

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

Embarquement dans les Westland



*A la plage à Bône,
derniers bains dans la Méditerranée A.F.N*

1962...Fin d'AFN



GH 2

Stage « pilote » H-21 du 30 août au 04 octobre 1962

Papa effectue 50 H 30' en 64 vols

Vol solo, le 29 septembre 1962

(La photo qui suit est simplement explicative, il s'agit du 1^{er} séjour de Papa à Sidi Bel Abbès ;
elle montre l'hélicoptère H-21 que Papa pilote au cours de ce stage)



Le stage fini, je suis rattaché à l'unique et dernier stage Banane.

Le Cne CHAILLET part, il est remplacé par le Cne LEMONIER de SAGAZAN avec les moniteurs CLEMENCE, PASTERNACH, BOSSU.

Au début, il est difficile de faire la transition lente et rapide ; l'engin n'a pas l'inertie du Bell, on se demande comment on va arrêter cet engin.

On fait des posés sur le Djebel Megriss au nord du terrain (CLEMENCE après le stage s'y plantera avec le Mdl DEBLIQUI, la Banane finira en feu).

J'apprécie les exercices de sling : descente au bout d'un câble, la remontée, l'hélico en stationnaire à 10 mètres est impressionnante, surtout lorsqu'on arrive sous le ventre avec le câble qui prend sa place sur la poulie ; on monte par à coups ; la descente est plus souple.

On fait toujours les lâchés à deux élèves.

Le passager est là pour surveiller les tours du rotor au tableau de bord.

Comme par hasard, je suis toujours avec le Mdl MAILLOT.

A son tour de pilote sur le Djebel Megriss, il me montre un truc à lui !

Arrivé au posé, il coupe le moteur et à sa démonstration, il oublie que les roues sont 10 mètres derrière, pas comme le Bell où on est assis sur le point de posé !

La Banane, en perte de tour, recule sur la pente...

Il remonte les tours en vitesse et arrive à redécoller.

On a eu chaud de ne pas faire une descente en marche arrière !

Puis voilà l'Adc LEAUTIER, près de la retraite qui n'est pas notre moniteur attitré, il nous prend.

Il nous emmène faire des tours de piste.

Il descend MAILLOT faire son premier tour, je suis passager.

Après deux décollages et atterrissages, c'est mon tour.

Je décolle, MAILLOT en passager...qui doit surveiller la sécu en virage et les tours.

Puis il me dit : « Attention les tours !!!»...

Les aiguilles ont tendance à se désynchroniser, j'ai du mal à garder 2500 tours.

Je baisse le pas, visse les gaz moteur, tout à coup, les aiguilles moteur / rotor se séparent et tombent à zéro.

MAILLOT crie : « DUPONT, les tours.. ! » ...

Sans réfléchir, je coupe et mets le pitch par terre, c'est l'autorotation à 1000 pieds (300 mètres).

Ça descend vite, pas question de rejoindre la piste.

Je pique dans le trou, MAILLOT me montre les bosses.

Je choisis une petite place sur un chemin, MAILLOT a ouvert la vitre, il appréhende le crash.

J'arrive sur le terrain plat, sur un chemin où passe un arabe à vélo pas affolé.

Je refuse le sol, mange les tours et c'est fini.

Je viens de faire une autorotation arrêtée.

Lorsque le nez retombe, j'entends au fond de la soute, le Pratt et Whitney qui tourne au ralenti ; c'était une panne d'instrument.

J'appelle à la radio EE « Echo deux fois - au crash !!!».

La tour envoie une Banane avec mécanos, qui prennent l'ADC LEAUTIER qui est resté sur la piste et agite un mouchoir.

C'est la génératrice tachymètre qui est en panne.

Personne ne me dit rien mais pour moi, c'est la fin du stage.

Le Cne de SAGAZAN veut que j'ai grillé le moteur : « Vous ne lui avez pas donné de survitesse ?... ».

Pour preuve, après réparation, on rentre à la base en vol.

*Les moniteurs resteront persuadés que j'ai fait exprès, même CLEMENCE me dit :
« Je te ferai la démonstration d'une autorotation à 1000 pieds ! ».*

L'ADC LEAUTIER prêchera que je ne veux pas faire de H-21 et que j'ai fait exprès.

Je finis le stage avec 50 heures de vol.

Je passe le test final avec le Cne de SAGAZAN ; le test fini, avec le posé à 2700 tours, c'est-à-dire qu'en surcharge, lorsque la DZ est pointue, et qu'on enfonce à dt (?) à 30 secondes à 200 tours de survitesse, ce qui est difficile ; beaucoup ne réussissent pas la manœuvre.

Ce que je fais du premier coup, après un test très réussi.

Et le Capitaine après le posé me dit : « Vous avez fait un bon test mais j'aime mieux vous éliminer, vous aurez des ennuis avec vos camarades après ce qui s'est passé ! ».
Le Capitaine m'explique qu'il vaut mieux que je quitte le stage parce que j'aurai toujours des ennuis avec les premiers pilotes.

Et le test final, c'est l'autorotation que tout le monde va devoir faire, sauf moi !

.....

Au mess où je discutais un jour de pilotage du H-21, LEAUTIER dans le voisinage m'entend, il vient et me dit : « Tu aurais aimé la Banane ? ... Je croyais te rendre service... j'ai tout fait pour te faire éliminer ! ».

Mes ennuis commençaient au GH2 !

La fin d'un moteur Pratt et Whitney de H-21 (pendant mon stage)

Lorsqu'on va pour partir sur H-21, l'environnement est trop fastidieux, il est réservé pour la vérification avant vol au mécano.

Le pilote monte.

Avant de s'installer sur le siège, il débloque le frein de la roulette avant, on passe le levier sur plein riche (ce sera le travail comme 2nd pilote, faire l'écriture des formes et aller chercher un casse-croute au 1^{er} pilote).

Alors il s'installe, vérifie les « Inverters » avant la mise en route, un balayage des palonniers, une rotation avec le cyclique, le pitch (pas général à fond en haut avec rotation à fond de la manette poignée (moto) des gaz).

On revient au point mort, contact et mise en route.

C'est le tour du Capitaine BARRIERE de mon stage.

La première rotation est finie, l'élève descend, la machine tourne au ralenti.

Le Capitaine s'installe et regarde le moniteur qui doit être distrait et dit pour faire valoir son savoir-faire de la procédure : « Alors vérification commandes... ».

... et en même temps qu'il fait une rotation au cyclique, qui fait taper les butées de pales, il lève le pitch (pas collectif) à fond avec la poignée des gaz en butée à fond...

On entendra jusqu'au PC, le sifflement du moteur qui rend l'âme de 2500 tours/mn !

Il a dû passer au double dans un bruit terrible...

Le vol est fini !

*Une Banane H-21 n'a
pas réussi
son autorotation*

Sétif





Un H-21 Vertol qui a son compte

Le feu à l'atterrissage, le train arrière était faible

*C'est pour cela que le Colonel CRESPIN avait fait faire par tout le monde,
des berceaux de paille pour ceux qui rentraient sans le train arrière*

1959/68



Le H-21 après l'incendie

*Il ne reste pas grand chose du compartiment moteur
On voit encore l'engrenage de la transmission des boites rotors*

1962



Mission valorisante !

Je suis affecté au PC du Colonel PETITDEMANGE (PETITJEAN?), Cdt HOUDAILLE et du Cne LAFFARI.

Le Capitaine LAFFARI (LAFFAIR ?) me demande aucun compte ; il me montre un petit bureau et me dit : « Asseyez-vous là, vous remplacerez avantageusement le caporal ! ».

Au PC, je n'ai rien à faire, que le message de disponibilité « Hélicos » à porter à la cabine « message », le soir à 6 heures.

Comme il n'y a plus de missions, il est toujours le même.

Il doit être signé par le Capitaine LAFFARI ; et comme par hasard, tous les soirs, je me retrouve seul dans le bureau ! C'est la brimade.

Je ne sais jamais à quelle heure, j'irai au mess.

Sétif : Novembre 1962, l'indépendance n'est pas loin !

*La fin des hostilités – Signature de la défaite – La débandade – L'évacuation
La retraite a commencé.*

Puisque les troupes du FLN passent prématurément la frontière tunisienne, arrivant à Sétif, la garnison va évacuer la citadelle et venir sur la base : l'artillerie, les cavaliers et une partie du Génie.

A Sétif, on dresse les arcs de triomphes de fleurs avec des pancartes de Bienvenue à BEN BELLA.

*Le soir, le douar voisin pétarade de tirs à l'arme de guerre.
On envoie en l'air les munitions accumulées en Tunisie.*

A l'entrée de Sétif sous l'arc de triomphe fleuri « Bienvenue à BEN BELLA », les (?) algériens demandent aux soldats français de débarrasser la chaussée, le chef va venir.

Commando TAXI

Partout on emballe, le déménagement est proche.

Dehors, il passe un convoi de camions Simca mis en plateau, chargé de containers, intercalé des AM-8, c'est la Gendarmerie qui vient déménager les familles en ville.

Parce qu'on prend la route, il y a des barrages avec chicanes, même l'armée est contrôlée.

Sur la base, le commando TAXI qui servait pour les opérations hélicoptères sur alerte, composé de Harkis, a été rapatrié d'urgence en métropole.

Seul le Caporal-chef, chef de groupe est resté.

Il est interpellé, arrêté en ville par le FLN, la police algérienne.

Le Commandant est prévenu, grâce à des citoyens algériens, qui ont cru aux mensonges de la France, sinon, il aurait disparu sans que personne ne le sache.

A la demande du Colonel, il est rendu et vite rapatrié.

PSP ? « Pierced Steel Planking » (Plaque en acier perforée)

A la base, tous les DIH, détachement hélicos rentrent, à chacun un tour de piste.

Les H-21 à la queue et en tête les Alouette II de commandement.

On a reçu les ordres de démonter les plaques PSP : le terrain était une base américaine.

Les pistes et le terrain étaient couverts en PSP.

Pour cela, le Commandant MARDAILLE commande 5 trains de plateau.

Le commandement n'a pas assez de soldats pour le faire ; on attend les artilleurs qui vont quitter la citadelle et venir sur la base où ils mettent leurs canons en batterie autour : dissuasion ou frime ?

Deux trains sont arrivés en gare pour les plaques.

Le travail est commencé

*Lorsque vient un hélico, un Bell de Girafrique, piloté par notre ancien moniteur ,
l'Adc LACARRIERE, avec BEN BELLA, qui voit démonter les plaques.*

BEN BELLA interdit de continuer !

Le travail est fait !...

Les trains serviront à autre chose !

L'ex Adc LACARRIERE sera plus tard en France, dans un travail pour l'EDF ; il se tue.

Couleurs ... en serrant les dents !

Entre Sétif et Ain Arnat, la base, le FLN a installé un poste de contrôle avec chicanes ; une ferme blindée pour le contrôle de nuit de la route.

Le poste possède un mat des couleurs.

Tous les matins, il y a un « chouf » !

Lorsque le car des officiers, et sous-officiers mariés résidant en ville passe, il y a trompette et la montée des couleurs !!!

Le car s'arrête et nos officiers, sous-officiers descendent et saluent la montée des couleurs des vainqueurs.

Quelle que soit l'heure de passage, la montée du drapeau « vert et blanc » attend !

Le copain qui me le raconte, habite en ville et il doit suivre le mouvement !

Mission Khenchela

Me voilà sorti du bureau du PC.

Je suis désigné avec l'Adj DUVIN, un détachement sous les ordres d'un Sous/lieutenant appelé, un Mdl appelé et 10 hommes, pour aller à Khenchela, démonter un hangar hélico.

Nous avons 3 GMC , une Jeep, un GMC lot 7 (équipé avec un rail et un palan).

Nous prenons la route avec des rations.

Khenchela, après le passage à Telergma où la Légion défile dans sa caserne, sur la route, déjà des barrages FLN : même des femmes sont en tenue léopard !

Arrivé à Khenchela !

L'armée de l'air nous a précédé.

Les aviateurs ont déjà fait le boulot à l'explosif.

Ils ont fait sauter à la dynamite, tous les baraquements, et ont tout laissé sur place.

On a obtenu qu'ils ne fassent pas sauter le château d'eau pendant notre séjour.

On serait au sec !

Ils ont accepté, à condition qu'on le fasse sauter avant de partir et pour cela, je reçois une caisse de pains d'explosif.

Dans la nuit de notre arrivée, les troupes du FLN envahissent la piste, on ne peut plus décoller.

La piste est occupée par des véhicules : c'est les Fells ; l'armée algérienne de Tunisie est arrivée dans la nuit après passage de la frontière.

Nos chefs sont circonspects ; certains rampent vers les miradors de la défense du camp pour observer leur comportement.

Le détachement DIH ne se fait pas prier ; Le Capitaine PELEGE ne tient pas à rester longtemps, ainsi on nous laisse seuls.

C'est le décollage dans la matinée direction Sétif.

Le DIH est commandé par le Cne PELEGE, celui qui au stage à DAX, nous a fait la démonstration de la destruction de deux machines au parking !

Dans l'après-midi, les troupes FLN braquent canons et mitrailleuses dans notre direction.

La garnison est occupée par le RTA : derrière les barbelés, les tirailleurs réunis insultent les Fells.

Le soir, cela ne se fait pas attendre, les Fells sur la piste, tirent aux armes antiaériennes vers la caserne du RTA ; les traçantes passent au ras des toits.

DUVIN me dit : « Ça sent mauvais, on va se retrouver comme à Tunis, entre deux feux ».

Dehors les balles sifflent ; le Capitaine médecin arrive et crie à mes gars de s'abriter, de rentrer dans les bâtiments ; il va y avoir des balles perdues.

Je suis à l'infirmierie, j'ai failli attraper une toxicose ; un noir m'a veillé la nuit ; le matin le toubib m'a dit : « Vous auriez été un nouveau né, vous ne passiez pas la nuit ».

Avant de partir, un Capitaine, (je l'ai retrouvé à Aix ; il était polytechnicien, il nous faisait des cours d'anglais, puis il a eu sa mutation à l'OTAN), a participé au démontage d'une porte roulante du hangar ; il se sent des ailes d'ingénieur !!!

Il me demande de transformer chaque côté du bâtiment en grille de mot croisé (à la peinture, d'un sens des lettres, de l'autre des chiffres pour le remontage), puis mettre les tôles au même endroit.

Je n'obéirai pas à ce travail fastidieux.

Mais ou mettre les matériaux par paquet de même surface ???

Pour démonter le hangar, nous sommes doté d'un GMC lot 7, camion muni d'un treuil pour levage de véhicules.

L'engin passe quatre fois sous la hauteur du hangar ; je ne vois pas à quoi pourra me servir ce moyen pour le démontage.

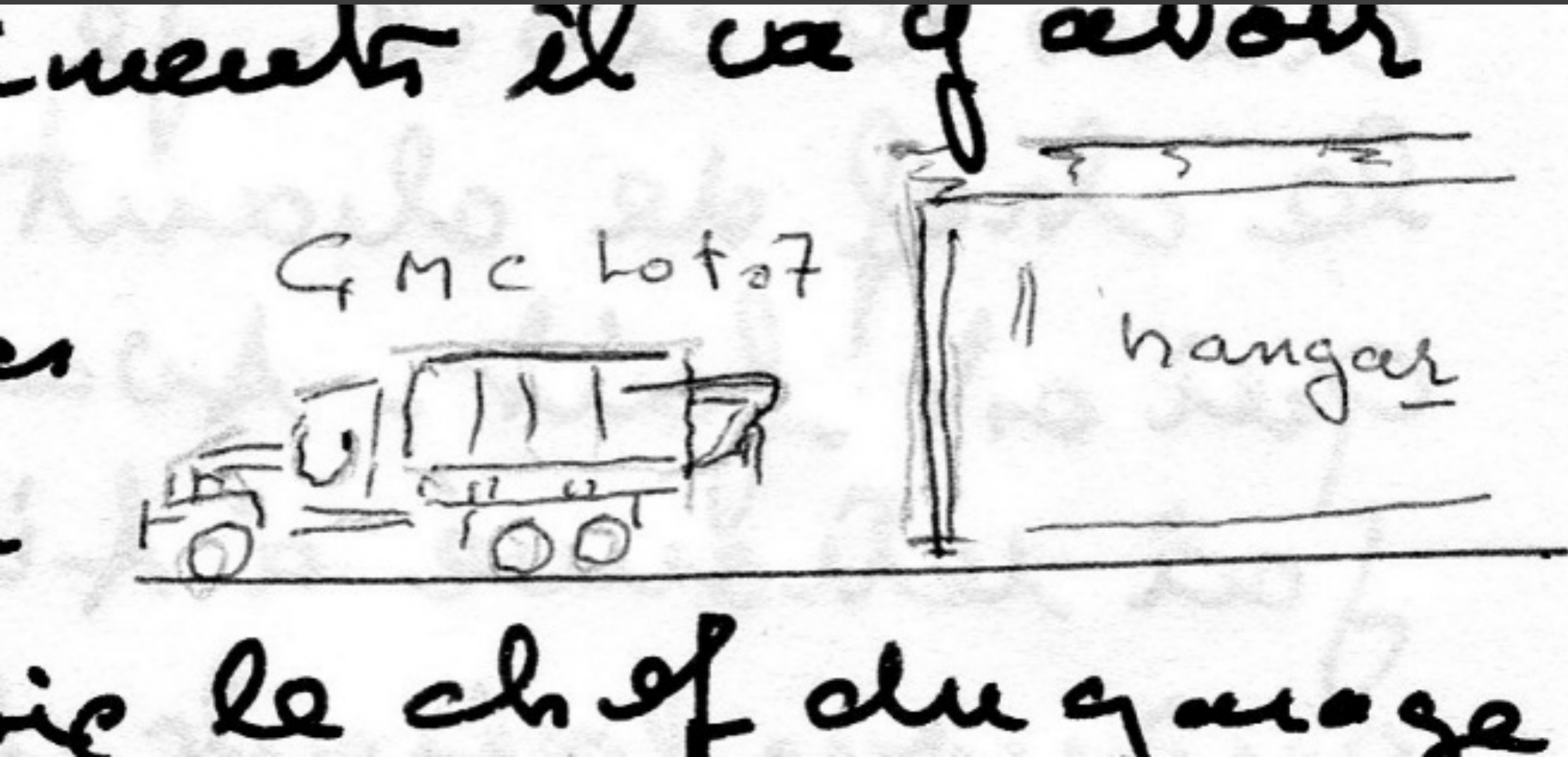
On a convaincu le S/Lieutenant qu'on ne pourra pas démonter le hangar avec le peu de moyen que nous avons.

J'ai un gars parmi le détachement qui est monteur dans le civil.

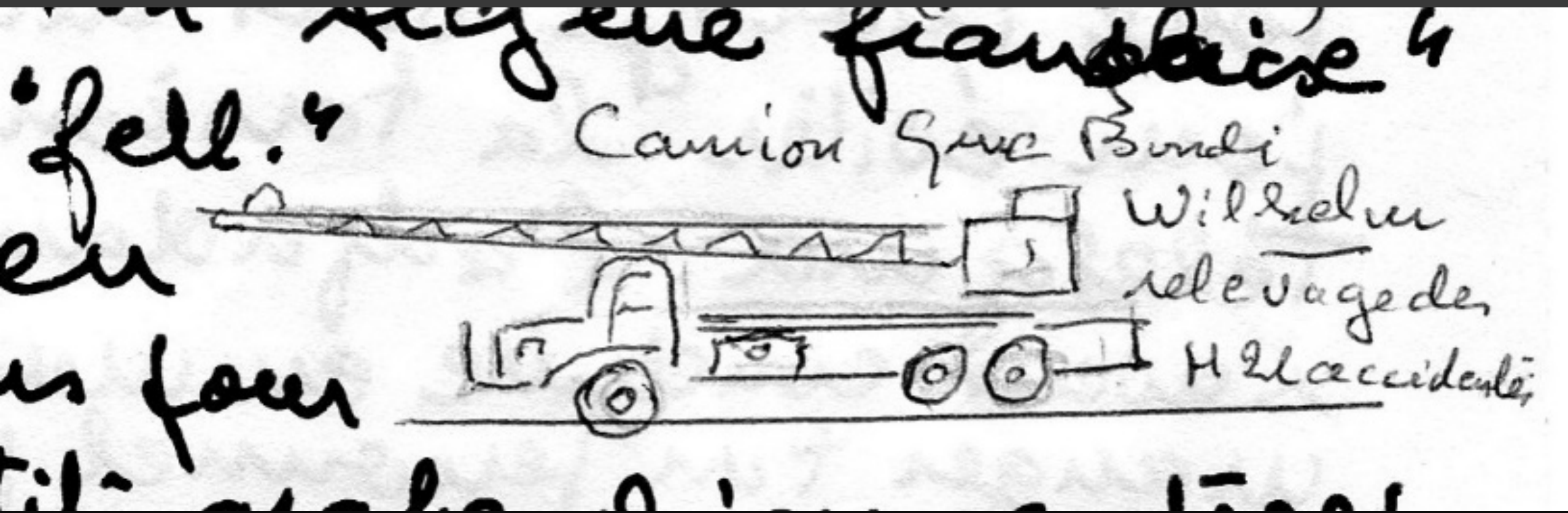
Alors je lui donne l'ordre de diriger les travaux et nous le suivrons.

En attendant...

Papa, avec son talent de dessinateur... Montre l'échelle du GMC Lot 7... et le hangar et surtout un palan qui ne sert à rien dans ce cas !



Ça ira mieux avec un tel engin !!!



A Sétif, au PC, on a reçu nos doléances encore DUPONT à emmerder !

Enfin le Chef BELL, du garage, vient avec la grue Bondy sur châssis Wilhem.

Un engin unique dans l'armée avec sa flèche de lour (?) ... et suivent deux porte-chars pour le matériel.

En passant à Telergma, un poste de contrôle, installé par le FLN, veut que les soldats déposent leurs armes : « C'est l'indépendance, vous ne devez plus être armé ! ».

Au poste, le copain, le Chef BELL prend le PM du chauffeur et arme la culasse et dit au Fell : « Viens la chercher si tu veux... ! »... « Ne te fâche pas » lui répond-il !

Cela s'arrête là.

Le Fell lui reproche que le camion arrache les guirlandes avec les drapeaux en passant dans les rues.

BELL lui répond : « Tu peux y monter si tu veux » et il démarre en faisant marcher le klaxon à dépression sur le ton : « Algérie française ».

Dans le pays, lorsqu'on croise un Fell, il prend son arme et il tire en l'air ou par terre, devant nous, pour nous impressionner.

Le hangar va vite être démonté.

A la mise en route, la tourelle tourne sans arrêt ; les freins de fin de course fonctionnent mal.

Les appelés avec qui nous avons déjà démonté toutes les tôles, font une réflexion acerbe, retransmise par le S/Lieutenant.

Les appelés avec le Mdl voulaient refuser de monter sur le hangar, parce qu'un appelé ne devait pas monter au dessus de 1m10 !?

BELL se fâche : « Vous, le Lieutenant, foutez le camp d'ici, sinon je vous attrape le fond de la culotte au crochet et je vous fais faire 3 fois le tour... ».

Avec la grue, BELL va prendre une ferme à son coin.

On dévisse et il tire.

Tout vient en se tordant.

BELL traîne la ferme par terre qui se redresse sous l'admiration de l'ADJ du Génie qui me dit : « Vous avez un grutier qui est un champion ! ».

Lorsqu'on charge les portes sur le plateau porte-char, je vais encore chercher des madriers pour éviter la torsion... !!!

A la base, je suis pris à partie par un Capitaine du 9^{ème} RTA qui me dit : « il paraît que vous avez des explosifs..? Je vous interdis de vous en servir !».

Je réponds que le caporal de l'armée de l'air me les avait laissés avec la consigne de détruire le château d'eau à mon départ.

Mais, il n'est plus question de s'en servir, et il me dit : « Depuis quand un caporal donne t-il des ordres ? ».

Il me confisque la caisse d'explosif destiné au château d'eau et m'interdit de faire sauter quoi que ce soit ; il a peur des représailles.

Tous les jours, il monte, presque en rampant, dans une guérite blindée et il surveille la piste aux jumelles.

L'ambiance est à la prudence (voire la trouille).

*Avant le déménagement de la base,
une mission démontage du hangar hélicoptères à Khenchela ;*

*Le dernier DI. H. qui partira avec
le Capitaine PELLEGE, à l'arrivée des Fellaghas de Tunisie*

1962...La débâcle



*La vue sur le château d'eau que l'Armée de l'air nous a laissé,
avec mission de le faire sauter, à notre départ*

(au dos)

Khenchela du 07 au 14 juillet 1962

1962...La Débâcle





Partout les restes des baraques de l'armée de l'air ; seul reste le château d'eau

*Le caporal nous a donné une caisse d'explosif pour le faire sauter, ce qui nous fut
interdit par le commandant du 9^{ème} RTA qui devait partir à Epinal
pour faire le 170^{ème} RI*

*Ils avaient peur des incidents avec l'armée algérienne arrivée inopinément de Tunisie
(Accord d'Evian ?)*

1962... La Débâcle



Après la fronde, les appelés se sont mis au travail

Ils revendiquaient ne pas devoir travailler au dessus de 1m10

1962... La défaite



La grue est arrivée, pas sans mal, en passant à Telergma

La flèche arrachait les guirlandes pour la fête FLN de l'indépendance

Un policier Felouze voulait qu'on installe un soldat en bout de flèche

*Une institutrice de l'école voisine vient nous voir, le soir,
elle fera la fête avec les Fellouzes*

1962... La défaite



En ville, les civils nous évitent.

Le soir les Fells ont fait la fête à l'école qui jouxte la base.

Les instituteurs leurs ont tenue compagnie.

Dans la rue, deux petits arabes viennent vers moi, l'un se met au garde à vous et salue militairement.

L'autre lui dit : « Il ne faut pas leurs parler, ils ont perdu la guerre ! ».

A celui-là, je dis : « T'en fais pas petit, on part, on sera bientôt plus là ! ».

... Et un arabe sur le trottoir qui m'a écouté, lui dit : « Ils s'en vont mais on ira s'occuper d'eux là-bas » ???

L'équipe de démontage (G à D) :

*Le grutier, Mdl/chef BELL
l'adjudant DUVIN
Mdl/chef DUPONT*

1962...La défaite



Pour le démontage, nous sommes arrivés, commandés par un Sous-lieutenant du contingent, avec un GMC Lot 07, équipé d'un treuil intérieur

J'ai fait remarqué l'impossibilité de son utilisation.

Le Commandement a fait venir la grue Wilhem, affectée par le Colonel CRESPIER, pour le relevage des « Bananes »

1962...La défaite



L'Adjudant DUVIN regarde le début des opérations

1962... La fuite



Démontage du hangar à Khenchela

Le Mdl/chef BELL rattrape le temps perdu. La ferme centrale commence à se déformer ; tout sera remis en ordre après une rotation trainée par terre

Les aviateurs étaient plus pragmatiques ; l'explosif était le meilleur moyen pour arriver à un même but

1962



*Khenchela, cela continue à descendre pour finir à la ferraille,
ce n'est pas grave !*

1962



*Les fermes tombent,
une fiche support tombe devant le GMC Lot 07*

1962... La fuite



*Démontage délicat des contre-fiches,
avec la grue « Bondy »*

1962

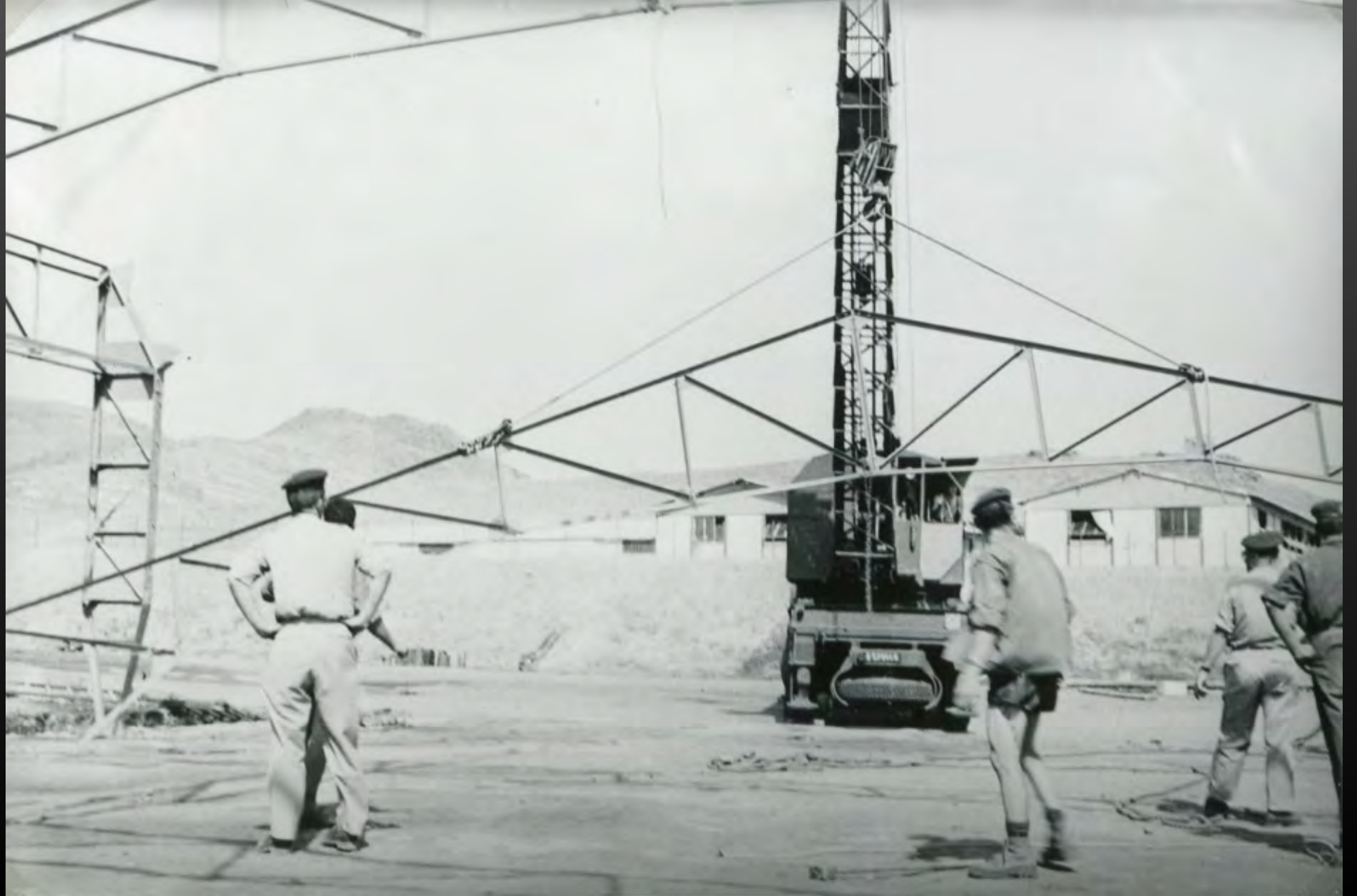


Il faut accélérer le travail.

*Le Mdl/chef BELL prend les pièces en grand, pour les trainer par terre
pour redresser celles qui se déforment*

L'Adjudant du Génie, présent, me dit : « Vous avez un grutier hors pair »

1962... La fuite



*Les portes en dessous, les fermes dédoublées sont mises sur
une remorque porte-char*

1962... La fuite



Fin du démontage et du chargement

On laissera le château d'eau

Une conquête de plus pour le FLN

1962



Le hangar est démonté.

On charge les matériaux sur un porte-char.

Nous chargeons les tôles, les portes, avec tout le matériel.

Nous allons prendre la route de Telergma jusqu'au Génie.

Derrière nous, les hommes du Génie vont venir remettre en état les baraquements remplacer jusqu'aux ampoules.

Maintenant, on rentre entre Khenchela et Telergma : des barrages sont montés par l'armée algérienne.

Arrivé à Telergma, un Adjudant me demande si mes hommes savent conduire en marche arrière ?!

Il me dit : « Ça ne fait rien, allez au casse-croute, on s'en charge ! ».

Alors il prend ses chauffeurs.

Les véhicules sont lancés à pleine vitesse, en marche arrière, un coup de frein brutal et tout gerbe, à part les pièces que nous avons bien calées pour ne pas être déformées !

Tout est en tas, comme à la poubelle.

On quitte un tas de ferraille.

L'Armée de l'Air a mieux travaillé que nous !

Arrivée au Génie à Telergma

Voilà le résultat du travail consciencieux

1962



Tout ce qui était bien conditionné pour le voyage, est « gerbé »

Les GMC sont déchargés en roulant après un coup de frein magistral !

*Un Capitaine avant de partir à Sétif, m'avait conseillé de faire un marquage type
« mots croisés » pour remettre les tôles à leur place
pour un éventuel remontage ?*

1962



Déchargement des fermes avec une grue du Génie

Nos tracteurs, le Renault, au loin, qui bouffait autant d'eau que d'essence

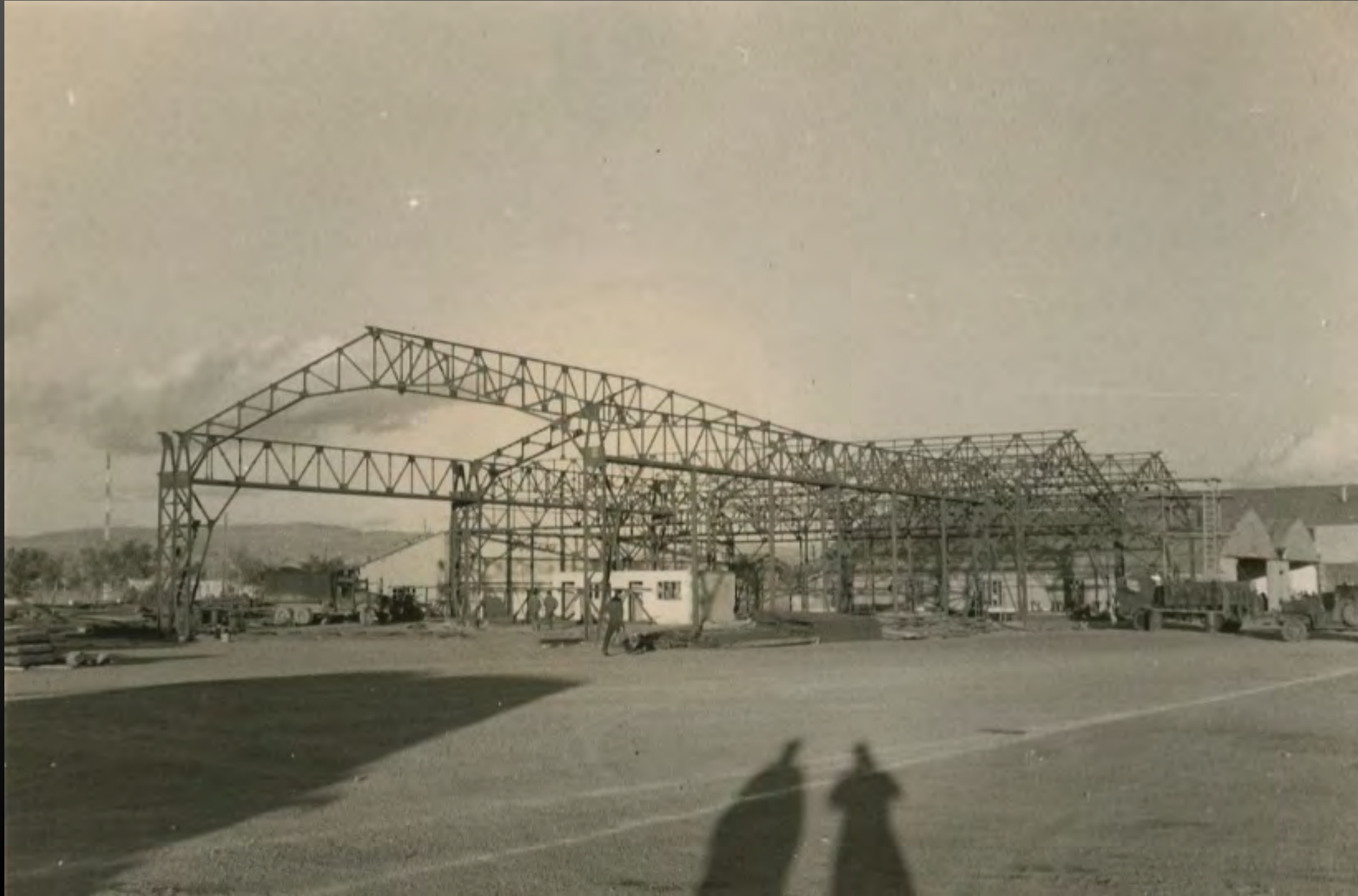
Le Fédéral au premier plan des deux photos, fut mon transport aller-retour inconfortable, à chaque ralentissement, la remorque poussait

1962



*Le Génie
démonte
des hangars*

*Sétif
1962*



Mission Marseille

Le retour de Telergma, avec le tracteur Fédéral, qui traine une remorque plateau de plusieurs pieds (?) est assez fatigant.

De retour à Sétif, on prépare le déménagement.

Le Commandant HOUDAILLE commande des wagons.

Surprise à mon retour de Khenchela, je suis convoqué pour une nouvelle mission :

Je suis chargé de convoier les voitures personnelles des pilotes Banane du GH2, puis de les mettre à l'abri à Marseille.

Il y a au moins 10 voitures de la DS, Dina Panhard jusqu'à la petite Opel à 2 temps.

Je me demande si je n'ai pas eu celle du Capitaine ROYAL (Père de Ségolène!!!).

Le convoi commence, jusqu'à Bône.

On part avec les familles du GH2.

J'ai Madame CHAUVIERE derrière mon GMC, qui suit dans sa Renault Dauphine pour ne pas être inquiétée.

Enfin, tout le monde descend à Bône.

*Je récupère les voitures sur le quai maritime où un Capitaine du Génie me prévient :
« Je suis volé toutes les nuits, même par la garde ».*

Alors, je trouve un garage qui accepte et je fais les navettes pour garer les voitures en attendant l'embarquement qui est prévu dans 2 jours.

Ma mission y est prévue.

Les hélicos H-21 vont être rapatriés.

Pour cela, le porte-avions Lafayette (dont on a contourné l'épave dans la rade de Toulon lorsque nous étions à Aix en P), attend dans le port d'Alger, destination en France.

Le porte-avions va embarquer les Bananes.

Puis, direction Valence dans la Drome.

En attendant, je vais à l'hôtel, sur le cours Bertagna.

Tout est pris pour les chambres.

Je vais coucher dans une salle de bain , dans la baignoire.

Dehors en haut du cours, l'église est taguée d'un grand OAS.

Au dessus de l'horloge, près du port, le bar l'Oasis est transformé sur l'enseigne, en OAS.

Carte
postale

*Bône,
le cours
Bertagna*

1962



Je m'y fais insulter par la patronne ! On n'a pas défendu l'Algérie !??

Dehors, un L-19 passe au ras des toits.

Il y a des Gendarmes sur les toits et dans les rues : opération anti OAS.

Tous les kiosques à journaux ont sauté, les uns après les autres.

Près de l'hôtel, la fenêtre d'une banque s'ouvre et de la (roue (?)) une main pousse des tracts fraîchement imprimés, que tout le monde s'arrache.

Une patouille militaire passe sans intervenir.

Je vais manger en haut du cours, au mess de garnison où à l'entrée, il y a une arabe, comme celle de Sidi Bel Abbès... qui fait le pitre sans succès.

Elle urine debout contre le mur comme les hommes ; pour cela, elle se met le dos au mur et guide le jet avec la main – du jamais vu !!!!

L'embarquement arrive, c'est sur le Gal Chanzy.

Le plus vieux bateau de la Gale transat, le seul qui a un toboggan qui permet de faire rouler les voitures jusqu'à la cale.

On charge dans le bateau Général Chanzy.

On fait la noria avec les voitures qui vont monter à la grue.

Devant le Gal Chanzy, il y a un bateau, le Shontai, un bateau qui vient d'Indochine.

Il débarque du matériel militaire démoli ?

Le port est déjà rempli de Jeep, de GMC, d'EBR Panhard comme chez les américains après la guerre.

Carte postale

*Le port de Bône où j'ai embarqué les voitures des pilotes « Banane »
pour les garer au port de Marseille, au garage de l'Arbois*

1962



IRIS

Lorsque je viens pour embarquer sur le port, il y a les tirailleurs de Khenchela qui embarquent.

Ils formeront le 170^{ème} Régiment d'Infanterie à Epinal.

Lorsque je me présente pour embarquer à mon tour, je suis prévenu que ma place est prise par quelqu'un dont sa tête est mise à prix.

Les voitures sont à bord, le bateau va partir sans moi !

Je pars à Bône, (l'Alélie ?) à n'y pas croire !

Je raconte à des aviateurs ce qui m'arrive.

Pas de problème sans ordre de mission, je me trouve dans un Noratlas, au milieu des sacs direction Istres.

J'arrive avant le bateau.

C'est heureux car au port, il y a grève des dockers.

Enfin, les voitures sont conduites aux hangars de Penhoet.

Je viendrai les chercher demain.

En attendant, j'ai une chambre rue Turbanneaux, dans le quartier des bordels.

Je trouve le garage de l'Arbois, en face de la gare St Charles où j'avais garé la 203 à ma dernière perm.

Il accepte les voitures.

Le lendemain, je vais à Penhoet.

Je tombe sur un Major, qui a sur son bureau un tas de clé de contact et qui me dit négligemment de chercher les miennes !

Avec un soldat, je prends deux voitures et on va faire la navette à deux, pour les dix voitures.

Une conduite au garage et retour avec la navette que j'ai choisi, celle d'un s/officier pour ne pas avoir d'ennui.

Je pars avec la dernière, et je les gare au garage de l'Arbois, en face de la gare St Charles.

Je laisse le troufion au port et je vais à la caserne du Muy, derrière la gare pour passer le message au GH2 – mission accomplie – les voitures sont au garage de l'Arbois.

Je serai surpris en arrivant !

Le cours Belziau, la rue Tubanneaux jusqu'à la porte d'Aix, il y a plus de drapeaux « vert et blanc » qu'à Alger.

Marseille fête ses guerriers ?

Un Capitaine du transit me reçoit fraîchement.

Il se prend encore au sérieux, il ne peut savoir la pagaille qui a de l'autre côté.

Il me demande hargneux, si je suis militaire ou d'une compagnie de déménagement.

Je quitte Marseille les rues autour du vieux port de la gare St Charles, à la porte d'Aix, les maisons , les ruelles sont pavoisés de drapeaux FLN et Algérien !

C'est pire que de l'autre côté.

Effectivement, Papa m'avait confié son écoëurement en arrivant à Marseille,
il me racontait déjà :

*« Quand j'ai débarqué, il y avait plus de drapeaux FLN
dans les rues de Marseille que dans les rues d'Alger ! »*



Marseille

1962

Problème matériel à la Prévôté !

Indépendance !

Il se pose un problème !?

La C.C.R (compagnie de circulation routière) est à la Prévôté (Gendarmerie).

La calandre de leurs véhicules (camions et Jeep) est peinte, coupée par une diagonale, une partie verte et l'autre blanche.

Alors depuis l'indépendance, ceux sont les couleurs officielles du drapeau algérien qui pullule aux fenêtres et aux bâtiments administratifs.

Alors maintenant, les avants des véhicules seront peints « bleu et blanc ».

Puis, je rentre à Sétif, c'est le va-et-vient de la base à la gare.

A Sétif, retour au GH2.

Je n'aurai pas plus de compte à rendre qu'au retour de Khenchela.

Mais j'apprends que le porte-avions n'est pas venu, il y a contre ordre.

Les pilotes vont rejoindre leurs différentes mutations ; ils auront des difficultés à récupérer leur voiture.

Certains me le diront comme si je pouvais y faire quelque chose !

Ils auront de bonnes factures de garage.

C'est la dissolution du GH2.

Je suis désigné avec DUVIN pour le défilé au monument et la garde du fanion que l'on va chercher au PC ; on met la tenue de sortie pour la dernière fois.

C'est les préparatifs.

Pour le déménagement, on va faire deux trains.

Les wagons pour les PSP vont servir !

J'ai l'impression qu'on commande des wagons au petit bonheur.

J'entends derrière la porte du PC, le Cdt HOUDAILLE téléphoner au CFA : « Mettez trois tombereaux , une couverte ».

J'aurais été responsable, j'aurais fait faire aux unités, le cubage de leur prévision, le nombre de véhicules par catégorie, les grenades sur les véhicules correspondent au wagon ; une grenade peinte sur le véhicule = trois de ces véhicules sur un wagon etc...

Mais on va voir la douleur au chargement.

On passe dans les chambres, on prend les fourneaux à mazout et les lits.

On va coucher par terre.

Pour aller à la gare, le Cne FIQUIER a encore trouvé un truc ; le Fédéral, châssis long, unique en Algérie, va emmener le plus gros paquet.

Il est tellement chargé que les ridelles vont céder jusqu'à tout répandre par terre.

A la gare, chacun fait ce qu'il veut.

On charge comme on peut, comme on veut.

Comme les wagons ne correspondent pas aux véhicules, on voit des Dodge, cul à cul, la caisse rempli de n'importe quoi.

On charge les wagons à qui mieux mieux, des véhicules sont mis cul à cul avec du matériel bourré dedans.

On voit arriver une caisse de planches de toutes sortes clouées autour d'un fauteuil qui lui donne sa forme.

Une caisse de frigo, remplie de carte éclate et le papier se répand.

Capitaines, Adjudants-chefs, soldats, tout le monde met la main à la pâte.

Lorsque arrivent les conteneur de pales d'hélico, il ne faut pas compter sur la grue de la gare qui n'a pas la capacité de lever haut.

Il est demandé au Capitaine de la mécanique d'essayer de trouver deux Wreker (camion grue).

Ce Capitaine part en soupirant : « Heureusement que le Colonel CRESPIN n'est plus là, qu'est ce qu'on prendrait comme coups de pied au cul ! ».

Lorsque les trains seront complets, le reliquat ira dans les camions ateliers qui serviront de camion de déménagement.

Il n'y a plus de place sur les wagons.

Il n'y a pas assez de plateau

Ils partiront par la route : Sétif - Oran

Pendant ce temps passe un convoi de camions Citroën avec des containers escortés par des AM-8 ; c'est la Gendarmerie qui déménage les familles du GH2.

Il part un porte-char avec un avion « BB Jodel » de l'aéroclub.

A la gare, tous les jours, il y a un groupe d'arabes de plus en plus gros.

Ils nous supplient pour venir travailler.

L' ADC GRAYER avec qui je fais équipe, leurs dit : « Il faut aller en ville ; le chef fait des discours et va donner des emplois ! ».

« le chef : comprendre BEN BELLA »

Tous pouffent : « Ah il dit n'importe quoi ! ».

Nos trains ne sont pas prévus pour un départ à une date fixée.

Nous ne connaissons pas l'heure, ni le jour.

En attendant, on mange des rations à la gare.

Lorsque mon train part, les arabes sont mieux au courant que nous.

Ils nous attendent à la sortie de la ville.

Les arabes nous canardent avec le ballast !

On part sous une pluie de cailloux !

De chaque côté de la voie, armés de cailloux de ballast, dans les wagons, c'est un bruit infernal !!!

Arrivés à Oran, sur la base Colonel Brunet, (hélicoptère de Armée de l'air), le matériel en vrac va partir vers Sidi Bel Abbès, à la 675^{ème} CRALAT.

Le chargement du train est fini

Ce qui n'a pu être chargé, est parti par la route avec l'arrivée de BEN BELLA

Le chargement a tout de la foire d'empoigne

1962



*Le convoi se met en route pour la base d'Oran,
après le caillassage des jeunes arabes à coup de projectiles de ballast*

1962



L'exode vers Orléansville

Oran pour la base hélicoptère la Sénia

*Pour finir à Sidi Bel Abbès de la base Colonel BRUNET
(l'inventeur du « Pirate », hélicoptère armé)*

1962



*Arrivée du train du déménagement du GH2,
vers la Sénia*

*La suite se fera par la route,
vers Sidi Bel Abbès*

1962



A Sidi Bel Abbès, un copain est désigné pour aller mener un officier à Sétif pour la livraison de la base du GH2.

Il part en avion 3400.

La base a été déminée par le Génie.

Les bâtiments doivent être en état, pas une ampoule ne doit manquer.

Les cavaliers en partant n'ont pas fait de détail, ils ont démonté et emporté les chauffe-eaux des douches.

Cela pourrait faire un scandale si le fait est découvert.

Pourtant la foule algérienne envahit l'ancien terrain orgueilleux du Colonel CRESPIN.

Les gens, les femmes, les moutons, les ânes...

Les bâtiments aux noms des provinces françaises vont devenir des mechtas.

Le hangar de l'intendance, qui a été secoué un jour de grand vent, était haubané avec des câbles qui ont été retirés.

Le château d'eau qui avait des allures de tour de pise, et qui ne devait jamais être rempli pour ne pas augmenter le défaut ...

Je ne sais si les consignes seront passées et appliquées...!

Carte postale

Le port en Algérie avec le débarcadère

1962



Le « Ville de Marseille »

Le seul bateau de la Générale Transatlantique qui restera

Il finira au port de Penhoët à l'amarre

1962...Fin d'AFN



Un cargo dans le port d'Oran

1962...Fin d'AFN



Le « Ville d'Oran » à l'appareillage

1962...Fin d'AFN



Le « Ville d'Oran » à la manœuvre

1962...Fin d'AFN



*Sur le « Ville d'Alger » vers Marseille
c'est l'indépendance*

*Des pieds noirs, des arabes regardent le paysage pour la dernière fois,
certains pleurent*

Alger, la rade

21 mai 1962



On dit que le Gouvernement à 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).

J'ai fait un dernier voyage sur le « ville d'Alger » partant du port d'Alger.

*Les gens criaient, pleuraient, accrochés à la rambarde.
C'était des pieds-noirs et des arabes.*

Je suis parti à la cabine, j'ai trouvé ma présence malsaine.

Déjà à Constantine, une femme alsacienne, au bar Oasis (marqué OAS), m'avait pris à parti pour être de l'armée vaincue !

C'est la fin, on voit disparaître Alger « La blanche »

... sur le « Ville d'Alger »

21 mai 1962



*Dernier voyage vers la France dans le « Président de Cazalet »,
suivi par un sous-marin*

*On croise la Marine Nationale avec une barge de débarquement :
peut-être en mission de noyade de matériels à abandonner en mer*

ou

LST au large transportant du matériel vers la métropole

22 mai 1962



Arrivée au port de Marseille, à la hauteur du château d'If

Le pilote du remorqueur quitte le bord

1962...Fin d'AFN



Nereide, arrivant à Marseille, le 24 mai 1962

1962



*Calédonien, retour d'Australie
en rade de Marseille*

24 mai 1962



*L'Orion navire anglais, dans le port de Marseille
le 24 mai 1962*

1962...Fin d'AFN



Carte postale

La gare des
C.F.A
à Oran
(Chemin
de Fer
Algérien)

Oran
1962



Oran – Sidi Bel Abbès

DUPONT – LECLERC – CAHUZAC – HUCHET – A/c PAPIS – Cne FIQUIER

Sétif GH2 vers Oran la Sénia après déménagement

Sidi Bel Abbès : foyer du soldat, HUCHET mess Officiers

1 - Convoyage des N 3400 en France :

Sidi Bel Abbès – Alicante – Valence – Perpignan – Montauban

2 - Convoyage :

Valence – Perpignan – Montauban – Aulnat – Nancy

On arrive à Oran.

On décharge pour la Sénia.

On va occuper la base du Colonel BRUNET, l'inventeur des « Mamouth » armés.

Je couche dans un baraquement près de celui des PFAT.

Je partage la chambre avec M/c VIVIER, que je retrouverai à Nancy ; il a toujours sa casquette de marin au dessus de l'armoire.

Je me retrouve dans le bureau du Capitaine LAFARI.

Là il n'y a rien à faire - plus de mission de vol.

Je suis avec le Mdl qui était dans le car, lorsqu'il a sauté sur une mine ; il se traîne avec sa canne ; il râle ... pourquoi il n'a pas été décoré ? !

Il est affecté à la rédaction des carnets de vol ; aussi son boulot n'est pas difficile.

Il a un guichet où le volet en bois s'ouvre de temps à autre.

Le Cne demande un papier...

Un jour, je dis au copain : « Tu veux voir le méchant ?...Donne moi 10 francs ! ».

Je l'approche du guichet et comme par hasard, il se trouve nez à nez avec le Cne.

Il sort du bureau et dira que je suis fou !

Plusieurs jours après, on doit avoir une visite avec l'arrivée du Colonel accompagné du Général.

Le Capitaine nous demande de nettoyer les locaux.

Lorsqu'il passe l'inspection, il finit par nous regarder et dit : « Bien ça va, c'est propre, le méchant peut venir ! ».

On va quitter la base de la Sénia, le terrain est évacué.

Une base est en construction sur la plage Eckmel !!!

Comme il est prévu qu'on va garder une partie de l'Oranais et le Sahara ???

En attendant on rejoint Sidi Bel Abbès.

Je vais enfin quitter le bureau ...mais pour une autre corvée !

Sidi Bel Abbès

La base est commandée par un Colonel : on l'appelle « ARCHIBAL ».

Lorsque je serai à Aix, je survolerai sa tombe au cimetière d'Embrun près de Gap.

Sur la base, il reste des ramassis d'unité ALAT.

Seule la 675^{ème} CRALAT (Matériel) n'a pas bougé depuis 1956.

On sera en surnombre dans les chambrés.

Je retrouve mon A/c PAPIS au service général.

Me voilà sous les ordres du Cne FIQUIER affecté au foyer du soldat !

Je retrouve HUCHET qui est affecté, gérant du mess officiers

Pendant mon séjour, je fais les courses à Oran pour ravitailler le foyer et le cinéma.

Il n'y a rien à faire sur la base, on fait cinéma tous les jours !

On a récupéré le projecteur de Sétif, il est mis à côté de l'autre ; ce qui fait que l'on fait des séances sans interruption.

Je cours tous les jours jusqu'à Oran, pour trouver des films, aux services des armées puis chez les marins à Mers el-kébir

Là, je vois les bateaux aller au large, jeter les paquets de lits soudés, les vieux 75mm à la flotte, à la baille !

Près du port, les SITA de la ville, reculent sur la falaise et on gerbe les ordures ménagères de la ville, à la mer !

Une marre d'ordures de près d'1 km² nage.

Les petits arabes plongent ramenant des caquettes et mettent dedans des objets récupérables.

Il m'arrive de rester en panne devant la brasserie de Tontonville...

Près du théâtre, le pont arrière bloqué du 4x4 Renault, on doit surveiller le camion.

Les jeunes cherchent à sauter dedans.

Les mains pleines de cambouis, je me fais dépanner par les marins et lorsque j'arrive à la base de Sidi Bel Abbès, les escaliers du cinéma sont pleins !

Au milieu, un grand Colonel qui me toise méchamment, avec le doigt qui tape le verre de sa montre bracelet !!!

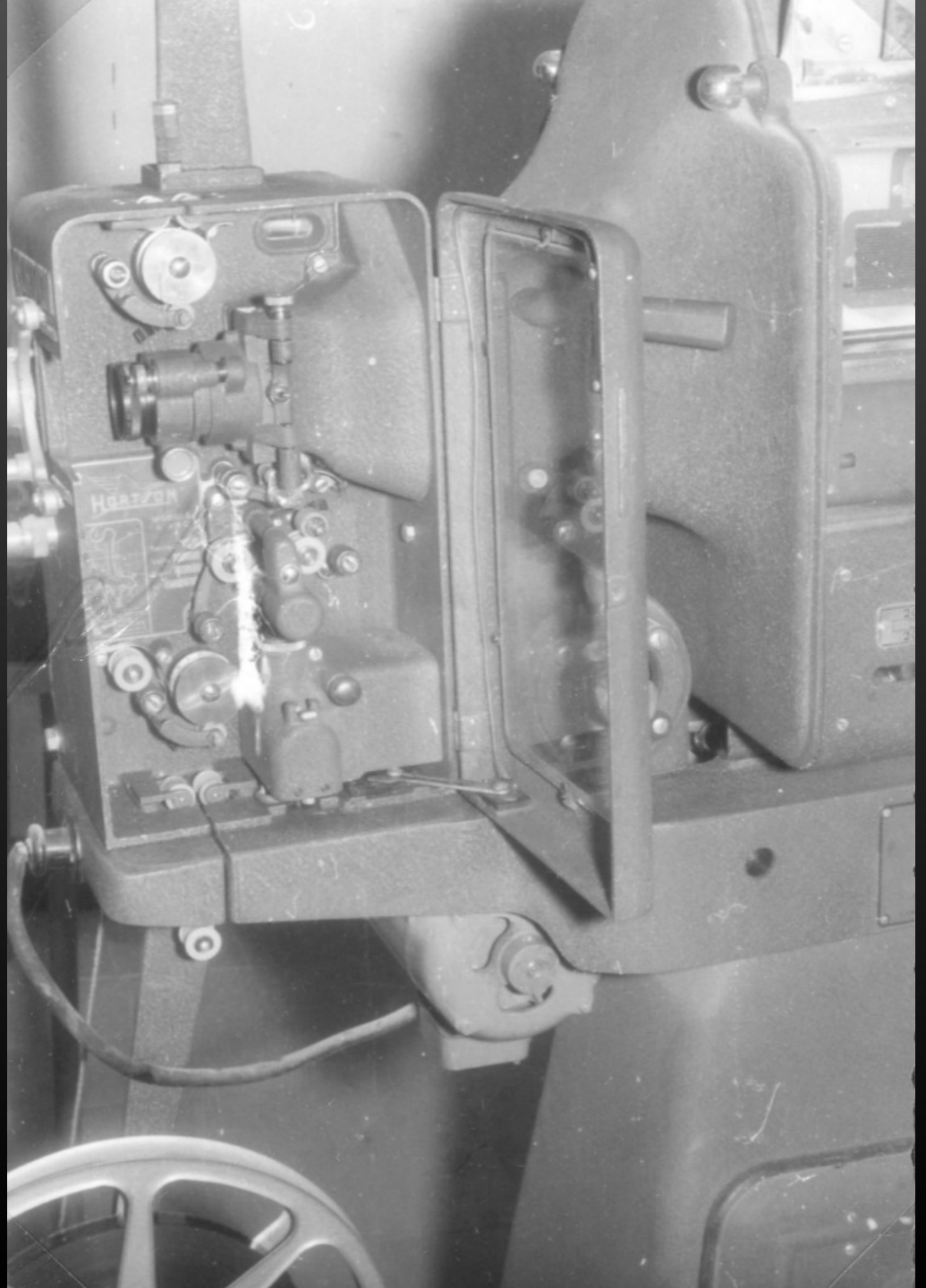
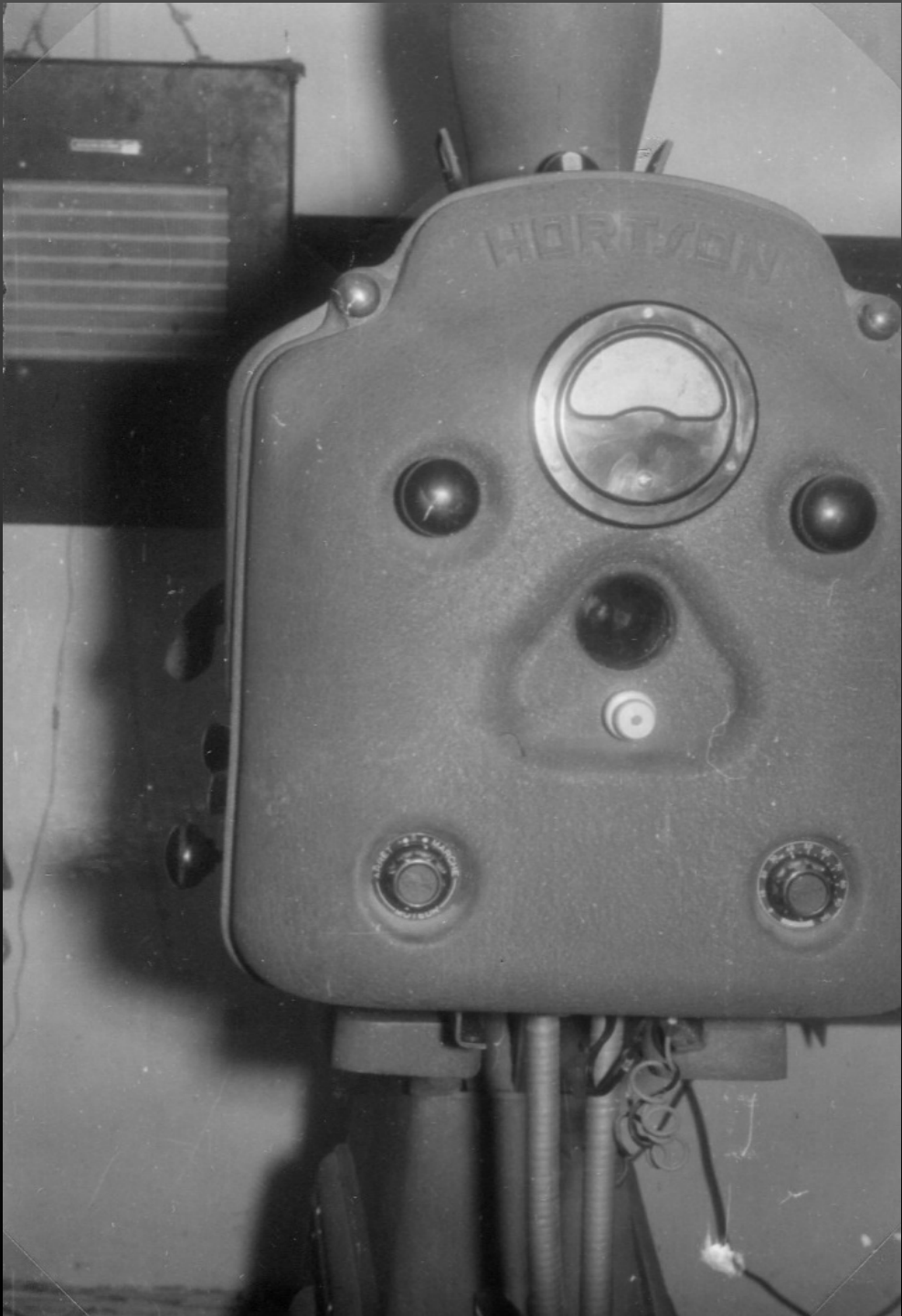
Les deux cinémas, celui du groupe ES-ALAT et celui ramené de Sétif, après l'évacuation de la base Mal de Lattre à Aïn Arnat.

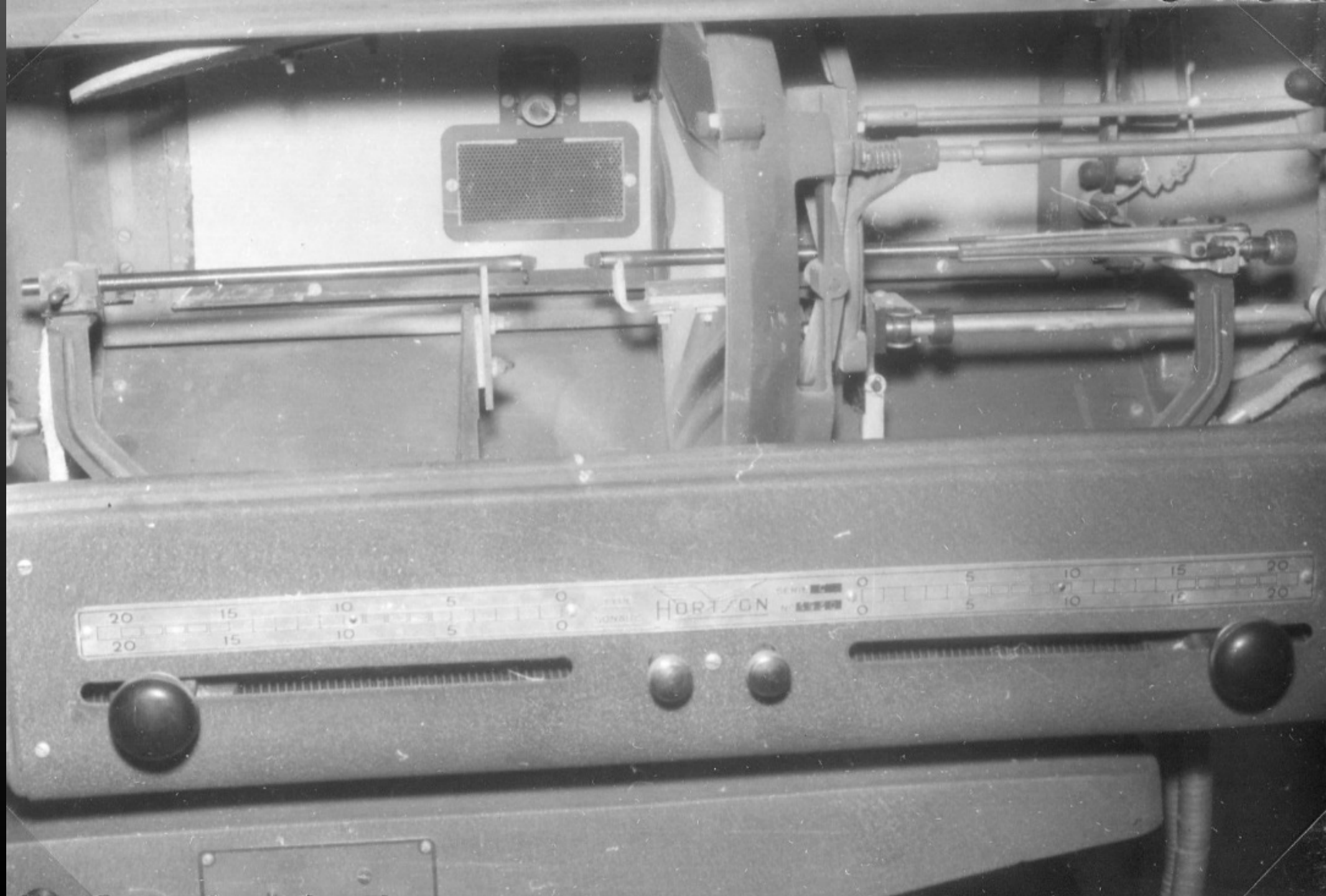
Ce qui permettait de faire des séances sans entracte

*Affecté au foyer du soldat, pendant que HUCHET était au mess Officiers.
On devait faire des séances tous les jours, ce qui me faisait courir pour avoir des films,
beaucoup de voyage à Oran, au service social des Armées et chez les marins
à Mers el-Kébir*

*A midi, on allait manger chez les chasseurs à Oran, dans le mess tenu par
« Riri Kaiser » (Henri, fils de Madeleine Pierrot et Juste Kaiser - Vougécourt)*

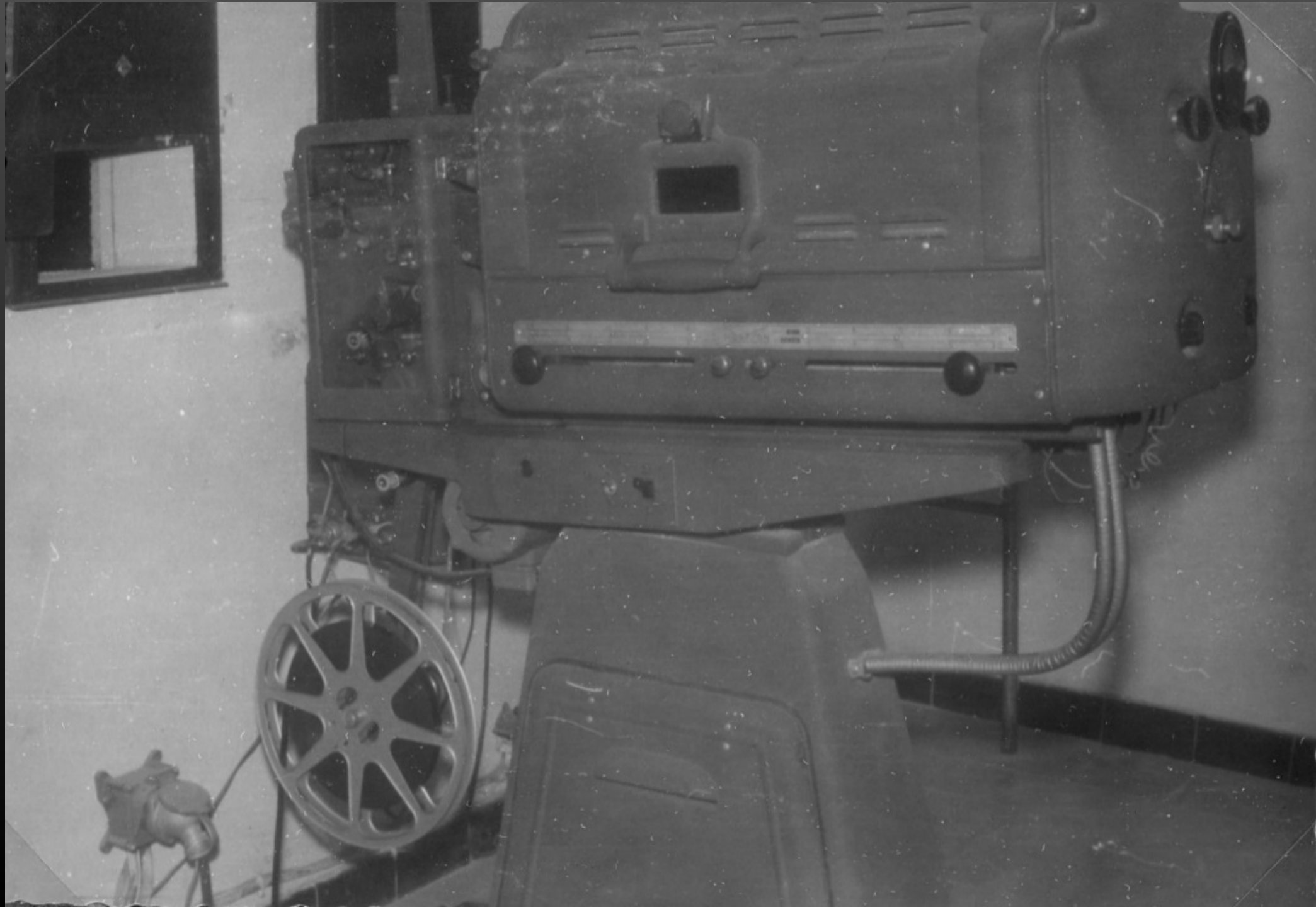
Sidi Bel Abbès 1962





20 15 10 5 0 0 5 10 15 20
20 15 10 5 0 0 5 10 15 20

HORTON



Pour le ravitaillement du foyer, le Capitaine profite d'une permission à Paris.

Il passe chez « Bessin et Sanson », le fournisseur du foyer ; il commande à ma place, pour des quantités qui permettent d'avoir la gratuité d'une montre, d'un poste radio, d'appareils photo !

Alors que moi, je commande avec les fiches suiveuses, lorsque le minimum est atteint.

J'en fais par au magasin d'Oran.

Le préposé me dit : « C'est bien, la prochaine fois, je ne mets pas de rab, je vous donnerai l'argent en compensation ».

Lorsque la commande suivante arrive, le Cne me demande de ne rien ouvrir, sans sa présence.

Lorsque je l'appelle, il vient comme un larbin : il ouvre les colis, moi je lis la facture ; il compte et à la fin, il dit d'un air dépité : « C'est bien tout est complet ! ».

Pendant mon service, je me fais voler 200 francs.

Le Capitaine ne veut rien entendre, alors qu'il est le premier responsable.

Je me débrouille à avoir des films gratuits ; alors je fais payer les séances jusqu'à retrouver mon argent.

Lorsque c'est fini, le Capitaine a fait celui qui ne savait rien !

Un jour, il me dit : « Et vos 2 000 francs ? ».

Je lui dis : « c'est fini ! ».

Alors méchamment, il crie : « Fini la magouille !!! » ... (Pauvre con !)

Je remets en place le Colonel !

Pour le mess officiers, il veut acheter des jeux, des billards, des tables de ping pong.

Il sait que le foyer est riche et voudrait que je paie les jeux.

J'ai préparé le règlement que je lui mets sous le nez :

« Pour acheter des jeux, il faut en faire la demande au Général ».

Il explose et me dit : « Alors, je suis Colonel, je ne peux pas donner d'ordre à mon unité ? ».

Je lui réponds : « Vous avez vu le règlement du foyer et vous devez vous expliquer à l'intendant ».

Il n'a rien commandé.

Avec les bénéfices, que je ne devais pas faire, je distribue tous les matins à 9h00, à la troupe, le café et casse-croûtes gratuitement !

Ce que me félicite l'intendant.

1^{er} Convoyage

Je vais sortir de mon trou !

La CRALAT cherche des pilotes avion pour rapatrier en France, les N 3400 rassemblés de toute l'Algérie.

Une note passe, je me mets volontaire.

Au matériel, on fait des passeports pour l'Espagne.

L'équipe de convoyage de France n'a pas assez de pilote à Guyancourt.

J'ai prévenu un fournisseur à Oran de mon départ.

Le bruit s'est répandu a Oran, et à Sidi Bel Abbès.

Oran, un bijoutier m'arrête.

Il me propose de me virer une grosse somme sur mon CCP que je virerai en France.

A Sidi Bel Abbès, l'imprimeur près du théâtre me demande si je peux prendre un petit colis.

Un soldat me l'apporte ; il est gros comme une petite valise mais pèse plus de 30 kg !

Il est rempli de pièces en bronze de caractères (Aussi ? Auni ?).

Je le fais reporté au militaire en lui disant que je suis remplacé, que je ne pars plus....

Le jour du départ, tous les avions sont alignés sur la parking.

On est précédé par un Broussard de commandement qui va faire la navigation et la procédure radio.

Déjà, un Constellation de la SAMAR (sauvetage en mer) survole la base et active l'ordre de départ.

On décolle les uns derrière les autres.

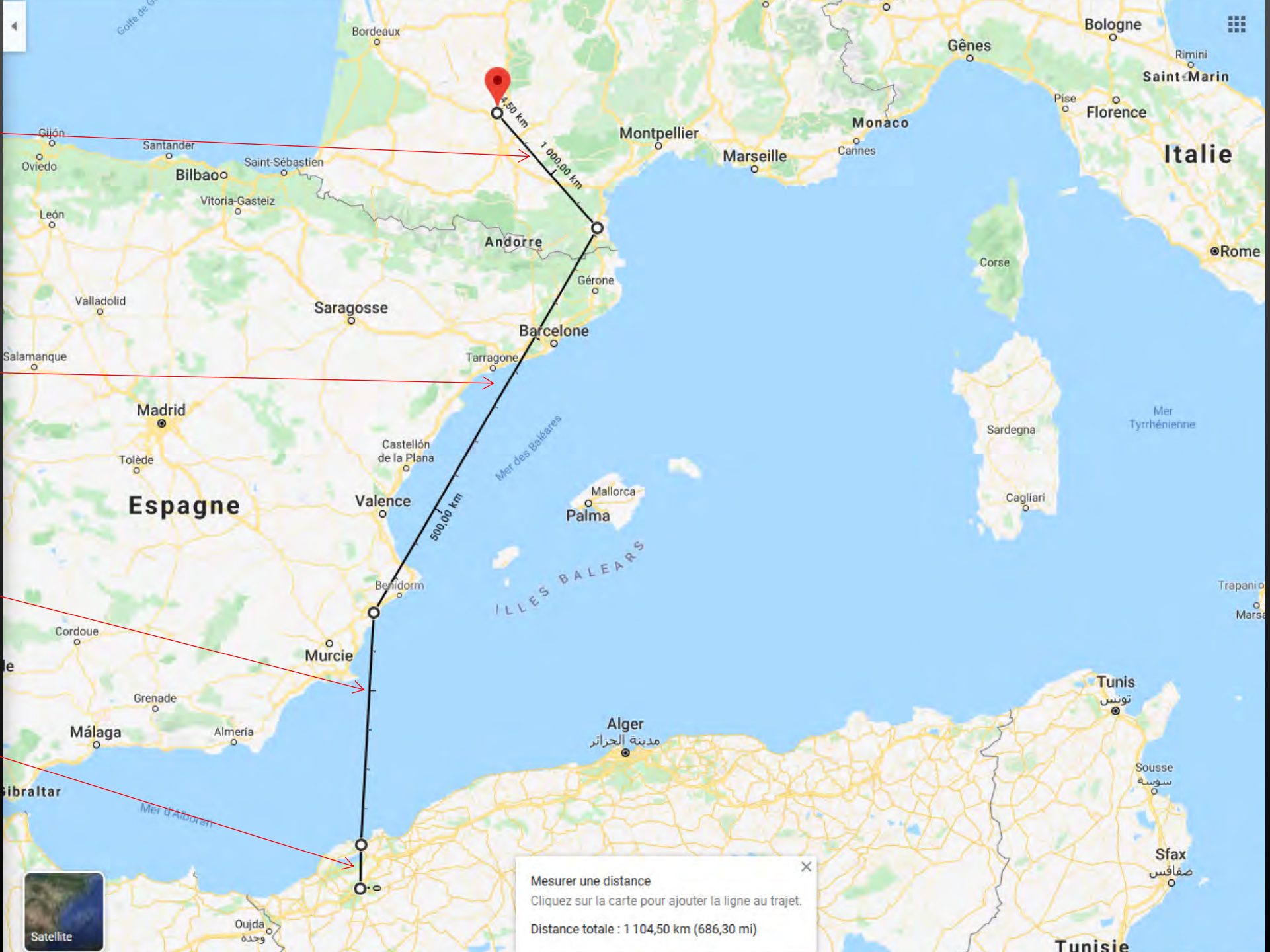
Au bout de 5 minutes, un pilote annonce une panne de compresseur.

On revient se poser.

Le Constellation s'énerve, et dit : « Abandonnez la machine ».

Pendant la réparation, on refait les pleins.

J'y participe : pourquoi le mien est oublié ?



Perpignan-Montauban

194 km

Alicante - Perpignan

565 km

Oran - Alicante

296 km

Sidi Bel Abbès - Oran

56 km

Total = 1 111 km

Mesurer une distance
Cliquez sur la carte pour ajouter la ligne au trajet.
Distance totale : 1 104,50 km (686,30 mi)

Maintenant, j'ai les deux lampes allumées.

Je suis au général.

Je regarde en dessous, c'est la mer : enfin j'ai la canote gonflable de sauvetage, en cas de crash !

Et c'est moi qui vais m'en servir !

La côte Espagnole arrive, tour de piste réduit, on se pose sur un terrain poussiéreux au milieu des Heinkel 111.

On refait les pleins et on repart au Nord, posé à Perpignan.

Nuit à l'hôtel, départ le lendemain pour Montauban où on livre les avions.

On part par le train à Istres où on va repartir en Noratlas à Oran.

On attend le départ à Istres ; des aviateurs nous rassurent : « Votre équipage est au bar, ils ont retrouvé des copains ! ».

Lorsqu'on va pour s'aligner, on contourne, à l'entrée de piste, un Noratlas allemand sur le ventre, dans une flaque d'huile, un train effacé, une aile par terre.

Arrivé à Oran, on rejoint Sidi Bel Abbès ; je reprends le foyer et le cinéma journalier.

Arrivé à Sidi Bel Abbès, je reçois ma mutation pour Mulhouse, au GALDIV 7.

Je suis demandé pour faire un autre convoyage ; ce sera le plus beau.

Là, on part à 2 pilotes : je suis avec PIETRI qui rejoint Aix en Provence.

Je fais le paquetage.

DUVIN me fait cadeau d'une sale commission ; emporter un fusil de chasse.

C'est facile, il est démontable ; oui mais le canon dépasse de ma valise PN de 30 cm.

Je vais faire équipage avec PIETRI.

Le même processus repart.

Là, on vérifie les pleins.

Les aviateurs en Constellation sont là-haut et c'est reparti.

Sidi Bel Abbès – Valencia.

En vol, on se relaie avec PIETRI, passage par-dessus le dossier, flectures (?)

En palier, lorsque PIETRI pilote, il aime faire du rase bille sur les plages.

Au coin, il a souvent un Messerschmitt en attente.

A Valence, on se pose.

On croit rêver : des JU-52 à perte de vue !

On fait le plein ; puis départ, on s'aligne.

La tour contacte le Broussard ... : « Le commandantYes over... !».

Et on décolle.

Alors dans un bon français, l'opérateur espagnol dit : « Le chef de bord a oublié les manifestes de vol, à la tour, reposez-vous ! ».

C'est vrai que les français sont fâchés avec les langues étrangères.

On arrive en vue des Pyrénées.

L'avion fait du sur place.

Après le passage de la frontière, on voit par terre les oliviers balayés, couchés par le vent.

On arrive à Perpignan par une tramontane terrible.

On passe du temps à ficeler les « Nord 3400 » au parking.

Je reste le dernier.

Un douanier s'approche et me dit : « Vous avez vos bagages ? ».

Je réponds : « Oui, je rentre en France, vous voulez voir ma valise ? ».

Je prends celle de PIETRI, la même que la mienne mais sans le fusil qui dépasse.

Il ne doit pas voir ma valise PN !

Il me dit : « Oh non, c'est bien ».

A l'hôtel, j'en parle à PIETRI qui me dit : « Heureusement que tu ne l'as pas ouverte, j'ai une mitraillette dedans...! ».

Le lendemain départ pour Montauban, au dépôt de matériel.

Après avoir livré les avions, on se quitte.

Je retrouverai PIETRI à Aix en Provence.

Sachant que je remonte à Mulhouse, je suis chargé de convoyer un avion à Nancy pour la 9^{ème} DP qui vient d'arriver d'Algérie.

Je fais escale à Clermont-Ferrand – Aulnat pour le plein ; je pose l'avion à la DP de Nancy.

Et je viens à Drouot préparer mon déménagement à Mulhouse.

Impôts en Algérie

Cette anecdote incroyable mérite d'être contée !

Papa était en mission en Algérie jusqu'en novembre 1963,
donc bien après l'indépendance du 05 juillet 1962

Et bien, Papa devra s'acquitter de l'impôt sur le revenu auprès du
nouvel Etat Algérien, pour la période de juillet 1962 à novembre 1963...

Pourquoi ?

Est-ce pour cette raison ?

« (...) Un décret de routine promulgué le 13 juillet (1962) par BEN BELLA prévoyait qu'il serait exigé de tous les étrangers quittant Algérie la preuve qu'ils avaient payé leurs impôts. La mesure de nature essentiellement fiscale eut des répercussions politiques immédiates. Elle était manifestement contraire aux accords d'Evian comme la France le fit remarquer, puisqu'elle portait atteinte à la libre circulation entre l'Algérie et la France et était discriminatoire en matière impôts (...) »

Revue française de science politique

Les relations entre la France et l'Algérie depuis les accords d'Évian

Monsieur I. William Zartman

Effectifs français :

De 1953 à 1955 : de 45 000 à 160 000 hommes

Au 01/01/1955 : 90 000 hommes

Au 01/01/1956 : 220 000 hommes

Au 01/10/1956 : 480 000 hommes

Augmentant jusqu'à :

Armée de Terre : 1 192 000 dont 168 900 d'active

Armée de l'Air : 114 600 hommes dont 47 200 d'active

25% des pilotes de chasse combattent en Algérie

Aéronavale : au 01/01/1956 : 6 000 hommes

Marine : au 01/01/1956 : 10 000 hommes

Supplétifs : au 31/12/1957 : 45 000 supplétifs dont 17 000 harkis

AU TOTAL : C'est 1,7 million de français qui ont combattu en Algérie



Matériel aérien en service :

ALAT : en 1961, jusqu'à 404 avions et 276 hélicoptères

Armée de l'Air : 825 avions et 175 hélicoptères

Aéronavale : de 100 à 140 appareils

SOIT UN TOTAL D' ENVIRON : 1 800 APPAREILS (avions et hélicoptères)



Pertes militaires français :

28 094 tués dont 26.730 pour l'armée de Terre

70 585 blessés

1 109 disparus

Dans les escadrilles de T6 : 255 navigants tués sur un total en ligne d'environ 450 navigants (sur les 4 ans d'utilisation du T6-G)

Pertes civils français :

2 788 tués

875 disparus

Après l'arrêt des hostilités du 19 Mars 1962 :

Plus de 2 000 européens et 60 000 musulmans disparaissent à tout jamais, victimes de représailles des algériens

(Données internet)

GALDIV 7 – Mulhouse
(décembre 1963 – juillet 1968)

Papa est affecté au GALAT / 7^o Division,
le 1^{er} décembre 1963

Il est nommé adjudant, le 1^{er} juillet 1966

Il suit le stage VOLTAC (vol tactique)
aux Cannelles des Maures
du 13 mai au 16 juillet 1966



Retour d'Algérie en 1963, fin d'année pour quelques mois passés après l'indépendance, le Fisc Algérien nous envoie des impôts à payer sur salaire pour quelques mois !

L'ardoise est salée, une somme de plus de 500 Frs.

C'est du jamais vu, aussi on a tous l'intention d'ignorer.

Mais nous sommes rappelés à l'ordre par le Général, commandant la Division à Mulhouse, qui nous menace de sanction en cas de non-paiement !

Mulhouse GALDIV 7

Cdt DATEZE (DATTEZ) - Cdt BRACONNIER - Cne CONEILLE - Cne VASSELIN - Cne POUICHE
Cne DELCHAMBRE - Cne GUILLAUME

A/c ROUILLERE - At DOLMAIRE - At MORLIN - At PIGEON - At VERGNE - At DURAND
M/c DUPONT - M/c BLANCHE - Mdl GARBAGE - BROCHERIOU - Mdl FORESTIER
BOUVET - Mdl BOUVERET - LASIMONE

Stage Dax transf Alouette II : M/c CHOLET – M. TERRILLON – DE AKARIGUY (ACCARIGUI?)

Stage Le Cannet VolTac : At AUDIC – A CHAUVIERE – At HOLZ

Sahara In Amguel : DAUBIAU

En France, les avions vont disparaître à part le MH Broussard.

Les Nord 3400 seront versés pour mi-temps à la Gendarmerie.

Les Nord 3400 finiront à Salon de Provence, pour l'entraînement des réservistes.

Il y a un détachement de H-21 à Rennes et à Pau, des H-19 à Dieuze pour assister les commandos. Cela ne va pas durer, ils vont finir à Valence et à la casse.

On fait les essais du 330 (PUMA), avec le Capitaine de SAGAZAN.

On forme des GALDIV (GALAT Division) qui se cherchent des missions (ex TOPO, stationnaire sur église pour l'artillerie).

Les Alouettes III ne peuvent remplacer les H-21, hélico Siko pour le transport de troupe.

L'école du Cannet des Maures organise le vol tactique puis le lance-roquettes (SS-11), qui restera la seule mission pour les matériels futurs.

Les GALDIV Mulhouse seront fermés au bout de 5 ans.

.....

Je suis accueilli fraîchement.

Le Capitaine GUILLAUME me demande mes brevets : « Ici on est Alouette, des gars comme vous, je les renverrai dans l'Artillerie ! ».

Papa participe à un stage de « pilote » Alouette II à Dax
du 04 février au 31 mars 1964

Il effectue 49 vols

1^{er} vol « solo », le 13 février 1964

*Stage Alouette II – transformé,
je pars avec MOURLANE en train à Rennes, on va chercher les Alouettes II
pour Mulhouse ; on fait tous les châteaux de la Loire.*

Je vais retourner en Bretagne, aux manœuvres ARMOR, à Rennes et Guingan.

L'EHL du Galdiv7 est en manœuvre

De G à D :

Mdl BOIRAT – M/c DUPONT – MARCHAL – M/c DUBOIS

Mdl BOUVERET - Mch CHOLLEY - Mdl SIEFFERMANN

GALDIV 7

(Photo n'appartenant pas à Papa)



ALAT des spécialistes ?

Le pilote n'est pas un spécialiste.

J'ai fait les cuisines, les chaussettes !

Les emplois secondaires peuvent devenir important et mettre la certification au deuxième plan.

Ainsi, le Colonel BERGINIAU à Mulhouse en était conscient et un jour à l'inspection du Général, il avait rassemblé les escadrilles sur la place d'armes :

- les pilotes en combinaison verte ;*
- les mécanos en combinaison bleue.*

Et devant le Général, il avait commandé le Garde à vous et crié tout à coup :

« Rejoignez vos emplois secondaires ! ».

Sur la place d'armes, il restait 1 pilote et 2 mécanos.

Le Général vexé a répondu : « A quoi sert votre démonstration, on le sait bien !!! ».

Quartier Lefebvre, Mulhouse
Je suis en compagnie
de l'Adjudant DOLINAIRE

GALDIV 7
1963



Bonne ambiance !!!

A mon retour en 1963, affecté au GALDIV 7 à Mulhouse, un jour après mon stage Alouette II, le Capitaine POUCHE me prend en hélico, soit disant pour apprécier ma navigation ?

Dans le coin d'Altkirch, je dois prendre des alignements.

Le Capitaine ergote sur mes prises de cap.

On recommence, encore, puis tout à coup, il explose : « DUPONT, je dois vous dire quelque chose ! Vous êtes muté aux cuisines à la place de l'Adjudant DOLIMAIRE !!?? ».

A Mulhouse, où le bon capitaine POUCHE qui me disait : « Lorsque je parle de vous pour transformation Alouette III, je suis devant un mur ! ».

Pourtant un jour, il me désigne pour être gérant d'ordinaire à la place de l'Adjudant DOLIMAIRE qui y met de la mauvaise volonté.

Après une visite de l'intendant, on lui explique comment on gère les lipides et les glucides pour arriver, avec les protides aux nombres de calories.

Nous avons reçu une lettre de l'Etat-Major pour félicitations au gérant, pour la façon efficace qu'il tient l'ordinaire.

POUCHE est venu : « Vous voyez, ce n'est pas la peine de vous plaindre ! ».

Mais la lettre ne figurera pas dans mes notes ; le Capitaine « jaloux » qui osera écrire : « Tout autre ferait le même travail en se donnant moitié moins de mal..! ».

Avec cela t'ira chercher la promotion..... !!!

.....

Aussi le Commandant MERGAULT ,qui était un ancien sous-off, m'a demandé si j'avais tué quelqu'un à Mulhouse !

Je ne sais pas qui a trafiqué mon dossier, mais les feuilles ont disparu et l'année suivante, je passais Adjudant-chef !

Sur le coin de la porte de Bâle, Noël 1963

*Les photos sont faites pour en choisir une pour faire
des faire-parts / invitations*

*Mulhouse – Habsheim
GALDIV 7*



L'artillerie va essayer de nous utiliser en exercice topographique (EX TOPO).

C'est-à-dire, tenir un stationnaire, hors effet de sol, au-dessus des églises pour régler leur gonio.

C'est un sport imprévu.

En liaison radio, dès que les observateurs voit l'hélico, les ordres arrivent : « Descendez »...

C'est le truc pour décrocher en VORTEX.

Le VORTEX : lorsqu'on redescend dans l'air perturbé par la montée : le rotor décroche.

Un jour arrive un jeune pilote ; il a le coup de l'invité : une mission EX TOPO en Moselle.

Il est désigné avec un jeune Lieutenant-observateur pour le samedi.

Je fais remarquer au Capitaine POUCHE que c'est peut-être une mission difficile pour un début à un jeune pilote.

Le Capitaine me fait remarquer qu'il est sorti avec de bonnes notes : « Meilleures que les vôtres et aussi capable que vous ! ».

... Salut, mes respect !

Le lundi en arrivant au peloton, le jeune nouveau, est déjà là.

Le premier arrivé, allume le fourneau à kérosène.

Mais il est là taciturne. Je lui demande si cela va.

Comme il est peu loquace, je lui parle de la mission : « Ah, ne m'en parlez pas ! ».

Et là, il me dit : « En stationnaire sur le clocher, on a touché le coq et le paratonnerre ; le coq est tombé dans les jardins ! ».

Et bien, je lui dis : « Vous avez un hélico ; vous le ramassez et la porte enlevée, vous le remettez en place ! ».

« Ah oui, on a essayé mais le Lieutenant l'a échappé, il est retombé sur le toit, dans les jardins ; et comme par hasard, dans le jardin du maire »...

... du maire, bouffeur de curé, antimilitariste de gauche et de surcroit correspondant du journal « L'Est Républicain !

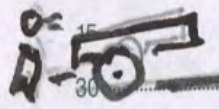
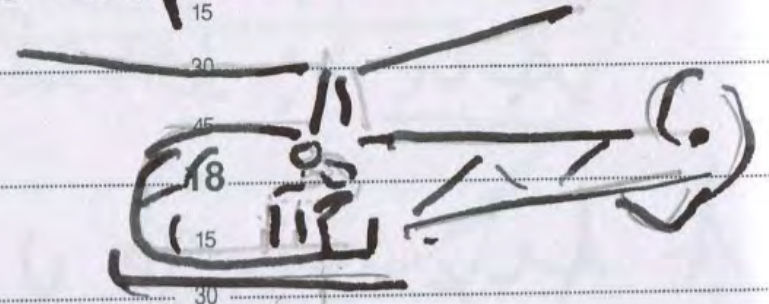
Vous voyez dans le pays à côté, le maire lire le canard aux toilettes, le maire qui est ministre des armées : « Lorsque le clergé utilise l'armée pour l'installation de son église !!! »

Heureusement notre Colonel, ancien valet du GH2 à Sétif, en a vu !

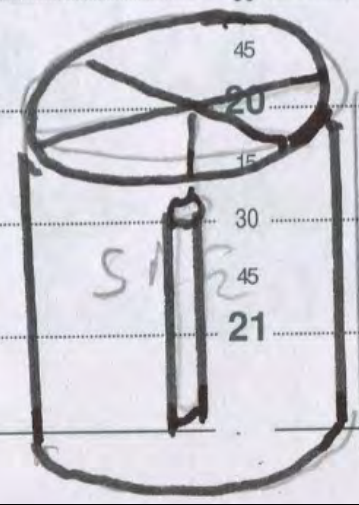
Il a été convoqué par le Général, l'affaire en est restée là !

EX TOPO - (exercice topographique – croquis de Papa)

Ex Topo qui permet aux artilleurs de repérer un point invisible à l'horizon



Il faut faire un stat. mais pour cela les mécanos ont inventé des systèmes. B'dieu d'huile creuse avec un caisson fait au fil fer



Le nez plus un tuyau creux qui peut permettre de viser la pointe au clou



S.G.D.E.
A.T. Duand
Hulhou
G.A.L.V.7

*En vol au dessus de Mulhouse en 1963, pour Noël sur la Rotonde,
dans le quartier de la gare*

*Mulhouse – Habsheim
GALDIV 7*



Différence voire ostracisme

Il s'appelle De ACCARIGUI .

Le Capitaine POUCHE, venu de la cavalerie, il remplace le Capitaine VASSELIN.

Il convoque De ACCARIGUI à son bureau.

Il lui signifie qu'avec un nom comme il a, alors il ne peut rester sous-officier.

Sa place est parmi les officiers.

Il est vrai que nous avons un Colonel à l'EM à Drouot, le Colonel De BERTECHE de MENDITE.

Notre copain (Maréchal des logis) va être bousculé et sermonné tous les jours, au moins chaque semaine : « Alors vous avez réfléchi ? ».

Il quittera l'armée.

Différence voire ostracisme... encore

Au Luc en Provence, à l'EA-ALAT, notre ancien moniteur de Mulhouse, l'Adjudant VERGNE, que j'avais entendu à Mulhouse dire un matin : « Je ne sais pas si j'ai fait une connerie, je me suis inscrit pour les off-Tech ! »

(Officier -Technicien), promotion offerte aux sous-officiers.

Arrivé au Luc, il est reçu, le voilà Lieutenant, avec un avenir de Capitaine.

Au Luc, sa femme, un jour de rencontre avec les femmes d'officiers, annonce la nouvelle aux autres, et elle ajoute : « Maintenant, on fait partie des vôtres..! ».

Et une femme d'officier d'active lui répond : « On ne mélange pas les torchons et les serviettes, et vous serez toujours qu'un torchon amidonné ! »...

Différence voire ostracisme... dans la famille !

Un jour à Rambervillers, chez Oncle Marc, à table, tante Lucienne avait invité les NISSOU.

Hubert NISSOU, à cette époque était Colonel.

Malgré St Cyr, il finira Général à la retraite (Général « Quart de place ») !

Au cours du repas, Oncle Marc vient à parler du Colonel BIGEARD, et Lulu (Hubert NISSOU) de répondre : « Oh ! C'est un officier de pacotille, il est sorti du rang ! ».

L'Ecole de Guerre :

« Allez-y, ça n'arrange pas les cons mais on les rend utilisables ! ».

Colonel BIGEARD à ses officiers qui partaient à l'Ecole de Guerre.

Sur la rue du Sauvage, avec le temple St Etienne
Au peloton de liaison sur Alouette II « Astazout »

Mulhouse – Habsheim
GALDIV 7



Incident 1

Mission avec le service cinématographique des armées ; une production avec le Génie de Strasbourg, de la traversée du Rhin.

Les séquences finies, l'Adjudant, avec qui je suis depuis le matin, me demande avec son adjoint, de le ramener au camp dans la forêt sur un bras de l'Ill où de haut, je n'ai pas beaucoup de DZ .

La forêt est dense et il n'y a pas de carrière.

Je vois un ponton d'amarrage, je décide le posé dessus.

Pour me poser dans le sens des planches, mes passagers ne peuvent descendre qu'en plongée, alors je pose en travers.

L'hélico est bien ancré.

Je baisse les tours, prêt à couper parce que l'Adjudant me dit de venir au camp, boire un coup.

Le premier descend, l'Adjudant suit.

Au moment où il met le pied par terre, l'hélico commence à basculer en arrière.

Je n'ai que le temps de lui prendre le bras, je remonte les tours pendant qu'il reste debout sur le bout du patin, pour rattraper l'équilibre.

Lorsque j'ai repris le stationnaire, je lui fais signe de sauter et je pars entre les arbres.

J'ai bien failli mettre une machine au fond de l'eau !

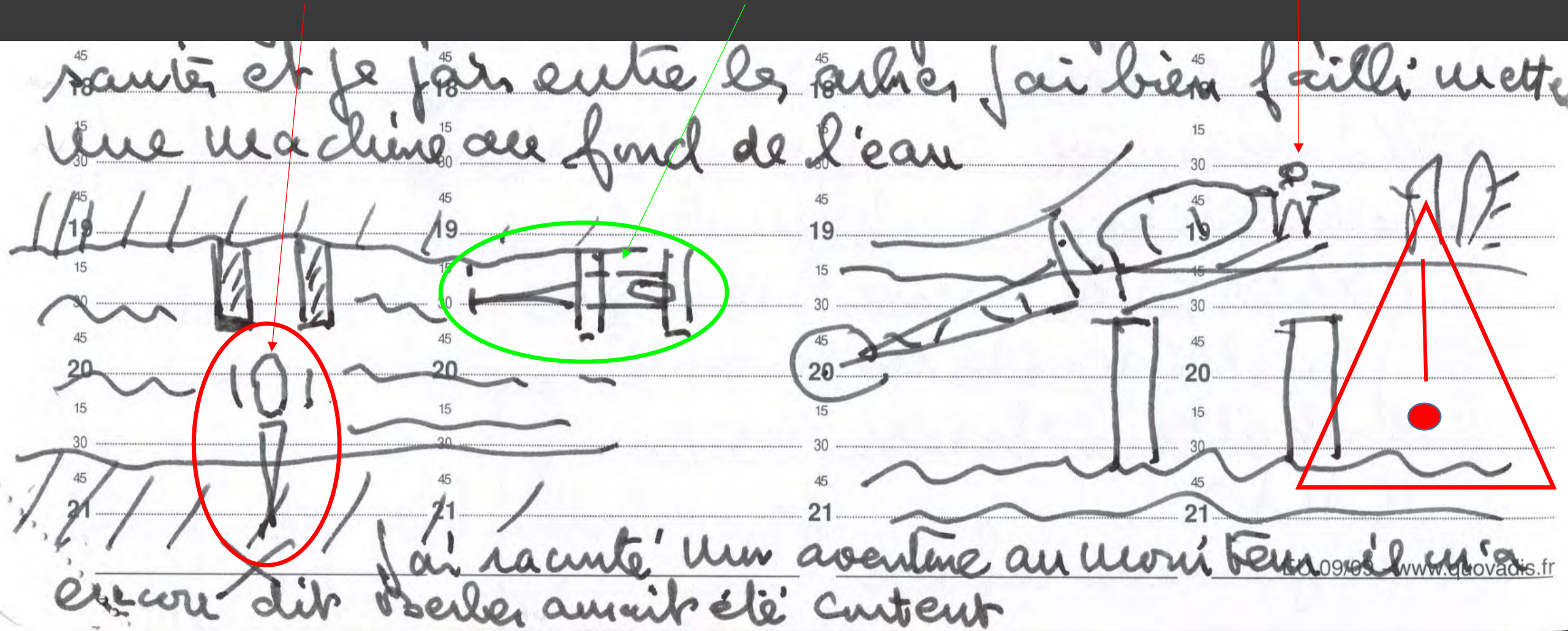
J'ai raconté mon aventure à mon moniteur, l'Adjudant-chef VERGNE, il me dit : « Berber aurait été content ! ». (Colonel BERNIAU).

Papa décide de se poser sur les deux pontons, pour ne pas faire débarquer ses passagers en les faisant sauter dans l'eau....

Pas possible...

Possible !

Le passager fait contrepoids...sur le patin !



Sur la Rotonde et le canal

Mulhouse – Habsheim
GALDIV 7



Incident 2

A Mulhouse, le Capitaine VASSELIN nous envoyait nous entraîner dans la région d'Altkirch.

Là, il y avait un grand champ avec un bastion, un bunker de la ligne Maginot.

On faisait des posés dessus !

Pris d'une envie naturelle, après avoir posé l'hélico sur le bastion, je coupe tout.

Je descends, vais me balader et faire mes besoins.

Je reviens, je remonte sur le toit, met en route et je rentre à Mulhouse.

Le lendemain matin, l'hélico est sorti mis en route, c'est à peine si la turbine tourne.

Plusieurs essais au démarreur de piste, rien n'y fait.

Les mécanos de la CRALAT viennent.

Tout le circuit électrique est cramé.

La machine part à Nancy sur porte-char.

Je vois le moniteur, lui raconte mon vol de la veille.

L'Adjudant-chef VERGNE me dit : « C'est Berber qui t'aurait félicité ; on n'arrête jamais la turbine ! ». (Berber = Colonel BERNIAU)

Je lui dis, en Algérie, le Lieutenant SAVIN est descendu pour faire pipi, la machine en route.

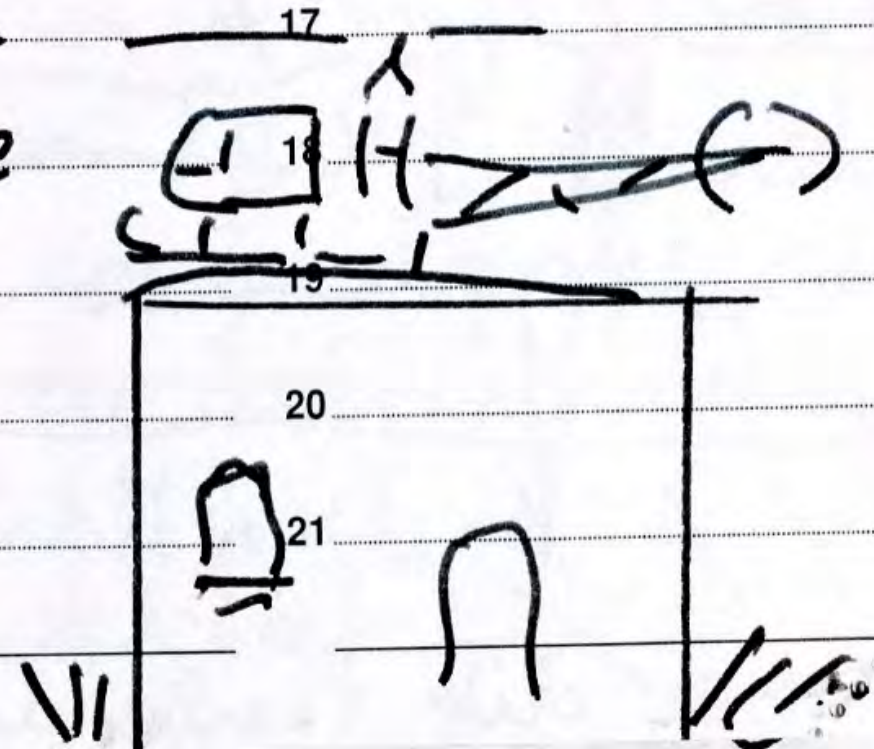
Il a entendu un grand « Boum » !

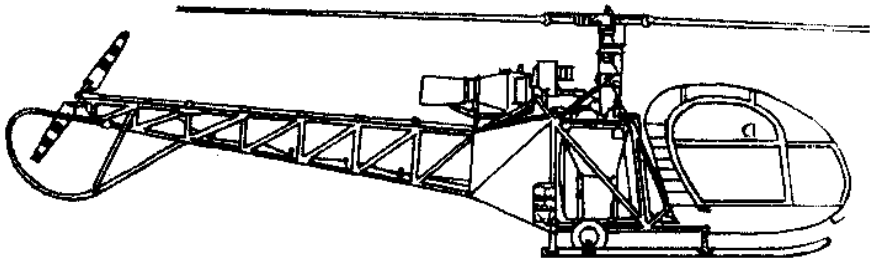
L'hélico est monté à 10 mètres et est allé s'écraser 50 mètres plus loin !

A ne jamais refaire....

Posé sur le blockhaus...

On avait⁴⁵₉ un détachement de
la C.R.A. h.A. à la Caserne Babanègre
Et pour les grandes revisions il
fallait aller à Nancy
C.15 A.L.A. ⁴⁵₂₁
à ne jamais refaire?!!





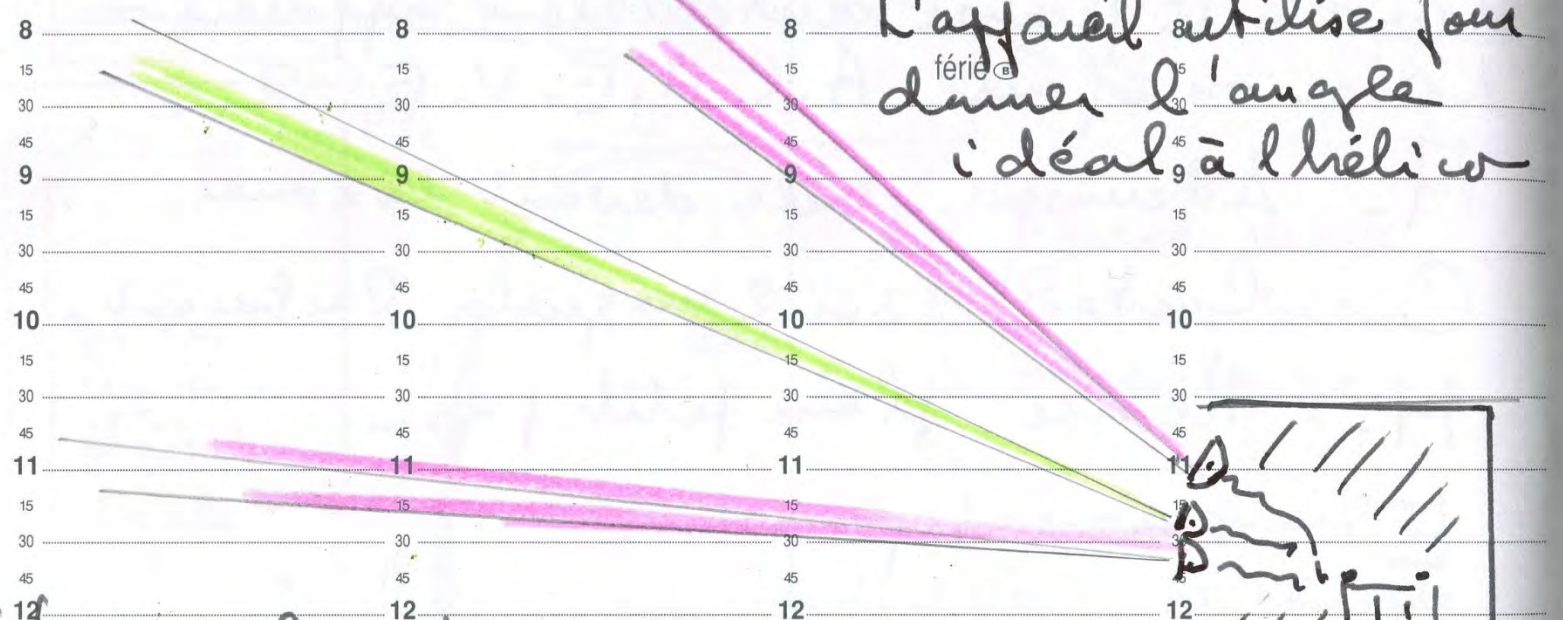
Vol de nuit en hélicoptère

S. Arsène
201-165

S^e Marina
202-164

FÊTE NATIONALE (B)
203-163

S^e Marie-Madeleine
204-162



L'appareil utilisé pour donner l'angle idéal à l'hélicoptère



L'appareil du type main pour l'atterrissage. après le feu de piste à 1000 pieds d'un le voir la présenter dans l'axe alors qu'on a allumé le phare d'atterrissage ou de vol en cas d'auto-rotation on se présente dans l'axe de terrain et en garde la vision dans le vent qui donne le bon angle de descente. On a utilisé à Mulhouse au Galat 7 - et à Aix au Galat 7 -

Intéressante explication du guidage au posé de nuit par un jeu de couleurs...

Papa vous explique !

*Dans l'Alouette II, photographié pour faire des cartes de Noël,
au dessus des quartiers de Mulhouse*

*GALDIV 7
1963 - 68*



Pilote de Général, on est considéré comme le Gendarme de la DS 21.

On part à l'heure au caprice du Général.

Si on consulte les cartes, on est perdu...

Si on passe au-dessus d'un château dont on ne sait pas le nom, on est perdu...

A Mulhouse, le Général part et la DS 21 est au col de Bussang.

A Marseille, on part de la Malmousque, la DS est déjà à Montpellier, au cas où..., ainsi de pouvoir rentrer à tout prix !

Général LEGEY

A Mulhouse, c'était le mieux.

Il laissait la place devant aux mécanos, ce qui lui coûtera la vie.

Car un jour, aux manœuvres à Mailly, avec un Lieutenant, le pilote, il veut rentrer à Mulhouse pour organiser les festivités du 14 juillet.

Ils partent le matin.

Une heure après, je décolle avec le détachement de trois Alouette II.

A peine sorti du camp et la prise de cap, je donne l'ordre de faire demi-tour, retour à Mailly.

On repartira l'après-midi.

On arrive pour apprendre que le Général s'est crashé.

Dans les environs de St Dizier, le Lieutenant s'est perdu dans le brouillard.

Il a accroché les arbres.

Le Général, dans l'impact, est passé au travers de la banquette arrière, il a écrasé le bidon d'huile.

Il n'a pas survécu.

Dans le CR (compte rendu) de commandement de l'ALAT, il est fait un article sur l'intérêt du ½ tour MTO.

Ainsi un équipage, prudent, a fait ½ tour, pour sortir l'après-midi en sécurité.

On ne m'a rien dit, après j'étais « mûr » pour l'ordinaire !

Général LEROY

Lui, ce n'était pas la même chose, il donnait des ordres au pilote !

Et lorsqu'on avait passé, outre Vosges, à l'intérieur pour rentrer, il demandait toujours de rentrer par le col de Saverne.

Alors que le col de Bussang, était toujours passable.

Un jour, comme toujours partant de Nancy, le temps est brumeux.

L'ordre arrive, on passe par le col de Saverne – Plein Est, travers Château-Salins, la purée de pois.

Je le regarde bien !

On fait demi-tour, je ne peux rejoindre la base de Nancy dans le brouillard.

J'arrive devant une ligne Haute tension.

Seul, je passe dessous, mais avec lui, je pose.

Il envoie son porte-serviette téléphoner, pour que la voiture vienne le chercher.

Et avant de partir, il me dit encore : « Vous restez là ! ».

Mais personne ne s'occupe de moi.

Après 1 heure de son départ, je mets en route.

Je passe sous la ligne et je me fais tirer par la goniométrie de Nancy.

Et je rentrerai le lendemain.

Général LEROY

Un jour à Nancy, je demande à son porte serviette, de lui donner l'heure limite de départ.

Il n'en aura rien fait ou Monsieur fait encore un caprice !

Je fais tenir le hangar ouvert ,car je dis aux mécanos : « Je ne pars plus, je suis aux limites de la nuit ».

Lorsqu'il arrive, je lui fais savoir que le temps limite autorisé est dépassé et je ne décolle plus.

Il tape du pied, il hurle : « J'en ai assez d'avoir à discuter avec des sous-officiers ; je vous donne l'ordre !».

Je lui réponds : « D'accord mon Général, mais à la nuit, je pose n'importe où ».

Là encore, il hurle : « C'est impossible d'être à la merci d'un sous-officier ! ».

On arrive à Bussang à la pénombre, je vois Mulhouse dans la nuit avec ses lumières.

Je le pose, il part sans dire au revoir.

Je laisse la machine dans la cour de Lefebvre.

Je suis à pied pour rentrer.

Le lendemain, un Lieutenant vient chercher la machine.

Le Colonel me fait appeler : « Et voilà, tu as bien fait de refuser de décoller, quand même il fallait qu'il voit qu'il était en faute ».

Enfin j'ai été un moment à ne plus convoier le Général, on lui a mis un officier.

Général LEROY

Un autre jour, il me laisse choisir un peu échaudé.

J'arrive au col de Bussang qui est agité par un föhn.

Je reste en stationnaire et j'attends quelques secondes jusqu'à apercevoir la sortie du col.

Alors pas d'hésitation, on fonce !

Et on retrouve la visibilité dans la vallée de Thann.

Alors le Général qui veut être désagréable me crie : « Alors pilote, s'il y avait eu une ligne TSF ? ».

Un chef d'EM est l'ancien Colonel de l'école de Chamonix, lui est un ancien chasseur alpin.

Je les emmène tous les deux, après avoir arrimé les skis sur les patins de l'Alouette, et entre la Schlucht et le Bonhomme, je fais le remonte pente.

Sa femme rejoint dans la 403, par la route des crêtes.

Le général LALANDE

Commandant d'arme, qui a été le chef du point « Isabelle » à Diên Biên PHU.

Il nous fait passer l'échelle 4 « Infanterie » !

En cas de crash, nous pourrions trouver une autre affectation !....

Autrement, l'hélico va servir de taxi aux officiers généraux et supérieurs.

Le handicap !!!

L'arrivée de la 3^{ème} dimension dans l'armée de terre, les officiers ont cru pouvoir donner des ordres aux pilotes, au mépris des règles de la circulation aérienne.

Même présentation sur le château du Haut Koenigsbourg

*GALDIV 7
Mulhouse*



Blindés russes

*Je me suis amusé sur ces constructions
Le Capitaine CAMPREDON, commandant le peloton, les a mises en exposition
sur la table de Ping-pong, dans le hangar,
pour les présenter au Général de la Division*

Le Général de BOISSIEU qui a dit être conquis, dit : « Vous félicitez ce sous-officier »!?

Juste, je me suis dédommagé en récupérant le cutter

Mulhouse GALDIV 7

BTRI 52



PT 76



ASU 85



Blindés russes

*Maquettes faites en carton pour l'identification,
comme nous pratiquons le Vol Tac, avec des hélicoptères lance-missiles,
à l'époque en Alouette III, armée et équipée de missiles téléguidés SS-11*

Le char avec ses insignes sur le devant est aérotransporté

ASU 57



T 54-55



BTR 40



BTR 40



BTR 50 P



*La maquette
en carton du
char
« STALINE »*

T 10

*GALDIV 7
Mulhouse*



Pour passer le temps libre, nous faisons des maquettes des blindés russes, chars, PT 76 etc...

Et j'ai participé à leurs constructions.

Un jour de la visite du Général LEMASSON, le Cne CAMPREDON, chef du peloton met les maquettes en exposition sur la table de ping-pong, dans le hangar.

Le Général à sa visite, dit de féliciter ce sous-officier qui les a faites, ce que l'intéressé n'a pas su.

Mais un jour, le Colonel du GALDIV m'appelle : « Comme tu es doué, tu vas me faire une maquette de circulation et de code de la route ; j'ai 8 000 francs à dépenser ; vas au boulot ! ».

Alors je demande une mission.

Je pars en hélico à Toul, au régiment du train.

Je suis reçu par un sous-officier du garage.

Je lui parle de mon projet.

Il me montre une maquette d'instruction, faite avec un moteur d'essuie-glace, qui marche avec une batterie de Jeep.

Elle alimente un circuit et fait marcher les lampes aux carrefours.

Il me donne les plans du modèle à bricoler.

De retour à Mulhouse, j'en fais part au Capitaine puis au Colonel.

Ce dernier explose , il me dit : « On n'est pas là pour marcher à l'économie, je dois dépenser 8 000 francs !».

C'est tout juste s'il ne me traite pas d'incapable !

Alors, je descends en ville chez le marchand de maquettes près de la rue du Sauvage.

J'achète des petites maisons, que le marchand s'offre à me les monter, un circuit de rail avec loco, wagons, des petites voitures, des feux miniatures, du plâtre à modeler à cent francs le sac.

Et on fait une maquette statique qui mérite d'être exposée dans un musée.

Mais pas touche pour l'instruction !!! C'est pas fait pour jouer avec ...!

Ce n'est pas ce que j'avais prévu au début.

Deux gares
Un fleuve avec des péniches
Un palais avec un énorme jardin en
carré
de grands boulevards ...

Ou est-ce ?

Les trois suivantes également ?









Un drame

Un jour de manœuvre à Mulhouse, dans la région IS sur Till (?).

Un jeune soldat au volant d'un camion Mercedes manque un virage.

Il se retourne avec le camion et se trouve piégé dans la cabine.

Son Lieutenant vient lui passer un savon, qu'il ne devait pas rouler si vite : « Pour ta punition, tu attendras le dépannage... ».

Lorsque celui-ci arrive après plusieurs heures, le camion qui avait fait le plein, l'essence coule dans la cabine et le soldat baigne dedans.

Lorsqu'on retire le gars, il est inconscient.

Le médecin l'amène à mon hélico et me demande de l'amener à l'hôpital.

Je décolle avec le gars ficelé au siège.

Il ne parle pas.

Je vais sur Dijon.

Je pense qu'il y a un hôpital militaire.

Je contacte la Tw de Dijon-Longvic, qui me dirige.

Je trouve le lieu, je m'y pose.

Je cours à l'entrée, il y a des brancards.

On en prend un.

Un quart d'heure après, l'Adjudant de service sort de la salle avec les vêtements à la main et il me demande si j'ai l'habitude de voyager avec un mort ?

Il y a bien longtemps, lorsque Papa me raconte cette triste anecdote, il précise qu'avant de décoller, il attache la langue du jeune soldat, au revers de sa veste, avec une épingle à nourrice pour qu'il ne l'avale pas, qu'il ne s'étouffe pas

En vain....

Le dernier essai/explosion
d'une bombe Atomique souterraine en Algérie

(février1966)

Papa est volontaire pour participer au dernier essai atomique au Sahara

Il embarque à Orléans (VAM : Voie aérienne militaire), puis débarque
à In Amguel (Algérie), le 03 février 1966

Il y séjourne du 04 au 18 février 1966

Papa embarque à In Amguel (VAM), puis débarque à Orléans, le 19 février 1966

A Mulhouse, on demande des volontaires pour partir à la bombe atomique au Sahara, à In Amguel.

Nous partons par le train, plusieurs équipages - pilotes et mécanos de 4 Alouettes II.

On part par le train jusqu'à Paris au COMALAT à Versailles, GALAT 1.

On se retrouve avec BOIRA.

On touche 4 machines et on part en vol à Orléans-Bricy, la base aérienne de transport.

A Orléans, on démonte les machines : démontage des pales principales, des patins.

On met à la place, des supports surbaissés à roulettes et tête-bêche, on rentre dans les deux N-2501 « Noratlas », les 2 Alouettes II .

● In Amguel

Au sud :
Tamanrasset



Zone de tir de la bombe

Base vie

(internet)



Zone de Tirs d'IN - AMGUEL
621 ° G.A.S.
(Groupe des Armes Spéciales)

Pourquoi des essais atomiques en Algérie, alors indépendante depuis le 05 juillet 1962 ?

« (...) L'Algérie avait pris elle aussi certains engagements à Evian (19 mars 1962).
(...) A la République Française, l'Algérie ne laissait qu'un petit nombre d'installations militaires,
un bail de quinze ans sur le complexe de Mers-el-Kébir, l'usage pour cinq ans de trois
installations atomiques* et de cinq aérodromes**(...) »

* Reganne / In Ekker / Colomb-Béchar-Hammaguir

** Colomb-Béchar / Reganne / In Amguel / Bône / Boufarik

Revue française de science politique

Les relations entre la France et l'Algérie depuis les accords d'Évian

Monsieur I. William Zartman

Zone
d'In Amguel

(Photo internet pour
illustration)



*Dans le Noratlas, partis de Bourges via Oran,
pour In Amguel avec les deux Alouettes II
démontées, mises tête-bêche dans le cargo*

*Essai atomique
février 1966*



Nord 2501
Noratlas

(Photo internet
pour illustration)





CARGO

IN

Informational sign on the ground

(Photo internet
pour illustration)



*Arrivée du Noratlas dans le circuit
du nouvel aérodrome militaire d'Oran
Bouf-Fer, à côté de Mers el-Kébir*

*Essai atomique
février 1966*



Arrivé à In Amguel, on doit coucher dans des baraquements type Fillod.

C'est le sauna.

Un copain me fait l'hospitalité dans son shelter climatisé.

Je retrouve les copains du stage Banane CLINT (?), CHOLEY, DEBAT.

Les Alouettes remontées, premier vol...

Le stationnaire en France à 1m20, est à 10 cm.

Le facteur de charge est maximum, le temps peu humide.

Les machines ont des filtres à sable, aux prises d'air de la turbine, qui font au moins 50 kg.

On va essayer les appareils détecteurs de radioactivité sur le « caillou » où M. MESSMER a failli être contaminé, comme son adjoint M. BOCAMOWSKI.

La radioactivité rémanente est toujours très forte, les appareils hurlent lorsqu'on avance et l'aiguille tape au maximum...

On part très vite, on n'insiste pas longtemps.

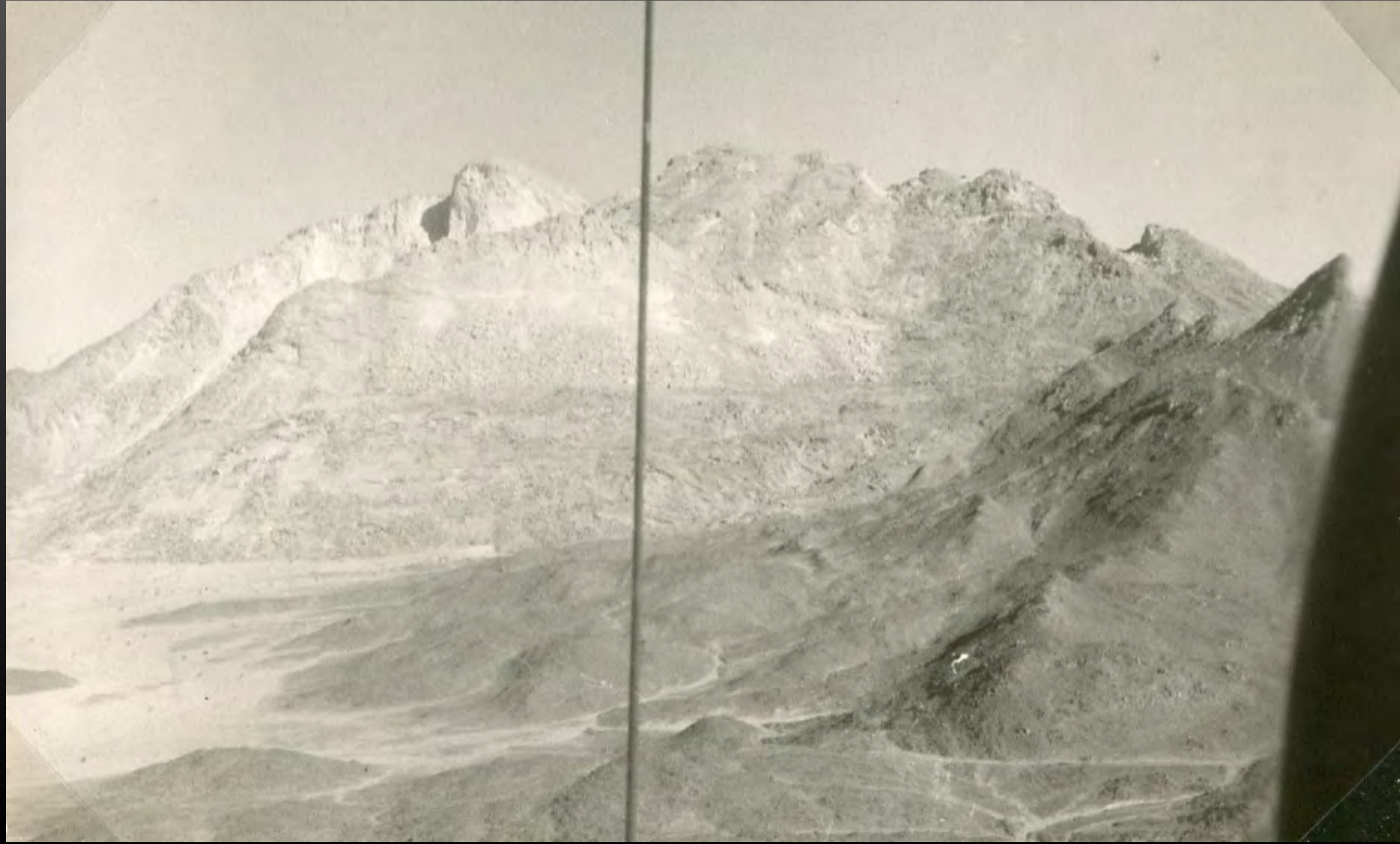
*Le massif à In Amguel où se passent les forages
pour l'explosion souterraine*

*Essai atomique
février 1966*



R.A.V (reconnaissance à vue) *sur le caillou*
où se font les forages pour l'installation de la bombe
quelques jours avant la dernière explosion

Essai atomique
février 1966



*Le massif « le caillou » vu depuis l'Alouette II
en vol, avec le Capitaine CHAILLET,
ancien de l'école H-21 de Sétif*

Nous avons fait un posé en haut

*Essai atomique
février 1966*



En attendant l'explosion, on passe au caisson à l'armée de l'air.

On reste ½ heure, ¾ d'heure confiné dans une caisse, faite pour relever la valeur radioactive de nos os.

Le résultat sera peut-être dans notre carnet sanitaire, puisqu'on n'y repassera pas après l'explosion.

En vol, on a sur nous, dans la poche, un stylo sensible aux radiations et dans une autre, un papier photo sensible, qu'on ne rendra pas !?

Demain, pour passer le temps, on va visiter le Hoggar, comme on attend le jour J, personne n'est au courant de la date d'explosion.

In Amguel au Sahara, sud de Colomb-Béchar

*En attendant l'arrivée de l'engin explosif de Paris, et le jour d'essai,
le centre organise des conférences et des excursions*

*Ici, nous sommes venus en hélicoptère au Hoggar, pour visiter les grottes
et photographier les rupestres*

Sans précaution aucune, il n'est pas recommandé de faire des flash

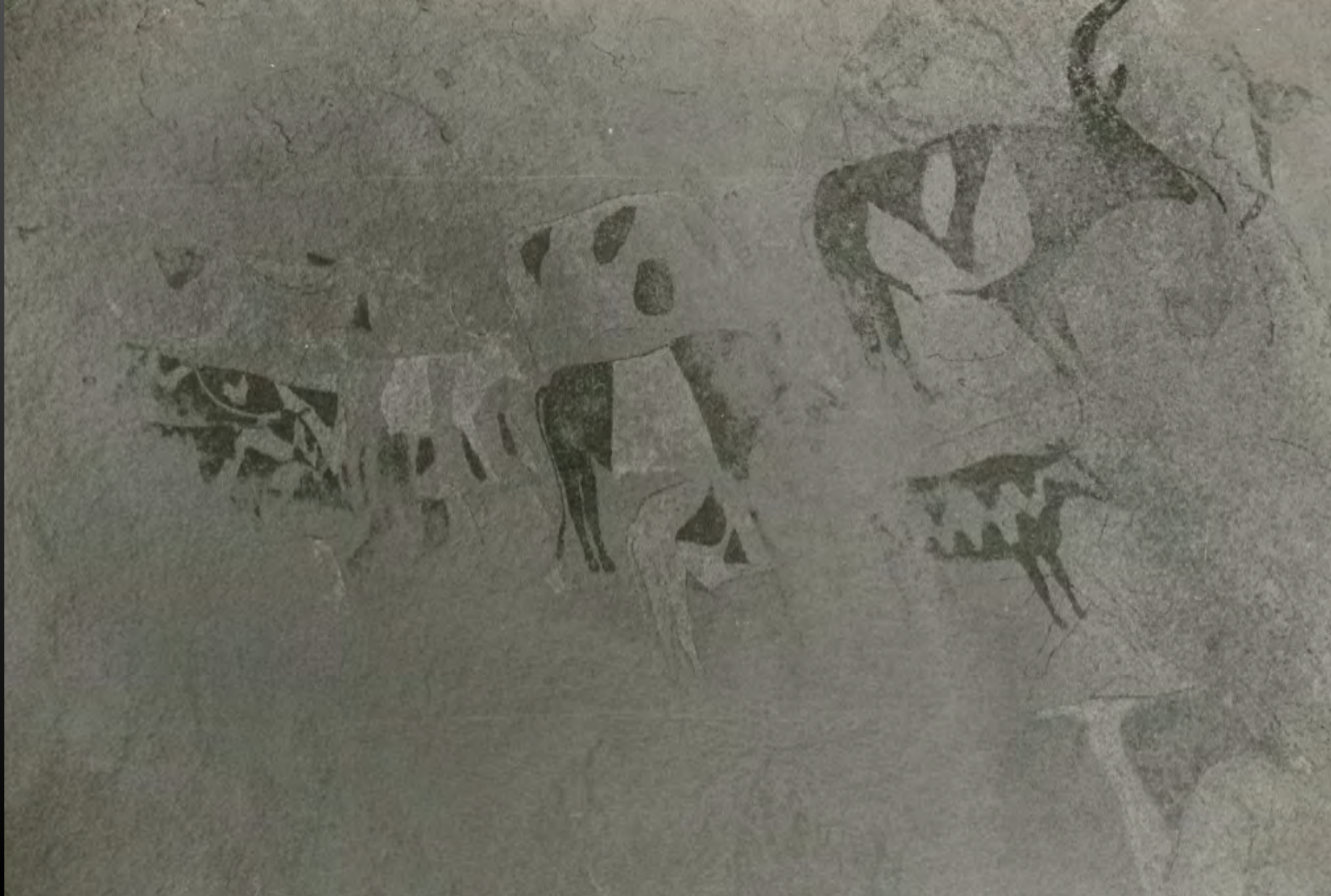
*Essai atomique
février 1966*



Entrée de la grotte des rupestres, dans le Hoggar

*Essai atomique
février 1966*











*Moi, je suis venu avec le Capitaine photographe du COMALAT – Paris,
avec mon Alouette II*

*Sahara 1966
Dernier essai d'explosion atomique souterraine*



Un H-21 de l'ALAT posé dans le Hoggar pendant l'excursion

*Essai atomique
février 1966*



*Les cailloux vus au loin sur le Djebel ont l'air de moellons et une fois à côté,
ils sont gigantesques (effet d'optique?)*

*Sahara 1966
Dernier essai d'explosion atomique souterraine*

*Le Djebel
caillouteux*

*Essai atomique
février 1966*











Le Hoggar

In Amguel

*Essai atomique
février 1966*



*Les trois photos :
promenade dans le massif du Hoggar en attendant
le jour J pour le dernier essai souterrain*

*Essai atomique
février 1966*





Le H-21 de l'excursion

*Essai atomique
février 1966*



Le H-21 Vertol avec son équipage

In Amguel

*Essai atomique
février 1966*



Les touristes du jour sont venus en H-21 Banane

Sahara 1966

Dernier essai d'explosion atomique souterraine







La Banane H-21 Vertol, au parking à côté des DC-3

Au fond la « bite à Camille » qui a toujours servi de repère au loin pour se mettre dans l'axe de la piste

*Essai atomique
février 1966*



Deux DC-3 d'Air Militaire au parking à In Amguel

*Essai atomique
février 1966*



*Le Douglas Havoc de la Marine à l'entrée de la piste dans le sens d'atterrissage
au cap 320, piste Nord*

*Essai atomique
février 1966*



Pour passer le temps, à nous, comme à l'ingénieur, on reçoit un cours sur le déroulement de la mission :

*Pourquoi fait-on des essais aériens et souterrains ?
... pour faire une bombe propre !*

C'est pour bientôt, nous sommes, comme toujours, à attendre !

Arrive un « Super-Constellation » de Paris-Le Bourget.

La passerelle installée, il descend une foule de civil, techniciens, militaires, journalistes.

Ce qui est remarquable, ils sont tous en civil.

Les technocrates arrivent, c'est pour bientôt car ils n'ont pas l'intention de rester longtemps.

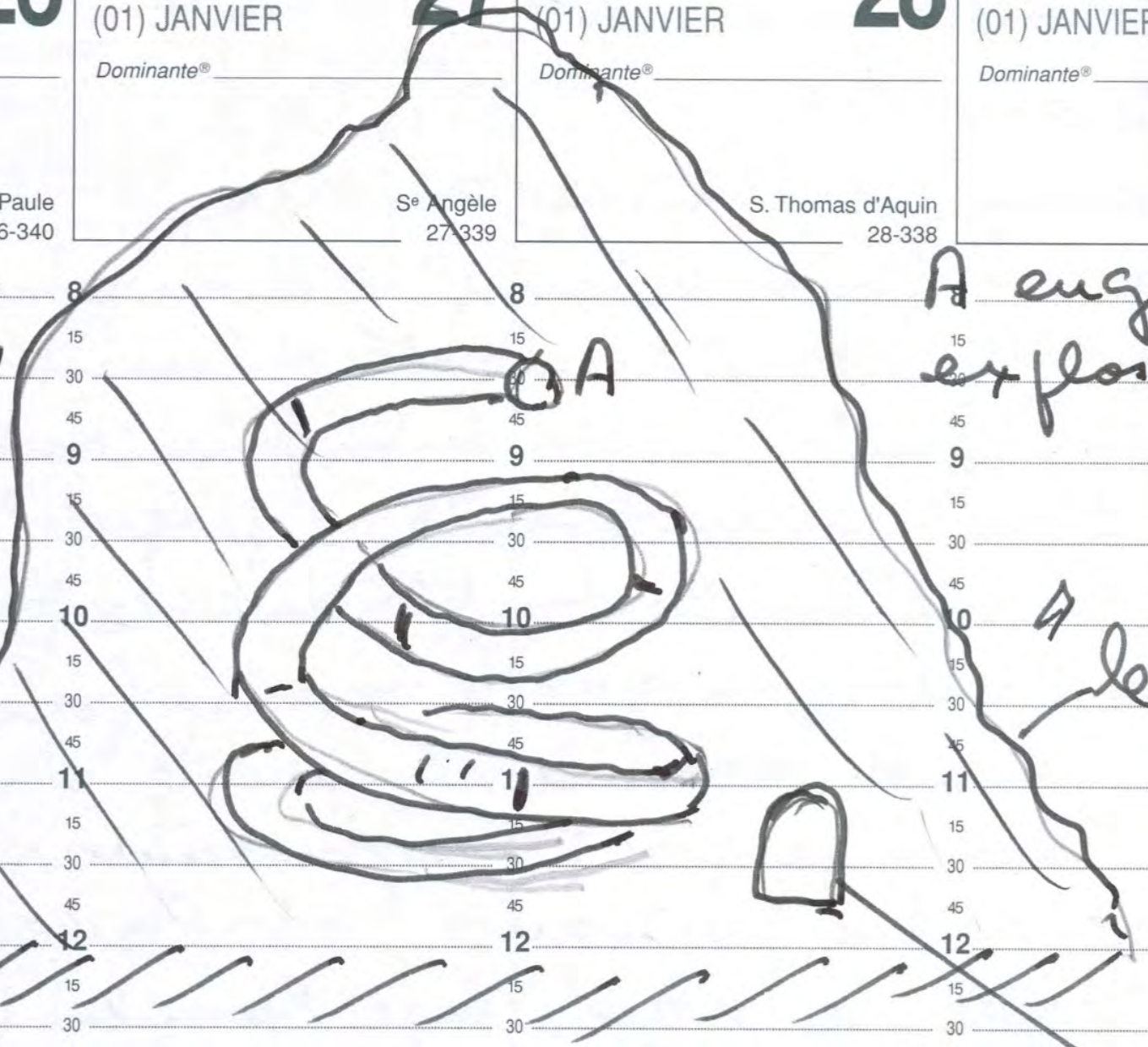
Lundi
(01) JANVIER
Dominante® _____
S^e Paule
26-340

Mardi 26
(01) JANVIER
Dominante® _____
S^e Angèle
27-339

Mercredi 27
(01) JANVIER
Dominante® _____
S. Thomas d'Aquin
28-338

Jeudi 28
(01) JANVIER
Dominante® _____
S. Gilda
29-338

Les colimaçons
s'écroulent dans
la montagne
l'engin installé
au sommet
en seulant
sont faits de
bois et
le vide
rempli
de gaz tricien



A engin
explosif
le Paillo
Galerie des appareils
de contrôle -

Vendredi

(01) JANVIER

30

Samedi

(01) JANVIER

31

Premier Trimestre 2004

du 29 janvier au 1^{er} février

Semaine 5

Dominante®

Pau creuse, la montagne
les H21 fait du sling
avec les sacs de ciment
Il n'y a pas de pilotes enthousiastes

S^e Martine

30-336

Dominante®

S^e Marcelle

31-335

(12) DÉCEMBRE 2003								(01) JANVIER 2004								(02) FÉVRIER 2004							
S.	L.	M.	M.	J.	V.	S.	D.	S.	L.	M.	M.	J.	V.	S.	D.	S.	L.	M.	M.	J.	V.	S.	D.
49	1	2	3	4	5	6	7	1				1	2	3	4	5							1
50	8	9	10	11	12	13	14	2	5	6	7	8	9	10	11	6	2	3	4	5	6	7	8
51	15	16	17	18	19	20	21	3	12	13	14	15	16	17	18	7	9	10	11	12	13	14	15
52	22	23	24	25	26	27	28	4	19	20	21	22	23	24	25	8	16	17	18	19	20	21	22
1	29	30	31					5	26	27	28	29	30	31	9	23	24	25	26	27	28	29	
© 87 quo vadis								© 87 quo vadis								© 87 quo vadis							
① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦								① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦								① ② ③ ④ ⑤ ⑥ ⑦							

TÉLÉPHONER

700 a 800

FAXER

Un Anquet
dernière explosion
souterraine

Algerie
independante
apres 1962

Après l'explosion la montagne offre un grand
trou qui gardera la chaleur et la radioactivité

5

Presque la totalité, en guise d'attaché-case, ils portent un carton, tous le même : il contient 3 bouteilles d'alcool - 1 Pastis, 1 whisky, 1 Martini.

Au départ, après la sortie à Paris, il y a une épicerie où alcools et cigarettes sont détaxés, hors douane, alors on profite de l'aubaine.

Certains viendront nous casser les pieds pour prendre leur colis !

Au retour, l'armée ne passant pas en douane !

En effet, le lendemain branle-bas, on va au terrain, prêt à voler mais avant l'explosion, tout le monde est à terre, les vols sont suspendus.

On n'est pas au PC ; on n'entendra pas le compte à rebours.

On est tenu sur une circonférence, gardée par des gendarmes, encore eux !

Je me tiens derrière un, avec l'appareil photo dans la combinaison.

Tout à coup, la montagne gronde ; elle tremble.

Le sol vibre sous nos pieds, comme si on était sur une barque, avec un fort clapotis.

On vibre sur place, la montagne disparaît dans un nuage de poussières et un nuage se forme.

C'est hallucinant, inquiétant, et sous nos pieds, comme deux masses qui se percutent, c'est l'onde de choc.

Il y a un pilote de l'armée de l'air, toujours le même, il va se poser sur le caillou, relève la radioactivité et va directement à la décontamination.

Les bras en l'air, on le déshabille et il va à la douche.

La tente de décontamination est tenue par l'armée de l'air.

Ils portent le masque, sont revêtus de combinaisons blanches et manient le bâton détecteur.

*Le jour J , à 1 kilomètre, le sol tremble, on est sur les vibrations du sol
Au loin, « le caillou », la montagne fume, un nuage de poussières s'élève
On va décoller, pour aller mesurer, en l'air, la radioactivité rémanente*

*Essai atomique
février 1966*



Alouette II
sur le site
d'In Amguel

(Photo internet pour
illustration)



© photo J.C. CARTALAS

Pour moi, je suis habillé avec une flanelle, les finettes des poilus de la 1^{ère} GM qui pourra être brûlée après usage.

On porte le masque Fenzy.

C'est un masque avec une fenêtre de vision.

On porte une boîte avec des bâtons réfrigérants dans le dos, tout cela n'est pas pour nous rafraîchir !

Je pars avec le Capitaine qui était à Guelma avec J.P VUILLAUME.

Il porte des moustaches à la gauloise comme un cosaque !

Au bout d'un moment, il me regarde et de l'eau s'est amassée dans la fenêtre.

Les moustaches nagent !

J'ai envie de rire !!!

On se demande, si on est à 1 000 mètres ou en plongée sous-marine !

On va vers les nuages qui montent de la montagne.

Après plusieurs mesures, on vient se poser.

Il va au compte rendu.

Je repars avec le Capitaine CHAILLET, notre dernier moniteur Banane à Sétif.

On va à nouveau vers les nuages de poussières.

A l'atterrissage, près de la tente de décontamination, un homme fantôme s'approche le bâton à la main.

Il commence à faire le tour de l'Alouette II.

On entend un crépitement caractéristique.

Le verdict tombe : « Ne restez pas là, la machine est contaminée, vous devrez monter à 2 000 mètres pendant un moment pour la décharger ».

Ce qu'on fait.

Le Capitaine CHAILLET prend les commandes et on monte au-dessus de la base pendant 45 minutes.

Lorsqu'on revient, les crépitements sont toujours importants.

Alors, on nous dit de laisser la machine en isolement.

Il lui est mis au scotch, une croix rouge sur la bulle et on déroule du barbelés tout autour.

Je reviendrai chercher la machine le lendemain après-midi où les décharges sont admissibles ????

In Amguel
Le coin du marché pour les roses des sables et le quartz

Essai atomique
février 1966

IN AMGUEL

29



Un jour, je vais au Douar, acheter des roses des sables.

*La caravane Renault passe avec des véhicules à tester au Sahara :
des Dauphine suivies par plusieurs camionnettes « Prairie » qui portent les pièces
de rechanges.*

*Après l'explosion, nous faisons une excursion à Tamanrasset
et voyage en Jeep à bouffer le sable sur le Fech-fech*

*Arrivée devant le refuge médical du Hoggar, devant le fort Laperrine
(interdit de photo)*

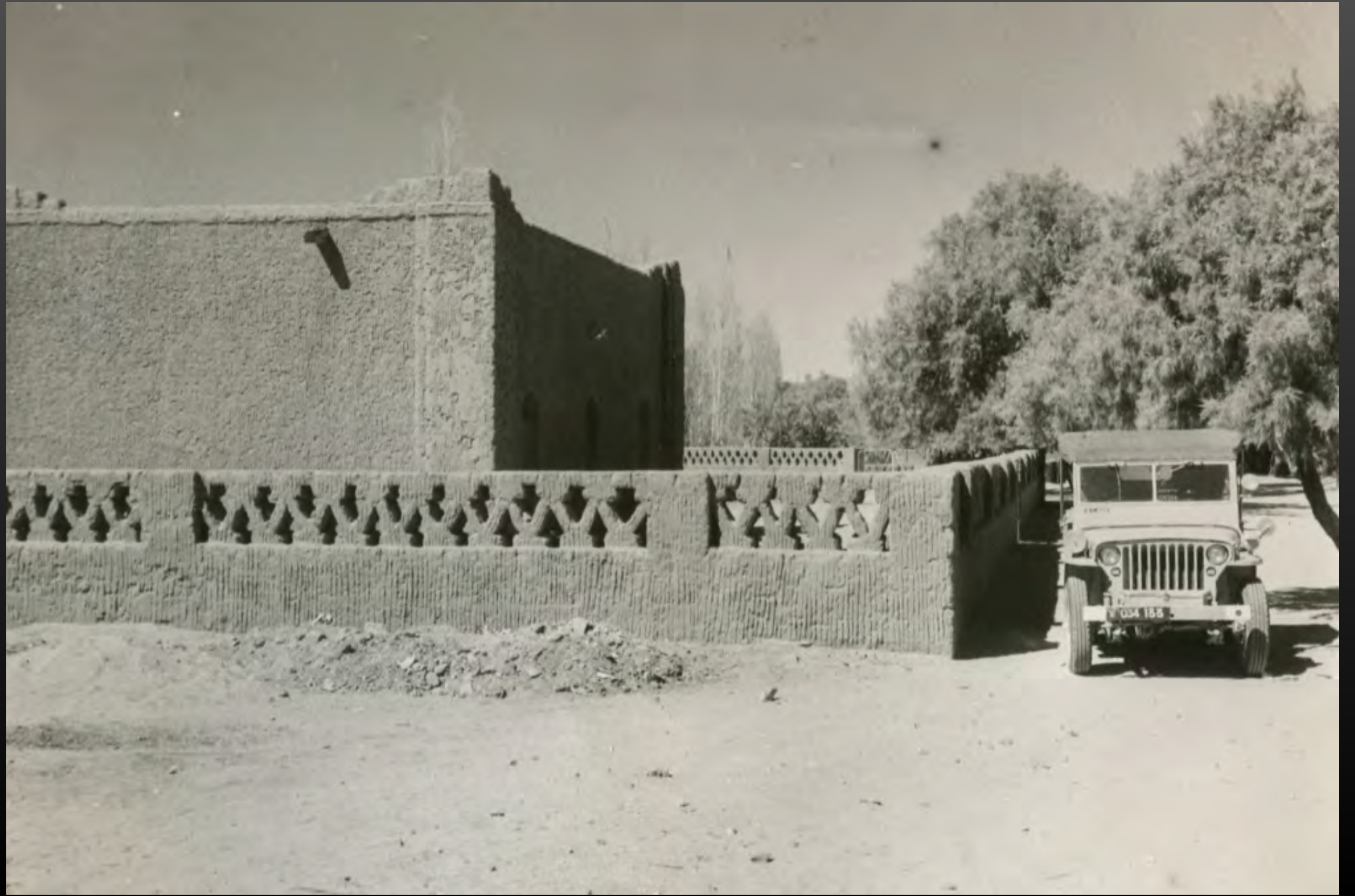
*Essai atomique
février 1966*



ASSISTANCE MEDICO-SOCIALE
DU ROYAUME

Stationnement dans le pays Tamanrasset

*Essai atomique
février 1966*



Sortie du Douar

*Essai atomique
février 1966*



Sur la piste, une halte

*Le fusilier marin qui fait partie du voyage, se repose devant
une borne routière assez rare*

*Essai atomique
février 1966*



ROUTE DU HOGGAR

AGADES	→	1019
TAMANRASSET	→	119
ALGER		1950
EL-GOLEA	←	920
IN-SALAH		581

*Une borne kilométrique qui ne manque pas
de kilomètres.*

Sur le parcours In Amguel via Tamarasset

*Essai atomique
février 1966*



*Le départ de Tamanrasset pour In Amguel
Sortie du pays, maintenant la poussière*

*Essai atomique
février 1966*



*Départ de Tamanrasset
Une Jeep du convoi*

*Essai atomique
février 1966*



Départ de Tamanrasset, retour à In Amguel

*Essai atomique
février 1966*



*Arrêt sur la piste devant la pancarte indiquant
le passage du Tropique du Cancer*

*Essai atomique
février 1966*



La pancarte du passage du Tropique du Cancer

*Essai atomique
février 1966*

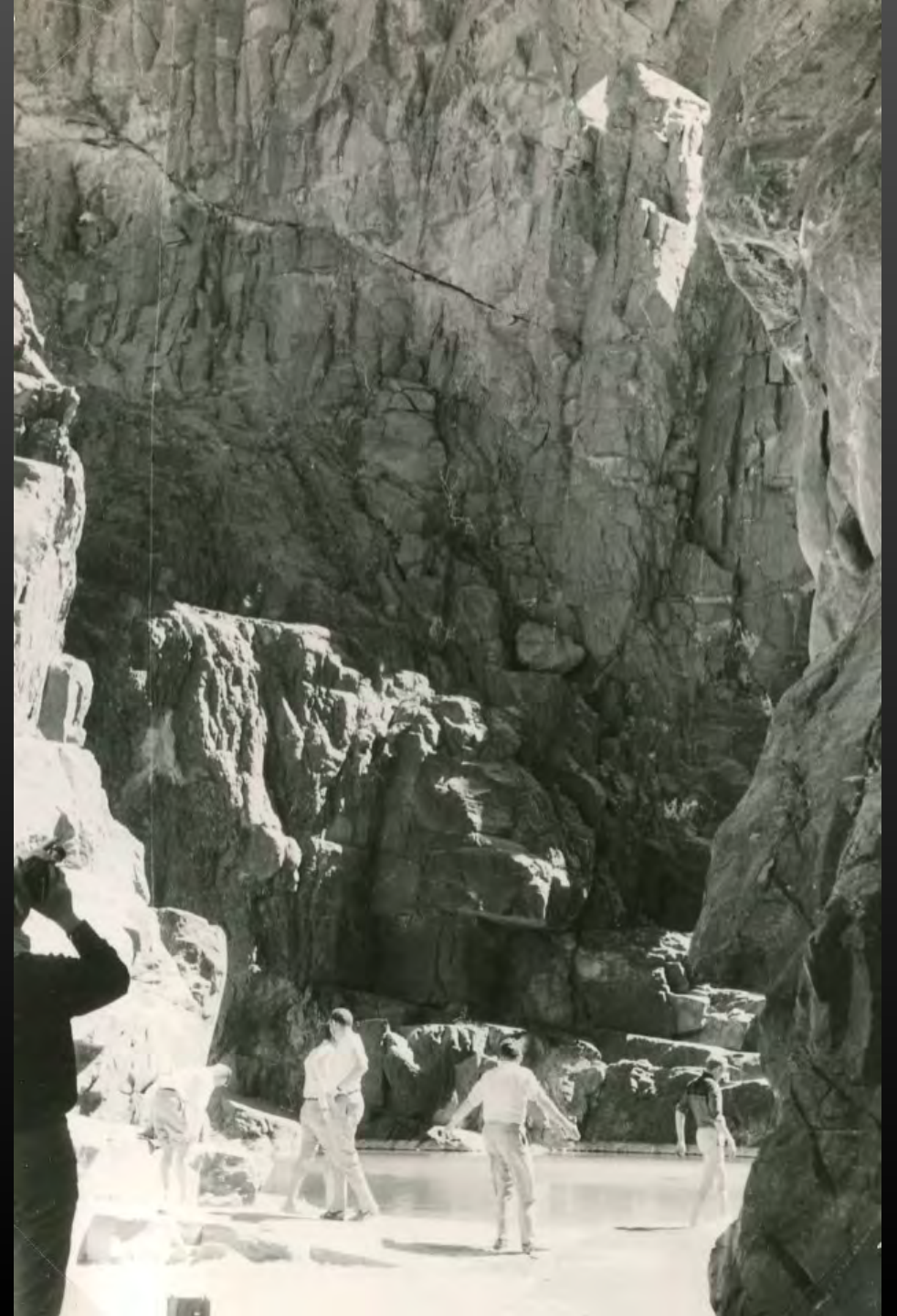


*Sur le trajet, arrêt dans Aghada
Sorte d'oasis*

On y trouve une eau fraîche potable, limpide.

*Cela fait un énorme contraste au milieu
de la sécheresse*

*Essai atomique
février 1966*



Avec nos trois Jeep du convoi

*Nous croisons une caravane ; un chibani s'en détache et il vient vers nous, se dirige vers l'un
et dit : « Alors mon Capitaine, t'es content, la bombe, elle a bien pitié ! »
Ce qui est drôle, nous sommes tous en civil et celui à qui il s'est adressé, est bien Capitaine !*

*Ce qui fait dire, l'excursion au Hoggar s'est faite avant l'explosion et le voyage
à Tamanrasset, après, en attendant la logistique ;
c'est pourquoi, il y a eu moins de candidats qu'au premier voyage*

*Essai atomique
février 1966*









Article du 6 mars 2010 du « Parisien », trouvé dans les mémoires de Papa...

La colère des victimes algériennes des essais nucléaires français

SÉCURITÉ. Notre journal s'est rendu sur l'un des sites algériens où furent réalisés les essais nucléaires français dans les années 1960. Une bataille pour l'indemnisation des populations locales est aujourd'hui engagée.

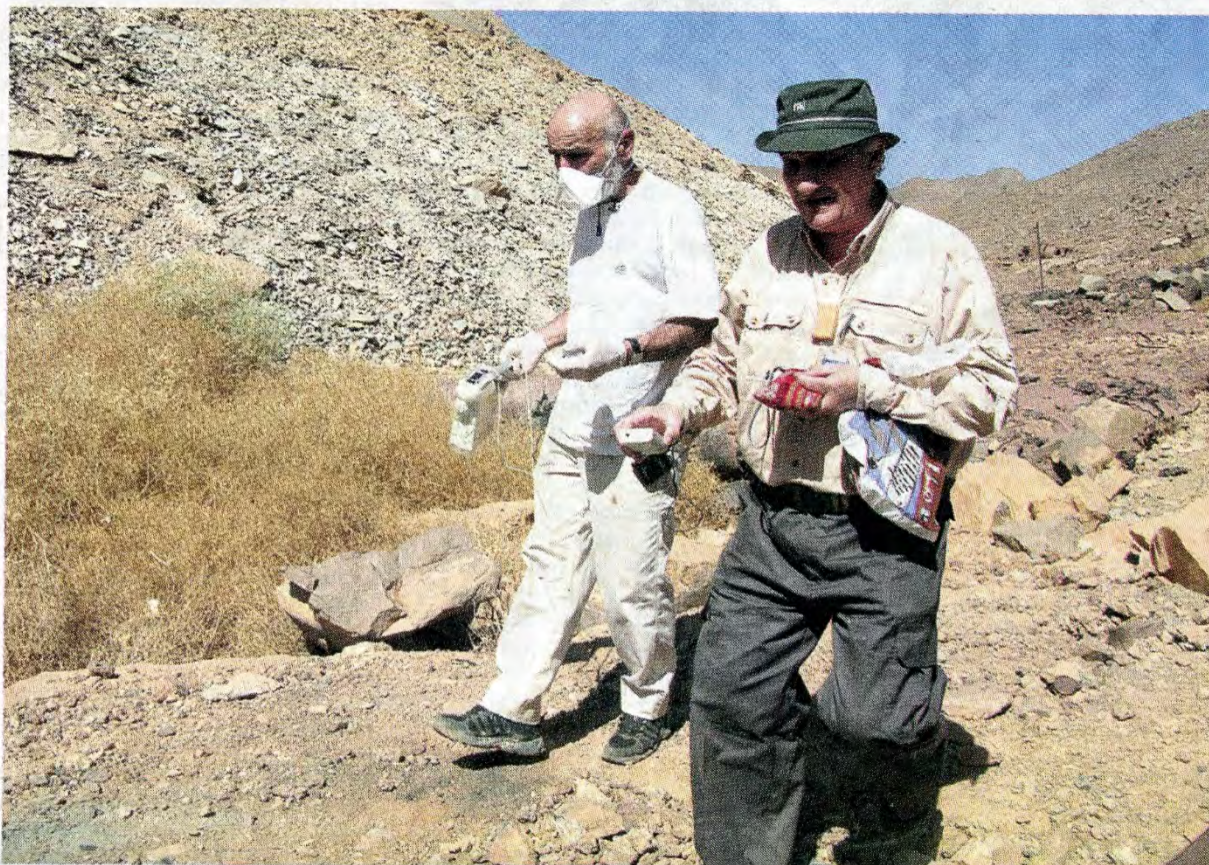
ils s'appellent Rubis, Jade ou Améthyste : « Des pierres précieuses dont on se serait bien passé », ironise un officiel algérien. De 1960 à 1966, dix-sept essais nucléaires ont été réalisés par la France dans le Sahara.

On ne connaît pas leurs effets sur la santé des vétérans, militaires et civils, mais beaucoup ont développé des maladies radio-induites. On sait maintenant que ces explosions furent des bombes à retardement. Cinquante ans après, l'Algérie en souffre toujours.

Les conséquences font sentir sur plusieurs générations

AN-PAUL TEISSONNIÈRE,
DOCTEUR EN MÉDECINE, COORDONNATEUR DE NOMBREUX VÉTÉRANS

Après avoir assisté à un colloque, organisé par les autorités algériennes, sur le thème « Les conséquences des essais nucléaires français », le journaliste de « Le Parisien » - « Aujourd'hui en France » s'est rendu sur le site d'In-Ekker, où furent réalisés treize essais nucléaires. Certains furent souterrains, après que quatre premiers tirs atmosphériques eurent lieu 1 000 km plus au nord, dans la région de Reggane.



CLÉS

- **17 essais nucléaires** ont été réalisés par la France dans le Sahara, entre 1960 et 1966.
- **4 bombes**, baptisées Gerboises ont explosé dans l'atmosphère à 50 km de Reggane, en 1960 et 1961. La première, Gerboise bleue, tirée le 13 février 1960, a dégagé quatre fois la puissance d'Hiroshima.
- **13 essais souterrains** ont été réalisés ensuite dans le secteur d'In-Ekker au sud-est de Reggane.
- **35 autres tirs, baptisés Pollens**, ont eu lieu également dans ce secteur, visant à faire exploser à l'air libre des pastilles de plutonium.
- **150 000 personnes** vivent aujourd'hui dans la région de Tamanrasset, où se trouve In-Ekker.
- **10 millions d'euros** ont été provisionnés pour indemniser les vétérans des essais dans le cadre de la loi Morin, adoptée en janvier.

Ce que savait

Après avoir assisté à un colloque, organisé par les autorités algériennes, réunissant des spécialistes du sujet, « le Parisien » - « Aujourd'hui en France » s'est rendu sur le site d'In-Ekker, où furent réalisés treize essais censés être souterrains, après que quatre premiers tirs atmosphériques eurent lieu 1 000 km plus au nord, dans la région de Reggane.

A l'époque, hors les quelques milliers d'employés algériens de l'armée française, dont la dosimétrie n'a jamais été relevée, les militaires considéraient que le Sahara était tout simplement vide. Pourtant, rien que dans le secteur de Reggane se trouvaient près de 20 000 habitants, nomades ou sédentaires. Plus au sud, la région de Tamanrasset, où se trouve In-Ekker, compte 150 000 personnes à l'heure ac-



IN-EKKER (ALGÉRIE). Roland Desbordes, le président de la Criirad, association indépendante de mesure de la radioactivité, effectue de nouveaux relevés au côté de Michel Verger, de l'association des vétérans des essais nucléaires. (DR.)

tuelle, qui vivent avec une épée de Damoclès au-dessus de la tête. Très peu d'études ont été réalisées sur leur santé, mais les témoignages abondent sur des hausses significatives de cancers et de malformations congénitales.

« Ces essais, c'est une catastrophe de l'avenir, martèle Jean-Paul Teisso-

nière, avocat de nombreux vétérans. Leurs conséquences se font sentir sur plusieurs générations. » En Australie, on sait que, dans un contexte similaire, le taux de cancer a bondi de 18 % et qu'ils sont 23 % plus graves qu'habituellement.

Alors, la bataille de l'indemnisation a commencé, pas toujours dénuée

d'arrière-pensées quand on sait notamment que l'Algérie cherche aujourd'hui à se doter du nucléaire civil. Quoi qu'il en soit, cette source de conflit vient s'ajouter à des relations franco-algériennes déjà houleuses et qui n'avaient pas vraiment besoin d'un nouveau motif de crispation.

NICOLAS JACQUARD

Vives tensions entre Paris et Alger

A lors que la visite à Alger de Bernard Kouchner a été plusieurs fois reportée, le dossier des essais nucléaires vient s'ajouter à un contentieux déjà chargé, entre le classement de l'Algérie dans la liste des pays à haut risque terroriste, l'enquête sur la mort des moines de Tibéhirine, et surtout la question de la colonisation.

Dans ce contexte, la question des « expérimentations » au Sahara apporte de l'eau au moulin des partisans algériens d'une ligne dure. « Crime de guerre », « crime contre l'humanité » : lors d'un colloque organisé la semaine dernière à Alger sur ce thème, le débat d'experts a parfois viré à la surenchère. « Il faut savoir tourner la page, mais ne pas l'effacer, nuance M^e Fatima Ben Braham, l'une des intervenantes. Tout est fait pour dissimuler cette période. Quand je demande des archives, on me dit de contacter le fils du général de Gaulle ! »

La question de l'indemnisation

En France, certains y voient une volonté d'Alger d'instrumentaliser l'Histoire pour ressouder les rangs autour d'un régime sur le déclin. « Il ne faudrait pas que la colonisation soit l'éternel alibi permettant à cer-



PARIS (VIII^e), LE 17 AOÛT 2008. La question des essais nucléaires au Sahara est le dernier dossier qui altère les relations entre les présidents Sarkozy et Bouteflika, ici lors du sommet pour la Méditerranée. (LP/JOLIVIER CORSAN.)

tains responsables de justifier des échecs », déclarait le député UMP Thierry Mariani.

Mais les Algériens insistent désormais sur la question de l'indemnisation. La loi Morin visant à dédommager les vétérans français des essais est « ouverte aux victimes algériennes », nous assure le ministre de la Défense. Rien n'est moins sûr.

« C'est une loi à responsabilité limitée, décrit le juriste Azzedine Zalani. Ses termes sont très vagues. On parle de victimes sans évoquer l'environnement, et les populations nomades, nombreuses dans ces régions, en sont exclues. »

De fait, pour prétendre à ce que le statut de victime soit reconnu, il faudra prouver avoir résidé dans le sec-

teur à l'époque des essais, au plus tard le 1^{er} janvier 1967. La descendance des éventuelles victimes n'est donc pas concernée. Quand à la zone géographique prise en compte, elle serait de 150 km maximum autour des sites, quand certains assurent que les effets des bombes se sont fait sentir sur 700 km à la ronde.

Une commission d'experts bilatérale

Côté français, dans un entretien au quotidien « El Watan », Marcel Jurien de La Gravière, le Monsieur Nucléaire français, a dévoilé l'existence d'un groupe d'experts bilatéral chargé de négocier secrètement sur cette question, annonçant pour « début 2011 un état des lieux et des mesures de radioactivité exhaustives », tout en excluant de rendre publiques les archives militaires concernant les enfouissements.

Mais au-delà des polémiques, « il y a un environnement qui se meurt et peut faire mourir, dénonce Azzedine Zalani. Les ministres algériens de l'Environnement et de la Santé sont aux abonnés absents. Si la France est coupable de ces explosions nucléaires, eux le sont de non-assistance à personne en danger ».

N.J.

aujourd'hui dans la région de Tamanrasset, où se trouve In-Ekker.

■ **10 millions d'euros** ont été provisionnés pour indemniser les vétérans des essais dans le cadre de la loi Morin, adoptée en janvier.

Ce que savait l'armée française

La France avait-elle conscience des nuisances qu'elle causerait en réalisant ses essais dans le Sahara ? Le rapport « confidentiel défense », que « le Parisien » - « Aujourd'hui en France » avait dévoilé il y a deux semaines, apporte un certain nombre de réponses.

■ **Les tirs atmosphériques.** Les militaires avaient décidé de placer le « point zéro » là où explosent les bombes, à 50 km de Reggane au lieu de 100 km, quand bien même « la retombée radioactive présentait un risque si le vent tournait brusquement ».

■ **Les risques pour la population.** Proche d'In-Ekker, par exemple, il y a un village, menacé par les retombées du tir souterrain Saphir si le vent tourne. Mais « les habitants sont bien disposés envers l'armée, grâce aux soins et aux cadeaux qui leur sont prodigués », indique le rapport. Dès lors, les militaires considèrent qu'une évacuation, à Reggane, n'aura lieu que si la dose radioactive exceptionnelle de 25 röntgens est reçue. C'est cinquante fois ce que prévoient les normes de l'époque, deux cent cinquante fois plus que ce qu'imposent les textes actuels.

■ **Des fuites connues.** Sur les treize essais confinés dans la montagne d'In-Ekker, douze seront à l'origine de fuites. Les experts s'y attendaient, relevant, lors des études préalables, que l'« homogénéité mécanique du massif n'est pas bonne » et qu'il est parsemé de « fissures », et autres « dislocations majeures », d'où un « risque grave d'émanations immédiates ou retardées ».

N.J.



IN-EKKER (ALGÉRIE). C'est ici, près du massif du Tan Afella, que la France a réalisé treize essais nucléaires entre 1961 et 1966.

Des milliers de tonnes de déchets radioactifs en plein désert

« Ici, tout le monde a peur »

MOHAMED ABBASSI

● un habitant de Reggane



(DR.)

REGGANE

C'est une terre devenue poussière. Une oasis autrefois fertile, désormais stérile par endroits. « Dans les années 1960, des centaines de tonnes de tomates étaient cultivées ici et exportées vers la France, se souvient Mohamed Abbassi. Aujourd'hui, plus rien ne pousse sur de vastes surfaces. Les palmiers sont pourris. »

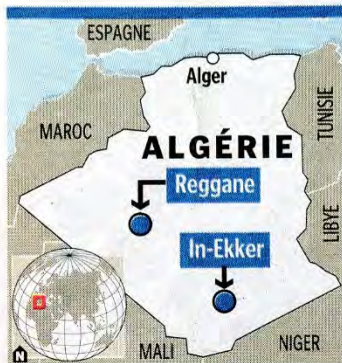
Né en 1952 au Creusot (Saône-et-Loire), Mohamed a retrouvé ses racines en 1970, à Reggane, petit coin de Sahara d'où sa famille est originaire. A cinquante kilomètres de là, les quatre premières bombes A françaises illuminèrent le ciel en 1960

(DR.)

IN-EKKER (ALGÉRIE). C'est ici, près du massif du Tan Afella, que la France a réalisé treize essais nucléaires entre 1961 et 1966.

(DR.)

Des milliers de tonnes de déchets radioactifs en plein désert



IN-EKKER

C'est une petite échoppe de souvenirs parmi d'autres, perdue dans les rues ocre de Tamanrasset, au cœur du Sahara algérien. Sur l'étalage, des bijoux faits d'un étrange alliage : « Ici, on dit du Necker », soupire Fatima, la vendeuse. Le « Necker », abréviation de In Eker, à 150 km au nord, où se trouve une montagne défigurée par 13 essais nucléaires réalisés par la France entre 1961 et 1966.

« Beaucoup de métal contaminé est resté ici, explique Roland Desbordes, le président de la Criirad, association indépendante de mesure de la radioactivité. Les gens se sont servis, au péril de leur vie. » Des centaines de kilomètres de câbles équipaient ce bloc de granit de 800 m de hauteur. Aujourd'hui encore, des récupérateurs les brûlent pour en extraire le cuivre, inhalant des fumées gorgées de plutonium. « On sait que c'est dangereux, reprend Fatima. Mais ici, les gens sont pauvres, et personne ne s'occupe de nous, alors on se dit que le destin décidera. »



IN-EKKER (ALGÉRIE). Ces Touaregs ont été employés par l'armée française dans les années 1960 sans savoir qu'il s'agissait d'un programme nucléaire.

(DR.)

A In-Ekker, au bord de la Transsaharienne, des milliers de tonnes de déchets radioactifs hantent le massif du Tan Afella. « Dix mille tonnes de lave et de scories ont été contaminées », relevait l'armée française lorsqu'elle quitta les lieux en 1966. Le ratage du tir Béryl, en 1962, en fut le principal pourvoyeur, faisant fondre la roche. « A côté des coulées, on reste un quart d'heure maximum ! prévient un spécialiste. On ne ramasse rien et on tape ses chaussures en partant. » Les bips de plus en plus continus des appareils de détection incitent à respecter les consignes. Au pied du granit, ils affichent 9,99 microsieverts/heure, le maximum que permet leur cadran. Sur la lave, une radioactivité jusqu'à 1 000 fois plus élevée que la normale a été relevée. Le résultat des prélèvements réalisés ici par la Criirad en octobre dernier est sans appel : les environs ne sont

pas avares en plutonium 239, quand le sable contient du césium 137, retrouvé jusque dans une crotte de chameau...

Des cas de cancers et de malformations congénitales

Des barbelés installés par les militaires français, il ne reste qu'une forêt de piquets rouillés. La barrière dressée par les Algériens ne fait plus guère illusion. « Ce qu'on a fait là, ça me met en colère », lâche Michel Verger, de l'association des vétérans des essais nucléaires. « Plusieurs membres de ma famille sont morts pendant la guerre, j'ai pardonné, glisse un fonctionnaire local. Mais ça, je peux pas. Ce sont toutes les générations à venir qui le subiront. » Trente kilomètres plus à l'ouest, d'autres essais sur des pastilles de plutonium produisirent des poussières transportées sur 1 000 ha au-

tour des points d'explosion. A la contamination qui dure, il faut ajouter celle des retombées subies à l'époque par les habitants du secteur, importantes sur des centaines de kilomètres, comme l'atteste un rapport officiel publié en 2002. « Si j'avais su, je n'aurais jamais travaillé là, souffle un riverain employé à l'époque sur le site. On nous disait qu'il s'agissait d'extraction minière. J'ai perdu un fils et une fille. Deux autres ont des malformations. » Ce Touareg habite In-Amguel, à 10 km de la montagne maudite. Mais la distance n'apaise pas les craintes. « Quand on prend cette route pour aller à Alger et qu'il y a du vent de sable, on n'est pas rassuré », raconte une habitante de Tamanrasset.

« Alors que le cancer de la thyroïde arrive en dixième position dans le secteur d'Alger, il figure en seconde position dans le Sud », note le professeur Abid Larbi. « Il représente 8 % du total des cancers, contre 1 % habituellement », complète Zina Meloui, médecin à l'hôpital de Tamanrasset.

A Reggane, où furent réalisés les quatre tirs atmosphériques, l'analyse de 2 500 échantillons sanguins a montré des taux de diabète et de leucémie quatre à cinq fois supérieurs à la normale. « Et l'Algérie envoie ici des appelés, explique anonymement un médecin, chez lesquels on a détecté ensuite un taux de stérilité trois fois supérieur à la moyenne. » « Le problème, c'est que les gens ne sont pas sensibilisés, reprend Zina Meloui. Un monsieur est venu pour une maladie bénigne. Il ne s'inquiétait pas de l'énorme tumeur cancéreuse qu'il avait au niveau du sein. »

NICOLAS JACQUARD

France, se souvenant d'un bassin. Aujourd'hui, plus rien ne pousse sur de vastes surfaces. Les palmiers sont pourris. »

Né en 1952 au Creusot (Saône-et-Loire), Mohamed a retrouvé ses racines en 1970, à Reggane, petit coin de Sahara d'où sa famille est originaire. A cinquante kilomètres de là, les quatre premières bombes A françaises illuminèrent le ciel en 1960 et 1961. « Les vieux avaient fait appel à un marabout. Ils ont dansé pendant l'explosion, raconte Mohamed. Pour eux, ça avait marché, puisqu'ils avaient survécu ! »

C'était sans compter les radiations. Mohamed avait beau se trouver en métropole au moment des tirs, il a payé un lourd tribut à l'atome. « Mes deux filles sont nées handicapées. La première est morte à 14 ans. Mon frère, lui, est décédé en 1986 d'une leucémie. J'ai un voisin qui a quatre enfants sourds et muets. Ici, tout le monde a peur. »

La France doit nous aider

Une crainte d'autant plus vive que le matériel irradié par la France, engins de chantiers, avions ou véhicules, a été enterré à la va-vite au moment de lever le camp, sans qu'aucune cartographie ne soit transmise aux Algériens. « On mettait tout dans des grands trous, raconte Bernard Mounier, un vétéran français. Mais on savait que ce serait détérioré à notre départ. Certains construisaient déjà des maisons avec les ferrailles abandonnées. » Récemment, un habitant de Reggane a ainsi découvert une pelleteuse française sous quelques centimètres de terre. Plus au sud, le creusement d'une tranchée pour le passage d'un aqueduc a mis au jour des fûts radioactifs.

Les mains de Mohamed triturent nerveusement une affiche flanquée d'une cocarde tricolore, celle du documentaire de Djamel Ouahab, « la Gerboise bleue », du nom de la première bombe. « C'est en le rencontrant que j'ai compris d'où venaient nos malheurs », soupire le père de famille, qui réclame justice. « J'aime la France. Mais maintenant, elle doit nous aider... »

N.J.

VOLTAC

Papa participe à un stage VOLTAC (vol tactique)
du 18 mai au 08 juillet 1966

Le Cannet des Maures

Il effectue 59 vols

A Mulhouse, le Père Noël arrive en Alouette III...



Mulhouse,

Le paquetage est prêt au moment des évènements de mai 1968

*GALDIV / 7
1968*





7° GALAT – Aix les Milles

(août 1968 - avril 1973)

Papa est muté au 9° GALAT, le 1^{er} août 1968

Il rejoint le 05 août

Le 9° GALAT devient le 7° GALAT le 1^{er} juillet 1968

Papa est inscrit au tableau d'avancement 1970,
le 02 décembre 1969

Il est promu au grade d'Adjudant-chef, le 1^{er} avril 1970

Papa demande son droit à la retraite

Il est rayé des contrôles de l'Armée et du 7° GALAT, le 04 avril 1973



On quitte Mulhouse en 1968, pour Aix les Milles affecté au GALAT 9, qui va devenir le GALAT 7.

Après un passage aux chaussettes et l'habillement, je suis avec l'ADC FABRE au commandement de l'ALAT, avec le Colonel MONGUILAN et le Colonel GERVAIS, qui viennent de quitter Toulouse.

Je suis le roi, nous avons un Bell G2 que je peux prendre comme je veux seulement m'inscrire au registre des vols.

A Aix, je volais sur MH Broussard, L-19, L-18, Alouette II, Bell G2.

Je verrai encore voler le NC-856, à la base de Salon-de-Provence pour l'entraînement des réservistes.

Cette photo doit être très précoce, dès son arrivée en 1968 puisque Papa porte encore l'ancien insigne !

Le nouvel insigne du 7^{ème} GALAT n'est pas encore réalisé ou arrivé au magasin du corps !

7^{ème} GALAT



Les Milles

7° GALAT



Aix en Provence 9^{ème} GALAT – 7^{ème} GALAT

on a encore :

2 Broussard

4 L-19 pour faire du remorquage biroute à St Mandrier

2 hélicoptères Bell G2

2 Alouettes II

L'EM basé à Toulouse, rejoint la base d'Aix, et a un Bell à sa disposition.

Le GALAT 9 devenu GALAT 7 sera dissout, comme la base.

Colonel MONGUILAN - Colonel JANIN - Col DAVID - Cdt MERGAULT - Cdt BOMMART

Cne VERGUE - Ltn EVANGELISTA - Ltn PIEREZ - Ltn CHEVILLARD

A/c ESCAUDE - A/c MOUTON - A/c ISNARD - A/c FABRE

At DUBOIS - At DECAUX - - At HUCHET - At NAGOT - At PIETRI - At DUPONT

Le Larzac

*Septembre
1968*







Larzac

Le Skeeter

Hélicoptère Saunders-Roe
(Royaume Uni)

Armée Belge

août 1968



Au Larzac, avec les Belges, ils avaient des « Skeeter », petits hélicos.

Les pales sont en bois entoilées.

Le démarrage se faisait en lançant le rotor et des cartouches de fusil de chasse dans un barillet.

On voyait un mécano après un démarrage, sortir les étuis et se frotter les doigts car elles étaient brûlantes !







Lorsque j'arrive à Aix-en-Provence, NAGOT et HUCHET reviennent de Ste Léocadie – Saillagouse en MH Broussard avec la dépouille du Mdl GALLAND, tué en Cessna L-19 dans la montagne autour du Canigou.

Plusieurs mois après, j'ai une mission semblable, posé en L-19 à Ste Léocadie.

Je prends un officier.

J'ai pour objectif d'aller survoler une unité en manœuvre dans les pitons et la troupe repérée, faire un passage volets sortis, le moteur au second régime, pour parachuter au Lieutenant ses galons de Capitaine !

C'est prendre des risques pour rien !

Année 1972 - stage officier

Cne MAURUPT - Cne BONNART

Papa à gauche

*7^{ème} GALAT
1972*



Mon camarade ADC BERTRAND

Il a quitté l'armée peut-être peu de temps après moi.

Il est entré à la protection civile à Aix, il a piloté un bimoteur, il s'est tué, comme DEBIQUY, qui lui aussi est entré à la protection civile, s'est tué en Bell du côté de Bayonne.

Pour ma dernière année à Aix, je suis désigné avec BERTRAND pour le défilé du 14 juillet, sur le cours Mirabeau.

Le matin, j'arrive à la caserne « Jauré Guiberry », en tenue, sans décoration, je n'ai pas vu la conséquence !

Le Lieutenant me demande où sont mes pendantes ?

Je ne les ai jamais porté et m'en suis jamais préoccupé.

Aussi le Lieutenant dit alors personne ne les porte.

Et BERTRAND qui est plus décoré que moi, les enlève.

Je lui dois des excuses car lui était fier de ses campagnes, il attendait la « rouge ».

Pour moi, je n'en ai rien à faire, mais je dois regretter de lui avoir fait une « vacherie ».

On a défilé la poitrine nue, ce qui n'a pas empêché des applaudissements des spectateurs !

Mais enfin, c'est dommage ... Adieu « Melon » ! (son surnom), il était de Cavaillon !

Elle a fini sur l'A7

(Papa est à l'avant gauche ; notez le photographe à l'arrière)



La fin de l'ATT

Aix en Provence : L'autoroute de Lyon-Marseille vient d'être ouvert depuis peu.

Il n'arrive encore pas à Aix.

Aussi la Gendarmerie moto d'Orange, nous a requis pour la surveillance du circuit jusqu'aux Alpilles.

Il n'y a pas encore de barrières centrales et on voit des traces de voitures qui ont fait demi-tour d'une voie sur l'autre.

On se pose à la base d'Orange, on prend un Gendarme officier ou Adjudant et on fait des va-et-vient.

Je ne vois pas pourquoi le peloton de Gendarmerie de Hyères n'a pas été sollicité.

C'est du rase-mottes, pour repérer les voitures.

Un jeune Lieutenant arrivé depuis peu, est désigné pour la mission.

L'ayant faite dans les premiers, je fais remarquer au Capitaine que c'est une mission pas comme les autres.

Mais il n'y voit pas d'inconvénient, il est pilote breveté.

Nous n'avons que 2 Alouettes II et elles sont précieuses.

Il part avec l'ATT pour son dernier voyage !

Il va prendre un Adjudant à Orange et suit ses consignes.

A un moment, distrait ou regarde par terre, une ligne à haute tension se présente.

Le pilote ne semble pas l'avoir vu !

L'Adjudant crie derrière : « Attention devant, la ligne !!! ».

Le reflexe « pilote avion » décide de la manœuvre manche au ventre.

En hélico, c'est un flair déconseillé, brutal, car le rotor ne suit pas et va couper la poutre de queue.

Alors ils finissent sur l'autoroute et le Gendarme se retrouva à faire la circulation...!!!

Papa
et
le château d'If
au milieu...



Je vole en
Alouette II
dans la vallée
de Briançon

1971





Briançon : 17^{ème} Chasseurs Alpins

Les missions Alouette sont personnalisées :

Briançon : BERTRAND ou HUCHET

Barcelonnette : PIETRI

Saillagouse : RENOIR

Alors aujourd'hui, il y a une 2^{ème} mission Briançon.

Le Capitaine me désigne avec le Bell.

Arrivé là-bas, posé sur le terrain de sport.

Il faut monter la garde.

Aussi le Colonel me demande de poser dans la cour de la caserne.

Ce qui n'est pas recommandé ,car il faut sauter les murs d'enceinte.

Le moniteur de la Gendarmerie à Hyères me remonte les bretelles.

Pour eux, la DZ en ville est juste pour l'Alouette II ; en montagne, c'est l'Alouette III.

Il ne saura pas que demain, le Colonel, en plus, est venu dans la cour pour le décollage et je l'ai monté au col du Granon (2400m) !

Posé, planté...!!!

En plus les chasseurs me réservent une DZ dans une clairière entourée d'arbres.

Je vais reconnaître le coin à pied.

Je trouve un plateau sur la falaise pour pouvoir « glisser ».

Après avoir vidé les réservoirs de 100 litres (c'est autorisé à condition de le mentionner sur les formes), je suis monté en profitant de l'ascendance, comme en planeur, mais le départ sera plus dur.

Je mets en route et je monte plus loin sur le plateau.

L'inquiétude du Colonel qui avait peur que je le laisse ?!

Le départ sera : « On y va, on y va pas ...!!! ».

Après une bonne chauffe, je glisse un peu avec le vent, le rotor accroche, alors le pitch en l'air et le cyclique dans la bulle pour ne pas taper la queue !!!

Ce n'est pas à refaire....!

Papa en vol,
en
Alouette II

Alpes ?

Pyrénées ?

7^{ème} GALAT
1968-73









L'hiver à Bollène - Le général PERPERE

Je suis chargé de mission depuis Aix-les-Milles.

Je pars à Marseille - la Malmousque prendre le Général PERPERE que j'ai connu en Algérie.

Il est à l'EM de la 7^{ème} région.

Je le pilote à Bollène sur les naufragés de l'autoroute.

Dans les années 70, seule la Provence fut épargnée.

C'est hallucinant, on quitte Marseille sous le soleil jusqu'à Orange et tout à coup, travers Montélimar, le manteau blanc !

Le tapis blanc s'arrête dans la région du sud à orange.

Dans la nuit, il tombe de la neige comme jamais.

Le vent a soufflé la neige.

Les voitures sont couvertes.

C'est là que j'apprécie les voitures de couleurs, car les véhicules blancs et clairs sont difficiles à trouver dans la neige, que si on est au dessus et on les découvre avec le souffle du rotor de l'hélico.

A Valence, les hangars s'écroulent sur les hélicos, sous le poids de la neige.

Les automobilistes sont secourus et hébergés à l'école de Bollène où le PC des secours a élu domicile, dans les bureau du génie civil.

Des gens, des automobilistes, des voyageurs sont assis sur les bancs de l'école, attendent tristement leur sort.

Nous arrivons à Bollène, au PC de l'équipement où beaucoup de monde papillonne.

Sur place, la Gendarmerie, les Pompiers, le Génie de Valence avec des engins.

Les pelleteuses patinent, seuls encore les Half-track arrivent à circuler.

La Légion d'Orange est venue pour les secours.

Il y a confusion pour les secours.

Le Colonel de la Légion voudrait, comme à la guerre, un commandement unique, mais chacun tire la couverture à lui...!

Le Général prend un siège, écoute les doléances en bourrant sa pipe, et tout à coup son regard est attiré par le tableau noir au mur.

Il est inscrit : « On est commandé par des cons ! Patience, notre tour arrive ! ».

Le Colonel de la Légion d'Orange dit au Général : « Mon Général, c'est un de mes Lieutenants qui l'a écrit, mais c'est moi qui ai signé ! ».

Il y avait une folle ambiance !

Les secours étaient composés des pompiers, l'équipement, la Légion, les Gendarmes et pas de commandement centralisé.

Chacun faisait sa petite cuisine.

Est-ce Papa le pilote de ce L-19 ?

Qui est cet homme, pilote ? Mécanicien ?

Alpes ?



























Citadelle Vauban sur la colline





On a fait des missions dans les Pyrénées.

On assiste les commandos, à Mont Louis, Collioure.

On pose à Saillagouse, dans les Alpes à Briançon, à Barcelonnette.

Un jour sur Alouette II, j'emmène un reporter de FR3 Nice pour faire un film sur la vallée d'Embrun.

Le film passe le soir aux informations, je ne le verrai pas.

Ce que Papa oublie, c'est qu'aux Milles, nous possédions une Tv avec 1 Unique chaîne : la Première !!!

Ces dernières années, j'ai tenté d'obtenir, par deux réseaux différents, ce film auprès des archives de France3 : Echech !

Ou s'est posé
Papa ?













Souvenir d'enfance de propos de Papa....

Papa me confie un jour, qu'aux Milles, il devient compliqué de voler.

Les jeunes pilotes poussent les « vieux pilotes » au placard, pour pouvoir faire des heures de vol, pour les sacro-saintes annuités, pour la retraite de demain...

« Vous avez assez volé les anciens, en Algérie... à nous, de faire des heures de vol ! » : disent-ils !...

Puis Papa de m'expliquer avec agacement :

« Ils n'étaient pas là quand on se prenait du plomb dans le cul... »...

Je pose en hiver un officier au plus près.

La neige est épaisse et profonde.

A peine posé (le Bell n'a pas de ski, il a juste un filet l'hiver entre les patins), à peine j'ai baissé les tours, arrête le moteur sur étouffoir, je sens et j'entends un craquement sinistre.

L'appareil s'enfonce doucement.

Déjà la queue, le tube de guide est dans la neige.

Je remets vite en route, le rotor anti-couple fait son trou dans la neige.

Je reprends les 2300 tours et j'arrache l'engin.

Je vais le poser plus loin, sur la route.



A Briançon

*M/c GALAU - A/c NAGOT
Ltn REBOULET – M/c CROUZAT*

*7^{ème} GALAT
1968-1973*

MH Broussard



Papa vole dans un Bell 47 G2
en stationnaire
sur le terrain de la base des Milles

(Cette photo a toujours été accrochée dans son garage en NB
Papa l'a colorisé avec sa technique de peinture à l'eau et une brosse à dent)

7^{ème} GALAT
1968 - 1973



Démarrage hélico - Bell

*Après la visite pré-vol, le tour, vérification du plein d'essence / Kéro.
Le Bell, 2 réservoirs.*

Le rotor anti-couple est libre, prendre une pale du rotor principal et la lancer pour 1 tour.

*Assis sanglé, essence ouverte, on pousse le levier sous le siège, débattement commande,
3 injections en tournant la poignée moto.*

Étouffoir baissé, plein riche, contact magnéto sur 1 et 2.

*On appuie sur le starter démarreur, le moteur tourne – pas d'allumage – si le moteur est
chaud, il est noyé, un coup sur étouffoir et aussitôt démarrer.*

Vérifier la pression d'huile, la montée doit être instantanée.

Et on attend au point fixe, la montée en température moteur.

Démarrage hélico - Alouette II

Après la visite pré-vol, débattement commande, le pas général vissé, position basse, la manette de débit au plancher.

Mise en route de la pompe de gavage, gavage des bréqueurs, poussés à fond, action sur l'inverseur, position haute.

La turbine tourne, le kéro s'allume ; au fur et à mesure, on monte la manette de débit en position haute : 40 000 tours / mn turbine, 400 tours rotor, surveille le T4 (température du roulement à la sortie turbine).

Dévisser le blocage du pitch (pas général, prêt pour le stationnaire, c'est pour une turbine Artouste).

Sur l'Astazou, la même que sur l'Alouette III, la turbine s'allume mais le rotor ne tourne pas, il faut l'embrayer.

Pour cela, on monte le débit jusqu'à 18 000 tours, puis on rabaisse la manette.

L'embrayage se fait au tachymètre, les aiguilles rotor turbine se collent alors, on peut monter en régime.

Décollage, on prend le stationnaire 1m20 pour le Bell, 1m50 pour l'Alouette II.

*Lecture de la puissance d'admission sur le Bell, lecture du pas sur l'Alouette II.
14 ½ à ne pas dépasser et c'est la puissance maxi.*

En translation lente, on va rejoindre la DZ.

Près à décoller, on sollicite le pas cyclique vers l'avant avec un soutien au pas général, garder les tours sur le Bell.

On part en transition rapide, les pieds sur les palonniers.

On surveille le défilement sol perpendiculaire à l'axe de départ jusqu'à l'accrochage (une légère vibration indique qu'on quitte l'effet de sol).

Là, on prend la pente de montée et la vitesse correspondante à 50 mètres.

On surveille le défilement air, la ficelle accrochée à la bulle, doit être dans l'axe, à redresser aux pieds, suivant la direction de la ficelle.

Pour la remettre dans l'axe, le pied pousse, la ficelle flotte à droite, enfoncer pied droit.

Voler sans les portes, il faut être prévenu de ne pas dépasser les 80 nœuds sinon, la tôle du fond de la cabine cloque dans un bruit terrible !

Retour au terrain, posé :

Arrêt moteur sur le Bell.

Surveiller la température culasse, la pression d'admission descendre le pas général, serrer la vis d'arrêt, couper les gaz, les tours descendent.

Vérification magnéto 1 et 2, remise sur 2 et étouffoir baissé, arrêt complet.

Couper le contact, les magnétos, fermer l'essence, repousser le levier sous le siège de fermeture d'essence.

L'Alouette II, posé :

Baisser la manette de débit, mettre l'inverseur sur arrêt, serrer les commandes et lorsque le rotor est assez ralenti, tirer le frein rotor.

Lorsqu'il y a du vent, on ne doit pas mettre en route, ni arrêter, au dessus de 80 nœuds de vent.

Mais dans la pratique, avec le mécano, à la mise en route et à l'arrêt, il se met près de la poutre de queue et pousse la pale à chaque passage sur la poutre pour éviter de cogner la queue.

A l'arrêt, on s'arrange sur l'Alouette II, pour tirer le frein lorsque la pale arrive devant.

Les aéronefs militaires des Milles

7^{ème} GALAT

Piper L-18



L-19

« La Cadillac »



L-19

A Aix, un officier de l'armée de l'air qui voulait se faire lâcher sur MH Broussard, fait des tours de piste avec un pilote qui n'est pas moniteur.

Il se présente, le terrain est encore en herbe, la piste en dure sera faite plus tard.

Volets sortis, il est à 10 mètres de haut encore et commence à refuser le sol.

Son pilote ne réagit pas.

L'appareil décroche et s'aplatit tel un appontage.

Le train fait le grand écart et l'hélice frappe le sol.

Des morceaux de métal sont projetés vers la tour de contrôle où l'opération a l'impression qu'on la tire au fusil.

L'appareil rebondit sur son train qui a fait ressort.

Le pilote reprend les commandes et dans un mauvais réflexe enfonce les gaz, redécolle et vient se poser après un tour de piste.

Il rentre au parking.

A l'arrêt du moteur, les mécanos (stupéfaits) regardent qu'il manque plus de 20 centimètres à l'hélice.



MH Broussard

Bell G 47

Papa, place
gauche ou
droite ?



A Dax, sur Bell, on volait avec 2 civières.

Alors que j'étais dans la région de Brignoles à un concours de sport, un aviateur a un malaise.

On me le met dans la civière, je n'en avais qu'une.

Direction l'hôpital Laveran Marseille.

Avec le Mistral, lorsque je prends la pente de descente à la déduction de vitesse, l'hélico commence à tourner, prend un effet de girouette.

Je m'y suis repris à plusieurs fois pour ne pas riper au posé.

Lorsque j'en ai parlé aux copains, j'aurais dû savoir, au moment du posé, ouvrir la porte à l'opposé de la civière, pour éviter l'effet de girouette.

Ce sont des trucs qu'on apprend sur le tas !

Quelques aéronefs de l'ALAT

Djinn



Djinn



Bell 47 G 2

Alouette II



J'avais un camarade !

DUBOIS, on s'est connu à Mulhouse ; on se retrouve à Aix-en-Provence.

Un matin aux aurores, il tape à ma porte : « MIMI, vite, je suis d'équipage au Général, j'ai loupé l'heure, mon réveil n'a pas sonné, le pilote est parti sans moi ; tu m'emmènes à la Malmousque avec la machine d'alerte ? ».

« Sans ordre, tu es gonflé ! »...

« T'en fais pas, je te couvre ! ».

Pourquoi j'ai obéi ?

C'était tout de même osé.

En vitesse, on va à la base, je mets la combinaison sur la veste de mon pyjama, le casque, pas de May-west.

On décolle ...

Arrivés à la Malmousque, l'hélico du Général tourne déjà, le Général est à l'intérieur.

Je me pose derrière, DUBOIS descend, va vers l'autre appareil, il esquisse un petit salut, ouvre la porte et s'installe comme si de rien était !

Et je rentre à Aix-les-Milles.

Je rentre, je ne me doute pas de l'explication de gravure demain !

Oui c'était une mission du dimanche !

... Je m'attends à des retombées. Mais rien, c'est bizarre...

Lundi, le Capitaine ne dit rien, pourtant cela se saura !

Peu de temps après, il y a un pot au GALAT.

Tout le monde est invité.

*Le pot terminé, le Commandant MERGAULT prend la parole, remercie et tout à coup, lâche :
« Si vous avez besoin d'un voyage en hélico, adressez-vous à la permanence aux Milles de
l'ADJ DUPONT !!! ».*

Le pavé n'est pas tombé loin, mais cela en resta là...!

Alouette III
équipée
missiles SS 11









Sikorsky S. 55



Sud-Aviation SA330 Puma

France

Poids : 4 000 kg – V max: 310 km/h – Moteur : 2 Turboméca 1 330 Cv/unité

1^{er} vol : 15 avril 1965

Hélicoptère de transport moyen – 3 (équipage) 16 à 20 passagers

SA 330
Puma



SA 330
Puma



L-21



1 21

Est-ce toi,
aux commandes
de ce L 19 ?





Nord 3202

Je pense que
Papa est le
pilote de ce
Nord 3400





Nord. 3400



Vertol H. 21

A Aix, je pars faire une mission en Bell à Valence pour assister au « massacre à la tronçonneuse ».

Les H-21 Banane sont réformés.

Le Puma est au point, il n'y a que le looping qui n'a pas été fait.

Alors un ferrailleur les sort une par une devant le grillage de clôture et là, une pelleteuse Poclain va entrer en action « Paf » sur le nez, « Pouf » sur le train.

Les anciens du GH2 dont des moniteurs même mécanos, sont allés voir le commandement pour s'offrir au démontage mécanique.

C'est un refus catégorique.

Parfois un gros morceau de fuselage passe sur un camion.

Mais le spectacle est horrible à voir !



Sixt Ter à cheval

??? Qu'a voulu dire Papa ???



*« Marignane de Yankee – Fox,
verticale St Cannat pour transit Salon »*

Papa en mission dans cet avion ???





Le Général de la VII Région :

Alors encore un caractériel ! Lui son caprice, la côte !

On part à Montpellier.

La DS 21 conduite par un Gendarme (Garde Mobile) part par la route.

Au retour, on doit passer par la côte, peut-être, sans rien dire, il veut survoler le camp de nudistes après la Grande Motte.

HUCHET me racontait qu'avec le Capitaine OLDRA (que j'ai connu en 1948 à Landstuhl comme Aspirant), il faillit passer par l'avant...

En regardant le défilement sol, le Capitaine s'est écrié : « Mais ils sont tous nus ?! ».

Et pour mieux voir, il a poussé le cyclique (le manche) vers l'avant, avec son ventre en se penchant en avant !

Avec le Général, je pars de Montpellier.

La tour me recommande d'éviter la côte, la brume de mer envahit la côte.

Je regarde le Général qui est fort mécontent.

En passant travers Nîmes, je prends ma carte.

Il me l'arrache des mains, me montre Nîmes devant et pointe un doigt rageur sur la carte à son emplacement.

A l'arrivée, je n'ai pas le temps de descendre et de le saluer à la Malmousque.

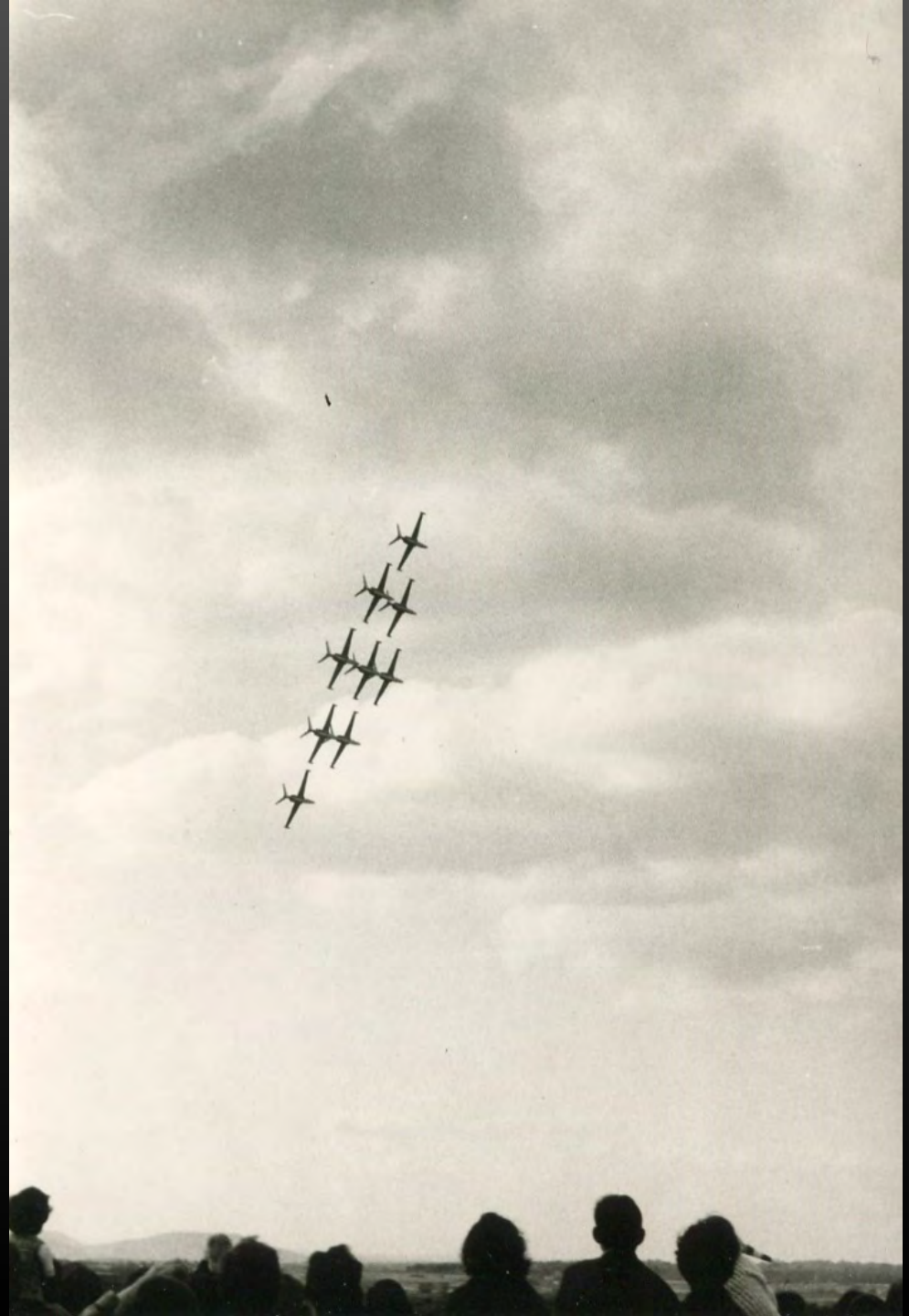
Il n'attend pas l'arrêt du rotor et part en claquant la porte de l'Alouette II.

Il s'agit des « portes ouvertes » sur la base des Milles...
La patrouille de France
A noter que les Fouga sont 11, aujourd'hui 7 Alphajet

Je me souviens uniquement d'une démonstration d'un canadien qui avait largué
l'eau sur la piste !

(Sans doute 1972 ou avant puisque les P.O en mai 1973, Papa n'est plus militaire)

7^{ème} GALAT
1968-73











Série de photos d'aéronefs civils, militaires

Anciens, actuels (pour l'époque), lord de meeting, aéroports ...

Provenance ?

Escale de Papa sur les aéroports ?

*Montpellier
août 1968*

BF 109























*Nîmes
Courbessac*





*Montpellier -
Fréjorgues*











F-BSTR











Est-ce
Nice ?
Toulon ?
Marseille ?
.... ?





En hélico, surtout les généraux disposaient de la machine comme de leur voiture.

Venir à la tombée de la nuit et vouloir décoller !

A Marseille, un Général vient à la tombée de la nuit, pour embarquer à Marignane où l'attendait son avion pour Paris.

Après lui avoir dit qu'après le décollage, j'étais en vol de nuit, il me supplie.

Je me pose à Marignane à la nuit noire, guidé au parking par le starter muni de bâtons lumineux !

Le Général me promet de s'occuper de moi si j'ai des ennuis !

Je laisse l'hélico à Marignane.

Je rentre à Aix en voiture.

Je me serai posé à Aix, j'avais une infraction de vol de nuit.

Je n'ai rien eu, parce que l'Armée de l'Air avait une clearance d'une ½ heure sur notre règlement.











ans - union









Noratlas























028

028

JM

6028

COO

NAVY

VF-24

En 1970, l'armée reçoit des offres d'emploi pour aller piloter des hélicoptères américains au Vietnam.

L'ADC ROY m'en parle.

Mais un pilote de 737, qui est barmaid au café sur la place des Milles me déconseille de prendre des contrats à 3 mois !

C'est trop hasardeux.

Pas beaucoup vont être volontaire.



















Noël au 7^{ème} GALAT...

Le père Noël arrive par les airs... l'avantage
d'un Papa dans l'aéronautique... Mais
hélas,
tout petit, je dis à Papa :
« Ce n'est pas le vrai Père Noël, il porte
des chaussures militaires... ».



Une parenthèse...

Bien des années plus tard....
Deux anciens pilotes de l'ALAT
se retrouvent !

Bernard LEROY dit « Nanard » et Papa

Bernard LEROY restaure
le char Destroyer M-10 « Porc épic »
à Illheusern (Ht Rhin)
Il s'en est allé bien avant Papa...

Il avait conservé ce même sourire, presque la
même gestuelle....

(au centre de la photo)

(photo extraite UNA-ALAT-Est)













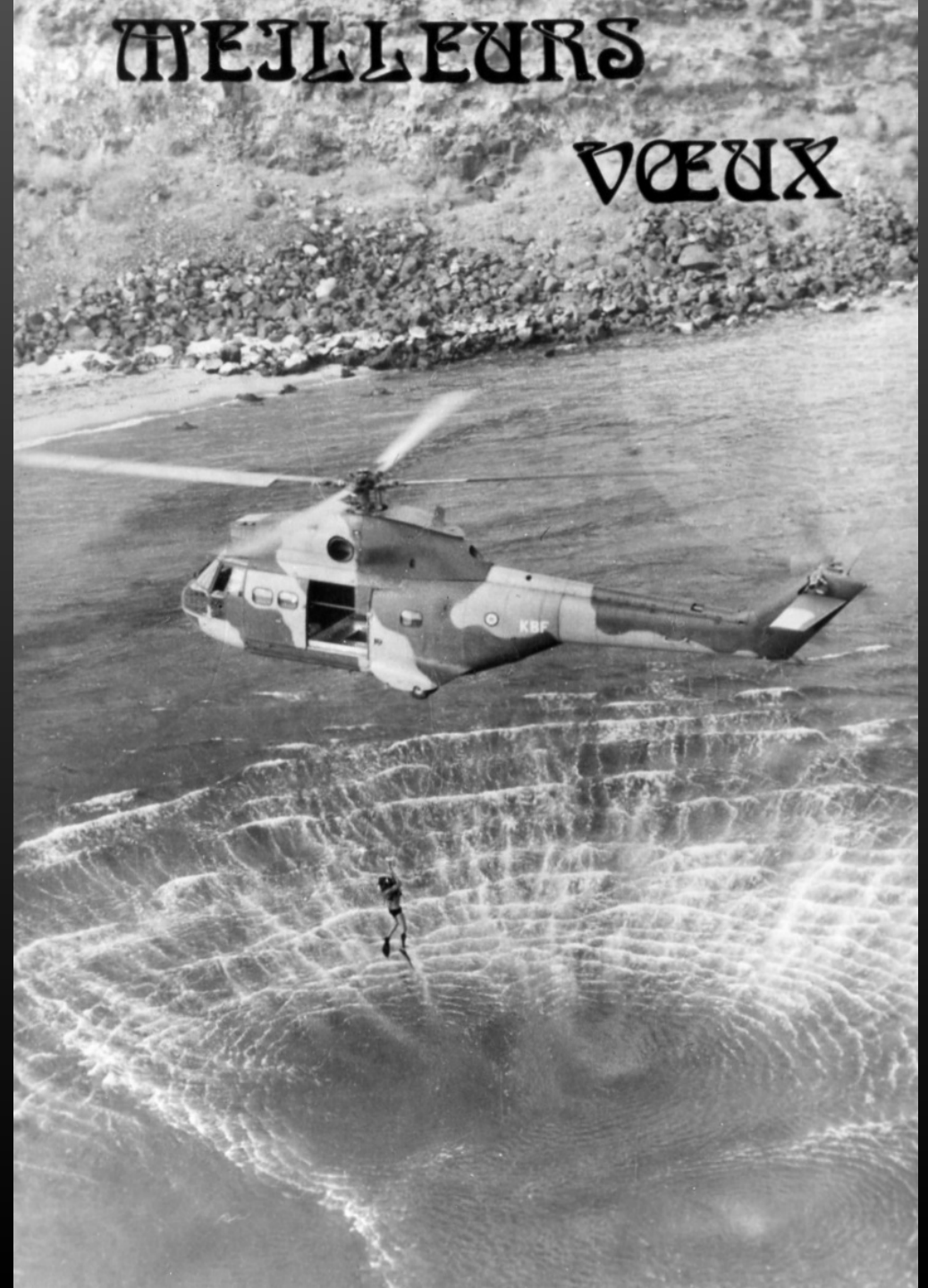
MELLEURS

VŒUX

La famille dans l'ALAT...

...mon oncle Jean-Paul VUILLAUME, que nous voyons apparaitre sur quelques photos à Papa...

... termine sa carrière capitaine, pilote Puma, en Allemagne (FFA)



La main sur le béret...très jeune et Mdl

Algérie



Une petite carte
de bons vœux
du beau-frère

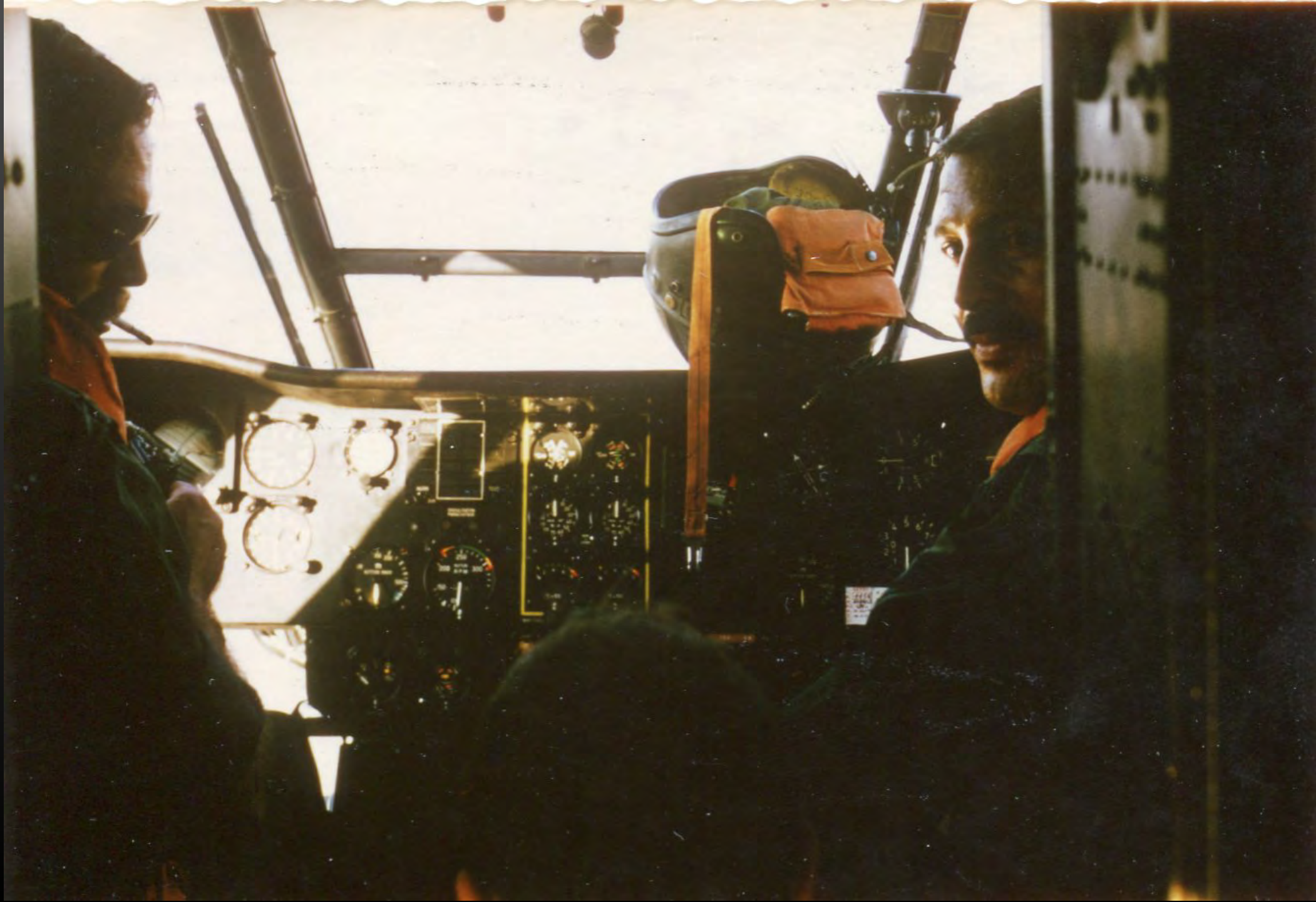


MEILLEURS VOEUX

Cdt de bord
à bord
d'un Puma

Euh...

A gauche !



En Puma...

Début années
1970

En vol
pendant
son séjour de
3 ans
à Djibouti ?



... Fin de parenthèse

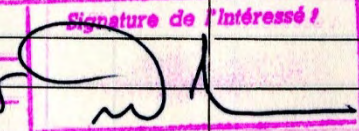
Papa effectue ses 2 derniers vols en Bell, le 12 mars 1973,
d'une durée totale de 1 H 05' avec le Lieutenant-colonel GERVAIS

Ainsi s'achèvent 26 années d'aviation !

DATE 1	FONCTION à bord 2	GRADE et nom du pilote 3	TYPE ET NUMÉRO de l'avion 4	JOUR 5	DONT V. S. V.		NUIT 8
					sous capote 6	dans les nuages 7	
			MARS	73			
12-3	P	L ^t Colonel GERVAIS	Bell 169	10 ^h 35			
12-3	P	L ^t Colonel GERVAIS	Bell 169	10 ^h 30			

CERTIFIÉ EXACT ET CONFORME AU
REGISTRE JOURNAL des SERVICES AÉRIENS

DURÉE totale de vol (total des colonnes 5 et 8) 9	NOMBRE d'atterris- sages 10	NOMBRE d'A. M. V. 11	NATURE du service aérien 12	OBSERVATIONS 13
0 ^h 35	1		NAV AIX-MOLLEGES	
0 ^h 30	1		NAV MOLLEGES - AIX	
1 05				

Signature de l'intéressé : 
 Le Commandant d'Unité :
Le Lieutenant Colonel GERVAIS
 Commandant le Groupement 104 d'ALAT,
 Le Lieutenant Colonel MONGUILAN
 Officier-Adjoint

Carnet arrêté le _____
 Au total de 1 heures 05
 Pour le mois de _____
 Obs _____
 PA _____
 PH 1,05
 Pex _____



En conclusion ...

Papa aura piloté (Vol à voile) :

Les planeurs & avion

• C 800 (Double)	: 7 H 42'	• Mü 13 D	: 46 H 25'
• Kranich (Double)	: 4 H 14'	• Meise / N2000	: 204 H 29'
• Goevin (Double)	: 3 H 32'	• Weihe / Milan	: 66 H 55'
• Stampe SV4 (Double)	: 1 H 04'	• Minimoa	: 9 H 13'
• XV A	: 1 H 02'	• Air 100	: 79 H 11'
• Grünau/N1300	: 40 H 38'	• Rhönbusar	: 2 H 55'
• SA 103/104	: 18 H 48'	• Javelot	: 0 H 55'
• C 301/310/311P	: 20 H 36'	• Bréguet 900	: 0 H 42'

Total : **408 H 21'**

Nombre de vols : **877**

Papa aura piloté (Militaire) :

Les avions

- L-18 C : 879 H 15'
- L-21 BM : 835 H 10'
- NC-856 : 382 H 50'
- Stampe SV4 : 16 H 15'
- Nord 3400 : 51 H 20'
- MH-Broussard : 21 H 15'
- L-19 E : 288 H 40'

Total : 2 474 H 45'

Nombre de vols : 1 749

Les hélicoptères

- H-21 (non breveté) : 50 H 30'
- Bell 47 G1 & G2 : 533 H 15'
- Alouette II : 1 342 H 30'

Total : 1 926 H 15'

Nombre de vols : 2 396

Papa en chiffre...!

Heures de vol

• Planeurs	: 408 H 21'
• Avions	: 2 474 H 45'
• Hélicoptères	: 1 926 H 15'
Total	: 4 809 H 21'

Nombre de vols

• Planeur	: 877
• Avion	: 1 749
• Hélicoptère	: 2 396
Total	: 5 022

1 230 H 20' en « STH »
(survol de territoire hostile)

602 missions / opérations

SECRETARIAT D'ÉTAT
AUX FORCES ARMÉES " TERRE "

AVIATION LÉGÈRE DE L'ARMÉE DE TERRE

PILOTE 2° DEGRE



GRADE ET NOM DUPONT Michel

Né le 26 aout 1928 à Rambervillers (Vosges)

N° du Brevet 305 Date 20.6.56

APTITUDE

ATTRIBUTION

RENOUVELLEMENTS

APTITUDE	ATTRIBUTION			RENOUVELLEMENTS				
	ORIGINE	N°	DATE ET VISA	DATE ET VISA	DATE ET VISA	DATE ET VISA	DATE ET VISA	DATE ET VISA
PILOTE AVION	A.L.A.T.	305	20.6.56 <i>11/10/56</i>					
PILOTE HELICO. BELL	DAX		7.4.62 <i>[Signature]</i>					
QUALIFICATION ALOUETTE II	"	"	1.5.64 <i>[Signature]</i>					



Décorations militaires

Médaille militaire
20 août 1960



Croix de la valeur militaire

Brig : 03 oct 1957
Div : 28 avril 1958
Div : 05 mai 1959



Médaille commémorative d'A.F.N

OS + MO
en AFN



Je ne connaîtrai jamais la raison profonde pour laquelle Papa brûle les diplômes de ses décorations, détruit les rubans des médailles.
Les « décos » terminent au cou des poupées de ma sœur, une ficelle prenant la place du ruban ?!

Alors, Papa défile à Aix-en-P. la poitrine nue, au grand regret de ses copains qui par mesure d'uniformité doivent ranger leurs « pendantes » dans la poche...
Puisque l'Adjudant-chef DUPONT ne porte pas ses décorations !

Les photos des décorations ne sont donc pas celles de Papa.

Décoré à titre exceptionnel de la Médaille Militaire, à 4 ans de service,
il ne subsiste que la « Marianne ».

Maman conserve longtemps le télégramme de Paris qui félicite Papa pour cette distinction.
Un jour, hélas, il est également jeté !

A ma demande, Papa « restaure » ses médailles, bien des années plus tard,
les installe dans un cadre qu'il fixe au mur de son bureau !

Il obtient également les duplicatas de ses diplômes !

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

**EXTRAIT DU DÉCRET EN DATE DU 20 AOUT 1960
PUBLIÉ AU JOURNAL OFFICIEL DU 26 AOUT 1960
portant concessions de la Médaille Militaire**

Le Président de la République

D É C R È T E

Article 1er : **Sont décorés de la MÉDAILLE MILITAIRE,
les militaires dont les noms suivent :**

- Pour services exceptionnels -

DUPONT Michel, Marie, Marc - Maréchal-des-Logis-Chef -
Matricule 48-100-04055 - Recrutement de NANCY -

**Ces concessions ne comportent pas l'attribution de la Croix de la Valeur Militaire
avec palme**

*A Paris, le 20 août 1960
Signé : Charles de GAULLE*

- EXTRAIT CERTIFIÉ CONFORME

*A Paris, le 12 novembre 2003
Le lieutenant-colonel C. B. P.
directeur de bureau
d'archives administratives militaires*



les militaires dont les noms suivent :

- Pour services exceptionnels -

REPUBLIQUE FRANÇAISE



CITATION

EXTRAIT DE L'ORDRE GENERAL N° 34

Le Général de Division CONZE,
Commandant la 13^{ème} Division d'Infanterie

CITE A L'ORDRE DE LA BRIGADE

DUPONT Michel - Maréchal-des-Logis - 13^{ème} Aviation Légère de l'Armée
de Terre - 63^{ème} Compagnie de Quartier Général -

« Excellent pilote d'avion léger. Dans le cadre de la sécurité et du maintien de l'ordre en Algérie, a effectué 230 missions en 550 heures de vol, dans lesquelles il a fait preuve de courage et d'endurance.

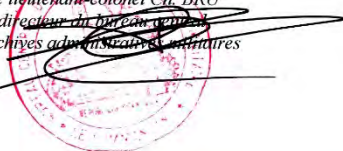
S'est montré particulièrement efficace au cours des engagements du 24 juillet 1956 dans le Tafaraoui, du 18 mars 1957 dans le djebel Takfart, et du 30 mai dans la zone de Magenta. »

Ces citations comportent l'attribution de la Croix de la Valeur Militaire
avec étoile de bronze

Au S.P. 87.696, le 3 octobre 1957
Signé : CONZE

- EXTRAIT CERTIFIÉ CONFORME

A Pau, le 12 novembre 2003
Le lieutenant-colonel Ch. BRU
directeur du bureau général
d'archives administratives militaires



CITE A L'ORDRE DE LA BRIGADE

DUPONT Michel - Maréchal-des-Logis - 13^{ème} Aviation Légère de l'Armée
de Terre - 63^{ème} Compagnie de Quartier Général -

« Excellent pilote d'avion léger. Dans le cadre de la sécurité et du maintien de l'ordre en Algérie, a effectué 230 missions en 550 heures de vol, dans lesquelles il a fait preuve de courage et d'endurance.

S'est montré particulièrement efficace au cours des engagements du 24 juillet 1956 dans le Tafaraoui, du 18 mars 1957 dans le djebel Takfart, et du 30 mai dans la zone de Magenta. »

REPUBLIQUE FRANÇAISE



CITATION

EXTRAIT DE L'ORDRE GENERAL N° 214

Le Général d'Armée R. SALAN,
Commandant Supérieur et Commandant la 10^{ème} Région Militaire

CITE A L'ORDRE DE LA DIVISION

DUPONT Michel, Marie, Marc - Maréchal-des-Logis - Peloton Mixte -
Avions Hélicoptères Djinn de la 13^{ème} Division d'Infanterie -

« Pilote d'Aviation Légère de l'Armée de Terre qui a fait preuve d'un sang-froid et d'un courage remarquables au cours de l'opération du djebel FRELIFIA (Oranie) le 26 janvier 1958.

Survolant à basse altitude une région montagneuse et boisée occupée par les rebelles, a permis à son observateur de guider au plus près l'Infanterie et de lui fournir des renseignements précis.

Son appareil étant sérieusement endommagé par une rafale d'arme automatique adverse, a réussi par une manœuvre habile à le poser sans incident, moteur stoppé, hors de la zone tenue par les rebelles.

Totalise depuis le mois de novembre 1957, 145 heures de vol opérationnel. »

Ces citations comportent l'attribution de la Croix de la Valeur Militaire
avec étoile d'argent

A Alger, le 28 avril 1958
Signé : SALAN

- EXTRAIT CERTIFIÉ CONFORME

A Paris, le 12 novembre 2003
Le lieutenant-colonel Ch. BRU
directeur du Bureau d'Archives
d'archives administratives et militaires



CITE A L'ORDRE DE LA DIVISION

DUPONT Michel, Marie, Marc - Maréchal-des-Logis - Peloton Mixte -
Avions Hélicoptères Djinn de la 13^{ème} Division d'Infanterie -

« Pilote d'Aviation Légère de l'Armée de Terre qui a fait preuve d'un sang-froid et d'un courage remarquables au cours de l'opération du djebel FRELIFIA (Oranie) le 26 janvier 1958.

Survolant à basse altitude une région montagneuse et boisée occupée par les rebelles, a permis à son observateur de guider au plus près l'Infanterie et de lui fournir des renseignements précis.

Son appareil étant sérieusement endommagé par une rafale d'arme automatique adverse, a réussi par une manœuvre habile à le poser sans incident, moteur stoppé, hors de la zone tenue par les rebelles.

Totalise depuis le mois de novembre 1957, 145 heures de vol opérationnel. »

REPUBLIQUE FRANÇAISE



CITATION

EXTRAIT DE L'ORDRE GENERAL N° 13

Le Général d'Armée Aérienne CHALLE,
Commandant en Chef les Forces en ALGERIE

CITE A L'ORDRE DE LA DIVISION

DUPONT Michel, Marie, Marc - Maréchal-des-Logis - Peloton Mixte Avions
Hélicoptères Djinn de la 13^{ème} Division d'Infanterie -

« Pilote expérimenté et compétent, a permis dans de nombreuses occasions, grâce à son sang-froid et son habileté, une intervention efficace de son observateur.

Le 15 février 1958 malgré une météo très défavorable a assuré la poursuite d'une bande dans le djebel Slissen (Oranie).

Le 26 avril 1958 dans le Tagouraya (Oranie) a placé son appareil de telle sorte que l'observateur puisse assurer en permanence l'action des feux de l'artillerie et de l'aviation qui anéantirent vingt rebelles.

Le 24 octobre 1958 au sud de Lamoricière (Oranie) a réussi à maintenir son appareil hors de portée du tir adverse, permettant la destruction de la bande.

Le 16 février 1959 au nord est de Zégla (Oranie) a permis à son observateur de rester au contact d'une bande rebelle et, par des évolutions appropriées, de guider la Chasse qui détruisit de ce fait l'adversaire dont les armes furent récupérées par les troupes au sol.

Totalise 473 heures de vol depuis sa dernière citation. »

Ces citations comportent l'attribution de la Croix de la Valeur Militaire
avec étoile d'argent

A Alger, le 5 mai 1959

Par délégation, le Général de Corps d'Armée DUDOGNON,
Adjoint,

Signé : DUDOGNON

- EXTRAIT CERTIFIÉ CONFORME

A Pau, le 12 novembre 2003

Le lieutenant-colonel C. BRY
Directeur du Bureau Central
d'archives administratives militaires

CITE A L'ORDRE DE LA DIVISION

DUPONT Michel, Marie, Marc - Maréchal-des-Logis - Peloton Mixte Avions
Hélicoptères Djinn de la 13^{ème} Division d'Infanterie -

« Pilote expérimenté et compétent, a permis dans de nombreuses occasions, grâce à son sang-froid et son habileté, une intervention efficace de son observateur.

Le 15 février 1958 malgré une météo très défavorable a assuré la poursuite d'une bande dans le djebel Slissen (Oranie).

Le 26 avril 1958 dans le Tagouraya (Oranie) a placé son appareil de telle sorte que l'observateur puisse assurer en permanence l'action des feux de l'artillerie et de l'aviation qui anéantirent vingt rebelles.

Le 24 octobre 1958 au sud de Lamoricière (Oranie) a réussi à maintenir son appareil hors de portée du tir adverse, permettant la destruction de la bande.

Le 16 février 1959 au nord est de Zégla (Oranie) a permis à son observateur de rester au contact d'une bande rebelle et, par des évolutions appropriées, de guider la Chasse qui détruisit de ce fait l'adversaire dont les armes furent récupérées par les troupes au sol.

Totalise 473 heures de vol depuis sa dernière citation. »

Papa n'attache pas d'importance à ces « hochets » comme il aime les baptiser !

En revanche, mon Père participe régulièrement, de manière non officielle aux cérémonies nationales, 8 mai, 11 novembre.

Proche de lui, je l'observe retirer sa casquette, son chapeau au son de la Marseillaise !

Seule décoration que Papa aurait appréciée, pour m'en avoir parler trop souvent, avec une certaine amertume...!

C'est celle-ci !!!



MINISTÈRE DE LA DÉFENSE



DIRECTION
DU SERVICE NATIONAL

Bureau central d'archives
administratives militaires
Division Archives Individuelles
Dossier suivi par :
AAP2 Marie ARISTOUY

Monsieur Michel DUPONT

4 rue du Quart Petit

88410 MARTINVILLE

Identifiant Défense : 48.100.04055

A Pau, le 01/04/2004

Monsieur,

Par lettre du 09.10.2003, vous sollicitiez l'attribution de la médaille de l'aéronautique.

J'ai le regret de vous faire connaître que l'état-major de l'armée de terre n'a pas retenu votre candidature au titre des travaux 2004.

En conséquence, je ne suis pas en mesure de satisfaire votre requête.

Veillez agréer, Monsieur, l'assurance de ma considération distinguée.

Le colonel Christian BRU
Directeur du bureau central
d'archives administratives militaires.
Par ordre :
Le capitaine F. IBOS
chef de la division archives individuelles

Monsieur,

Par lettre du 09.10.2003, vous sollicitiez l'attribution de la médaille de l'aéronautique.

J'ai le regret de vous faire connaître que l'état-major de l'armée de terre n'a pas retenu votre candidature au titre des travaux 2004.

En conséquence, je ne suis pas en mesure de satisfaire votre requête.

Je suis désigné pour compter les chaussettes avec un ancien adjudant transformé en Capitaine, qui n'aime pas les pilotes et me le fait sentir.

*Puis je suis affecté au commandement avec le Colonel GERVAIS
et le Commandant MONGUILAN.*

Au bureau, je suis avec l'ADC FABRE qui est moniteur avion.

Il me reprend sur L-19 et le Colonel m'autorise à prendre le Bell quand je le veux.

Je vais voir mon frère à Caseneuve (84 – Vaucluse dans le Lubéron).

Il va falloir conclure....

Je passe le concours des Impôts à Nîmes après un échec à Marseille.

Je suis reçu...

Papa est rayé des contrôles du 7^{ème} GALAT,
de l'Armée de Terre,

Le 4 avril 1973...



Papa vole encore à de très exceptionnelles occasions, sur avions de tourisme.

1976 - la Ferté-Alais

Jean SALIS met à la disposition de Papa un avion, un pilote...
en raison de son passé professionnel aéronautique !

Le pilote teste « l'ancien » et rapidement abandonne le manche à Papa...
Sans que nous nous en apercevions...

Après un temps certain, nous remarquons que le pilote avait ses deux mains
sur ses cuisses...!

Ce sera la première et unique fois où je peux « goûter » au vol de mon Père !

Pour la toute petite histoire, nous sommes « présentés » à Jean SALIS, grâce à un ami de mes Parents, un Gendarme de l'air, Robert MAMELLE, en poste à Orly.

Le jour où nous arrivons à la Ferté-Alais, nous sommes en plein tournage d'un feuilleton : « La Filière »...

Nous déjeunons au milieu d'acteurs et de figurants transformés en soldats de la Wehrmacht...

Les épisodes seront diffusés à partir de janvier 1978



A Beauvais, en compagnie d'un pilote privé...







1980... une fois encore !

Je glisse dans l'oreille d'un « ancien »,
pilote de remorqueur de planeur, à Colmar,
le passé aéronautique de Papa...

il lui propose un vol...

... époque où Papa m'offre la pratique du vol à voile !





Papa,

Tu avais plus de 80 ans, nous échangeons à table, un midi...

Tu ruminais, tu t'agaçais, tu avais l'impression de n'avoir jamais été pilote d'hélicoptère... Alors, je me suis permis de braver ta colère... j'ai osé te dire que tu exagérais sur ta vie, ton passé... Je te rappelais simplement que tu avais volé presque 30 années, que tu avais eu une très belle vie dans l'aviation...

Alors, tu as eu un petit sourire en coin, et tu m'as avoué :
« C'est vrai, avec un copain, lorsque nous volions au dessus du Doubs, nous nous disions : quel beau boulot nous faisons ! »...

En visualisant, en entrant quasiment dans toutes tes photos, lisant, relisant tes commentaires, tes mémoires ... depuis des mois, tu as vécu une période aéronautique formidable...authentique !

Cette carrière, tu ne la dois à personne,
elle est le résultat de ton seul mérite.

Alors Papa, lorsque je parcours
ces 26 années de photos, qui représentent
des milliers d'heures de vol,
sous des ciels différents,
de ces vieux planeurs de bois et de toile,
à ces différents avions et hélicoptères....

Alors, Oui Papa, je le confirme :
Tu exagérais... très...légèrement !!!



Michel Dupont

26 août 1928

08 novembre 2018



A dramatic sky with sunbeams breaking through clouds. The sun is partially obscured by a large, bright cloud in the lower right, with rays of light radiating outwards across the blue sky. The clouds are scattered and vary in density, creating a sense of depth and atmosphere.

*Merci de vous être intéressé à ce très long parcours,
à la vie de mon Père...*





Fin

