Mon Histoire !

Michel Dupont a été pilote de l'ALAT de 1956 à 1973. Son fils, Hervé, a mis sous forme d'un diaporama la vie de son père et nous vous proposons un extrait de ce travail monumental, correspondant à la période "ALAT" de Michel.
Cet extrait comporte plus de 600 diapos ! Il s'agit d'un mélange de textes (commentaires de Michel sur ses photos, mais aussi témoignages personnels que son fils a remis ici en forme) et de photos personnelles.
Merci beaucoup à Hervé Dupont qui nous a autorisés à mettre en ligne ce témoignage exceptionnel.

Pascal Hames
Président de l'AA.ALAT Languedoc-Roussillon

Pour tout ce qui concerne l'ALAT, des origines à nos jours, consultez : https://www.alat.fr
Amis, Actifs et Anciens de l'ALAT, visitez nos sites :
https://unaalat.fr https://languedoc-roussillon.unaalat.fr





Avertissement

Passionné par l'Histoire, l'Aviation, il m'est impossible de ne rien faire sur le parcours, la vie aéronautique civile & militaire de Papa. Alors, lorsque je lui demande, à plus de 80 ans, de rédiger ses mémoires, d'apporter ses commentaires aux nombreuses photographies qu'il possède, c'est essentiellement dans le but que son « histoire » ne meurt pas avec son corps. Il n'est pas concevable que je sois destinataire, un jour hélas, d'albums d'images sans parole.

Les anciens combattants d'AFN disparaissent discrètement ; leurs photos d'Algérie fleurissent, de plus en plus nombreuses, sur les sites de vente d'internet… Ces hommes ont vécu des évènements importants, hélas, ils meurent une seconde fois : leur vie, leurs images se dispersent, se perdent au grès des acheteurs !

Ce dossier a pour mission de faire vivre la mémoire de mon Père !

A celles et ceux qui prendront la peine de le regarder, par curiosité, par intérêt, vous allez découvrir un homme, un parcours, pas exceptionnel, mais qui a sa place, si infime soit-elle, dans l'histoire de ce pays ; c'est un hommage à Papa, à travers lui, à tous ces anonymes qui ont participé à l'Histoire.

HD 2019

Avant de débuter ce long parcours visuel, je tiens à apporter un message très personnel :

C'est en fils admirateur de son Père que je réalise ce dernier diaporama. J'ai vécu sa vie aéronautique à travers ses récits, ses anecdotes, ses regrets, ses déceptions et de bien d'autres manières encore...

Très jeune, je suis son défenseur, son confident, mais également son «service après vente» !

Papa ne se vante pas, ne se vend pas : il est habité par la réserve, l'humilité. Alors, je parle pour lui, l'obligeant à être fier de ce qu'il est, de ce qu'il a vécu, de ce qu'il a réalisé … Je prends plaisir à glisser dans une conversation qu'il tient avec autrui: « *Papa était pilote !!!* ».

Je provoque alors une vague de questions, de curiosités de la part de son interlocuteur! Papa s'ouvre instantanément à sa passion, à son passé ; son visage s'éclaire, je suis heureux de le voir, de l'entendre, surtout de le réentendre…

Papa me fait décoller de par ses qualités de conteur ; j'entre naturellement dans ses récits, ses aventures …… Il y ajoute toujours un trait d'humour, parfois caustique, en revanche la vantardise n'a pas sa place !

Je suis encore petit, je lève la tête vers lui, comme lui vers le ciel, ce ciel qu'il a tant côtoyé ; je suis bien, car je le sens heureux…

Papa a vécu une époque pionnière dans bien des domaines ; ces années ne sont pas si simples au lendemain de la 2nde guerre mondiale, sa vie est également l'Histoire.

Pour cette raison, si ses photos sont principalement affectives, elles ont aussi un intérêt historique !

Ce Père, haut en couleur, en caractère… en colère aussi… me manque !

L'Algérie le laisse profondément amer ; une impression indélébile d'avoir été trompé, d'avoir fait le boulot, qu'au final, le retour en France est vécu comme une humiliation.

Je ne crois pas aux héros, en revanche, Papa est **ma fierté** !

Je rêvais d'une carrière aéronautique, Papa m'a permis de gouter au vol à voile… même si mon aventure s'est arrêtée là, j'aurai piloté dans ses yeux, dans ses récits et aujourd'hui, à travers les centaines de photographies qu'il m'a laissées…



Merci à toi Papa !

HD 2019

Pourquoi cette image…?

Dans mes plus profonds souvenirs, elle a toujours été présente dans la maison…

Un jour, encore petit, je demande :
« C’est un de tes copains, Papa ? »

Alors dans un haussement d’épaules qui lui est propre, Papa s’esclaffe :

« Mais c’est Mermoz…! »





A Monique, sœur de Papa, 22 avril 1940 - 31 août 2019









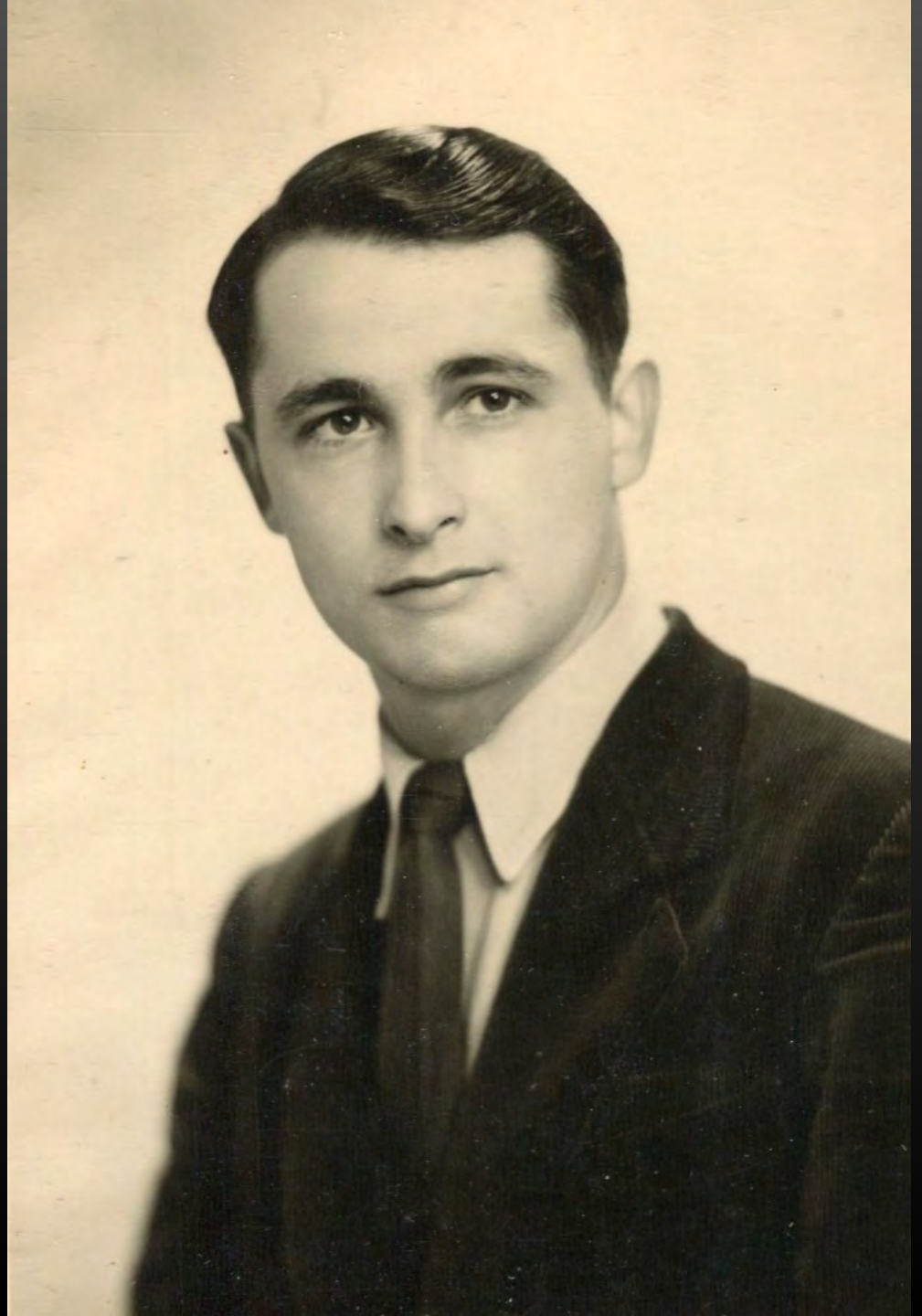





95 -U88








623-AE-54





« Une fois que vous aurez goûté au vol, vous marcherez à jamais les yeux tournés vers le ciel, car c'est là que vous êtes allés, et c'est là que toujours vous désirerez ardemment retourner »

Léonard de Vinci

« Fais de ta vie un rêve, et d'un rêve, une réalité »

Antoine de Saint Exupéry


Georges OGERET











Introduction

Ce second et ultime hommage dédié à mon Père est l'histoire de sa vie aéronautique civile et militaire, avec en trait d'union, son service militaire (T.O.A)
(Troupes d'occupation en Allemagne)

Riche de plus de 1 000 photographies NB & couleurs, sa collection de clichés est classée par périodes & thèmes :
- Pilote de vol à voile – Pilote avion (1947-59?)
- Son service militaire en Allemagne (1948-49)
- Pilote militaire avion / hélicoptère : ALAT (1956-73)

Papa a rédigé les commentaires des photos NB de ses albums, des diapositives couleurs (service militaire & ALAT) ; ils sont restitués en *italique*.

L'album du vol à voile, des clichés trouvés en vrac dans d'autres albums sont hélas restés muets ; néanmoins, de courtes notes sont inscrites au dos de certaines photos ; elles apparaissent également en *italique*.

Les extraits de ses mémoires sont en *italique*.

Les caractéristiques de certains planeurs, des avions, des hélicoptères que Papa a croisés, a pilotés ces 26 ans de vie aéronautique sont mentionnées.

Enfin, certains souvenirs de conversations étayeront quelques documents !

Afin que ce récit ait du sens, je retrace le parcours de Papa sur l'échelle du temps. Aux commentaires de ses vues, j'intègre des extraits de ses mémoires ; ils expliquent, ils mettent le lecteur dans un contexte, ils étayent ce long parcours. En liminaire, Papa raconte son expérience pendant la seconde guerre mondiale ; il fait le récit d'un enfant, qui entre dans l'adolescence pendant la guerre, dans ce coin de France, qui se situe en zone interdite !...

Et puis, ses écrits mettent à flot le MERDIER de l'Algérie, plus particulièrement son 2nd séjour de mai 1962 à novembre 1963 …

Ce qui suit, n'est certainement pas l'Histoire : en revanche, c'est l'histoire de Papa !

L'histoire est malheureusement trop souvent toilettée, la « petite histoire » reléguée aux oubliettes ! Pourquoi ne serait-elle pas intéressante ? Ses mémoires sont pertinents, instructifs en bien des points; ils viennent éclairer les commentaires de ses photographies, mais pour l'essentiel, ils créent du lien ; ils apportent des témoignages, des récits, des anecdotes, avec humour, parfois avec sarcasme.

Ils font sourire, d'autres surprennent ! Papa livre également ses opinions, des points de vue ; ils éveillent, ils bousculent ! Tous ses passages sont incontestablement enrichissants, si modestes soient-ils. J'insiste uniquement sur un fait : lorsque je demande à Papa de me rédiger ses mémoires, il a plus de 80 ans… Je suis admiratif quant à la qualité de sa mémoire, de ses souvenirs, riches d'information, de précision !

Enfin, lorsque je le lis, le style employé, sa rédaction « parlée » me fait entendre sa voix, ressentir ses intonations ! Il me parle, je l'écoute…

Je ne sais pas si l'orthographe des patronymes sera exacte, là n'est pas l'essentiel !

Je connaissais nombre de ses récits, cependant j'aurai été incapable de les rapporter avec exactitude.

La tradition orale est parsemée d'erreur ; avec le temps, l'histoire d'origine peut être totalement transformée par les rapporteurs.

Ici, vous avez l'original, sans fioriture, sans embellissement : Papa raconte !



Mon histoire… dans l’Histoire !

Une famille dans les guerres !

Guerre Franco-Allemande de 1870-71…

…Le Grand-père de Papa,

20 ans en 1870…

Souvenir de la campagne de 1870-1871

a ma chère mère le 23 Février 1871

Amédée Dupont

né à Strasbou

Le Grand-père de Papa,
dans le fauteuil :

Amédée DUPONT,
né à Strasbourg en 1850,
mort à St Nicolas de Port,
le 5 janvier 1899.

Il est fait prisonnier à
Strasbourg en 1870.
Il est détenu pendant
11 mois à Mannheim.



Puis la Grande Guerre 1914-1918

Le Père de Papa, né le 5 juillet 1896, incorporé en 1915 !

19 ans en 1915…










Le Sergent-fourrier de la 2e et sa liaison

Grièvement blessé à Verdun…


VILLA "BIARRITZ"
Souvenir des moments de Souffrance





La vie reprend… et puis…

J'arrive au monde à Rambervillers, dans la chambre « à donner »
avec la même sage-femme… et les conseils de la Grand-mère !

Dimanche, le 26 août 1928

MONSIEUR & MADAME EDGARD DUPONT,

SONT HEUREUX DE VOUS FAIRE PART DE

LA NAISSANCE DE LEUR FILS MICHEL-MARC-

MARIE.

RAMBERVILLERS,

LE 26 AOUT 1928.

Dans cette maison…

La Grand-mère de Papa tient dans ses bras, sa Maman… devant, son Grand-père, Horloger - Bijoutier



1939…

C’est une nouvelle guerre…

Vesoul…1939

Le malheur commence pour moi !

On est inscrit à l'école St Joseph, près de l'église St Georges.
J'ai un professeur marrant, moustache à la Kaiser et lavallière ; il est désespéré parce que le professeur de François (frère ainé de 2 ans) *qui est porté sur les « michetons », me veut dans sa classe ; il me fait mettre avec François, je saute deux divisions de classe.*

Les cours ne sont pas adaptés, aussi avec le fils d'un avoué, dans le même cas, on ne peut pas suivre ; on est même autorisé à apporter nos jouets ; en classe, on joue dans les pupitres, pourvu qu'on ne dérange pas !

Je fais le trajet tous les jours à pied, par le passage à niveau de l'Est ; je vois passer les camionnettes Peugeot 402 qui partent pour l'armée, les évènements devenant mauvais.

Le père (employé SNCF) *s'occupait de l'instruction des mécaniciens chauffeurs, pour la sécurité en gare de Vesoul ; il reçoit un casque Adrian et un masque à gaz ; il est affecté au train-parc à Les Voivres, pour réparer les voies après le bombardement.*

Mon père nous fait partir à Noidans-le-Ferroux.

C'est la réquisition.

Le voisin part avec ses quatre chevaux, il revient désespéré ; il n'en ramène aucun.

A Rambervillers, l'oncle Marc qui avait acheté en début d'année 1939, une 302 Peugeot, elle n'a pas 1000 kilomètres, elle est réquisitionnée par un officier de cavalerie.

Alors on revient à Vesoul, comme la situation n'évolue pas.

Puis mon Père nous envoie en Normandie, chez les cousins DERCHE ; il est facteur à Damigny (Orne) ; il a huit filles et un garçon qui part dans la Marine.

Nous partons par le train ; à la gare de l'Est, la gare est pleine de réservistes.
Les trains partent sans arrêt.
Au départ, ils chantent la belle chanson : « Adieu, je pars sans retourner les yeux ! »,
… arrivés en dehors de la marquise, c'est « L'Internationale » à tue-tête !

La police prend en charge les réfugiés ; on nous conduit dans les cars décapotables d'une gare à l'autre.

On ne restera pas longtemps à Damigny, chez DERCHE, retour après quelques mois….
…à Rambervillers !

<u>Rambervillers 1940</u>

On est aux portes de la guerre.

Paul PERRY est mobilisé comme Capitaine au 17ème Chasseurs.

L'oncle Marc, dans l'artillerie à Nancy au quartier Drouot ; il est Maréchal-des-logis chef ; Tante Lucienne va se débrouiller pour le faire réformer avec l'aide d'Hubert NISSOU.

Le voisin Jean RICHARD, marchand de meubles en Moselle, Jean NISSOU, de la Poste, vont dans l'aviation (ils viennent souvent en fausse perm).

Michel BEAUDOIN va dans les saucisses d'observation à Epinal.

Dehors passent des convois de véhicules réquisitionnés, des camions, des convois de Simca Cinq.

Le quartier Richard est un parc d'artillerie.

Les soldats viennent d'Alsace, avec les chevaux tirant les obusiers de 105 mm à réparer.

Sur les promenades, des camions citernes sont stationnés, cachés sous les arbres.

Sur le pont, passent les chenillettes Renault avec leur remorque.

La ville est occupée par les aviateurs ; les avions sont à Xaffévillers avec des Curtis P36, Model 75.

Un des pilotes, l'Adjudant-chef PLUBEAU vient chez l'oncle Marc se faire faire une gourmette en or, pour qu'on retrouve son nom s'il vient à bruler.

On est tous à l'école communale par manque de professeurs mobilisés.

Je suis à la maison Bauer, une maison interrompue de construction.

Le professeur sachant que l'on vient de l'école libre, nous lit le règlement : « Interdit dans les sacs, les catéchismes et les pistolets à bouchon ».

Aussi mon père va hurler chez le directeur M. BAUDOIN, parent des NISSOU et VEXLARD.

On se retrouve tous dans le bâtiment principal, avec un vieux professeur, la classe a plus de 100 élèves.

Je fais ma communion solennelle à l'église St Libaire.

On reste après la cérémonie jusqu'à 13 heures passées, pour attendre la fin de l'alerte.

Dans le ciel passent les Heinkel 111, par 3 ; une fois passés, la DCA, à Doncières, se déchaine.

A table, seul l'oncle Marc assiste au repas ; il me promet une montre que je n'aurai jamais parce qu'il faut une OMEGA ; il n'en a plus.

Toute l'escadrille des Curtis part comme m'avait promis l'Adjudant-chef PLUBEAU.

Son escadrille passe au ras de l'école ; ils sont remplacés par des Morane ; les Curtis étaient les « Diables Rouges » ; les Morane, les petits jouets !

Série de photos que possède Papa,
avions français de la Campagne de France !

Campagne de France

mai - juin 1940



UPE 13 : CURTISS H. 75 - CHASSE



UPE 22 : BREGUET 693 - ASSAULT



UPE 25 : POTEZ 63.11 - RECONNAISSANCE



UPE 11 : DEWOITINE D. 520 - CHASSE



UPE 14 : BLOCH 152 - CHASSE



UPE 15 : LIORÉ ET OLIVIER LEO 45 - BOMBARDEMENT



UPE 21 : BLOCH 174 - RECONNAISSANCE

C'est la naissance de Monique à Epinal, le jour où la ville est bombardée, rue de la Préfecture.

Pierre, avec DASSE, sont à l'école d'horlogerie de Besançon.

*Lorsque l'oncle Marc revient, à la mairie, on a affiché : « **Tous les hommes de 18 à 40 ans doivent partir** ».*
Alors mon père a prévenu le déménageur de Bruyère M. DEMANGE OTTIN ; il vient avec sa grosse Renault Vivastella ; on charge même la machine à coudre et c'est le départ pour Tulle.

L'oncle Marc est parti acheter chez Peugeot, à la gare, une 301 d'occasion ; il part avec tante Lucienne ; il ne dépassera pas Autun et reviendra.

Mathieu LUCIANI, courtier en bananes à Nancy, part ; il ne rejoindra pas Germaine et sa fille Jacqueline, victime d'un bombardement sur la route, il brule dans la voiture.
(Cousin de famille : suite à un bombardement des italiens : un doigt retrouvé avec sa chevalière permettra son identification).

Pierre part avec l'école de Besançon ; les autorités vont les abandonner à la Loire.

Evacuation vers Tulle en Corrèze !

Pierre nous retrouve, il reviendra avec nous, ce qui posera quelques problèmes, d'expliquer un membre de famille en plus lors du retour dans les Vosges.

Puis retour par Brive – Chalons sur Saône.

On est contrôlé à la Ligne de Démarcation par les tankistes allemands.

On est enfermé dans la gare de Dijon pour laisser passer un train ; mon Père dira que c'était le train de H. GOERING !

Retour à Rambervillers, pour aller ensuite à Nancy.

Nancy

(…) *alors pour moi commence la galère !*

Je suis à l'école Presbytérale, l'anti chambre du petit séminaire car Bonneville (ou Bosseville) *est occupé par les allemands.*

A l'école, je suis le chouchou de l'abbé ; il me garde en récré, me met sur ses genoux et me fait des bises dans l'oreille.
Je suis chargé de la distribution des biscuits et pastilles vitaminées ; pendant la récréation, je reste en classe pour la correction des devoirs de latin, assis sur les genoux de l'abbé XXXX qui me lèche l'oreille et me mordille le bas pendant que je tourne les pages…?!

Les allemands sont plus sympas que les Corréziens qui disaient aux enfants : « Mange ta soupe, sinon tu seras mangé par les réfugiés !».

A Essey, il y a l'arrivée des planeurs de débarquement ; ils sont remorqués par le Heinkel 111 double, il a 5 moteurs ; c'est impressionnant lorsqu'il passe au dessus de la ville.

Je suis monté au plateau de Malzéville pour voir les allemands faire du planeur au treuil, avec des Grünau-Baby.

On a une femme de ménage qui vient de St Nicolas, on l'appelle Mme CÉDAR, du nom qu'elle nomme le balai.

On est bombardé une nuit, sur la gare ; le lendemain, je vais voir quai Isabey, il y a des bombes qui dépassent de terre, non explosées.

Rue du Placieux, il y a des affiches pour la LVF et pour le massacre de Mers-El-Kébir.

On va partir.

Le Père va à Charmes, nous à Rambervillers.

Alors le Père va réparer le pont de chemin de fer de Charmes, le pont de Langley ; il est fier de lui, c'est un passage unique en France ; sur le pont provisoire, les deux voies se chevauchent sans aiguillage ; il est surveillé par deux allemands Karl et Michaël.







De Rambervillers, direction la pension Ecole Ste Marie à St Dié

Un jour le fils du pharmacien demande à Mme BEDEL de la craie et le lendemain, il y a plein de « V » et de croix de Lorraine sur les murs.

Les allemands se fâchent et toutes les écoles sont fermées, on doit aller effacer les graffitis.

Mes copains PERRIN et VALDEMAIRE seront fusillés à la libération.

Tous les matins avant d'aller à la Chapelle, on monte le drapeau dans la cage d'escalier et on chante : « Maréchal, nous voilà » !

Puis Troyes… petit séminaire !

<u>Les derniers combats dans Troyes…. 1944</u>

Un canon de Pak s'est installé devant au carrefour..

Les soldats allemands ne sont pas farouches ; ils discutent avec l'épicier qui va chercher de l'eau de temps en temps.
Ils lui disent : « Les Tommy bientôt là ! »

Le bombardement commence.

Dans la rue un soldat allemand est couché derrière un poteau électrique, tué, plus d'arme, de ceinturon et en chaussettes.

Devant le marchand de vélo ORTIZ, il y a 5 ou 6 Panzerfaust abandonnés : on a écrit à la craie sur le trottoir : « Danger explosif ».

Je prends le vélo pour aller faire un tour en ville.

A la gare le camion d'essence brule toujours devant chez LUNARDINI, représentant en extincteur ; de temps à autre, il vient en vider un sans trop de succès.

À côté, une 202 Peugeot calcinée avec deux squelettes à l'intérieur ; un américain avec un bulldozer, la pousse sur le trottoir ; il tombe partout des os calcinés.

Un allemand passe, ses chaussures autour du cou, il marche en chaussettes suivi par un homme en civil, brassard FTP au bras, coiffé d'un casque Adrian.

Au bout de notre rue, le boulanger LAPLAU, sur un side-car de l'armée allemande, derrière lui, un FFI muni d'une mitraillette ; ils font le tour du quartier, ramassent des femmes de mauvaises réputations, acheminées sur le parvis de la mairie où un coiffeur les tond et jette les cheveux dans un cubilot.

C'est la liesse, la foule crie, des commissaires d'occasion ramènent les femmes encadrées, le pistolet sous le nez!

<u>Après les combats dans Troyes (1944)</u>

Maintenant on reprend l'école.

Dans la rue, les convois passent, des chars automoteurs s'arrêtent : c'est la 5ème DB.

C'est le retour au séminaire.

L'abbé BONNARD, notre professeur n'est pas plus motivé que pendant l'occupation, où il était aumônier des prisons ; il revient déguisé en capitaine de l'armée ; il nous emmène aux poteaux des fusiliers, récupérer les balles dans les piquets et le talus, pour les familles.

C'est la saison des amours ; j'ai un amoureux Bernard C ; il m'écrira des lettres d'amour comme jamais une femme ne m'aura écrit et se termine toujours par « Juncti (?) usque ad mortem ». J'ai le ticket avec M, B, le petit P, JP W, et enfin un jour à la chapelle, je retrouve dans un missel une déclaration de X N.

Papa me raconte qu'au séminaire, pendant les séances de sport, il y a plus de monde dans les buissons, dans les fourrés que sur le terrain de sport !

Cette ambiance quelque peu « troublante »,
pas encore à la mode pour l'époque,
déclenche un divorce définitif entre Papa et la religion !

Nous écoutons passer les chars chez l'abbé VELUT ; je serai plus tard sous les ordres de son frère en Allemagne, Lieutenant. Il soupire : « C'est bien joli mais les juifs vont revenir ! ».

Les américains sont agressifs lorsqu'ils nous croisent, ils nous insultent : « Gaden (?) *shit French » !*
Cela va si mal que le Général avec le Préfet veulent améliorer l'occupation.

Un dimanche, chaque famille reçoit un ou deux « GI » à manger. Ceux qui viennent chez nous, n'ont même pas un paquet de cigarettes ; ils nous donnent que du Chewing-gum.

Pendant les cours, on lit « Les faucheurs de la mort »…

Au séminaire à Troyes, à la méditation, le supérieur nous disait en parlant de la chasteté : « C'est dur lorsqu'on est jeune, mais rassurez-vous, la jeunesse est une maladie qui passe vite…! ».

Au séminaire, encore le supérieur, nous recommandait de ne pas chahuter la nuit au dortoir, de respecter le sommeil des camarades car le sommeil est « l'image de la mort » !

Dans le bureau du supérieur, au séminaire de Troyes, pendant la guerre, chez les jésuites, le Père ATTICUS, au mur, sont pendues trois assiettes :

- sur la première : Un homme égorge un porc
- sur la deuxième : Deux jeunes mariés sortent de l'église
- sur la troisième : Un moine dans un couvent

Sur la première est écrit : « Si tu veux être heureux un jour, tue le cochon! ».
Sur la deuxième : « Si tu veux être heureux huit jours, marie-toi ! ».
Sur la troisième : « Si tu veux être heureux toujours, fais-toi curé ! ».

En promenade avec l'abbé DALAGE (?), celui qui a voulu m'immiscer sur le sexe, on trouve sur le bord de la route, une grenade à manche.
Il nous la prend et la jette au loin.
Je la récupère.

Arrivé à Troyes, au dortoir, je dévisse le manche ; à coups de marteau, je crève le cylindre, la poudre répandue, j'y mets le feu.

Il se dégage des flammes de 2 à 3 mètres et il coule un goudron noir.

Le supérieur, Père ATTICUS, jésuite, arrive, piétine, se brule les « snow-boots ».

Je suis convoqué à la « chaise électrique » ; c'est un fauteuil rouge dans le bureau du SUPIN ; lorsqu'on s'y assoit, c'est pour entendre son renvoi… c'est la malle, la valise, la porte :
« Mon ami, vous n'avez pas la vocation, vous n'êtes plus des nôtres, vous partez à partir de maintenant ».

J'arrive à la maison, ma mère qui épluche les légumes, se retourne étonné : « Mais qu'est ce que tu fais là ? ».

La réponse est nette : « On m'a foutu dehors !».

Le Père, à midi, n'en dit pas une ; le silence est pesant.

L'après-midi, je vais chez Mme CHUTRI qui me prête la charrette à bras pour aller récupérer mes affaires au séminaire …

et Adieu !!!....

Pour clore cet épisode de la 2nde guerre mondiale, je tiens à rapporter un témoignage que Papa relate dans ses mémoires :
C'est l'histoire d'Edmond ANCEL, dit « *Monmon* ».

Colette, son épouse, « *Monmon* » sont professeurs à Colmar.
A la retraite, ils se retirent à Ste Marie aux Mines.

Après avoir quitté l'armée, Papa est fonctionnaire ; il est agent des Impôts à Ste Marie aux Mines (Alsace - Ht Rhin), depuis mai-juin 1973.
Mes parents habitent cette commune de 1973 à 1996.

Ce couple de retraités est ami de mes parents…
J'ai également rencontré ces personnes ; je me souviens très nettement de son « tatouage » à l'intérieur de son avant-bras gauche !…

Papa raconte :

Un ami qui était au maquis des Vosges, est pris par la GESTAPO.

Mis au camp de Dachau, il (Monmon) *nous racontait son dernier Noël, avant la libération.*

Les arbres, sapins, autour du camp, illuminés, des cadeaux pendus, la musique de circonstance « Stille nacht » … les gosses des gardiens viennent décrocher les colis.

A la fin, on éteint, le noir revient.

Les prisonniers du camp sont en rang, à l'abri des regards pour voir le spectacle, à moitié nus, les pieds dans la neige, par une température inférieure à zéro !

Le premier rang avance.

Les hommes sont pendus à la place des colis (des polonais).

Maman est présente ce soir-là, lorsque « *Monmon* » livre, exceptionnellement, ce douloureux souvenir.
Son épouse est même surprise de cette confidence dont il ne parle jamais !

Pour cette raison, pour « *Monmon* », Noël n'est plus un fête !

Naturellement, il déteste cette date !

Maman se souvient d'un détail incroyable, non mentionné par Papa.

Lorsque les SS cessent les pendaisons …le dernier prisonnier exécuté était juste devant « Monmon » !

Seuls les déportés, non gazés, du camp d'Auschwitz sont tatoués, portent un numéro sur l'avant bras gauche.

« *Monmon* » est juif, il est résistant !

Edmond ANCEL, *Alias "Lili - Jura“*

Né le 17 mai 1912 à Sainte-Marie-aux-Mines (Haut-Rhin).

Age en 1940 : 28 ans

Profession en 1940 :
Secrétaire départemental à l'Office du Travail de Lons-le-Saunier (Jura) ? service des Réfugiés
Domicile en 1940 : Sainte-Marie-aux-Mines (Haut-Rhin) ? Lons-le-Saunier (Jura)

Résistance : Lieux d'action : Alsace
Organisation de Résistance : Forces françaises combattantes (FFC) ? Réseau F2 du 1er janvier 1943 au 21 mai 1945

Source :

http://www.museedelaresistanceenligne.org/personnedetail.php?id=2317

Il s'évade d'Alsace le 17 mai 1942, pour s'établir à Lons-le-Saunier (Jura).

« *Monmon* » est arrêté par le Sichersheitsdienst, SD ou service de sécurité, le 14 janvier 1944 à Besançon (Doubs).

Il est interné à la prison de la Butte à Besançon.

Il est transféré le 23 mars 1944 à Compiègne.

Il est déporté le 27 avril 1944 au camp d'extermination d'Auschwitz-Birkenau (Pologne).

Il est transféré le 16 mai 1944 au camp de concentration de Buchenwald (Allemagne).

Puis le 6 juin 1944, il est transféré à celui de Flossenbürg (Allemagne).

Camp de Flossenbürg





Le 20 avril 1945, alors que les troupes alliées approchent, le camp est évacué en quatre colonnes qui comprennent au total 14 800 détenus, dont l'une atteint Dachau.

Lors de marches forcées d'environ 80 kilomètres, 7 000 déportés périssent alors que les survivants sont libérés le 23 avril 1945, sur la route de Cham, par une colonne blindée américaine, tandis qu'une autre libérait le camp le même jour.

Monmon est libéré le 26 avril 1945 et rapatrié en France le 21 mai 1945.

Chef régional du service de renseignements inter-allié (Ain, Jura, Saône-et-Loire, Savoie, Haute-Savoie et Rhône).
Qualité d'agent P2, lieutenant, chargé de mission de 2ème classe.

Alors petite erreur de souvenir de Papa, Monmon vit ce cruel Noël au camp de Flossenbürg….

St Joseph, Ecole technique

Cours de mécanique, ajusteur.
Avec le Frère Joseph, on fait du modèle réduit ; on va au terrain à Barberey faire voler les maquettes.

Un jour, on va au terrain d'aviation de Barberey.

Avec mon copain TRIBOUT qui travaille dans le bureau de mon père, on fait le baptême de l'air en Morane 500 (ex Fieseler Storch).

C'est lui qui a payé, je n'ai pas un sou en poche.



Un soir d'école après mon baptême de l'air, sur le terrain de Troyes-Barberey

en 1947/48

Je suis devant un Morane 500,

ex Fieseler Storch équipé d'un moteur Salmson, qui remplace l'Argus

1946 est la date réelle



Episode 1947…

le service militaire se prépare à Troyes !

1947

Je passe le conseil de révision à la mairie de Troyes.

La P.M : comprenez la préparation militaire pour les futurs appelés du contingent classe 1948.
Je ne sais pas si tout le monde a répondu aux sollicitations de la mairie.

Mais à Ste Savine, on se retrouve une vingtaine de postulants – croit-on faire notre devoir, le seul résultat sera qu'arrivé à notre affectation, on sera inscrit d'office pour suivre le peloton sous-officier.

Pour le fonctionnement de l'organisme à Troyes, on a trouvé un « fayot », un ancien de l'armée de « libération », un ADC (Adjudant-chef) de réserve, qui est heureux de remettre sa tenue Jaspé, coiffé d'un calot fantaisie qui lui fend le crâne en deux, et on va avoir accès à un local de la gymnastique.

Pour recevoir les cours d'instruction d'infanterie, qui n'ont pas changé depuis Austerlitz,
on a touché 2 fusils, 2 pétoires, un Mousqueton, un Lebel et un fusil anglais Lee-Enfield 303.
Il servira de porte-fanion pour les défilés en ville.
Car on a reçu ce petit drapeau, de la mairie, des médaillés des Postes qui n'a pas changé depuis 1940.

On touche un nouveau fusil, un Mauser de l'armée d'occupation.
Cela ne manquait pas, à l'arrivée des américains, il en trainait partout devant chez mon marchand de vélo ORTIZ, au chapeau rouge.
Il y avait une demi-douzaine de Panzerfaust sur le trottoir.

Voilà, on aura 3 armes en tête au défilé.
Mais on ne peut pas toujours défiler sans arme.
Alors l'ADC « Fayot » qui est menuisier, qui tient une menuiserie, a trouvé la solution.
Il a découpé dans des planches, des ressemblances, à la scie circulaire et avec un tube à gaz de 12/17 fixé sur le bois.

Cela parait sérieux (on va pouvoir faire du bagottage, du maniement d'armes avec nos fusils de bois) ; mais ce défilé d'hommes en civil (habillés), sur la tête un béret, une casquette…

Cela a tout des désespérés aux derniers jours de Berlin ou des Home-Guard en Angleterre pour la défense passive.

Lorsque les américains ont envahi l'Italie, que BADOGLIO a renié les fascistes et s'est fait les alliés des envahisseurs, les allemands ont désarmé les troupes italiennes en France et les ont retenu prisonnières.

A Troyes, il y avait un bataillon de Bersagliers qui ont été retenus prisonniers dans le lycée de jeunes filles, place de la Préfecture.

Lorsqu'ils ont quitté les lieux, à l'arrivée de l'armée de Patton, leurs équipements sont restés dans les locaux.

Eh ! Belle aubaine, l'Adjudant-chef « Fayot » n'a-t-il pas trouvé une ressemblance au casque italien avec le casque léger US !

Et nous voilà avec nos fusils en bois, coiffés du casque fasciste.

Enfin à la guerre, tout était permis.

Lorsque nous avons été mobilisés, mutés en Allemagne (TOA), on est passé par Metz où à la caserne, on a touché l'équipement de la Wehrmacht, rucksack, bidon.

On allait former la nouvelle armée française et préparer les vaillants défenseurs de Diên Biên Phu !!!

Naissance d’une passion…

Voilà comment tout a commencé !!!

Article du magasine : « *Armées d'aujourd'hui* »

L'Aviation populaire

Née en 1936, elle renaitra au lendemain de la 2nde guerre mondiale

Papa en bénéficiera !

Papa a ajouté un mot à la machine à écrire (p.3)

1946 - 47

ou aurait Papa jeune homme !!!



École de pilotage d'avions *Morane-Saulnier* dans les années 30.

L'aviation populaire

Du monde des loisirs au monde militaire

Créée à l'origine pour permettre aux jeunes gens de se former aux activités aériennes, l'aviation populaire, dédiée à l'accès aux loisirs aériens pour tous, s'efface bientôt au profit de « l'aviation prémilitaire ». Retour sur un projet ambitieux mais controversé.

La victoire du Front populaire, au printemps 1936, est un événement essentiel de l'entre-deux-guerres. L'arrivée au pouvoir d'une coalition de gauche n'est pas en elle-même un fait nouveau, mais un esprit de changement semble alors souffler. C'est l'époque des « conquêtes sociales » entraînées par les grandes grèves, des congés payés, des accords Matignon sur la réduction du temps de travail, du pacifisme affirmé et des grandes nationalisations. Dans le gouvernement Léon Blum, le radical-socialiste Pierre Cot, hérite du ministère de l'Air, portefeuille qu'il avait déjà occupé en 1933 et 1934. Soutenu par son gouvernement, et avec l'appui de son célèbre chef de cabinet, Jean Moulin, il va mettre en chantier des réformes importantes dont l'une des plus célèbres est l'aviation populaire.

Qu'est-ce que l'aviation populaire ? Une organisation qui doit permettre aux jeunes qui le souhaitent, quel que soit leur milieu social, de pratiquer les « sports aériens » et d'obtenir leur brevet de pilote. À l'école, dès l'âge de 9 ans, les enfants doivent être sensibilisés à l'aéronautique grâce à une « formation pré-aérienne ». À l'âge de 14 ans, ceux qui manifestent de l'intérêt peuvent, pendant leurs loisirs, suivre le programme des sections d'aviation populaire : vol à voile et modélisme, puis, à partir de 17 ans, vol à moteur, avec obtention du brevet et possibilité de piloter, quasiment sans aucun frais jusqu'à l'âge de 21 ans.

La création de l'Aviation populaire doit être replacée dans le contexte culturel et social de l'époque. 1936 voit en effet la naissance de la culture des loisirs. Un sous-secrétariat aux sports et aux loisirs est d'ailleurs créé et placé sous la responsabilité de Léo Lagrange. Pour le nouveau gouvernement, les loisirs ne doivent pas être réservés à une élite, mais offerts à tous. Jusqu'alors, voler était un sport de luxe. En 1936, le prix d'un brevet de pilote se situait entre 4 000 et 7 000 F et celui de l'heure de vol entre 250 et 300 F, alors que le salaire mensuel d'un ouvrier atteignait à peine 1 000 F. Les aéro-clubs privés étaient souvent des cercles très fermés où se retrouvaient les membres d'une élite fortunée.



Pierre Cot (ministre de l'Air) et le Dr Menzie (ministre de l'Éducation nationale) rendent visite au club aéronautique universitaire de Beynes.

Aéro-clubs privés

Comment créer rapidement, sur tout le territoire français, des centres de formation aérienne disposant de matériel volant, de moniteurs, de terrains ? Le projet initial prévoyait un réseau d'aéro-clubs publics, mais sa mise en place aurait pris des années. Une solution boiteuse est alors adoptée. La création des sections d'aviation populaire est sous-traitée aux aéro-clubs privés. Ceux-ci se voient couper immédiatement toutes les autres aides qu'ils recevaient de l'État. Des commissions de contrôle sont chargées de surveiller les activités des aéro-clubs et de vérifier que les fonds vont bien à la formation des jeunes et non aux autres membres. Les défenseurs de l'aviation privée, qui constituent un lobby efficace, s'élèvent immédiatement contre ces mesures où ils voient une atteinte à leur liberté et un contrôle politique inadmissible.

Les militaires, de leur côté, ne manquent pas de critiquer un système qui ne permet pas le recrutement efficace des réservistes dont l'armée de l'Air a besoin. Selon eux, l'aviation populaire, conçue essentiellement comme un loisir démocratique et pacifique, ne sélectionne pas des jeunes qui répondent aux critères d'aptitude physique du personnel navigant. À l'heure où les tensions internationales montent – et où l'Allemagne dispose d'un vivier de jeunes pilotes embrigadés dans le *National Sozialistischer Flieger Korps* (NSFK) –, ils considèrent qu'il faut mettre en œuvre une véritable préparation militaire à grande échelle.



École d'aviation vers 1938. Cours de code des signaux sur le champ d'essai devant un *Morane-Saulnier*.

Ch. Tillon Ministre communiste à l'air sous le Gal. de reprend le principe de 1947 à 1960 C'est comme cela que j'ai été breveté gratuitement . Et le brevet civil a ét valorisé à l'armee de terre en 1957.

Vilipendée de tous côtés, l'aviation populaire ne survit pas longtemps. Dès que Pierre Cot est remplacé par Guy La Chambre en janvier 1938, celui-ci fait rédiger par le contrôleur général Orthlieb un rapport extrêmement critique sur l'expérience. Accusée d'avoir gaspillé les fonds publics – environ 200 millions de francs – pour un résultat qualifié « d'infiniment médiocre », l'aviation populaire est supprimée pour être remplacée par l'aviation prémilitaire. Les jeunes qui voudront voler devront désormais souscrire un engagement à servir trois ans dans l'armée de l'Air.

Oppositions

Au total, l'aviation populaire a connu une existence très brève – deux ans à peine – est-ce suffisant pour juger un système qui se proposait de former, depuis l'école primaire, une nouvelle génération d'aviateurs ? Le projet étant extrêmement ambitieux, sa réalisation ne pouvait que décevoir, surtout à court terme. Conçu par un gouvernement de gauche, la « popu », comme on l'appelait, avait des visées sociales et politiques évidentes. Elle a donc entraîné des oppositions virulentes qui n'ont pas favorisé sa mise en œuvre. Il reste que, parmi les as de 1939-1945, certains parmi les plus grands – Jean Maridor, Marcel Albert – n'auraient peut-être jamais piloté s'ils n'avaient saisi la chance que leur offrait l'aviation populaire.

Les considérations politiques ne sont pas absentes du projet de Pierre Cot. Pendant l'entre-deux-guerres, le mythe de l'aviation se développe dans la presse et dans la littérature, diffusant une culture héroïque, nationaliste et individualiste avec l'exaltation de héros comme Jean Mermoz. Il est probable que les responsables du Front populaire aient craint les éventuelles dérives politiques de ce genre de culture. Jean Mermoz appartenait en outre aux Croix de Feu, une de ces ligues de droite contre lesquelles la gauche s'était rassemblée. En Allemagne, depuis 1933, le mythe de l'aviation avait été exploité pour embrigader la jeunesse dans le cadre du *National Sozialistischer Flieger Korps*, vivier de la *Luftwaffe*. En fondant l'aviation populaire, le ministre cherche à prendre le contre-pied de l'exemple allemand. Il veut créer, lui aussi, un vivier de futurs pilotes militaires, pour permettre à la France de devenir une grande puissance aérienne, mais il veut le faire selon la tradition républicaine d'une armée à l'image de la nation ●

Claude d'Abzac-Epezy
Service historique de l'armée de l'Air

L'aviation populaire en chiffres

En 1938
183 sections d'aviation populaire
90 280 heures de vol
2 008 brevets 1er degré
909 brevets 2e degré
3 574 certificats de préparation militaire
728 avions (surtout *Caudron Luciole* et *Salmon Cri-Cri*)
154 planeurs
24 347 modèles réduits



Maquette d'avion téléguidé.

Ch. Tillon Ministre communiste à l'air sous le Gal. de Gaulle reprend le principe de 1947 à 1960 C'est comme cela que j'ai été breveté gratuitement . Et le brevet civil a été valorisé à l'armee de terre en 1957.

Plus exactement du 10 septembre 1944 au 21 novembre 1945, Charles Tillon est ministre de l'Air sous la Présidence de Gaulle (gouvernement provisoire)

Le premier qui a fait un gouvernement d'ouverture, est bien le Général de Gaulle.

Pour son premier gouvernement, il a pris un Ministre communiste : M. CH. TILLON.

Cela ne lui a pas réussi (au Ministre), car lorsqu'il a quitté le gouvernement, à la fin du mandat, il a été exclu du parti.

Les communistes voulaient avoir le Ministère des Armées.

De Gaulle a donné le Ministère de l'Aviation à CH. TILLON, comme consensus.
Celui-ci a remis sur pied l' « Aviation Populaire ».
Pour les jeunes de moins de 21 ans, les sports aériens seront gratuits.

Voilà pourquoi, j'ai pu être pilote.

Pilote de vol à voile…

à pilote d’avion

1947 – 1959 (?)



Papa débute la pratique du vol à voile au Centre Inter-Clubs
de Troyes-Barberey, en février 1947
Ses deux moniteurs : J.P. LABATUT & Maxime LAMORT

« … Mes moniteurs portaient des noms prédestinés dans ce milieu … »
me raconte Papa, avec humour…

Son premier vol en « double commande » : 26 février 1947

Il quitte le club de Troyes fin septembre 1947, pour celui
de Pont Saint Vincent dès octobre

Centre Inter-Clubs de Troyes-Barberey

Les planeurs

du

Centre Inter-Clubs de Troyes-Barberey

à Troyes-Barberey

Avion :
Morane 500 (ex Fieseler) - Stampe SV4 – Bücker

Planeurs :
C 800 (école) – Castel 301 – Castel 310P – Emouchet – Grünau Baby – Avia 15A

Véhicules - Treuil
Citroën C6 qui sert de treuil sur la roue arrière
Treuil Ford à deux câbles
Un camion U23 de l'armée - 1 limousine Delage - Jeep - B14

Caudron C 800, baptisé « *Raymond MAYER* », prêt au décollage

Papa (?) avec les lunettes à la main ?

Ou à bord du planeur ?

Troyes-Barberey
1946



Caudron C 800

France

Poids : 240 kg – V max : 170 km/h – Finesse 21

1er vol en avril 1942

Planeur école, biplace : les sièges sont de front, décalés
Le moniteur est légèrement en retrait par rapport à son élève
qui est installé sur sa gauche
Est-ce Papa avec son mouchoir sur la tête ou à bord ?

Troyes-Barberey
1946

C 800



Caudron C 800, prêt au décollage

Une personne maintient l'équilibre du planeur par une aile
Dès que l'avion remorqueur ou le treuil tire le planeur à l'aide du câble,
elle court quelques mètres puis lâche l'aile
En prenant de la vitesse, le pilote maintient l'équilibre « au manche »

Troyes-Barberey
1946



Caudron C 800

Un jeune aide l’élève à positionner, à ajuster les sangles du siège
Le moniteur debout patiente

Troyes-Barberey
1946



Michel ferme l'habitacle du Caudron C 800

Caudron C 800 baptisé « *Georges OGERET* »
On remarque nettement le décalage entre le moniteur et l'élève

Troyes – Barberey
1946


Georges OGERET

Caudron C 800

Papa m’a souvent parler de son moniteur
« Maxime LAMORT »
Ils étaient plusieurs frères à pratiquer
le vol à voile

Michel, parachute dans le dos, monte dans le C 800

Troyes-Barberey
1946



C 800

Troyes-Barberey

1946



Caudron C 800

Belle photo du planeur
Les membrures apparaissent par transparence
En ascension avec le câble visible

Troyes-Barberey
1946



Schneider Grünau Baby

Allemagne

Poids : 170 kg – V max : 150 km/h – Finesse 17

1er vol en 1931

Un Grünau prêt au décollage ; puis décollage !

Le planeur possède encore sa peinture camouflée allemande de guerre
(planeur de récupération auprès de l'armée allemande)

Troyes – Barberey

1946


LS



Papa est accoudé au *Nord 1300*

(version française du Grünau Baby, construit par la SNCAN
Société Nationale des Constructions Aéronautiques du Nord)

Troyes – Barberey
1946







Avia XV A

(AVIA : Association pour la Valorisation de l'Industrie Aéronautique)
France
Poids : 130 kg – V max : ? km/h – Finesse 9
1er vol en 1931

Un « XV A », à la sortie du hangar

Est-ce TRIBOUT à bord ? Déjà vu dans le C 800 !

Papa est lâché sur ce planeur le 10 mai 1947

Troyes-Barberey
152 A - 1946

Avia
XV A

Troyes



Qui est dans l'Avia XV A ?

152 A

Troyes-Barberey

1946



Le Kranich n°142

Marcel CHOISNE, son planeur

Troyes – Barberey
1946



Je passerai le brevet et je volerai le premier sur le 1er Emouchet.

LABATUT se tuera sur le Bücker du club.

BREVOT se tue sur le 310 P.

J'apprends, sur le terrain, à conduire la B 14 et la Jeep.

Les avions

Troyes-Barberey

Stampe SV4-A

(SV : initiales des ingénieurs belges : Stampe & Vertongen)
construit en France par SNCAN
Belgique
Poids : 502 kg – V max: 230 km/h – Moteur : Renault 4P de 140 Cv
Créé le 17 octobre 1923 & Mis en service en 1937

Avion d'entrainement & avion remorqueur pour le vol à voile

Troyes-Barberey



Stampe
Avion-école

Troyes-
Barberey
1946



Stampe

Troyes-Barberey

1946



Le Stampe baptisé « *Suzanne BERNARD* »

Est-ce son pilote ?

Troyes-Barberey
1946


SUZANNE BERNARD

Stampe

Troyes-Barberey

1946



Stampe

Troyes-Barberey

1946



Quelques avions lors d'un meeting

Troyes-Barberey
1946

Un Morane-Saulnier 502 Criquet équipé d'un moteur en étoile Salmson
(version française re-motorisée du Fieseler Storch allemand)

Cet avion était utilisé pour le remorquage des planeurs

Notez la croix de Lorraine sur la queue du MS, le curé en soutane !

Troyes-Barberey
Meeting, le 06 octobre 1946



Caudron C 400 Phalène

France

Poids : 590 kg – V max: 185 km/h – Moteur : Renault 4P de 120 ch

1er vol en 1932

Immatriculé AMVR, il appartenait à l'aéroclub de Franche-Comté, acquit dans les années 30

Il avait la particularité de posséder le manche au plafond, ainsi que les commandes inversées

Troyes – Barberey

1946


F-AMVR

SNCAN Nord 1101 Noralpha / Ramier I

France

Poids : 948 kg – V max: 304 km/h – Moteur : Renault 240 ch

1er vol en 1944

Version française du Messerschmitt Bf 108

Troyes – Barberey

1946


SNCAN
-BBJM

Fairchild 24

USA

Poids : 822 kg – V max: 200 km/h – Moteur : Ranger 165 Cv

1er vol en 1932

Monoplan américain

Troyes – Barberey

1946



Piper J-3 Cub

USA

Poids : 300 kg – V max : 135 km/h – Moteur Continental de 65 Cv

1er vol en 1938

Troyes – Barberey

1946


X-AIA

Junkers JU-52

Allemagne

Poids : 6 510 kg – V max: 266 km/h – Moteur : BMW 750 Cv/moteur

1er vol, le 13 octobre 1930

Une récupération de guerre

Sans doute sur le terrain de Troyes-Barberey
en 1946



Junkers JU-52

Troyes – Barberey
26 mai 1946



Miles M-2H Hawk Major

Royaume Uni

Poids : 522 kg – V max: 241 km/h – Moteur : De Havilland ? Cv

1er vol en 1934

Avion léger de loisirs et de course

Un anglais de passage

Troyes – Barberey

1946





Yakovlev Yak-3

URSS

Poids : 2 105 kg – V max: 648 km/h – Moteur : Klimov 1 220 Cv

1er vol, le 8 mars 1944

Chasseurs soviétiques de l'escadrille française
Normandie – Niémen

Yak-3
du
Normandie-
Niemen

Troyes-Barberey
06 octobre 1946





SNCASE SE-2310

France

Poids : 624 kg – V max: 240 km/h – Moteur : Renault 4P de 140 Cv

1er vol, le 27 octobre 1945

Avion biplace de tourisme et d'école

2 exemplaires sont construits

Papa est assis sur l'aile

Prototype



Potez 60

France

Poids : 286 kg – V max: 150 km/h – Moteur : Potez 3B 70 Cv

1er vol, le 8 août 1934

Il est construit au moment de la mise en place de l'aviation populaire par le Ministère de l'Air en 1936, baptisé « *Roger MAIRE* »

Un copain (TRIBOUT ?) que l'on retrouve à bord de l'Avia XV A et du C 800

Troyes – Barberey

1946


F-AOSE
ROGER MAIRE
1913 - 1956

Les voitures de piste

Troyes – Barberey

La Jeep du terrain de Troyes-Barberey

1946



Un copain dans un taxi de piste

Papa au volant de la B 14.

La loutre sert de ravitaillement en eau !

Notez l’emblème du club peint sur le capot moteur !



La B 14
Citroën

1946

1947

Troyes –
Barberey



Au vol à voile, Maxime LAMORT, Président, part à Pont St Vincent remplacé par M. ORBILLOT.

J'ai passé 18 ans, je passe le permis VL et poids lourds sur le camion Latil.

On va quitter Ste Savine pour Nancy.

Nancy, Ecole Nationale Professionnelle

Puis…

Centre National de Vol à Voile de Pont St Vincent

Les planeurs

du

Centre National de Vol à Voile de Pont St Vincent

Pont St Vincent

Avion :

Morane 500 - Stampe SV4 (3)

Planeurs :

C 800 (école) – Kranich (2) – Goevier – Minimoa – Grünau Baby – Nord 1300
Mü 13 (2) – Emouchet – Castel 310P - SG 38 – Rhönbusard – Meise – Nord 2000 (2)
Air 100 - Weihe – Milan (2) – Breguet 900 – CM8

Véhicules – Treuil :

Treuil Ford
Ambulance Dodge - Dodge 4x4 - Jeep
Citroën TUB (2) - Camion Renault (ex Wehrmacht)
Wanderer décapotable - Une camionnette DKW à roue libre

Caudron
C 800

Prêt au
décollage

Pont St
Vincent



Caudron C 800

Décollage au treuil avec un tel cabré

Pont St Vincent



Caudron
C 800

Autre
décollage

Pont St
Vincent



Bien plus tard, Papa est au volant de sa Peugeot 203,
il tracte un « C 800 » pour une mise en piste ou pour un retour au hangar

Pont St Vincent



Un *N 1300* décolle au treuil

J’avais dit un jour à Papa, combien ce devait être impressionnant un décollage au treuil,
de cabrer le planeur, de perdre le repaire sol, de larguer au « bon moment »,
enfin d’accrocher rapidement les pompes

Août 1948
Pont St Vincent



Papa ajuste le capot du *Grünau*

Je crois qu'il s'agit d'un certain Joseph DIDION (?)
figure du club national de Vol à voile de Pont St Vincent

Vacances 1948
Pont St Vincent



Papa dans le Grünau

Un copain (?) ajuste son capot

Il attend le remorquage ou le treuil

Le Président du centre, le Docteur TRAMPOL, son fils percute la colline avec un Grünau en voulant rejoindre le plateau trop bas en altitude.
Il y perd une jambe.

juillet 1948
Pont St Vincent



Grünau
Baby

juillet 1948



Grünau Baby

Juillet 1948



N 1300

Pont St Vincent

Août 1948



S.A 103 Emouchet

France

Poids : 176 kg – V max : 160 km/h – Finesse 20

1er vol en 1942

Papa en pause
puis à bord du planeur, tête dehors
Il devait faire froid, très froid même équipé
d'un casque de cuir !

Ce planeur est une copie du
Schneider Grünau Baby (allemand)

Vacances 19?

Pont St Vincent



Vacances ?





Parenthèse

J’ai lu dans l’historique du Centre Nationale de PSV, que toutes les personnes du club, étaient rebaptisées par un surnom…

Papa ce devait déjà être : « Pompon »…
… pour explication au commentaire à suivre!

Fin de parenthèse

Atterrissage légèrement brutal pour un Emouchet

Il est « original » de découvrir une seconde photo de cette même scène dans l'historique du club de vol à voile de PSV, rédigé par Michel LOISEAU, sur internet.

La prise est côté opposé !

On remarque la présence de la même jeune femme !

« Tonton » … (Du beau boulot) juillet 1948

Pont St Vincent



le le 23
ne scé-
é.
rd pour
e vol. 5
durées
', 2 dis-
é "F".
nt des
guerre
r le Co-
ttendre
prime
visager
S'il n'y
axe es-
xploita-
50.000
râce à
isse ce
.
légalement
ce propos,
e conte que



Les Emouchet et autres Grünau ou Nord 1300 assurent le plus gros des vols des jeunes lâchés, au prix de bien des avanies !



Le chef, le père MANGEOT aura du boulot.
C'est lui le menuisier et il a tous les gabarits dans son atelier pour réparer les planeurs, de même son pot de colle sur le fourneau ; rien ne lui résiste.

Un jour, les gars vont chercher un planeur qui s'est vomi dans la nature, le pilote a loupé « les vaches ».
Un Emouchet, après un cheval de bois dans les arbres, les gars ramassent les morceaux et les jettent dans le camion ; pour faire moins de place, ils coupent les fils.

Au retour, les hurlées du père MANGEOT qui aurait reconstruit l'Emouchet, mais il criait : « Ils ont coupé les câbles, il n'y avait que ça de bon !!! ».

DFS Meise ou SNCAN Nord 2000 (version française)

Allemagne

Poids : 176 kg – V max : 155 km/h – Finesse 23

1er vol en 1947

Le Nord 2000 est la version française du Meise (allemand)

Pont St Vincent



Papa prépare son planeur, un Meise ou un Nord 2000

Qui est auprès de lui ?

Vacances 1948

Pont St Vincent



Arsenal Air 100

France

Poids : 284 kg – V max : 220 km/h – Finesse 30

1er vol en 1947

Août 1948

Pont St Vincent


ARSENAL
F-BFAI

DFS Weihe ou VMA 200 Milan (version française)

Allemagne

Poids : 215 kg – V max : 170 km/h – Finesse 29,1

1er vol en 1938

Papa est à bord d'un planeur d'origine allemande, une prise de guerre ou un modèle construit par les Ets Victor Minié Aéronautique (VMA)

Vacances 1948

Pont St Vincent



Papa est concentré, il fait ses vérifications dans le Weihe ou Milan

Notez le petit rideau au dessus de la tête ; consigne pour un vélivole, toujours la tête couverte : le soleil sous la verrière est dangereux !
Mais ce rideau devait gêner la vue supérieure, il était préférable de porter un mouchoir, béret ?

J'en casse un à l'atterrissage, je touche de l'aile et dans la vibration, casse l'étambot support de dérive.
(Est-ce le tampon de protection sous la queue du planeur ?)

Vacances 1948

Pont St Vincent



Qui est cette personne derrière ce Weihe ou Milan ?

Il est inscrit cette dédicace au dos, destinée à Papa ?

« Je te dois les joies d'une bonne partie de ce stage
Avec mes remerciements et mes meilleures amitiés »
signé (illisible)

Pont St Vincent



Papa se prépare, il ajuste son parachute, il va s’installer dans un Weihe

Qui est cette personne à ses côtés ?

Pont St Vincent



Vacances

1948



Qui sont ces deux messieurs devant ce Weihe ?

Pont St Vincent



Göppingen Gö 3 Minimoa

Allemagne

Poids : 228 kg – V max : 220 km/h – Finesse 26

1er vol en 1935

Combien de fois, ai-je pu entendre Papa, parler de ce planeur !

Les portes des hangars sont des panneaux entassés !

Qui est cet homme avec une casquette de l'armée de l'air ?

Pont St Vincent


CENTRE NATIONAL
DE
PONT S' VINCENT

München Mü 13

Allemagne

Poids : 170 kg – V max : 160 km/h – Finesse 28

1er vol en 1936

Papa est à bord d'un planeur d'origine allemande

Août 1948

Pont St Vincent



Mü 13

Août 1948

Pont St Vincent



Le planeur Mü 13 sur la remorque de dépannage

Papa pose avec sa cigarette et des copains

Août 1948

Pont St Vincent



DFS Kranich

Allemagne

Poids : 185 kg – V max : 175 km/h – Finesse 23,6

1er vol en 1935

Planeur Biplace devant les anciens hangars

Eté 1948

Pont St Vincent


PONT S' VINCENT

1948

Moi, je reçois ma feuille de route pour l'artillerie en Allemagne.

M. RINGLE, le chef pilote de Pont St Vincent, vient avec moi au recrutement pour demander pourquoi un de ses meilleurs éléments ne part pas dans l'Armée de l'Air ?!

Il nous est répondu qu'après les classes, je pourrai demander le changement d'arme, ce qui s'avèrera impossible.

Le Commandant me dira : « Si tu rengages, je te fais le changement ».

Après tout, si c'est pour faire comme un copain REITER, qui passera son temps à Luxeuil à laver la vaisselle.

L'épisode du service militaire sera raconté après la partie « vol à voile » !

Après le service militaire.

Retour au vol à voile à Pont St Vincent.

Réserve active A.L.O.A (Aviation Légère d'Observation de l'Artillerie), à Essey-lès-Nancy
avec le Commandant SCHREIBER, Capitaine CHUPIN
avec P BONNET, VALIN TARRIDE.

On fait la réserve active, on passe le brevet pilote sur Stampe et Piper L-18, à l'aéroclub de l'Est, avec M. LEFEBVRE M. GENTIL

Je suis lâché sur NC-856.

Fouga CM.8.13

France

Poids : 225 kg – V max : 275 km/h – Finesse 27

1er vol en 1949

CM 815

Pont St Vincent


F-BCXM
F-CABN

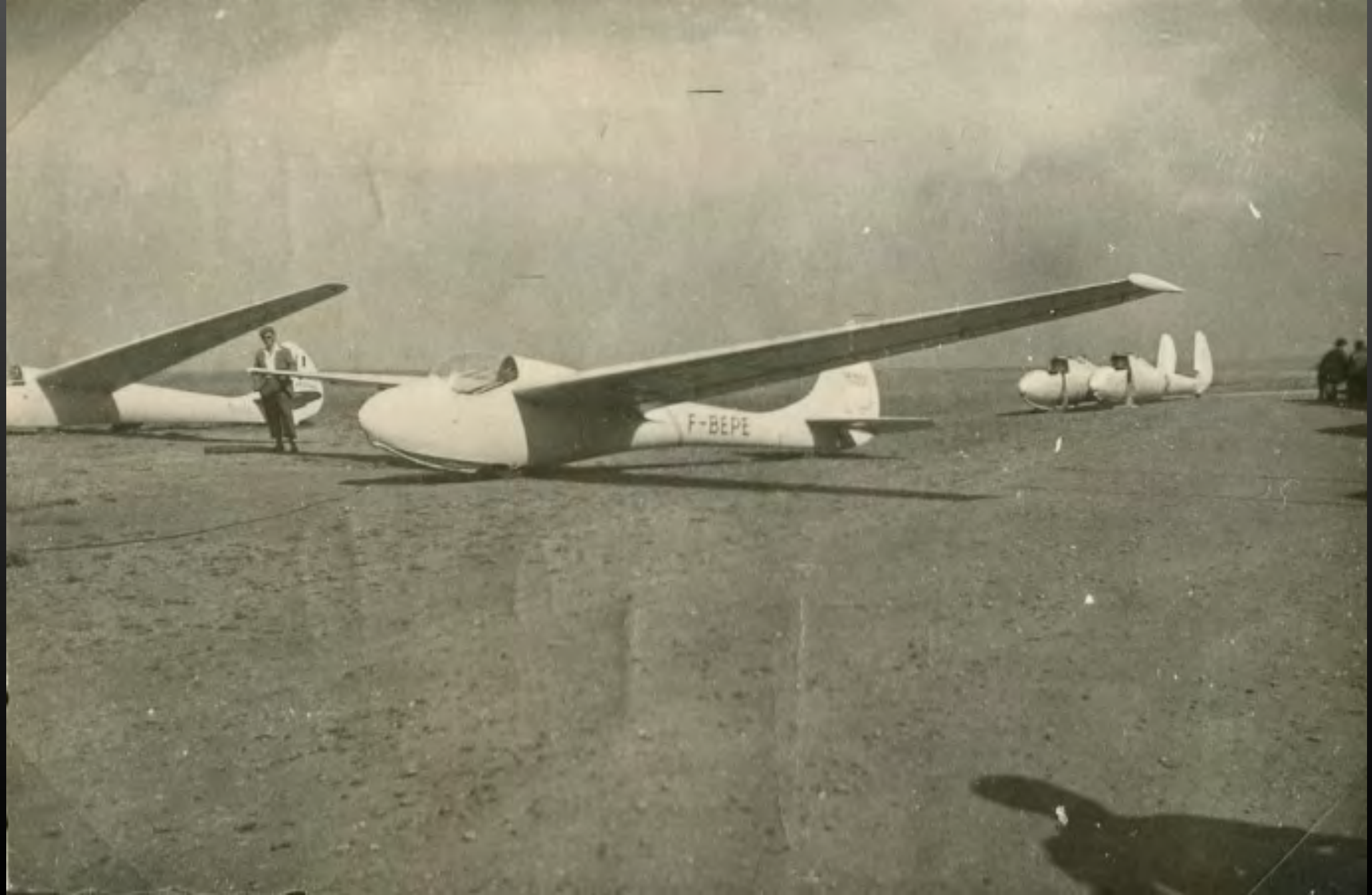
Bréguet 900 S

France

Poids : 211 kg – V max : 180 km/h – Finesse 27

1er vol, le 17 juin 1948

Pont St Vincent


F-BEPE

Bréguet 901 S - Mouette

France

Poids : 265 kg – V max : 220 km/h – Finesse 35

1er vol en mars 1954

Devant le nouvel hangar Belluci construit en 1953

Pont St Vincent



Castel 311 P

Constructeur Fouga Aviation
France
Poids : 174 kg – V max : 68 km/h (?) – Finesse 24
1er vol, le 31 janvier 1950

Un pilote prépare son planeur

Pont St Vincent


F-CABB

Wassemer WA 20 Javelot

France

Poids : 200 kg – V max : 200 km/h – Finesse 28

1er vol en août 1956

Un pilote attend son départ bien entouré, puis décolle

Pont St Vincent


F-CBGZ


F-CBGZ

Est-ce un Weihe en vol ?

Les membrures apparaissent par transparence !

En plein vol
Août 1950

Pont St Vincent



Les avions

Pont St Vincent

Stampe

SV4



Le Stampe se présente dans l’axe du planeur

Le pouce est levé, le câble est accroché au Stampe

Puis décollage

Pont St Vincent


F-B
F-BDII
SV 4
N°523


F-B
DIL
F-BDII

Retour du Stampe

Un Emouchet est au sol

Pont St Vincent


F-BOM
F-C AAU
F-CAAU

Le Stampe au parking

Pont St Vincent



Le Jodel D-112

France

Poids : 340 kg – V max: 210 km/h – Moteur : Continental de 100 Cv

1er vol, le 04 avril 1950

(avion de tourisme)

Pont St Vincent


F-BIKB

Les treuils

Pont St Vincent

Le treuil Ford

Qui sont ces deux personnes ?

Pont St Vincent



Mise en piste du treuil Ford

Pont St Vincent



Est-ce Papa à bord du treuil Ford ?

Notez ces 3 soldats dont 2 portant un béret couleur ALAT !

Est-ce après son retour du 1er séjour en Algérie en 1959 ?

Est-ce au cours d'une stage A.L.O.A ?

Pont St Vincent


97

La Jeep lors d’un concours

Sert-elle de treuil ?

Pont St Vincent



Les infrastructures

Les hangars, locaux divers

Pont St Vincent

Vues aériennes

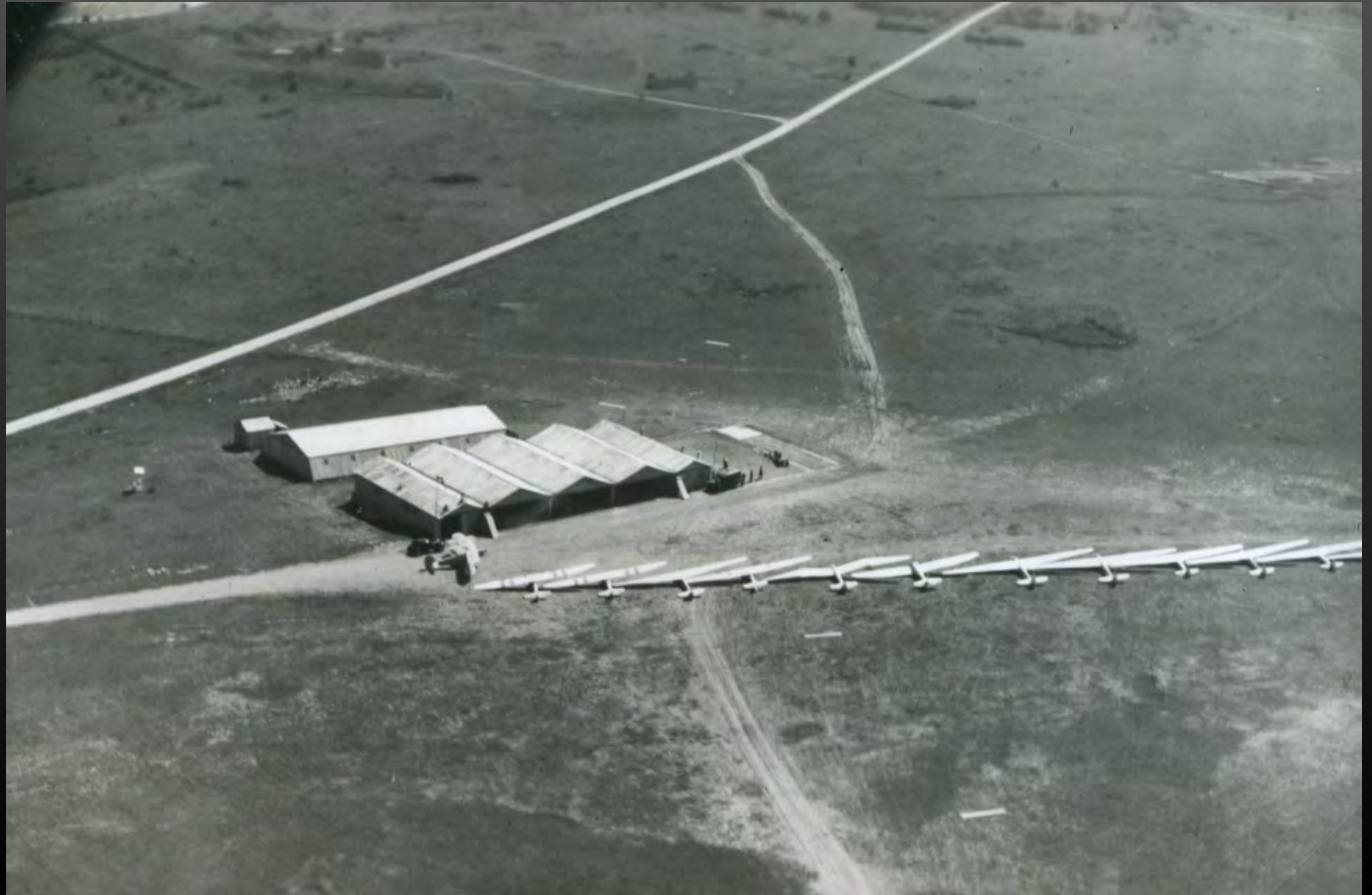
Un tour de piste de la base hangars

puis vues du sol, anciens et nouvel hangar,

avec un alignement des planeurs, le Stampe & le MS Criquet !

Pont St Vincent









Août 1948

Pont St Vincent



Est-ce la Peugeot 203 de Papa (noire) ?

Le Stampe au plein ?

(la personne debout sur le Stampe, fait le remplissage dans les ailes supérieures)

Pont St Vincent



Les vieux hangars

Cliché précoce, les portes des hangars sont encore des panneaux de bois, entassés les uns sur les autres

Le hangar à droite, derrière, est destiné aux avions

Le Gö 3 Minimoa au départ

Pont St Vincent


CENTRE NATIONAL
DE
PONT S' VINCENT

Entretien des planeurs

Le « Mü 13 n°38 » est le planeur de Papa, semble t-il pour un concours

Août 1950

Pont St Vincent

38

Nouvel hangar Belluci d’une surface de plus de 2 000 m²
construit en 1953

Pont St Vincent





Nouvel hangar : Belluci en 1953

En premier plan, la queue d’un SNCAN Nord 2000

Pont St Vincent


SNCAN
N-2000
Nº10420

Le nouveau hangar « Bellucci » de 2032m² en 1953

Un « Emouchet » en premier plan

Pont St Vincent


SA 104
F-CAU

Le club-house construit en 1954

Pont St Vincent





Les voitures de piste

Pont St Vincent

Qui sont ces personnes dans cette 2 Cv transformée ?

Pont St Vincent





Une compétition de vol à voile

Pont St Vincent

Préparatifs pour le concours qui se déroule sur plusieurs jours en 1950 ?

Préparation de 2 Mü 13 - n°13 & 38

Papa, avec sa fine moustache, attend dans le Mü 13 n°38 puis décolle !

Pont St Vincent

Août 1950







Août 1950

Mü 13

Prêt au départ



Collision en planeur

A Pont St Vincent, j'attends l'atterrissage du MÜ13 pour le rentrer au hangar.

Le planeur commence à rouler dans un bruit de bois brisé.

C'est drôle, il est le seul planeur à fuselage métallique entoilé.

Lorsque je m'approche, il y a un morceau d'aile, le bord marginal de l'aile du Grünau Baby bariolé.

Le pilote met du temps à lever le cockpit et je lui demande : « Qui a- t-il ? ».

Il est blême et il me sort enfin qu'un mot « La Solange, c'est la Solange !!! ».

En effet, le Grünau Baby se pose sur l'autre terrain, avec l'envergure raccourcit.

Lorsque le chef MANGEOT lui demande ce qu'il y a…?

Ils étaient en thermique ensemble ; l'un a dérapé ou l'autre a glissé, peut-être les deux en même temps.

Les planeurs se sont encastrés.

La fille stoïque dit : « J'ai battu des ailes, ça marchait sinon, je sautais en parachute ! ».

Mais on n'a jamais revu le copain, il a dû avoir très peur.

L’équipe du n°2 arrive avec le planeur démonté sur la remorque,
pose les valises avant le montage

Pont St Vincent


K16·683



Les Danois avec le F8-1

Août 1950



Des Stampe en renfort pour le concours

Pont St Vincent





Papa et sa cigarette

Qui est ce pilote ?

Pont St Vincent



Qui sont ces 2 personnes à gauche ?

1er plan :
Jacques PRADIER
dit « Quéquette »

A droite :
Jean-Marie
CHAPELIER dit
« Père Chap »

Pont St Vincent



Papa en casquette

Qui sont ses deux voisins ?

Pont St Vincent



Pompon

= Papa

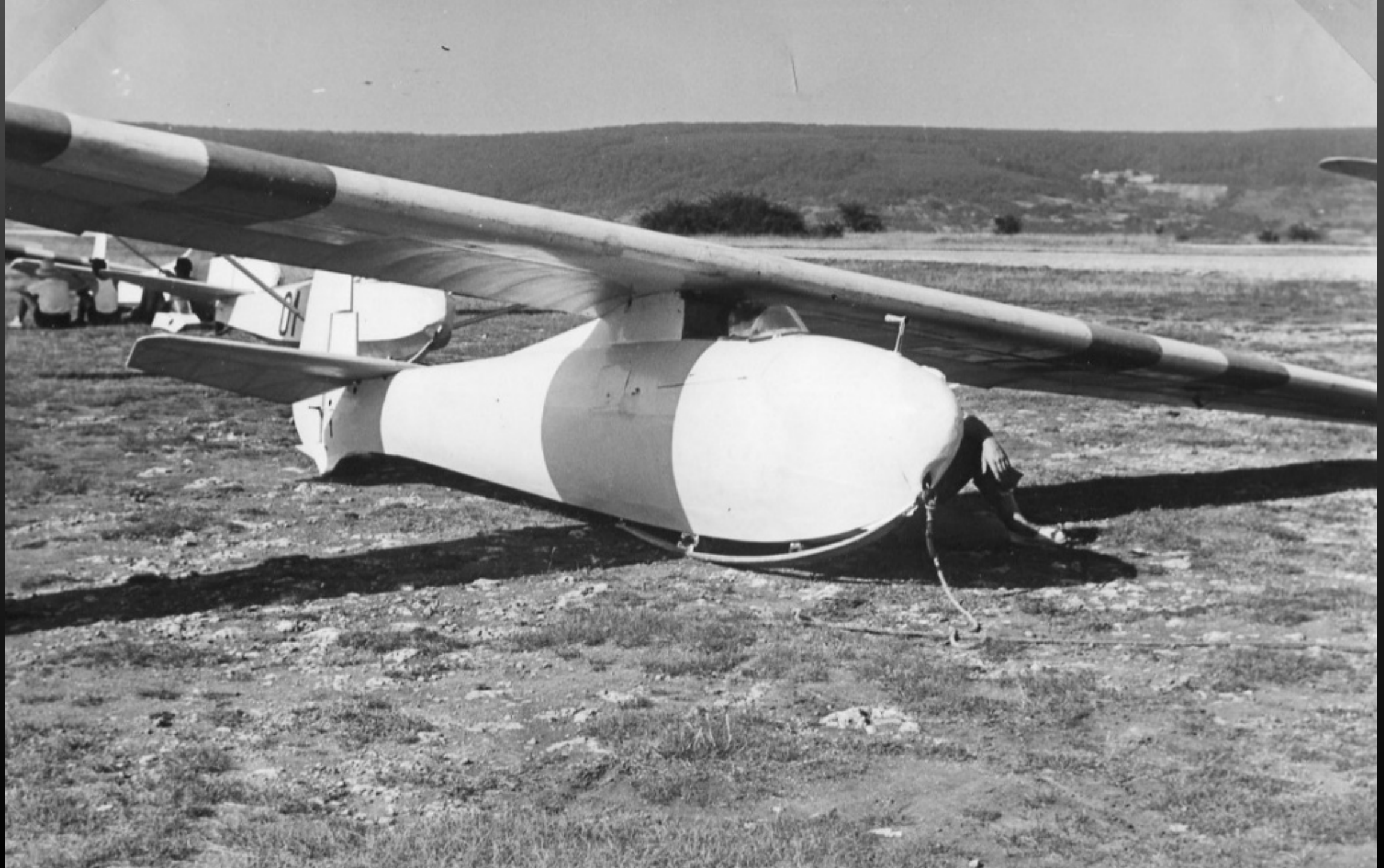


Le pilote (Papa?) attend son tour à l'ombre

Rhönbusard
? attend l'envol

Août ?

Pont St Vincent



La Jeep équipée d’un treuil !

Pont St Vincent



Serait-ce
Joseph DIDION,
le pilote,
avec sa pipe ?

Août 1950





Retour de « vaches » ?

« Aller aux vaches » : c’est se poser partout sauf sur un terrain d’aviation !

Le GMC équipé d’une remorque se déplace sur le lieu de posé,
une équipe démonte le planeur puis le rapatrie au terrain.

Est-ce la 4 Cv de Papa ?

Pont St Vincent

Août 1950



Voilà un des buts de l'Aviation Populaire !

Divertir la jeunesse tout en espérant créer un réservoir de jeunes

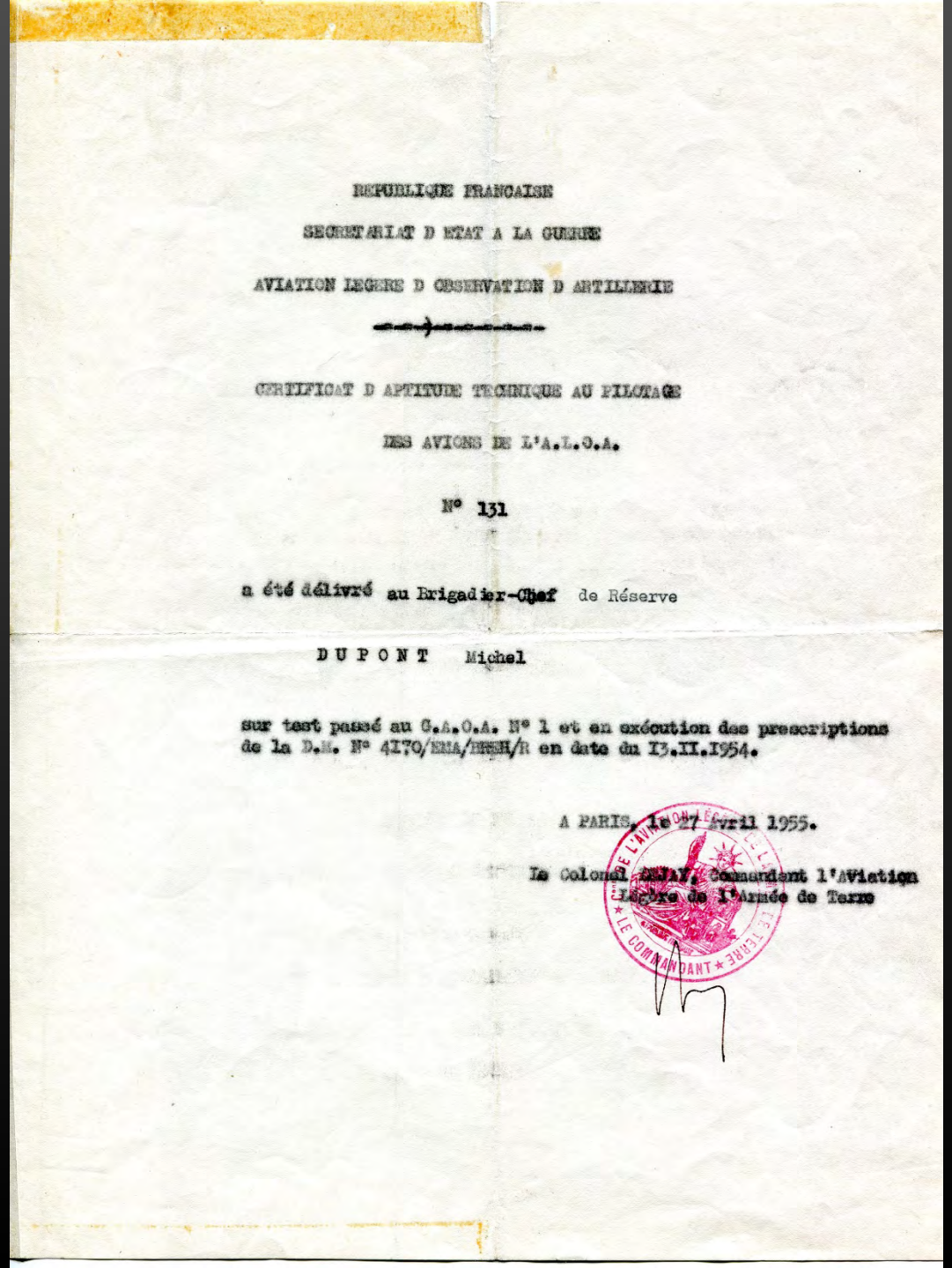
pilotes potentiellement et possiblement utilisables à des fins militaires !

Aviation Légère d'Observation d'Artillerie
(A.L.O.A)

Certificat d'Aptitude Technique
au pilotage des Avions de l'A.L.O.A n°131
délivré au
Brigadier-chef *de réserve* DUPONT Michel

sur test passé au G.A.O.A n°1

27/04/1955



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

SECRÉTARIAT D'ÉTAT A LA GUERRE

AVIATION LÉGÈRE D'OBSERVATION D'ARTILLERIE

CERTIFICAT D'APTITUDE TECHNIQUE AU PILOTAGE

DES AVIONS DE L'A.L.O.A.

N° 131

a été délivré au Brigadier-Chef de Réserve

DUPONT Michel

sur test passé au G.A.O.A. N° 1 et en exécution des prescriptions de la D.M. N° 4170/EMA/[illegible]/R en date du 13.II.1954.

A PARIS, le 27 Avril 1955.

Le Colonel [illegible], Commandant l'Aviation Légère de l'Armée de Terre

LE COMMANDANT

Un planeur en vol, vue d’avion

&

Vues aériennes des environs



1948

Pont St Vincent



<u>Collision, c'est mon tour</u>

Ce jour là, le temps est fumant sur la pente sud du plateau de Pont St Vincent, au dessus de Bainville sur Madon.

On reste en l'air le temps de midi.

M. RINGLE, le chef pilote s'est fait treuiller avec le Nord 2000.
Il surveille les norias, les spirales, étant le plus haut.

Je suis dans le Castel 310P, le nouveau avec le cockpit fermé.

Je suis en spirale à gauche.

Avec le Mü 13 qui est piloté par P REITLER.

C’est bizarre, on aime toujours mieux « spiraler » à gauche qu’à droite, on est plus habile à la conjugaison des commandes.

Le Mü 13 décide de tourner à droite ; il se désaxe de l’ascendance, ce qui le fait peut-être chuter, alors que moi, dans le centrage, je monte plus vite que lui.

Cela ne se fait pas attendre.

On se retrouve les ailes croisées et je viens taper avec le bord d’attaque de l’aile droite, le bord de fuite de son aile gauche.

Le choc est brutal.

On pique un à gauche, l’autre à droite.

Je vois la figure de REITER, bardée de ses lunettes, c’est à peine si je le distrais.

M. RINGLE a vu et entendu.

Le Nord 2000 nous pique dessus, un bras vengeur s'agite en dehors de la canopée.

Au retour, on regarde les planeurs.

Il n'y a pas de casse.

Il s'est produit un synchronisme d'engrenage, peut-être malgré nous.

On en est pour la peur vite passée !





Les « barres » du Haut du Lièpvre

Une des trois barres (parallèles) était réservée aux militaires

et portait le nom : « Le boulot »

Nancy











(?)…. à 1 500m





Les étapes & brevets de Papa en Vol à voile

1er vol « école », le 26 février 1947
1er vol sur planeur monoplace XV A, le 10 mai 1947
Brevet B : 10 juin 1947 (1ère & 2nde épreuve)
Du 19 au 31 juillet 1947, il effectue une préformation sur Stampe 326
Il est lâché en remorqué, le 02 août 1947
Brevet C : 18 août 1947
Brevet D (durée) : 11 avril 1948 – 5 H 29’ de vol
Brevet D (distance) : 18 juin 1948 – 70 km (posé à Langatte)
Brevet D n°502, le 18 décembre 1948
Brevet E (distance) : 20 mai 1956 (posé à Decize - 302 km – 5 H 24’ de vol)

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'AIR

DIRECTION
DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE

BREVET
DE
PILOTE DE PLANEURS
(TYPE C)



MINISTÈRE DE L'AIR

DIRECTION
DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE

Le Brevet de **PILOTE de PLANEURS**
(TYPE C) *a été délivré à :*

M Dupont Michel

né à Rambervillers (Vosges)

le 26 Août 1928

ayant rempli toutes les conditions imposées par l'arrêté du 14 Août 1935, règlementant la pratique du vol sans moteur.

à la date du 12-11-47

Pour le Directeur de l'Aéronautique civile,
Le Président de l'Aéro-Club de France :

P.P. M. Gallureau



Signature du Titulaire :

M Dupont

N° du Brevet : 1973

Les performances de Papa

23 septembre 1948 : **110 km** – 3 H 39’ (posé à Chateauvillain - Hte Marne)

13 mai 1951 : 7 H 07’ (posé à Autun)

17 mai 1955 : **125 km** – 2 H 08’ (posé à Cunfin)

20 mai 1956 : **302 km** – 5 H 24’ (posé à Decize - Nièvre)

Pont St Vincent

Insigne de Papa vissé sur son carnet de vol



FÉDÉRATION AÉRONAUTIQUE INTERNATIONALE

CERTIFICAT DE PERFORMANCE

La Fédération Aéronautique Internationale reconnait la performance ci-dessous certifiée par l'Aéro-Club National délivrant l'insigne d'argent de vol à voile en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par la F. A. I.

Le Président, *Le Secrétaire Général,*

L'AÉRO-CLUB DE FRANCE

en vertu des pouvoirs qui lui ont été délégués par la Fédération Aéronautique Internationale, a décerné :

L'INSIGNE D'ARGENT DE VOL A VOILE

enregistré sous le N° 502

à Monsieur Dupont Michel

qui a effectué les vols suivants :

DURÉE : 5 h. 22 mn , le 11 avril 1948 à Lonk. St Vincent
HAUTEUR : 1080 m. , le 20 mai 1948 à do
DISTANCE : 70 kms. , le 18 juin 1948 à do

conformément aux règlements de la Fédération Aéronautique Internationale.

AÉRO-CLUB DE FRANCE
6, Rue Galilée
PARIS-16e

Le Secrétaire Général,

Délivré le 18 décembre 1948.

1955

Les vols reprennent le 6 mars avec les biplaces Göppingen 4 “Gövier” et Caudron C800 “Epervier” n°348.



Oscars à Grace Kelly, Elia Kazan et Marlon Brando. Naissance d'Europe 1. Valse des gouvernements de la IVe République. Premiers vols de Caravelle. Décès d'Einstein et James Dean. 82 morts au Mans. Massacre d'européens à Philippeville. Citroën présente la DS 19.

Cochener et Arnoul prennent la pose devant le C800, date inconnue.

MAXIME Lamort dans le premier et Jean Branswyck dans le second. Pendant que les moniteurs relâchent les collègues, seul Bonnet vole en solo, 0 h 54 à bord de l'AIR102 32. 10 vols en tout.

Le 13 mars, Corne dans le Gö4 et Maurice Lamort dans le C800 348, pour 21 TDP. Pour les premiers solos de l'année, on a sorti du hangar les C310P 01 et 11 et le N1300 59. Comme le 6, tous les départs (37) sont en remorqué, mais personne n'accroche bien, 32 et 33 mn seulement pour Roville et Pradié sur le 01.

Le 20, ce sont Branswyck dans le Gö4 et Maxime Lamort qui assurent la double. 44 remorqués, le meilleur résultat, c'est les 4 h 07 de Georgin sur l'AIR102 32. Mais 9 vols sont supérieurs à 1, 2, ou 3 heures, surtout sur les AIR100/102 et Mü13.

Deux petits vols **le 27**, Corne et Carteron en Gö4 et Roville en N1300 100.

Le 3 avril, treuillées et remorqués en nombre sensiblement égal. Branswyck dans le 348 pour 30 TDP. Lemoine vache l'AIR102 33 après 1 h 11 de vol. 6 durées approchant ou excédant 3 h, le meilleur vol, Reitter 3 h 35 sur le 310P 161, mais Pradié sur le 310P 01 et Roville sur le Mü13D 1 sont à 2 mn ! 60 vols en tout.

Le 10, c'est Corne qui est dans le 348 et qui fait 38 TDP, dont 37 au treuil. Beau vol de Georgin sur AIR102 32, 3 h 04. Trois autres vols seulement passent 1 h.

Feu d'artifice **le 17**… Pendant que Ringlé fait les TDP en C800 345, Daviller va jusqu'à Ruppes (30 km) avec le SA104 247. Roville atteint Daillecourt (75 km, distance du “D”) avec le 31P 01. Pradié, Pargny-sous-Mureau, avec le 310P 151. Fabro, Pessevoy (165 km), avec le Milan 25. Dupont, Cunfin (125 km), avec l'AIR10 33. Drouard, Beurey (135 km), avec l'AIR102 30. Gaulard, Nitry (Yonne, 200 km), avec le Meise 1. Lamy, Looze (Yonne, 210 km), avec l'AIR102 24. Et Georgin rallie Bourges (320 km, but fixé du “F”) avec l'AIR102 31, en 6 h 20. 6 vols de plus de 4 h.

Septembre 1953 : Gérard Pierre, 2e au championnat du Monde 1952, champion de France à Pont en juillet 53 et vainqueur du championnat d'Allemagne où il était invité, (et futur champion du Monde 1954), quitte le terrain sur son Lambretta chargé à mitraille, accompagné par Branswyck et Gonon.



Ruppes (30 km) avec le SA104 247. Roville atteint Daillecourt (75 km, distance du “D”) avec le 31P 01. Pradié, Pargny-sous-Mureau, avec le 310P 151. Fabro, Pessevoy (165 km), avec le Milan 25. Dupont, Cunfin (125 km), avec l'AIR10 33. Drouard, Beurey

Septembre 1953 : Gérard Pierre, 2e au champ
en juillet 53 et vainqueur du championnat d'Alle
1954), quitte le terrain sur son Lambretta charg

1956



A droite, c'est Robert Eveillard devant l'aile du Meise, tous les autres non identifiés.

"Le Monde du Silence" du Ct Cousteau et Louis Malle. Le Tour est remporté par Roger Walkowiak. Kroutchev dénonce les crimes de Staline. Indépendance de l'Egypte et de la Tunisie. Nasser nationalise le canal de Suez. Répression de l'insurrection hongroise. Eisenhower réélu. JO à Melbourne.

TOUJOURS les mêmes moniteurs du Centre National, Branswyck, Ringlé, Corne, Lamort à la double sur Caudron 800, Castel 25S, Göppingen 4, **à partir du 18 mars** où ce sont Branswyck sur C800 et Gö4 et Ringlé sur le C800 qui officient pour les tours de relâchés. Tous les vols sont départ avion et seuls Pradié et Ruinet volent seuls sur N2000.

Le 25, Corne en C800 et Maurice Lamort en C25S pour 8 petits vols.

Pas plus de vols **le 2 avril**, pourtant Corne et Ringlé (C800 et 25S) tournent autour de la demi-heure avec les biplaces et les deux AIR100 de Lamy et Roville font 3 h 03 et 5 h 14.

On sort le treuil **le 8 avril** pour le C800 de Corne et le N1300 qu font des TDP. Corne et Maurice Lamort font aussi des remorqués avec le C800 et le C25S. Fabro tire 3 h 18 de l'Air 100, Lamy 3 h 11, et Gaulard 2 h 57.

Plus de vol avant **le 22 avril**, où c'est Beaudouin qui sort le meilleur temps, 5 h 21 sur AIR102. 24 remorqués dont 1/3 pour le C25S et Maurice Lamort.

13 vols **le 29** où seul Drouard passe l'heure (1 h 21 sur AIR102), tandis que c'est Branswyck qui est dans le C25S.

Le 6 mai feu d'artifice de "D", Soudier fait son altitude, 1800 m sur N1300. Carteron, durée et altitude, 5 h 35, plus long vol de la séance (de peu) et 2400 m, il ne devait pas faire chaud dans l'Emouchet ! Cotel, durée et altitude, 5 h 03 (il était temps) et 1800 m, sur Emouchet aussi. Papazian, durée 5 h 06 et altitude 2000 m sur C310P. Poirel, C310P, altitude 2100 m. Drouard, Pierrat, Georgin, Bonnet, Lamy, Fabbro sur leurs AIR100 ou Weihe ont tous dépassé 2000. 7 plus de 5 h, 17 plus de 2 h. Les Allemands sont là et Mütschler, Rupp et Moritz font quelques petits vols sur leur Gö4.

Le 13 mai, Ruinet vole 7 h 14 sur Meise. Pradié pose son N2000 à Daillecourt à 72 km. Fabro et Roville posent leurs Air100 et 102 à Valaincourt, Lamy son 102 à Damblain et Drouard le sien à Saucourt… beaucoup de dépannages de 18 m ! Branswyck écolait en C800.

Le week-end des 20 et 21 mai, nouveaux jours de fête. Carteron : distance "D" (Vignes-la-Côte, 66 km en SA104), Soudier : durée du "D" (5 h 19 en SA104), Papazian : distance "D" (Damblain, 65 km, C311P), Sauval : altitude "D" (C311P), **Daviller : distance à Damblain "D" terminé (C310P), Chapelier à Paray-le-Monial, 305 km, distance du "E" (Milan), Dupont à Decize, distance "E" 302 km, Fabro à Avord, 327 km, distance du "E", Roville et Drouard à Moulins, 325 km, distance "E" (tous sur Air 102).** 2 h 45 de remorqué double le 21 pour le retour.

Que de la double (32 vols courts) **le 27**, avec Ringlé en C25S, Branswyck en C800 et un vol de Heinz et Poirel en Kranich III (première apparition de ce planeur à Pont).



Le Weihe ou son clone le Milan étaient souvent préférés à l'AIR100 pour les distances mais étaient plus délicats à vacher, faute d'aérofreins efficaces.



Drouard le sien à Saucourt… beaucoup de dépannages de 18 m ! Branswyck écolait en C800.

Le week-end des 20 et 21 mai, nouveaux jours de fête. Carteron : distance "D" (Vignes-la-Côte, 66 km en SA104), Soudier : durée du "D" (5 h 19 en SA104), Papazian : distance "D" (Damblain, 65 km, C311P), Sauval : altitude "D" (C311P), Daviller : distance à Damblain "D" terminé (C310P), Chapelier à Paray-le-Monial, 305 km, distance du "E" (Milan), Dupont à Decize, distance "E" 302 km, Fabro à Avord, 327 km, distance du "E", Roville et Drouard à Moulins, 325 km, distance "E" (tous sur Air 102). 2 h 45 de remorqué double le 21 pour le retour.

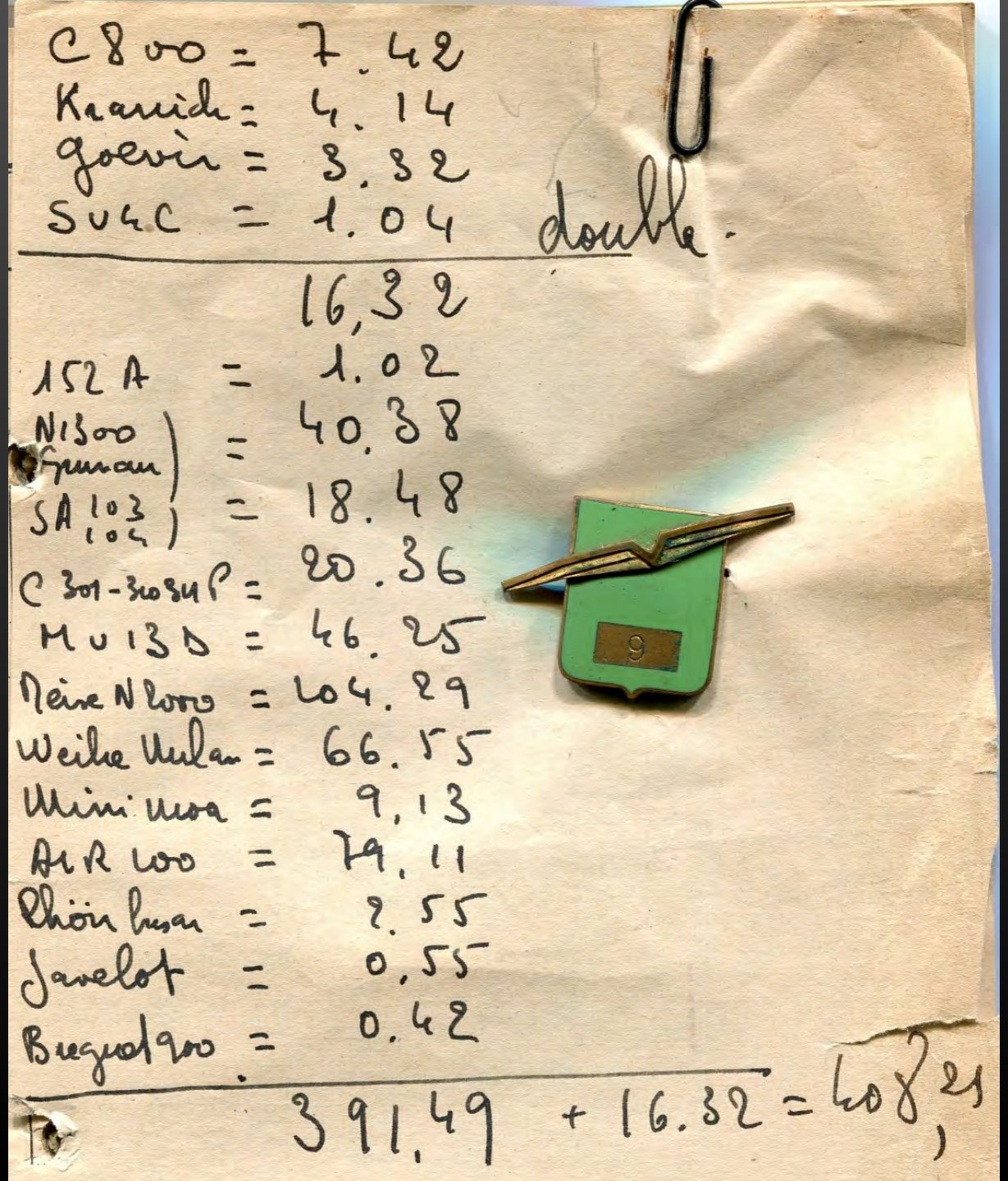
Que de la double (32 vols courts) le 27, avec Ringlé en C25S, Branswyck en C800 et un vol de Heinz et Poirel en Kranich III (première apparition de ce planeur à Pont).

En résumé, et de la main de Papa…

De son écriture si caractéristique, si familière, qui m'émeut toujours… et naturellement toujours sur un brouillon !

Insigne sans doute d'une compétition de vol à voile ou d'une course :
il porte le n°9





Papa, pilote du Jodel, donne des baptêmes de l'air
jusqu'en 1959 au moins !

Un dimanche de 1959, Jean-Paul VUILLAUME, copain de Papa, pilote dans l'ALAT,
se présente sur le terrain de Pont St Vincent.
Deux femmes l'accompagnent : son épouse, la jeune sœur de cette dernière, âgée de 18 ans...
Jean-Paul propose à sa jeune belle sœur :
« Vas te présenter au pilote qui fait passer des baptêmes de l'air,
et dis-lui : Salut Pompon !!! ».
Cette jeune femme est devenue sa femme, ma Mère!

Pont St Vincent



Papa obtient en avion :

Tourisme de 1er degré : n°32.021, le 25 mai 1954

Tourisme de 2ème degré : n°32.021, le 24 juillet 1954

Brevet Pilote Privé d'avion : n°3.116, le 1er mars 1956

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS ET DU TOURISME

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL A L'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE

BREVET
DE PILOTE PRIVÉ D'AVION

Le Ministre des Travaux Publics, des Transports et du Tourisme,

Conformément aux dispositions de l'arrêté du 7 Avril 1952, décerne le

Brevet de Pilote Privé d'avion.

à Monsieur DUPONT Michel

né le 26 Août 1928 à Rambervillers Vosges

Fait à Paris, le 1 Mars 1956

LE MINISTRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS
ET DU TOURISME
Le Chef du Service
de l'Aviation Légère et Sportive
et par délégation

(Sceau) AÉRO-CLUB DE FRANCE 6, Rue Galilée, PARIS

SIGNATURE DU TITULAIRE :

Brevet N° 3116

N° 32.021 du 25 Mai 1954

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PILOTE
PRIVÉ
D'AVION

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE (I)

MINISTÈRE DES TRAVAUX PUBLICS, DES TRANSPORTS
ET DU TOURISME

SECRÉTARIAT GÉNÉRAL
A L'AVIATION CIVILE ET COMMERCIALE

LICENCE
DE
PILOTE PRIVÉ
D'AVION (II)

N° 3116 (III)

Délivrée conformément aux standards de l'Organisation de l'Aviation civile internationale



AERO-CLUB DE FRANCE
6, Rue Galilée, PARIS

Signature du Titulaire (VII) :

NOM (IV) : DUPONT

Prénoms (IV) : Michel Marc

Né le 26 Août 1928

à Rambervillers Vosges

Nationalité (VI) : française

Domicile (V) : 44 Boulevard Charlemagne

Nancy

Délivrée à Paris, le (X) 1 Mars 1956

AERO CLUB DE FRANCE
Cachet ou sceau du Service délivrant la Licence (VIII et XI)
6, Rue Galilée, PARIS

Signature de l'Autorité délivrant la Licence (X) :

Le Chef du Service
de l'Aviation Légère et Sportive
et par délégation

AVIS IMPORTANT

La licence est la seule pièce autorisant le navigant à exercer les fonctions correspondantes ; elle doit être visée pour la période en cours.

Les inscriptions figurant sur la licence sont portées exclusivement par les Services officiels qui procèdent, le cas échéant, aux rectifications nécessaires.

Il est interdit d'y effectuer aucun grattage.

Toute licence trouvée en d'autres mains que celles de l'ayant droit sera retirée ou annulée, sans préjudice des sanctions qui pourront être prises tant contre le porteur que contre le titulaire.

La licence doit être présentée à toute réquisition des agents du Ministère des Travaux publics et des Transports et de l'autorité publique ainsi qu'à la commission médicale chargée de l'examen de renouvellement.

QUALIFICATIONS

Pilote Comman

CATÉGORIE A : *Tous types d'avions monomoteurs à hélice, d'une puissance n'excédant pas 250 cv., non équipés d'autres dispositifs spéciaux que les volets hypersustentateurs.*

(Préciser ci-dessous : avion ou hydravion)

AVION

CATÉGORIE B : *Tous types d'avions monomoteurs à hélice, d'une puissance n'excédant pas 250 cv., équipés de l'un ou de plusieurs des dispositifs suivants : hélice à pas variable, train d'atterrissage rentrant, tous autres dispositifs spéciaux.*

(Préciser ci-dessous : avion ou hydravion)

AVION

CATÉGORIE C : *Tous types d'avions monomoteurs à hélice, d'une puissance supérieure à 250 cv., équipés ou non de dipositifs spéciaux.*

(Préciser ci-dessous : avion ou hydravion)

DE TYPES (XII)

dant de bord

Observations :	*Date et visa :*
	1 mars 1956. AÉRO-CLUB DE FRANCE
Observations :	*Date et visa :* 29 Avril 1958 AÉRO-CLUB DE FRANCE
Observations :	*Date et visa :*

QUALIFICATION DE RADIOTÉLÉPHONIE (XIII)

Certificat P. T. T., n° 10 230, du 16-6-61

Langues : QUALIFICATION RESTREINTE NATIONALE

RENOUVELLEMENT DE LA QUALIFICATION

Du (inclus)	Au (inclus)	Observations et visa
16 Juin 1961	16 Juin 1963	CONTROLE P.T.T. DTA

OBSERVATIONS (XIII)

(Page réservée au service de délivrance des licences)

VALIDITÉ (IX)

EXAMEN MÉDICAL

Date	Résultat
24 Avril 1955	APTE.
21/4 55.	apte
17.4.57	APTE
16 JANV 1958	APTE
8 JAN. 1959	APTE
12 JANV 1960 NANCY	APTE
NANCY 7 FEV 1961	APTE

VALIDITÉ (IX)

LICENCE valable jusqu'au (inclus)	Visa
24 Avril 1956	1 Mars 1956. AÉRO-CLUB DE FRANCE
21 AVR 1957	CONTROLE
18 Avril 1958	Aéroport d'ORAN CONTROLE DES LICENCES
15 Janvier 1959	Aéroport d'ORAN CONTROLE DES LICENCES
8 Janvier 1960	Aéroport d'ORAN CONTROLE DES LICENCES
12 JAN 1961	20 JAN 1960 NANCY-ESSEY CONTROLE DES LICENCES
17 FEV 1962	19 FEV 1961 NANCY-ESSEY CONTROLE DES LICENCES

RENSEIGNEMENTS UTILES (XIV)

RENOUVELLEMENT DE LA LICENCE :

La licence de pilote privé est valable 12 mois. Elle est renouvelée pour une période de même durée, sous réserve que l'intéressé remplisse les conditions d'aptitude physique et qu'il justifie de l'accomplissement, dans les 6 mois précédant la demande de renouvellement, de 3 heures de vol en qualité de pilote d'avion commandant de bord.

La moitié du temps de vol effectué en qualité de pilote de planeur peut entrer en ligne de compte jusqu'à concurrence de 50 % dans le nombre d'heures de vol exigé.

S'il ne totalise pas le nombre d'heures prescrit, il devra satisfaire à un contrôle d'un examinateur habilité, portant sur les épreuves pratiques exigées pour la délivrance de la licence.

Titulaire du brevet de pilote privé n° 3116

du 1 Mars 1956 - 32.021 du 25-5-54

QUALIFICATION DE RADIOTÉLÉPHONIE (XIII)

Certificat P. T. T., n° 10 230, du 16-6-61

Langues : QUALIFICATION RESTREINTE NATIONALE

RENOUVELLEMENT DE LA QUALIFICATION

Du (inclus)	Au (inclus)	Observations et visa
16 Juin 1961	16 Juin 1963	CONTROLE P.N. DTA

OBSE

(Page réservée au

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

CERTIFICAT RESTREINT DE RADIOTÉLÉPHONISTE

A BORD DES STATIONS MOBILES



PRESTATION DE SERMENT

Je, soussigné, ai juré par devant Monsieur ALTMAYER, Inspecteur Principal des Postes, Télégraphes et Téléphones, de garder et observer la foi due au secret des correspondances.

A NANCY, le 16 JUIN 1961

Le Radiotéléphoniste,

DIRECTION des SERVICES RADIOELECTRIQUES
5, rue Froidevaux
PARIS (14e)

NUMERO

Nº 010230

REPUBLIQUE FRANÇAISE
POSTES - TELEGRAPHES - TELEPHONES

CERTIFICAT RESTREINT DE RADIOTÉLÉPHONISTE

à bord des stations mobiles pourvues d'une installation radioélectrique utilisée seulement pour la radiotéléphonie, délivré conformément aux dispositions du Règlement général des radiocommunications annexé à la Convention internationale des Télécommunications

MONSIEUR **MICHEL DUPONT**

né le 26 AOUT 1928 à RAMBERVILLERS (Vosges)

a subi avec succès les épreuves concernant l'aptitude à la transmission et à la réception de la conversation radiotéléphonique et la connaissance de la procédure radiotéléphonique d'usage courant.

En foi de quoi, il lui a été délivré le présent certificat.

Paris, le 16 JUIN 1961

P. L'Ingénieur général,
Directeur des Services Radioélectriques
Le Directeur adjoint,

DIRECTION DES SERVICES RADIOÉLECTRIQUES * P.T.T. * — 5 — Rue Froidevaux PARIS-14e

« En souvenir du meeting de Cannes 1953 avec les hommages de Marcel DORET »

A qui est destinée cette dédicace originale de Marcel DORET ?



La vie sur le terrain… et ailleurs

La moto « Puch » de Papa, sa cigarette
les copains en hiver

Pont St Vincent




16-R 54

C’est une jeune femme qui pousse
Papa dans le Sud-Ouest sur la route,
il finira dans un champ de betteraves,
après s’être endormi sur la moto…

Toulouse

Août 1951



Sa 1ère voiture : La Renault 4 Cv

Déjà les mains plongées dans le moteur !

Allevard (Isère)*, juillet 1954*



Papa avec des copains dans sa Peugeot 203



(?)...sur Jaguar

Grand Prix
de
Reims



(?)…Goudion (?)

Grand Prix
de
Reims



Papa

&

le modèle réduit

Sa petite sœur Monique tient son planeur, 12 années les séparent !

Peu de temps après le décès de Papa, Monique m'explique l'anecdote
de cette photo :
« *je me suis faite engueulée par ton Père, ce jour là , j'ai passé mes doigts à travers le papier en tentant de maintenir son planeur* » !

Monique
1946

- 31 août 2019



Le fameux Minimoa

Ce planeur ne quittera jamais son bureau !



Le Stampe






BCX
BCX

Les deux maquettes données par Maurice DELAPORTE à Nancy

Il ne voulait pas les finir ; c'était pour en faire un vol circulaire.

Je les ai fini en maquette fixe (le P-51 – Mustang)

1959/68


456926
9A


USAF
456926



La maquette du P-51 Mustang sur le balcon,

rue Molière à Dornach

Mulhouse

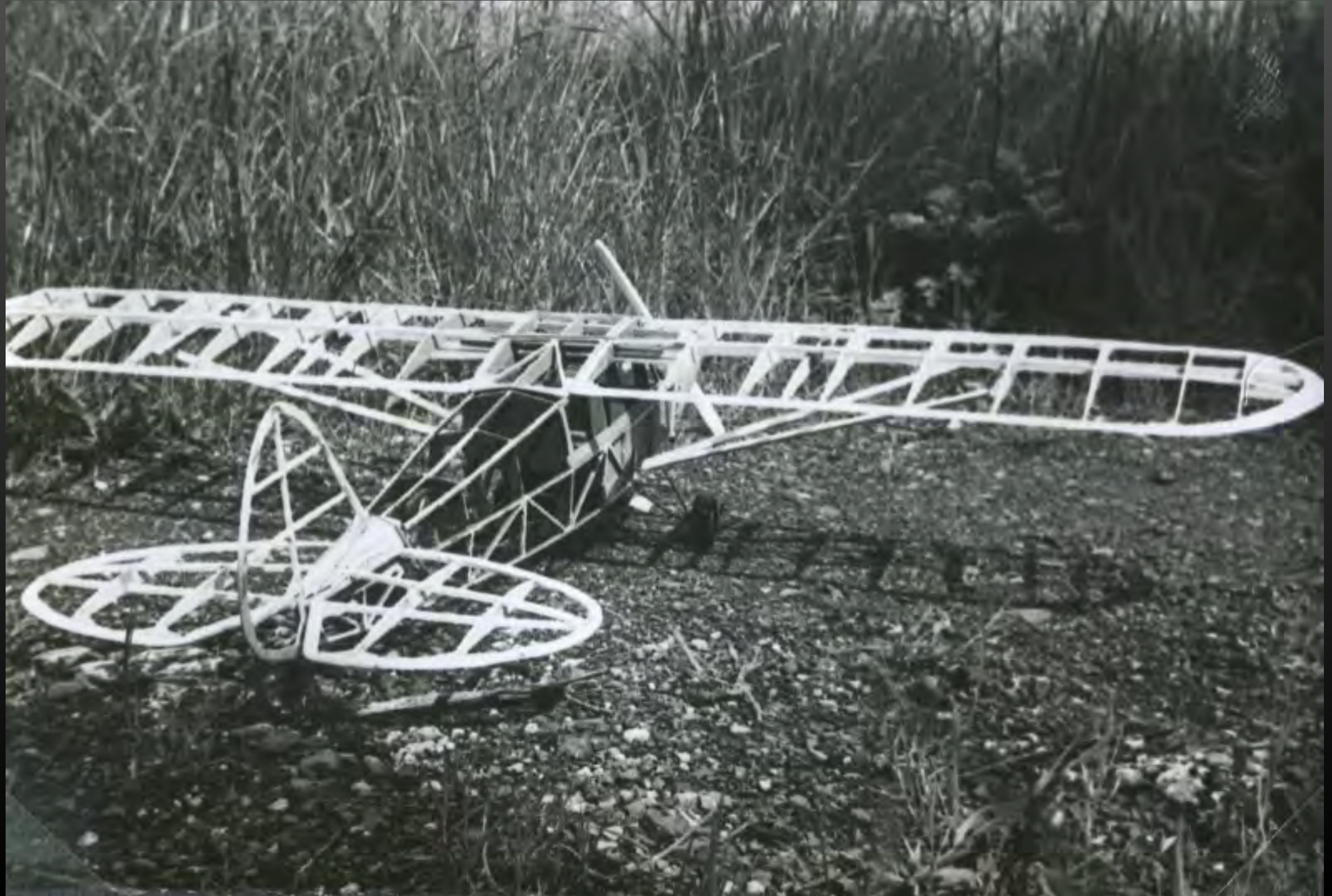

94
USAF

La construction de la maquette fixe du L-18 Piper avant entoilage

Pareil, elle est faite pour un vol moteur

1959/68






A DH





Maquette du JU-88 « Stuka »

sur le balcon, rue Molière à Dornach

Mulhouse







Je crois qu’il s’agit d’un avion « girouette » que Papa construit pour installer sur la terrasse de ses parents, à Rambervillers (88)

Ce serait sur le balcon à Mulhouse





Son service militaire en Allemagne T.O.A

(Troupes d'Occupation en Allemagne)

11ème Régiment d'Artillerie

devenu le 1er février 1949

24ème Régiment d'Artillerie

Landstuhl

Incorporé le 15 novembre 1948

Arrivé au corps le 16 novembre 1948

Libéré et Rdc le 15 novembre 1949







A ma Grand Mère
Michel

<u>Chef de Corps</u> : Commandant POISANCHOU (manchot)

Capitaine M.d KERJEAN

Lieutenant AUGER - Lieutenant VELUT (frère de l'abbé de Troyes)
Sous/lieutenant HAQUEAU - Asp (?)TARTELET

A/c GIRAUD - A/c BERGUEAU - M/c RAMAGE - Mdl FRICKER

B/c DUPONT – Bg PETRALI – ALCHERA

On est rassemblé à Metz où on touche une musette, bidon, masque à gaz laissés par la Wehrmacht.

On sera fraichement accueilli à Landstuhl près de Kaiserslautern.

Dans le voyage, « L'Internationale » a été chantée.

On prend le train pour l'Allemagne Landstuhl, dans le Palatinat, arrivée au 62° RAA (Afrique) qui deviendra le 3/24° RA avec les régiments de Landau et de Neustadt.

Comme par hasard, je fais les classes au 484ème GAA (Artillerie Antiaérienne) sur 40 Bofors.

Je passe le permis militaire Jeep et Half-track.

Après les classes, je suis muté au 24ème , aux transmissions.

Comme j'ai fait la P.M (préparation militaire), on me met au peloton sous-officier : je sortirai Brigadier-chef.

On veut me faire apprendre le morse et la machine à écrire.

On m'envoie à Baden-Baden pour faire le stage de cinéma, je deviens projectionniste.

Landstuhl,
l'entrée de la caserne du 3/24ème Régiment d'Artillerie
de la 5ème DB

Le quartier Marceau à Landstuhl – Palatinat

1948/49


QUARTIER
MARCEAU

3 / 24° RA / 5° DB Landstuhl – Palatinat

L'entrée, le poste de garde – quartier Marceau

1948/49



Intérieur du quartier Marceau à Landstuhl (Palatinat),
à la 5ème DB

Vue de la 7ème batterie du 24ème régiment d'Artillerie
L'entrée de la caserne

1948/49



Un ancien nous racontait que le dernier 11 novembre, le Chef de Corps avait fait descendre l'Etendard du régiment au monument aux morts.

Les allemands qui regardent curieux le passage du régiment, la coiffure rivée sur la tête, le Commandant a donné l'ordre aux chefs de section de sortir des rangs et d'arracher chapeaux et casquettes, et de les jeter sous les chenilles des chars.

Ce jour-là, les chapeliers allemands ont fait fortune.

Avec le copain,

tous responsables du central téléphonique

du quartier

1948/59



La 9ème batterie autour de la place d'armes

1948/49



L'arrivée au quartier par la route du Land venant de Landstuhl

1948/49



Avec un copain de corvée de garde, devant la batterie de commandement et de service (BCS)

L'entrée des transmissions

1948/49



La BCS (Batterie de commandement et de service)

Le bâtiment de commandement : le P.C

1948/49



Avec un copain Baden / OS, au stage
de cinéma-projecteur
Logés dans un ancien camp de prisonniers K.G

Hiver 1948

Les dates réelles sont du 1er au 11 mars 1949 (stage 16m/m)



Quatre stagiaires au stage cinéma
pour être projectionniste au camp à Baden / OS

1948/49



J'étais centraliste au téléphone et chargé du cinéma après avoir suivi le stage 16m/m à côté de Baden.

Lorsque l'appareil de cinéma était en panne, on revenait à Baden.

Le Commandant profite d'un voyage à Baden pour m'emmener avec lui dans la Mercedes 7cv.

En arrivant à Baden, un homme âgé à vélo, nous coupe la route pour rejoindre la piste cyclable.

Le Commandant furieux explose, il dit au chauffeur de le poursuivre.

Il hésite.

Le Commandant n'avait plus qu'un bras ; de son bras valide, il empoigne le volant et crie : « Accélère !».

On monte sur le trottoir et on lui barre la route.

Le chauffeur qui est alsacien, le Commandant lui dit, de lui demander pourquoi il n'a pas tendu le bras ?

Le pauvre vieux s'excuse.

Le Commandant lui dit : « Demande lui, si on lui foutait sur la gueule, qu'est-ce qu'il dirait ? ».

Je ne sais pas si le copain lui a dit, je ne maitrise aucune de ces langues, pourtant l'incident a rassemblé du monde… alors le Commandant leurs crie : « Raoust, tas de Nazi ! ».

A Baden, on couche à l'aumônerie, le Commandant à l'hôtel d'Europe.

C'est là que j'ai trouvé les premiers livres osés voire porno.

Dehors, on entend les sirènes.

Un convoi descend du belvédère :
- 3 Harley Davidson, sirènes hurlantes précèdent la Mercedes décapotée « type III Reich ».

Sur le siège arrière, frime le Général KOENIG.

Le convoi est suivi par une Jeep de la CCR.

Trois MP, qui sont chargés d'épingler celui qui ne serait pas figé à saluer et au garde à vous !

L'entrée du quartier

7ème batterie

Au rez-de-chaussée, la 4ème fenêtre, à gauche de la petite porte,
à la fenêtre du central téléphonique

1948/49



Je suis devant
les garages de véhicules

1948/49



Papa est devant un automoteur de 105 mm

M-7 Priest



Au central téléphonique du quartier,
en plein boulot,
peut-être avec la centraliste de Kaiserslautern,
Bétie Lind

1948/49



Avec un copain, devant la voiture
du
Lieutenant VELUT

1948/49



Devant la batterie de commandement avec le Mdl FRICKER, que je retrouverai en 1956 au peloton à Sidi Bel Abbès, comme chef de la S.V.R

(S.V.R : Section de vérifications et de réparations)

1948/49



La 9ème batterie au quartier Marceau

1948/49



Aux garages, après le permis chauffeur de Half-track

1948/49



Devant le Half-track transmission,
après le permis

1948/49



Au garage, l'équipage canonniers sur un automoteur 105 mm

M-7 Priest

1948/49



Triste anecdote

Au retour d'un exercice de combat.
Les deux groupes qui manœuvraient munis de munitions à blanc (cartouches allemandes avec balles en bois), le copain de COCHINAR est arrivé par surprise.

Il a voulu lui tirer un coup à côté de la tête pour le surprendre.

COCHINAR a tourné la tête et a pris la balle en pleine tête, à travers le casque léger et il est tué sur le coup.

Le Commandant a fait sortir 10 casques du magasin, alignés sur le mur du PC.

Avec un MAS 36, fixé sur un trépied d'instruction, il a tiré sur les casques (lui-même) à différentes distances jusqu'à refaire le même impact et arriver à la conclusion du trou à bout portant.

Il a convoqué le Mdl et l'a traité d'assassin : « Tu l'as fait exprès salaud, tu es un criminel… ».

On a veillé une journée la dépouille du Mdl COCHINAR.

Manœuvres Franco-Américaine dans la région de Trèves

Affecté à la « roulante »

(« roulante » = cuisine de campagne)

1948/49



Pendant les manœuvres,
dans un village de la région de Trèves

1948/49



La batterie au rassemblement
au camp de Münsingen

1948/49



En manœuvre Franco-Américaine

Une partie de la batterie

Half-track transmission - le camion Ford
le Sherman et un des quatre automoteurs 105 mm

1948/49


L' MONTONNIER

L’ordinaire installé sur la place du village
dans la région de Trèves

1948/49





L'équipe de l'ordinaire

1948/49

Les batteries en phase de tir dans la campagne

Ils tirent sur le champ de tir du camp de Baumholder

1948/49



L’équipe des cuisines autour du Major, chef cuistot

1948/49



L’équipe ordinaire prépare le petit déjeuner

1948/49



Pendant la manœuvre, la préparation du rata, à la « roulante »

1948/49



L’équipe de l’ordinaire dans la nature, en camouflage

1948/49



Sur la place, devant le lavoir,
un chien allemand venu faire connaissance

1948/49



Une parenthèse s’ouvre pendant son service militaire

Papa pratique le vol à voile

Un jour, le Commandant m'appelle et me dit : « J'ai reçu un papier qui demande pour faire un stage de vol à voile dans l'armée de l'air ; c'est pas pour mes artilleurs mais toi comme tu as volé, je t'ai inscrit ! ».

Le Sous-lieutenant HACKOT, qui se tuera en 1959 dans l'ALAT sur le Tessala Oran, me montre mon voyage.

Je pars par le train sur la vallée du Rhin, vers Bingen, Sankt Goarhausen la Loreleï.

Là, je suis tout de suite lâché, le terrain à Neuwied, avec le Capitaine FONTEILLE, le Capitaine MARCEL.

Je retrouve mes copains RAT de Troyes et BIAGI.

Notre moniteur est un ancien Colonel de la Luftwaffe, le Colonel FEUGELZ.

Nous allons le soir à Andernach ,où se forme la nouvelle Bundeswehr.

Schneider SG-38

Allemagne

Poids : 105 kg – V max : 115 km/h – Finesse /

1er vol en 1938

Papa pose sa main sur la queue du planeur qui a quelque peu loupé son atterrissage.
Est-ce un SG-38 ?

La personne avec la tête bandée, est-ce le chanceux pilote rescapé ?

Allemagne – *Coblence*

Centre de vol à voile de la 1ère Armée – 1ère DIVAR (Division aérienne)

avril 1949

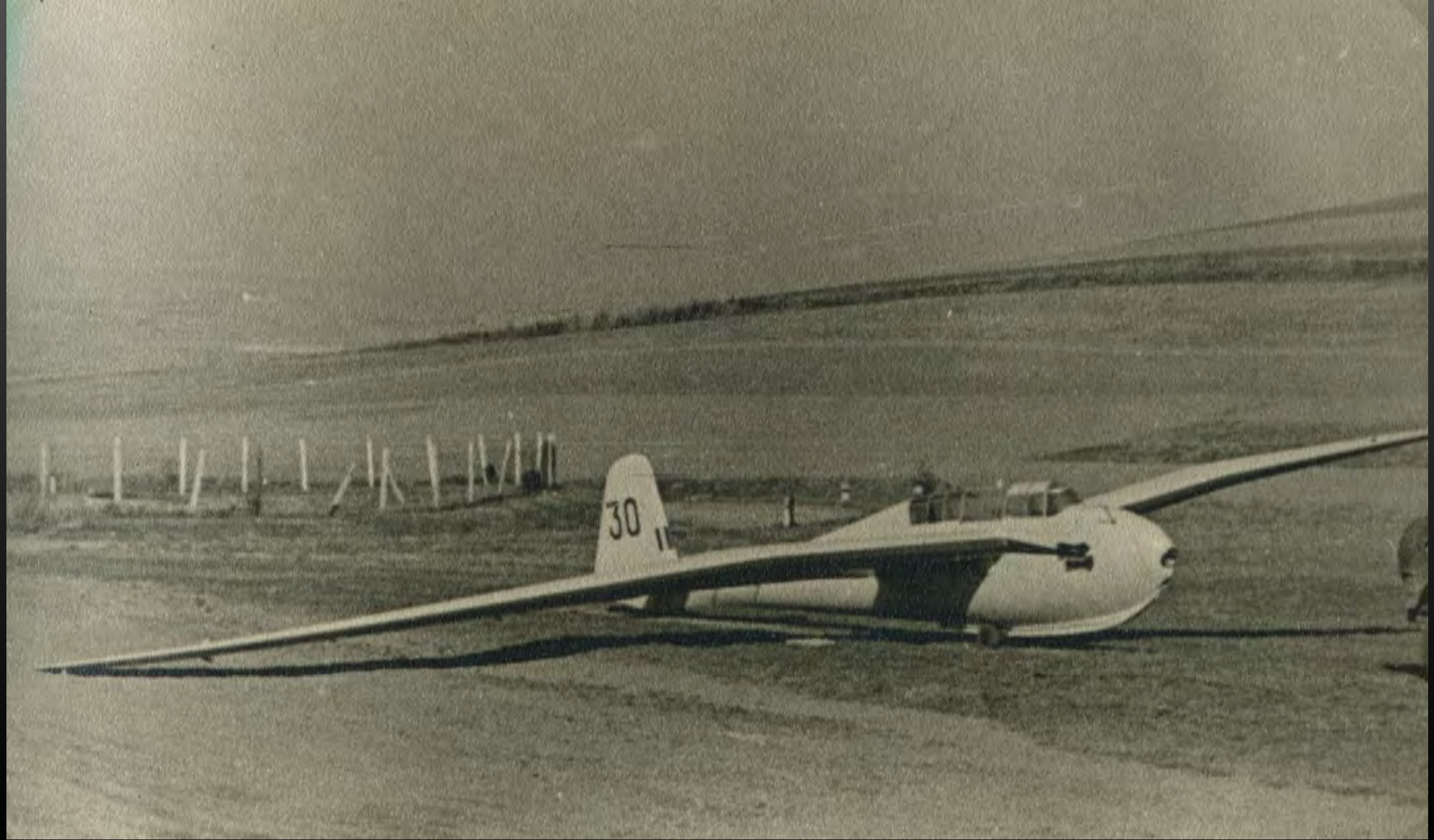


Carte postale

Un Kranich n°30 équipé d'un phare dans le nez

Carte tamponnée : 1ère Division Aérienne

Allemagne
1949

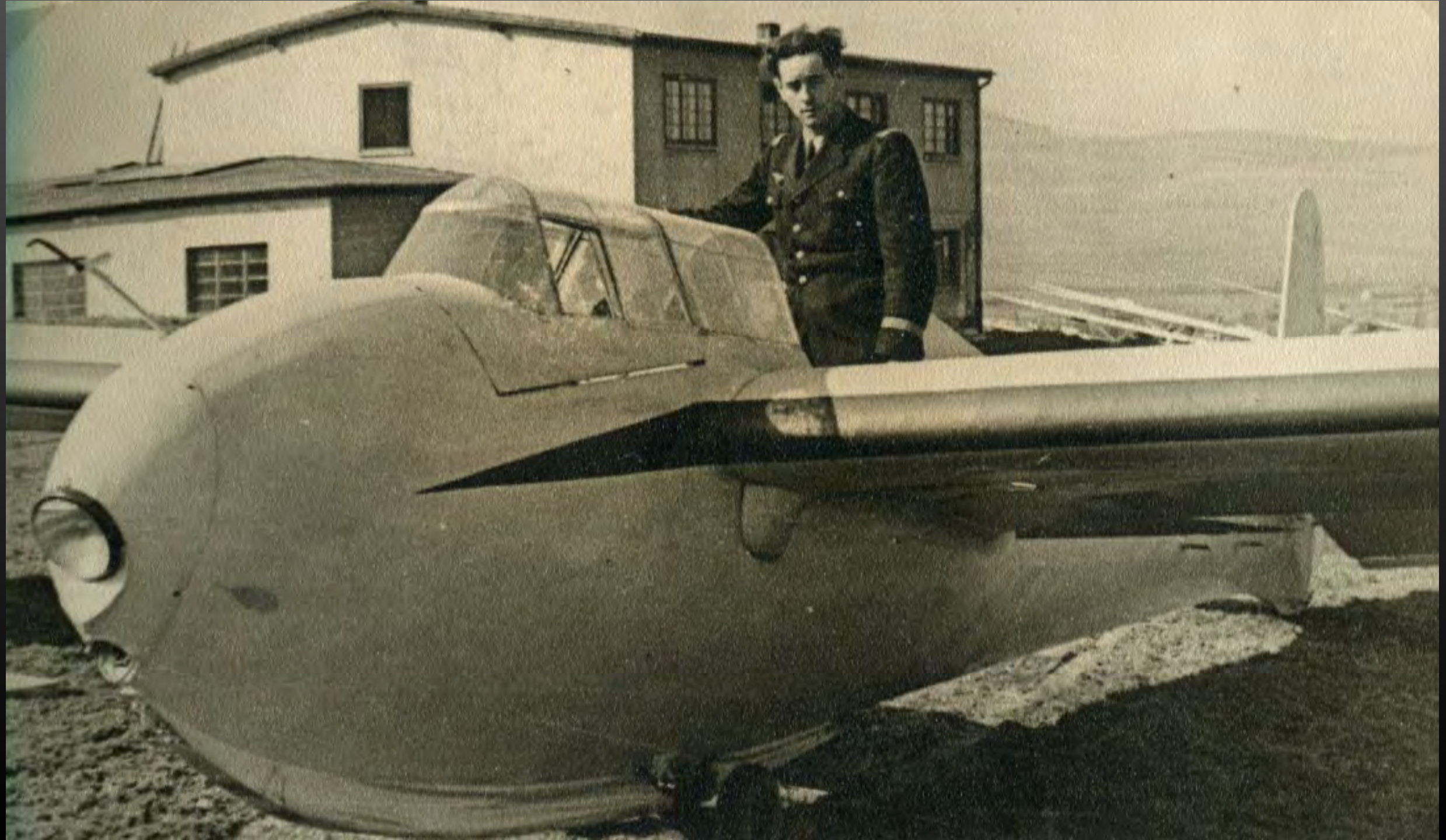

30

Carte postale

Un capitaine de l'armée de l'air dans un Kranich, que l'on retrouve sur la photo du SG-38, à gauche de la gouverne de direction avec Papa

Krezt, le 11 avril 1949,
le Capitaine MARCEL, commandant le centre de vol à voile

Allemagne




30

Papa

&

Cne
MARCEL



Carte postale

Notez les planeurs dans la cour

Kretz, vue sur la campagne et le centre de V.S.M (Vol sans moteur)

Allemagne
1949



La tour Bismark sur laquelle j'ai dû installer un mât
avec un immense drapeau
pour le soir du 14 juillet

1949



1949 Caprice à Landsthul

Au dessus de la vallée de Landstuhl, derrière les casernes, il y a une tour dédiée à Bismarck.

Pour le 14 juillet 1949, le Commandant POISANCHON, commandant le 3/24 RA décide de salir la tour Bismarck dominant le pays.

Le Commandant veut qu'elle serve de pivot à la Fête Nationale Française.

Le Commandant s'est procuré un drapeau immense à l'intendance ; il fait plus de 20m².

Pour cela, il nous désigne, nous aux transmissions, pour mettre un drapeau qui devra être éclairé le soir et la nuit.

Avec un électricien, on démonte une ligne électrique derrière la caserne.

On tire une ligne jusque sur la terrasse que l'on branche au transformateur proche.

On a gardé un poteau pour faire le mât.

L'atelier du groupe a fait un pivot, pour se prendre dans un trou d'eau.

A l'atelier du régiment, on fait un mât, avec un tube au pied, pour fixer dans le trou d'écoulement de la terrasse… Un collier pour fixer le mât, le câble pour tenir, fait avec du fil téléphonique passé dans 2 crochets en fer à cheval piqué dans le bois.

Je fais remarquer au Lieutenant que ce n'est pas solide pour un tel étendard.

Il va falloir monter le mât avec des hommes en renfort.

Je me demande encore comment nous sommes arrivés à hisser le poteau sans passer par-dessus le parapet !?

On le monte à l'os pour l'avoir en travers de la terrasse puis le mettre à la verticale avec une corde attachée à mi mât.

Une fois debout, fixé au mur, il faut aller défaire la corde à mi-hauteur : « Et bien DUPONT, tu es aviateur, rien ne t'arrêtera !».

Muni de grimpettes françaises en forme de crocodile, je monte et détache le nœud, avec les balancements qui n'ont rien de rassurant.

Les copains me disent après : « On avait peur pour vous !».

Le fil pour hisser le drapeau est fait en fil électrique.

Je le trouve bien faible mais je n'ai rien à dire.

La suite fut plus horrible.

Le lendemain, nous sommes appelés.

Il fallait s'en douter, le fil électrique s'est coupé.

Le drapeau pend lamentablement.

Le Commandant revient avec le Lieutenant des trans.

Il faut remettre le drapeau.

Il n'y a qu'à monter avec des « grimpettes crocodiles » !

Je suis désigné ; les gars me regardent un peu pâles : « Tu vas monter, tu es aviateur, tu n'as pas le vertige !».

Et bien, je suis monté.

Le drapeau qui faisait bien 20m², sous le bras et je suis monté aux ¾ du mât et j'ai attaché le drapeau !

Le lendemain, le Commandant revient à la charge.

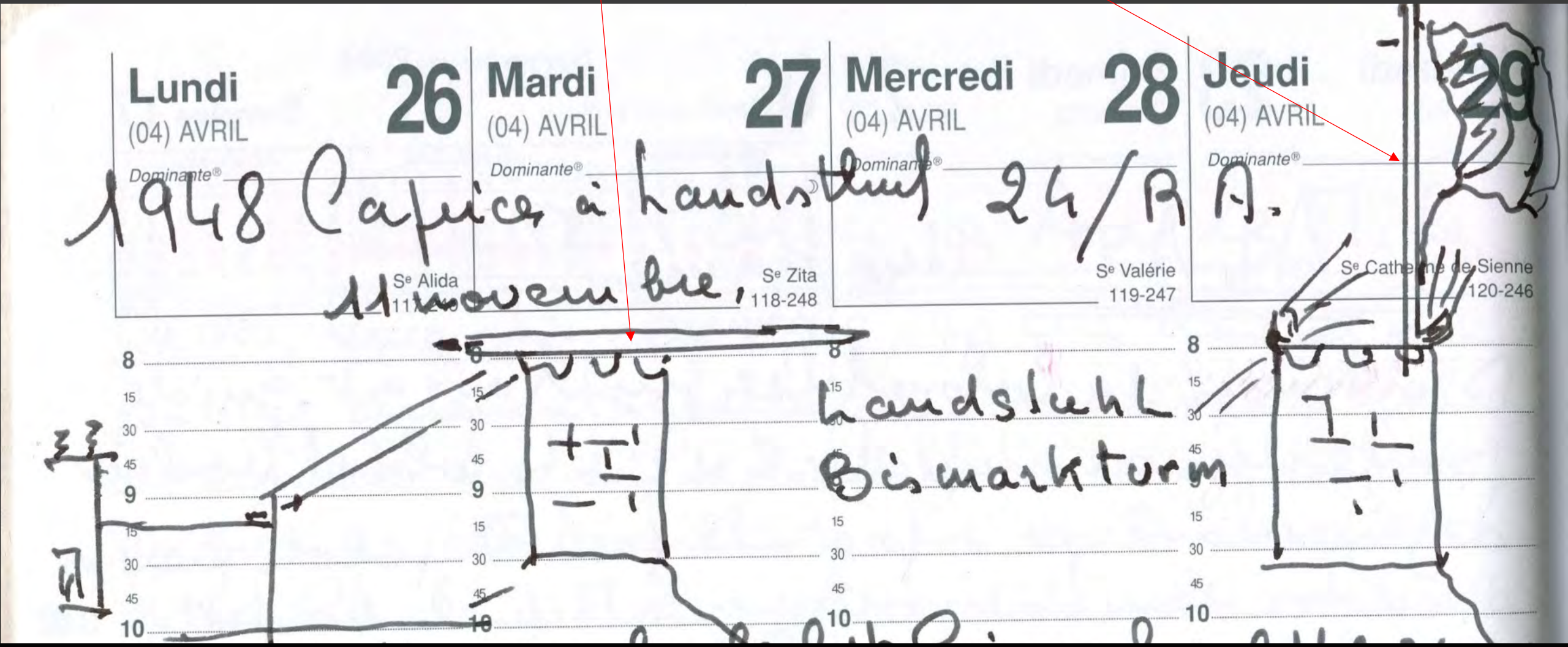
Le drapeau n'est pas assez haut ; il semble en berne !

Alors il faut l'enlever et je suis remonté avec mes « grimpettes » !

Mais avec le vent, le poteau était drôlement balancé !

14 juillet 1949…

Le mât monté à plat…. Puis dressé avec le drapeau



14 juillet 1949, quartier Marceau

Deux jours avant le 14 juillet, le niveau de la place d'armes ne plait pas au Chef de Corps.

Il fait mettre des pierres sur le côté bas et décide de combler.

Pour cela, on va aller chercher de la terre dans une carrière près de la ville.

Tous les véhicules y participent y compris l'épave d'un GMC benne qui est derrière la caserne, sans roue (sans dotation).

Et la noria commence jusqu'à la nuit.

Je suis au central téléphonique de permanence, la porte s'ouvre brutalement !

Le Commandant : « Qu'est-ce que tu fous là, je me fous du téléphone, tous aux corvées ! ».

Je ferme boutique et je me retrouve au volant d'un Opel Blitz jusqu'à la nuit.

Papa est promu brigadier le 16 mai, puis brigadier-chef le 16 août 1949.

Il est en permission libérable à partir du 28 octobre 1949 (18 jours),
passe la frontière le même jour.

Papa est libéré du service actif et rayé des contrôles (Rdc),
le 15 novembre 1949

Son adresse de repli est Ste Savine, proche de Troyes (10 - Aube)

La Réserve

Période de 12 jours au 8ème régiment d'Artillerie (Verdun)
21 septembre au 02 octobre 1951

Période de 2 jours au G.A.O.A n°1 - Vérification de pilote ALAO : Apte
07 AU 08 OCTOBRE 1954

Certificat d'Aptitude Technique (CAT) pilote avion ALAO
1er août 1955

Réaffecté au 25ème régiment d'Artillerie
1er août 1955

Nommé Maréchal des logis au titre des réserves
1er octobre 1955

1956…

A l'usine, un différend avec l'ingénieur, M. RONNO qui me traite de con !

Je lui réponds : « J'en ai autant à ton service », et je lui mets une paire de gifle.

Il reconnait qu'on a eu tort tous les deux !

A midi, à la cantine, les ouvriers jasent…

Le délégué CGT Philippe MARTIN écoute et va me dénoncer à la Direction,
où le directeur me dit : « Vous avez arrangé vos affaires, c'est bien, il n'y a pas de sang mais au premier faux pas, c'est la porte ! ».

C'est 1956, il y a le rappel vertical pour l'Algérie ; c'est-à-dire qu'on ne rappelle pas par classe mais par spécialité.

Je suis sur la liste.



(Insigne de Papa)

Aviation Légère de l'Armée de Terre

(A.L.A.T)

Rappelé en activité au peloton
A.L.O.A / 13ème DI : 24 mai 1956

RDC (rayé des contrôles) de l'armée,
du 7ème G.A.L.A.T : 09 avril 1973

A.L.O.A née en Indochine

Les pilotes sont formés par l'Armée de l'Air avec le Fieseler Storch et le L-19.

En France, on va former les pilotes à Carcassonne.

Un stage à lieu à Pont Saint Vincent sur Stampe ; c'est au cours d'une manœuvre d'atterrissage en campagne à Xeuilley que notre moniteur se tue en passant près d'une ligne à haute tension (HT) ; l'avion prend feu, GONON périt dans l'incendie, son élève s'en sort, grièvement brulé ; il aura le surnom de « Face d'ange ».

En Allemagne à Finthen Coblence se crée la première école sur Stampe et L-18.

A Nancy, au C.I.S.A.L.A.T, les Capitaines SCHREIBER et CHUPIN militent pour recruter des réservistes ; même les appelés peuvent faire leurs classes et passer le brevet de pilote avec le Capitaine CHAUVIN (C.P.A.P : Certificat Provisoire Aptitude au Pilotage).

Plus tard, se forme l'école de Dax ,qui va occuper l'ancien séminaire.

En Algérie, l'E.A.L.A.T va former des pilotes sur hélicoptères lourds H-21 « Banane » pour équiper le GH2 à Sétif.

En France se formera l'E.A.A.L.A.T - Ecole d'Application A.L.A.T - pour enseigner le V.SV. sur Broussard et VOLTAC -vol tactique- sur hélicoptère léger à la base au Cannet des Maures, puis au Luc en Provence.

Au début, pour l'entrainement « montagne », il se passe à Barcelonnette en Haute Provence.

Puis se montera la base près de Saillagouse, dans les Pyrénées, la base de Ste Léocadie.

Papa est rappelé en activité au peloton A.L.O.A,
de la 13ème DI, le 24 mai 1956

(DI = Division d'Infanterie)

Il obtient le CAT 2 le même jour

Essey-lès-Nancy



Carte postale



1956, les réservistes sont rappelés :

Le chef de peloton : Lieutenant F JAPY
Lieutenant MEYER – Lieutenant BOULANGER – Lieutenant MARGAIL
Sous/Lieutenant BOE - Sous/Lieutenant MARROT

Mdl BONNET – Mdl DUPONT – Mdl SPINNER – Mdl PECHEUX – Mdl VUILLAUME
Mdl NORMANTOWICH

Avant le départ pour l'Algérie

Rassemblement des rappelés, à la caserne à Essey-lès-Nancy

Au fond à gauche les pilotes :
PÊCHEUR – SPINER – DUPONT – BONNET

Devant, les officiers, au centre le commandant du groupe :
le Lieutenant JAPY de Mulhouse

Mai 1956



Au quartier Kléber à Essey-lès-Nancy

Rassemblement de tous les sous-officiers et les hommes du rang rappelés, avant le départ pour l'Algérie

Mai 1956



Le mois de mai 1956, on est allé au quartier à Essey.

Les rappelés forment un peloton sous les ordres du Ltn JAPY de Mulhouse, des hommes du rang, des mécanos sous les ordres du Mdl NORMANTOWICK ; un chef de carrière avec le Mdl VUILLAUME ; des pilotes SPINNER de Strasbourg, PÊCHEUR d'Epinal.

On nous prépare 4 Piper L-18 peint en jaune, de l'école.
Ils sont démontés, mis en caisse.
On touche 2 GMC, un Dodge command-car, une Jeep.

Le Ltn SCHNELL nous emmène en forêt de Haye avec 2 GMC.
Il a prévu une embuscade pour nous mettre au parfum…
Tout à coup, ça tire de partout et la réaction est la surprise.
Le Ltn d'active vient en hurlant : « Si vous faites pareil en Algérie, c'est pas moi qui y vais, mais gare à vous ! ».

On charge le matériel sur le train à Jarville et on descend à Marseille.

En route les ouvriers arabes sur la voie nous braquent avec les queues de pelle et nous font le geste signifiant « demain, la main sur le cou !!!».

Je quitte le convoi avec un Lieutenant.

On part en précurseur pour accueillir le train à PenHoet.

1er Séjour en Algérie

(juin 1956 – avril 1959)

Papa est dirigé sur l'A.F.N, le 07 juin 1956

Il embarque à Marseille, le 09 juin sur le bateau « Sidi Bel Abbès »

Il débarque à Oran, le 10 juin 1956

Son aventure débute, elle dure presque 3 années !

.....

Il obtient le Brevet de pilote A.L.O.A n°305, le 20 juin 1956

Il est inscrit au tableau d'avancement 1959, le 29 novembre 1958 pour le grade de Mdl/chef

.....

Il fait le chemin inverse le 14 avril d'Oran, sur le même bateau,
débarque à Marseille le 15 avril 1959

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
SECRÉTARIAT D'ÉTAT A LA GUERRE
AVIATION LÉGÈRE D'OBSERVATION D'ARTILLERIE

BREVET DE PILOTE

n° 305

A été décerné au MdL DUPONT Michel

~~*qui a suivi le stage de formation du*~~

~~att~~ qui a subi avec succès l'examen organisé conformément aux prescriptions de la DM N° 4170 EMA/BREH/R du 13.II.1954 NOTE : 14,72/20

Date d'attribution : 20.6.56

Le General de Brigade LEJAY
Commandant l'A.L.O.A

A Paris le 11 OCT 1956

Brevet de pilote - ALAT




AVIATION-ARTILLERIE

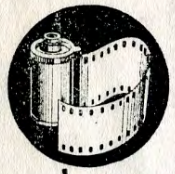


PHOTO HAJDUSKA

COMPTOIR GÉNÉRAL DE FOURNITURES PHOTOGRAPHIQUES
SPÉCIALISTE DE LA PHOTO ET DU CINÉMA D'AMATEURS

HAJDUSKA MARCEL-FERDINAND
26, RUE GAMBETTA — SIDI-BEL-ABBÈS
(ORAN)

TÉLÉPHONE : 28-26
Compte Chèques Postaux ALGER 242-73
Registre de Commerce Bel-Abbès 48-69
MAISON FONDÉE EN 1924

SIDI-BEL-ABBÈS, le 3 Février 1958

Monsieur Dupont Michel. Base ALAT.Sidi Bel-Abbès

DOIT

1	appareil ARLETTE objJ.F=2.8 No 538256 avec sac ouvrant	
1	cartouche 20 poses	37,000.-

Payé par virement Compte Chèque Postal.

IMP. ROIDOT

A son début, c'est l'A.L.O.A, l'aviation légère d'observation d'artillerie.

Le personnel est artilleur pour le recrutement.

Le matériel est doté du Piper américain L-18.

Les missions sont le réglage de tir aux écoles à feu à Suippes – Châlons sur Marne.

Et remorquage de biroute à Biscarrosse.

Des liaisons.

La dotation de NC-856 permet des missions de photos aériennes.

En Indochine, les équipages sont dotés du Morane 500 (ex Fieseler Storch) et Cessna L-19.

Ceux-ci, en prêt bail resteront là-bas à la fin du conflit.

De retour, le Colonel CRESPIN milite pour les hélicoptères.

Là-bas, il aura formé le GH1 et sera le pionnier en Algérie du GH2 équipé de H-21 (Banane).

Les pelotons A.L.O.A deviennent en 1959 - ALAT (Aviation Légère de l'Armée de Terre) équipés de L-18C qui resteront pour la liaison.

On touche des L-21 B, avion américain, destiné au saupoudrage.

Dans le Constantinois, des Cessna L-19.

A Sidi Bel Abbès, le peloton 13ème DI touche des hélicoptères DJINN et devient le premier peloton mixte Avion-Hélicoptère (PMAH).

Sur la base s'établit l'EA-ALAT qui transforme les pilotes sur hélicoptères H-21 et Westland (Sikorsky anglais).

Carte postale

Départ
Marseille le
09 juin 1956

Arrivée
Oran le
10 juin 1956



Le 9 juin à midi sur

le « Sidi Bel Abbès »

La mer commence à se fâcher

1956



Les mécaniciens embarquent sur un cargo mixte, avec les caisses d'avions et les camions.

Nous partons sur le « Sidi Bel Abbès » où nous aurons une traversée agitée.

Débarquement après 28 heures de mer, arrivé à Oran, à la caserne des Zouaves.

On croise le Régiment de Tirailleurs et son BMC (Bordel militaire de campagne).

Le matériel est conduit à la base d'aviation de la Sénia.

On est venu en Algérie après avoir démonté les L-18, puis mis en caisse.

Ils seront les premiers avions d'arme.

Les avions sont remontés.

Après 8 jours, les officiers se battent pour partir par les airs.

Nous partons en camion d'Oran par le col de Dublineau.

Tous les véhicules tombent en panne, surchauffe, les courroies ventilateur claquées, le but est Mascara.

Seul le Dodge « command-car » arrivera.

On attend le dépannage.

Mascara



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

Départ d'Oran pour Mascara
par la route avec le matériel routier

Mts des Beni Chougrane

Un passage difficile, les 12/7 veillent

Dimanche 17 juin 1956



Mascara

On est sur le terrain de l'aéroclub, sur le champ de course, à coté s'est installé le 27ème RA.

Le soir, on met les 3 GMC à cul en étoile au milieu du terrain avec la 12/7 en batterie.

On se croit en sureté, pourtant un soir, le Ltn JAPY a des craintes.

Il fait mettre du barbelé dans la rigole qui vient au terrain = cela rassure.

Heureusement, on n'est pas là pour longtemps.

Je suis le premier à aller sur un attentat à Magenta près du Télagh.

Nous sommes en chaussures à clous, chaussettes de laine et guêtres américaines, tous armés avec le vieux US 17.

Les avions ont le PRC 10 comme radio ; c'est faible.

Après un mois, départ pour Sidi Bel Abbès.

Arrivé de Nancy, je survole le terrain du club de Mascara

Nous avons gouté le vin à 16°

Juin 1956



Les rappelés à Mascara

Mascara 1956



A Mascara, avec le Mdl BONNET de Laxou

Mascara
1956



Arrivée à Mascara en juin 1956,
à l'aéroclub sur la balise

Mascara
1956





Avec notre mécano Jean-Paul VUILLAUME

Mascara 1956



En attente de vol sur le terrain de Mascara
Les vols n'étaient pas de tout repos

Le terrain étant secoué par l'onde et le vent « Sirocco »

Mascara
20 juin 1956



Base aéronavale de Thiersville

14 juillet 1956



Les L-18 C sur le terrain de l'aéroclub de Mascara

Mascara
1956



Les avions en Algérie…

Les militaires à la Sénia

Au début, le Morane-Saulnier Vanneau, chaque Djebel a une épave.

Lorsqu'il « straffe », le pilote rentre le radiateur d'huile et le moteur cale.

Des Arados, bientôt remplacés par des AT-6.

Le Mistral avec son potentiel réduit.

Une escadrille de P-47 Thunderbolt.

En 1962, il y a des Skyraider – Fennec.

Des bombardiers bimoteurs B-26 Invader

Aviation légère avec des Fieseler Storch.

La « Julie » JU-52, il y en a à revendre à Blida, à l'A.I.A (Atelier de l'Industrie de l'Air).

Les hélicoptères du Colonel BRUNET, Siko H-19 « Mamouth ».

Le H-19 armé de mitrailleuses et de roquettes.

A Alger, les Halifax et Lancaster dont beaucoup démontés gisent sur des bidons.

Le Broussard Max Holste pour la liaison et le PC volant.

A la disposition du Général SALAN, un NC-701 bimoteur ex Siebel « Martinet ».

La Marine à Lartigue a des bombardiers Privater.

Dans le Constantinois, des Dassault 315 employés comme bombardiers d'occasion !

L'ALAT venue de France avec le L-18 de 90 cv, peint en jaune à l'A.I.A de Blida.

On va toucher pour l'Oranais des L-18 B, un avion agricole pour la pulvérisation.

Le Constantinois des L-19.

A Chéragas, des Broussard.

A Sidi Bel Abbès, des NC-856 qui ne serviront qu'à la liaison « Whisky » à Marnia.

Sétif où est le matériel pour la révision des avions, plus tard, la 675ème CRALAT s'installe à Sidi Bel Abbès.

On aurait dû avoir le Potez mais il est resté à l'état expérimental, de même que le Dornier.

Les pelotons d'Oranie touchent les premiers Djinn.

Sétif a une escadrille d'Alouette.

Sidi Bel Abbès



Naissance de l'insigne PMAH – 13ème DI

A Sidi Bel Abbès,

les pilotes devaient se creuser la tête pour dessiner un insigne.

C'est un copain Bernard CALLOIS dit « Gédéon » qui a remporté le dessin !

Il a superposé l'insigne des louveteaux dont il avait fait partie, avec l'insigne de la 13ème DI.

(Insigne à suivre, à droite)



Insigne de la 13ème DI (Division d'Infanterie)

Insigne du PMAH de la 13ème DI

(Peloton Mixte Avion-Hélicoptère)

Capitaine BAGARD – PICHONNIERE - MICHAUT - MAITANIE - Lieutenant FAURE.

Arrivée :
Capitaine RINALDI, Lieutenant OLLIER, Lieutenant SEGONG, Lieutenant JAMOTTE, Lieutenant BOMMART, Lieutenant MARGAIL, Lieutenant THOMAS

Adj PATISSOU - M/c FRICKER - Mdl ROUGEOT - Mdl DUPONT - Mdl DOUNON
Mdl CALLOIS - Mdl de FAUGET - M/c COQUERON - M/c GIRARDOT - Mdl BEZIAU

Nous allons chercher le nouveau chef de peloton : le Capitaine RINALDI.

Il vient par le train depuis Marnia.

Son adjoint le Ltn OLLIER.

Les Ltn THOMAS, Ltn SEGOND, Ltn MARGAIL, Ltn JAMOTTE qui vient de Corée.

Les pilotes BONNISSENT, BEZIAU, DOUNON, ROUGEOT.

Les mécanos, VANRAPENBUSCH, FRICKER ADC, avec qui j'étais avec à Landstuhl en 1948, COQUERON, PATISSOU, CALLOIS, BERTET.

Départ après 1 mois, à l'aéroclub de Sidi Bel Abbès, avec la 5ème DB.

Arrivée à Sidi Bel Abbès comme des romanichels !

Le Train (l'arme du Train) *qui devait venir nous aider, n'est pas venu.*

Tout est chargé sur les 3 GMC, les hommes assis au sommet.

A Sidi Bel Abbès, on partage l'aéroclub avec le peloton de la 5ème DB du Cne BAGARD, les pilotes PICHONIERE, MAITANIE.

Le « Fairchild » est réquisitionné pour le Capitaine de la 5ème DB.

On reverse notre armement.

On touche les US Garant : les MAT 49 pour les mécanos, carabine de para USM1 pour les pilotes.

Pour les avions :
On reverse les postes PRC-10 pour toucher les SCR-300, pour la liaison radio, canal-16 avec l'infanterie.

<u>Les missions en Algérie</u> : jour « Trop – sol » (indicatif radio)
- Réglage de tir sur opération (artillerie, infanterie, aviation) ;
- Accompagnement de troupes ;
- Surveillance de la zone interdite ;
- Liaison (messages, courriers) ;
- EVASAN évacuation sanitaire, à la fin réservée aux hélicoptères.

Les aviateurs (Armée de l'Air) *nous appellent la « chasse en papier ».*

En Algérie,

Les missions sont surveillance de zone, commandement des tirs, direction des troupes au sol (mission Trop-sol), évacuation sanitaire (EVASAN), transport de troupe (DIH) et liaisons cargo-sling (DIH = Détachements d'intervention héliportés).

Les personnels venus de toutes les armes, le calot d'artilleur faisait partie de l'uniforme.

Dans l'ALAT, les coiffures sont disparates.

On retire le béret bleu aux « paras métro » contre le béret rouge, et le béret bleu devient la coiffure ALAT.

En Algérie, en 1956, lorsque nous sommes arrivés, il n'y avait pas de cartes ou peu.

Lorsque nous partions en opération, la mission venue de l'Etat-Major, la carte était répercutée sur un papier de dessin avec une référence de méridiens, les coordonnées « chasse » et un chevelu fait .

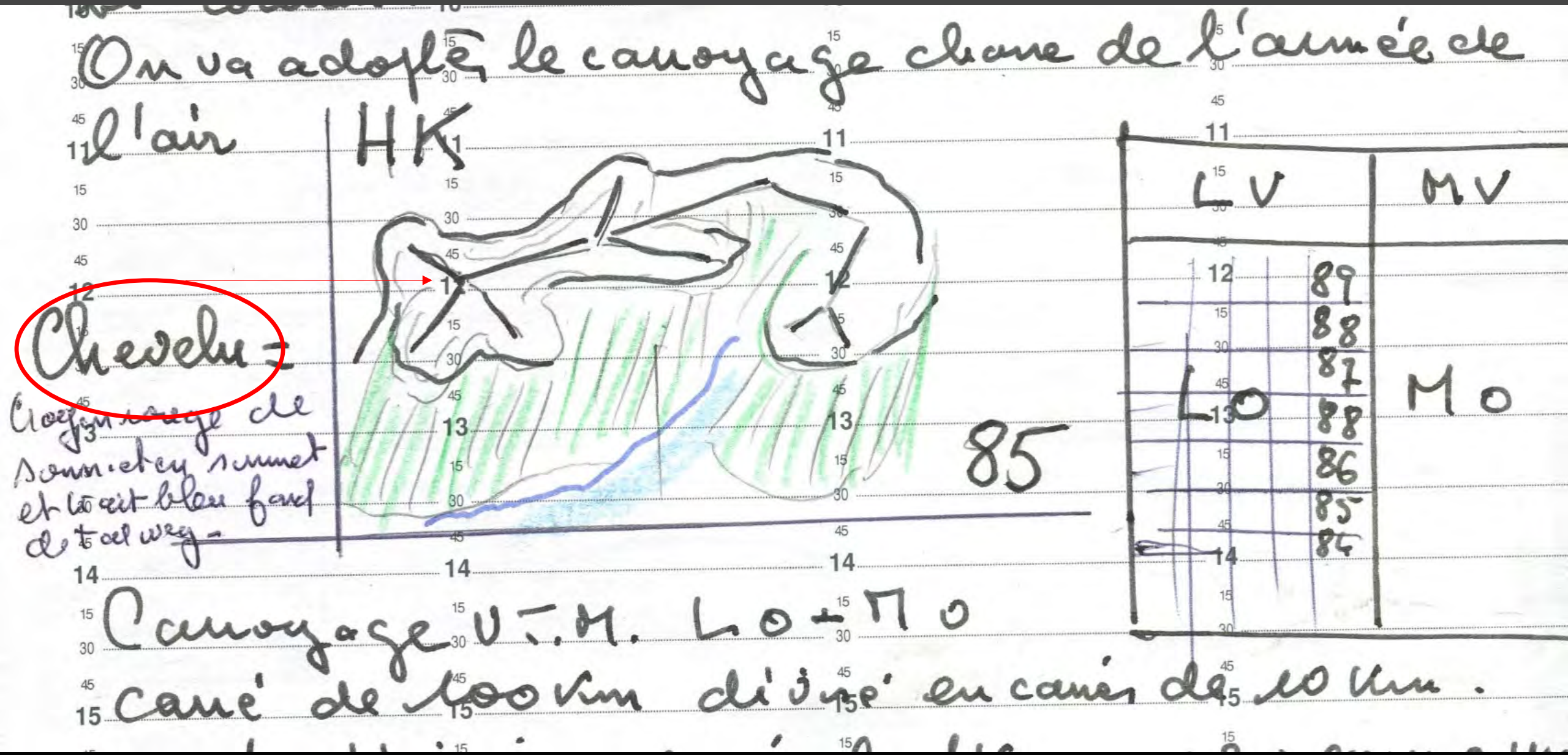
A toi de te débrouiller !

Le chevelu (massif élevé, montagne, colline, repère visuel) *était conseillé à faire sur nos cartes, les joints de sommet rejoints et les talwegs hachurés avec les fonds relevés au crayon bi-couleurs !*

Pendant la guerre d'Algérie, l'IGN a fait un travail de géant.

Tous les jours, un avion Hurel-Dubois, à grande envergure survolait le territoire et a fait la couverture de toute l'Algérie à l'échelle 1/100 000.

Un « chevelu… »…. Massif avec une crête !!!



A Sétif, pendant le déménagement, on a évacué des paquets de cartes qui, arrivés à Sidi Bel Abbès sont passés au massicot, pour en faire des 21/27 et servir à faire des notes de services !

Bientôt, on va à Blida toucher les L-21 BM, avion américain agricole.

Il est équipé d'une VHF – Gonio.

Le Constantinois va toucher les L-19.

Plus tard, près d'Alger, à Chéragas, il y aura un MH-Broussard.

Transitant par Sidi Bel Abbès, des Tripacer, pour le peloton du Sahara commandé par le Capitaine ARDOUIN et VASSELIN.

A une opération au Tchad, un copain de stage à Dax a été tué : Mdl DARDIGEAU.

Hélicoptères : un détachement équipé de Bell G2 vient du Maroc ; il sera affecté à Sétif au GH2.

Aéroclub de Sidi Bel Abbès

*Nini **BELAÏD** joue dans une flaque de boue devant la Mechta*

Sidi Bel Abbès

1956





*Nini **BELAÏD** est lavée !*

La fatma se cache à l'entrée

Sidi Bel Abbès

1956



*Nini **BELAÏD** avec sa cousine*

Sidi Bel Abbès

1956/59



La nièce à la famille ***BELAÏD***

Sidi Bel Abbès

1956/59



Madame BELAÏD avec sa fille et ses petits-enfants

Sidi Bel Abbès

1956/59



*Toute la famille **BELAÏD** devant la mechta,*
près de l'aéroclub

Sidi Bel Abbès
1956/59



*M. **BELAÏD**, adjoint à la mécanique du club,*
devant un avion sans nom
(œuvre de constructeurs amateurs)
Il volait encore à l'indépendance
Puis, il a servi de jeu au jardin d'enfants
en ville, au parc municipal

Sidi Bel Abbès
1956



L'avion des constructeurs amateurs qu'on a vu voler

Il finira, à l'indépendance, comme jouet en ville

Il est « soigné » par M. ***BELAÏD***

Le Gybsy de l'aéroclub met en route,
surveillé par Mohamed ***BELAÏD***

Sidi Bel Abbès

1956


F-BCAG
MIDGY
L D 261
N° 5



Mokhtar, le serveur du bar de l'aéroclub,
devant le Fairchild réquisitionné par la 5ème DB

Sidi Bel Abbès
1956/59



Réquisition !

En Algérie, les aéro-clubs, pour beaucoup, possédaient un avion quadriplaces Fairchild.

A Sidi Bel Abbès, pourquoi a-t-il été réquisitionné ?

On a peint sur son capot le cheval de la 5ème DB !

Et il est là, à la ficelle, à côté des Piper L-18 du peloton.

Il sert au Cne BAGARD.

Il a l'avantage ou le contraire de ne plus ramasser la poussière au fond du hangar et il est là, à tous vents, parce qu'on ne l'a pas vu beaucoup voler.

Seule reste la tristesse des membres du club et du mécano M. OLAYA.

Le chien de l'aéroclub

C'est le chien du barman Doudou Kouret

Sidi Bel Abbès

1956

Intérieur du hangar

Le S.V Stampe et le « bébé » Jodel

Sidi Bel Abbès

1956



Le S.V.4
« Stampe »
du club

Sidi Bel Abbès
1956



Morane Saulnier
du club

Sidi Bel Abbès
1956



Un mécanicien du peloton sous le Nord « Norécrin » du club,
discute avec le mécanicien M. OLAYA

Sidi Bel Abbès
1956


F-BBM

Dans le hangar de l'aéroclub,
révision du moteur d'un Nord « Norécrin »

Sidi Bel Abbès
1956



Changement des bougies

Sidi Bel Abbès 1956



Le S.V. 4
« Stampe »
de l'aéroclub

Sidi Bel Abbès
1956



« Fairchild »

Sidi Bel Abbès

1956



Jodel D 112

Sidi Bel Abbès

1956



Jodel D 120

Sidi Bel Abbès

1956



Jodel D 117

Sidi Bel Abbès

1956



Le De Havilland « Dragon » du Père HARMEL de Colomb-Béchar

C'est un ancien de la R.A.F (Royal Air Force)

Il arrive, habillé en moine

Sidi Bel Abbès

1956




F-LAAL

Un Beechcraft

1956




F-BEDD

Le Beechcraft au point fixe

1956



« Piper Tripacer» civil de passage

Sidi Bel Abbès

1956


F-OAXM


F-OAXM

Les pelotons A.L.A.T du Sahara vont toucher les mêmes

Sidi Bel Abbès

1956



Piper L-4

1956



Un « Tiger Moth » venu de Colomb-Béchar

Sidi Bel Abbès

1956



Cessna

1956



« Aiglon »

1956



« Spitconsul »

1956



Nord
« Norécrin »

1956



NC-851 Siebel

Saïda



Place au monument aux morts

Le cinéma Vox

Sidi Bel Abbès

1956


VOX


VOX

Le parc de loisirs

la piscine

Sidi Bel Abbès

1956



Je suis avec un copain à la terrasse
du café REBIBO

Sidi Bel Abbès
1956



Je suis installé au café du centre, le REBIBO

Sidi Bel Abbès

1956



Nous sommes à Sidi Bel Abbès devant la caserne du 1ER R.E.I

(Régiment Etranger d'Infanterie = Légion)

Sidi Bel Abbès

1956



Le musée de Sidi Bel Abbès

L’entrée du jardin public après la caserne de la Légion

Sidi Bel Abbès

1957


SHELL
SHELL

Rue principale, début des commerces

Sidi Bel Abbès

1956



Rue Principale

Sidi Bel Abbès

1956



Nous sommes rue Principale dans Sidi Bel Abbès,

devant une Jeep du peloton

(Notez la barre coupe-fil à l'avant de la Jeep)

Sidi Bel Abbès

1956


I 60 258

Place du théâtre
&
son théâtre

Sidi Bel Abbès

1956



Place du théâtre avec

son kiosque

Sidi Bel Abbès

1956



Je suis dos à la mairie, devant l'église

Sidi Bel Abbès

1956



Je suis dans la rue principale, devant la mairie

Sidi Bel Abbès

1956



La mairie de Sidi Bel Abbès en face de l'église

C'est là, qu'en 1962, on est venu pour le référendum du Général de Gaulle

Sidi Bel Abbès

1956





Un palmier devant la mairie

Sidi Bel Abbès

1956



Un jardin de verdure

Sidi Bel Abbès



Le marché couvert, une œuvre d'un architecte

Quelqu'un m'avait dit : « C'est le plus beau marché d'Europe »

Sidi Bel Abbès

1956



La marché couvert de Sidi Bel Abbès
avant le quartier populaire et la casbah

Sidi Bel Abbès
1956





Le marché couvert de Sidi Bel Abbès, pour l'époque,

il bénéficiait d'une exception pour la construction

Sidi Bel Abbès
1956









La Gendarmerie

Sidi Bel Abbès

1956



Le quartier européen

Sidi Bel Abbès





Un fellagha avec une Chambord-Simca
devant un bar où un petit arabe a déposé une grenade

Sidi Bel Abbès


RADIO ELECTRICITE
RADIO TÉLÉVISION
Coutélect.
ÉLECTRO MÉNAGER
Coutélect.

Les enfants

Sidi Bel Abbès



La sortie de la ville de Sidi Bel Abbès, vers la base,
sur la route de Mercier-Lacombe à Mascara

Sidi Bel Abbès
1956







En Jeep, dans une oliveraie, près de la base

Sidi Bel Abbès

1956



La route à côté de la base

Sidi Bel Abbès

1956



Un troupeau sur la route de Mascara

1956



Vue aérienne de Sidi Bel Abbès

Au premier plan, la caserne de la Légion

Sidi Bel Abbès
1956







Vue aérienne de la ville de Sidi Bel Abbès,

au fond à droite, le marché rond
à gauche, le quartier du 1er REI

1956/59



La gare de Sidi Bel Abbès vue d'avion

Sidi Bel Abbès





Sortie de Sidi Bel Abbès

Le centre de l'école agricole

Sidi Bel Abbès
1956



Prise d'armes devant le hangar de l'aéroclub

Au fond, les baraques « vie » du groupe A.L.A.T – 13ème DI et 5ème DB

Sidi Bel Abbès

1956



Prise d'armes devant le hangar de l'aéroclub

Devant le hangar, la pompe de service pour avions (avec un escalier)
A droite, le stock de matériels pour la 675ème C.R.A.L.A.T

Sidi Bel Abbès
1956



Prise d'armes à la base

A l'horizon, le massif du Tessala sur la vallée d'Oran

Sidi Bel Abbès

1956



Le Général AUBERT commandant la 13ème DI en visite

Reçu par le Colonel EMANUELLI,
commandant le 27ème RA, Lamoricière

1956


UF

Le Général passe devant le Commandant du peloton

A droite, le Lieutenant MEYER, milieu (?)
et le Sous-lieutenant BOE

1956



Le Colonel EMANUELLI, le Chef d'Etat-Major, le Général

(Au dos est inscrit)
Remise des (…) de pilote au 13° ALAT de 56
Le Colonel EMANUELLI commandant le 13° ALAT
Colonel LUTEREAU commandant la (…)
Général AUBERT(…) commandant la (…)

1956



Les officiers de la 5ème DB
avec au milieu le Capitaine BAGARD

(au dos)
Arrivée du Général
A droite nos officiers !
Retournez la photo, par transparence, vous nous verrez peut-être
au Garde-à-vous devant le Général

1956



Les officiers à Sidi Bel Abbès, dont le Capitaine BAGARD, l'ami de SPINNER, commandant le peloton de la 5ème DB

1956



13° DLI / 13° ALAT / 10° RM
Méchoui avec les autorités à Descartes,
présidé par le Colonel EMMANUELLI,
commandant le 27ème régiment d'Artillerie

le Lieutenant MEYER est au côté du Colonel EMANUELLI

Descartes
septembre 1956



Décorations pour les pilotes du 13° ALAT, par le Général AUBERT

Ltn JAPY – Belfort
Ltn MEYER – Strasbourg
Ltn BOULANGER – Metz
S/Ltn MAROT – Troyes
Mdl PÊCHEUR - Epinal

Descartes le 29 octobre 1956



La fin du séjour approche.

Après 6 mois de présence en Algérie, départ des réservistes vers la France.

Comme récompense, tous les pilotes réservistes sont brevetés officiellement.

C'est la fin des 6 mois.

Je suis le seul à rester.

Je vais signer un rengagement pour l'ALAT.

Une fois nommé de carrière, je n'ai pas le C.I.A.

Alors je vais avec d'autres dans mon cas, 1 mois à la Légion, au 1er REI - quartier Vienot, à Sidi Bel Abbès.

Les rappelés embraquent à Oran suivi d'un incident sérieux !

Un Piper va faire un passage sur le bateau pour l'adieu !!!

Les rappelés qui ont gardé un fumigène, l'allument au grand dam de l'équipage et particulièrement du Patron.

Je suis à l'hôtel Fernandez, rue Marcel CERDAN dans une chambre

Je prépare le C.I.A (Certificat Inter Armes) pour mon rengagement à la Légion,
au titre de l'A.L.A.T

Sidi Bel Abbès
1956



Plaque souvenir du 13ème peloton
A.L.A.T,
offerte au Lieutenant-colonel EMANUELLI

15 novembre 1956



Je suis à l'entrée de l'aéroclub

Sidi Bel Abbès

1956



Devant la maison qui sert de P.C

Je suis avec le copain, le Mdl BERTET, ancien de la Marine, mécano

Sidi Bel Abbès

1956



Construction de la baraque pour le remplacement des tentes américaines

Notre construction

Sidi Bel Abbès
novembre 1956



La baraque pour remplacer les tentes et faire coucher la troupe à l'abri

La tour de contrôle attend ses fenêtres

Sidi Bel Abbès
1956



Le Général de Sidi Bel Abbès, en garnison à Lamoricière, son chef d'EM, est le Colonel EMANUELLI.

Je l'ai trainé lui et son Colonel en Piper.

Ils étaient au PC de l'artillerie.

Il m'a assez défendu !

Lorsqu'à l'aéro-club, il y a eu une épidémie, il devait y avoir un sous-officier pour prendre la température aux soldats.

Le Lieutenant JAPY a dit : « Oui, on a désigné le Mdl DUPONT ! ».

Lorsque la saison des pluies est arrivée, le Général a fait la remarque que pour ne plus rester sous la tente où les lits picots étaient des baignoires, il fallait construire une baraque en dur.

Le Lieutenant JAPY a dit : « Oui, on mettra le Mdl DUPONT pour diriger les travaux !».

Et le Général s'est écrié : « Il n'y a donc que lui au peloton ? Chaque fois, j'entends donner son nom !!! ».



Devant le hangar du club à Sidi Bel Abbès

Devant, la construction de la baraque pour la troupe afin de remplacer les tentes américaines

Sur le fond, la tour de contrôle provisoire finie et opérationnelle

1956


D-A

Piper Aircraft L-18 C

USA

Poids : 370 kg – V max: 216 km/h – Moteur : Continental 90 Cv

Avion d’observation - 2 places

Piper L-18 C

Sidi Bel Abbès

1956



Tous les matins, on décolle derrière un char, le terrain risque d'être miné.

Intérieur de la tour de contrôle, avec la permanence

Sidi Bel Abbès

1956



Vue sur le campement de l'A.L.A.T

Avec la baraque en dur de construction précaire, avec sa tour de contrôle

Au fond, le Génie construit une piste en dur

Sidi Bel Abbès

1956



Le Génie fait la piste

Sidi Bel Abbès

1956



Une vue sur le terrain du Club

Devant les pompes, des caisses qui ont servi à transporter les avions démontés

Sidi Bel Abbès

1956



Baraque « vie » pour les sous-officiers,
à côté du hangar du club, notre nouvelle maison

Sidi Bel Abbès
1956



Je fais ma toilette avec mon casque de combat

Sidi Bel Abbès

1956



La station « toilette » à l'entrée de la baraque

Sidi Bel Abbès

1956


1024498

Je fais la sieste dans la baraque Fillod

Sidi Bel Abbès

1956



Je suis à la sortie de la baraque « sous-officiers »

Derrière moi, un pitre, le Mdl BONNISSENT, mort à Chéragas,
dans un conflit météo, sur « Broussard »

Sidi Bel Abbès
1956



Je suis devant la baraque Fillod

Sidi Bel Abbès

1956



Je suis avec le Mdl/chef VANRAPENBUSCH,
dans la navette pour aller en ville

Sidi Bel Abbès
1956



Je suis au volant de la voiture achetée d'occasion

par le Mdl BONNISSENT

Sidi Bel Abbès

1956



Je suis devant une Ford « Vedette »

Les Lauriers-Roses sont entre Sidi Bel Abbès et Oran

Petite pause avec le Mdl CALLOIS dit « Gédéon »

Sidi Bel Abbès


828 AS 32

Je suis sur la plage des « Andalouses » à Oran

Oran

1957



Jour de Sirocco

Devant l'entrée du camp

La manche à air est à l'horizontale

Sidi Bel Abbès

1956



Un jour de Sirocco

Les lunettes n'empêchent pas de « bouffer » du sable

Sidi Bel Abbès

1956



Jour de Sirocco

Le « Piper » L-18 est arrimé au mât de la biroute (manche à air)

Sidi Bel Abbès

1956



Jour de Sirocco

L'autre L-18 est à l'abri du hangar et est arrimé

Sidi Bel Abbès

1956


D-C

On emmène les avions à Sétif pour les révisions.

Puis on part à Blida à l'armée de l'air.

On laisse 4 Piper L-18.

On touche des L-21 B munis de radio-compas VHF, munis de volet d'atterrissage.

****

Pendant le séjour, on a habité avec les réservistes au Métropole Hôtel chez M. FERNANDEZ.

Ensuite piaule à la base que je partage avec le mécano BERTET.

Je suis à côté du bureau du club, occupé par le peloton

Sidi Bel Abbès

1956



Même en Algérie,
même à Sidi Bel Abbès, il fait froid l'hiver

Sidi Bel Abbès
1956



En vol, on avait le gilet pare-balles et on s'asseyait sur un baquet pare-couilles.

A la réception, le Capitaine RINALDI a mis un gilet sur les barbelés.

Il a sorti son Colt et a tiré plusieurs balles !

Au résultat, il a crié : « Je ne mettrai jamais cette fouterie ! ».

Il était percé de part en part.

Je suis au commande du L-18,
avant un vol d'essai

Sidi Bel Abbès
1956



Mdl DUPONT avec
le Mdl SPINNER de Strasbourg

1956/57



Un L-18 C peint en jaune avant d'être reversé à Blida,
pour être remplacé par des L-21

Sidi Bel Abbès
1956


D-E

Révision en plein air d'un L-18, par le Mdl JEANPIERRE de La Bresse (88) et le Bch LALLEMAND de St Max (54)

Sidi Bel Abbès
5 novembre 1956



Défilé en patrouille de L-18
Les avions sont jaunes avec la couleur des avions-école

*

Survol de la ville de Sidi Bel Abbès

A droite, en bas, le théâtre
A droite, le marché couvert

11 novembre 1956



Un L-18 sur le barrage de Boukanefis

Nord-Est de Sidi Bel Abbès
Barrage des Trembles

11 novembre 1956


D-E

L’arrivée sur Sidi Bel Abbès du 13° ALAT

11 novembre 1956


DC
D-BC

Vue de la patrouille des L-18

dans la vent arrière, avant l'atterrissage

Le défilé du 13° ALAT

11 novembre 1956


D-D

Partie du défilé en vol des L-18

Le Delta Charlie sur la plaine de Descartes

Sidi Bel Abbès
11 novembre 1956



Défilé à pied du 1er R.E.I, dans la rue principale

Sidi Bel Abbès
11 novembre 1956



Le fanion sur une AM-8 passe devant la fanfare, dans la rue principale

AM-8 du Capitaine

Sidi Bel Abbès
11 novembre 1956


BAR
CAMEROUN

Le défilé de la Légion dans des AM-8,
vient de passer devant le théâtre, dans la rue Principale

Sidi Bel Abbès
11 novembre 1956


I 805730

Le défilé du 1er R.E.I dans la rue principale
Ils viennent de passer devant le théâtre

La cegie (?) *à l'honneur*

Sidi Bel Abbès
11 novembre 1956


463205

Défilé de la Légion
L'escadron routier sur Dodge 6x6

Sidi Bel Abbès
11 novembre 1956



Défilé de la Légion dans les blindés
Chars Shaffy M-24, dans la rue Principale

Sidi Bel Abbès
11 novembre 1956



A la Légion Etrangère,
au bureau d'engagement, au dessus de la porte, il était écrit :

« Tu es venu ici pour connaitre l'endroit où l'on meurt ; on te conduira à l'endroit où l'on meurt ».

Le cheval emblème de la 5ème D.B peint sur le capot
du « Fairchild » de l'aéroclub
(appareil réquisitionné pour les liaisons du Capitaine BAGARD)

Sidi Bel Abbès
1956



Le Lion des Flandres sur le capot des avions du peloton de la 13° D.I

Sidi Bel Abbès

1956



Le Mdl/chef FRICKER, chef de la S.V.R

(qui était Mdl au 24ème Régiment d'Artillerie avec moi à Landstuhl, en Allemagne)

A côté, le Mdl/chef COQUERON, mécanicien

(ancien du 26ème Régiment d'Infanterie, prisonnier avec son frère en Indochine)

Sidi Bel Abbès

1956



Le Mdl/chef GIRARDOT, mécanicien, dans le bureau de la S.V.R
(local de l'aéroclub - ancienne cuisine)

Sidi Bel Abbès
1956



Le soir à la permanence

Au téléphone

Sidi Bel Abbès

1956



Le Lieutenant (observateur) qui appréciait plus les mots croisés
et la machine à écrire, que j'ai retrouvé à Suippes, avec la fonction :
Officier dans les fusées (Honest John)

Sidi Bel Abbès
1956



Les mécaniciens font la toilette de la tortue

Sidi Bel Abbès

1956



Les « Piper » devant le hangar du club

Sidi Bel Abbès

1956


A DI
DD

Le Mdl/chef FRICKER pendant la révision,
après le Sirocco

Sidi Bel Abbès
1956



Le Mdl/chef FRICKER vérifie un moteur de L-21

Sidi Bel Abbès

1956



Les nouveaux L-21 remplacent les vieux L-18 amenés de France
et reversés à l'A.I.A de Blida

A.I.A = Dépôt de l'Armée de l'Air de matériel volant

Sidi Bel Abbès
1956

Piper Aircraft L-21 B

USA

Poids : 384 kg – V max: 192 km/h – Moteur : Lycoming 135 Cv

Avion d’observation - 2 places en tandem



Le Mdl/chef GIRARDOT sur un moteur

Le moteur a pivoté sur le bâtit

Sidi Bel Abbès

1956



Le Mdl BERTET avec son équipe, BUCHETT et GIBELIN

Sidi Bel Abbès

1956



Le Mdl/chef FRICKER et son adjoint appelé, BUCHETT

Sidi Bel Abbès

1956



Je suis au poste de pilotage du « Piper »

Je fais les essais « radio » avant la mission

Sidi Bel Abbès

1956



<u>Moyen Mnémotechnique</u>

Mise en route

*Après la visite pré-vol, autour de l'appareil, avion : on fait : **ACHEVER***

***A** : Atterrisseur – Cales devant les roues*
***C** : Contact sur 2 magnétos – Carburant*
***H** : Hélice, plein petit pas*
***E** : Essence pression*
***V** : Volets, manœuvre les 2 volets sont synchro*
***E** : Extérieur, personne devant, manœuvres des commandes*
***R** : Réglage instruments, l'altimètre à zéro, lire la pression atmosphérique*

Appuyé sur le capot d'un L-21

1956/57



Je suis sur la base avec un L-21

On voit sous le ventre, son antenne « Gonio »

Sidi Bel Abbès

31 mai 1957



Du temps du Colonel CRESPIN, tout est guidé par le dynamisme du GH2.

Le Colonel voulait déjà un insigne spécial pour les pilotes hélicos : un rotor dans une couronne.

Mais le brevet de pilote restera le premier insigne.

De même, on a dit que l'ALAT allait avoir une tenue comme l'armée de l'air, un uniforme bleu-gris, type RAF !

Mais là aussi, rien ne sera fait.

Il parait que les tenues étaient déjà confectionnées et qu'elles auraient équipé l'armée Tunisienne !?

Aux commandes d'un L-21
Le tableau de bord est plus complet que le L-18
La Gonio, en plus et la V.H.F

Oran
14 juin 1957


THROTTLE

Mission spéciale 1957

Dimanche à Sidi Bel Abbès, le Lieutenant me demande pour aller en mission.

On décolle de suite, pas la peine de se changer.

On met la combinaison sur la tenue de sortie, pas de gilet (pare-balle).

On prend un cap au sud, à moyenne altitude, à 500 m.

On ne compte pas encore en pieds.

On passe au milieu de la plaine entre Magenta et M' Sid.

Sur la zone, on survole une mechta.

Lorsqu'on passe le poste 300 qui grésille.

Il y a coupure de la porteuse 2 fois.

Le Lieutenant répond par 2 coupures et on continue sur la cap, comme si on faisait que passer.

On repassera une heure plus tard (savoir s'il n'y a pas d'ennui).

Dans la mechta, il y a un officier du 2ème bureau qui est là, caché dans le toit, pour assister jusqu'à la nuit à une réunion de Katiba.

Intérieur du L-21 avec un tableau de bord plus complet que le L-18,
dont il ne reste plus que deux avions pour les liaisons

Sidi Bel Abbès
1956



Sur la base du club, avec un copain

Nous sommes devant un Max Holste « Broussard » de l'A.L.A.T

Sidi Bel Abbès

1956/57

Max-Holste MH-1521 Broussard

France

Poids : 1 530 kg – V max: 228 km/h – Moteur : Pratt & Whitney 450 Cv

1er vol, le 17 novembre 1952

Avion d'observation - 1 ou 2 (équipage)

5 à 7 passagers



La base de Sidi Bel Abbès

Je suis en train de me poser

Sidi Bel Abbès





La base de Sidi Bel Abbès avant la construction des hangars
et de la tour de contrôle

La base vie est terminée

La piste en « dur » faite par le Génie est orientée Nord-Sud
La piste perpendiculaire est restée en terre

Sidi Bel Abbès
1956



Je vole au dessus de la construction des hangars
pour l'E.A-A.L.A.T et la C.R.A.L.A.T

La tour de contrôle n'est pas encore construite,
elle est installée dans une baraque démontée

Sidi Bel Abbès
1956



La nouvelle base de Sidi Bel Abbès commandée par l'EA-ALAT

La tour de contrôle est en chantier

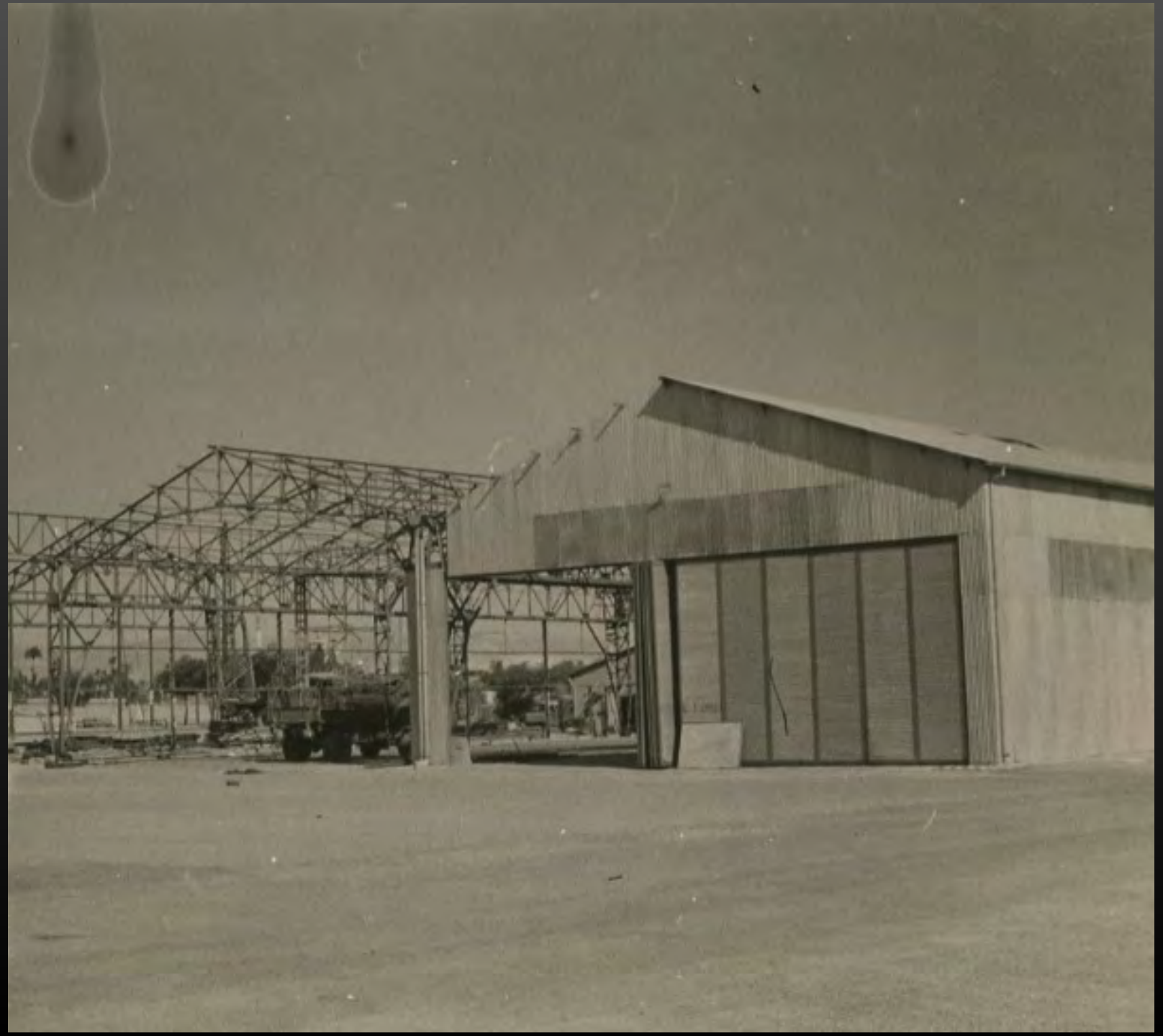
Sidi Bel Abbès
1956/59



En 1957, on va installer la base de l'ES-ALAT

On monte les hangars venus du Génie de Versailles, avec difficulté
Certaines fermes devront être démontées pour ressouder des contre-fiches
Ils seront sans objet dans 5 ans

Sidi Bel Abbès
1957



A côté de l'aéro-club en 1957, le Génie de Versailles vient installer des hangars.

Le Génie Air fait une piste en dur.

L'EA-ALAT de Versailles va venir, devient une école d'hélicos lourds H-21 et H-19 pour partir à Sétif.

Les H-19 école sont remplacés par des Weslands.

Photo des rappelés parue dans « L'Est Républicain» de l'époque :
« Les Vosgiens en Algérie »

sur l'initiative de PÊCHEUR, le fils des Ets d'autobus
(il est le deuxième en partant de la gauche à genoux)

Sidi Bel Abbès
1956



Un sapeur de la Légion

qui vient partager sa solde avec les copains de la « Régulière »

Sidi Bel Abbès

1956



Mon légionnaire

Le Légionnaire devant le camion de dépannage,
celui qui venait me repasser mes chemises

Sidi Bel Abbès
25 novembre 1956


15

Fin de présentation et éclatement de la patrouille

Répétition pour la fête de la Légion, le 30 avril « Camerone » au grand dam du Capitaine BAGARD qui est responsable du terrain

Sidi Bel Abbès

1957



Pendant la patrouille, rassemblement avant le défilé

Sidi Bel Abbès

1957



L-21 immatriculé Alpha – Delta – Kilo

pendant la patrouille, pour la fête de la Légion

Sidi Bel Abbès

1957


A ODK

Le Renault 4x4

du service

incendie

Sidi Bel Abbès

1956



Arrivée et déchargement d'une caisse contenant

un Piper « Cub »

1956



La navette

Le Dodge « Command-car » du peloton de la 13ème D.I

Sidi Bel Abbès

1956



Les G.M.C du peloton

1956/57



Arrivée du peloton de garde de l'Artillerie pour la défense de la base,
dans un G.M.C blindé

Sidi Bel Abbès
1956



Je suis devant le G.M.C de ravitaillement essence « citerne »

Sidi Bel Abbès

1956


1571835

Je suis devant le hangar de l'aéroclub

Un G.M.C du peloton

Sidi Bel Abbès

1956


I 555797

La route est aussi mauvaise qu'en métropole,

la Jeep en a fait les frais

1956


481291

Le Mdl/chef VANRAPENBUSCH devant le camion atelier
(dotation, retour d'Indochine)

Sidi Bel Abbès
1956


516
980

Jeep blindée de la section de garde, devant le Fairchild de l'aéroclub
qui est réquisitionné par le Capitaine BAGARD,
chef du peloton de la 5ème DB

Sidi Bel Abbès
1956


081372

Le Lieutenant de la 5ème DB, près d'Aïn Témouchent, occupé à marquer le terrain hostile avec des fumigènes….

Le poste au sol : « Piper attention !!! On vous tire dessus…!!! ».

Le Lieutenant : « Bien compris, je balise.. » ???

Pour Noël 1956, nous allons chercher le sapin
Une corvée, en G.M.C armé
d'une mitrailleuse 12/7
de quoi faire envie d'une embuscade plutôt
que faire peur

Befehl, sehr befehl

1956



Le « Fairchild » devant la tente américaine abandonnée pour l'habitat, transformée en dépôt de matériel

Sidi Bel Abbès

1956


F-OACC

Je suis sur la girouette, balise de la piste : indication aérienne

Les « Djinn » sur le fond, à gauche

Sidi Bel Abbès

1956



Arrivée des hélicoptères « Djinn » au peloton, premier à être doté en Algérie

On ne sait pas encore si les pilotes seront considérés comme
pilote « avion » ou « hélicoptère »

Sidi Bel Abbès
1956

Au peloton, nous touchons les prototypes du Djinn.

Nous prenons le nom de PMAH (peloton mixte avion – hélicoptère).

DOUNON est le premier à partir en stage à Versailles.

L'hélico est une trouvaille.

Il marche comme un tourniquet d'eau de jardinier.

Les gaz sont injectés en bout de pales.

Mais au début, il n'y a pas de brevet officiel.

On restera un moment à savoir si c'est un hélico ou un avion.

Suivent TURON, BEZIAU et ROUGEOT.

SNCASO SO.1221 Djinn

France

Poids : 360 kg – V max: 130 km/h – Moteur : Turboméca 240 Cv

1er vol, le 16 décembre 1953

Hélicoptère d’observation - 1 ou 2 (équipage)







Mise en route du Djinn après gavage

Gavage, mise en route à la manivelle ; on doit tourner jusqu'à l'inflammation du kérosène dans la turbine

Sidi Bel Abbès

1956



Le Djinn en vol depuis leurs arrivées

Le peloton change d'appellation, il devient :

P.M.A.H 13° D.I - (Peloton Mixte Avion – Hélicoptère)

1956



Le Djinn : nous avons été les premiers à le toucher à Sidi Bel Abbès.

La manivelle servait pour l'injection du démarrage et ensuite on lançait la turbine à la manivelle.

Lorsqu'on tournait assez vite, un brusque mouvement en arrière déclenchait l'allumage.

Un copain, lorsque l'allumage ne se faisait pas, prenait un morceau de journal « Echo d'Oran » ; après y avoir mis le feu, il le plantait dans les ouïes de sortie et ça démarrait…!

Le Mdl TURON dans un Bell de l'armée de l'air

Sidi Bel Abbès

1956


EXT. POWER
SUPPLY
28 VOLTS D.C.
FSFFI

Les Mdl TURON & Mdl DOUNON dans le Bell

Ils seront les premiers pilotes de Djinn

Sidi Bell Abbès

1956


FSFFI

Bell Helicopter 47-G

USA

(Puis construit sous licence italienne Agusta)

Poids : 858 kg – V max: 169 km/h – Moteur : Lycoming 280 Cv

1er vol, le 08 décembre 1945

Hélicoptère multi-rôle - 1 ou 2 (équipage)





Le Mdl de FANGEY, le Major de la C.R.A.L.A.T,
les Mdl BONNISSENT et LAURENT discutent « voiture »

Sidi Bel Abbès
1956



Le Lieutenant (observateur) devant le Alpha - Delta - Golf

Sidi Bel Abbès

1956



Le Lieutenant (observateur) et fan des mots croisés, fait de la frime !

Sidi Bel Abbès

1956



Le Lieutenant (observateur) en compagnie de deux Sous-lieutenants devant l'Alpha-Delta-India

Sidi Bel Abbès

1956


AD 1

Le Sous-lieutenant installé à son poste d'observation
attend le départ de mission

Sidi Bel Abbès
1956



Un L-18
au parking

2ème PA ZOO
(Peloton Avions Zone Opérationnelle des Oasis)



Trois mécaniciens sur un Morane « Alcyon » de l'armée de l'air,
employé avant le A.T. 06

Sidi Bel Abbès
1956


FOUGUER

Un Morane 733 ALCYON de l'armée de l'air,
en escale à l'aéroclub de Sidi Bel Abbès

Eté 1956


68

<u>L’esprit de corps</u>

Pour moi, c’est le racisme interarmes !

Cela va avec l’uniforme et les décorations.

Et c’est un handicap dans les conflits, sur le champ de bataille !

Certains sont méprisés, d’autres croient être capables de tout faire seul.

L’armée de l ’air plane bien haut, tous ceux qui ne sont pas en bleu, c’est la « biffe ».

La Légion est fière, comme son pas de parade aux défilés.

La Légion, ce n’est pas la régulière ; et mort aux cons, vive la Légion !!!

Ensuite la cavalerie !

Au peloton, nous avons un Lieutenant De BERTECHE DE MENDITE.

Dans son képi, sous le plastic, il y a sa carte de visite avec son nom à rallonge suivi de « officier de Cavalerie ».

Souvent, pendant qu'il était en mission, quelqu'un sortait la carte de visite et ajoutait : « A dada, à dada… ».

Le lendemain, la carte était remplacée.

Ensuite il y a les artilleurs qui passent pour être les plus sales, tenues négligées, comme le Génie.

Et alors l'infanterie « les pousses cailloux !!! ».

Puis les armes auxiliaires, le Matériel, l'Intendance, les ronds de cuir, les planqués.

Souvent, j'ai vu lorsqu'on familiarisait avec un inconnu, il ne fallait pas lui demander sa fonction dans son arme pour avoir une réponse hargneuse : « C'EST BON, JE NE SUIS PAS PILOTE !!! ».

Sur hélico, en opération, à savoir qui de l'Armée de l'air ou de l'ALAT emporterait le plus de commandos : « Nous sommes les 15 commandos ! ».

Vue sur Sepkra d'Oran où s'est crashé un B-26

Une Banane H-21 a récupéré les radars de bout d'aile

Saïda

1956



Dans le Broussard sur la vallée d'Orléansville

en vol pour Blida, aller chercher les L-21 remplaçant des L-18 reversés au matériel à Sétif

ou

Aïn Arnat
La base
(inscrit au dos)

1956/57



Escadre au départ pour l'Egypte, la Force H.

Les hélicoptères et les matériels sont peints en jaune sable sur le porte-avions « La Fayette »

(Opération : crise du canal de Suez)

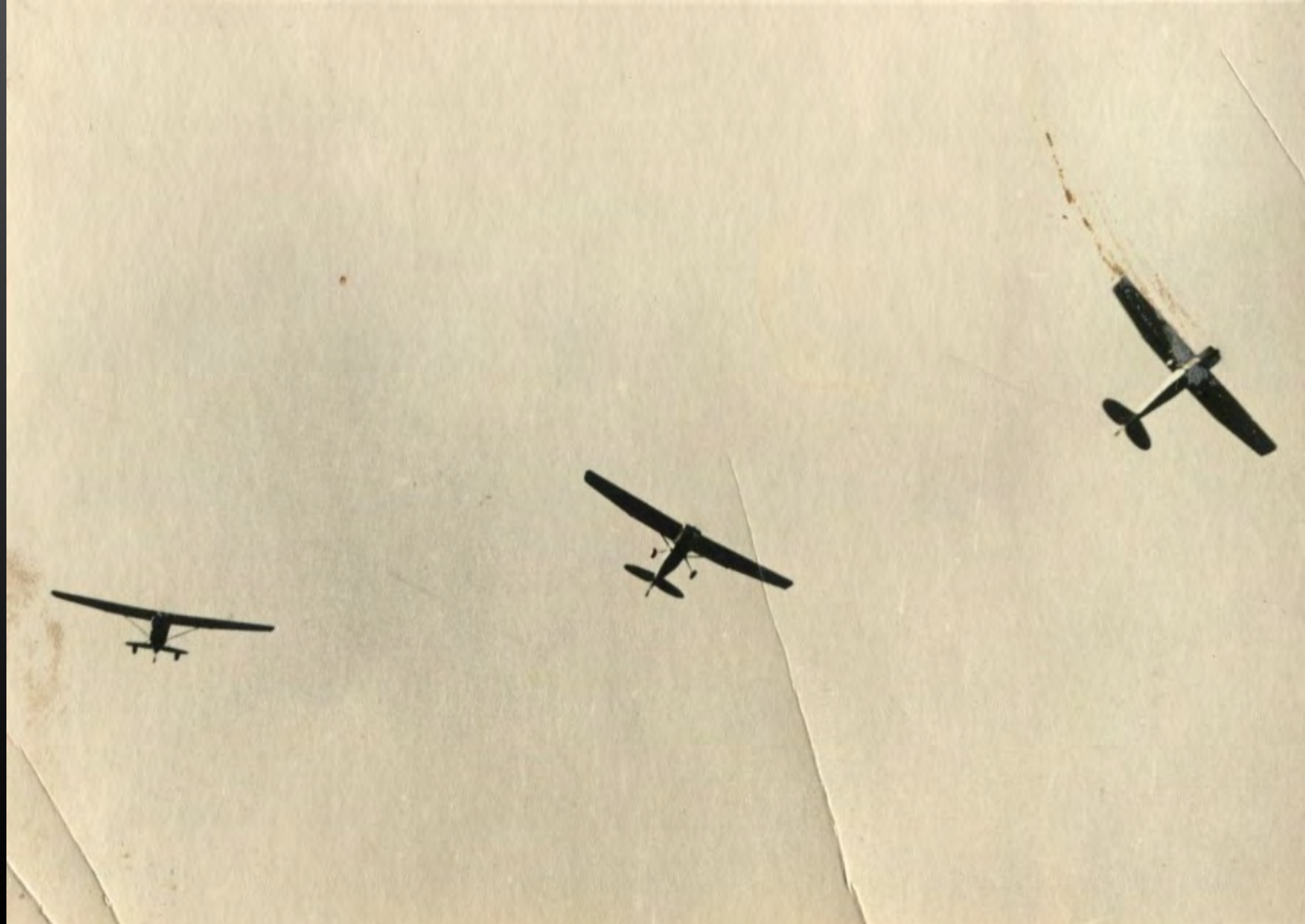
Port d'Alger
septembre 1956



Eclatement d'une patrouille de L-19

à Guelma

1956



« Piper » L-18 sur le terrain de Nazereg

Saïda

1956


ADOC

Callois et Dupont

1956


AJOH

Mdl TURON au Télagh dans le sud Oranais

Pays d'Alain MIMOUN

1956


DD

Avec le Mdl TURON à Descartes

au nord du Télagh, au sud d'Oran

(au dos)

Descartes – Coquel (Coquel, est-ce le nom de la personne à droite?)

1956



Nous sommes tous au Télagh, à côté de Bossuet
où il y a un immense camp de prisonniers Fellaghas

1956



Une manœuvre du côté du Télagh avec les artilleurs


A DI

Au sud de Sidi Bel Abbès

Fin d'une opération entre le Télagh et Magenta

Mise à feu de la forêt



On travaille avec le peloton du Capitaine TORRIDE de Tlemcen qui est sur le terrain de Dolfun.

Il ne veut pas prêter ses installations…..

Il partira sous les ordres du capitaine VAUTIER, à Aïn Témouchent.

Avec le L-18 en mission à Noël à Ain Sefra, dans le Sud

Parti en navigation avec les cartes de l'Afrikakorps de ROMMEL,
avec trois échelles différentes

1956/57


-A

La Rafale, le train des C.F.A entre Oran et Alger

(CFA = chemin de fer algérien)

Passage à Blida, où on est venu chercher les L-21

1956



La rafale Oran – Alger, venant d'Alger vers Oran,
par Orléansville de passage à El Afroun

1957/58


EL-AFFROUN

En vol au dessus du lac artificiel du barrage de Bou Hanifia,
sur la route de Sidi Bel Abbès, par Lauriers-Roses à Oran

1956



« Pompon, sur la plaine de Saïda, à haute altitude »

(inscrit au dos)



Poste isolé à El Gor au sud de Tlemcen

Deux chars M-24 « Chaffee »

El Gor

1956



La plaine d’El Gor avant la mer d’Alfa

El Gor

1956



Près du poste d'El Gor, au sud, de Tlemcen, je disais : « il faut se méfier pour atterrir sur la piste ».

Ainsi un autre jour, au même endroit, j'accompagnais un convoi léger.

Un recrutement de supplétifs pour les GMR.

Ils étaient montés dans un camion Renault, dans la benne à ridelles.

Le convoi est précédé d'un Jeep avec FM et radio.

La Jeep passe, le camion suit et tout à coup, la piste explose dans nuage de fumée blanche.

Il y a une envolée de djellabas et de babouches, des hommes se ramassant sur le bord de la piste.

Le camion gît sur le flanc, la roue avant tourne dans le vide.

L'adjudant dans la Jeep a eu chaud, je lui avais donné le baptême de l'air à Bedeau où il m'avait fait faire un tour sur son « panzer » un M-24 « Chaffee ».

La semaine plus tard, c'est lui qui saute et il est grièvement blessé.

Comme l'était notre Général à Mulhouse, le Général PERPERE.

Il suivait le Piper au décollage en disant au revoir et la Jeep a sauté sur une mine.

Il avait la moitié du visage ravagé et un œil en moins.

A l'époque il était Colonel.

Mostaganem

Le centre de vol à voile où était mon moniteur Maxime LAMORT

avant de venir à Troyes, puis à Pont Saint Vincent

Sur le Djebel Diss

Mostaganem

1956


CENTRE
AOUI
AOUJ

Le L-18 « Piper » sur le terrain de Bedeau

Bedeau



Vol dans le sud oranais, avec la vue sur les derniers Djebels

La mer d'Alfa, un peu plus haut

Entre l'Ouargla et Slissers

1956/59



En rase-mottes sur la mer d'Alfa dans le Sud Oranais

1956



<u>Impression !!!</u>

J'ai eu l'impression surtout dans l'Oranais que nos Généraux ne s'intéressaient pas à la guerre en Algérie.

Ils manœuvraient les unités comme en métropole.

Ici pas besoin de camp, le champ de manœuvre était immense.

Ainsi le Colonel BIGEARD, après sa mise au placard par de GAULLE, a essayé de transformer le 8ème RIM à Saïda, en unité opérationnelle.

Les unités à pieds, officiers en tête, prêtes au crapahut…

Mais ce fut un feu de paille !!!

La piste au sud de Bedeau

C’est la dernière colline avant le Sahara, dans le sud Oranais

Bedeau



La montagne

la fin de la mer d'Alfa à Bedeau

Après cette montagne, c'est le sable



Bedeau

Bedeau
1956



<u>Opération au nord de Bedeau, au sud du Télagh</u>.

Depuis le matin, avec le Ltn MARGAIL, on tourne en rond à la limite de la forêt.

Au début de la mer d'Alfa.

Je ne sais pas ce qu'il se passe.

Je suis sur VHF, quelquefois, je passe sur la gonio, il y a de la musique.

Tout à coup, je vois des gens sortir de partout !

Certains ont un fusil à la main.

Il en sort de tous les taillis….

Et… dessous ça pète.

Derrière, le Lieutenant hurle : « Barrez-vous !!! On tire en dessous !!! ».

On est au dessus des mortiers qui s'en donnent à cœur joie.

Je pars en zig zag.

Je fais le tour de l'opération et reviens par derrière.

Le Ltn, derrière moi, dit au « Trop-sol » : « Lorsque vous décidez le tir, vous devez savoir qu'on est là pour diriger et le coordonner !!! ».

« Ah oui !!! » : dit le chef du « sol »…. comme fantassin, dès l'accrochage, il avait fait tirer les mortiers.

Enfin, on a eu chaud !!!

Des bêtes à l'abreuvoir,

dans la région de Bedeau, sud Oranais

1956/57



Les AM-8 nous font l'ouverture de piste sur le terrain d'Aflou

En attente de la mission décollage

Le photographe a eu l'astuce du premier plan

Détachement de la 13ème DI à la 4ème DIM
Pour avoir économisé le potentiel, on est venu aider les dépensiers

1956/59


BABEL
DANGER
S'ÉCARTER

Deux
« Broussard »

Tiaret

1956



A Tiaret

Tiaret

1956



Retour de mission

Tiaret

1956



Je suis avec le Sous-lieutenant BOE, devant un Sikorsky S-55

Nous sommes deux réservistes, rappelés

Après 6 mois, le S/Lieutenant qui n'a plus de travail, revient dans les Vosges

Il sera embauché à la verrerie de Porcieux, chez R. FAIVRE

Sidi Bel Abbès

1956


34408
EXHAUST
KEEP CLEAR

Un Sikorsky
S-55
de l'Armée de l'Air

Sidi Bel Abbès
1956



Sikorsky H-19 ou S-55 / Chickasaw

USA

Poids : 2 177 kg – V max: 163 km/h – Moteur : Pratt & Whitney 600 Cv

1er vol, le 10 novembre 1949

Hélicoptère multi-rôle - 2 (équipage)

12 passagers


EA 1012

Décollage d'un H-34 vers la Sénia – Oran

1956/57



Un Sikorsky

S-58

de l'Armée de l'Air

1956



Sikorsky H-34 ou S-58 / Choctaw

USA

Poids : 3 415 kg – V max: 235 km/h – Moteur : Wright 1 525 Cv

1er vol, le 08 mars 1954

Hélicoptère de transport lourd - 2 (équipage)

10 soldats équipés ou 8 brancards



Un Sikorsky S-58 « Mamouth » au chargement

Sidi Bel Abbès

1956



Un Sikorsky
« Mamouth »
de
l'Armée de l'Air

1956



<u>Entente & amitié Interarmes</u>

Dans les environs du Télagh, au début de la mer d'Alfa, les troupes se sont mises en place en bouclage depuis le matin.

Je suis en l'air avec le Capitaine OLLIER comme observateur.

Les AT-6 tournent.

Au dessus le Colonel de l'armée de l'air, en PC volant.

Le bouclage terminé, on attend le transport des commandos pour le ratissage.

Ils sont transportés par les H-21 de la Marine.

On survole un détachement de chars M-24 « Chaffee ».

Un pilote de Banane signale à la radio lorsqu'on passe sur le monticule : « Il y a des hommes qui ont l'air de se cacher, certains ont une toile de tente qui dissimule leurs armes ! ».

Tout à coups, en dessous, un char ferme les tourelleaux.

Il manœuvre à reculons, et sa mitrailleuse de 30 crache vers les buissons devant lui.

Le Capitaine OLLIER, debout dans le Piper, le micro à la main, se met à hurler : « Ce char qui tire, qui lui a donné l'ordre ? Il tire dans le bouclage !».

Le Colonel du PC Terre qui communique avec le Capitaine OLLIER, dit qu'il n'a pas contact avec le char.

Alors le Colonel de l'Armée de l'air, dans le Broussard demande à une AT-6 de venir tirer devant le char, une rafale de semonce.

Un T-6 pique et il mitraille directement le char qui recule en zigzag.

Le chef de char demande à la radio : « Pourquoi on me tire dessus ? J'ai un objectif subit devant moi !!!».

Le Colonel des Cuirassiers lui annonce : « S'il revient, vous l'allumez à la 12/7, à la 50 ! ».

De retour du PC, le soir le Capitaine OLLIER fait grise mine.

Il s'est fait remonter les bretelles par le Général.

Le chef de char a vu passer un rebelle à 50 mètres avec un FM.

Le Capitaine reconnait : « il avait peut-être raison, mais on n'avait pas la liaison ».

Dans le car, qui nous descend à la ville, le sergent Aviateur enfile ses gants « beurre frais ».

Il s'assoit toujours seul, il a un air hautain.

On lui demande : «C'est toi qui a allumé le char ce matin ??? »…

« Oui alors !!! »…

« Pourquoi tu n'as pas fait les tirs devant ? ».

« Ah ! » répond-il… « Pour une fois que je pouvais tirer sur les biffins, je ne voulais pas m'en priver !!! »…..

???????

Un Max Holste « Broussard » de l'Armée de l'Air, de passage

Sidi Bel Abbès

1956


YJ

Le moniteur vol à voile de Fayence, que j'ai connu aux championnats à Pont St Vincent, vient nous présenter le « Dornier ».

Mais après des démonstrations, d'atterrissage courts, le train n'a pas résisté.

*****

Pendant ce temps, CLOSTERMANN, dans l'Algérois, vient avec un M-Holste Broussard, équipé de sièges blindés de chasseur !

Il n'a pas la réflexion pour l'ALAT : il nous traite d'incompétents sur des aéronefs périmés !

C'est peut-être pour cela que l'Armée de l'air nous appelle la « chasse en papier ! ».

Max Holste

1521

« Broussard »

Sidi Bel Abbès

1956



Permission

L'embarquement à Oran-La Sénia sur le Bréguet Deux-Ponts d'Air France
Marseille Marignane via Oran La Sénia

Janvier 1957


AIR FRANCE

Air France : utilise en 1956, le Douglas DC-4, même un Languedoc 4 moteurs.

Le Breguet deux-Ponts, l'intérieur passager est spartiate, c'est plutôt un cargo.

Pour le Sahara à Tiaret, un DC-3 et un Juncker JU-52.

Puis en final apparait la Caravelle.


F-BAS

Le Colonel algérien

Je suis venu en permission à Nancy.

Au retour, je prends le train pour Marseille et je vais prendre le bateau.

Dans le train, au premier arrêt, il monte un civil, un grand homme type arabe, Légion d'Honneur à la boutonnière, deux grandes valises.

Il se présente.

Il est Colonel du RT (régiment de Tirailleurs) *de Lunéville.*

Il m'explique qu'il a deux valises parce qu'une petite est lourde et comme il est grand mutilé de guerre d'Italie, il a plus facile à répartir la ½ charge dans deux valises…!

Là-dessus, il me raconte le but de son voyage.

Il va en Algérie.

Il veut discuter avec Amirouche qu'il a connu comme adjudant dans son RT et veut le convaincre.

Plus tard, je lirai dans les bouquins sur la guerre d'Algérie, que le Colonel, mal renseigné, son initiative a tourné court et il n'est pas revenu du Djebel où son ancien « juteux » l'a fait exécuter…

Retour de permission

Le remorqueur tire le « Ville d'Oran » du quai,
devant le « Ville de Tunis » dans le port de Marseille

Marseille
23 janvier 1957



On quitte le quai tiré par l'arrière

23 janvier 1957



Retour de permission

Le « Ville d'Oran » quitte Marseille

23 janvier 1957





Afrique du Nord

Premier touché au feu , Bernard LEROY dit « Nanard », en Tunisie.

Après le crash, il fera un rapport resté mémorable !

Voici un aperçu :

« Touché, le moteur s'arrête, nous devons nous poser mais le terrain n'est pas propice ; le sol s'approche …. Au dernier moment, un Oued me saute à la figure, un Oued qui n'avait rien à faire là ! Nous passons sur le dos, on s'en sort indemne… Alors, je m'assoie et je pleure ; j'avais 20 ans, je venais de perdre mon plus beau jouet !!! ».

Signé Bernard LEROY

Le « L-18 » du Mdl SPINNER,
le premier à être touché en survol opérationnel

(au dos)
« A mon ami Pompon, en souvenir de nos longs mois de camaraderie au 13° ALAT »
signé (illisible)

Papa ajoute : *une rafale de FM bien placée*

1956



Sidi Bel Abbès

Nous essuyons les premiers tirs.

Le premier Piper L-18 touché, avec le Ltn BOULANGER , observateur, le pilote SPINNER (réserviste), stoïque, il rentre avec le capot troué de part en part.

*****

Le deuxième, Ltn BOULANGER, observateur avec le pilote PÊCHEUR (réserviste).

Pour lui ce n'est pas pareil.

Décollage immédiat, le Lieutenant est en tenue de sortie.

Après le coup de l'impact, PÊCHEUR se met à dégueuler son repas, perd les commandes.

Le Lieutenant lui prend le manche en le ceinturant.

Ce qui fait que le Lieutenant, lorsqu'il descend de l'avion, il a inventé la tenue BIGEARD avant l'heure…

Il est couvert de « dégueuli » et comme à midi, nous avons mangé des épinards, le résultat est tragi-comique !

PÊCHEUR ne restera pas.

Son père qui lui téléphone tous les jours, le fait rapatrier avant les 6 mois.

Saïda


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

M'cid – Saïda

Le dimanche matin, on fait la piste près du Télagh.

La piste va sur le Djebel avant de descendre sur Saïda.

Au virage, une maison forestière.

Le grand-père a eu une crise et le forestier avec sa femme sont allés à Oran à l'hôpital, le conduire.

Au retour, le soir, le forestier est en tenue, il parle arabe et ne craint pas les rebelles.

A quelques km de la maison forestière, la voiture, une Simca étoile, git sur le cul, à moitié brulée.

Le grand-père git dans les couvertures, à côté, découpé à la hache.

La femme, de l'autre côté, la moitié de la figure coupée en deux, à la hache, seul un œil globuleux dépasse de ce qui reste du visage.

Elle a les jambes écartées, la jupe encore troussée.

Le forestier git sur le ventre, 10 mètres devant le véhicule, tout nu, le corps criblé de coups de couteaux : une vraie passoire.

Autour des emplacements de tir.

Il parait qu'ils attendaient le Commandant qui joue au fanfaron.

Il fait la piste avec sa 203 bourrée de sacs de sable pour éviter les mines.

Mais le garde forestier a payé sa place.

A.T-6 d'Oran du Sergent BONNET, réserviste de l'Armée de l'Air

En attente de mission

Saïda

1956



Le Sergent BONNET rentre de mission :

Retour de RAV

(Reconnaissance à vue)

1956



Le Sergent BONNET, réserviste, de l'Armée de l'Air sur son A.T 06,
détaché de la base Sénia-Oran, à l'aéroclub de Sidi Bel Abbès

Sidi Bel Abbès
1957



A.T 06 sur

le terrain

Aéro-club

« Jumenterie »

de Tiaret

1956



Un A.T 06 sur le terrain de Saïda

Nazereg – Saïda

Sud Oranais

1956



<u>Mort du Lieutenant Louis JAMOTTE</u>

Sidi Bel Abbès, le 11 Juillet 1957

Le Commandant PESSEY, officier d'Etat-Major, est venu au terrain pour survoler une opération de la Légion sur le camp d'entrainement du 1er R.E.I

Le Lieutenant JAMOTTE est son pilote ; c'est son premier vol après un accident de manipulation d'explosif

Lors de cette mission, l'avion est pris sous un tir d'arme automatique

Le pilote est touché à la jambe et au bras

Il meurt quasi instantanément

Le Commandant PESSEY n'a jamais piloté. Il prend le Lieutenant JAMOTTE

par les épaules, il saisit le manche afin de ramener l'assiette à l'horizontale

L'équipe de secours, le pilote Mdl BONNISSENT et le Lieutenant SEGOND vont se mettre en patrouille à côté de l'équipage en détresse

(avion du Ltn JAMOTTE)

Le Lieutenant SEGONG va donner par radio, les directives pour rejoindre le terrain et essayer d'atterrir sans trop de casse

Ce qui s'est fait après maints piqués et ressources pour finir avec une roue du train arrachée

Nous aurons toujours le doute s'il s'agissait plus d'un tir « ami » qu'un tir « rebelle »

Le Commandant PESSEY devant un L-21



Le Commandant PESSEY entouré de l'équipage qui l'a ramené au terrain

Le pilote Mdl BONNISSENT (droite) et le Lieutenant SEGOND



Deux officiers « observateurs » dans le L-21

Le Lieutenant en place avant n'est pas pilote

Il fait partie de l'équipage avec le Mdl DUPONT qui
a fait la relève sur la mission après que le Lieutenant JAMOTTE ait été tué



Il s’agit du Lieutenant THOMAS, après vérification
dans les carnets de vol de Papa.

Ce 11 juillet 1957, c’est le second vol pour Papa : il décolle sur
le L-21 n°344, le Lieutenant THOMAS est l’officier-observateur

Ils reprennent ainsi la mission du Ltn JAMOTTE / Cdt PESSEY

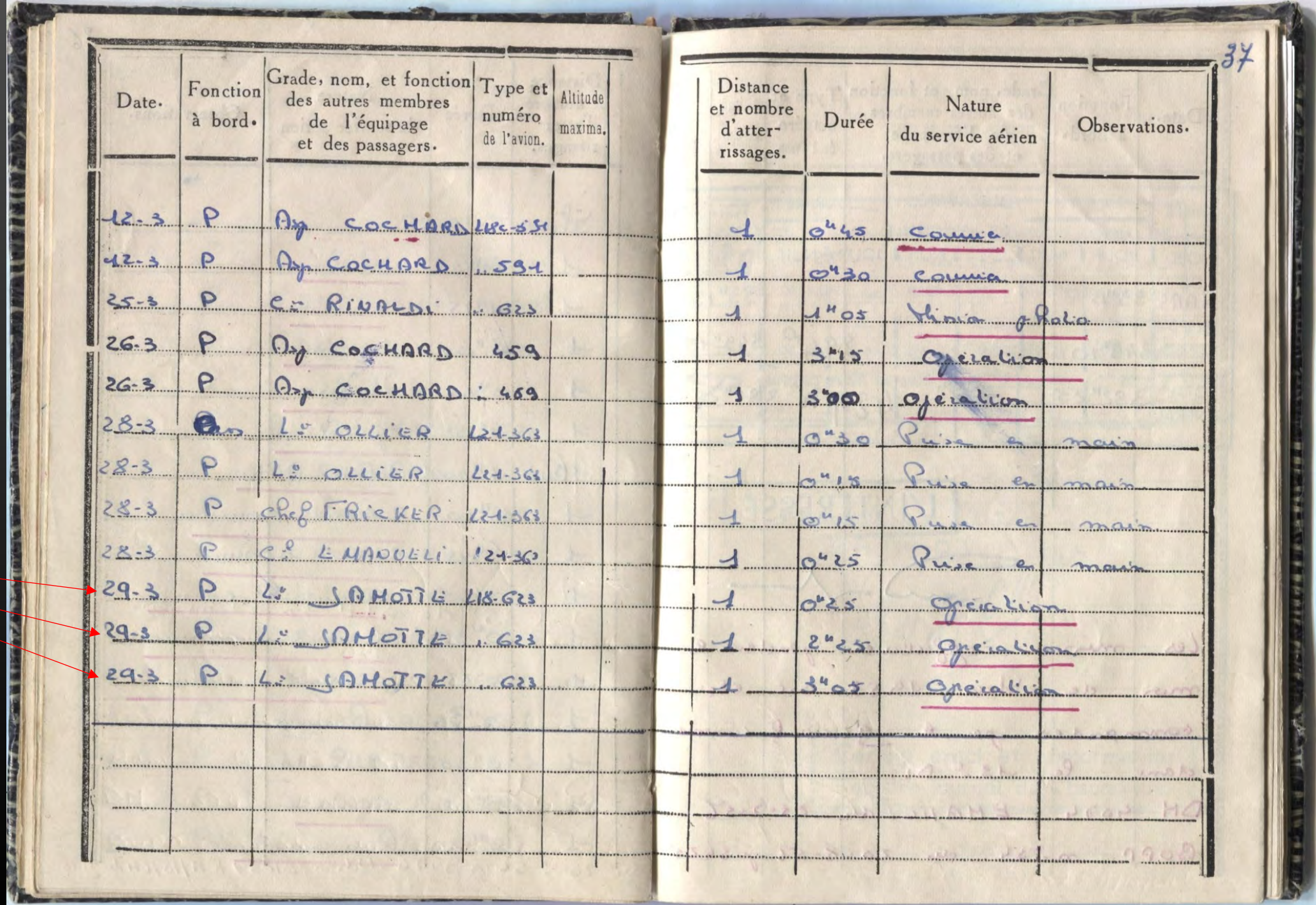
Le vol aura duré 0 H 45’

Juillet 1957

le 11…

DATE. 1	FONCTION À BORD. 2	GRADE ET NOM ~~DU PILOTE.~~ de l'observateur	TYPE ET NUMÉRO DE L'AVION. 4	JOUR. 5	DONT V. S. V. sous capote. 6	DONT V. S. V. dans les nuages. 7	NUIT. 8	DURÉE TOTALE DE VOL (Total des colonnes 5 et 8.) 9	NOMBRE D'ATTERRISSAGES. 10	NOMBRE D'A. M. V. 11	NATURE DU SERVICE AÉRIEN. 12	OBSERVATIO 13
			Mois	de Juillet				1957				
2.7	P	Aspt Roig	L21 363	0,35				0.35	1		Acct de convoi	
"	P	Aspt Roig	L21 363	1.35				1.35	1		Acct de convoi	
3.7	P	Lt Thomas.	L21 362	1.55				1.55	1		Acct de convoi	
5.7	P	Lt Thomas	L21 363	2.20				2.20	2		Reconnaissance.	
7.7	P	Lt Thomas	L21 347	2.35				2.35	2		Reconnaissance	
8.7	P	Asp. Roig	L21 347	2.10				2.10	3		Reconnaissance.	
10.7	P	Cdt Couplan	L21 362	1.10				1.10	2		Liaison	
"	P	Lt Segond	L21 362	1.30				1.30	1		Reconnaissance.	
11.7	P	Aspt Roig	L18 483	1.45				1.45	1		Acct de Convoi	
"	P	Lt Thomas	L21 344	0.45				0.45	1		Operation	
12.7	P	Aspt Roig	L21 363	1.00				1.00	1		Acct de convoi	
13.7	P	Slt Cochard	L21 344	0.50				0.50	1		Operation	
14.7	P	Solo	L18 591	1.30				1.30	3		Liaison	
"	P	Cdt Cheveau	L18 591	0.45				0.45	2		Liaison	
15.7	P	Lt Segond	L21 367	2.45				2.45	1		Operation	
16.7	P	Slt Cochard	L21 367	2.15				2.15	1		Reconnaissance	
"	P	Slt Cochard	L21 363	1.00				1.00	1		Reconnaissance.	
17.7	P	Slt Cochard	L21 363	2.50				2.50	2		Routine	
18.7	P	L. THOMAS	L21. 347	3.15				3. 15	2		Opération.	
20.7	P	Aspt ROIG	L 21 - 362	1h15				1h 15	1		Reconnaissance.	
22.7	P	Aspt ROIG	L 21 - 363	2h05				2h05	2		Reconnaissance.	
23.7	P	Slt COCHARD	L 21 - 362	2h10				2h 10	2		Accompagnement des convoi	
23.7	P	Cne BITHIGOON	L 21 - 362	0h30				0h30	1		Liaison.	

Le Lieutenant JAMOTTE aura fait 14 vols avec Papa, comme officier-observateur (source carnet de vol)



37

Date.	Fonction à bord.	Grade, nom, et fonction des autres membres de l'équipage et des passagers.	Type et numéro de l'avion.	Altitude maxima.	Distance et nombre d'atterrissages.	Durée	Nature du service aérien	Observations.
12-3	P	Asp COCHARD	L18c-591		1	0h45	Courrier	
12-3	P	Asp COCHARD	" 591		1	0h30	Courrier	
25-3	P	Cne RINALDI	" 623		1	1h05	Mission photo	
26-3	P	Asp COCHARD	459		1	3h15	Opération	
26-3	P	Asp COCHARD	" 469		1	3h00	Opération	
28-3	[illegible]	Lt OLLIER	L21-363		1	0h30	Prise en main	
28-3	P	Lt OLLIER	L21-363		1	0h15	Prise en main	
28-3	P	Chef FRICKER	L21-363		1	0h15	Prise en main	
28-3	P	Cne EMANUELI	L21-363		1	0h25	Prise en main	
29-3	P	Lt JAMOTTE	L18-623		1	0h25	Opération	
29-3	P	Lt JAMOTTE	" 623		1	2h25	Opération	
29-3	P	Lt JAMOTTE	" 623		1	3h05	Opération	

<u>Le troisième touché, le Ltn JAMOTTE</u>

Il était interdit de vol.

Un jour sur le terrain de la Légion à Bedeau, le mât de la biroute était vide.

Il était avec le Mdl BONNISSENT qui lui fait remarquer qu'avec les vents tournants, le décollage risque d'être difficile.

Qu'à cela ne tienne, le Ltn JAMOTTE lui dit : « On a de quoi faire de la fumée ! ».

Dans les avions, on avait en guise de fumigène, des grenades à fusil incendiaire.

C'était des grenades anglaises, grosses comme une bouteille d'encre.

On enlevait le plastic, puis le cordon lesté tombait et la grenade percutait au sol.

Le Lieutenant est persuadé que percutée, elle explose avec un retard.

Il retire le cordon, le jette, la frappe dans la main pour ensuite la jeter.

Mais entre lui et BONNISSENT, la grenade explose.

Ils doivent avoir la vue sauve grâce au Ray-Ban (lunettes).

Mais le Lieutenant est brulé aux mains.

Il va rester pendant 1 mois avec une figure de « Frankenstein » et les bras bandés.

*

Jour du vol, le Commandant PESSEY, chef adjoint à l'EM du Général GONZE, vient au peloton pour superviser une opération de la Légion sur le terrain de Khamisis.

Au bout du terrain, le Capitaine RINALDI s'apprête pour le piloter et voit le regard implorant du Lieutenant qui n'a pas volé depuis 1 mois.

Le Lieutenant JAMOTTE, en convalescence, veut faire le vol ; il est blessé par une grenade incendiaire anglaise et interdit de vol depuis 1 mois.

Le Cne se sacrifie : « Allez JAMOTTE, vas te préparer, tu emmènes le Commandant ! ».

JAMOTTE ne se fait pas prier, il va enfin revoler, la mission n'est pas bien loin….

Pourtant dans le terrain d'entrainement, la Légion a levé des rebelles.

Le Commandant demande de survoler, pour voir ce qu'il se passe.

Une rafale tirée sur le Piper L-21 BM « ADJ ».

La balle atteint le Ltn à la jambe et au bras, artères humérale et fémorale ouvertes.

Il se retourne vers le Commandant, esquisse un sourire et meurt quasi instantanément.

Il s'écroule !

Le Commandant se met debout, le prend par le cou, le ramène au dossier et par-dessus l'épaule rattrape le manche avant et remet l'avion en assiette horizontale.

En assiette horizontale, qu'il croit ?

Le Cdt est debout, le combiné de la radio à la main gauche, le bras tenant par le cou le Ltn et par-dessus son épaule, tenant le manche, à l'abandon du palonnier.

Essayez un jour, de chercher l'horizon, la tête dans le plafond, les commandes non conjuguées !

Le Cdt a de la chance de ne pas être en cadence inverse ou en attaque oblique, quoique l'avion n'est pas vicieux ; il ne vrille pas facilement.

Il aurait moins de chance avec le L-19.

Le Cdt donne l'alerte et demande du secours.

Le message radio est passé à l'EM.

Au peloton, c'est le branle-bas pour ne pas dire l'affolement !

Il parait que j'étais paniqué ?!

Pourtant les ordres arrivent : « DUPONT, vous décollez avec le Ltn THOMAS, vous remplacez le Commandant sur l'opération ; décollez tout de suite !!! »…

« BONNISSENT et le Ltn SEGOND, décollez, allez au devant de l'ADJ, allez donner des ordres au Commandant ..!!! ».

Enfin, on va arriver à faire quelque chose.

Pendant ce temps, j'ai pris la relève sur l'opération.

Je suis sur le camp de la Légion, derrière moi, le Ltn écoute la radio, a l'air étranger à ce qui se passe en bas et soupire simplement : « Pauvre JAMOTTE… »… pauvre encore et encore !

Mon observateur ne fait qu'écouter la radio ; il ignore le sol.

Enfin, on entend donner les premiers conseils.

BONNISSENT et le Ltn SEGOND ont rattrapé l'avion du Cdt qui monte lentement, a déjà dépassé les 3000 pieds.

Pourquoi avoir mis un équipage mixte ?

Pourquoi pas deux pilotes ?

C'est l'affolement !

BONNISSENT passe ses consignes au Ltn SEGONG : « Un tour cabine, vous voyez la poignée des gaz »

« Oui »…

Alors que le Commandant a vu une poignée, qui pour lui sert à ouvrir la fenêtre…

« Voyez-vous l'instrument du milieu, il indique la vitesse, il ne faut pas dépasser 80 nœuds ; l'instrument à côté, le variomètre indique que vous montez ou descendez !!! ».

Comment bien voir les instruments lorsqu'on est debout à toucher le plafond ?

L'avion vole en patrouille et alors, même les troupes au sol vont écouter sur la radio, les conseils qui vont durer plus de ¾ d'heure.

« Mettez les gaz ! » : le Cdt pousse sur le manche…

« Coupez les gaz ! » : le Cdt tire sur le manche…

Et cela va durer…

Comment peuvent-ils arriver à retrouver le terrain, à basse altitude et comment atterrir ?

Après avoir fait de la tôle ondulée, voir le terrain, coupez les gaz, il tire sur le manche…

« Non ! Rendez la main » : L'avion pique sur le terrain dans un piqué terrible !

« Tirez sur le manche, coupez les gaz »…

L'avion touche, il remonte dans une chandelle terrible…

« Rendez la main »…

Les conseils sont pour un pilote…

L'avion dans un deuxième essai vient à toucher.

Il rebondit après plusieurs bons et des ordres incohérents qui ne servent à rien.

L'avion tape plus fort, arrache une roue du train et l'aile par terre, l'avion part en cheval de bois.

Le rodéo dure plus d'une heure avant de se poser en cassant le train : le Cdt est indemne.

Un soldat se précipite coupe le moteur, les contacts.

Le Commandant descend, ne sait pas ce qui lui est arrivé.

Le Général GONZE est arrivé.

L'ambulance est là.

Le soldat lève la paupière au Ltn JAMOTTE et dit au Général : « C'est pas la peine, il est mort »…

« Cela ne fait rien, emmenez-le vite »…

En sortant le Lieutenant, la combinaison ondule sous les caillots de sang.

Il a eu l'artère humorale et fémorale percées.

Il est mort sur le coup.

Pendant les présentations de l'avion, les mécaniciens de piste roulaient de tous côtés pour assurer l'impact.

Comment s'est soldée l'opération ?

On ne saura jamais s'il y avait des Fells en bas.

On rentre à la base.

On voit l'épave de l'avion avachi, l'aile à terre.

A la salle Ops, les cartes ensanglantées par terre.

Deux Lieutenants pleurent à chaudes larmes.

Le Commandant PESSEY est reparti avec le Général.

Le Capitaine RINALDI est ravi : aucun avion n'aurait pu subir une pareille fantaisie !

Il félicite SEGONG : « Votre intervention n'a servi à pas grand-chose, mais vous l'avez sauvé en n'arrêtant jamais de parler ; cela lui a permis de garder le moral ! ».

Deux jours après, le Cdt PESSEY revient au peloton.

On lui a préparé un brevet de pilote « postiche » et on lui offre un vol de pilotage.

Lorsqu'il revient, qu'il a demandé au pilote : « Et c'est là les gaz.. ??? »

Il va faire une jaunisse, car il a réalisé le peu de chance qu'il avait… !!!!

Extrait d'internet



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

Stage VI-P-60

PROMOTION
Lieutenant JAMOTTE

Observateur-Pilote du Peloton Avion de la 13e D.I. à SIDI-BEL-ABBES, le Lieutenant JAMOTTE a montré, pendant 7 mois, les mêmes qualités qui l'avaient animé pendant sa brillante carrière de parachutiste. Sang-froid et dynamisme, esprit de camaraderie et bonne humeur étaient les grands traits de ce caractère noble et généreux.

Le 11 Juillet 1957, il décollait une dernière fois, emmenant un Officier de la Division en reconnaissance au-dessus des troupes au contact dans la forêt de BOUTIN. A 19 H 45, une arme automatique rebelle ajustait son tir et le blessait mortellement. Il eût cependant encore assez de force et de lucidité pour expliquer sommairement à son passager le rôle des commandes et lui permettre de ramener l'appareil à sa base.

Perdant abondamment son sang, il fit un dernier geste d'adieu à son observateur avant de perdre connaissance et succomba peu après l'atterrissage.



Quand l'ALAT faisait la une de *Radar*

Piper L-21

Sidi Bel Abbès

1956



Fieseler Storch – Morane Criquet M 500
des escadrilles de l'Armée de l'Air, retour d'Indochine

Sidi Bel Abbès
1956

Morane 500

(sanitaire)

1956



N.C-856

Sidi Bel Abbès

1956



A Sidi Bel Abbès, l'EA-ALAT a amené trois NC-856 qui restent à la ficelle sur le parking.

Personne ne pense s'aventurer avec cet avion de mauvaise réputation (fouille merde).

L' A/C RANDINARO veut en faire une démonstration !

Bien lui en prend dans la vallée d'Ain y Mer près de Tlemcen.

Un jour de Sirocco naissant, il se trouve en but avec les rabattants et sort de justesse du fond.

A midi, à table, il me dit : « Ah, vous avez raison de dire que c'est un fouille merde !!! ».

Ils resteront au parking.

L'un servira à faire la liaison Marnia ravitaillement « Whisky ».

Les autres, amortisseurs à plat, ont triste mine, penchés sur une aile où un Colonel me demande : « Pourquoi sont-ils là et à quoi ils servent ? ».

Un Nord 1000 ex ME « Taifun »
de liaison Aéronavale

Sidi Bel Abbès
1956

Nord 1000 de la Marine

1956



Morane 733

Au fond la base Ecole de l'Armée de Terre en construction

1957



En attente sur le terrain

de Sidi Bel Abbès

Sidi Bel Abbès
1956



Prêt pour un tour en ville,

je quitte la base vie

1956/59



Par la fenêtre de la chambre
sur la nouvelle base de Sidi Bel Abbès

Sidi Bel Abbès
1958/59



Clin d'œil… Et heureux hasard …

Lors de la réalisation de ce diaporama, je recherche tout azimut, des photos, des traces de Papa sur internet, sur les sites de vente.

3 photos du Général de Gaulle attirent mon attention… Je reconnais la base de Sidi Bel Abbès… Je les associe à celles de Papa (en vue aérienne).
Je demande au vendeur si ces clichés sont des originaux…
Il me certifie que : « Oui, j'étais alors pilote à la 13ème DI, en 1958, dans l'ALAT….!!! »
Je venais de rencontrer Georges ROUGEOT, copain de Papa…

Après des échanges téléphoniques, il me fait connaitre Bernard CALLOIS que je contacte immédiatement, également copain de Papa, et 1er témoin de la mort de Lucien BONNISSENT, le 25 novembre 1958…

Copie d’une photo aimablement transmise par Georges ROUGEOT (au centre)

Papa est à gauche

FRAPPIER à droite, décédé en 1964 : Crash suite à une panne turbine sur Alouette III



Georges ROUGEOT, né en 1935

« Engagé volontaire en octobre 1953 (à 18 ans), au titre de l'école de sous-officier de Strasbourg.
Nommé Sergent en mai 1954, je choisis le 8°régiment de Tirailleurs Marocains à Marrakech.
Puis, je pars, volontaire, pour un des derniers départs en Indochine (bien après Diên Biên Phu), au 8° RTM.
Je rentre au Maroc en 1956.
Le Maroc ayant son indépendance, je suis muté en France avec le reliquat des fidèles marocains, pour former au camp de Souge (Bordeaux) un bataillon du 9° RTM.
Etant en surnombre de gradés, on nous propose des stages et .... je choisis l'ALAT !
Visite PN à Bordeaux, puis tests psycho...à Versailles…
Et je reçois ma convocation pour le stage pilote avions à Carcassonne, école de pilotage civile sur Stampe.
Après 3 mois et 50h00 de vol, direction Tarbes pour l'école de pilotage ALAT (Dax pas encore en fonctionnement).
De nouveau 3 mois de stage et 70h00 de vol.

J’obtiens le breveté n° 541 avec 120h00 de vol en mai 1957.
Congé de fin de stage pendant lequel je reçois ma mutation pour le PMAH de la 13°DI.
Je suis à la 13° DI de mai 1957 à Juillet 1962 (avec une coupure de 2 mois pour suivre le stage Djinn à Dax).
Ensuite, je suis affecté au Peloton mixte de l'école de Saumur d’août 1962 à Juin 1967.
Je suis au 6° GALAT de Nancy, de juillet 1967 à avril 1970.

Départ à la retraite suite à un problème de dos (heures de Djinn avec des mois de 85h00 de vol et…entre autres… une journée de 10h00 de vol… ».

Témoignage de Georges ROUGEOT, sur cette époque en Djinn (> 19 minutes 32 secondes)

http://www.helico-fascination.com/videos/breve/oser-et-durer-la-genese-de-l

LES APPAREILS A.L.A.T. SUR LESQUELS J' ETAIS PILOTE



STAMP SV 4C =50H30



PIPER L18 L21= 1663H00



NC 856= 12H30



NORD 3400= 183H00



CESSNA L19= 91H00



DJINN= 1865H00



BELL G2=51H00



ALOUETTE II =1052H00

G.ROUGEOT 4968h00 de VOL MEDAILLE DE L'AERONAUTIQUE N°7687 du 7 Avril 1967
BREVET DE PILOTE N°541 DU 20 JUIN 1957

dont 2365h00 opérationnelles

Une partie de notre chambrée sur la base de l'ES-ALAT

Nous étions à quatre

MDL DUPONT

MDL BERTET

MDL CAHUZAC

MDL CALLOIS (dit Gédéon)

1956/59



L'intérieur que je partageais avec le mécano Mdl BERTET
et les pilotes CAHUZAC et CALLOIS

Sidi Bel Abbès
1958/59



Lavage des chaussettes
dans le lavabo de la chambre

1956/57



Repassage de la chemise dans la chambre
à la nouvelle base de Sidi Bel Abbès
PMAH 13° DI - ES-ALAT

1956/59



1959





La base de Sidi Bel Abbès en construction

Sidi Bel Abbès

1957



Je suis en compagnie du Mdl DOUNON, 1er pilote de Djinn

Sidi Bel Abbès



La nouvelle base vie

Sidi Bel Abbès



Une maison dortoir sur la nouvelle base au ES-ALAT

1956/59



Au bureau des vols
La mise à jour des carnets de vols des pilotes

1956/57



Ne serait-ce pas :

Je me prépare à un vol sur le L-21 ADJ ?

1956/59



Devant le L-21 ADJ, celui qui a couté la vie au Lieutenant JAMOTTE,
qui est posé dramatiquement par le Commandant PESSEY
de l'Etat-Major de la 13ème DI

1956/57


A D

Aux commandes d'un L-21

Derrière ma tête, on voit une partie des équipements radio

L'insigne de la 13ème DI avec le lion des Flandres

1956/57


THROTTLE

Aux commandes du L-21

On voit son tableau de bord assez complet pour la navigation

Entre les jambes, le poste VHF et le poste Gonio

1956/57


ROTTLE

Si le pilote de l'armée de l'air était considéré comme un spécialiste, dans l'ALAT, le pilote est un subalterne qui ne peut imposer son savoir.

Il ne va pas aux briefing, ce qui étonne le commandement de l'air !?

On doit subir les ordres !

Si le temps en mauvais, on ne doit pas donner son avis.

C'est comme cela que BONNISSENT à Chéragas, après un ½ tour MTO, il lui a été signifié que le Broussard était mieux équipé qu'un Piper et qu'il fallait s'en servir !

Ce qu'il a fait et au-dessus de Blida dans l'orage, il est allé au tapis et au crash.

Intérieur du L-21

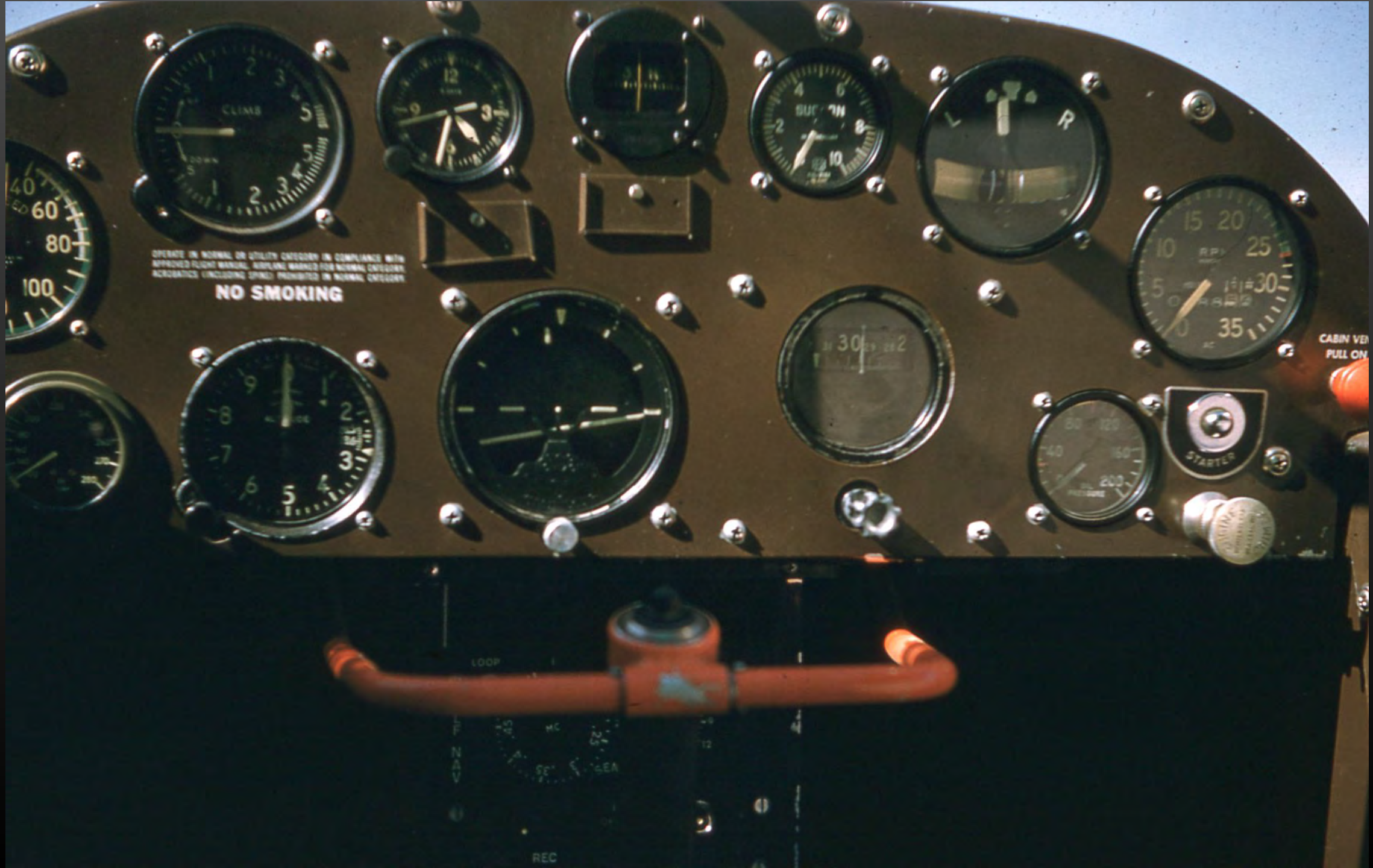
Tableau de bord avec variomètre, horizon artificiel conservateur de cap et dessous le poste Gonio, V.H.F

1956/57



Le poste de pilotage du L-21

Manche bloqué & frein de manche


CLIMB
NO SMOKING
L
R
STARTER
LOOP
NAV
REC

Dans le hangar de la nouvelle base
à Sidi Bel Abbès devant un L-21

Sidi Bel Abbès



<u>Adieu les copains !</u>

En Algérie, l'hiver, le moteur Continental du Piper L-21 était vicieux au froid.

Lorsqu'on descendait longtemps en configuration hélice, la poignée de gaz dans la poche, le moteur commençait à tousser et le carburateur givrait.

Pour cela, il fallait mettre des coups de gaz de temps en temps, pour éviter l'arrêt du moteur.

Le Capitaine VAUTIER, qui plus tard fut notre chef de stage Bell à Dax, lorsqu'il commandait le peloton d'Aïn Témouchent, un jour prend un avion en solo et se fait une mission.

Lorsqu'il était dans la plaine entre Tlemcen et Marnia, alors qu'il changeait d'altitude, il n'a pas fait attention et le moteur a calé.

A la radio, on entend son indicatif : « Mayday ici Fox Mike etc…, je suis en panne ; Adieu les copains, je me crashe !!! ».

La poignée dans la poche, c'est la manette des gaz en arrière (les gaz coupés).

C'était une expression de la chasse française en 1940, car la poignée était le contraire des avions américains.

Et lorsqu'un chasseur partait à l'attaque, la poignée dans la poche = plein gaz.

Sur le terrain devant un Djinn, avant un vol avec le MDL DOUNON,
premier pilote transformé

1956/57



Regards sur un des premiers Djinn, sous la conduite du Mdl LAURENT,
l'as de la voltige
Au retour d'Algérie, il s'est planté avec une Alouette II, en panne carburant
à Aix-les-Milles, retour de Marseille

A gauche, on voit la tour de contrôle en construction

1956/57



La tour de contrôle provisoire sur la nouvelle base
Elle a été démontée de la baraque provisoire de l'aéroclub

Encore du travail du Mdl M. DUPONT

1956/59



A côté de l'aéroclub se construit une base avec piste.

L'école Banane H-21 s'installe.

La Marine 33-F et la CRALAT 675ème du Matériel.

Le Ltn Ollier devient Capitaine et prend le commandement.

Lorsqu'on part en mission, on a un laissez-passer et une somme de 200 Fr pour acheter un guide, en cas de crash.

Un jour on ne prend plus rien !?

Ce n'est pas la peine, on ne sauvera pas notre peau !

Aux passages de consignes entre les capitaines, la totalité des sommes a disparu.

OLLIER devra les mettre de sa poche.

Le hangar à avions

L'immatriculation « J » du Piper est plus grande pour le repérage des troupes au sol

Sidi Bel Abbès


DEFENSE
DE
FUMER
DEFENSE
FUMER
A ODJ

L-21 ADI dans le hangar de la 13ème DI – PMAH, en révision moteur

1956/59


AD01

La tour de contrôle est en construction

Sidi Bel Abbès

1958



La tour de contrôle est terminée

Devant, la Jeep « Suivez-moi »

Sidi Bel Abbès



La tour à Aïn Témouchent - une procédure « Tintin d'Hergé » !

A Aïn Témouchent, les pilotes ont peint des figures de Tintin et Milou, les Dupondt, le professeur Tournesol.

Et à la tour de contrôle (Tw), on pratique le langage des Dupondt de Hergé.

« Témouchent Airport, provenance Bel Abbès, circuit – consignes ».

La tour : « En vérité, vous êtes bien à Temouchent, je dirais même plus, que c'est Témouchent… etc !!! » …

Je ne sais pas si la procédure a duré longtemps !?

La tour est terminée

Un « Westland » fin 1958 (version Sikorsky anglais)

1608 = Altitude du terrain, en pied

Sidi Bel Abbès


ALTITUDE 1608

EA-ALAT

Un « Westland »

Sidi Bel Abbès

1957 – 58


BAJ