

## Avoir servi dans l'ALAT

Plutôt que d'imposer aux anciens la lecture d'une carrière d'un autre ancien lors de son départ définitif, mieux vaut en parler de son vivant, ainsi ce sera fait !

Raconter sa carrière intéresse plus ou moins d'une façon générale, la société a évolué, l'intérêt porté à nos expériences passées a beaucoup diminué.

Aussi, essayons de raconter tout cela d'une façon plus agréable.

Dans les années cinquante, nous les anciens de 20 ans, avons vécu une expérience militaire dans d'autres spécialités, très différentes de L'ALAT. Certains étaient dans le génie, l'infanterie, l'artillerie, les parachutistes, la cavalerie etc. Après la seconde guerre mondiale, c'est l'Indochine qui nécessite l'envoi de troupes, et en même temps quelques avions et hélicoptères pilotés soit par des pilotes de l'armée de l'air, soit par ceux de l'armée de terre. Ce fut la naissance de l'ALAT qui se profilait avec les GAOA.

En 1954, la guerre d'Algérie, ayant fait apparaître la nécessité de former des équipages au profit de l'ALAT, une demande de volontaires envoyée dans les différentes armes de l'armée de terre, a vu affluer des cadres de toutes origines pour les différentes spécialités, pilotes, mécaniciens etc. Pour ma part en rentrant de Suez, où j'ai eu le plaisir de sauter en 1956, afin de reprendre le canal, j'ai eu l'occasion de voir passer une note demandant des volontaires pour un stage de pilote dans l'ALAT. Evidemment mon chef de corps à la BETAP de Pau, voulant me garder, me proposa un stage de moniteur parachutiste. J'ai eu la bonne idée de refuser, car, breveté pilote civil sur avion, (Stampe et Tiger Moth) à 16 ans, et passionné par l'aviation, le parachutisme n'était pas mon idée de carrière. Néanmoins, cette formation de parachutiste m'a permis de conserver des principes, qui font que je suis encore à ce jour Guide au Musée des parachutistes, ainsi évidemment qu'au Musée de l'Hélicoptère à Dax. J'ai pour principe de renvoyer l'ascenseur à mes armes d'appartenance.

Ayant passé la visite médicale et les tests psychotechnique et psychomoteur à Vincennes, ce fut le stage pilote à Carcassonne et ensuite à Tarbes à Laloubère sous la tente en hiver, chauffés par un poêle à essence, goutte à goutte. Logés à Tarbes dans la caserne d'un régiment à 2 par chambre. J'étais avec mon camarade Cancelier, hélas disparu, qui fut major et pilote de Broussard. Il avait en réserve une bouteille de rhum de son île, ce qui nous réchauffait dans notre chambre durant nos révisions !

A Carcassonne 54 heures sur Stampe, avec des moniteurs issus de l'armée de l'air et de l'aéronavale. Le mien Mr VANEL, avait fait partie de la Patrouille d'Etampes sur Stampe, prélude à la Patrouille de France !

S'apercevant que j'avais déjà des connaissances en pilotage, il me fit bénéficier de quelques séances de voltige. Lors de l'une d'elles, lui-même étant de petite taille, lors d'un tonneau, n'avait pas réglé son siège, et j'ai heureusement remis l'appareil en ligne vol, car ses pieds ne touchaient plus les palonniers !

Ensuite , départ pour Tarbes, pris en main par les moniteurs de l'ALAT, en fait des pilotes issus de stage aux Etats-Unis, ou des anciens d'Indochine, bref , l'ambiance à cette époque était assez particulière, nous étions « Morts de trouille » à l'idée d'être éliminé ! Le chef de stage très compétent était redouté, j'ai même vu un stagiaire pleurer à son poste de pilotage, en attendant le capitaine pour son test en vol.

Pour ma part je ne me suis pas mal sorti de ce stage, malgré un problème lors de l'épreuve écrite sur le carburateur ! Notre instructeur avait employé un terme bizarre que j'avais reproduit dans ma réponse, cela n'avait pas trop convaincu le chef de stage. Le carburateur n'étant pas mon livre de chevet ! Je me suis donc expliqué, ce qui a arrangé ma situation !

A l'issue nous sommes allés à Dax, pour la remise du Brevet, l'école ayant ouvert ses portes. Ce fut le second chef de corps de l'école qui nous a reçus.

Brevetés, départ pour l'Algérie et évidemment dans un peloton, pour ma part à Tlemcen au PMAH 12° DI, dans un premier temps, commandé par le Capitaine JANIN, mais il y avait un second peloton commandé par le Capitaine D'ANDURAIN. J'y ai connu GRISONI et CAMPAGNANI, 2 anciens de notre amicale.

Environ un an plus tard, nous fûmes renvoyés à Dax pour être brevetés sur DJINN. Super appareil qui après avoir été considéré comme un engin moitié avion, fut enfin désigné comme étant un hélicoptère, simple note de service ! Pas de rotor anti-couple ce qui ne facilitait pas le pilotage, mais que nous avons su maîtriser avec sa dérive d'avion, et sa manivelle de démarrage. Puis ce fut le moteur Lavalette qui servait de démarreur. Bref, le premier hélicoptère bimoteur de l'ALAT . Je ne vais pas m'étendre sur tous les cas de vol du DJINN, réparer en pleine opération, un support de réservoir d'huile brisé par un projectile adverse, avec une boîte de sardines, couper à la cisaille le soufflet de la tête rotor ,grippé, ainsi que le fil de fer enroulé à cause du grippage des roulements. Mon mécanicien Treuvelot était un artiste, cette réparation n'avait pas été décelée lors d'une révision ! Ensuite décollage sans autre procédure. Mon nouveau Cdt de peloton le Capitaine NINEY, commandant le peloton de Méchéria, passant par Ghassoul en piper, me déclare : Que vous arrive-t-il avec votre engin. Et sans plus, reprends son vol sans autre formalité ! Nous sommes loin du Tigre et du NH 90 !

Période passionnante, piloter dans le mois, un Djinn et des avions différents sans aucun problème. Passer du Djinn au L 21 ou au L 18, au L

19 et ensuite au Nord 3400. Plus tard ce furent d'autres appareils, Banane ou Syko, pas de quoi s'ennuyer.

De retour en France, l'Alouette 2, lisse puis armée avec des SS 11, le stage de tireur SS 11 à Mailly-le-camp et ensuite l'Alouette 3 armée également. Le vol tactique expérimenté au Galdiv7, ainsi que l'héliportage de nuit en prévision de l'arrivée du Puma. C'était enrichissant, à cette occasion nous avons coupé quelques lignes électriques dans la région de Mulhouse qui se trouvaient malencontreusement sur notre itinéraire. Pour ma part j'en ai coupé 3 pour être complet ! Juste 15 points négatifs, sans punition, la faute étant à une centaine de corbeaux qui nous ont coupé la route ! Mon commandant d'escadrille a eu droit à 2 coupures de câble dans la semaine, nous étions en période expérimentale sur Alouette III et finalement cela s'est assez bien terminé. Instructeur au LUC, moniteur Alouette 2, Alouette 3, à vue et aux instruments, le VIHA, (Vol aux instruments sur hélicoptère d'attaque), nous étions en avance sur le Tigre, le tour de France en VFR au niveau qui souvent se pratiquait en couche avec percée ILS (Sans ILS !) Tout cela avec un simple radio-compass. Il fallait savoir mentir aux contrôleurs ! En stage moniteur VIHA, nous étions les 2 stagiaires moniteurs devant, avec 2 contrôleurs dans notre dos ! Les questions fusaient, à deux, ils pouvaient y arriver !

Enfin l'arrivée du Puma. A l'époque c'était le NH 90 du moment, l'IFR enfin avec un super engin, qui nous a vite refroidi lorsque le givrage s'est manifesté. Arrêt des moteurs en couche, un seul au début, jusqu'au jour où ce furent les deux. Là, il a fallu se calmer ! Une note de service a réglé le problème : Ne pas entrer en couche par température inférieure à +5°. Facile à dire, plus difficile à appliquer ! Le miracle de la note de service, elle règle tout ! Les EAP ont ensuite amélioré la situation. Désigné comme instructeur Puma en vol à vue et vol aux instruments, j'ai connu le plaisir d'instruire sur cet appareil, en tant que moniteur, chef de brigade et chef de cours en 2 occasions, mais également de vivre des événements très tristes à la suite d'accidents qui ont endeuillés l'école. A priori tout a été fait avec le Puma ! De jour, de nuit, en France ou ailleurs. Je suis assez fier d'un raid de nuit entre Calvi et Caylus, aller et retour, 11 h de vol, en JVN, avec le 2° REP à bord, posé à 3 h du matin à Caylus retour à 8 h à Calvi, mon copilote s'étant endormi brutalement (Belot) et dans la foulée, moi-même, réveillés par notre Mec/nav (Legoff). Traversée maritime au cap montre, calcul de dérive, n'étant pas équipé du Nadir. Ce en quoi, j'ai utilisé les phares d'entrée des ports sur la côte afin d'identifier le point d'entrée d'une rivière. L'autre mission assez pointue, au Galdiv1, un brouillard à couper au couteau sur toute l'Europe, (marais barométrique), convoqué chez mon chef de corps : FARRUGIA, vous allez vous rendre à Eselborn en Belgique avec 5 Puma. Je précise que vu le temps il est interdit de décoller, pas de problème vous y allez. Je ne sais pas refuser, d'autant que j'appréciais

**beaucoup mon chef de corps ! Après étude, il s'avérait qu'un belge voyait un trou dans le brouillard en regardant par la fenêtre ! Rien n'arrête les Belges !**

**Décollage avec 5 puma, un par un, grimper 1000 mètres de couche dense, report au-dessus, en formation, alignement station arrière sur radio Luxembourg, avec un dégagement éventuel sur Bruxelles. Il ne restait plus qu'à attendre sereinement le croisement de 2 QDM d'une balise belge et d'une balise allemande. Un semblant de trou plus ou moins visible d'un diamètre de rotor est apparu, avec au sol la vue trouble d'un bâtiment de type militaire, descente à tour de rôle en quasi autorotation tournoyante, et mes 5 Puma alignés sur une piste en Belgique. Accueillis par l'ALAT belge, une bonne bière fut la bienvenue. Nous fûmes ensuite bloqués au sol pendant 4 jours ! Le Cdt en second du Galdiv1, dans la soute de mon Puma, pas très amateur de radio navigation, me déclarait ensuite : Eh bien vous m'avez convaincu !**

**Il faut tout de même en terminer, ce serait trop long à raconter, je passe l'Afrique sous silence, d'autres que moi en ont fait autant. Après 3 séjours en Afrique, finalement muté à Dax sur la demande du Colonel ROYAL, en tant qu'instructeur de vol aux instruments, j'y ai fait plus de vol en couche sur Gazelle, qu'au LUC sur Alouette 3 et Puma, je comprends pourquoi il y a des thermes, Dax est souvent dans le brouillard, de ce fait l'école était bloquée, sauf ma brigade qui décollait sans problème aux instruments. J'ai même eu droit à un début de blocage de commandes par -16° en couche. La glace a fondu en retour GCA.**

**31 ans au service de l'ALAT, volé sur plus de 20 appareils différents, militaires et une dizaine civils, le tout pour 10000 h de vol, une quarantaine de sauts en parachute, auront comblé mon passage dans cette vie aéronautique.**

**De 2° classe en passant par tous les grades sans exception, jusqu'au grade actuel, m'ont permis d'acquérir une certaine sérénité en espérant aller au-delà de mes 85 ans actuels.**

**Comme l'on dit dans les Paras, « Et par sainte Clotilde vive l'ALAT. »**

**Lt-Colonel FARRUGIA Armand**