

Pilote appelé dans l'ALAT en Algérie



Gérard Wittemer



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

www.ALAT.fr

www.unaalat.fr

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



Mise en page par Pierre Jarrige



Pierre JARRIGE

www.aviation-algerie.com

octobre 2026

Reproduction autorisée

Publication gratuite - Vente interdite

Sommaire

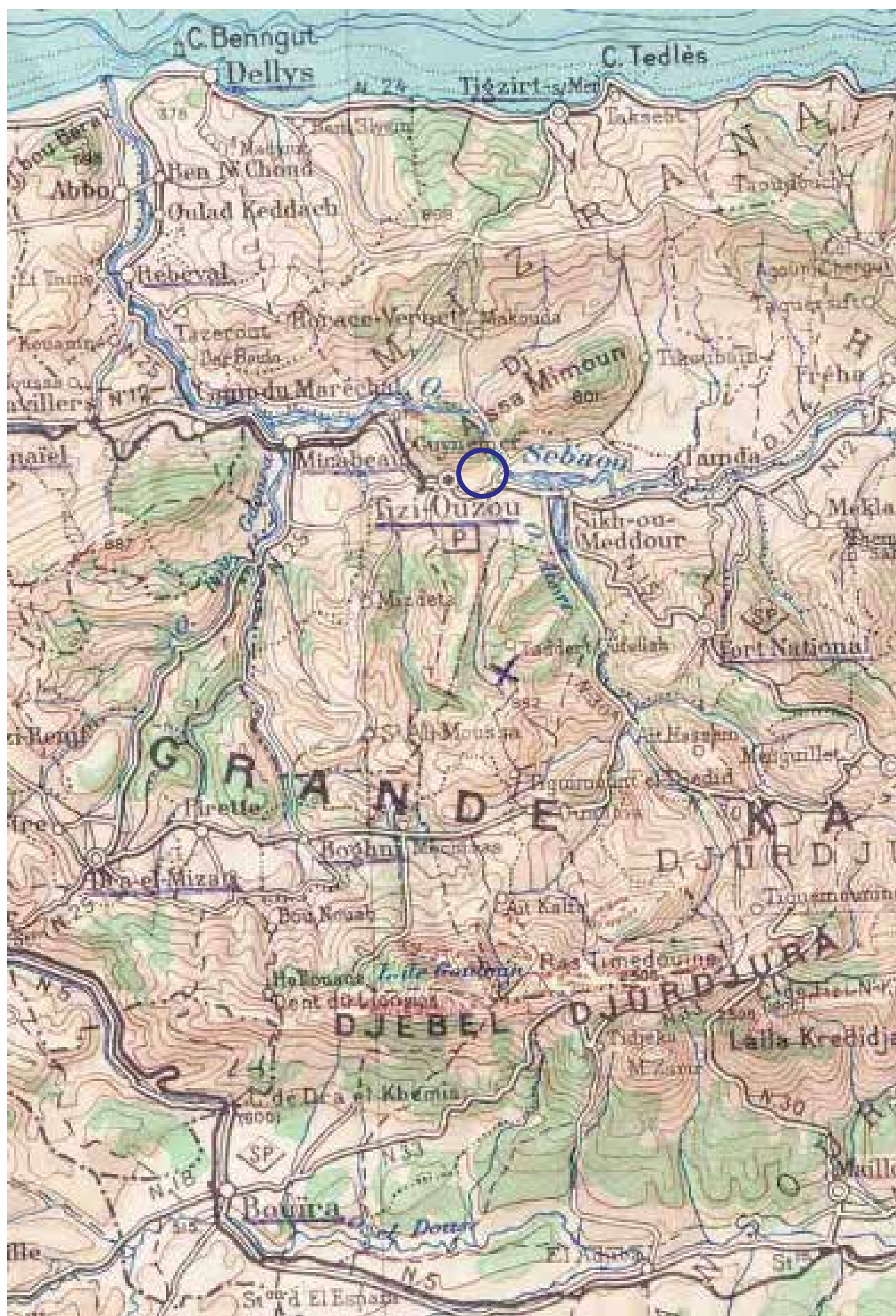
Naissance d'une vocation	1
Dans l'ALAT	4
Essey, l'école de pilotage des appelés de l'ALAT ...	6
Les pilotes CPAP.....	8
La guerre d'Algérie telle que je l'ai vécue	10
Album photo	17

Les souvenirs de Gérard Wittemer ont été recueillis par Christophe Gasztych



Ce document est paru dans le magazine *Le Trait d'union* de juillet/août 2026. *Le Trait d'Union* est la vitrine et le principal organe de liaison de la BFAB (Branche Française d'Air Britain) fondée en 1968 pour regrouper les membres français et étrangers d'Air-Britain spécialement intéressés par l'aviation française. La BFAB est un foyer de recherches et de communication pour les historiens et les passionnés de l'aviation. Chacun y est invité, dans la mesure de ses moyens, à approfondir l'histoire et la connaissance de l'aéronautique française.

Visitez : <https://bfab-tu.fr>



Naissance d'une vocation

Je suis né en 1938 à Ensisheim, une bourgade située entre Mulhouse et Colmar en Alsace. Quand on est âgé de trois ou quatre ans, les contraintes liées à la guerre ne nous touchent pas. Ce sont les adultes qui assument les conséquences des événements qui surviennent. Mon père travaillait aux Mines de Potasse d'Alsace et nous habitions donc la cité minière qui s'étendait à l'ouest de la ville d'Ensisheim proprement dite. L'un de mes premiers souvenirs concernant l'aviation militaire a probablement été le crash d'un avion de chasse allié dans la forêt à la lisière ouest du bois communal. C'était durant l'hiver 1944-45, vers la fin de la guerre. Je devais apprendre bien plus tard que l'avion en question était un P-47D *Thunderbolt* du Groupe de Chasse 1/4 *Dauphiné*, donc un avion de l'armée de l'Air française, piloté par le sergent Vincent. De retour d'une mission sur l'Allemagne avec trois autres appareils de son groupe, le P-47 du sergent Vincent avait été touché par la Flak, la DCA allemande, dont plusieurs pièces avaient été installées dans le centre de la commune. Le sergent Vincent avait trouvé la mort aux commandes de son avion.

Ensisheim faisait alors partie de ce que l'on appelle la Poche de Colmar. Excepté les Poches de l'Atlantique, la Poche de Colmar fut la dernière portion de territoire français libérée de l'occupation nazie. L'évocation de la Poche de Colmar amène souvent les gens à simplifier la géographie des combats furieux qui s'y déroulèrent en janvier-février 1945. Il ne s'agissait pas que des environs de Colmar, mais d'une portion de territoire haut-rhinois s'étendant au sud jusqu'aux faubourgs nord de Mulhouse. Début février 1945, les combats font rage. Je me souviens avoir vu et entendu passer des avions légers d'observation, les Piper *Cub* qui éclairaient les troupes alliées venues nous libérer. Un jour, des Allemands visiblement en déroute entrent chez nous et exigent à boire et à manger. Mes parents servent un repas improvisé avec de l'ersatz de café et un coup de schnaps. Rassasiés et sans demander leur reste les soldats allemands remontent dans leur véhicule semi-chenillé et repartent vers l'est, direction le Rhin. Quelques heures plus tard, mon père voit leurs corps sur la route. Leur blindé léger avait encaissé un coup de bazooka et les coloniaux avaient fait le reste. Quelle n'est pas notre surprise de constater que nos libérateurs, équipés de la tête au pied comme des soldats américains, se déplaçant en jeeps, half-tracks et chars Sherman et Destroyer US, parlent français. C'était les Africains venus de loin...

Après la guerre je suis une scolarité normale : primaire à Ensisheim puis collège technique Lambert à Mulhouse. Après cela je vais à Nancy me spécialiser en fonderie en 1958-1959. Mon père rêvait pour moi d'un emploi aux Mines de Potasse, le

plus gros employeur de la région à l'époque. Il me voyait portant un jour une blouse blanche et travaillant dans les laboratoires testant la sylvinite, le minerai d'où était extraite la potasse.

Ma passion pour les avions est déclenchée par le cadeau que m'a offert ma marraine pour l'un de mes anniversaires : *Le Grand Cirque* de Pierre Clostermann. Adolescent, je partais en colonie de vacances à Messigny du côté de Dijon grâce aux Mines de Potasse d'Alsace. Les avions de chasse basés à Dijon passaient souvent au-dessus de nos têtes, j'étais émerveillé. Parmi les activités qui nous étaient proposées il y avait la construction de modèles réduits d'avions et de planeurs en balsa et bois de peuplier. Tout cela entretenait évidemment ma passion pour les avions. Et puis un beau jour, cerise sur le gâteau, nous sommes allés visiter la base aérienne de Dijon. Je me souviens avoir été littéralement tétanisé à la vue des *Vampire* !

Au milieu des années 1950, l'armée de l'Air se déploie des deux côtés du Rhin. On voit constamment passer toutes sortes d'avions dans le ciel. Et puis les premiers F-86K *Sabre* viennent prendre leurs quartiers sur la toute nouvelle base aérienne de Colmar-Meyenheim.

Adolescent, mes parents m'offrent un scooter. Très pratique pour aller, dès que je le peux, voir décoller et atterrir les *Sabre* aux abords de la base aérienne qui n'est qu'à quelques minutes de route. Mon cyclomoteur me permet aussi d'aller jusqu'à l'aéroclub de Habsheim, à côté de Mulhouse, où je suis initié au vol à voile et au pilotage d'avions légers.



▲ ▼ *Ensheim*



Dans l'ALAT

Quand arrive le moment de partir au service militaire je n'hésite pas. Mes heures de vol en planeur et avion léger me rendent éligible à un service en tant que pilote appelé du contingent, affecté à une unité d'observation de la toute jeune Aviation Légère de l'Armée de Terre. Je postule donc et me retrouve affecté au... 25^{ème} Régiment d'Artillerie à Thionville pour y effectuer mes classes. Dépité mais pas abattu je demande à être reçu par mon chef de corps qui m'écoute avec bienveillance et me promet de : *« voir ce qu'il peut faire »*.

Je prends mon mal en patience pendant les deux mois de classes et enfin on m'envoie à Satory pour passer des tests d'aptitude personnel navigant le 4 novembre 1960 avec 59 autres postulants. On nous annonce que 20 d'entre nous seront admis en école de pilotage. Résultat positif, classé parmi les premiers je suis donc ventilé (comme on disait à l'époque) à l'école de l'ALAT à Essey, à côté de Nancy. L'une des conditions d'admission à Essey était de prouver que l'on avait effectué 25 heures de vol moteur. Avec mes 27 heures et demi cela passe pour moi. Me voici donc à Essey pour huit mois : à moi les Stampe et Piper *Cub*. Une fois par semaine on nous monte en camion au plateau de Malzéville où nous faisons du vol à voile. Je vole entre autres sur Castel 311 et un jour, grâce au vent d'ouest nord-ouest, je fais quatre heures de vol de pente en enchaînant les va-et-vient le long des Marches de l'Est. Pas mal, surtout que c'était en novembre. À Malzéville nos pilotes remorqueurs sont d'anciens militaires, ils se relaient aux commandes d'un Morane Saulnier 500 *Criquet*. De temps en temps nous pouvons voler avec eux. J'y fais aussi quelques vols après lancer au treuil. Hormis le Castel 311 cité plus haut, nous volons aussi sur un Bréguet 900, il est lent et demande pas mal de travail pour rester en l'air. J'ai également pu voler sur Nord 2000.

À Essey nous pouvons grapiller aussi quelques heures de vol sur Stampe, dont un exemplaire que j'ai eu plaisir à retrouver bien plus tard dans la monographie d'*Ouest France* qui lui est consacrée. Je volerai encore sur Stampe plus tard à partir du petit terrain d'Oberbrück au fond de la vallée de Masevaux. La fin du stage à Nancy arrive, mais l'institution nous fait mariner, nous ne connaissons notre affectation qu'au dernier moment. Pour moi ce sera Tizi-Ouzou en Kabylie. L'info tombe en décembre, je dois partir début janvier. Histoire de savoir où je vais atterrir, j'achète une carte Michelin de la région. Je vais découvrir la Haute Montagne. Le 4 janvier j'arrive à Alger et de là je pars pour la Grande Kabylie où les sommets culminent à 2 300 mètres. Me voilà parti pour 14 mois d'aventures au sein du Peloton d'Avions de la 27^{ème} Division d'Infanterie Alpine.



▲ *Vol à voile à Malzeville*

▼ *L-18 à Essey-lès-Nancy*



Essey, l'école des pilotes appelés de l'ALAT

L'armée de Terre comprend l'avantage qu'elle peut tirer à confier la formation de ses jeunes pilotes à une structure civile : l'aéro-club de Nancy qui côtoie l'ALAT stationnée à Essey-lès-Nancy.

L'idée est de former à peu de frais de « *bons pilotes qui mourront dans leur lit* » ce sont ceux qui coûtent le moins cher. En contrepartie, l'aéro-club bénéficie d'un soutien logistique et financier. Les instructeurs civils forment à l'identique stagiaires civils et militaires et bénéficient d'une grande autonomie pédagogique. Comme la plupart d'entre eux sont d'anciens pilotes militaires, les procédures civiles-militaires sont identiques. Ainsi, des appareils qui appartiennent à l'Artillerie sont confiés à l'aéro-club civil qui en assure le fonctionnement et fournit les instructeurs avec comme objectifs

1 : former les pilotes d'observation d'Artillerie.

2 : assurer l'entraînement des pilotes de réserve. Pour cela, l'Artillerie verse une indemnité horaire au club et lui fournit aussi l'essence et l'huile économisant ainsi les frais de formation et d'entretien d'une escadrille.

Le plateau de Malzéville domine Nancy de ses 120 à 150 mètres et constitue un site propice à la pratique du vol à voile avec ses trois pentes orientées N-E, S-O bien perpendiculaires aux vents dominants et qui constituent des tremplins idéals pour la pratique du vol de pente, accrocher les thermodynamiques ou exploiter les courants de restitution le soir.

Le terrain constitue un espace réservé entouré d'installations militaires que sont les bases aériennes d'Ochey, de Toul et l'aérodrome d'Essey occupé par l'ALAT. Le plateau est à peine à cinq kilomètres au nord-est de la ville que l'on devine s'étendant en contre-bas des pentes. Un treuil installé à l'est du terrain complète les possibilités de remorquage offertes au début des années 1960 par deux *Tiger Moth*, un Morane Saulnier 315 et un MS 500 *Criquet*.



▲ ▼ *Sur le plateau de Malzéville*



Les pilotes CPAP

Missions effectuées par les pilotes du contingent au sein des pelotons aéronefs

(Texte inspiré des mémoires de Jean-Pierre Meyer, ancien pilote CPAP)

Au début de leur affectation en pelotons ALAT en Algérie, les pilotes du contingent, aussi appelés CPAP pour Certificat Provisoire d'Aptitude au pilotage (quelle belle invention pour des personnels navigants qui allaient opérer en zone de guerre !) ont pour tâches principales des missions de liaisons et de largage de courrier très appréciées des troupes au sol. Cela consiste à lancer depuis les airs un sac en toile épaisse contenant à la fois le courrier militaire et les lettres des familles dans la cour de postes avancés ou à proximité, souvent installés sur des hauteurs voire des pitons rocheux difficilement accessibles par la route. Tout échec dans ces largages est durement ressenti par les biffins que les aviateurs entendent parfois littéralement pleurer à la radio et aucune promesse de revenir le plutôt possible n'atténue la peine que cela cause.

Dans un registre plus guerrier, il faut aussi assurer la mission historique des aéronefs de l'ALAT, le renseignement et le réglage d'artillerie, souvent au profit de batteries de canons de 105 ou de mortiers de 81 mm. Aller voir ce qu'il y avait de l'autre côté du relief, informer les chefs de batteries en transmettant les coordonnées qui permettent de tirer avec précision et bien souvent aussi corriger le pointage des canons et mortiers.

D'autres missions tout aussi indispensables consistent à servir de relais radio, transporter du personnel et évacuer des blessés. Les pilotes appelés volent systématiquement sur Piper L-18C en début d'affectation. Le petit appareil d'observation à aile haute est la bête de somme de l'ALAT en Algérie. C'est un appareil endurant qui pardonne beaucoup, mais son pilotage exige attention et doigté en zone montagneuse du fait de la puissance limitée de son moteur. Le Piper L-18C permet des atterrissages sur des pistes de fortune d'à peine 100 mètres de long, sommairement aménagées et préalablement ratissées par un half-track équipé d'un hérisson pour faire sauter des mines qui auraient été posées. L'expression « *À la guerre comme à la guerre* » prend tout son sens quand on pense aux missions que l'état français confie à de jeunes appelés avec un matériel qui aurait plutôt sa place dans un aéro-club. Mais quand on a vingt ans, les poussées d'adrénaline et la cohésion au sein de l'unité aidant, on n'est pas trop regardant sur les conditions dans lesquelles on est engagé en opérations.

Après avoir fait ses preuves, le jeune pilote appelé du contingent peut passer sur Cessna L19E sur volontariat. C'est une véritable montée en gamme. Baptisé *Bird Dog* par les Américains, cet avion est plus grand, plus spacieux, mieux équipé, dispose d'un moteur plus puissant et d'une autonomie supérieure à celle du Piper. Ses qualités sont

telles que les forces armées américaines et sud-vietnamienne l'utiliseront intensivement en Asie du Sud-Est jusqu'à la fin de la guerre du Vietnam. En théorie on peut accrocher pas mal de choses sous les ailes d'un Cessna L-19 : bidons d'épandages, pods de mitrailleuses, de roquettes offensives ou fumigènes... En Algérie ce sont ces dernières qui sont utilisées, les armes offensives alourdissent l'appareil et rendent son pilotage plus délicat.

Ainsi, en accédant au Cessna L-19, les pilotes se voient allouer une nouvelle mission : celle de la désignation d'objectifs au sol par le tir de roquettes fumigènes au profit des avions armés de l'armée de l'Air ou de l'Aéronavale. Cela peut aussi se faire en Piper, c'est l'officier observateur en place arrière qui balance des grenades fumigènes sur les zones à traiter.

Le passage sur L-19, baptisé *La Cadillac de l'Air* par certains de ses utilisateurs, est une sorte de consécration pour les pilotes appelés parce qu'à la base, cette machine n'est accessible qu'aux pilotes engagés. Ainsi, l'affectation d'un pilote appelé sur *Bird Dog* se fait à l'appréciation du commandant de Peloton Air et sous sa seule responsabilité. Une nuance administrative qui sonne bien « 4^{ème} République ». De ce fait, les pilotes appelés sont donc amenés à effectuer aussi des missions d'accompagnement ou de protection de convois. Dans ce cadre, les pilotes ont derrière eux un officier observateur ALAT qui est en liaison permanente avec l'État-Major Divisionnaire. En cas d'accrochage, l'EMD désigné les objectifs et déclenche l'intervention de moyens d'appui aérien par l'armée de l'Air et/ou des moyens des Divisions d'Interventions Hélicoptérées dont les hélicoptères de manœuvre peuvent déposer des commandos au plus près du lieu d'accrochage.

L'EMD peut aussi demander aux pelotons aéronautiques d'effectuer des reconnaissances à vue (RAV) partout où cela lui semble nécessaire, avec l'appui d'avions (Sipa, T-6, T-28, *Skyraider*, B-26). Toute la coordination d'une opération éventuelle, entre les troupes au sol et les moyens aériens, incombe à l'officier ALAT en place arrière du L-19, ce qui n'est pas forcément du goût des collègues de l'armée de l'Air. Dans ce cas de figure, la tâche du pilote consiste à marquer l'objectif au sol avec des grenades ou des roquettes fumigènes avec vol en piqué puis évasive au plus près du relief pour échapper aux tirs venus du sol. Dès la manœuvre évasive effectuée, l'impact des roquettes fumigènes est suivi des rafales de mitrailleuses, de roquettes voire de bidons spéciaux des avions d'appui. Le courage, l'audace et la maîtrise des pilotes ALAT force l'admiration des troupes au sol et des aviateurs de l'armée de l'Air si bien qu'au fil des opérations, il n'y a plus de différence entre pilotes engagés, appelés, ALAT ou armée de l'Air. C'est au fil de ces missions que l'ALAT gagne ses lettres de noblesse.

La guerre d'Algérie telle que je l'ai vécue



Après une traversée de la Méditerranée de Marseille à Alger sans incident notable à bord du paquebot *Ville-d'Oran*, j'arrivai à Tizi-Ouzou début avril 1961. À priori, j'aurais presque pu m'y croire en villégiature parce que nous étions à une heure de vol de la montagne et de la mer et l'on pouvait effectuer un vol de liaison vers la côte le matin avant d'enchaîner un vol courrier vers un poste d'observation en Kabylie l'après-midi. Le contexte toutefois se prêtait rarement aux escapades touristiques. Il était clair dès le début que j'allais surtout effectuer des vols en montagne.

L'un des premiers événements qui m'a marqué s'est produit le 20 avril 1961, la veille du putsch des généraux à Alger. J'étais de permanence aux ops et fut témoin presque en direct, via la radio, du crash d'un de nos Cessna L-19 qui percuta le sol, ses occupants furent tués dans l'accident. Les jours qui suivirent furent marqués par une certaine indécision quant à ce qui allait se passer. Je me souviens avoir été notamment mis en stand-by par ma hiérarchie, dans l'attente du transport d'un officier mystère vers la Tunisie.



En tant que nouveau, je fus affecté sur Piper L-18 avec comme mission principale les vols « *courrier* » et en secondaire les reconnaissances à vue. Pour le courrier nous emportions des sacs en toile épaisse contenant les précieuses lettres des familles, chaque sac portait une étiquette de couleur précisant l'unité et la destination. C'était une mission peu prestigieuse en apparence mais d'une importance capitale pour les



▲ *L'aérodrome de Tizi-Ouzou (Tizi-Orly)*

▼ *En finale 27 à Tizi-Orly, avec le banc de nuage qui va envahir la piste*



troupes au sol. Le largueur, souvent un appelé du contingent, assis à l'arrière, larguait le précieux sac lors du passage au-dessus du fortin ou point d'appui à ravitailler au top du pilote. Ces postes avancés étaient repérables entre autres à leurs antennes radio et nous ne volions guère plus de 20 mètres au-dessus d'elles. Si les conditions météo nous empêchaient d'effectuer ces missions pendant deux jours d'affilée il fallait se dépêcher les jours suivant pour assurer le service postal. C'était primordial pour les terriens et de notre côté, nous étions prêts à prendre des risques pour cela. Quand le ciel était bouché, les gars insistaient à la radio en nous disant : « *Essayez quand même* ». Et quand cela avait marché, ils nous abreuvaient de remerciements. Un jour, j'ai largué le courrier au jugé, sans voir le poste à ravitailler, en me fiant seulement au relief alentour.

Dans un registre plus calme, il nous arrivait aussi d'effectuer des vols de liaisons. A priori, les pilotes appelés n'étaient pas destinés à effectuer des vols opérationnels avec guidage de la chasse en appui-feu. La proportion pilotes appelés/pilotes engagés était de 1 pour 12. J'ai effectué 250 missions courrier lors de l'année que j'ai passée à Tizi-Ouzou. J'ai cumulé 500 heures de vol environ. J'ai eu droit au qualificatif de *crevard* en accomplissant des missions de plus de trois heures de vol.

Il y avait un contrôleur aérien alsacien à la tour à Tizi-Orly. Il exigeait de moi que j'échange avec lui lors des procédures en alsacien, jusqu'à ce que j'aie fini de remonter la bretelle d'accès à la piste. Cela aurait semblé bien mystérieux à de potentiels espions qui auraient écouté en douce nos conversations en phonie. Notre contrôle d'aérodrome était assuré par l'armée de l'Air et notre terrain était doté d'un PC Air. C'est là que nous déposions nos ordres de vol avec numéro de mission noté de nos mains au stylo à bille sur la forme correspondante.

J'étais abonné à la revue *Le Modèle Réduit d'Avion*. Cela m'aidait à passer le temps. Je fabriquais des modèles réduits de planeurs en balsa que je lançais à la main ou avec un élastique. Un jour, les thermiques étaient si fortes que mon modèle est monté très haut et a disparu. Je ne l'ai jamais retrouvé.

Notre détachement aéronautique était mixte, j'ai vu arriver quatre *Alouette II* qui y furent affectées. Nous avions aussi avec nous des Sikorsky H-34 de l'armée de l'Air; pratiques pour aller à la plage.

Dès que nous en étions jugés digne par le chef de détachement, nous passions sur Cessna L-19 avec comme nouvelle mission le guidage de la chasse. C'est ainsi que relativement tôt durant mon affectation à Tizi-Orly, le capitaine qui commandait notre détachement me proposa de faire des vols opérationnels. J'ai dit oui tout de suite parce que cela signifiait que j'allais piloter des Cessna L-19, ce qui constituait une

montée en gamme tant au niveau du pilotage que des missions. Après un passage par Alger pour une transformation sur L-19, j'ai volé sur cette machine pendant les huit derniers mois de mon temps comme pilote appelé, accumulant plus de 350 heures de vol sur ce superbe avion au départ de Tizi-Ouzou. Nos machines étaient gris alu avec des parements blancs alors que celles sur lesquelles j'avais effectué ma transformation à Alger étaient vert moyen intégral. Je pilotais l'avion et étais aux ordres de l'observateur assis derrière moi, un officier terrien issu de n'importe quelle arme de l'armée de Terre. Les observateurs restaient chez nous six mois. J'ai vu des atrocités et je ne suis pas fier de ce que j'ai fait à l'occasion d'une poignée de missions très chaudes. J'ai eu l'occasion de guider l'action de T-6, T-28 et *Skyraider* et même de voler en formation avec ces appareils de l'armée de l'Air. Voler en formation avec un *Skyraider* chargé de bidons de napalm c'était quelque chose. Pour le guidage de l'ap-pui feu, notre mission consistait à baliser un triangle à l'aide de grenades fumigènes larguées à la main par l'officier observateur assis derrière moi, souvent un artilleur. En tant que pilote je participai aussi au balisage en tirant des roquettes fumigènes ou au phosphore. Ce n'était pas des projectiles très puissants qui ne permettaient pas le tir tendu. Nous avions eu très peu d'entraînement avant de les utiliser en opérations. Au moment du tir, il fallait tenir compte des paramètres de vitesse de l'avion, de celle du vent ainsi que de sa direction, de la pente dans laquelle nous volions, tout en consultant le carroyage de notre carte.

Lorsque l'objectif était balisé, le *Skyraider*, par exemple, faisait une première passe, larguait deux bidons de napalm. Le résultat au sol était impressionnant, l'explosion des bidons et la dispersion du napalm enflammé avait le côté incontrôlable d'un mini-enfer déclenché sur terre. Nous ressentions la chaleur dans notre L-19. Nous faisons un passage, parfois sur la tranche, pour vérifier le résultat et au besoin, le *Skyraider* faisait une seconde passe. Il m'est arrivé de participer à des missions lors desquelles, à cause de la météo marginale, les pilotes de *Skyraider* préféraient ne pas larguer leurs bidons, ils prenaient alors la direction de la Méditerranée pour aller larguer ces derniers en mer. Le risque était bien réel pour nous, nous emportions chacun une carabine et un pistolet MAC 50 pour nous défendre si nous devions nous trouver au sol, en attendant d'être récupérés, au risque de subir un traitement peu enviable. Autre mission qui m'a marqué : des fellaghas avaient été repérés dans une grotte, comme souvent. Il s'agissait donc de traiter un objectif en hauteur entouré de troupes amies au sol. Ce jour-là nous avons guidé des T-6 qui ont mitraillé l'entrée de la grotte en plongeant vers le sol. Les ânes qui servaient au transport de matériel des rebelles et qui attendaient devant la grotte ne furent pas épargnés.



▲ *Je lance une maquette en balsa*

▼ *Avec Jean-Yves Grillon à droite*



Le 19 mars 1962 j'ai effectué une mission qui a duré quatre heures. Il s'agissait d'aller lancer des tracts pour la population qui portaient en gros la mention *Paix en Algérie*. Mon observateur pleurait, il avait perdu son frère tué lors du conflit un mois auparavant. De rage, il balançait les paquets de tracts bien ficelés, gare pour qui se trouvait en-dessous.

À la fin du conflit, j'appris que l'un des quatre généraux auteurs du putsch d'avril 1961, le général Zeller, était originaire de la vallée de la Doller, dans le sud de l'Alsace. Masevaux, la principale commune du fond de la vallée où j'allais plus tard faire ma vie, fut temporairement bouclée par les forces de l'ordre parce que les autorités craignaient que le général vienne y trouver refuge.

Avant la fin de mon temps de service le capitaine qui commandait notre détachement me convoqua dans son bureau et me dit : « *Wittemer, tu as le cul pour être fourré dans un avion. Si tu veux, je fais le nécessaire pour que tu suives une formation, tu pourras rejoindre les rangs de l'ALAT ou même du transport aérien militaire dans l'armée de l'Air !* » Mais j'avais d'autres plans...

En fait, bon fils que j'étais, j'ai obéi à mon père qui voulait que je travaille dans la fonderie, ce pour quoi il avait payé mes études et surtout qui ne voulait pas de militaire d'active dans la famille.

À mon retour en métropole j'ai régulièrement volé comme réserviste pendant plus de trois ans à Essey. Je *crevardais* des heures sur L-19 et il est même arrivé qu'un collègue me ramène en Cessna à l'aéro-club de Habsheim, près de Mulhouse, où mes parents venaient me chercher en voiture.

Je me souviens en particulier d'un vol durant lequel mon passager, colonel de l'armée de Terre, désirait que je l'emmène au-dessus du mémorial de Verdun. Nous avons été dépassés par un F-104 *Starfighter* allemand dont le pilote a battu les plans pour nous saluer.

Au final, j'ai accumulé quelques 700 heures de vol pendant mon service militaire, ce qui n'était pas exceptionnel sachant qu'en Algérie, nous volions matin et après-midi chaque fois que nous le pouvions.

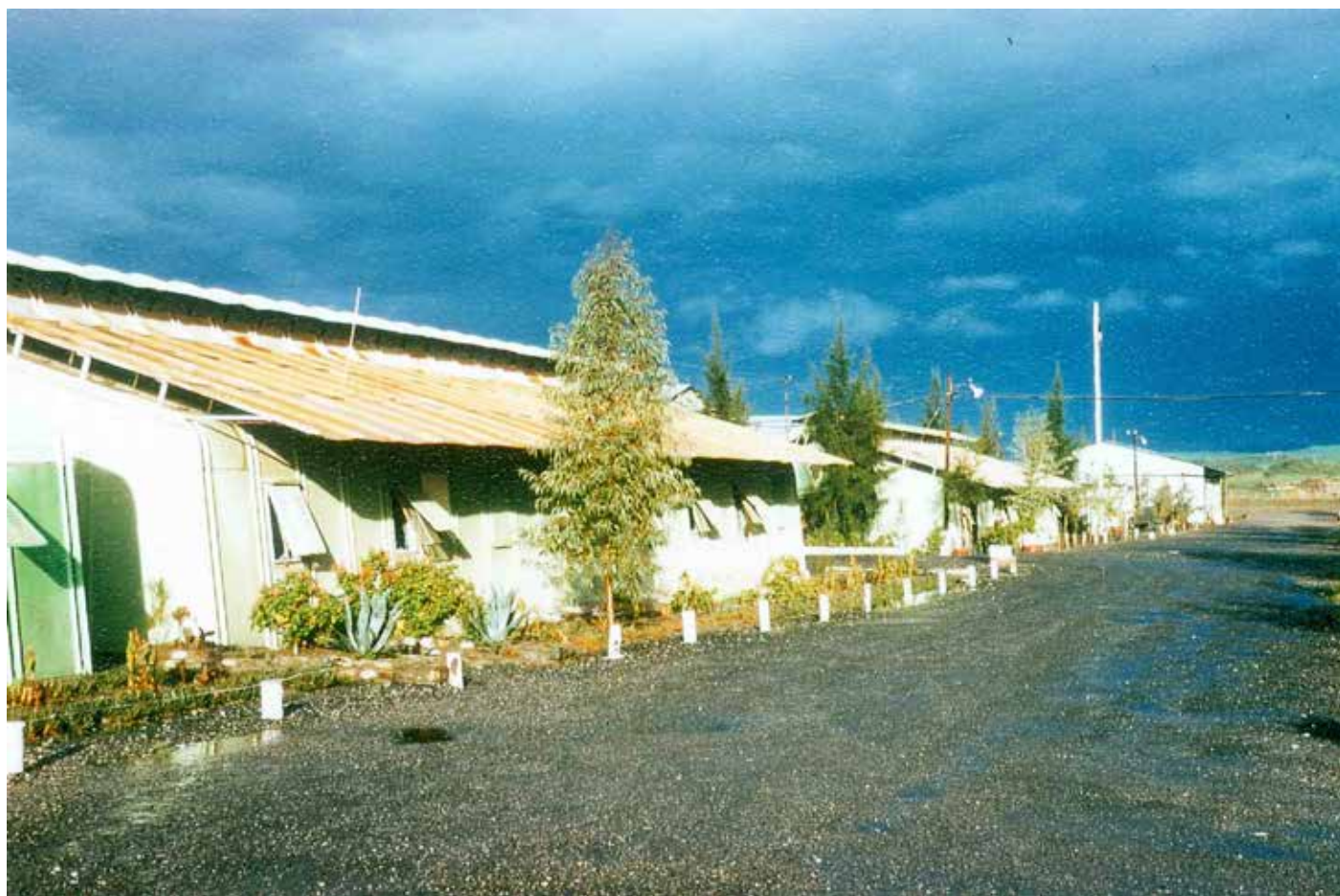
Album photo



▲ *L'aérodrome Tizi-Orly avec le camion tour de contrôle*

▼ *Les installations du PMAH 27^{ème} DIA*





▲ *Les installations du PMAH 27^{ème} DIA*

▼ *Tizi-Orly, le capitaine Vienet (en veste) et ses hommes*





▲ Fête au foyer, je suis l'avant-dernier à droite

▼ Fête au foyer, Jean-Yves Grillon à la guitare, je suis à droite





▲ MdL Lamy, Barillot, Wittemer, et Grillon et Diana

▼ Prise d'armes par le général Simon, commandant la 27^{ème} DIA





▲ *Tizi-Ouzou*

▼ *L-19 de la 27^{ème} DIA*





▲ ▼ *L-19 à Tizi-Orly*





▲ *Sur la porte d'un L-19*

▼ *L-19 à Tizi-Orly*





▲ ▼ *L-19 à Tizi-Orly*





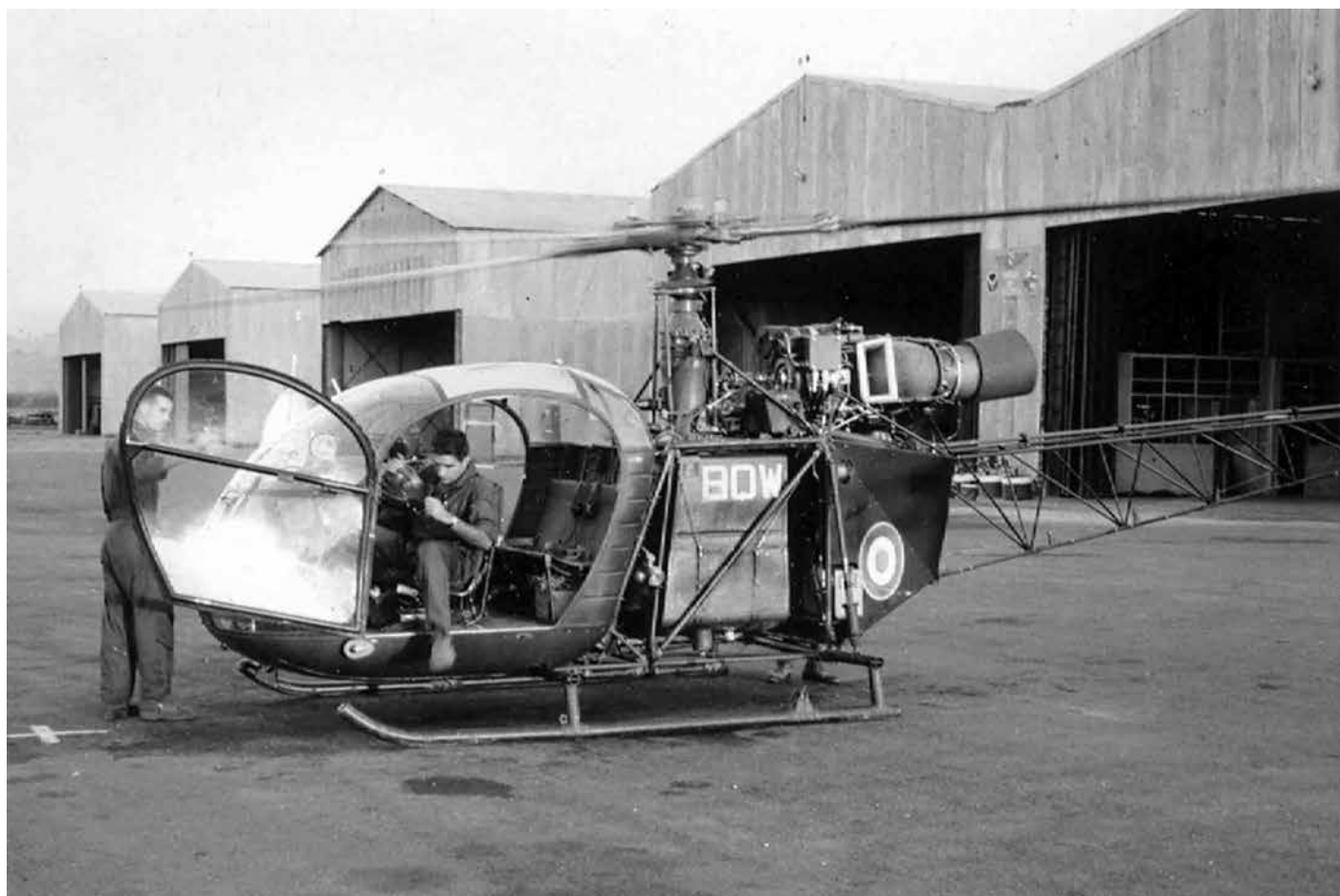
▲ *L-19 à Tizi-Orly*

▼ *Retour en France*





▲ ▼ *Alouette II du PMAH 27^{ème} DIA à Tizi-Orly*





▲ ▼ *Alouette II du PMAH 27^{ème} DIA à Tizi-Orly*





▲ ▼ *Vol en montagne en L-19*





▲ ▼ *Vol en montagne en L-19*





▲ ▼ *H-34 de l'armée de l'Air dans la région de Tizi-Ouzou*





▲ *H-34 de l'armée de l'Air dans la région de Tizi-Ouzou*

▼ *H-34 de l'armée de l'Air à Tizi-Orly*





▲ *T-6 de l'ERALA 1/40 de passage à Tizi-Orly*

▼ *NC 701 du GLA 45 de passage à Tizi-Orly*





▲ *Skyraider de l'EC 2/20 Ouarsenis de passage à Tizi-Orly*

▼ *T-28 de l'EALA 3/9 de passage à Tizi-Orly*



