

## Mon Baptême de l'Air (Militaire)



De gauche à droite

Adjudant-Chef Laurent Garidou Recruteur sur la place de Blida, Commandant André Tulli Pilote, Adjudant-Chef X Mitrailleur, Claude Molina, Jacky Moreno et Paul Chatain

Nous étions en classe de première en l'année 1953 . La préparation militaire nous faisait les «doux yeux »

puisqu'elle nous permettait de choisir le corps d'armée dans lequel nous devions faire notre régiment... Inutile de vous dire que l'Armée de l'Air avait un franc succès et d'ailleurs cette arme avait mis tout en oeuvre pour que les jeunes se tourne vers elle: elle avait même sur la Place de Blida un Adjudant-Chef «recruteur » Laurent Garidou qui est représenté sur la photo ci-dessus à l'extrême gauche. Nous étions astreint à suivre des cours sur l'aviation et à montrer notre aptitude physique lors de compétitions organisées par le recruteur. Cela durait six mois à raison d'une après midi par semaine. J'eus la chance de terminer premier de cette préparation, étant suivi de près par Jacky Moreno et Paul Chatain....

L'Armée pour nous remercier, nous offrit un baptême de l'air, avec tirs réels!!! Tout un programme pour les jeunes que nous étions ! Nous nous retrouvâmes donc un beau matin convoqués sur la Base de Blida. Là, nous fîmes connaissances avec ceux qui devaient nous transporter dans les cieux... Nous découvrîmes les avions (taxis pour les initiés). C'étaient des Maraudeurs, des Dassault équipés pour tirer à la mitrailleuse et lancer des roquettes... Il y avait trois avions sagement alignés sur le parking. Ils nous attendaient: chacun eut

droit à «son avion ». Impressionné nous l'étions!! La photo de famille fût prise et chacun se dirigea vers un appareil. Le pilote était le Commandant André Tully et j'ai oublié celui du mitrailleur. Ce que je sais c'est que le pilote était sur le siège avant gauche, le mitrailleur sur le siège droit et que pour distinguer la cabine du reste de l'avion, il y avait une sorte de porte . Derrière cette porte côté «passagers» se trouvait deux sièges l'un à droite, l'autre à gauche, tournant le dos à la cabine de pilotage. Je me suis donc installé sur un de ces siège et me suis attaché comme on me l'avait demandé... pour le décollage. En vol on pouvait se mettre debout. Les avions se sont mis à rouler sur la piste, ont pris de l'altitude et se sont dirigés vers les gorges de la Chiffa que nous avons survolées. Là cap au Sud direction Aïn Ousera – Paul Cazelle, où se trouvaient nos cibles. Je connaissais bien cette ligne, ayant déjà été jusqu'à Djelfa par le train, mais de là-haut c'était un autre spectacle. Passé les Gorges, une vaste étendue de hautes terres se profilait jusqu'à l'infini. Région des Hauts Plateaux, sans grands reliefs, plutôt plats et monotones. Ainsi de ma position dominante, j'ai pu très bien apercevoir la ligne de chemin de fer, la route , qui partaient en direction du Sud: Médéa, le Col de Ben

Chicao, Le barrage du Grib, et d'autres stations dont j'ai oublié le nom.. La terre était jaune, une immense plaine sans arbre, nue, ne laissant pousser que l'alpha récolté d'ailleurs pour la fabrication du papier. Cet alpha étaient récolté, ramené jusqu'à Blida, d'où il transitait vers Baba Ali (proche banlieue d'Ager) où une usine de transformation du papier avait été créée. L'autre quantité d'alpha partait direction l'Angleterre pour faire aussi du papier de haute qualité... A part l'alpha rien ne poussait. On faisait sur ces hauts-plateaux l'élevage des moutons. Nous arrivâmes donc en vue de nos cibles: c'étaient des carcasses de chars qui avaient été déposées là, tout exprès pour l'entraînement. On les apercevait très bien de notre hauteur. Les trois avions tournèrent autour de leur cible pour prendre l'angle de descente. Le pilote me demanda de m'asseoir, ou si je restais debout derrière les fauteuils de faire attention lors de la «ressource ». Je ne savais pas que lors de la remontée de l'avion (ressource) la force centrifuge serait forte. Je devais m'en apercevoir, car ne voulant rien manquer du spectacle, je décidais de rester debout... Effectivement l'avion plongea. Je voyais la terre se rapprocher à vive allure, les cibles grossir, les impacts des balles des

canons de 35 faire de nombreux nuages de sables... Puis partirent deux roquettes en direction des chars.... et ce fût la fameuse «ressource » :l'avion remonta pour se remettre dans la noria à sa place. Je ne vis strictement rien, par contre je fus incapable de résister à la pression qui s'exerçait sur mes jambes et je me suis retrouvé par terre, totalement dépendant de cette force..... Je serais incapable de vous dire si nous avons touché notre cible... Le constat était fait par l'avion suivant! Nous fîmes ainsi trois passages avec trois mitraillages et trois lancers de roquettes... J'ai mieux résisté aux deux autres passages. J'ai pu voir ces fois là. La tôle éclatait sous l'effet des roquettes, c'était impressionnant. Lorsque les trois avions eurent larguer leurs roquettes, nous fîmes un dernier passage et nous reprîmes la direction de Blida .... Le trajet se fît sans aucun incident et nous atterrîmes sur la piste. On poussa la gentillesse jusqu'à nous offrir des jus de fruit et un diplôme de préparation militaire Air... Ce fût une très belle aventure...

Depuis, mes amis Paul Chatain s'est noyé dans un lac en France et Jacky Moréno s'est fait descendre en combat, il était devenu pilote d'hélicoptère à Oran La Sénia. D'ailleurs j'étais à la Sénia et je l'ai veillé toute la

nuit avant qu'il ne parte pour Blida, mais dans un cercueil....

Triste fin pour mes deux amis.

C.Molina