Une opération d'entrainement de EA-ALAT avec la Légion
entre Thiersville et Mascara

Embarquement dans les Westland

EA-ALAT

Le hangar ouvert : 13ème DI

Fermés : 675ème CRALAT (Matériel)

2 avions : NC-856

Sidi Bel Abbès

BBU

Le NC-856 démarrait à la manivelle !

***

La 675ème CRALAT s'installe à côté et viennent les marins avec le Capitaine BABOT commandant la 31-F, équipée de H-21.

Ils les laisseront tous dans les Aurès.

***

A Oran, le Commandant BRUNET crée les « pirates », hélicoptères armés de 12/7, de canon, de lance-roquettes sur « Mamouth » et surtout H-19.

H-21 Vertol de l'ES-ALAT

La tour de contrôle est toujours

en construction

1956/59

Vertol H-21 « Banane »

Piasecki puis Boeing

USA

Poids : 3 990 kg – V max: 210 km/h – Moteur : Wright 1 425 Cv

1er vol, le 11 avril 1952

Hélicoptère de transport lourd - 2 (équipage)

22 soldats équipés ou 12 brancards

25

EA-ALAT

Un H-21 « Banane »

Je suis en tenue d'hiver

Sidi Bel Abbès

1957 – 58

BAO

Les « Bananes » de l'E.S-A.L.A.T
école de pilotage
H-21 Vertol

Sidi Bel Abbès
1956/57

Deux Vertol sur le parking de l'ES-ALAT

Une, en kaki, l'autre métallisée

Sidi Bel Abbès

1956/59

Face avant du Vertol sur le parking
de la base de Sidi Bel Abbès

Sidi Bel Abbès
1956/59

La Banane H-21 Vertol de la 33-F de la Marine de Sidi Bel Abbès
fait un posé de commando sur le Djebel, en opération

J'ai de belles photos des marins pour cause que le photographe était vosgien,
natif de la région de Rambervillers
(Papa est né à Rambervillers, ses parents y habitent encore à cette époque)

1956/57

MARINE

Un hélicoptère « Banane » de la Marine, dans les Aurès
La machine est peinte en bleu, fait partie de la 33-F,
en garnison à Sidi Bel Abbès

Les marins font partie de ceux qui ont innové l'hélicoptère armé
Après y avoir laissé un « Privater » de la base de l'Artigue,
ils ont laissé beaucoup d'H-21 à ce jeu

1956/59

MARINE

Encore un posé en équilibre sur une roue d'un H-21 Vertol de La 33-F

J'ai eu 50 heures d'entrainement sur l'engin ; les moniteurs n'ont pas apprécié que je la pose en autorotation sans tout casser

C'était une bonne machine, mais moins puissante que le Siko H-38, surtout dans le désert

C'était un hélicoptère prévu pour l'Alaska, d'ailleurs son système de chauffage était exceptionnel, un peu paradoxale pour les pays chauds

13ème DI 1956/59

MARINE

Un Vertol H-21 de la 33-F

Posé sur une roue
Les marins ont été les premiers à armer les hélicos lourds,
dans les Aurès, ils y ont laissé une grande partie de leur matériel

Sidi Bel Abbès
1956/59

MARINE

MARIN

Retour d'une opération avec la Légion, après avoir été abattu par une rafale

Je me suis « crashé » dans les champs avec le « Piper ADH »

Le Lieutenant-observateur SEGOND est évacué par hélicoptère

Arrivé du mécanicien l'Adjudant VANRAPENBUSCH

On démonte l'avion. On nous demande d'évacuer la zone, le réceptacle, car il va y avoir un tir d'artillerie. Les ailes sont déposées sur deux GMC,

le fuselage est accroché à la ridelle

Arrivé au Douar, je demande au mécanicien de démonter l'hélice pour ne pas « toucher » dans les virages. On s'apprête à mettre l'avion sur un camion, comme c'est la règle, mais on reçoit l'ordre de poursuivre en l'état

Befehl ist Befehl

1956/59

L'arrivée du dépannage
L'avion est très entouré par les curieux

Comme pour le Lieutenant JAMOTTE, l'avion est touché par en dessous d'une arme lourde

Cela me laissera toujours le doute si nous n'avons pas été touchés par un tir « ami »

1956/59

Papa est abattu le 26 janvier 1958, sur le L-21 n°347

Le vol aura duré 1 H 30’

Il est inscrit sur son carnet de vol :
« Touché par un tir rebelle, atterrissage en campagne »

Aujourd'hui, c'est mon tour !

Au tableau d'ordres à la salle Ops (opération), je suis affiché sur ADH avec le Ltn SEGOND, lui encore…

…avec le Ltn SEGOND, qui boit la bière le matin et urine dans la bouteille vide…!

Une mission dans la région M'cid, Magenta au Nord du Télagh (pays Alain MIMOUN), avec la Légion, encore une fois !

*Après décollage de Sidi Bel Abbès - Airport, on prend la direction indiquée en **aveugle**.*

OUI !!! L'Armée de l'air appelle ses mécanos « les graisseux », les pilotes « les cochers » !

*Mais dans l'ALAT, les « cochers » sont les observateurs, les pilotes, « **les bourriques** » !!!*

On ne participe pas aux briefing !?

Au grand dam des officiers de l'armée de l'air !!!

On est guidé vers le point…… par pression sur les épaules :

- A droite = épaule droite.

- Descendez = tape dans le dos.

- Montez = sur la tête.

On est en liaison VHF.

En cas d'appel par la chasse, l'observateur est en liaison permanente sur HF avec les troupes au sol (les Trop-sol.).

Il y a même des observateurs qui se croient à Chantilly sur le « sulky » !!!

Ils tirent les bretelles du harnais :

- La bretelle droite : Virage droit.

- Les deux tirées : Montez….

LAURENT, un pilote a même dit : « Il ne me fera pas cela à moi, sinon il verra le résultat ! ».

Ce qui fut fait…

Lorsqu'il fut tiré par les deux bretelles, il gratifia son observateur d'un looping !!!

Bref, je vais en rond.

Le Lieutenant me tire l'écouteur pour me dire : « Attention !!! Ça tire en bas…!!! ».

Au même moment, un bruit terrible !

L'huile moteur inonde le pare-brise…

Et la rafale continue !….. Le moteur cale !

Je tire l'étouffoir, je coupe l'arrivée d'essence…

Devant ça fume de partout, l'hélice passe en croix et je suis suivi par la rafale !

Je pique en tournant le dos à ce coin mal famé.

A l'école, on apprend, à la panne, sortir un cran de volet, regarder à la verticale, choisir le terrain en dessous, l'encadrer en PTU (Prise de terrain en U) et arrondir plein volet…

Oui mais en dessous c'est hostile !!!

Alors sans moteur, je pique vers le sol pour prendre de la vitesse.

Je me retrouve au ras des pâquerettes en planant à forte vitesse en sautant les tas de pierres, les murs de jardin.

Et derrière, le Lieutenant qui crie comme un perdu : « Les volets !!! »…

… « Non…!!! »…..

… « LES VOLETS… ! »…

… « NON !!! »….

Sortir les volets en survitesse, c'est vraiment la catastrophe !

Voir arracher un volet pour partir en vrille !

Mais les leçons au Cdt PESSEY lui ont monté la tête !!!

La vitesse tombe, alors arrive un champ en montant.

Je cabre un peu, la vitesse tombe à zéro, je sors le paquet de volets et l'avion s'avachit trois points.

Le train fait le grand écart, c'est plutôt un appontage.

Le Lieutenant explose : « Bravo DUPONT !!! C'est bien !!! »…

Il ouvre la porte, me tend ma carabine, lui a déjà le pistolet à la main.

Et reprenant son souffle, il me demande : « Pourquoi vous n'avez pas voulu sortir les volets ??? »…

Enfin, il gagnera une PALME à sa croix V.M. (Valeur Militaire) pour m'avoir guidé !!! ???

On part loin de l'avion.

J'arme la carabine et derrière une pierre, on attend.

Ceux sont des GMPR, les supplétifs qui arrivent.

Ensuite vient un Bell avec le Commandant d'artillerie : « Ah, mes artilleurs sont saufs ! ».

Il renvoie l'hélico chercher le Ltn, et je reste dans le champ à attendre le dépannage.

Sidi Bel Abbès prévenu, la base envoie un Wesland avec un mécano, VANRAPENBUSCH.

On va démonter l'avion, l'évacuer par pièces..!

On peine…

Arrive une estafette, il faut dégager !

Car pour la fin d'opération, l'artillerie va arroser le coin.

On serait en plein réceptacle.

Depuis 1 heure, on est à démonter l'avion sous l'œil des GMPR qui se promènent autour de nous, le PM MAT 49, pendu autour du cou, chargeur engagé, et culasse reculée !?

Pour moi, c'est le plus grand danger, lorsqu'on connait les sécurités précaires de cette arme.

Deux GMC sont venus.

On charge une aile et le stabilo sur un, sur l'autre une aile et on attache le fuselage par la roulette de queue, sur la ridelle arrière et on quitte vite les lieux.

Arrivés à une ferme Mechta, on reçoit un appel du Cne RINALDI de Sidi Bel Abbès.

On lui explique la situation.

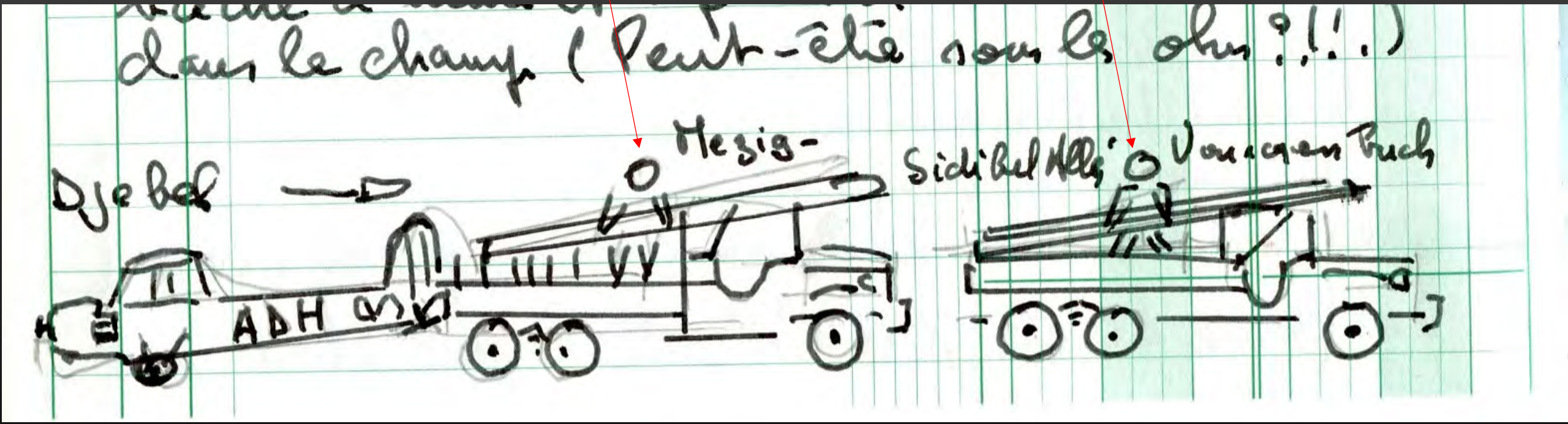
Il répond : « Quittez les lieux et venez comme vous êtes ! ».

Je ne saurai jamais s'il y avait des rebelles, mais comme pour le Ltn JAMOTTE, je me demande si on n'a pas servi de cible à la Légion… ???

Papa…

Le copain…

pendant 30 km !



Je demande au mécano de démonter au moins l'hélice et on prend la route après les pistes du Djebel.

VANRAPENBUSH tient l'aile, debout dans la caisse.

Moi je tiens l'autre sur l'autre GMC.

Et le Piper pendu par la queue roule sur son train.

On va faire 30 km !

Arrivé à la base, on est un spectacle insolite et même le Cne RINALDI crie : « Vous venez comme ça de là-bas ? ».

Ce que lui répond VANRAPENBUSCH : « Ceux sont vos ordres ! ».

En effet, à l'école, on a appris :

L'avion démonté, le fuselage mis sur un camion, la queue sur la cabine et les deux ailes de chaque côté dans la paille.

C'est facile à dire…!

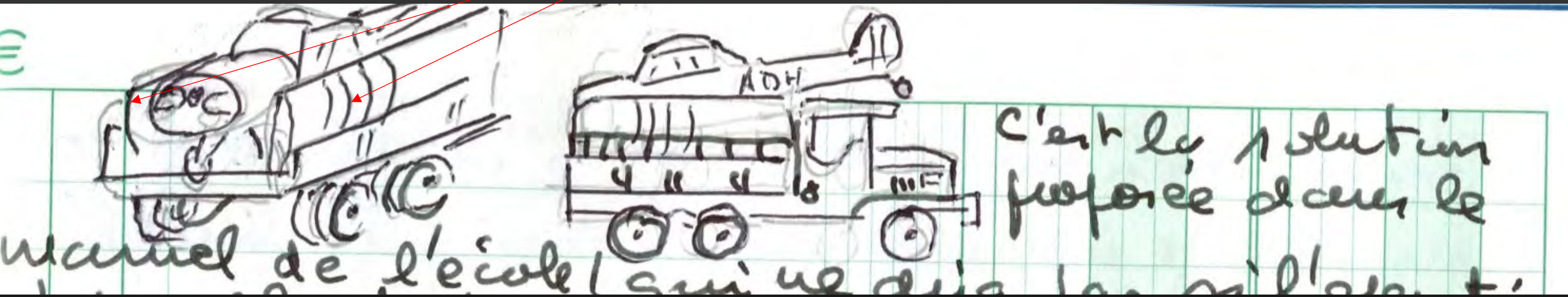
Mais à 4, le travail est impossible !

C'est la solution proposée dans le manuel de l'école qui ne dira pas si l'opération est possible à deux hommes avec un couteau dans la poche !!!

Enfin le Capitaine se calme et dit : « Emmenez les chauffeurs au foyer et faites les manger ! ».

… C'est la solution proposée dans le manuel de l'école….

Les ailes…



A la CRALAT, les mécanos font la remarque : « Il y a des accrocs partout ; il suffisait de changer la bâche à huile et le pilote d'essai aurait décollé dans le champ ! ».

…. Peut-être sous les obus ??? !!!

Je rentre d'opération à Sidi Bel Abbès équipé de ma carabine USM1

Je suis en tenue de sortie : mission de convoyage d'un officier

Sidi Bel Abbès

AD

582 845
AD
AD

Un appelé fait le plein du L-21 avec un GMC « citerne »

Sidi Bel Abbès

1957 ou 58

582-843

La peinture

Comme à Rambervillers (pendant la guerre), les chauffeurs du service des essences, sur les promenades, ont peint sur les camions citernes de la réquisition, un camion plié en deux :

Dessus un petit belge (Manneken Pis), en train de faire pipi dans la citerne….

Les Piper de la 13ème DI

Etat d'alerte

Sidi Bel Abbès

ADOG

Un Bell 47 de la Gendarmerie

Sidi Bel Abbès

ALTITUDE 16
GENDARMERIE NATIONALE

Le Djinn avec civières de la 13° DI

Sidi Bel Abbès

1957

ADN

Le plein du Djinn par un GMC du service des essences

Sidi Bel Abbès

1957

544456

Le Djinn avec civières

Mise en route à la manivelle sous les regards de 2 soldats des essences

Sidi Bel Abbès

1957

Le car de la 675ème CRALAT

C'est la navette journalière de la base au cinéma de Sidi Bel Abbès

Ce jour, il est escorté par la Légion

Un dimanche soir, en rentrant du cinéma, il saute sur une mine

Bilan : 2 blessés graves

Sidi Bel Abbès

1957

La Légion Etrangère défile le 30 avril, pour sa fête « Camerone »

Défilé à pied

Sidi Bel Abbès

1958

CAFE DU COMMERCE

CAFE DU COMMERCE

DU COMMERCE

Défilé en véhicules

Les AM-8, les EBR Panhard, les Half-track

Sidi Bel Abbès

1958

REBIBO
REBIBO
CAFE DU COMMERCE
CAFE DU COMMERCE
CHEVIGNE

REBIBO
REBIBO
DU COMMERCE

REBIBO
REBIBO
DU COMMERCE

Un dernier défilé

Prise d'armes devant le Général de la 13ème DI,
suivi du Colonel RASY, Commandant l'ES-ALAT et la base

Sidi Bel Abbès
1956/59

La musique, la fanfare de la 13ème DI,
à la tête du défilé de toute la base

Sidi Bel Abbès
1956/59

Défilé du peloton, derrière le Lieutenant MARGAIL
Je suis à droite de la photo, derrière l'homme de base,
le Mdl-chef FRICKER, à côté de BEZIAU

Sidi Bel Abbès
1956/59

Thiersville

Opération à Thiersville

Opération du Général GILLES et des parachutistes

Thiersville

Je ne reporterai pas la partie traitée sur les DOP (Dispositif Opérationnel de Protection),
de l'opération « Etincelles » du Général GILLES,
du camp dans l'Oranais, au sud du Télagh, au camp de Bossuet !

Je fais apparaitre uniquement cette anecdote troublante.

Papa écrit :

Ils font partis de l'organisme d'interrogatoire sur le terrain.

Ils sont en tenue Léopard avec le béret rouge.

Je ne comprends pas pourquoi des appelés du contingent y sont incorporés, déjà la guerre d'Algérie n'étaient pas pour eux, encore moins les services spéciaux.

M. H____ S_____ à Ste Marie aux Mines en a fait partie et un jour après l'indépendance, il a eu la visite à son magasin d'interrogateurs arabes suspects !?

Le cercle des officiers

Celui des sous-officiers est sur le terrain de Thiersville

Thiersville

Opération à Thiersville

Sikorsky S-58 « Mamouth »

Thiersville

Opération sur Thiersville

Un « P-47 » d'Oran

Thiersville

QA - 20

Anecdotes de pilote !

A Saïgon, la Tw de contrôle est tenue par une PFAA – personnel féminin de l'Armée de l'Air.

A la fin de l'Indochine, elle sera sur un bateau en mer, pour l'approche à Oran-La Sénia de la mer ou du continent (indicatif « LAFU » ou « CAFU » ?).

Sur la piste à Saïgon se présente un chasseur aux commandes d'un Fennec (chasseur à train tricycle).

Après avoir obtenu le roulage, il s'annonce au point d'entrée : « (Indicatif), au point d'entrée, queue haute, autorisation de vous pénétrer !!! »…

Naturellement les sanctions ont suivi !...(raconté par un camarade de l'Armée de l'Air).

Un autre jour,

Un pilote dans un Fieseler Storch, avec son train qui n'en finit pas, se présente derrière un chasseur qui s'annonce suivant la procédure réglementaire : « Dernier virage, train volets sortis, vérifiés »…

« Posez-vous, rappelez piste dégagée »….

Et le pilote du Storch qui suit : « Dernier virage, volets sortis, couilles pendantes…!».

Naturellement même motif……

*****

Un jour à Oran, un AT-6 rentre de mission, passe son message en vol au PC Air : « RAV en HF 34, pour le moment RAS… ». (Rav = reconnaissance à vue)

Le PC accuse la réception, le patron, certainement le Colonel : « Après votre RAV, vous repartez en HF 33, surveiller la zone interdite ».

« Bien reçu, Rocade Rouge ! »

Et on entend en vol : « Tu vas voir sa RAV, il peut se la mettre quelque part, tu vas voir où on va aller…!!! ».

En vol, des appels désespérés : « Rocade Rouge, vous n'êtes pas sur interphone, vous êtes sur le réseau !!! ».

Mais les appels avaient beau partir, les quolibets allaient encore bon train…!

On ne sait pas ce qu'a pensé le Colonel.

Enfin sur les AT-6, il y avait beaucoup de réservistes !

La base de Thiersville

La révision des A.T-6

Thiersville

14 520

Tiaret

Chefs-lieux
Territoire
Préfecture
Sous-préfecture
Limites
d'Etat
Territoire
département
d'Arrondissement
ALGER
TIZI OUZOU
Bougie
Bône
KABYLIES
CONSTANTINE
ORAN
Orléansville
Médéa
Aumale
Sétif
Tiaret
Tlemcen
Saïda
CHELIF
ALGER
Laghouat
DEPARTEMENT DES OASIS
DEPARTEMENT DE LA SAOURA
SAHARA
Colomb-Béchar
MAROC
TUNISIE

Le Capitaine OLLIER s'est montré strict pour le potentiel aérien avec
l'Etat-Major, refusant des missions peut-être inutiles,
pour ne pas dépasser les heures allouées

Ce n'était pas le cas à Tiaret, à la 4ème D.I.M du Capitaine TRETJACK ;
Ce qui fait que la direction d'Alger, nous a détaché à Tiaret pour les seconder ;
Nous avons reçu comme mission le trou d'Aflou, dans le Sud

Je survole la base de Tiaret

Tiaret

Je vais me poser sur le terrain de Tiaret

Mission Sidi Bel Abbès - Tiaret afin de récupérer les ordres et missions

Tiaret

1957

A Tiaret, le ciel obscurci à l'arrivée de l'orage

L'orage

Tiaret
1956/59

Liaison Air France en DC-3

Escale pour le sud algérien

Tiaret

AIR FRANCE

La base de Tiaret

Alignement de T-6

Un Broussard

Un DC-3 d'Air France

Tiaret

Je suis en compagnie de

l'Adc PATISSOU – M/c COQUERON (torse nu) sur le parking

Tiaret

1957

Détachement

Mdl DUPONT - Ltn SAVIN (lunettes de soleil)

M/c COQUERON (torse nu) – A/c PATISSOU

Tiaret

1957

AODJ

Un L-19 sur le terrain de Tiaret

(Il arrive du Constantinois)

Tiaret

BXB

Cessna L-19

USA

Poids : 734 kg – V max: 287 à 304 km/h – Moteur : Continental 213 Cv

1er vol, le 14 décembre 1949

Avion d’observation - 2 places

Un jour, je fais une opération entre Tiaret et Mascara.

Un T-6 se fait descendre devant moi !

C'est le cirque, il y a du Fell partout.

Les P-47 ont un beau « straffing » !

Les traçantes montent vers nous….

Le parc à véhicules à Tiaret

Un Renault : c'est la réserve d'eau

Tiaret

Une baraque

Tiaret

Une baraque à Tiaret

Les chambres

Tiaret

Un poste entre Saïda et Mascara

Un canon de 75 mm à droite

Un poste armé d'un canon de 75mm dans le bled

entre Thiersville et Mascara

La forêt derrière les hangars

Nazereg

La forêt derrière les hangars

Un Renault 4x2

Nazereg

La maison chez « HERNANDEZ »

Nazereg

Je suis en compagnie du Mdl BERTET (C'est un ancien marin)

Nazereg

Conséquence d'un retour de « cuite » après une soirée à la 4ème DIM

(4°Cie du 8ème RIM)

Le Mdl BERTET conduit : 8 jours d'arrêt

Nazereg

Une petite fille

au fond sa maison (tente) où elle dort

Nazereg

Un derrière de maison

Agriculture locale

Nazereg

Le camp de Nazereg

Le terrain d'aviation

Nazereg

<u>Un geste d'indiscipline de l'Armée de l'Air</u>

Nous sommes en détachement, à Nazereg, terrain de l'aéro-club de Saïda.

Un bruit en l'air, c'est un chasseur qui vole en rase-mottes – un AT-6.

Sans procédure, train sorti, il se pose sur le terrain.

Le détachement de l'ALAT est commandé par le Lieutenant MARGAIL.

Après le posé, l'avion fait demi-tour, roule vers le bout de piste.

Il arrête le moulin, ouvre la canopée.

On avait remarqué, il y a 2 voitures arrêtées sur la route en bout de piste.

Le pilote les rejoint et ils disparaissent.

L'avion va rester à l'abandon.

On saura plus tard ; le pilote a dérouté sa mission et il est allé mitrailler un camp de Fellaghas au Maroc.

Aussi, il ne tient pas à rendre des comptes.

L'avion sera récupéré plus tard par l'escadre de la Sénia.

Les complices étaient déjà de l'OAS.

Une démonstration du Mdl LAURENT sur le terrain de Nazereg

(Il a été blessé plus tard en France)

Nazereg

2nd attentat

Le train de Colomb-Béchar a sauté sur une mine au niveau de Nazereg

La Légion est au « pillage » de carburant et de matériels

Nazereg

1957

Un GMC blindé pour amener les pilotes sur le terrain

Nazereg

10

Le hangar à Nazereg

L'arrivée de l'escorte

Nazereg

La relève des pilotes entre Nazereg et Sidi Bel Abbès

Nazereg

La relève démarre par la route dans le but de consommer le potentiel carburant (ordre du Capitaine OLLIER)

Les autres la réalisent par avion

Nazereg

087046

Convoi avec des appelés

Relève des pilotes depuis Saïda

Nous rentrons vers Sidi Bel Abbès

Nous sommes sur la route de Saïda à Sidi Bel Abbès – Djebel

C’est le rapatriement des pilotes

La route de Saïda à Thiersville

La route de Thiersville à Mascara

Les Fellaghas ont fait sauter les pilonnes électriques

Je suis sur la route de Sidi Bel Abbès

Nous arrivons sur Thiersville

Aflou

Chefs-lieux
Territoire
Préfecture
Sous-préfecture
Limites
d'Etat
Territoire
département
d'Arrondissement
ALGER
TIZI OUZOU
Bougie
Bône
KABYLIES
CONSTANTINE
ORAN
Orléansville
Médéa
Aumale
Sétif
Tiaret
Tlemcen
Saïda
CHELIF
ALGER
Batna
Laghouat
AFLOU
DEPARTEMENT DES OASIS
DEPARTEMENT DE LA SAOURA
MAROC
TUNISIE

Wilaya

La place forte

Aflou

La place d'Aflou

et

son marché

Aflou

La Mosquée

Aflou

Nous sommes devant l'hôtel « Djebel Amour »

Aflou

Je suis devant l'hôtel « Djebel Amour »

avec un S/lieutenant et 2 appelés

Aflou

Je suis garé devant l'hôtel « Djebel Amour »

Aflou

Un petit arabe, paysage local

Aflou

La fin d'opération à Aflou

Un M-24 « Chaffee » de la Cavalerie

Aflou

Une vue aérienne d'Aflou avant le Sahara

La mosquée

Aflou

Le Mdl BERTET révise mon moteur

L'huile répandue au sol évite les projections de sable

C'est l'avion avec lequel je suis abattu à côté de Sidi Bel Abbès

Ce jour là, je rentre sur remorque

Aflou

1957 – 58

AODH

Un Sikorsky H-19 de l'Armée de l'Air

Mon « Piper » L-21 dans le fond

Aflou

A DH

DANGER
KEEP AWAY
ADOA

ADOH
ADOA

L’avion est à l’abri des murs de pierres

Aflou

Je suis en compagnie du Mdl BERTET

Un Sikorsky de l'armée de l'air est en arrière plan et un « Piper »

Aflou

ADOH

Je suis en compagnie du Mdl BERTET

dans un trou de défense du terrain d'aviation

Aflou

<u>Opération</u>

Aflou sur le terrain d'aviation.

On occupe le camp de Belounis MNA qui est venu se faire réarmer.

Les soldats jouaient au foot avec les paras.

Ils sont partis dans le Djebel.

On ne saura jamais de quel côté ils étaient.

On décolle pour suivre une opération avec les Tirailleurs.

On ne voit pas grand-chose…

A la fin, les bombardiers viennent neutraliser le coin.

Ceux sont des Dassault 315, des bombardiers d'occasion.

Je me demande s'ils sont équipés de lance-bombes, ou s'ils ne balancent pas les explosifs, comme à Madagascar, par la porte !!!

En tout cas, plusieurs bombes rebondissent sur la montagne sans exploser !

Lorsque je dis cela, le soir à un Ltn du 22ème RTA, il est furieux :
« Oui, on va les retrouver piégées sur la piste.. ! ».

RTA = régiment de Tirailleurs Algériens

Une Alouette II de l'Armée de l'Air, « Artouste » (une des premières)

Aflou

AT C

SNCASE SE.3130 Alouette II

Sud Aviation / Aérospatiale

France

Poids : 895 kg – V max: 205 km/h – Moteur : Turboméca 550 Cv

1er vol, le 12 mars 1955

Hélicoptère léger polyvalent – 1 pilote & 4 places

Un appelé m'aide à faire le plein d'essence de mon L-21

C'est dans le cadre d'une mission de renfort pour la DIM de Tiaret

Aflou

1957/58

Je vole au dessus d’Aflou – Tiaret

Aflou

Je ne me souviens plus de mon compagnon, le Mdl ?

Nous retournons à la base

Aflou

Le camp des Bellounis

Aflou

Devant les tentes américaines
Ce camp est monté pour les Fellaghas de BELLOUNIS

Ces derniers sont avec les militaires français quand un jour,
ils disparaissent tous

Aflou

Le décollage d'un Sikorsky S-55 devant la tribune d'Aflou

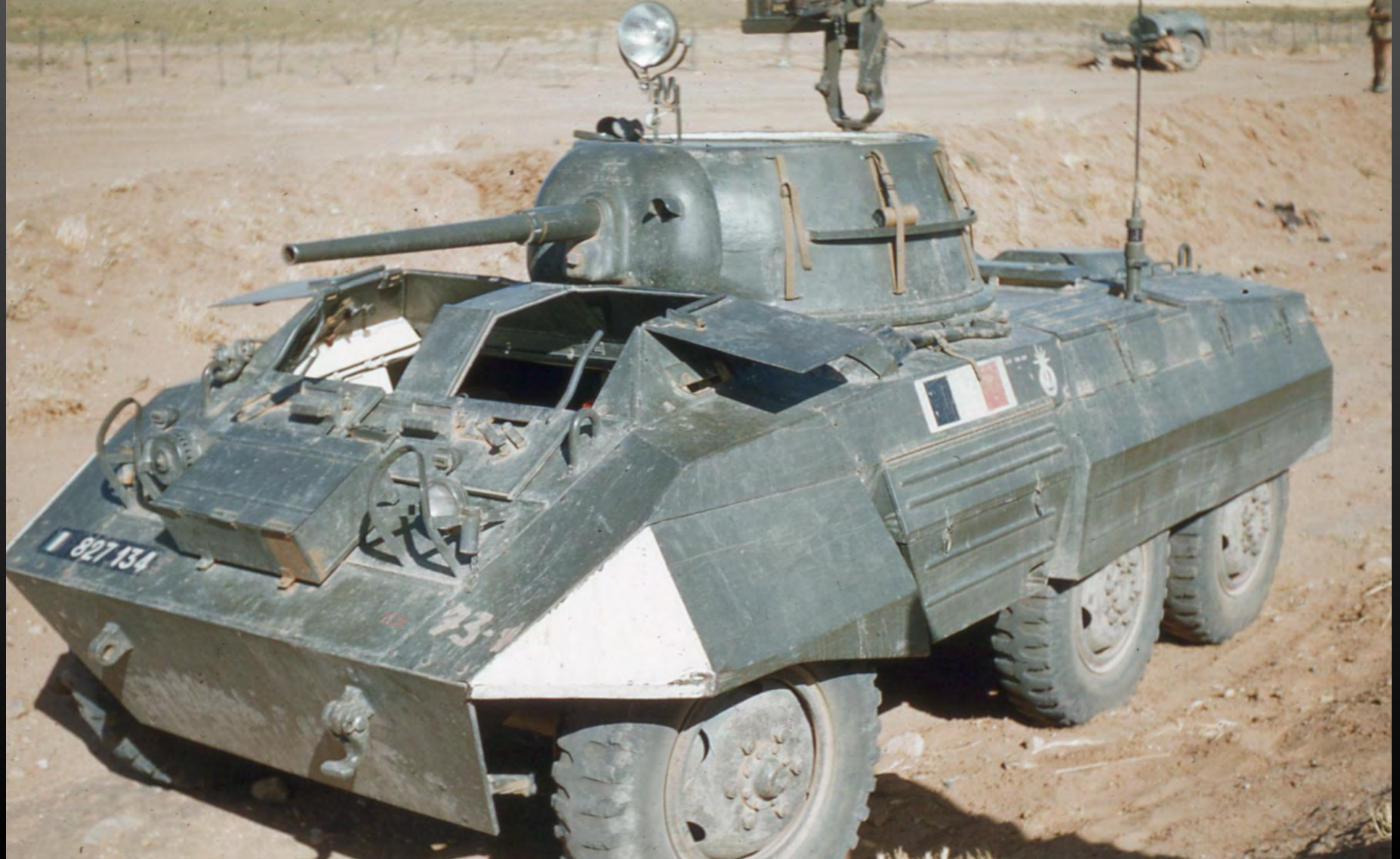
Aflou

1957

Une AM-8

Elle ouvre le terrain à Aflou

Aflou


I 827 134

Invité en ville, chez le MDL et Madame ROUGEOT

A gauche, CALLOIS, DUPONT, BEZIAU
Au milieu TURON (†)
A droite ?, FRAPPIER, Madame ROUGEOT

1956/59

Repas chez M. et Madame ROUGEOT
entre eux, FRAPPIER

DUPONT, devant Mme TURON

1956/59

La personne non identifée
par Papa est ROGER dit
« Bouboule »
Merci à
Georges ROUGEOT
pour cette photo
et cette indication.

C’est la veille du 13 mai 1958

Manifestation des Pieds-noirs (Klaxon Algérie française)

Sidi Bel Abbès

CAFE DU COMMERCE

Le 13 mai après les incidents (Alger)

L'arrivée du nouveau Chef de l'Etat, le Général de GAULLE
La base est au garde-à-vous, les hangars sont fermés

L'avion DC-3 du Général avec les trois d'escorte

Après le rassemblement, les sous-officiers, officiers sont consignés

On dit aux hommes du rang : « Allez en ville et criez : Vive de Gaulle » !?

Sidi Bel Abbès
1958

(Au dos de la photo)

Le détachement du GLAM pour la visite du Gal de Gaulle sur la base de l'ES-ALAT

A droite, derrière les hangars, la base vie

Dans l'alignement des DC-3, à gauche, les hangars de l'aéroclub

Au bout de l'alignement de la route bordée d'arbres à peine visibles, la ville de Sidi Bel Abbès, surmontée à l'horizon par le Djebel Tessala qui la sépare de la vallée d'Oran

La base de Sidi Bel Abbès
au garde à vous pour l'arrivée
du Chef de l'Etat,
au moment des évènements
du 13 mai 1958

Sidi Bel Abbès
1958

(Au dos de la photo)

Mai 1958,
Visite des popotes du Général de Gaulle

Les DC-3 du GLAM posés à Sidi Bel Abbès

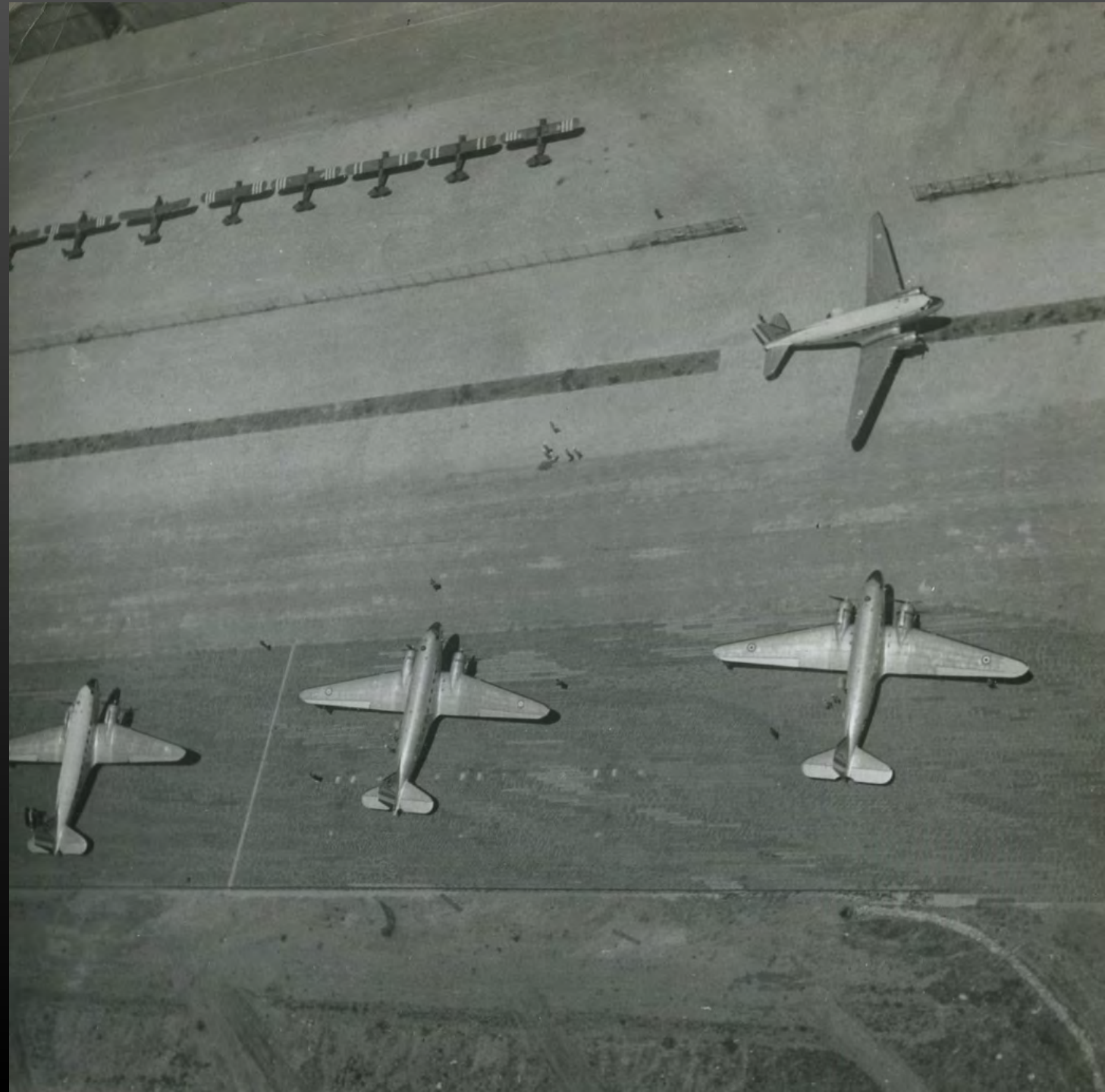
Nouvelle base ES-ALAT
Ecole Spécialisation Aviation Légère à l'Armée de Terre

En haut, alignement des Piper du peloton d'observation 13° DI

Au moment des évènements
du 13 mai

Arrivée du Général de GAULLE
avec son escorte,
sur la base de Sidi Bel Abbès

Sidi Bel Abbès
1958



Une photo équivoque a-t-on voulu la faire,
c'est une vérité pour les Pieds-noirs :
le « Grand Chef Menteur » vient les rassurer avec beaucoup de mensonges :
« Je vous ai compris ! » …… « Vive l'Algérie française ! »

L'Amiral de Mers-el-Kébir qui lui demande
pour combien de temps on reste ?
« Oh, indéfiniment » répond de GAULLE

Sidi Bel Abbès
1958

Point fixe du DC-3
du Général de Gaulle

L'avion DC-3 du Général de GAULLE prêt au départ

L'équipage du Sikorsky S-55, porteur de tracts, attend …
…à côté le démarreur de piste

1958

Un Sikorsky H-19 avant le décollage

Le démarreur de piste est branché pour la mise en route

1956/59

Vue aérienne de la base à la visite du Général sur la route de Mostaganem et d'Alger où il va crier « ses mensonges » !

La photo est prise d'un hélicoptère Sikorsky qui vient de jeter des tracts sur la ville (il en reste un paquet collé à une roue)

Pendant que le Commandant BABOT (capitaine de corvette de la 33-F) va vociférer au podium en ville : « Algérie Française » !

1958

(au dos de la photo)

DC-3 du GLAM

Devant les hangars du 675ème CRALAT à Sidi Bel Abbès

La photo prise d'un hélico Westland qui vient de larguer des tracts sur Oran, avant la visite du Général de Gaulle

Des tracts sont restés accrochés à la roue du train principal gauche

Mai 1958

Oran

Chefs-lieux
Territoire
Préfecture
Sous-préfecture
Limites
d'Etat
Territoire
département
d'Arrondissement
ALGER
TIZI OUZOU
Bougie
Bône
KABYLIES
CONSTANTINE
ORAN
Orléansville
Médéa
Aumale
Sétif
Batna
Tiaret
Tlemcen
Saïda
Laghouat
TOUGGOURT
OUARGLA
Colomb-Béchar
AIN-SEFRA
MÉCHÉRIA
GÉRYVILLE
DJELFA
BISKRA
TÉBESSA
MAROC
TUNISIE
CHELIF
ALGER
ORAN
DEPARTEMENT DES OASIS
DEPARTEMENT DE LA SAOURA
SAHARA

Papa est désigné chef d'escorte pour accompagner les soldats
au 1er Pèlerinage Militaire International (P.M.I) à Lourdes
du 13 au 16 juin 1958

Oran – Port Vendres (A/R)

Carte postale

P.M.I

Départ
Oran
juin 1958

Arrivée
Port-Vendres
juin 1958

Le pèlerinage militaire international de Lourdes

Le camp de transit avant l'embarquement

Oran

Juin 1958

Le pèlerinage militaire international de Lourdes

Grenadage de la coque par les marins

Port d'Oran

Juin 1958

Le P.M.I de Lourdes

Oran,
le port avec les pontons de la marine.

Contre la jetée, avec l'affichage utopique
pour rassurer les passagers

1956/59

"ICI LA FRANCE"
GOELAND III

Le pèlerinage militaire international de Lourdes

Le remorqueur dans le port d'Oran

Juin 1958

Le pèlerinage militaire international de Lourdes

Départ d'Oran

La caserne des Zouaves sur la colline

Juin 1958

Le pèlerinage militaire international de Lourdes

Le port d'Oran

Juin 1958

Le pèlerinage militaire international de Lourdes

Le port d'Oran, le cargo ATHOR II

Juin 1958

ATHOS II

Le pèlerinage militaire international de Lourdes

Le fort de Santa Cruz - Oran

Juin 1958

Le pèlerinage militaire international de Lourdes

Le port d'Oran, le départ

Le « Président de CAZALET », le sillage

Juin 1958

Le Pèlerinage militaire international de Lourdes

Départ pour Lourdes sur le « Président de CAZALET »
En compagnie d'un civil

Juin 1958

Le pèlerinage militaire international de Lourdes

L'entrée – La balise avec le fort

Juin 1958

Le pèlerinage militaire international de Lourdes

L'entrée de Port-Vendres

L'arrivée est faite sans remorqueur et sans manœuvre

Juin 1958

Le pèlerinage militaire international de Lourdes

Port-Vendres

Le « Président de CAZALET »

(Oran vers Port-Vendres)

Juin 1958

PAQUET

Le pèlerinage militaire international de Lourdes

Je suis à côté du « Tenira », un pinardier (transport de vin) venu d'Algérie

Port-Vendres

Juin 1958

CHAMBRE DE
SAP
TENIRA

Le pèlerinage militaire international de Lourdes

Le hasard d'être un ancien séminariste
Je suis chef d'escorte, j'accompagne les pèlerins militaires

Juin 1958

PML

Dans le train, les Sénégalais récitent le chapelet.

A Lourdes, au lieu de rester à l'hôtel, je retrouve mon commandant POISANCHOU d'Allemagne.

Il est Gouverneur de garnison à Pau.

Il m'emmène chez lui.

Comme cela, je connais les potins !

Il y a eu conflit entre les allemands (de la nouvelle armée) qui arrivés, ont pris la paille dans les tentes de la VIème Région.

Et le Père ROUSSELOT qui n'a pas la langue en poche.

Il est connu à Nancy avec sa musette remplie de journaux « Témoignage Chrétien », qu'il distribue à l'hôpital, avec des mots grossiers…

Il demande réparation aux occupants : « Les voilà revenus et ça recommence !!! ».

Le lendemain, il faut dissuader les allemands de défiler en chantant vers la grotte….

J'assiste à la cérémonie au monument, remise de gerbe par le Maréchal JUIN.

Le pèlerinage militaire international de Lourdes

Le monument aux morts de Lourdes, le Maréchal JUIN remet une gerbe

Présence pour la 1ère fois de l'armée allemande (Bundeswehr)

juin 1958

Le pèlerinage militaire international de Lourdes

La messe à la basilique avec toutes les troupes

Juin 1958

Le pèlerinage militaire international de Lourdes

Je suis en compagnie d'un chasseur alpin
dans les rues de Lourdes

Juin 1958

Le pèlerinage militaire international de Lourdes

La gare de Lourdes - Différents écussons

Juin 1958

Le pèlerinage militaire International de Lourdes

Lourdes, son château fort

Juin 1958

PAX CHRISTI

Carte postale

P.M.I

Retour
Oran
juin 1958

Lorsque je suis rentré du pèlerinage à Lourdes, sur le « Président de CAZALET », je connaissais le commandant d'armes, le Colonel BERTECHE de MAINDITE.

J'ai demandé à le voir et il m'a reçu dans sa cabine.

Il m'a dit : « En quittant le port, il y a une bombe qui a sauté dans la cale au milieu des fruits ».

Il me dit encore : « On a voulu affoler personne, comme les dégâts sont minimes, à part le jus d'orange, on n'a rien dit ! ».

Le pèlerinage militaire international de Lourdes

Le port d'Oran

L'arrivée (retour sur Oran)

Juin 1958

Le pèlerinage militaire international de Lourdes

Vaisseau « la Foudre » dans le port d'Oran

Juin 1958

A646

P.M.I

Le port d'Oran, le cargo « Rose Schiaffino »

L'accostage

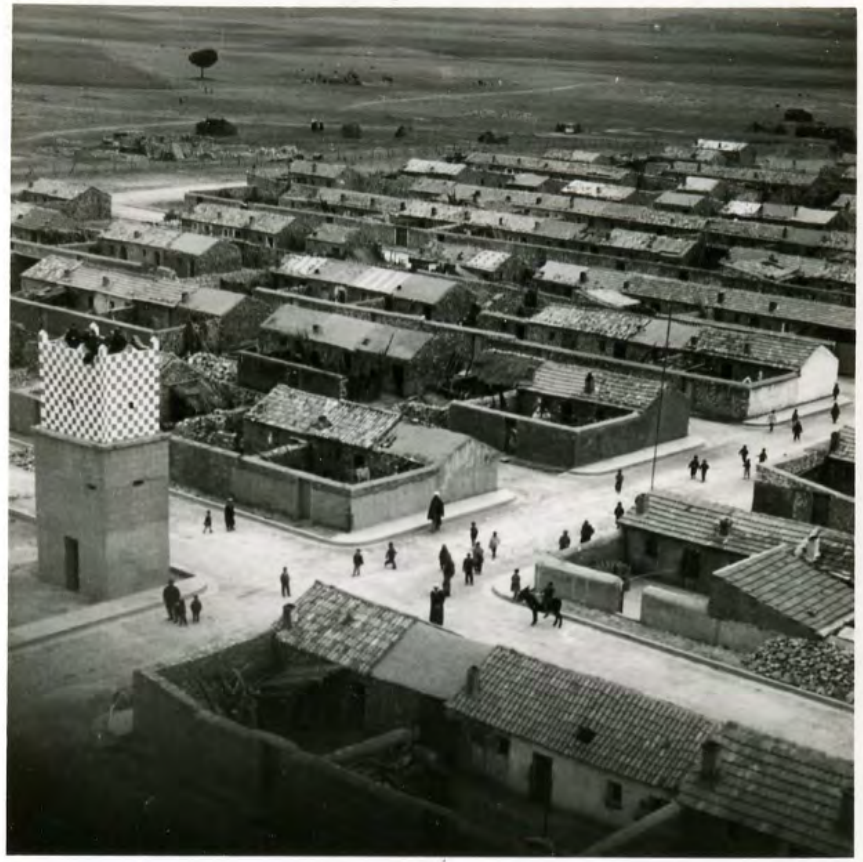
Juin 1958

ROSE SCHIAFFINO

Propagande de la 13ème DI ?

Trouvé dans l'album de Papa, *sans commentaire*

13e D. I.



Un témoignage de l'œuvre de pacification
en Algérie
le nouveau village de La Louza (Oranie)

La piste de « pacification »

Le but est d'occuper les hommes locaux avant les élections pour l'autodétermination

Nazereg

Le terrain de Nazereg

un NC-701

Mme SALAN vient apporter des bonbons aux enfants des Douars

et des foulards pour les jeunes filles

Nazereg

L’avion de la pacification de Madame SALAN

NC-701/702 (ex Siebel)

Sidi Bel Abbès

1956

Le moteur d'un NC-701/702 « Martinet » de l'Armée de l'Air

(ex Siebel)

Sidi Bel Abbès

1956

La vallée d'Aïn-Isser en allant de Lamoricière à Tlemcen

Sidi Bel Abbès

On décolle depuis Laurier-Rose en direction de Tiaret pour une opération de la 4ème DIM.

Sur le parcours, chaque Mechta survolée, il part un jet de fumée !

Notre direction est balisée, le téléphone arabe fonctionne.

En arrivant sur le Djebel, le talweg est occupé sur les sommets par les Trop-sol.

Un Piper de la 4ème DIM survole le sommet et va être occupé par les commandos para en Sikorsky « Mamouth ».

Les P-47 d'Oran neutralisent la DZ.

Lorsque le premier hélico se présente, un avion lâche sa dernière rafale, les huit 12/7 qui crépitent sous le ventre du « Mamouth », qui n'apprécie pas…!!!

Sur le talweg, il y a un T-6 qui tout à coup, nous appelle : « Piper , fais gaffe le côté ouest est envahi par les Fells ; ils viennent de me tirer ; je vais au crash ! ».

Hélice en croix, il va faire un atterrissage sur le ventre dans le pré.

Le pilote du Piper de la 4ème DIM passe et repasse.

On croirait qu'il veut avoir des trous, ses manœuvres sont démentielles !

Je vois la Katiba marcher, en tête 3 hommes, avec des parkas qu'ils soulèvent et tirent en marchant , le FM à l'épaule ou mitrailleuses.

Les traçantes montent vers nous !

Mon observateur, un S/lieutenant, a la tête dans les épaules, les deux mains derrière le cou !!

Le capot du taxi vient de bouger, on a une rafale qui est passée près….

Je lui dis : « N'insistez pas, on va lâcher le fumigène de notre altitude et on fera les corrections ».

Ce qui me vaudra une réflexion au retour du Cne OLLIER : « Tu ne seras pas cité, tu as eu la trouille ! ».

L'opération se terminera.

On ne saura pas où sont passés les rebelles, ni quel est le bilan.

L'opération finie, les P-47 partis, sont revenus pour maintenant arroser le talweg.

Le Colonel de l'Armée de l'air qui tourne en Broussard, donne l'ordre au chasseur avant de partir, de détruire l'épave du T-6 qu'on ne pourra pas récupérer.

Le premier chasseur pique, commence une rafale.

La canopée saute et deux gusses se sauvent.

A la radio : « les Fells sont dans l'épave.. !!! ».

On saura plus tard que, ce sont deux bidasses qu'on avait mis à garder l'épave, après la récupération du pilote !!!

Ils ont trouvé facile de lire des BD, assis dans l'habitacle !!!

Le Djebel entre Oran et vers Orléansville – Alger

Djebel Bou-Zegza

1956/59

Vue sur la ville de Mostaganem

Arrivée de l'Oued Chélif sur la Méditerranée

Mostaganem

1956

La baie de
Mostaganem
avec
le delta du Chélif
sur la grande bleue

1956/59

Avant d'arriver à Alger

La base ALAT de Chéragas

1956/59

Le Djebel avant Orléansville

Grande Kabylie

1956/59

Sidi Bel Abbès

Sur le Djebel qui part de Mercier-Lacombe vers le sud, depuis le matin, où tournent des Half-track, qui se sont hissés péniblement sur le sommet, des RI font le ratissage.

Il n'y a pas grand-chose quand tout à coup, un homme sans arme sort d'un buisson en courant !

Un blindé essaie de le suivre, mais il part sur la piste.

Il va courir presque jusqu'à Laurier-Rose !!!

Il va faire plus de 15 km en courant !!

On le suivra jusqu'à le perdre…

J'ai presque de l'admiration pour lui : il méritait bien son salut, c'était un type courageux.

Le Djebel Driss
La vallée du Chélif
Mostaganem

ou

Grande Kabylie
Bouria
(au dos)

1956/59

La vallée du Chélif,
Mostaganem
ou

Le Douar de Palestro
(au dos)

1956/59

Le paysage entre Oran et Orléansville, lorsqu'on va à Blida

ou

Guyotville (?)
au dos

Les environs d'Oran

La plaine du Chélif

ou

Alger dans le fond
Région d'Arlat
(au dos)

Boukhanefis

Depuis le matin, les blindés cernent une colline.

Le sommet est occupé par les biffins.

Le ratissage va commencer quand tout à coup sort du centre du dispositif, un homme en djellaba noire, le chèche noir, c'est comme au théâtre avec « Méphisto ».

Les gens se mettent à tirer.

On voit les balles ricocher autour de lui.

Les mecs doivent tirer la tête entre les épaules car il court toujours sans dégâts quand arrivé à la sortie du talweg, un Half-track en embuscade lui allonge une rafale de 50 (12/7).

Là, l'homme s'écroule pour de bon ….. Que de munitions perdues !!!

L’entrée du port d’Oran, derrière sa jetée

1956

Le fort de Mers el-Kébir, Oran sur le fond

Oran

Quartier chic d'Oran

Oran
1956/57

Un immeuble à Oran

Oran 1956/57

La gare C.F.A d'Oran

Oran

L'opéra
La place
de l'opéra

Oran

Le port d'Oran

Usine de tabac : Bastos

Oran

Alger

Chefs-lieux
Territoire
Préfecture
Sous-préfecture
Limites
d'Etat
Territoire
département
d'Arrondissement
ALGER
TIZI OUZOU
Bougie
Bône
KABYLIES
CONSTANTINE
CONSTANTINE
ALGER
CHELIF
ORAN
DEPARTEMENT DES OASIS
DEPARTEMENT DE LA SAOURA
SAHARA
ORAN
Orléansville
Médéa
Aumale
Sétif
Batna
Tiaret
Saïda
Tlemcen
Laghouat
TOUGGOURT
OUARGLA
Colomb-Béchar
AIN-SEFRA
DJELFA
BISKRA
MARNIA
SEBDOU
TÉLAGH
MÉCHÉRIA
GÉRYVILLE
AFLOU
FRENDA
VIALAR
PAUL-CAZELLES
BOU-SAÂDA
M'SILA
BARIKA
ARRIS
KHENCHELA
TÉBESSA
SIDI-BEL-ABBÈS
AÏN-TEMOUCHENT
MASCARA
PALIKAO
PERRÉGAUX
RELIZANE
INKERMANN
TENIET-EL-HAD
BOGHARI
CASSAIGNE
DUPERRE
MILIANA
TENÈS
CHERCHELL
BLIDA
TABLAT
BOUIRA
AKBOU
LAFAYETTE
PALESTRO
AZAZGA
DJIDJELLI
EL-MILIA
PHILIPPEVILLE
COLLO
MILA
GUELMA
SOUK-AHRAS
AÏN-M'LILA
AÏN-BEÏDA
CAIREFONTAINE
CORNEILLE
NEMOURS
B' SAF
MAROC
TUNISIE

La Poste d'Alger

Place principale

Alger

POSTES·TELEGRAPHES·TELEPHONES
PYRAGAZ
PYRAGAZ

La rue d’Isly, la mosquée

Alger

La gare d'Alger

*Hôtel « Aletti » ****

Alger

HOTEL ALETTI
ENTS FREDERIC LUNG
LA MAISON DU KEBIG
ETABLISSE

MARTINI

Le « Kairouan » dans le port d'Alger

Alger

Le port d'Alger

L'ascenseur pour descendre au port

Alger

ASCENSEUR
COMPAGNIE DE NAVIGATION MIXTE

ASCENSEUR

La mosquée de Saïda

(proche du PC du Général BIGEARD) 8ème RIM

Saïda

Carte postale

Le « Président de Cazalet » sur lequel j'ai fait deux voyages :
- le pèlerinage militaire à Lourdes,
- un retour de permission Marseille – Oran
Invité dans la cabine du Commandant d'Armes, le Colonel De BERTECHE de MENDITE, de l'Etat-major de la 13ème DI, lequel m'a fait la confidence qu'au départ de Marseille, nous avions eu une explosion dans la soute, au milieu des cageots d'agrumes

Le Commandant n'a rien dit pour ne pas affoler les passagers

1956/59

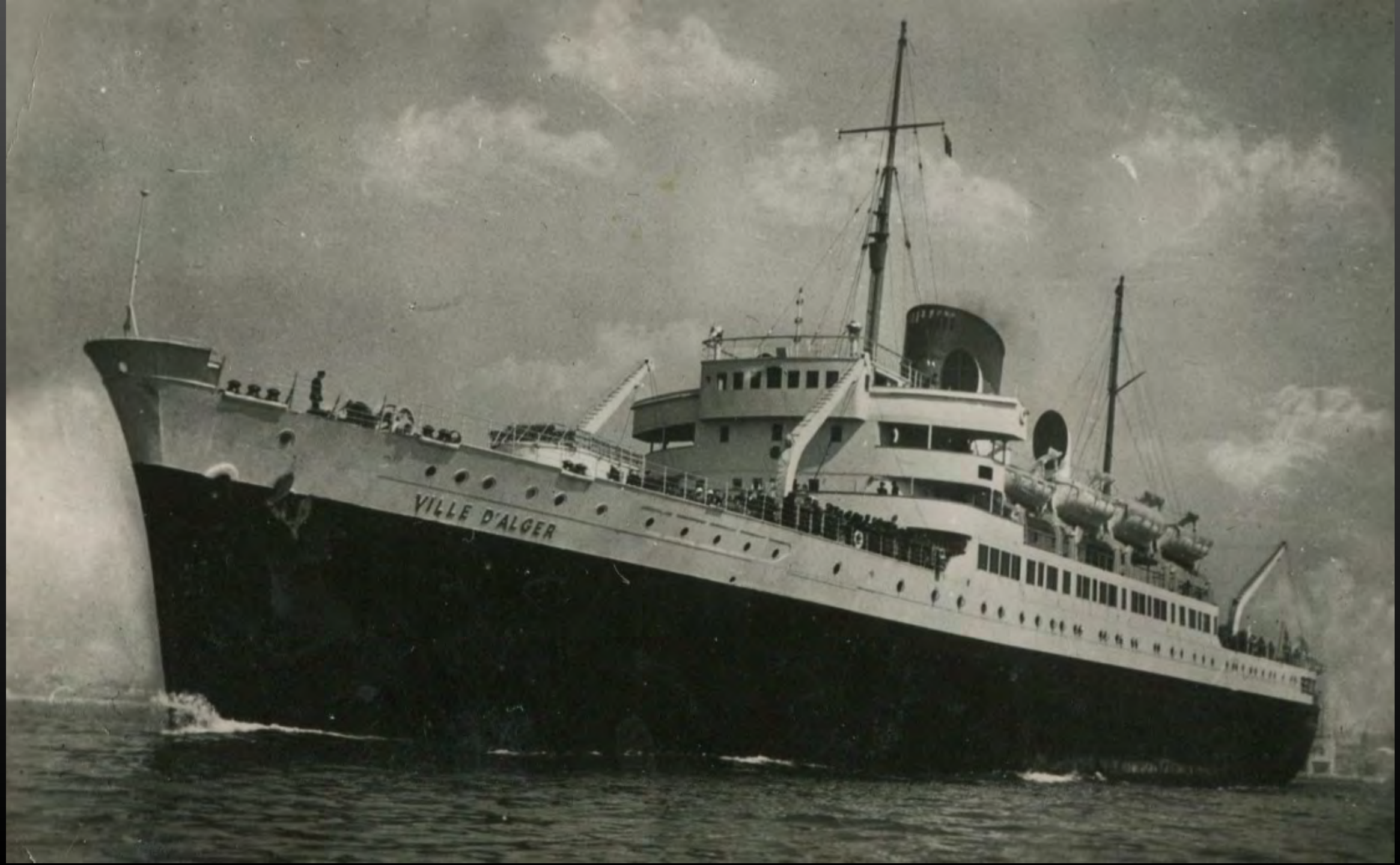
« PRESIDENT DE CAZALET »
IRIS

Carte postale

Paquebot de la Générale Transatlantique

Le « ville d'Alger »

1956


VILLE D'ALGER

Carte postale

La gare chemin de fer C.F.A : chemin de fer algérien
La gare porte la paternité P.L.M (Paris – Lyon – Méditerranée)

Oran
1956/59

PARIS · LYON · MEDITERRANEE

Jansoh

Carte postale

Opéra & théâtre

Oran

Carte postale

Une partie du port

Oran
1956/59

SERVICE DES COLIS POSTAUX

Carte postale

La place de l'opéra
et
l'opéra
derrière
la montagne
de Santa Cruz

Oran
1956

Carte postale

La Maison de l'agriculture de l'Oranie

Oran

FRIGEORA

Carte postale

Le forum à Alger, qui fut historiquement connu au moment du Putsch

Alger
1956/59

HOTEL ALGER

Carte postale

Le centre d'Alger avec l'hôtel Aletti, le plus chic de la ville, avant l'indépendance

Alger
1956/59

HOTEL
STUDIO ALERTE
Jomone

Carte postale

Le front de mer à Alger

Alger
1956/59

Carte postale

La plage sur le bord de la Méditerranée

1956/59

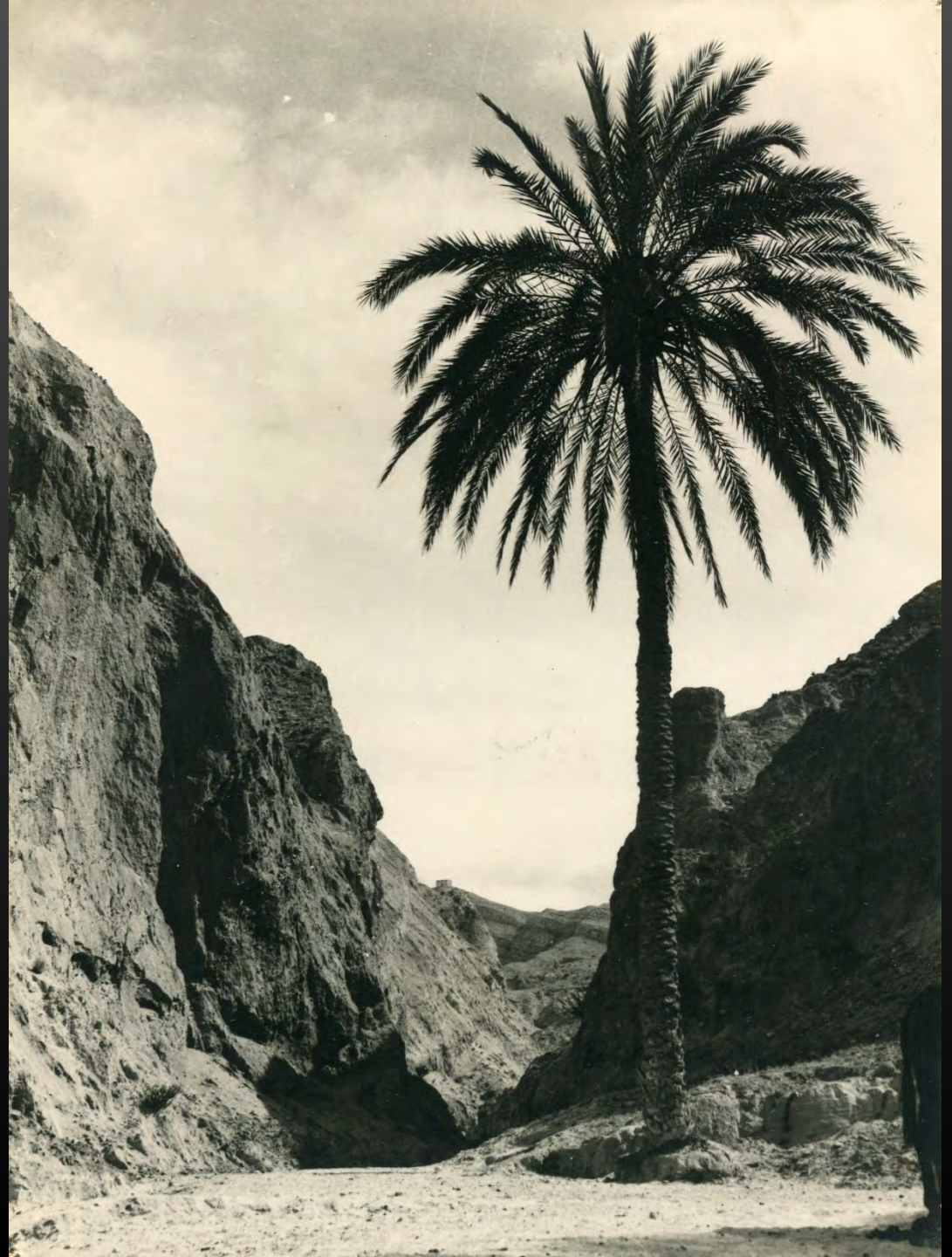
MER MÉDITERRANÉE
BAIE DE MERS-EL-KEBIR
ORAN
BENI-SAF
MOSTAGANEM
ARZEW
INKERMANN
OUJDA (MAROC)
TIARET
RELIZANE
TLEMCEN
Souvenir d'Algérie
Dépt d'ORAN
ORAN
MOSTAGANEM
Arzew
Cassaigne
Inkermann
Picard
Lapasset
Relizane
Zemmora
Perrégaux
St Barbe-du-Tlélat
St Denis-du-Sig
MASCARA
Palikao
Tiaret
Frenda
Sidi-Bel-Abbès
Mercier-Lacombe
Saïda
Tiemcen
Nemours
Lamoricière
Sebdou
Oujda
Le Telagh
Aïn-el-Hadjar
Aïn-Témouchent
Sebkra d'Oran
Cap Falcon
Cap Figalo
Cap Ferrat
Cap Carbon
Port-Say
Marnia
Magenta
Zegla
Bossuet
Descartes
Chanzy
Montagnac
Nedroma
Turenne
Mansoura
Aïn Fezza
Pont-de-l'Isser
Palissy
Bou-Kanefis
Oued-Taria
Aïn Tiffrit
Berthelot
Martinprey
Dominique-Luciani
Prévost-Paradol
Trezel
Palat
Uzès-le-Duc
Montgolfier
Bou-Hanifia
Freha
Thiersville
Aïn Fekan
Quizem
Tessin
Tenezra
Tirman
Lalemina
Guiard
Aïn Kial
Gaston Doumergue
Les Abdelys
Les Trembles
Ain-el-Arba
Sidi-Ben-Adda
Bou-Zedjar
Bou-Tlélis
Lourmel
Valmy
St Cloud
Fleurus
Kléber
St Leu
Georges Clemenceau
Aïn-el-Turck
Mers-el-Kebir
Aïn Tedelès
Bosquet
Pont-du-Chélif
Bouguirat
Ferry
St Aimé
Les Salines
Bel-Hacel
La Mina
Mina
Rio-Salado
Turgot
Er-Rahel
Lavarande
Nammour-bou-Hadjar
St Maur
Si Yahia
El Gor
Oued Sissaoui
Aïn Kebira
Aïn Sefra
Ain Ben Khelil
Kralfallah
Renault
Marais de la Macta
Mascara
Dublineau
Kalaa
Si Mohd-ben Aouda
Oued Mina
Oued Melrir
Oued Sefioun
Oued Saida
Oued El Hammam
Oued Tlélat
Oued Sig
Oued Taht
Oued Fekan
Oued Sebdou
Oued Tafna
Oued Isser
Oued Chélif
Oued Mina
Oued Riou
Oued Mekerra
Oued Sidi Abdelly
Oued Sidi Medjahed
Oued Nammour
Oued Sidi Ben Adda
Oued Sidi Mohammed
Oued Sidi Ben Aouda
Oued Sidi Ben Ali
Oued Sidi Ben Ali
Oued Sidi Ben Ali

Lamsol

Deux très belles photos

En Algérie mais Ou ?

Circonstance, provenance ?



1956 - 1959

J'aurai été 3 ans à Sidi Bel Abbès.

J'aurais aimé partir avec mon copain, de FAUGET, mon voisin de chambre, dans le Constantinois pour voler sur L-19.

Mais le Capitaine OLLIER en profite pour se débarrasser de moi et m'a réservé une surprise.

Il me fait muter à Nancy, il me destine au CIS-ALAT….!

Comme il dit : « Il faut l'envoyer se marier…! ».

Carte postale

Départ
Oran le
14 avril 1959

Arrivée
Marseille le
15 avril 1959

Le château d'If

Marseille

Le port de Marseille

C.I.S – A.L.A.T de Nancy

(avril 1959 – avril 1961)

Papa est affecté au CIS-ALAT, le 01 mars 1959
Il est rayé des contrôle du PALAT/13°DI le même jour

Il embarque à Oran, le 14 avril
et débarque à Marseille le 15 avril 1959

Il arrive au CIS-ALAT, le 17 avril

Il est nommé Mdl/chef, le 1er juillet 1959

Papa est muté au GALAT n°1 à Essey-lès-Nancy le 1er mai 1961

<u>Nancy – C.I.S.A.L.A.T</u>

Cne ARDOIN - Cne BARON - Cne PETITDEMANGE - Cne CHAUVIN - Cne RENEVIER
Ltn MARGAIL - Ltn MALAISE
Major JEANT - Major JAULT
A/c RICHARD - A/c PAQUES - A/c PORTZ - A/c TOUSSAINT - A/c VALLOT
A/c BERTRAND - A/c BRALEY
At WAECHTER - At VUILLEMIN - At CHEVREL - At VALLOT - At WEYMANN
M/c TESSIER - M/c LEROY - M/c DELAPORTE - M/c FROISSARD - M/c RUTECKY
M/c QUINGER - M/c de FAUGET - M/c ROCH
Mdl LECARDIEC - Mdl Le PROVOT - Mdl VUILLAUME - Mdl DUPONT - Mdl GOISE

CPAP : Cne CHAUVIN - A/c PORZ - M/c MICHEL - De FAUGET - MERLE

Instruction : Cne ARDOIN - Cne PETITDEMANGE - A/c PACQUES - A/c RICHARD
At BRALET - M/c RUTEKI - M/c QUINGER - M/c LEPROVOT - M/c LEROY
Mdl VUILLAUME - Mdl CHARLEMAGNE

En 1959, je quitte Sidi Bel Abbès, affecté au C.I.S.A.L.A.T de Nancy.

J'arrive à l'escadrille sous les ordres du Cne BARON
avec JP VUILLAUME, Bernard LEROY, FROISSARD, Adj VALOT, Maurice DELAPORTE, CHEVREL, VUILLEMIN, LECARDIEC.

On vole sur NC-856.

Après la réception du premier Nord 3004, on usera les vieux Stampe, rapatriés d'Allemagne, venus du groupe « Coblence-Finthen ».
On en profite pour se retourner la gamelle.

Ça ne durera pas longtemps…

De retour, le dimanche, je vais à Pont St Vincent.

Je donne des baptêmes de l'air sur avion.

Châlons sur Marne

Au camp de Mailly
On attend que le mécanicien ait chauffé le moteur, avant le départ

1959/62

Au dos de la photo

Mailly,
mai 1959
1er looping

GALAT 6
CIS-ALAT

Les chars lourds au camp de Mailly

M-47 Patton

1959/62

Char moyen
M-47 Patton
90mm

GALAT 6
CIS-ALAT

Le camp de Mailly,
en manœuvre
Un AMX 13
75mm

1959/62

Au camp de Mailly

G à D : Adj VALLOT – Mdl DUPONT

Adj CHEVREL – M/c ?

1959-60

Le camp de Mailly

Un « Vautour » largue un message

Les hommes cherchent dans le champ

Le camp de Mailly

Je survole la base vie

Le camp de Mailly

Vue aérienne

Lors de manœuvres au camp de Mailly

je survole la maison de mon enfance à Troyes

Au cours d'une conversation avec le capitaine CHAUVIN, au CPAP, formation des pilotes du rang, patron des moniteurs, il nous a rappelé de nous scinder des autres.

Nous devions, nous les pilotes, nous considérer comme des sous-officiers évolués, voire supérieurs !

Le Capitaine CHAUVIN, à Nancy, nous faisait remarquer que, nous les pilotes, on devait se considérer comme des sous-officiers supérieurs parmi les autres.

Cet état de fait avait pour conséquence une certaine animosité.

Ce qui arrivait lorsque un nouvel affecté arrivait, qu'on lui demandait sa spécialité ; il arrivait quelque fois une réponse brutale : « Ne t'en fais pas, je ne suis pas pilote ! ».

C.I.S.A.L.A.T

Je suis avec le Mdl LEPROVOT et le M/c BETTINGER

Essey-lès-Nancy

Un jour je suis convoqué au PC, avec VUILLAUME, LEROY.

Le Commandant nous dit : « Vous n'avez pas de note d'instruction dans votre dossier ».

Alors, on se retrouve à la batterie laissée par le Cne PETITDEMANGE, reprise par le Cne ARDOUIN, A/c RICHARD, A/c PÂQUES (Adj de batterie).

Je vais descendre faire du bagottage avec les bleus, comme me dit le Commandant : « Vous marchez bien, et on vous laisse tranquille! ».

Aussi, je dois descendre avec B Leroy à l'instruction des appelés ; JP VUILLAUME qui est que Mdl se retrouve aussi adjoint du M/c LEROY à l'instruction.

Bagottage, combat de jour, de nuit au plateau de Malzéville.

Après 6 mois, je suis de nouveau convoqué par le même Commandant :
« Comme vous avez montré du talent, vous prendrez l'instruction du CIA !».

Je me suis fait remarquer, il va me muter pour être instructeur au CIA, peloton des sous-officiers !

JP VUILLAUME est écœuré, il a déjà demandé son retour en Algérie, il part au stage à Dax, sur Alouette II.

Pour moi, Je fais une demande de stage pour hélico et je me retrouve à Dax, au stage Bell G2 mais pour aller au GH2 à Sétif sur H-21.

Voilà le résultat d'écouter aux portes…

CIS-ALAT

Nous attendons la soupe

Bch ROELINGER – M/c BETTINGER

Nancy

CIS-ALAT

Je suis à l'instruction

La soupe

Nancy

CIS-ALAT

Je suis à l'instruction avec le Mdl CHARLEMAGNE

Nancy

CIS-ALAT

Je suis à l'instruction avec le M/c BETTINGER

Nancy

CIS-ALAT

Je suis à l'instruction

Avant le départ de la marche

Nancy

CIS-ALAT

Je suis à l'instruction, avec mon fusil US-17

Marche avec le Bch ROELINGER sur la route de Malzéville – Nancy

1959

CIS-ALAT

Je suis à l'instruction

Une marche dans la région de Nancy

Nancy

Avec Jean-Paul VUILLAUME pendant l'instruction à Nancy au CIS-ALAT
En bivouac dans la forêt de Haye, sur le plateau de Malzéville.

Les sections B. LEROY, Mdl VUILLAUME, M/c BOEHRINGER, Mdl LEPROVOST,
M/c DUPONT, Mdl CHARLEMAGNE, M/c RUTECKY

Nancy
1959 - 1960

CIS-ALAT de Nancy

A l'instruction, le Lieutenant MALAISE tire au LRAC de 73 mm, approvisionneur M/c DUPONT

1959

Instruction au CIS-ALAT Nancy

Le Mdl/chef DUPONT tireur au LRAC de 73 mm
Approvisionné par le Lieutenant MALAISE, chef de section à l'instruction

1959

GALAT n°1 à Essey-lès-Nancy

(mai 1961 – mars 1962)

Papa est muté au GALAT n°1 à Essey-lès-Nancy
le 1er mai 1961

Obtention pilote Bell n°305, le 28 mars 1962

Il est muté au GH n°2 à Aïn-Arnat (Algérie), le 1er avril 1962

Insigne ????

A Nancy

On vole sur L-18 C, avion facile à piloter, sans radio, sans volet.

On va toucher le NC-856 avion déjà plus moderne ; il est drôle avec sa flèche inverse.
Il a 3 places, bien équipé volets, radio VHF, horizon artificiel, inter-vallomètre pour la photo.

A Nancy, on fera beaucoup de missions photo.

Puis on va toucher le prototype du Nord 3400 ; il est bruyant mais bien équipé.
Malheureusement, il va avoir des ennuis d'hélice. Il serait équipé d'hélices d'AT-6 rénovées.

Plusieurs accidents pour perte de pales.

Un avion à Dax, se pose l'hélice arrachée ; le moteur qui pend sur les supports tordus.

Il va être équipé d'une hélice tripale.

Le NC-856

Premier avion fourni à l'ALAT fabriqué à Bourges chez N.Aviation
Il fut conçu par l'ingénieur JARLEAU celui qui fut le père du planeur école C-800

Le cahier des charges demandé par l'armée fut un peu compliqué ; il devait avoir les avantages du L-19 américain et ceux du « Fieseler Storch » allemand ; à force de bricolage pour la visibilité verticale avec les balconnets, sa forme en diamant lui a donné une flèche inverse dans la voilure

Nancy
1962

A01

SNCAC NC.856 Norvigie

SNCAC SNCAN

France

Poids : 651 kg – V max: 185 km/h – Moteur : SNECMA Régnier 147 Cv

1er vol : 12 mars 1949

Avion de reconnaissance – 1 pilote & 2 places

Châlons sur Marne à l'époque où il porte encore son ancien patronyme

Se soulager avant la mission

L'avion n'a pas encore de cornets

1959

BHK

Nancy

Maurice DELAPORTE est responsable de la piste.
« Pompon, tu viens, on essaie les radios sur les taxis d'alerte ; je prends le Hôtel-Echo, tu vas au Hôtel-Foxtrot : je prends l'indicatif GRIS, tu répondras sur VERT ; je te fais un appel radio ».

La radio en marche : « GRIS ici GRIS, VERT me recevez-vous, répondez ? ».

« Ici VERT, VERT écoute »……

« VERT de GRIS, fort et clair - 5 sur 5 ! ».

…. et Maurice DELAPORTE est joyeux…. !!!!

Avant le vol, en manœuvre à Nancy

Devant un NC-856

1959/63

Près au départ sur le terrain de Châlons sur Marne

Le moteur est à température, on va décoller

1959

DHK

En vol, au commande du NC-856

Les paramètres sont corrects :

Le badin à 80 nœuds - le vario à 0 - altimètre à 2 100 pieds - la bille au milieu

1962

A01

GALAT 6 – CIS-ALAT

Devant le hangar, au camp de Mailly, avec un Piper L-18 C

1959/62

En manœuvre au GALAT 6

L'Adjudant CHEVREL fait la chauffe du moteur avant le départ

1959/68

Détachement du GALAT 6, au camp de Sissonne

On fait la popote au terrain après avoir pris des lapins au collet,
fait avec du fil frein

1960/62

Au camp de Sissonne

Le Mdl/chef VUILLAUME, photographe, surveille la cuisson

1960/62

L'arrivée du Nord 3400, à Nancy au GALAT 06

L'appareil sur le parking à Essey devant les hangars du GALAT.

Il est immatriculé pour les prototypes, nous fûmes les premiers à être transformés

Je devais le présenter en vol à un meeting, malheureusement, au départ,
j'ai eu un incident mécanique
Déjà, il y avait blocage sur la table arrière du moteur, l'hélice refusait le retro

CIS-ALAT Nancy

GALAT 6

CLS

Nord 3400 Norbarbe

Nord Aviation

France

Poids : 960 kg – V max: 235 km/h – Moteur : Potez 260 Cv

1er vol : 20 janvier 1958

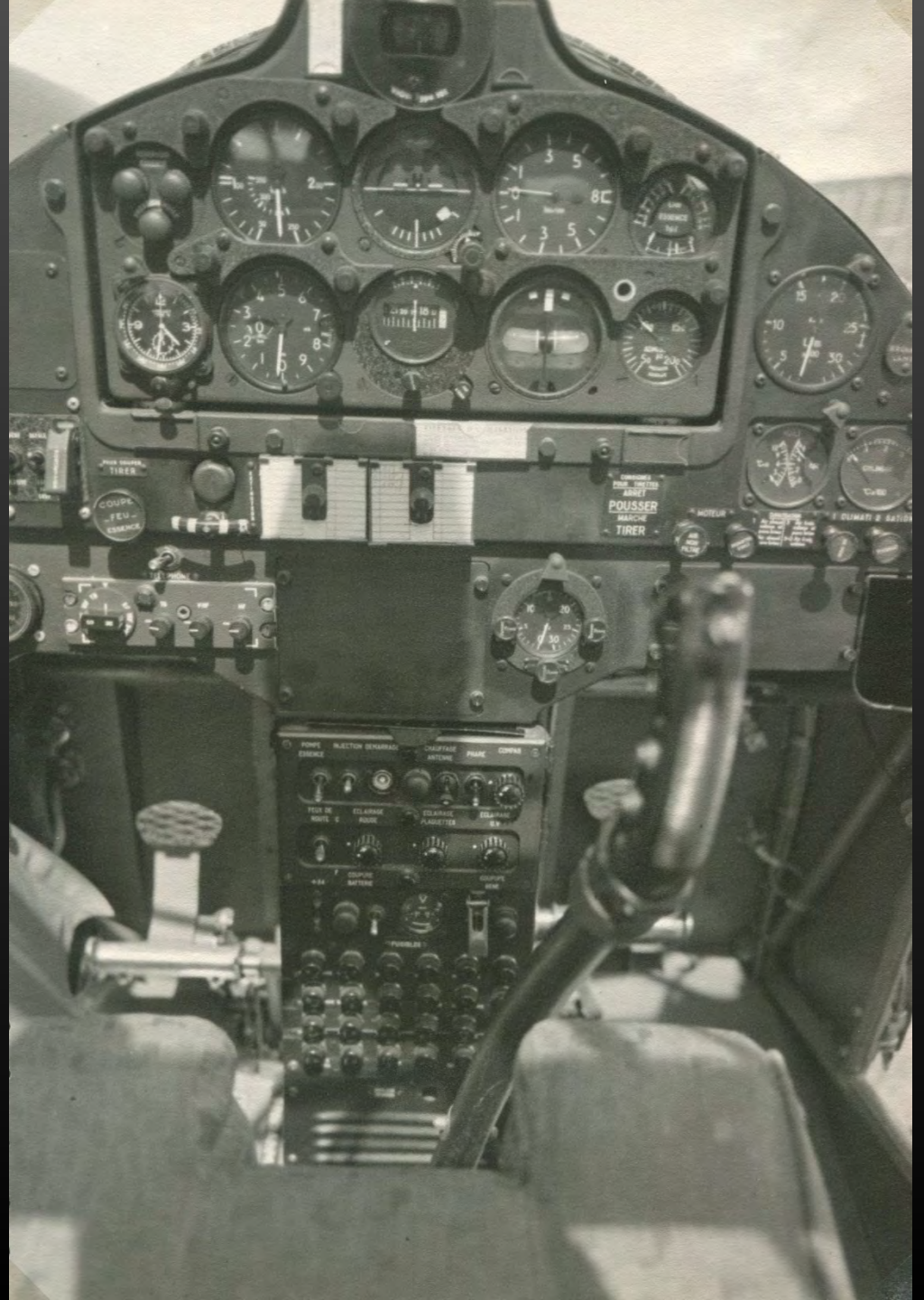
Avion d'observation – 2 places

Les Nord 3400
à la présentation
du matériel ALAT

Le poste de pilotage du Nord 3400

Le premier avion complet qui nous est affecté : planche de navigation, rien n'y manque, changement de pas de l'hélice, et planche radio. Malheureusement son hélice bipale serait venue rénovées des AT-06 de l'armée de l'air et à la fin, après des ennuis, il a dû finir avec une hélice tripale

Nancy
1959/60



Le camp du Valdahon

Le hangar ALAT

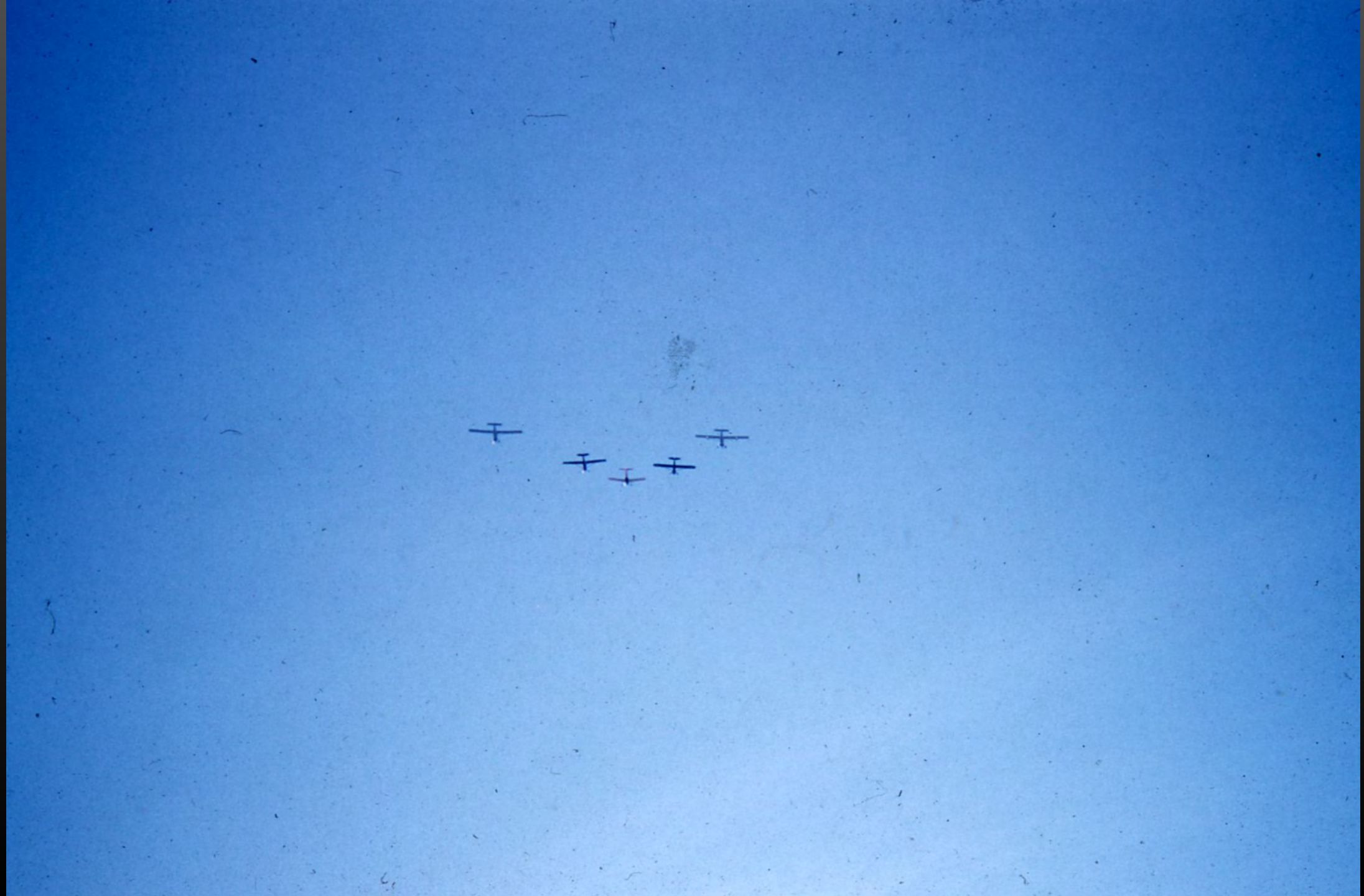
Le camion photos

Le camp du Valdahon

Présentation des « hélicos »

Le camp du Valdahon

Une escadrille en formation



Présentation des matériels au Valdahon

En premier à gauche, un L-19, à sa droite un Nord 3002 école et voltige,
suivi d'un L-21, en serre file un NC-856

Nancy 1962

AKX
BCV
ADK

Le rassemblement du matériel en vol au camp du Valdahon

Chef de patrouille en Nord 3200
ailier gauche L-19
ailier droit un L-21
Serre-file un NC-856

(photo prise d'un N 3400)

ALQ
BCV
AKX
AOK

Encore la patrouille sans le NC

Pris en photo du Broussard

Le camp du Valdahon

Présentation du matériel aux alliés

Interdit de vol, le Djinn est présenté en statique sur sa remorque

Un Bell 47 avec civière, en vol

1960

C A G

Le camp du Valdahon

Un Nord 3002

1960

Nord 3202

Nord-Aviation
France
Poids : 915 kg – V max: 228 km/h – Moteur : Potez 240 Cv
1er vol : 22 juin 1954

Avion d’entrainement – 2 places

Le camp du Valdahon

Présentation du 1er Nord 3400 prototype (Nancy)

J'ai piloté cet avion lors de cette présentation

1960

BCA

A Nancy,

Avant de partir, j'ai la primeur d'être lâché sur le prototype Nord 3400.

Je dois le présenter à un meeting, mais le vol est annulé par ennui moteur.

Le camp du Valdahon

Présentation du H-21 « Banane » avec une Jeep (larguée à 3 m du sol)

« fiasco » pour la Jeep qui est HS en arrivant au sol !

1960

Le camp du Valdahon

Un avion de chasse tire des roquettes :
il avale une roquette,
s'en suit l'éjection du pilote !

Le camp du Valdahon

Les « Noratlas » larguent les parachutistes trop tôt

Ils atterrissent dans les champs de vaches

Un L-19 dans la campagne

Comme me disait mon copain DOUNON, c'est la « Cadillac » de l'ALAT
Il avait raison, seulement, je n'ai pu l'apprécier qu'en 1968 à Aix en Provence

AKX

Pendant un entrainement

Le survol de Champigneulles
Le pont sur la Moselle

Nancy

Le putsch à Nancy 21-26 avril 1961

Le Colonel de la base passe en revue les sections puis chose bizarre, tous les officiers sont aux abonnés absents.

On a personne à qui s'adresser.

Sur la piste, il y a des camions en travers et des bidons d'essence ; des sections sont en batterie en bout de piste avec des mitrailleuses lourdes type 12/7 (Pas de munition).

On écoute la rumeur, des paras vont venir d'Algérie.

A midi Bernard LEROY, qui est de garde sur la piste, nous dit : « On ne sait quoi faire, il n'y a pas d'ordre ! ».

Pour cause, on ne voit plus aucun officier.

La manœuvre tourne court, il n'y aura personne heureusement.

On sort de cette situation compliqué, sans état d'âme.

Carton de Dax

ES-ALAT

Papa participe à un stage « pilote » Bell 47 à Dax
du 16 octobre 1961 au 07 avril 1962

Il effectue 124 vols

1er vol solo, le 21 novembre 1961

Vol en « flotteurs », les 22 & 23 janvier 1962

Saillagouse, le 13 mars 1962

Dax stage Bell

Col CRESPIN – Colonel DARMANDI

Cdt BRACONNIER - Cne PELEGE - Cne ANDRE – Cne FAULQUES - Ltn DUBOSC

Ltn FINDE - Ltn DESBOIS
A/c LACARRIERRE - At FUOC - M/c ADRIAN – M/c TELLER – M/c DUPONT
M/c VUILLAUME – BOIRA – M/c LEROY – DARTIGNEAU

ÉCOLE DE SPÉCIALISATION
DE L'AVIATION LÉGÈRE DE L'ARMÉE DE TERRE

Stage V./PH./61

PROMOTION
Sergent / chef LE GUEN

Sous-Officier d'une grande valeur, s'est fait remarquer depuis son arrivée au Groupe Hélicoptères N° 2 par ses brillantes qualités de calme, de courage et de modestie.

Pilote Chef de Bord particulièrement qualifié, s'est tout spécialement distingué :

- Le 12 Décembre 1958, lors de l'opération dans la région BORDJ BONI au cours de laquelle une bande rebelle importante a été anéantie.
- Le 29 Janvier 1959, au cours de l'opération de la Ferme Berthon.
- Le 5 Février 1959, dans le D[illegible]bel METTAT.
- Le 19 Mai 1959, au cours des engagements dans le secteur de BATNA au Djebel de RAS GUEDDELANE, poussant son sens du devoir jusqu'au sacrifice de sa vie, vient de donner un nouvel exemple de courage, de dévouement digne de sa jeunesse et de son enthousiasme.

Totalisait près de 300 heures opérationnelles.

Cette Citation comporte l'attribution de la Médaille Militaire et la Croix de la Valeur Militaire avec Palme.

STAGE 5 PH 61

du 16 Octobre 1961 au 7 Avril 1962

Brigade de Formation commune BELL G 1 : Capitaine FAULQUES
Brigade ALOUETTE et DJINN : Capitaine TISSERAND
Brigade BELL G 2 : Lieutenant DUBOSQ

ALOUETTE

Capitaine	GARNIER	
Capitaine	KERRAND	
Capitaine	THEPENIER	Gendarmerie
Lieutenant	AMELOOT	
Lieutenant	DEBOIS	Armée Belge
Lieutenant	EDLINGER	
Lieutenant	FAUSS	Armée Belge
MDL/Chef	GUENGANT	Gendarmerie
Gendarme	POUPON	
MDL/Chef	VERNEY	Gendarmerie
1° Sergent	PIRON	Armée Belge
MDL/Chef	SCHERLE	
1° Sergent	VERMEERSCH	Armée Belge

BELL G 2

Adjudant	OBIN
MDL/Chef	COUTANT
MDL/Chef	DEBA
MDL/Chef	DUPONT
MDL/Chef	KIRCHMEYER
MDL/Chef	PFEIL
MDL	BOIRA
MDL	DARTIGAUX

DJINN

Sgt-Chef	CAZAILLON
Sgt-Chef	DOUARD

Le stage Bell à Dax

Avant le GH2, le Bell à mis les boudins

On va aller amerrir et naviguer sur l'étang de Soustons

1962

<u>Démonstration pendant le Stage à Dax</u>

Le Cne PELEGE nous fera une démonstration avec le Cdt BRACONNIER.

L'équipage, Commandant BRACONNIER et Capitaine PELEGE partent faire une recherche de DZ épineuses pour nous en faire suer, pour tester les élèves.

Au retour, un élève n'aurait pas fait la faute.

Ils rentrent au parking.

Le Bell, aux mains du Capitaine PELEGE, manœuvre au parking.

Il va prendre la place à côté d'une machine en chauffe, qui tourne, face à son plot.

On aurait tourné l'hélico la queue opposée à l'autre !

Lui tourne la queue vers le rotor tournant qu'il accroche !

Le rotor de queue rentre dans le rotor principal.

Deux hélicos démolis (2 Bell au tapis) ; le leur sans queue, les pales tapent par terre découpent la bulle du Bell comme on casse un œuf à la coque.

Les engrenages de la BTP roulent partout, passent devant les mécanos à l'abri derrière les portes du hangar.

A la descente, le Commandant, chevaleresque, crie à PELEGE : « C'est toi qui pilotait !».

A Dax

Une série de Nord 3200

Ils sont drôles avec le train à l'envers, la roue trainée.

Ils vont servir après l'école, à faire une équipe de voltige pour les meeting.

A Dax

Le Nord 3200 de la patrouille de voltige

1959/62

A Dax

Le Nord 3400 ; il n'est pas vieux, il a encore son hélice bipale

Avant de perdre son moteur en vol, à cause de cela, on le finira avec une hélice tripale

Les hélices bipales seraient venues de pièces de l'armée de l'air, hélices d'AT-6 recyclées

1959/62

08
O AKS

<u>Ingratitude ?</u>

Bernard LEROY fait partie du stage.

Il ne le finira pas !

A l'E.M, connaissant ses talents de peintre, il a été sollicité pour la décoration du théâtre dans l'ancienne chapelle du séminaire, devenu le « Kremlin » !

Le Capitaine FAULQUES l'a mal pris !

LEROY a eu des notes en conséquence et a droit à la montée du « Kremlin », entre deux officiers pour lui signifier son inaptitude au pilotage (Hélico).

A Dax

Le Nord 3400 devant
la tour de contrôle

1960/62

Une Banane H-21 à Dax
Elle finira peut-être au musée !

Celles d'Algérie, après Rennes et Pau
ont fini à Valence, à la ferraille

1960/62

Les essais de posé sur un camion du Djinn avant qu'on lui fasse une remorque

Cela pour palier à son potentiel réduit

1959

B V V
50
50

J'aurai du mal à finir le stage ; j'attrape une double hernie.

Les copains me disent : « Tais-toi, si tu te fais opérer, t'es viré du stage !».

Puis c'est le stage montagne à Saillagouse.

Au vol de montagne, on vole avec des chaussures de montagne pour pouvoir marcher en cas de crash.

Avec mon état de santé, enfin, j'obtiens le droit, l'autorisation, de voler en chaussures fines et je viens avec les godillots à la main que je mets sous le siège.

Je tiens jusqu'à la fin du stage.

Je rentre à Nancy me faire opérer à l'hôpital Sédillot

C'est un Cne para (29ème DP) qui m'opère en chantant : « le clair de lune à Maubeuge !».

Stage de vol en montagne

Je me prépare à un vol en Bell 47
équipé de chaussures de circonstance

Saillagouse

Stage de vol en montagne

Je me suis posé avec un Bell 47 dans le massif du Canigou

Saillagouse

ADC TELLER

Mon moniteur sur Bell G2.

Il va se tuer à Cannes, un jour de démonstration d'hélico de nuit.

Un ballet en tournant en montant, tous phares et lumières , un truc pour amuser les riches !

Le Capitaine EULIER guide le ballet depuis un Siko.

Teller pilote la machine (Alouette II), il va percuter le train du Siko qui se crash sur la plage.

Le Siko brule, le pilote s'en sort avec des brulures.

L'équipage de l'Alouette II se tue.

Ce qui me fait rêver, le Capitaine OLLIER, à Sidi Bel Abbès, plaint son camarade EULIER,

pas un mot pour TELLER qui s'est tué.

Stage de vol en montagne

Je vole dans un Bell 47

Saillagouse

Stage de vol en montagne

Balade au col du Puymorens avec les copains

Saillagouse

Stage de vol en montagne

La ville de Foix

Stage de vol en montagne

Une Alouette III

Saillagouse

Sud-Aviation SA-316 Alouette III

France

Poids : 1 230 kg – V max: 210 km/h – Moteur : Turboméca 850 Cv

1er vol : 28 février 1959

Hélicoptère léger polyvalent – 1 pilote 6 passagers

Est-ce à Saillagouse ?

Stage montagne

RPK

Une photo donnée par un copain de Laxou qui était dans l'armée de l'air à l'époque et fait partie de la patrouille de France

Il était Lieutenant

Sur le terrain
d'Essey-lès-Nancy

Le Doowe Hawiland qui
était piloté par
un voisin de Laxou

C'était l'avion de la
Société Pont à Mousson

Dans quartier Drouot
à Nancy / Laxou

Notre appartement où est
née Nathalie
avec la cour
et le hangar à charbon

1959/63

<u>Les accords d'Evian mars 1962</u>

A Paris, on dira les accords, mais c'est un armistice, une reddition sans condition !

Pour moi, c'est pire que l'armistice de 1940 ; le Maréchal PETAIN traité de défaitiste et de traitre avait gardé la moitié de la France et les colonies.

Ici on perdra tout, c'est la débandade de l'armée, l'exode pour les civils, pire qu'en 1940.

Comme on était content en 1940, que l'aviation italienne vienne mitrailler les colonnes de réfugiés, c'est là que le cousin Mathieu LUCIANI trouva la mort en allant rejoindre sa femme, Germaine et sa fille, Jacqueline.

On dit que le Gouvernement a fait réduire les rotations de bateaux pour éviter le flux des rapatriés qu'on ne désirait pas…. Pas plus qu'en 1940, l'accueil des réfugiés dans le centre et le midi.

A peine 8 jours de convalescence, les valises, train pour Marseille.

Je suis expédié en Algérie, destination Sétif.

Je manque le stage H-21.

2nd Séjour en Algérie

(mai 1962 – novembre 1963)

Papa embarque à Marseille, le 21 mai
et débarque à Bône le 22 mai 1962

Il arrivé à Aïn Arnat (Sétif), au GH n°2, le 23 mai 1962

Le 1er février 1963, le GH n°2 change de nom,
il devient le 14° GALAT

Papa est affecté au GALAT / 7° Division, le 1er décembre 1963
Il embarquera à Oran sur le « Ville de Marseille », le 26 novembre 1963,
il débarquera à Marseille, le 27 novembre 1963

Départ du port
Tiré par le remorqueur
devant dans une canote, un marin grenade pour faire remonter d'éventuel plongeur et parer à un attentat

Départ de la ville d'Alger

Marseille ?

21 mai 1962

Le « ville de Marseille » dans le port de Marseille

1962

La sortie du port de Marseille

Le port de Marseille

Le « Sidi Mabrouck »

Marseille

Sur le « Président de CAZALET »

Je quitte Marseille

Le « Président de CAZALET »

L'arrivée ou départ de Marseille

Sur le bateau, en pleine croisière

L'arrière du bateau

1962

Aïn Arnat

(Sétif)

J'arrive à Marseille, caserne du Muy à la base de transit.

Il y a de la place tout de suite sur le « Ville d'Alger » ; ce n'est pas pareil dans l'autre sens.

Après 28 heures de traversée, arrivé à Alger.

A la gare, il y a déjà du mouvement, des employés qui préparent leur déménagement et ne s'occupent plus guère du service.

Je prends le train pour Sétif via Constantine.

Le train s'arrête à Constantine.

La salle d'attente de la gare est transformée en mini caserne : des lits superposés pour passer la nuit.

Le train ne roule pas de nuit à cause des embuscades.

Cela me laisse le temps de visiter la ville, d'aller sur le pont du Rhumel.

Après avoir passé la nuit à la gare de Constantine, direction Sétif.

Le lendemain, arrivé à Sétif, à la base Maréchal de Lattre – Aïn Arnat.

Arrivé au GH2, quartier Mal de Lattre.

Je suis accueilli fraichement par le Capitaine LAFARI.

Naturellement à mon arrivée, le stage Banane H-21 est en cours.
Mes copains DEBAT, CHOLEY sont en stage H-21.

Pour moi, il y a plus de 15 jours de retard ; je serai peut-être raccroché au dernier stage.

JP VUILLAUME est arrivé, il est à l'escadrille liaison Alouette II / NC avec le Cne BIANA.

Carte postale

Constantine

Le pont de l'Oued Rhumel
Certains en vol passaient dessous ; c'est assez acrobatique

1962

Jomone

Sétif - GH2

Col PETITJEAN – Cdt HOUDAILLE
Cne BRARRA - Cne FIQUIRE - Cne CHAILLET - Cne Le TORRIES de SAGAZAN
Cne LAFARI - Cne FIQUIER

A/c PAPIS
At COGNAC - At DUVIN - At BOSSU - At PARTEINAC – At LEAUTIER
M/c VUILLAUME - M/c LECLERC - M/c BELL - M/c PETIT – M/c DUPONT
M/c CLEMENCE
Mdl GALICIER - Mdl MAILLOT - COGNAC

En attendant, je suis affecté au service général, à la salle de service.

Je suis adjoint de l'A/c PAPIS.

On est chargé de la garde et du logement. Je surveille le casernement.

J'ai une mobylette pour faire les va-et-vient car il est interdit de circuler à pied entre les hangars et la base vie, ou alors il faut attendre d'être à plusieurs et partir au pas.

La base vie est composée de baraquements confortables au nom de provinces :
Je loge au bâtiment « Bourgogne ».

Le Capitaine FIQUIER n'a pas d'autre occupation que promener sa chienne ; un jour, il trouve un soldat à pleurer ; ce dernier lui dit : « Pourquoi le chef m'a mis une gifle ? ».

Et le Capitaine, pour le rassurer, répond : « Oh moi, le Colonel CRESPIN m'a botté le cul, tu crois que j'ai pleuré ? ».

L'entrée de la base Maréchal de Lattre
La guérite et le poste de police

Après le déménagement vers Oran et Sidi Bel Abbès, à l'indépendance,
elle a vu passer la foule avec les ânes et les moutons
pour envahir les chalets

Aïn Arnat - Sétif
1962

HELIPORT
BASE AERIENNE
MARECHAL de LATTRE

« Soucieux»

30 mai 1962

Adjoint à
l'Adjudant-chef PAPIS,
au service général
du GH2

Aïn Arnat
1962

Au GH2

La mobylette de la salle de service
Elle était utile pour aller de l'escadrille à la base vie, aux chalets

Aïn Arnat
1962

Equipé d'une mobylette pour le service de la base

Interdiction formelle de circuler à pied !

On doit attendre le bus

Si on est plusieurs, il faut marcher au pas avec un homme qui prend le commandement

Aïn Arnat
1962

Le bureau de l'Adjudant-chef d'escadrille, Adjudant PAPIS,
sous les ordres du Capitaine FIQUIER,
avec l'armoire aux clés des chalets

Aïn Arnat
1962

La salle de cinéma et l'ancienne chapelle du GH2

Aïn Arnat 1962

Mdl/Chef DUPONT & Mdl/Chef VUILLAUME

Au fond, le château d'eau qui ne doit jamais être rempli pour éviter l'inclinaison

1962

Un des chalets de la base vie

Ils ne sont pas numérotés mais portent tous un nom de province

Je suis devant l'Anjou

1962

Le mess des sous-officiers

On mange au rez-de-chaussée

Le 1er est réservé au bar

Aïn Arnat 1962

La piscine sur l'entrée de la base

A l'indépendance, pour le déménagement, la tenue de plongée avec tout le matériel avait disparu (pas pour tout le monde)

La chapelle en arrière plan

Aïn Arnat
1962

La tour de contrôle avec le PC, les bureaux du Colonel CRESPIN

La clôture était minée

Aïn Arnat
1962

La base de Sétif - Aïn Arnat, vue depuis l'entrée
avec le parking et les hangars H-21

Héliport du GH 2

1962

Aïn Arnat

La base
(au dos)

L'arrivée du Oued Chélif sur Mostaganem,
le Djebel Driss

ou

Gorges de Palestro
(au dos)

1962

A Bône, à la plage de l'Alélique
Au fond la cité des 4 000 (Quatre mille)

1962…Fin d'AFN