961

10° REGION MILITAIRE
12° DIVISION D'INFANTERIE
PELTON MIXTE AVIONS
HELICOPTERES Z.O.O.

COPIE

ERTIFIEE

ONFORME

Le Capitaine MILLORY
Commandant le P.M.A.H./12° D.I.



Affectation, avec Michel Le Vêcher, au PMAH 12^{ème} DI

Quand l'artillerie de Marine se déchaîne

En octobre 1961, lors d'un vol de surveillance sur la frontière marocaine, nous repérons un groupe de sept hommes près du barrage de fils de fer barbelés marquant la zone interdite entre le Maroc et l'Algérie. Nous effectuons un premier passage à basse altitude dans un sens pour vérification. Ce sont bien des rebelles et ils en profitent pour ouvrir le feu sur l'avion. Nous effectuons rapidement un second passage afin d'affiner le repérage. Après une prise d'altitude à environ 1 000 pieds, nous décrivons des boucles autour du groupe, l'observateur en profite alors pour envoyer les coordonnées au poste de surveillance le plus proche situé sur un piton afin de déclencher la riposte. Moins de cinq secondes plus tard, le premier obus de 155 est envoyé sur la position signalée, alors que l'avion n'a pas été prévenu du déclenchement du tir et tourne toujours au-dessus du groupe. Nous entendons clairement l'explosion dans le poste de pilotage, malgré le bruit du moteur et les casques sur les oreilles, et nous sentons la déflagration secouer l'appareil ! Je prends la décision (soutenu moralement par l'observateur) de plonger vers le sol pour gagner de la vitesse afin de nous éloigner de la cible et continuer notre mission à l'abri des tirs amis ! Le poste de surveillance était tenu par la Marine, et leurs canonnières très réactifs, précis et bien entraînés. Nous aurions simplement souhaité qu'ils soient un tout petit peu plus loquaces bien que certainement ils se soient méfiés, nos conversations radio étant souvent interceptées par l'ennemi.

Cette anecdote a été l'occasion d'un « flash-back » assez curieux dans les méandres de ma mémoire. C'était la première fois que je voyais les tireurs qui essayaient de nous atteindre, et je dois dire que la seule réaction de ma part a été de tourner instinctivement la tête pour ne pas être touché au visage. J'ai pensé plus tard que ce réflexe était imputable à des images d'enfance où il n'était pas rare de croiser des « Gueules Cassées », ces blessés de la Grande Guerre totalement défigurés. Cette vue était suffisamment traumatisante pour un enfant pour que cette image resurgisse inopinément à ce moment crucial.

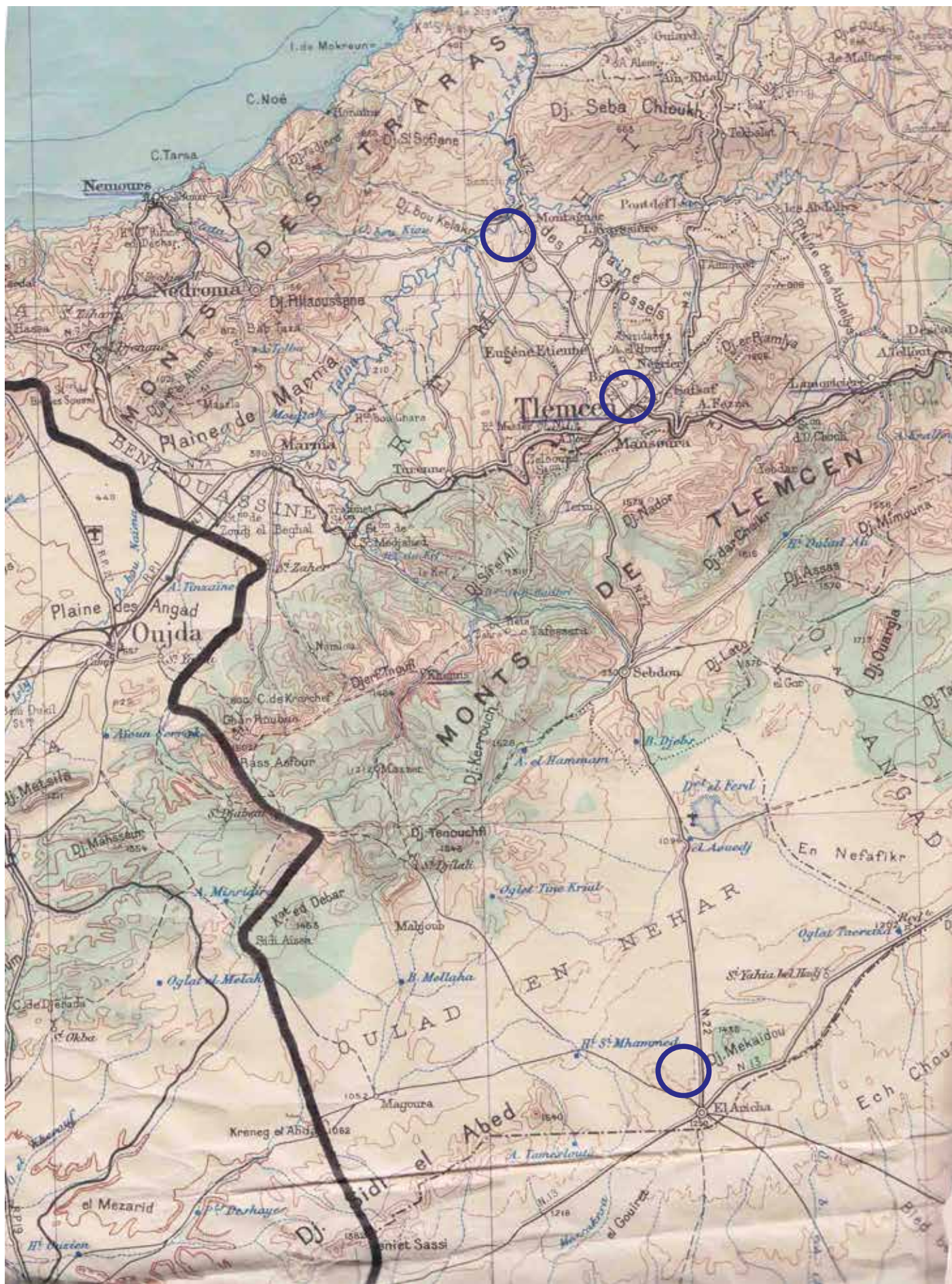
Départ en mission sous un plafond limite

Une mission m'est, entre autres, restée en mémoire : celle d'un départ à l'aube du terrain de Zénata sous conditions météo très difficiles, pour transporter le sous-préfet de la région de Marnia, près de la frontière marocaine, à Oran.

Nous étions en hiver, avec sur le terrain de départ un brouillard matinal dense assez proche du sol, permettant néanmoins un décollage sans problème. Les informations météorologiques que j'avais obtenues par radio du terrain de Marnia étaient bonnes et décrites, par le personnel du terrain, comme « ciel limpide et sans nuages ».

Heureusement le trajet m'était parfaitement connu pour l'avoir effectué à de nombreuses reprises, car quelques minutes après avoir pris l'air, le brouillard se fait de plus en plus épais et de plus en plus proche du sol ! Sur le point de rebrousser chemin (le vol sans visibilité n'étant normalement pas autorisé avec ces avions), je contacte par radio le terrain à l'arrivée qui me confirme que celui-ci est parfaitement dégagé.

Je décide alors de sortir les volets d'atterrissage pour réduire la vitesse au minimum et je continue ma navigation au ras du sol, au cap et en surveillant les poteaux télégraphiques, sachant qu'aucun autre obstacle ne se trouvait sur le chemin. Au bout de trente minutes environ d'un vol éprouvant dans ces conditions de tension intense, une lueur de plus en plus forte pénètre le brouillard et le terrain m'apparaît enfin sous un ciel parfaitement dégagé ! Au départ du terrain de Marnia, la



Le secteur du PMAH 12^{ème} DI à la frontière marocaine

couche de brouillard fait un fort rideau gris en direction d'Oran, mais je sais que cette couche est tout à fait locale. Nous passons donc au-dessus et c'est dans un ciel bleu ensoleillé que nous faisons notre vol et l'arrivée à Oran se passe très bien.

Pendant la prise de terrain réglementaire, la tour de contrôle me demande de « faire un 360 par la droite » pour permettre le passage de la *Caravelle* Nice-Oran. Je la vois passer, c'est vraiment un avion magnifique et nous nous posons derrière, suffisamment après sur les conseils de la tour pour ne pas ressentir les turbulences de sillage.

Sidi-Bel-Abbès, décollage par fort vent de face

Une impression très grisante, et une expérience rare pour un pilote : un décollage de Sidi-bel-Abbès avec un vent d'ouest local de près de 80 km/h, « plein dans le nez », pour revenir à Tlemcen.

La mission étant importante, l'autorisation de départ m'est accordée. Pour rejoindre la piste de décollage, le roulage est délicat et prend nettement plus de temps que d'habitude. Le manche, le palonnier et même les freins sont très sollicités, y compris parfois avec l'aide de la manette des gaz pour augmenter l'efficacité des gouvernes. L'alignement dans l'axe de la piste ne pose aucun problème, puis j'effectue un décollage aux freins, c'est à dire que je mets les gaz tous freins serrés pour avoir tout de suite la puissance maximale. Je ne mets même pas les volets en position décollage. Le roulage est très court et la montée très rapide. Je suis encore au-dessus de la piste alors que j'ai déjà atteint l'altitude préconisée de 300 pieds, qui permet de réduire l'impact de la vitesse du vent sans trop ressentir les turbulences dues à la proximité du sol.

La traversée de la Sebkra d'Oran (ancien lac salé au sud-ouest de la ville où lors d'un vol d'entraînement le 15 août 1944, le Douglas B-26 *Marauder* du capitaine Jean Bécourt-Foch, petit-fils du Maréchal, ainsi que les sept autres membres de son équipage se tuent en percutant le sol) se passe pour moi sans trop de turbulences.

Heureusement, après une quinzaine de minutes, le vent réduit comme prévu et le vol redevient plus classique ! Je profite alors d'un vol calme où j'ai le loisir d'admirer les plantations d'oliviers. L'arrivée se déroule normalement sur ma base de Zénata.

Ce décollage m'a rappelé mon premier lâcher civil à Nancy, mais l'expérience aidant, je suis resté maître de la situation alors qu'à Nancy, l'avion avait agi de lui-même pendant les premiers instants.

Mission dans la vallée du Khémis

Lors de nos missions de protection des troupes au sol, les combats se déroulaient en général dans des vallées très boisées et accidentées où l'ennemi montait facilement ses embuscades meurtrières. Nous devions donc survoler la zone des combats suffisamment bas et à vitesse la plus faible possible pour nous permettre de repérer les combattants ennemis cachés sous les arbres. Nous étions alors soumis aux courants ascendants et descendants que l'on trouvait d'un côté et de l'autre de la vallée en fonction de la direction du vent. J'utilisais en général la technique consistant à remonter la vallée sur la pente ascendante et à redescendre du côté rabattant, en zigzagant néanmoins d'un côté à l'autre pour surveiller l'ensemble du terrain.

Or un jour de vent important et irrégulier, les courants descendants étaient tellement puissants qu'il était difficile de se maintenir du côté rabattant. J'essayai malgré tout de m'y tenir le plus possible afin de ne pas rater notre surveillance. Mais le plus inattendu a été lorsque nous avons été pris subitement dans un courant rabattant extrêmement puissant sur le côté ascendant. Le temps de sentir que l'avion s'enfonçait, j'exécutai un demi-tour serré en remettant les gaz. La cime des

ORDRES

MEILLEUR FILM

10 AFTERMESSAGE

MOT CLE

NO DECLASSIFIED

18" 20"

A - ACCOMMODANT
B - MALACOLOGIE
- Housse en cuir
- Paire de chaussettes
OBJET DE LA MISSION

SUBJET DE LA MISSION

ESSAYS PAGE

AMFEN

HEURE
DE
DEPART

REICH

745	1570	4.32	Aricha
			Return home 9.30

(*) COLSON

*LEVECHER

LG

900 1566 b Alger

*PĪNARDÓN

LA.

g15 ~~X569~~ ~~10 H~~ ~~10 H~~ - ~~Selodon~~
~~10 H~~ ~~10 H~~ - ~~Zemba~~

BRACONNIER

10⁵ ~~1567~~ ~~Kishinev~~

(*)- CANON

COCHARRIER

LA.

1600 Extraitement tri

MISSIONS PREVUES

1530 1568 Clean line

* ROCA

LA

15³⁰ / Entraînement
1^{re} (Unité CANON)

PUECH

1648 ☒ Extraneous

Tableau des missions

arbres et les rochers se rapprochaient dangereusement, et il m'a alors fallu plonger vers le sol au fond de la vallée et au ras des obstacles pour récupérer une vitesse et une portance suffisantes.

Cette impression du « trou d'air » est sincèrement extrêmement désagréable, surtout aussi près du sol, mais le souvenir de mes premiers atterrissages de précaution à Dax m'aidèrent à dominer la situation. Nous avons pu reprendre notre mission qui s'est avérée positive, mais je loue le sang-froid de mon observateur pour ne même pas avoir poussé un juron et m'avoir totalement abandonné les commandes lorsque nous nous sommes retrouvés pratiquement plaqués au sol.

La cueillette des olives

Les pilotes ont toujours été tentés par le vol rasant, plus connu sous le nom de « vol en rase-mottes ». Il est en effet grisant de se retrouver au ras du sol, toute la puissance de l'avion concentrée dans les mains du pilote. C'est surtout un exercice périlleux où la prise de risque est maximale et où la moindre faute peut se terminer en catastrophe. Il est donc, si aucun motif ne le nécessite, interdit, et stupide de surcroît. Cela nous arrivait d'avoir à « faire un passage » sur certains terrains de campagne où l'entretien de la piste était assuré par les moutons. Nous devions donc arriver très rapidement et très proche du sol pour effrayer ceux-ci afin de nous permettre de nous poser en sécurité. Nous y trouvions du plaisir, mais l'exercice ne nous satisfaisait pas pleinement. Nous étions jeunes, nous risquions chaque jour notre vie en opérations, la plupart d'entre-nous étaient sans attaches, et nous avons donc un jour ou l'autre enfreint la règle. Cela m'est arrivé aussi, où je devais convoquer un avion pour une révision importante de Zénata à Sidi-bel-Abbès.

J'ai raconté les belles alignées d'oliviers que l'on survolait entre ces deux villes. J'ai donc décidé un jour d'aller y voir d'un peu plus près. Les arbres étaient plantés dans le sens ouest-est, ce qui correspondait à ma ligne de vol. Il était tentant de savoir quelle sensation l'on pouvait ressentir à voler les ailes au ras de la cime des arbres. Avec un avion à ailes hautes, le poste de pilotage est « dans les oliviers » et l'impression était à la mesure de l'attente. Jusqu'au moment où un olivier eut la mauvaise idée de dépasser la hauteur réglementaire : un choc, une petite réaction dans le manche, un coup d'œil à droite. L'aile avait accroché la cime, et une partie de la branche restait accrochée au bord d'attaque. Jugeant avoir poussé l'expérience au-delà de son terme, je repris de la hauteur. J'arrivai ainsi à Sidi-bel-Abbès et me présentai aux mécaniciens, un peu penaud avec mon trophée. Heureusement, les « pièces détachées » étant en nombre suffisant, une aile de rechange me fut proposée et j'en repartis un peu plus sage et décidai dorénavant de respecter les règles. Ce fut ma dernière incartade. J'ai conservé dans le fatras de mes objets personnels cette branche sèche ci-dessous pour me rappeler à plus d'humilité à certains moments décisifs.





18 juin 1962 - Remise de la Croix de la Valeur Militaire. Le lieutenant M. Colson fut également décoré ce jour

Rencontre inopinée

Nos moniteurs ont toujours insisté sur la nécessité de faire en permanence un balayage visuel de l'espace autour de l'avion. L'attention du pilote doit passer de ses instruments de bord-cadrans mécaniques et cadrans de vol- à l'extérieur car la rencontre avec un autre aéronef est toujours possible. L'on n'est jamais seul dans le ciel. Cela tombe sous le sens en zone d'aérodromes où le trafic aérien est de mise mais le semble, à priori, un peu moins dans d'autres circonstances, en particulier lors de vol dans les zones semi-désertiques où nous allions parfois soit en reconnaissance soit pour des liaisons. Et pourtant, je me souviens d'un vol avec mon passager où nous volions depuis plus d'une heure au-dessus des immenses zones sableuses pré-sahariennes. Nous regardions le paysage, décontractés par ce vol très calme. Les conditions météo étaient bonnes, ciel dégagé avec une visibilité néanmoins un peu bouchonnée par le sable dans l'atmosphère. Nous volions au cap, sans aucune contrainte de route aérienne et à une altitude que nous avions librement choisie pour ne pas trop ressentir les turbulences. Nous admirions les « sorcières », ces dépressions miniatures dues à la chaleur qui aspirent le sable et font des petits tourbillons au sol, emportant parfois des touffes d'alfa, ces herbes sèches qui poussent dans ces zones arides et servent de nourriture aux animaux. Heureusement, malgré cette décontraction du vol, je continuai à respecter les consignes de sécurité car soudainement nous vîmes arriver, en face de nous rigoureusement au cap inverse et à la même altitude un B-26 de l'armée de l'Air qui fut également surpris de notre rencontre. Quand je dis rigoureusement, le terme est à prendre au pied de la lettre car, sans le dégagement à droite que chacun de nous fit, les deux avions se seraient « emboutis » de face comme deux voitures sur une route de campagne ! Il est difficile de croire que dans cet espace à trois dimensions et dans ces immensités désertiques, deux avions aient pu se retrouver dans cette situation totalement improbable. Et pourtant. ! Là encore, les enseignements et les réflexes de vol rabâchés par nos moniteurs se révélèrent extrêmement utiles. Encore une bonne leçon à retenir.

En guise de conclusion

J'aurais encore beaucoup de choses à dire sur mes aventures, mais elles risquent de ne passionner que moi. Les souvenirs les plus bestiaux et les plus traumatisants de certaines missions avaient été enfouis aux tréfonds de ma mémoire et n'en ressortent que maintenant, au fil d'actualités démentes

J'ai le souvenir des démarrages du Piper L-18C, qui n'était pas équipé de démarreur et pour lequel il fallait un volontaire pour « pomper l'hélice » comme au temps des pionniers pour mettre le moteur en marche. Exercice qui devenait acrobatique lorsque nous étions seul et qu'il fallait redécoller d'un terrain sans assistance.

Une autre réminiscence : au retour d'un vol très fatigant où je me dirigeai vers l'avion d'un camarade pour lui enlever les cales de roues avant son départ et où je me suis rendu compte à temps que j'allai droit vers son hélice à la manière d'un somnambule. Alors que je comptais pourtant de nombreuses heures de vol à mon actif.

Le premier enterrement d'un ami, tué en vol, et dont l'avion avait été ramené, avec beaucoup de courage et de savoir-faire, par son observateur le lieutenant Michel Colson.

Les moments de joie où nous faisions la fête : méchouis sur le terrain, « pots » pour une décoration ou tout autre motif, rencontres amicales avec les « rampants », terme que nous utilisions avec beaucoup d'amitié pour désigner nos camarades pilotes de l'armée de l'Air (qui ont eu la gentillesse de m'inviter à piloter deux de leurs appareils, le T-6 et le T-28).

Je préfère résumer en quelques lignes ce qui a été ma vie pendant trois ans et demi :

Les débuts à Nancy pendant nos classes qui restent, après plus d'un demi-siècle, un moment difficile mais où tous les mauvais souvenirs (ou presque) se sont apaisés avec le temps et auxquels nous pensons maintenant comme un moment d'efforts intenses où notre volonté n'était tendue que vers un but : intégrer enfin notre stage de pilote.

Notre stage de Dax où nous menions enfin la vie que nous avions tous souhaitée en nous engageant, marquée parfois par des moments tragiques comme ce soir funeste où en faisant son taxi vers le parking, un pilote a fracassé la tête d'un autre pilote au sol. Il faut dire pour expliquer ce drame que le Nord 3202 est un avion à roulette arrière avec un nez moteur assez long, ce qui nous empêchait de voir devant sauf à louvoyer, ce que nous faisons tous mais qui nous conservait néanmoins des zones d'ombre dangereuses. Nous avons passé là sept mois dans un cadre agréable et nous y avons commencé à concrétiser notre rêve.

Enfin tous ces mois en Algérie, où certains n'ont pas eu notre chance qui ont laissé leur vie en plein ciel et à qui je pense souvent. Ils ont ce privilège d'être restés des jeunes de vingt ans, alors que nous commençons à voir la vieillesse nous étreindre et que les rencontres d'Anciens, malgré la joie de se revoir après toutes ces années, nous laisse cet arrière-goût amer du temps passé et de ses ravages.

Je ne refermerai pas ce livre sans avoir une pensée reconnaissante pour tous ceux qui m'ont aidé à devenir puis à être pilote et à qui je dois des heures enthousiasmantes de ma vie :

- Tout d'abord mes parents, à qui j'ai infligé la douleur et l'inquiétude de voir un deuxième fils partir combattre en Algérie (mon frère aîné m'avait précédé de 18 mois et m'aurait permis de ne pas partir, sans parler de mon sursis, résilié à leur insu).

- La majorité de mes instructeurs à Nancy, en majorité des chefs dignes de ce nom et qui avaient la lourde tâche de préparer à leur vie de combattant des jeunes qui pour certains auraient pu être leurs enfants.

- L'encadrement de l'ESALAT de Dax avec une pensée spéciale pour mon moniteur, le maréchal des logis-chef Cretenier, qui m'a inculqué, avec parfois beaucoup de patience, les bases indispensables du pilotage particulier à l'ALAT et grâce à qui j'ai pu sortir de situations parfois scabreuses, ou qui m'a simplement appris à ne pas m'y fourrer.

- Tous les personnels du 1^{er} PMAH 12^{ème} DI de Zénata, en particulier :

Mes observateurs qui ont eu le courage et la persévérance de me confier leur vie lors de missions souvent difficiles.

Nos mécaniciens grâce à qui nous pouvions nous concentrer sur notre pilotage en sachant que nos machines ne nous trahiraient pas dans les moments difficiles et qui assuraient cette tâche avec dévouement et passion.

Et mes « sacs de sable » occasionnels : mécaniciens, radio, photographe, armurier à qui nous faisons un peu partager notre plaisir de voler.

Émile Reich

Album photo

CISALAT - Essey-les-Nancy



▲ *Les fillods à Essey-les-Nancy*

▼ *Plateau de Malzeville, Jacques Cabannes et Michel Gremeret*





Plateau de Malzeville, Firmin Voisin perché à droite



▲ *Essey-les-Nancy*

▼ *Plateau de Malzeville*





▲ *Essey-les-Nancy*

▼ *Place Stanislas à Nancy*



ESALAT - Dax



▲ ▼ *L'ESALAT à Dax*





STAGE VI P 60

Du 14 Novembre 1960 au 6 Mai 1961

Chef de Brigade : Capitaine BERTHOUX

Capitaine BERNARD	MDL LEGRELLE
MDL/Chef GUNTHER	MDL LEVECHER
MDL CLOCHARD	MDL MASLARD
MDL D'AMIENS D'HERBECOURT	MDL PAJOTIN
MDL BASTARD BOGAIN	MDL PAUPERT
MDL BATTLE	MDL PIRET
MDL CABANES	MDL POMPEY
MDL CHARMETAND	MDL PY
MDL GREMERET	MDL REICH
MDL GRILLON	MDL SERINDAT
MDL JARRIGE	MDL VOISIN

Stage pilote 6P60 - Le capitaine Bernard et le MdL-C Gunther sont de la CRALAT



▲ ▼ Nord 3202 à Dax





▲ Nord 3400 à Dax

▼ Nord 3202 à Peyrehorade, terrain secondaire





▲▼ *L-18 et Nord 3400 à Peyrehorade*



N. 3202 ZONC 4 & 5		Stage 6P60		L 18 C ZONC 3	Tél. 1500 & 2000 ASOA & DAN	
DATE: 24 mars 1961		- 22 élèves -		ÉLÈVE DE JOUR: VOISIN		
MONITEURS	ELEVES	ORDRES	MONITEURS	ELEVES	ORDRES	
AVEZAC 1 L 12 CG	BERNARD JARRIGE BOGAIN	$\begin{array}{c} \text{Bouffon, Radio, voir p. 454.} \\ \text{L 12 BA} \end{array}$ $\text{Bouffon, voir p. 454.}$	CHARRENNAC 1 L 12 = JH. 1 L 12 = CZ	LEGRELLE PIRET	$\text{L 12 BA, voir p. 454.}$ $\text{L 12 BA, voir p. 454.}$	
LEMAITRE 1 L 11 KU	GRILLON LEVECHER	L 11 BA L 11 BA	MALET 1 L 11 KV	VOISIN PY	L 11 BA L 11 BA	
LAGARRIGUE 1 L 12 CX	GUNTHER CLOCHARD	L 12 BA L 12 BA	MAUREL 1 L 12 1 L 12 (12000)	CABANES D'AMIENS PAJOTIN	L 12 BA L 12 BA	
CRETENIER N 3202: 1 2 L 12 = 3 CX CJ	REICH PAUFERT SERINDAT	L 12 BA L 12 BA	CABIRAN 1 L 12 = KZ 1 L 12 =	POMPEY CHARMETANT BATLE	L 12 BA L 12 BA	
NAGUT 2 N 3202 KS & KH	MASLARD GREMERET	L 12 BA L 12 BA				
POSES A	CHANGEMENTS		L 18 C	RESERVE	L 21	

▲ Tableau d'ordres du 24 mars 1961, élève de jour : Firmin Voisin

▼ Avec mon instructeur, le MdLC Cretenier en place arrière du Nord 3202





▲ *Gérard Py et René Bastard Bogain*

▼ *Pierre Jarrige, Michel Le Vêcher et Philippe Battle*





▲ *René Bastard Bogain*

▼ *Claude Clochard*





▲▼ *Stage de vol en montagne à Saillagousse en avril 1961*





▲▼ *Stage de vol en montagne à Saillagousse en avril 1961*





▲ Stage en montagne, en haut : René Bastard-Bogain, Michel Le Vêcher, Pierre Jarrige, Michel Gremeret, Philippe Battle, Jacques Cabannes, Guy Pajotin, Thierry Legrelle, Jean-Claude Paupert. En bas : Daniel Serindat, Henri Masselard, Bernard Pompey, Émile Reich, Jean-Yves Grillon, Gérard Py

▼ Stage en Montagne





▲ ▼ *Stage en montagne*





▼ *La piste rendue inutilisable avec des bidons le 22 avril 1961, pour cause de Révolte des Généraux*

▼ *Avec Bernard Pompey*





▲ *Daniel Serindat, Émile Reich, Pierre Jarrige et Michel Gremeret*

▼ *Daniel Serindat, MdL Nagot (instructeur), Philippe Battle et Gérard Damiens d'Herbecourt*





▲ *Bernard Piret et Bernard Pompey au four solaire de Mont-Louis*

▼ *Dans l'autobus, entre Mont-Louis et Saillagousse*





Au four solaire de Mont-Louis avec Bernard Pompey



▲ *Stage en montagne : Daniel Serindat, Émile Reich, MdL-C Cretenier (instructeur) et Jean-Claude Paupert*

▼ *Adieu à Dax*





▲ Remise des brevets : Daniel Serindat, Jean-Claude Paupert, Bernard Pompey et Philippe Battle

▼ Essey-les-Nancy, avant le départ pour l'Algérie : Jacques Cabannes, Michel Le Vêcher, Émile Reich, Jean-Claude Paupert et Bernard Charmetant





Guy Pajotin et Michel Le Vêcher

Menus

Potage Perlé

..

Hors-d'Œuvre Variés

..

Filet de Sole Sauce Mornay

..

Nids Jardinière

..

Caneton aux Olives

..

Salade Mimosa

DESSERT

Saint-Honoré

Coupe Glacée

Café - Liqueurs

Vin Blanc et Rouge

Grande Réserve

[Signature]

5 Mai 1961

« Au Bon Coin »
Pontonx

REICH

Voilà fiancée est à l'ainde si vous êtes
aussi dur avec elle qui avec un
N. 800 au hasard !

Foncez, même si ça casse.

[Signature]

Un de ces là ce n'est pas suffisant
il faut passer aux autres (il en
vra 149 - Hélas !)

[Signature]



d'est un monteur
(l'ancien)
qui dit
"Ga" sait voler !
mais le supporter 6 mois !!! faut
vouloir son brevet !!!

Penser du pin
peut être une corvée
ou du plotage

[Signature]



Marseille, juillet 1961, départ pour l'Algérie avec Bernard Pompey



▲▼ 1^{er} PMAH 12^{ème} DI à Tlemcen-Zénata





▲ *En Nord 3400, à l'arrière*

▼ *Avec Jean-Pierre Roca, seul bain de mer pendant mon séjour en Algérie*





En visite à Sidi-Bel-Abbès



▲ *En Nord 3400, à la pompe et sur l'aile : le MdL M. Laffineur*

▼ *Les rôles sont inversés*





Aïn-Témouchent, devant le monument commémoratif de l'accident du 4 février 1958 : capitaine Jean Hacault, lieutenant Bernard Marchal, maréchal des logis-chef Pierre Abnet et maréchal des logis-chef Guy Deschaintres,



▲▼ *Zénata*





▲ Zénata

▼ Le tableau d'ordres et les pilotes et observateurs tués en vol





▲ *En Nord 3400*

▼ *Port d'Oran, départ vers Marseille, novembre 1962*



Nord 3400 aux Mureaux

Le Nord 3400, est un avion conçu spécialement pour l'observation, plus lourd, moins rapide et moins maniable que le Nord 3202. Il a été conçu par Nord Aviation et fini d'assembler aux Mureaux dans le bâtiment 24 où j'ai passé mes années «Aérospatiale» 18 ans plus tard !





En 1959, les Nord 3400 en fabrication à l'usine des Mureaux



En 1959, les Nord 3400 en fabrication à l'usine des Mureaux

