

BA 118 & CEAM

MORTS EN SERVICE AERIEN

LE MUR DU SOUVENIR



Christian LEVAUFRE

MORTS EN SERVICE AERIEN

LE MUR DU SOUVENIR

Ce document, inédit, synthétise l'ensemble des informations connues à ce jour sur les accidents aériens qui ont endeuillé la base aérienne de Mont de Marsan.

Il englobe les morts en service aérien commandé, les morts à l'occasion du service lors de manifestations aériennes et les simples passagers.

C'est pourquoi, dans la première partie de ce chapitre, on ne trouvera que la liste chronologique des personnels ayant appartenu à la base aérienne ou au CEAM.

Dans une deuxième partie sont répertoriés d'autres accidents aériens survenus aux alentours de Mont de Marsan sans que des personnels affectés sur la BA 118 n'en aient été les victimes.

Les sources proviennent :

- des archives de l'Armée de l'Air au Service Historique de la Défense (Château de Vincennes)
- des archives du BARAA 24.501 à Dijon
- des archives de l'Espace Rozanoff
- des archives de sites dédiés sur Internet
- des archives et des témoignages de particuliers
- de mes archives personnelles

J'ai fait de mon mieux pour restituer les faits, en fonction de la compréhension que je pouvais en avoir.

Merci à tous ceux qui m'auront aidé et soutenu dans ce travail de recherche.

Naturellement l'erreur ou l'oubli reste possible et, dans ce cas, j'attends du lecteur qu'il me contacte soit personnellement (levaufre.christian@neuf.fr) soit par le biais de l'Espace Patrimonial Rozanoff, le musée de la Base aérienne 118 de Mont-de-Marsan (espace.rozanoff@gmail.com)

C'est grâce à ces remarques que ce document pourra évoluer.

Le document est également visible en ligne sur le site de l'AA-CEAM :

<http://aa-ceam.fr/2012-12-16-00-11-20/morts-en-service-aerien>

Le 19 mai 2008 la base aérienne 118 inaugurait le mur du souvenir. En effet, si depuis sa renaissance après la seconde guerre mondiale, l'existence de la base aérienne / CEAM avait été ponctuée d'accidents dramatiques mettant en cause des personnels ou des équipages qui y étaient stationnés, il avait bien fallu se rendre à l'évidence il n'y avait pas de lieu pour leur rendre hommage.

Jean-Jacques Petit (peintre de l'air) et César Cépéda avaient assuré la réalisation du décor de ce pan de mur situé à l'entrée de l'espace patrimonial Rozanoff. Une fresque allégorique représentant un ciel bleu parsemé de nuages blancs où, depuis un coin du paradis, les anges veillent sur le pilote ou le parachutiste d'essai.



Au vu d'un fichier fourni par le Service Historique de la Défense, une plaque commémorant chacun des événements a été fixée au mur.

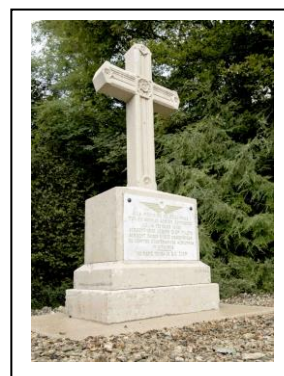
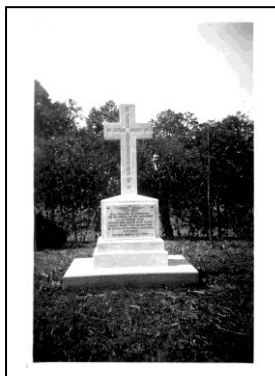
Pour certains d'entre eux, les lieux et les circonstances sont connus, pour d'autres ils restent encore auréolés d'un halo de mystère.



Un nouveau mur du souvenir a été construit à proximité de la stèle du colonel Rozanoff. Les anciennes plaques y ont été transférées. Trois nouvelles y ont été intégrées à la mémoire des aviateurs morts en service aérien quand le CEAM était encore basé à Reims avant son transfert (via Orléans) à Mont de Marsan en 1945.

14 février 1936 : Stainville (Meuse)

Sergent-chef Joseph Zion (pilote) - Sergent-chef Roger Viole (observateur)



*La stèle lors de sa création et aujourd'hui
L'acte de décès des deux aviateurs-Crédit : Didier Ménard*

En l'absence de dossiers d'enquête, on ne sait que peu de chose sur cet accident.

On sait cependant que le 22 novembre 1934, le sergent Zion avait été déjà victime d'un premier accident que relate le lendemain l'édition Rennaise du journal Ouest-Éclair :

« Près de Reims, un avion militaire heurte une ligne électrique et s'abat dans un champ. Quatre blessés... »

Un avion de la douzième demi-brigade aérienne de Reims, piloté par le sergent Joseph Zion et occupé par trois autres militaires participant à des manœuvres aériennes dans la banlieue rémoise, navigant en plein brouillard, a heurté un fil neutre d'une ligne électrique à haute tension et s'est abattu dans un champ.

L'appareil a été entièrement brisé. Trois occupants sont blessés plus ou moins légèrement, mais le pilote Zion est sérieusement atteint à une jambe...

S'agissant de l'accident mortel du 14 février 1936, l'éloge funèbre fait par le capitaine Barbetou, leur chef d'escadrille nous apprend que : *« les deux hommes ont trouvé en plein vol une mort glorieuse pendant l'accomplissement d'une mission de reconnaissance à haute altitude à 8000 mètres au-dessus de Stainville (Meuse) ».*

Les témoins prétendent que l'appareil (Un « Mureaux » portant le numéro 36) aurait perdu une aile voire les deux. Compte tenu de l'altitude élevée, plusieurs hypothèses ont été soulevées :

- Soit le vol sans masque à oxygène a entraîné une perte de connaissance du pilote entraînant une assiette à piqué et la perte d'une ou deux ailes par excès de vitesse.
- Soit l'avion a d'abord perdu son aile entraînant un départ en vrille. Pour les deux malheureux ZION et VIOLE, leurs parachutes n'ont pas été commandés à l'ouverture, ce qui accrédirait l'hypothèse d'un malaise. L'un d'eux s'est accroché à l'extérieur de la carlingue, sa sangle ayant été retrouvée déchirée.



Bien que n'étant pas originaire du sud-ouest, Joseph Zion est enterré au cimetière de Biscarosse (tombe 3205).



Photo : E. Levaufre

- 20 juillet 1936 : Colline de Montgueux (Aube).

- Adjudant Jean Allayrat (pilote) - Né le 22/04/1908 à Paris (14eme)
- Lieutenant-colonel Louis Thédenat (navigateur)

Au cours d'un vol de nuit le Mureaux 117 n° 167 du CEAM s'écrase vers 22h15 sur la colline de Montgueux qui domine la région de Troyes et se trouve à proximité de l'aérodrome de Barberey. Les deux membres d'équipage sont tués, écrasés dans leur avion qui s'est retourné.

Les conditions exactes du crash sont inconnues : Selon la Tribune de l'Aube, le journal local, au vu des mauvaises conditions météo (pluie abondante) l'appareil aurait : - soit cherché à descendre sous la couche pour se poser à Barberey mais aurait percuté la colline - soit aurait

tenté un atterrissage en campagne sur le flanc de la colline mais la dénivellation trop forte aurait entraîné son retournement...

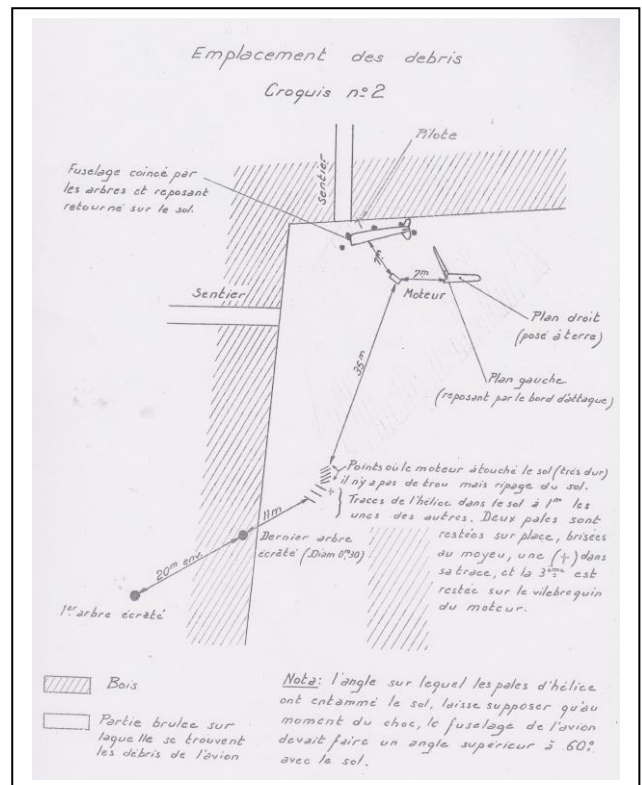
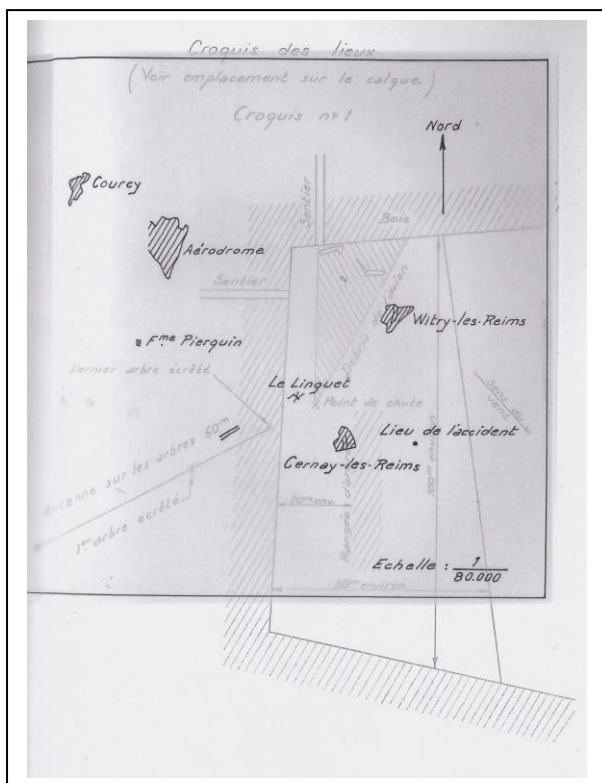
- **30 août 1938 : Cernay les Reims.**

Cote SHD : 2 B 137

Adjudant Louis Desruelles (pilote) - Lieutenant de Bailliencourt du 8eme Régiment de Dragons, détaché au CEAM (observateur)

La mission est simple : renseigner le commandement des troupes à terre sur la progression d'une colonne motorisée circulant de nuit, tous feux éteints, sur un itinéraire balisé. À bord de l'avion MUREAUX 115 n° 25 l'équipage doit préciser l'altitude limite de visibilité du balisage en volant à très basse altitude (entre 200 et 500 mètres sol). Vers 1h30 du matin, à un kilomètre à l'est de Cernay les Reims, l'appareil heurte le sommet des arbres, puis la colline, capote et prend feu suite à l'explosion de son réservoir. L'observateur est tué sur le coup, le pilote décède quelques heures plus tard à l'hôpital de Reims suite à l'amputation des deux jambes.

Détails des lieux du crash

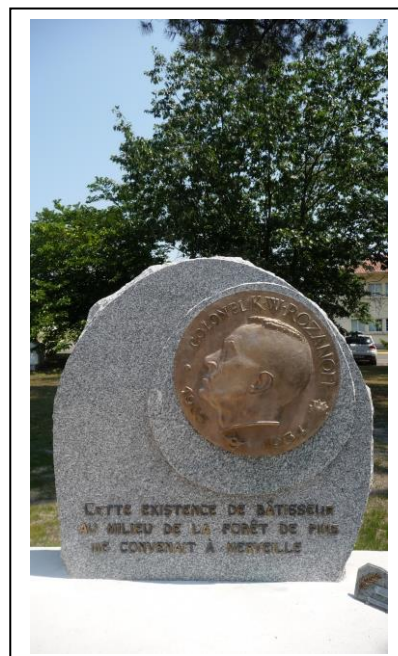


L'inauguration a eu lieu le 3 juin 2013, à l'occasion de l'anniversaire des 80 ans du CEAM.





Photos : Crédits BA 118 et collection personnelle



Voici, classée par ordre chronologique, la liste de ces évènements tragiques :

Première partie - Les personnels de la base

1) 26 janvier 1946 sur la base de Mont de Marsan – Morane 502 :

Cote SHD : 2013 ZL 4/751



Photos : Crédits André Vives et collection personnelle

Ce samedi là, le capitaine Lafargue partait à la retraite.

Après le déjeuner, le capitaine Moret lui a proposé d'aller faire un tour d'avion sur le Morane 502 « Criquet », la version française trois places du « Fieseler Storch » allemand. Il restait une place de libre comme passager mais parmi le personnel présent (appelés ou engagés) personne ne semblait fana. La porte du fond du hangar s'est alors ouverte sur le sous-lieutenant Thiébaut. Sans hésitation il s'est porté volontaire...

Un témoin affirmera avoir vu l'avion se reposer en bout de piste. Peut-être pour laisser les commandes au capitaine Lafargue comme cadeau de départ ?

A 15h20 l'avion accroche la cime des arbres, s'écrase au sol et prend feu immédiatement à 700 mètres au nord ouest du terrain de Mont de Marsan.

Le Cne Moret était un as de la guerre 39-45 : Titulaire de 7 victoires aériennes et de 11 citations, il totalisait 3000 heures de vol. Pilote au GC II/5, l'une de ses citations lui vaut l'attribution de la croix de guerre avec palme sur demande du commandant du GC "La Fayette", le commandant Rozanoff. C'est ce qui explique probablement sa présence au CEAM de Mont-de-Marsan, Rozanoff aimait s'entourer de ses anciens pilotes dont il avait pu apprécier la valeur.

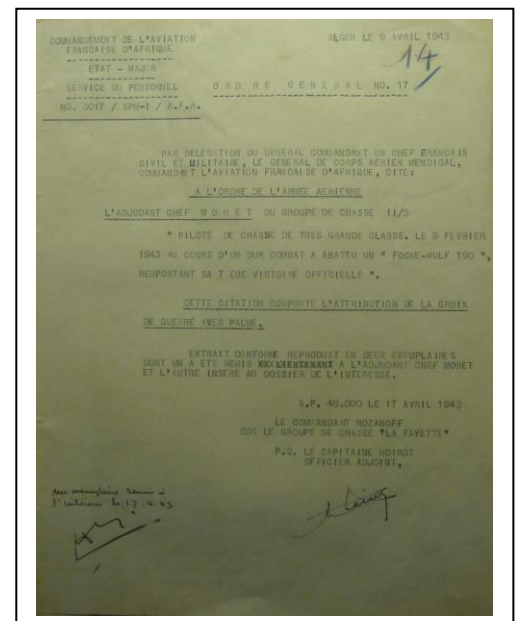
Victimes : 3 morts

Capitaine Charles Lafargue - né le 04.06.1894 à Lamothes (40)

Capitaine Antoine Moret - né le 01.07.1912 à Castellones (47)

Sous-lieutenant Paul Thiébaut - né le 17.02.1908 à Toul (54)

Document : Crédit SHD



2) 08 avril 1946 à Mont de Marsan (lieu-dit Dauga en bordure ouest de la piste) – Vol d'entraînement à bord du STAMPE SV4C N°80 :

Cote SHD : DE 2011 ZL 8/601

Ingénieur chimiste dans le civil, le capitaine Rivayrol avait été intégré dans les cadres d'active de l'Armée de l'Air au cours de la seconde guerre mondiale. Pilote confirmé, il avait d'ailleurs pris part aux derniers combats pour la libération de la poche de Royan l'année précédente. C'est pour ces opérations qu'il recevra la légion d'honneur et la croix de guerre à titre posthume.

Le ciel est clair et le vent faible cet après midi là lorsqu'à 16h45 le capitaine Rivayrol décolle avec son passager pour une séance d'entraînement sur le Stampe. Il exécute quelques figures d'acrobatie pendant environ 15 minutes, puis il se pose en bout de piste et sans couper le moteur, il change de passager.

Le capitaine et l'adjudant-chef Mirat redécollent vers 17h00 pour une nouvelle série de figures acrobatiques.

A 17h25, l'avion s'écrase au terme d'une virille à plat de 400 mètres. Aucun problème technique n'ayant pu être décelé dans les restes de l'appareil, hormis le reproche d'une altitude de sécurité trop basse pour ce type de vol, la cause directe du crash restera indéterminée.

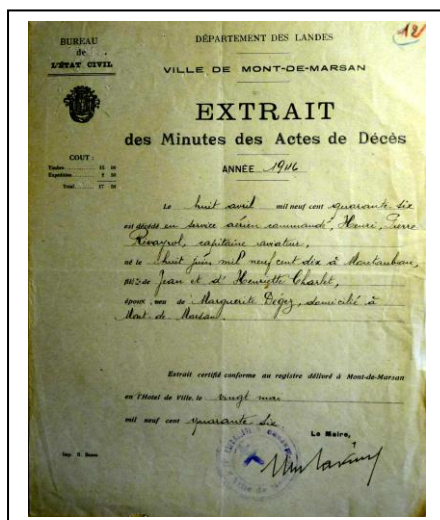
Amené à l'hôpital de Mont de Marsan, le capitaine Rivayrol y mourra d'une fracture du crâne à 23h00 le soir même.

L'Adjudant-chef Georges Mirat (mécanicien-chef de hangar au service des transports et liaisons) aura plus de chance et survivra à ses blessures.

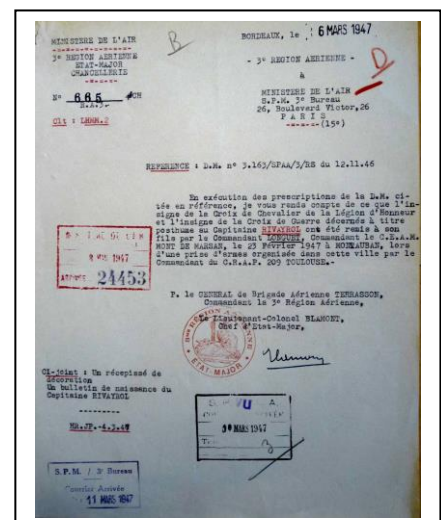
Victimes : 1 mort – 1 blessé

Capitaine Henri Rivayrol - né le 08.06.1910 à Montauban.

Adjudant-chef Georges Mirat - (Pas de dossier)



Documents : Crédit SHD



3) 24 mars 1948 à Mont de Marsan – Morane Saulnier 472 « VANNEAU » n°20 du CEAM :

Cote SHD : AI 100 E 13833

A l'occasion d'un exercice de poursuite à 1100 mètres d'altitude entre 3 avions en patrouille (MS 472 numéros 15, 19 et 20), le chef de patrouille (Lt Bouton) voit successivement décrocher chacun de ses ailiers.

S'étant assuré que l'avion n° 20 (ailier gauche) avait repris son vol normal, il se dirige alors vers le terrain pour y raccompagner son ailier droit dont l'appareil connaît des problèmes mécaniques et n'est pas équipé de radio. Après s'être assuré du posé prioritaire de son ailier droit, le chef de patrouille essaie de contacter par radio son ailier gauche resté sur zone. N'obtenant pas de réponse, il se décide à atterrir.

L'avion du sous-lieutenant Palueau sera retrouvé à 8 kilomètres au nord du terrain. Les témoins

diront l'avoir vu percuter le sol en piqué et vrille verticale suite à un nouveau décrochage.

Volets sortis en position décollage pour une raison inconnue, malgré une commande de profondeur en position cabré, le pilote ne réussira pas à redresser l'appareil.

Cet accident obligera le CEAM à modifier les consignes d'utilisation du MS 472 dont certaines configurations de vol, normales sur un autre appareil, pouvaient s'avérer dangereuses sur le « Vanneau » pour un pilote non averti.

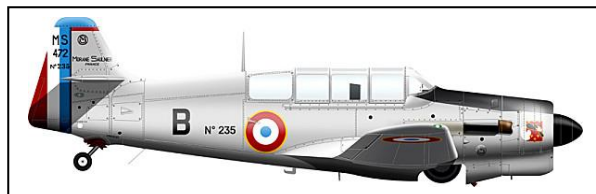
Victimes : 2 morts

Sous-lieutenant Robert Palueau né le 16.10.1925 à Cholet (49) - Pilote

Caporal-chef Eugène Gasnier né le 30.08.1926 à Preaux (53) – Mécanicien



Photo : Crédit Espace Rozanoff



4) 23 juillet 1948 à Bougue (40) - Heinkel 162 n°1 :

Cote SHD : AI 100E 13834

Dans le but de développer leur expérience du pilotage, les premiers pilotes du CEAM avaient pour consigne de voler sur tous les types d'appareils disponibles. Héritage des premiers prototypes allemands d'avions à réaction, le Heinkel 162, véritable lampe à souder volante, avait la réputation d'être instable et difficile à piloter.

Quelques exemplaires récupérés à la fin de la guerre, avaient été livrés au CEAM pour expérimentation.

Ce vendredi-là avait lieu une présentation de l'avion aux officiers du cours supérieur d'Etat-Major.

Après des essais au sol normaux, l'avion décolle péniblement à l'extrémité Est de la piste mais ne réussit pas à prendre de l'altitude.

Il vole environ 1 minute avec le train sorti puis amorce un léger virage à gauche pour essayer de rejoindre une clairière et tenter un atterrissage en campagne. Malheureusement, en manque de vitesse, il décroche, s'écrase au sol et prend feu. Il est 11h35.

Ce crash¹ à 3 kilomètres en bout de la piste de Mont de Marsan coûte la vie au capitaine Schlienger² et met fin aux essais sur cet appareil.

Selon l'enquête, l'accident serait dû à une défaillance de poussée du réacteur liée à une panne du

¹ Voir témoignage de Guy Meunier : <http://aa-ceam.fr/PDF/Glorieux%20Anciens/Pierre%20Meunier-Bio-mai2020.pdf>

² Arrivé au CEAM depuis le 2 juin 1947, il commandait la Division Instruction depuis le 1^{er} mai 1948.

dispositif de commande électrique du cône de tuyère.

Le 31 juillet de l'année suivante, les deux derniers avions restants (sur le lot des cinq attribué à la France) sont réformés ...

Victime : 1 mort

Capitaine Georges Schlienger - CEAM - né le 26.04.1917 à Makiewska (Russie)



Heinkel 162 à Mont de Marsan en 1947
Photos : Crédit SHD-Fonds Auguste Dauby



1946 : Ltt Schlienger (casque sous le bras)
Photo : Crédit SHD - Fonds Dufetel



Document : Crédit SHD

RAPPORT D'ENQUÊTE SUR UN ACCIDENT AÉRIEN				
"VOIE DIRECTE"		"VOIE HIERARCHIQUE" "VOIE ADMINISTRATIVE"		
DESTINATAIRES (à compléter avec l'indication de l'organisme destinataire)				
Exemple N° 1 et 2 directement : "VOIE DIRECTE"				
Exemple N° 3, 4, 5 et 6 directement : "VOIE HIERARCHIQUE"				
A - RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX				
1. Date de l'événement				
2. Lieu de l'accident				
3. Nature de l'accident				
4. Détails du vol				
5. État de l'appareil				
6. État de l'équipage				
7. État de l'engin				
8. État de l'engin				
9. État de l'engin				
10. État de l'engin				
11. État de l'engin				
12. État de l'engin				
13. État de l'engin				
14. État de l'engin				
15. État de l'engin				
16. État de l'engin				
17. État de l'engin				
18. État de l'engin				
19. État de l'engin				
20. État de l'engin				
21. État de l'engin				
22. État de l'engin				
23. État de l'engin				
24. État de l'engin				
25. État de l'engin				
26. État de l'engin				
27. État de l'engin				
28. État de l'engin				
29. État de l'engin				
30. État de l'engin				
31. État de l'engin				
32. État de l'engin				
33. État de l'engin				
34. État de l'engin				
35. État de l'engin				
36. État de l'engin				
37. État de l'engin				
38. État de l'engin				
39. État de l'engin				
40. État de l'engin				
41. État de l'engin				
42. État de l'engin				
43. État de l'engin				
44. État de l'engin				
45. État de l'engin				
46. État de l'engin				
47. État de l'engin				
48. État de l'engin				
49. État de l'engin				
50. État de l'engin				
51. État de l'engin				
52. État de l'engin				
53. État de l'engin				
54. État de l'engin				
55. État de l'engin				
56. État de l'engin				
57. État de l'engin				
58. État de l'engin				
59. État de l'engin				
60. État de l'engin				
61. État de l'engin				
62. État de l'engin				
63. État de l'engin				
64. État de l'engin				
65. État de l'engin				
66. État de l'engin				
67. État de l'engin				
68. État de l'engin				
69. État de l'engin				
70. État de l'engin				
71. État de l'engin				
72. État de l'engin				
73. État de l'engin				
74. État de l'engin				
75. État de l'engin				
76. État de l'engin				
77. État de l'engin				
78. État de l'engin				
79. État de l'engin				
80. État de l'engin				
81. État de l'engin				
82. État de l'engin				
83. État de l'engin				
84. État de l'engin				
85. État de l'engin				
86. État de l'engin				
87. État de l'engin				
88. État de l'engin				
89. État de l'engin				
90. État de l'engin				
91. État de l'engin				
92. État de l'engin				
93. État de l'engin				
94. État de l'engin				
95. État de l'engin				
96. État de l'engin				
97. État de l'engin				
98. État de l'engin				
99. État de l'engin				
100. État de l'engin				

Bien que l'accident ait eu lieu en fin de matinée le vendredi 23 juillet, les obsèques sont célébrées dès le lendemain matin dans l'église de la Madeleine.

Journaux Sud-Ouest des 24 et 26 juillet 1948

été élus parfaite-	79.2
	09.9
	028.3
	179.7
	135.7
	073.7
	036.9
	259.0
	101.5
	058.9
	048.1
	ENC
	M
	2. ours
	SFS
	SE
	H
	DÉPO
	14 ours
	PAIE LE

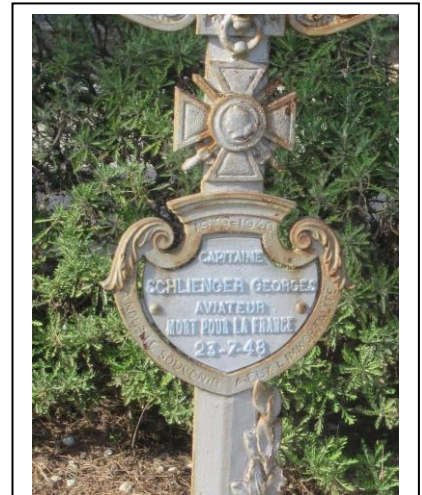
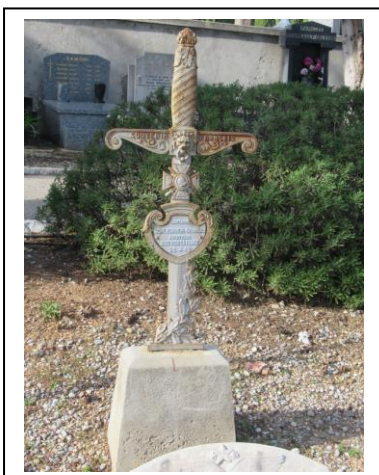


Caveau communal du cimetière du Centre



Un article de presse du lundi 26 juillet relate cette cérémonie. Le cercueil est alors inhumé provisoirement dans le caveau communal du cimetière du Centre. Les deux articles du journal Sud-Ouest ainsi que le registre des Pompes Funèbres font tous la même erreur dans l'orthographe du nom de famille : Eschlienger au lieu de Schlienger. Ainsi que l'indiquent les mentions du registre du cimetière, la dépouille est ensuite exhumée et « transportée dans sa famille ». Après recherches, son épouse résidait alors 77 bis boulevard Gambetta à Nice. (Fichier AIR-Cote AC40 R 4028 SHD-Caen)

Sa tombe a été retrouvée dans le carré militaire du cimetière Caucade à Nice où il a été réenterré le 05/08/1948.



5) 25 janvier 1950 - Garein (Landes) - Vampire Mk 1 - TG N°342 - CTAR

Cote SHD : AI 100 E 1602

Affecté à l'État-major de la Défense Aérienne du Territoire à Versailles, le commandant Maurice Guérin est l'un des premiers stagiaires à venir effectuer sa transition Hélice/Réacteur au sein du Centre de Transformation sur Avion à Réaction de la base aérienne de Mont-de-Marsan.

Le 25 janvier 1950 à 15h23, il décolle avec l'indicatif « Lubet 26 » comme équipier de l'adjudant Elie Buge pour effectuer l'exercice numéro 17 de sa formation en vol sur l'axe de la route Roquefort-Captieux.

L'appareil est un Vampire Mk 1 avec une autonomie en pétrole de l'ordre de 45 minutes seulement.

La météo est favorable mais il perd le visuel sur son chef de patrouille. Malgré les instructions données par son leader et plusieurs contacts radio avec la tour de Mont-de-Marsan ou le centre de contrôle « Sauternes », il n'arrive pas à retrouver le chemin du terrain.

Pressentant une prochaine panne de carburant il quitte rapidement son altitude de 20000 pieds pour chercher un terrain propice à un atterrissage en campagne.

Prêt à se poser sur le ventre, il fait plusieurs cercles à basse altitude dans le sud de Garein mais sans volets sortis, avec une vitesse trop faible, l'appareil décroche, percute verticalement le sol, explose et prend feu. Il est 16h15.

Les secours arrivés sur place 45 minutes plus tard ne peuvent que constater le décès.

Suite à cet accident les règles concernant le niveau d'entraînement et l'état physique des pilotes avant leur arrivée comme stagiaires au CTAR seront renforcées.

Victime : 1 mort

Commandant Maurice Guérin né le 25/09/1917 à Levallois-Perret (92)



Crédits photos :
Espace Rozanoff
Ch. Levaufre
BA 118



La nouvelle plaque a été inaugurée le 7 mai 2018 en présence de la famille de Maurice Guérin

Pour des raisons inconnues, il n'y avait pas sur le « Mur du souvenir » de la BA 118 de Mont-de-Marsan une plaque au nom du Commandant Maurice Guérin.

Grâce à l'action des membres de l'AA-CEAM et de l'Espace Patrimonial-Rozanoff (le musée de la BA118) l'erreur a été corrigée et une nouvelle plaque a été officiellement inaugurée le 7 mai 2018 en présence d'une douzaine des membres de sa famille dont ses deux enfants.

Faisant suite à cette cérémonie, la municipalité de Garein a proposé la construction d'une stèle à proximité du lieu du crash. Mise en place le 7 janvier 2021, elle attend encore à ce jour son inauguration officielle.



Stèle du Cdt Guérin - Garein - (Profil : César Cépéda/Texte et photo : Ch. Levaufre)

6) 29 décembre 1953 - Pic de Costabonne - Nord 2501 F-SDAC n°2 - CEAM :

Cote SHD : AI 100 E 1624

Ce soir là, en pleine tempête sur les Pyrénées, le Nord 2501 F-SDAC n°2 du CEAM s'écrase au col d'El Pal sur le versant espagnol du Pic de Costabonne. Malgré la mise en place de nombreux moyens tant aériens que terrestres et une collaboration franco-espagnole exemplaire, l'épave ne sera découverte que le 5 janvier 1954 par une équipe de secours de la garde civile espagnole. Les recherches seront perturbées par de nombreux témoignages de bruits de moteur d'avion, entendus la nuit du crash, qui conduiront les équipes sur de fausses pistes dans de fausses directions.

Les sauveteurs ne retrouveront aucun survivant.

Dans le cadre de l'expérimentation des Nord 2501 par le CEAM et plus particulièrement pour mener à bien une mission expérimentale en AOF et AEF, l'appareil avait quitté Mont de Marsan le 8 décembre 1953 à destination de Dakar.

Le 29 décembre il était sur le chemin du retour via Tessalit et Alger. A 19h23 TU, il redécollait donc de « Maison Blanche » pour Toulouse-Francazal où devait avoir lieu le passage en douane du retour en métropole.

Plusieurs montres bloquées lors du crash permettront d'en fixer l'heure à 22h20. Une mauvaise estimation de la force du vent aurait conduit l'appareil à débiter trop tôt une descente vers Toulouse. Se croyant déjà au dessus de la plaine de Perpignan, alors qu'il survolait encore les pics des Pyrénées, il avait amorcé une descente fatale vers 2000 mètres. Ce fut le dernier contact radio établi avec Mont de Marsan, il était 22h19.

Voici également à ce sujet les quelques lignes de témoignage du colonel Jean Adias extraites du chapitre consacré à « Notre vieux camarade, le Nord Atlas » dans son fascicule « Au revoir, les copains » :

« Par la suite il y eut un autre accident dans lequel l'avion non plus n'était pour rien. C'était l'une des premières têtes de série. Je crois que c'était un équipage de Mont de Marsan. Il rentrait pour les fêtes de Noël. Cela devait être dans les années 1950. Sur la méditerranée il faisait un temps absolument épouvantable à tel point que les lignes maritimes et les compagnies aériennes avaient stoppé toutes les traversées et tous les vols.

Mais il faut les comprendre : l'équipage était parti depuis plusieurs semaines en Afrique pour faire des expérimentations de vol en atmosphère tropicale. Ils étaient pressés de revoir leur famille. Malheureusement, de nuit, trompés par ce mauvais temps, ils percutèrent le Canigou, cette montagne au sud de Perpignan qui, pendant longtemps d'ailleurs, a été la cause de bien des accidents. »

Victimes : 11 morts (Tous du CEAM sauf les deux personnels civils)

Commandant André Auffret : Pilote - né le 05.10.1918 à Rumengol (29)

Lieutenant André Delsahut : Co pilote - né le 05.01.1924 à Paris (13eme)

Capitaine Roger Kerrien : Radio navigateur - né le 31.03.1917 à Toulon (83)

Lieutenant André Jean Bordes : Officier navigateur - né le 04.05.1920 à Pouydesseaux (40)

Adjudant René Valy : Mécanicien navigant - né le 30.03.1924 à Paris

Sergent Pierre Castera : Mécanicien - né le 31.10.1927 à Lectoure (32)

Sergent Henri Latreille : Mécanicien - né le 06.12.1927 à Terrasson (24)

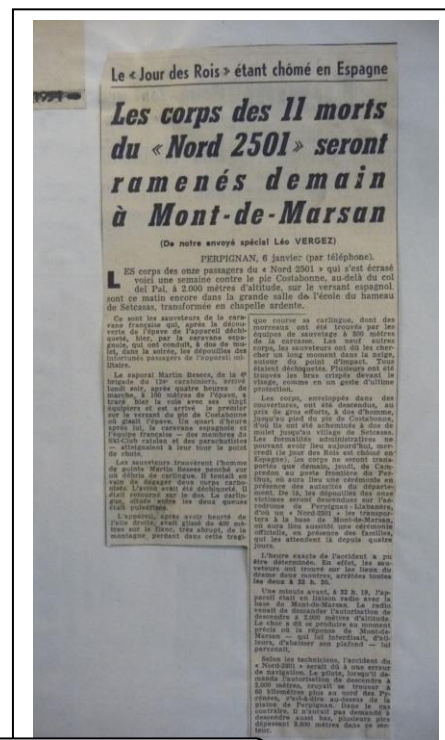
Sergent Louis Pasquinelli : Mécanicien - né le 13.11.1926 à Nice (06)

Le capitaine Jean Tassa : Officier mécanicien - né le 29.10.1920 à Camaret-sur-mer (29) était passager sur ce vol.

Georges Le Minor (metteur au point à la SNECMA) et Jean Savean (metteur au point à la SNCAN), personnels civils dont les noms ne figurent pas sur la plaque, disparaîtront aussi dans ce crash.



Photo : Crédit Espace Rozanoff



Documents et photo: Crédit SHD



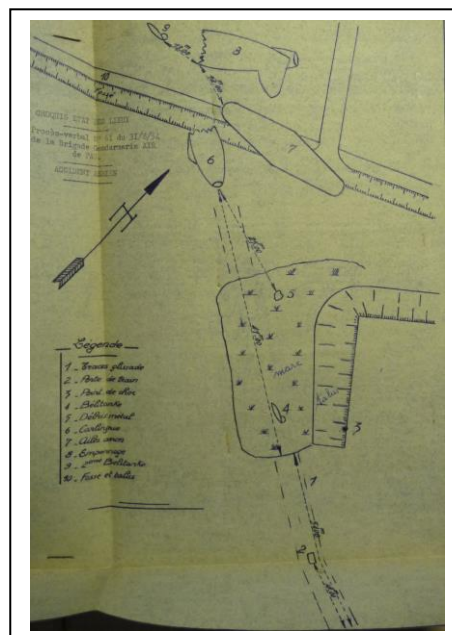
L'épave du N 2501 près du col du Géant

7) 31 août 1954 à Pau - Crash du MD 450 N° 140 F-SDCY du CEV Brétigny détaché au CEAM :

Cote SHD : AI 100 E 1630



Photo : Crédit Espace Rozanoff - Carte : Crédit SHD



Lors du premier vol d'expérimentation sur la piste en herbe de Pau-Pont Long du prototype de l'Ouragan à train diablo et parachute frein (dit BAROUGAN), le parachute se déploie intempestivement au décollage. Le pilote n'arrive pas à le larguer et se crashe dans l'axe à environ deux kms du terrain au lieu dit Poey. Il est 15h50.

L'endroit est marécageux, les secours s'embourberont avant de pouvoir accéder au lieu de l'accident.

Ni les témoins sur place, ni le pilote encore conscient n'arriveront à ouvrir la verrière bloquée. Il mourra pendant son transfert à l'hôpital.

Cet accident sera à l'origine de la modification du système de largage des verrières et de la normalisation des moyens de secours sur les terrains

Victime : 1 mort

Lieutenant Yves Tourangin - Pilote - CEAM - né le 14 mars 1922 à Sainte-Radegonde (37)



8) 25 novembre 1954 (11h01 TU) à Eschau (Bas-Rhin) - Crash du Nord 2501 n°3 F-SDDX (CEAM) :

Cote SHD : AI 100 E 1632



Photo : Crédit Espace Rozanoff

Une mission classique de transport de matériel entre Mont de Marsan et Lahr en Allemagne. La visibilité est mauvaise et après une descente rapide, le pilote passe en vent arrière, sort le train et les volets, puis souhaite remettre un peu de gaz pour maintenir l'avion en palier. Il demande alors au mécanicien d'afficher 2400 tours/mn sur les deux moteurs mais le moteur gauche ne veut pas dépasser les 1850 tours/mn. Toutes les manœuvres tentées resteront inefficaces et l'avion lourdement chargé perdra lentement de l'altitude jusqu'à heurter la cime des arbres et s'écraser contre une maison.

L'hypothèse retenue sera celle d'un refroidissement trop rapide des culasses du moteur Hercules.

Victimes : 2 morts - 4 blessés graves - 3 blessés légers (Tous CEAM)

Tués :

Capitaine Jean Ratel : Pilote – né le 10 03 1920 à Seignelay (89)

Adjudant René Thibault : Mécanicien navigant – né le 21 10 1924 à Châlons-sur-Marne (52)

Blessés graves :

Cne Pierre Lassouquère - Copilote

Cne René Krauth - Navigateur

Sgc Bougerolle - Radio navigateur

Cdt Roger Borrel – Passager

Blessés légers :

Cne Robert Voise - Passager

Cne Pierre Gaillac - Passager

Ltt Lucien Brigot - Passager



4243

Un des moteurs
cale au moment
de l'atterrissage

LA NOUVELLE REPUBLIQUE
=====

DE BORDEAUX ET DU SUD OUEST
=====

26 NOVEMBRE 1954

UN AVION MONTAIS S'ECRASE PRÈS DE STRASBOURG

2 morts, 6 blessés

Strasbourg. — Un terrible accident d'aviation a coûté la vie à deux officiers de la base aérienne de Mont-de-Marsan. Six autres sont plus ou moins grièvement blessés. Hier matin, un bimoteur militaire « Nord-2500 » s'envolait du grand aérodrome landais, à destination de l'Allemagne. Lourdemont, chargé de matériel qu'il devait transporter à Lahr, sur la rive droite du Rhin, l'appareil avait, à son bord huit hommes d'équipage, tous officiers.

Il avait traversé toute la France sans encombre. A midi, il prit contact avec la tour de contrôle de l'aérodrome de Lahr, à une dizaine de kilomètres du Rhin, et amorça un virage pour atterrir.

Un moteur cale

A ce moment, un moteur cala. L'appareil, rapidement, piqua vers le sol et, malgré les efforts déployés du pilote, alla s'écraser dans un verger, sur le territoire de la commune d'Eschau, à 10 kilomètres de Strasbourg.

Les secours

La population accourut de tous côtés et organisa immédiatement des secours. On retrouva des débris informes de l'avion, les cadavres du pilote et de l'adjoint. Seul, le chef de bord est miraculeusement sorti indemne de la catastrophe. Les six autres occupants sont grièvement blessés.

Le général Robelin, gouverneur militaire de Strasbourg, s'est rendu sur les lieux de l'accident, ainsi que M. Graff, directeur du cabinet du préfet du Bas-Rhin.

Document : Crédit Espace Rozanoff
Photos : Crédit SHD



9) 21 avril 1955 (10h07 TU) sur la piste de la BA 118 à Mont de Marsan – Crash du Mistral SE 535 n°99 (CEAM).

Cote SHD : AI 100 E 1638

Pilote sur Spitfire au sein des FAFL puis de la RAF, il participe à la bataille d'Angleterre avant d'être abattu au-dessus de la France le 3 juillet 1941. Fait prisonnier, il restera en Allemagne jusqu'en mai 1945. Après plusieurs affectations il rejoint le CEAM de Mont de Marsan en février 1952.

A l'occasion d'une mission de calibration au profit du radar d'aérodrome SFR en expérimentation à Mont de Marsan, le pilote se présente dans l'axe train et volets sortis pour atterrir à une vitesse supérieure à celle recommandée pour le Mistral. En palier à quelques mètres au-dessus de la piste, il cherche un freinage aérodynamique par une succession d'oppositions de fuselage mais l'avion embarque soudainement à droite vers les installations radar.

Le pilote remet les gaz et tente de ramener l'appareil dans l'axe mais l'avion s'enfonce brutalement et son plan gauche touche la piste.



Photos : Crédits Espace Rozanoff, SHD
et Béatrice Lecoivre (sa fille)



Victime : 1 mort

Commandant Xavier de Chérade de Montbron - Pilote – B. CEAM - né le 18 08 1916 à Forsac (19)



10) 15 juin 1956 à Trensacq (40) – Crash du Mystère II MD 452 n°11 F-SDAZ

Cote SHD : AI 100E 1653

Victime : 1 mort

Lieutenant-colonel Arthur de la Taille-Trétinville

A son vol de lâché sur Mystère II, environ 15 minutes après le décollage, le pilote laisse sans réponse deux appels du pilote de la Section Chasse en charge de l'écoute.

Au troisième appel, alors qu'il atteint 23000 pieds, le pilote de l'appareil répond de façon imprécise laissant présager un début d'hypoxie.

A un nouvel appel, le pilote répond simplement « en montée » et garde le bouton d'émission de la radio appuyé confirmant ainsi une probable perte de connaissance.

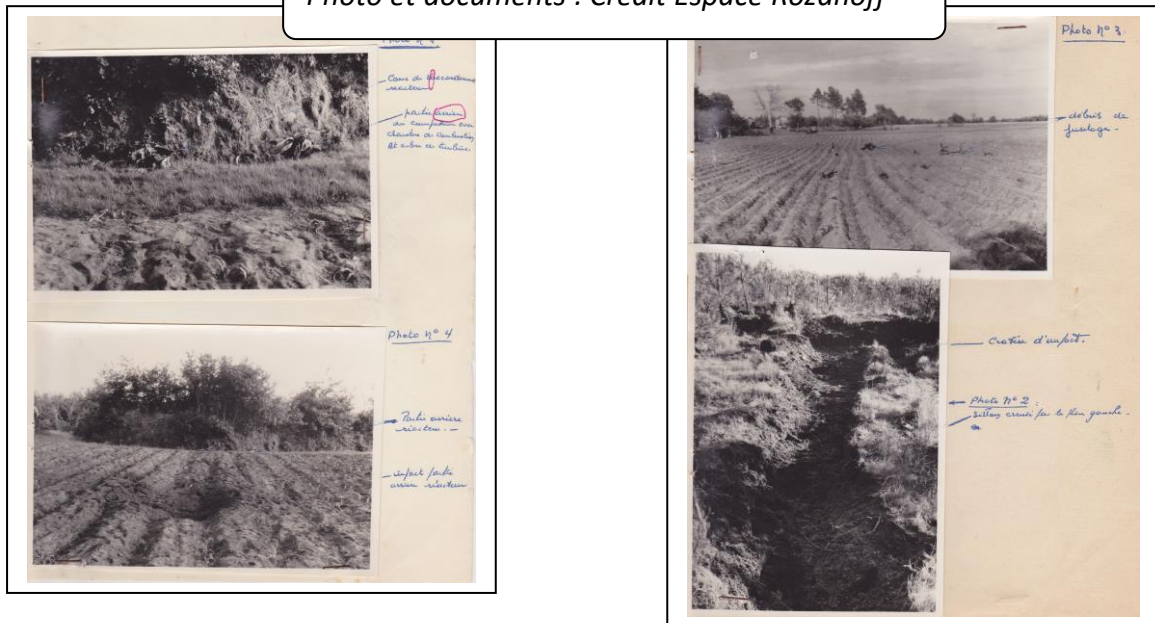
Les consignes en cas de panne d'oxygène sont données aussitôt mais tous les appels demeurent vains, l'avion ayant percuté le sol après la dernière transmission du pilote.



Le nom est mal orthographié sur la plaque



Photo et documents : Crédit Espace Rozanoff



Deux accidents aériens surviendront à quelques années d'écart et à peu de distance l'un de l'autre sur la commune de Trensacq, l'un en 1956 (Lcl Arthur de la Taille-Trétinville) résumé ci-dessus, l'autre en 1963 (Ltt Lucien Ehle) résumé dans la deuxième partie du dossier.

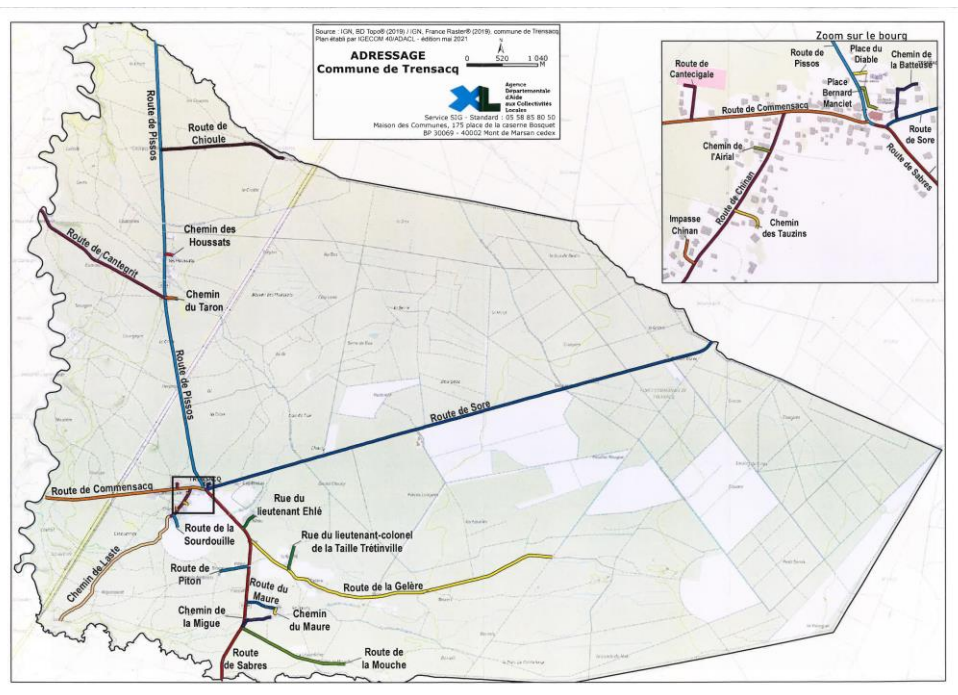
En effet, si le nom de ce dernier n'apparaît pas sur une des plaques du souvenir, c'est qu'il était basé à Cazaux et non pas à Mont-de-Marsan.

Ces événements tragiques ont déjà fait l'objet d'un panneau explicatif dans l'Espace Rozanoff et d'une publication dans le bulletin de l'association des « Amis des Archives des Landes / Association Landaise de Recherches et de Sauvegarde ». Le texte est reproduit à la fin de ce dossier.



Stèle et photo du Lcl de la Taille-Trétinville – Collection personnelle

En 2022, suite à une demande initiée en 2016 auprès de la municipalité de Trensacq, deux rues de la commune ont pris le nom des deux aviateurs qui y avaient trouvé la mort. Les deux rues, celle du Lieutenant Lucien Ehlé et celle du lieutenant-colonel de la Taille-Trétinville sont à proximité de leurs lieux de crashes respectifs.



11) 12 août 1957 sur la base aérienne 156 de Bizerte-Sidi Ahmed (Tunisie)

Cote SHD : AI 1679

En provenance d'Alger, à l'occasion d'une liaison Mont de Marsan-Bizerte, le Nord 2501 F-SDDX n° 82 du CEAM se présente en approche directe après que le pilote ait vérifié la sortie du train et des volets. Alors que l'appareil est dans l'axe à environ 4 kms de l'entrée de piste, il part brutalement sur la droite en abattée jusqu'au sol et prend feu à l'impact. Il est 12h53 TU au lieu-dit Douar de Jaffar...

Il n'y aura aucun survivant.

La cause déterminante de l'accident sera imputée au passage intempestif en réversion de l'hélice du moteur droit et conduira à une évolution technique du système de commande.

Voici à ce sujet les quelques lignes du témoignage du colonel Jean Adias, toujours extraites du chapitre consacré à « Notre vieux camarade, le Nord Atlas » dans son fascicule « Au revoir, les copains » :

« Et puis il y eut un autre accident, imputable celui là au matériel, si l'on veut. C'est un Nord de Mont de Marsan qui, à l'atterrissage à Bizerte a eu un pépin : sur l'un des moteurs, l'hélice est passée brutalement en réversion au dernier virage. L'avion est parti en vrille et s'est écrasé dans le lac de Bizerte. Par la suite, bien sur, des modifications furent apportées à ce système apportant toute sécurité. »

Victimes : 11 morts

Equipage CEAM :

Adjudant-chef Jean Luxey : Pilote – Né le 03 04 1920 à Mimizan (40)

Sergent-chef Michel Devauchelle : Navigateur – Né le 03 11 1929 à Roubaix (59)

Adjudant-chef Marcel Memy : Radio navigant – Né le 02 05 1921 à Reims (51)

Adjudant Gilbert Copin : Mécanicien navigant – Né le 17 05 1921 à Mussey (Meuse)

Sergent Claude Lucquin : Mécanicien navigant – Né le 13.01.1935 à Paris (14^e)

Passagers CEAM :

Sergent-chef Michel Petithomme : Electricien – Né le 28 04 1926 à Celle-sous-chantemerle (Marne)

Sergent Claude Renault : Mécanicien équipement – Né le 17.12.1934 à Château-Regnault (Ardenne)

Sergent Guy Goussard : Mécanicien avion – Né le 25.04.1935 à Cerbars (Cher)

Sergent Mario Villamayor : Mécanicien avion – Né le 14.04.1936 à Paris (16^e)

Sergent Hugues Maddalozzo : Mécanicien avion – Né le 20.12.1932 à Arsie (Italie)

Sergent Gérard Maire : Télémécanicien – Né le 02.01.1936 à Cagnes sur Mer (06)

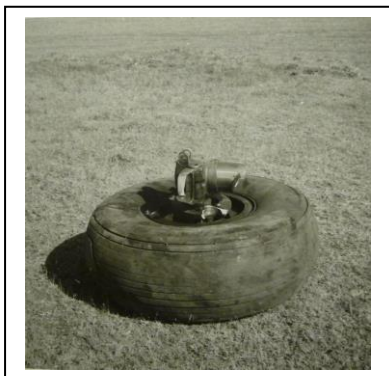


Photo : Crédit Espace Rozanoff



Embarquement des cercueils pour la France et arrivée à Mont-de-Marsan. Cérémonie sur la BA 118 le 16 août 1957
Crédit photos : Henri Marcadé





Photos : Crédit SHD

12) 18 septembre 1959 à Sainte-Colombe (33) – Crash du CM 170 Fouga Magister n°7 du CEAM :

Cote SHD : AI 100 E 1719

Lors d'un vol de navigation à basse altitude dans une région vallonnée où la visibilité et le plafond sont médiocres, le pilote souhaite rester en conditions de vol à vue et se rapproche du sol. En virage très serré à gauche, le réservoir supplémentaire en bout d'aile touche le sol. A 13h10 l'avion percute au lieu-dit « Castelmerle » et explose.

La commission d'enquête imputera cet accident au personnel et aux conditions météorologiques.

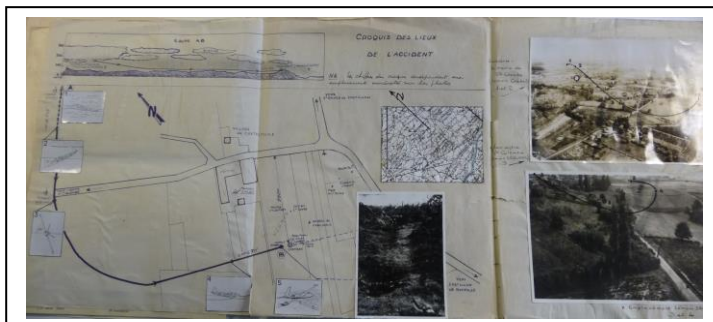
Victimes : 2 morts

Capitaine Michel Lespine (CEAM) - Pilote - Né le 23.10.1920 à Pau (64)

Lieutenant Albert Tovar (CEAM) - mécanicien - Né le 25.08.1930 à Oran (Algérie)



Photo : Crédit Espace Rozanoff



Documents : Crédit SHD

13) 16 octobre 1959 à Saint-Avit (40) - Crash d'un Super Mystère B2 N° 23 Immatriculé F-SDAE :

Cote SHD : AI 100 E 1720

Qualifié Chef de Patrouille à la section chasse du CEAM, le lieutenant Fay vole ce matin-là pour une mission de tir canon suivie d'une interception à 40 000 pieds. Réacteur bloqué en plein gaz sec suite à un problème technique, il décide d'un retour terrain.

Il réussit à poser l'avion, mais à cause d'une coupure tardive du réacteur par action sur le robinet coupe feu, estimant la longueur de piste insuffisante, il prend à 9h30 la décision de s'éjecter. Malheureusement, probablement à cause de la faible vitesse de l'appareil lors de l'éjection, la séparation siège-pilote ne fonctionnera pas. L'avion s'écrase dans la forêt après le bout de piste.

Ce crash entrainera l'installation des premières barrières d'arrêt sur la piste de la BA 118 ainsi qu'un meilleur aménagement des trouées d'envol.

Victime : 1 mort

Lieutenant Michel Fay (CEAM) - Né le 17.04.1930 à Versailles (78)

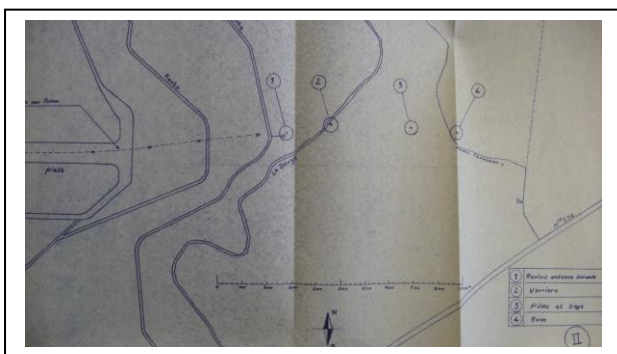


Photo : Crédit Espace Rozanoff
Documents : Crédit SHD



14) 20 mai 1961 à Colomb-Béchar (département de la Saoura) Algérie - Crash du SO 4050 Vautour II N N° 346 immatriculé F-SDIR :

Cote SHD : AI 100E 1743



Photos : Crédit Espace Rozanoff



L'accident s'est produit lors d'une mission de tir sur cible volante (CT 20) à 2500 pieds avec un appareil au chargement opérationnel complet : réservoir de soute plein, lance-roquettes chargé de 104 roquettes explosives, châssis canon armé de 400 cartouches...

A la fin de la deuxième passe, après avoir tiré une cinquantaine de roquettes, une explosion se produit sous l'avion à la hauteur de la soute à roquettes. Le pilote annonce calmement qu'il a des ennuis, exprime son intention de se poser et change de fréquence radio...

Il ne réalise pas que le feu s'est déclaré à bord et gagne un des réservoirs de kérosène. Le pilote de l'avion d'accompagnement tente de prévenir l'équipage sur plusieurs fréquences, l'enjoignant de sauter.

A 9h50 locales, 40 secondes seulement après l'explosion initiale, l'avion se disloque en vol éparpillant ses débris sur une zone de 8 kms de long.

Victimes : 2 morts

Capitaine Jacques Rémond - CEAM/GSR - Navigateur-Radariste - Né le 28.05.1922 à Pontarlier (25)

Adjudant-chef Elie Founs - CEAM/GSR - Pilote - Né le 04.04.1922 à Metz (57)



Dans le numéro 2 de la voix de la Midouze, la Gazette du CEAM, le colonel Maurin écrivait ces quelques lignes :

« Au mois de mai, la veille de la Pentecôte, nous avons perdu un équipage parmi les meilleurs du Centre. Le capitaine REMOND et l'adjudant-chef FOUNS ont trouvé la mort en accomplissant leur tâche quotidienne, au cours d'une mission de tir roquettes à Colomb-Béchar. Cette mission était le type même du travail particulier qui peut être demandé au Centre d'Expériences, chargé de préparer les matériels pour leur utilisation dans les unités de l'armée de l'Air. Une enquête approfondie a pu faire découvrir, grâce aux installations du champ de tir de Colomb-Béchar, les causes exactes et

absolument imprévisibles de l'explosion du Vautour 346. Malgré la douleur de leur famille, et la grande tristesse que suscite leur disparition, nous devons savoir que le sacrifice de nos camarades aura sûrement servi à sauver d'autres équipages de la chasse de nuit française. »

15) 16 mars 1962 à la BA 145 de Colomb-Béchar (département de la Saoura) Algérie – Crash du Mistral SE 535 N°66 – F-SDKX du CIEES :

Cote SHD : AI 100E 1759

Chef du SEAT (Service des Avions Télépilotés) au sein du CIEES (Centre Interarmées d'Essais d'Engins Spéciaux), le capitaine Gillet de Thorey était un officier d'un dévouement extrême à la conscience professionnelle particulièrement aigüe... Ces qualités seront la cause de l'accident.

En vue d'améliorer la qualité des communications Air/Sol, cet après midi là, le pilote décolle de sa propre initiative, pour effectuer l'expérimentation d'un nouveau matériel radio en liaison avec un poste de l'armée de terre. Il fait alors un passage à 300 mètres au dessus du site puis amorce un virage à droite en très léger piqué. A 16h35 TU, l'avion disparaît derrière une dune, heurte le sol, rebondit et explose. L'hypothèse retenue sera celle d'une possible distraction du pilotage liée aux multiples réglages sur le poste radio embarqué dans une phase de vol à basse altitude nécessitant une totale concentration.

Victime : 1 mort

Capitaine Jacques Gillet de Thorey - Né le 29 juillet 1920 à Orléans



Photo : Crédit SHD et Espace



Erreur sur la plaque-Lire Thorey

16) 15 juillet 1963 à Cazères-sur-l'Adour (40) – Crash du SMB2 N°8 F-SDAG appartenant au CEAM :

Cote SHD : AI 100 E 2157

A 11h14 le capitaine Thebault décolle pour un entraînement de voltige à basse altitude dans le sud du terrain. Son indicatif est « Copeau 87 », l'appareil en configuration lisse embarque 1880 kg de pétrole.

Dix minutes plus tard, un MD 312 qui faisait des essais de portée VHF vers Aire sur l'Adour aperçoit au loin un panache de fumée, se déroute sur le lieu du crash et donne l'alerte. Pour une cause indéterminée, le SMB2 s'est écrasé à environ 1 kilomètre au nord de Cazères sur l'Adour.

A cause de la forte chaleur et de l'enchaînement des figures de voltige, c'est un malaise du pilote qui restera pour la commission d'enquête la cause la plus probable de cet accident aérien

Victime : 1 mort

Capitaine Norbert Thebault (CEAM) - Né le 17.05.1931 à Plampied (18)



Photo : Crédit Espace Rozanoff



Photos : Crédit SHD

17) 11 septembre 1963 sur la base aérienne de Mont de Marsan - Crash du Mirage III B N° 216 du CEAM :

Cote SHD : AI 100E 2158

Au cours d'un vol d'entraînement en double commande dans le cadre d'une transformation sur Mirage III, le capitaine Popov « monite » un élève pilote. En procédure d'atterrissage du type « Touch and Go », l'avion arrivant trop haut et trop vite, ne touche les roues qu'à mi piste. Au cours de la remise de gaz qui s'en suit, le réacteur décroche suite à un problème mécanique. Le parachute frein est tiré mais il se rompt à cause de la vitesse excessive.

Conformément à ses consignes le contrôleur en poste à la vigie lève la barrière d'arrêt. L'avion l'engage à grande vitesse à 7 mètres de son extrémité droite. Il semble d'abord freiné normalement sur 50 mètres puis dérape à droite, rompt le filet et passe sur le dos. Il glisse encore 20 mètres en appui sur la dérive et la verrière qui se désintègre.

Les secours arrivent rapidement et dégagent l'équipage. Mais il est déjà trop tard pour le capitaine Popov...

Victimes : 1 mort – 1 blessé grave

Capitaine Georges Popov (CEAM) – Né le 11.04.1931 à Ougartchine (Bulgarie)

Sergent Philippe Mignon – Elève pilote



Photo droite : Crédit Espace Rozanoff
Photo gauche : Crédit SHD

18) 24 décembre 1964 à Mont de Marsan – Crash du MS 760 « Paris » N° 3 F-SDIJ :

Cote SHD : AI 100 E 2161

Le 24 décembre 1964 à 13 h 20, le commandant de base emmène deux passagers pour un vol de liaison entre Mont de Marsan et Lyon.

Quatre minutes après le décollage, le « Paris » en difficulté avec son réacteur gauche fait demi-tour pour se présenter sur la piste, mais pour une raison indéterminée, il s'écrase dans les pins à environ 500 mètres du terrain. Le pilote et ses deux passagers sont tués à l'impact.

Les obsèques se dérouleront le 28 décembre en présence du chef d'état-major de l'Armée de l'air et « d'une foule immense de civils et de militaires »

Victimes : 3 morts

Colonel Jacques Couilleau - Pilote / Commandant de la BA 118-CEAM – Né le 20.07.1921 à Mariol (03)

Sergent Michel Blanc – Mécanicien – Né le 26.09.1941 à Lorient (26)

Sergent Bernard Ruy - Mécanicien – Né le 22.01.1945 à Lyon (69)



Photos : Crédit Espace Rozanoff

18) 23 juillet 1974 à Saint Julien des Chazes (Haute Loire) – Planeur :

Victime : 1 mort

Sous-lieutenant Jacky Lopitiaux – Né le 12.02.1947 à Bommiers (Indre)

Il n'y a malheureusement aucun véritable compte rendu concernant cet accident de planeur dans les archives du Service Historique de la Défense, la seule information disponible provient d'un extrait du JMO de la base aérienne de Mont de Marsan (Cote SHD : 58 F 5322) reproduit ci-dessous :

PERSONNEL DECEDE A L'OCCASION DU SERVICE :

La BA 118-CEAM a déploré le décès en service aérien du sous-lieutenant LOPITEAUX Jacky (en fait l'orthographe exacte est **LOPITAUX**) survenu le 23 juillet 1974 à Saint Julien des Chazes (Haute Loire).

Vélociste convaincu, le sous-lieutenant Lopitiaux participait à un stage de sélection pour les championnats de France de vol à voile et, au cours de la 5ème épreuve organisée au départ de Roanne, il a trouvé la mort aux commandes d'un planeur monoplace **GLASFLUGEL H201 LIBELLE** lors d'un **posé** en campagne au lieu-dit « le Pradel » dans les gorges de l'Allier.

La médaille de l'aéronautique lui sera décernée à titre posthume avec la citation suivante :

« Officier issu de l'Ecole militaire de l'air, particulièrement motivé par l'activité aéronautique. Engagé pour servir dans l'Armée de l'air comme mécanicien puis comme contrôleur d'aérodrome, sa passion pour le vol le conduit au vol à voile où il totalise rapidement plus de 900 heures de vol effectuées sur les planeurs les plus modernes.

Participant à de nombreuses compétitions nationales et internationales, se classe premier au championnat de l'armée de l'air en 1970 et septième au championnat de France 1971.

Par son dynamisme, son enthousiasme, son expérience, restera, pour les vélocistes, un modèle de compétence et de volonté. Trouve la mort en service aérien le 23 juillet 1974 à saint Julien des Chazes (Haute Loire) au cours d'un stage de sélection pour les championnats de France.

Le sous lieutenant Lopitiaux, engagé volontaire en 1966, était affecté aux Moyens opérationnels 05.118 – Contrôle local d'aérodrome le 4 juin 1974.

Ses obsèques ont eu lieu le 27 juillet 1974 à Bommiers (Indre)



Erreur sur la plaque : Lire Lopitiaux



Photo : Crédit Internet

19) 11 juillet 1975 à Saint-Avit (40) – Crash du Mirage III B N° 211 F-SDAA du CEAM :

Cote SHD : AI 100 E 28619

Victimes : 1 mort - 1 blessé léger

Commandant Marc Moreau - Pilote / Cdt de l'Escadron de Chasse EC 24/118 - Né le 14.05.1939 à Saint-Désiré (03)

Commandant Jacques Tavernier, mécanicien, Chef des Services Techniques de l'EC 24/118, a survécu. (Témoignage transmis en juin 2015)

Le Mirage III B équipé de réservoirs de 500 litres décolle pour une mission d'entraînement à la navigation basse altitude. Après moins d'1 min 30 de vol la post combustion est coupée mais les alarmes suivantes apparaissent successivement en quelques secondes : allumage voyant feu PC, allumage voyant feu réacteur, avertisseur sonore et allumage de divers voyants du tableau de pannes. Il y a un feu à bord.

Le pilote annonce son intention de se poser mais il veut d'abord faire vérifier la présence réelle de fumée. Ce qui est confirmé par le contrôleur de la tour lors d'un passage entre la piste et le taxiway.

Le pilote fait alors savoir son intention de se poser immédiatement. Le feu réacteur est également confirmé par un Mirage IV au décollage qui commande l'éjection en même temps que le surveillant des vols.

Le pilote donne l'ordre d'éjection à son passager. Seulement 34 secondes se sont écoulées depuis le début de l'alarme incendie.

Pensant peut-être pouvoir encore ramener l'avion le pilote tarde à s'éjecter à son tour. L'appareil percute le sol 10 secondes plus tard au lieu dit « Lanot » à St Avit. Le parachute n'a pas eu le temps de se déployer.

Le passager est récupéré dans une clairière à 300 mètres du crash avec une entorse au pied.



Photo gauche : Crédit Espace Rozanoff
Photo droite : Crédit SHD





Obsèques du Cdt Moreau-15 juillet 1975-Crédit photos : Espace Patrimonial Rozanoff

20) 23 juin 1976 sur la Base Aérienne 118 – Crash de l'Alpha-Jet N°4 F-SZWRX de la Direction Technique des Constructions aéronautiques (CEV)

Cote SHD : AI 100E 28625

Victimes : 2 morts

Commandant René Boffy – Copilote – BA 118 - Né le 02 12 1930 à Vandoeuvre (Meurthe et Moselle)
Capitaine Jean-Claude Brosset – Pilote / commandant de bord (CEAM-EC 24/118) – Né le 05.02.1942 à Istres (13)

« L'été 1976 il y a eu un Alpha-Jet qui loupé son atterrissage, qui a touché la barrière d'arrêt, qui est passé sur le dos et qui s'est écrasé sur la route qui va à Canenx ».

Témoignage du colonel Gabriel Lang.

L'appareil est un avion du Centre d'Essais en Vol, il est en expérimentation au CEAM. La mission du jour est un exercice en configuration monomoteur simulé. L'avion décolle à 14 heures, il fait très chaud, 31 degrés à l'ombre. Le copilote en place arrière a été désigné tardivement, il n'a aucune expérience pratique de l'avion et s'en remet totalement au pilote qui est un chevronné...

Lors de l'atterrissage une panne fictive est simulée sur le moteur droit, les aérofreins sont sortis pour compenser la poussée résiduelle.

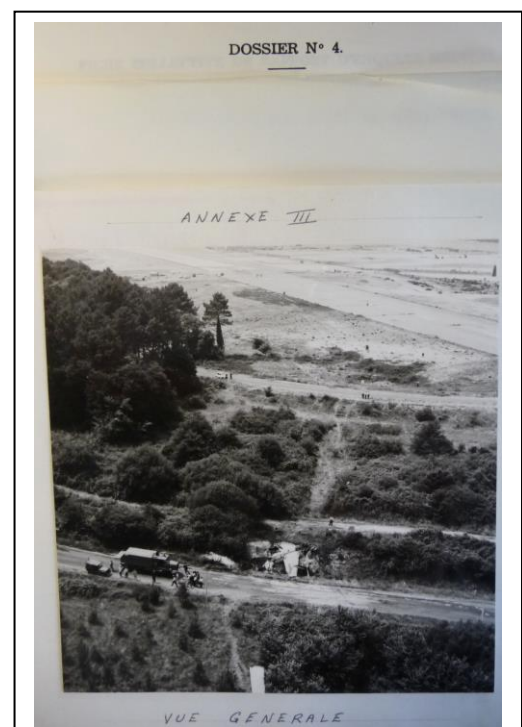
L'atterrissage est normal et le pilote remet les gaz sur le seul moteur gauche.

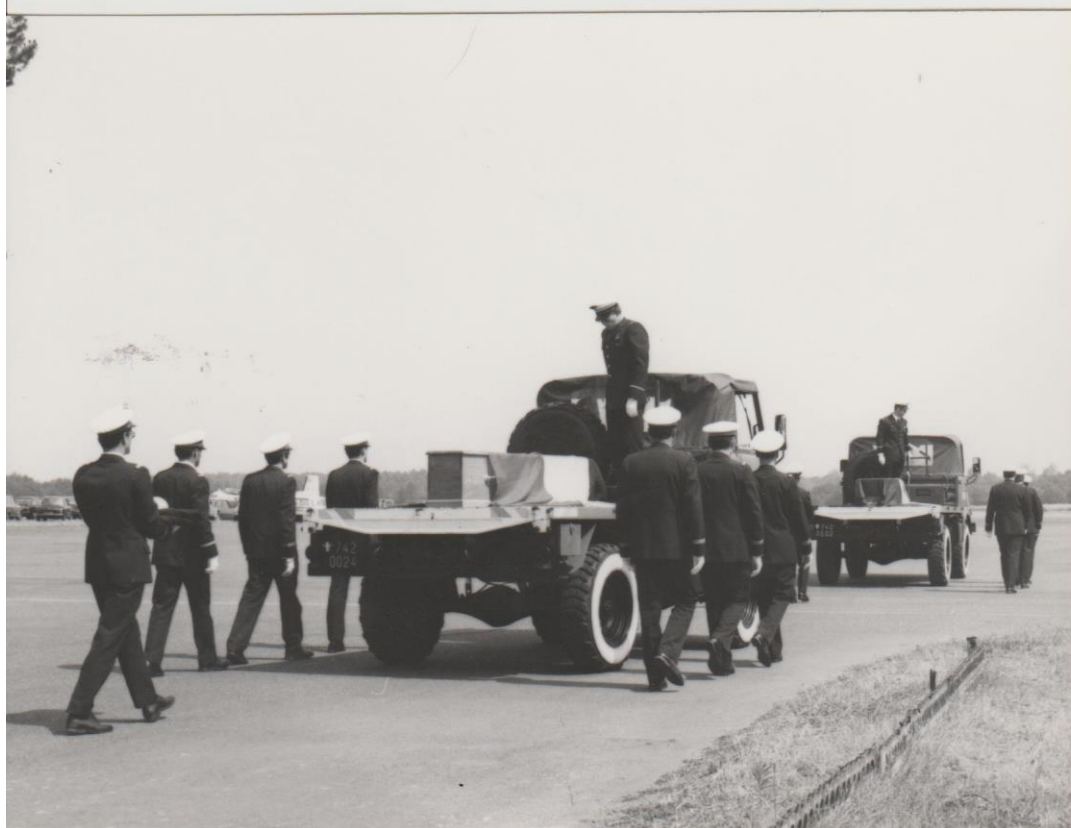
Les aérofreins n'ont pas été rentrés et l'avion accélère avec difficulté. S'en rendant compte le pilote remet la puissance sur le moteur droit à 300 mètres du bout de piste. L'avion finit par décoller mais, trop bas, déclenche les cellules de la barrière d'arrêt.

Elle est en automatique, elle se relève. L'avion la touche avec son train d'atterrissage, bascule et percute le sol.



Photo gauche : Crédit Espace Rozanoff
Photo droite : Crédit SHD





Obsèques du Cdt Boffy et du Cne Brosset-25 juin 1976-Crédit photos : Espace Patrimonial Rozanoff

21) 4 janvier 1977 sur le champ de tir « Calamar » de la Base Aérienne 120 (Cazaux) - Crash du Mirage III BE N° 273 F-ZAEG de la Direction Technique des Constructions Aéronautiques (CEV)

Source Association du Mémorial des Aviateurs-Caplet / Levaufre

Victimes : 1 mort – 1 blessé grave

Capitaine Claude Lestage – Pilote – Né le 16 07 1933 à Barsac (Gironde)

Jean-Claude Bergasse – Ingénieur navigant d'essais



Le capitaine Claude Lestage-Crédit Olivier Lestage

Plaque mur du souvenir-Crédit Ch. Levaufre

Le mardi 04 janvier 1977 à 16h10, le Mirage III BE N°273 du Centre d'Essais en Vol décolle de la Base Aérienne 120 de Cazaux. Aux commandes le capitaine Claude Lestage et en place arrière monsieur Jean-Claude Bergasse, ingénieur navigant d'essais.

L'équipage a pour mission d'étudier le comportement en vol d'un nouveau missile air-air. Cette mission s'inscrit dans le cadre normal des travaux du Centre d'Essais en Vol et du Centre d'Expérimentations Aériennes Militaires dont une annexe est à Cazaux.

Ce vol qui normalement se présente sans difficulté particulière se transforme soudain en une situation très critique : une flamme importante sort de la tuyère du Mirage. L'équipage décide l'éjection, malgré les conditions limites, le vol s'étant déroulé à basse altitude et à basse vitesse. L'éjection a lieu et l'équipage est rapidement récupéré au sol par un hélicoptère du service médical de la Base Aérienne 120. Jean-Claude Bergasse est blessé, tandis que le capitaine Claude Lestage est lui très sévèrement touché. Ils sont évacués tous les deux vers l'hôpital Robert Picqué de Bordeaux. Durant cinq semaines, le capitaine Claude Lestage lutte contre la mort mais il décède à l'hôpital Pellegrin de Bordeaux, le 09 février 1977.

Il totalise alors 4413 heures de vol dont 3345 heures sur avion à réaction.

Les recherches menées en liaison avec Olivier, le fils du Cne Lestage, ont mis en évidence l'absence injustifiée d'une plaque commémorative sur le mur du souvenir de la BA 118 à Mont-de-Marsan.

L'erreur a été réparée avec le soutien de l'Association des Anciens du CEAM, de l'Espace Patrimonial Rozanoff, de la BA 118 et du CEAM. Posée le 22/04/2021 la plaque au nom du Cne Claude Lestage a été dévoilée le 21/07/2022 en présence d'Olivier (fils de Claude), de Naomie Lestage, la petite fille du pilote étudiante à Bordeaux et d'Émile Bruneau, un copain de promo ami de la famille et de son épouse.



Crédits photos : Ch. Levaufre & BA 118

22) 07 octobre 1977 à 10h32 (TU) sur la cité Maridor à Mont de Marsan - Mirage IV N° 58 F-THCE de l'EB.091

Cote SHD : AI 100 E 28630

Victimes : 2 morts

Commandant Raymond Pardaillan – Navigateur / Cdt de bord - Né le 21.03.1936 à Nancy (54)

Lieutenant James Martin – Pilote – Né le 22.10.1944 à Philippeville (Algérie)

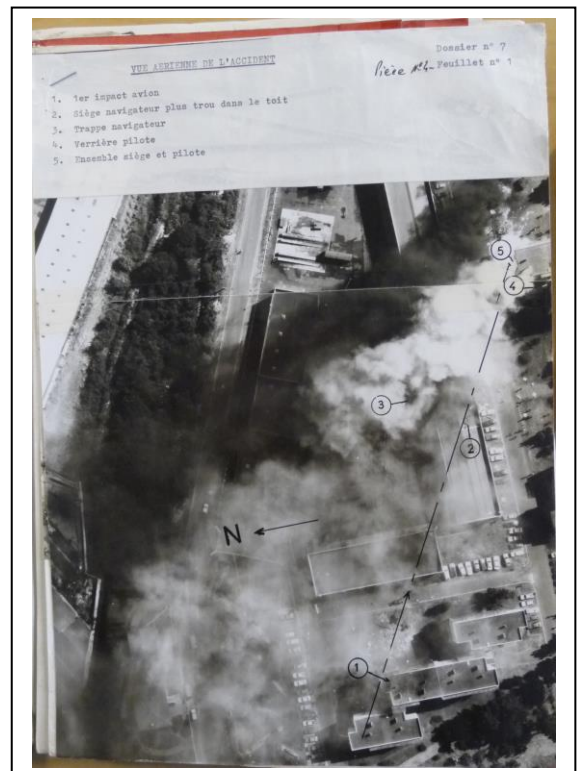
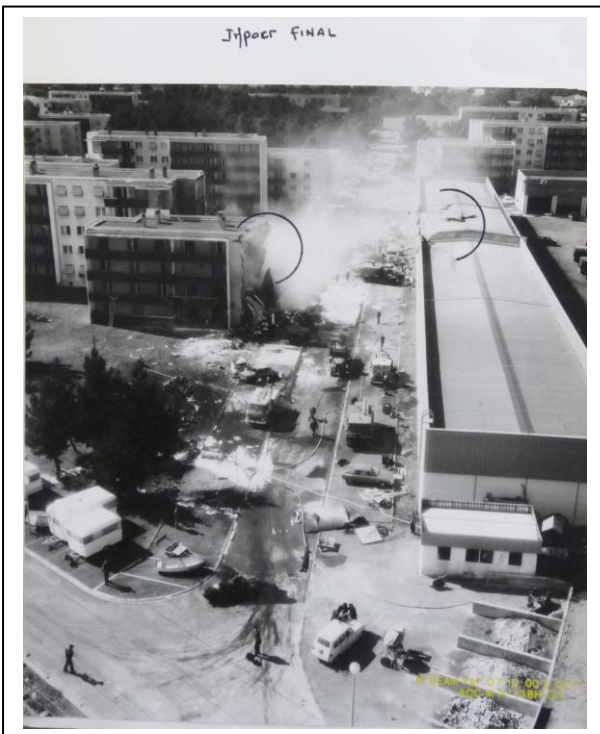
Lors d'une mission d'entraînement à la navigation basse altitude avec exercice de rallumage, l'appareil se prépare pour une finale autonome avec remise de gaz.

Suite à un problème technique sur le réacteur droit, l'avion redécolle avec de mauvais paramètres.

La poussée est insuffisante et malgré un largage des bidons, l'avion accroche un immeuble de la cité Maridor et s'écrase contre un autre.

Les séquences d'éjection ont été initiées mais n'ont pas eu le temps de se dérouler complètement.

De nombreuses vies ont probablement été épargnées car le crash s'est produit à l'heure de la sortie des classes et les familles étaient absentes de la cité.



Photos : Crédit SHD



Obsèques du Cdt Pardaillan et du Ltt Martin-10 octobre 1977-Crédit photos : Espace Patrimonial Rozanoff

23) 06 mai 2007 au Sinaï – Crash du DE HAVILLAND DHC-6 « Twin Otter » N° 742 Immatriculé F-RACB

L'accident a fait l'objet d'un rapport d'enquête du BEAD

- <https://www.defense.gouv.fr/portail/ministere/organisation-du-ministere-des-armees/organisation-du-ministere-des-armees/organismes-dependant-du-ministre/les-bead/bea-e/2007/rapports-2007/a-2007-012-a>

Victimes : 6 morts

Capitaine Laurence Briançon-Forest – Pilote – Née le 17.11.1975 à Tahiti (Polynésie française)

Lieutenant Guillaume Pike – Copilote – Né le 28.12.1973 à St Jean d'Angély (17)

Sergent-chef Laurent Pottier – Mécanicien – Né le 05.01.1972 au Mans (72)

Sergent-chef Hervé Bouffénie – Mécanicien – Né le 16.11.1971 à Metz (57)

Sergent-chef Yann Poilly – Mécanicien – Né le 19.06.1973 à Boulogne sur Mer (62)

Sergent Julien Flégo – Mécanicien – Né le 18.01.1985 à Meulan (78)

Il y aura 3 victimes supplémentaires dans le crash, n'appartenant pas à l'Escadron Ventoux de la base aérienne de Mont de Marsan, elles ne figurent pas dans la liste ci-dessus :

Adjudant-chef Dominique GRAU (BA 107 Villacoublay)

Adjudant Dominique DURAND (BA 709 Cognac)

Caporal Benoît CHEVALIER (Canadien)

Lors d'un vol de reconnaissance à basse altitude au départ d'Al Gorah et à destination de l'aéroport de Ste Catherine (Egypte), l'appareil accrochera un obstacle avant de s'écraser une douzaine de kilomètres plus loin près du village d'Al Thamad.



Photos : Internet et collection personnelle

Une autre stèle, érigée devant les bâtiments du Ventoux à Mont de Marsan, n'a pas suivi le transfert de l'escadron à Creil. Au printemps 2016, elle a rejoint le mur du souvenir.



24) 14 août 2024 – Crash du Rafale Monoplace n° ? à Colombey-les-Belles (Meurthe-et-Moselle) et du Rafale Biplace N° 350 à Harmonville (Vosges)

Victimes : 2 morts, un blessé léger - Enquête en cours = informations limitées

Capitaine Sébastien Mabire né le ? à Brix (50)

Lieutenant Matthis Laurens né le ? à ?

Mercredi 14 août 2024, aux alentours de 12 h 30, deux avions de chasse de l'Escadron de transformation Rafale (ETR) de la base aérienne 113 de Saint-Dizier (Haute-Marne), se percutent en plein vol alors qu'ils rentrent d'une mission de ravitaillement en Allemagne. Les deux avions s'écrasent dans une zone boisée, à proximité de Colombey-les-Belles (Meurthe-et-Moselle), une commune située à 35 km au sud-ouest de Nancy.

Le pilote du premier avion parvient à s'éjecter avant le choc. Il atterrit alors en parachute près du stade de la commune de Colombey-les-Belles. Légèrement blessé, il est récupéré par les secours.

Un vaste dispositif de recherche est déployé par la gendarmerie nationale sur les trois départements mitoyens (Meurthe-et-Moselle, Meuse et Vosges), mobilisant 200 gendarmes d'active et de réserve, ainsi que des moyens spéciaux, dont un hélicoptère des Forces aériennes de la gendarmerie nationale (FAGN) et plusieurs télépilotes de drone, afin de retrouver les deux occupants du second appareil, un instructeur et son élève.

L'épave du Rafale est finalement repérée en fin d'après-midi sur la commune d'Harmonville (Vosges), située à six kilomètres de Colombey-les-Belles.

Les deux portés disparus, le capitaine Sébastien Mabire et le lieutenant Matthis Laurens sont décédés.

Le capitaine Sébastien Mabire (36 ans), pilote de chasse depuis 2013 avait commencé sa carrière opérationnelle au sein du régiment de chasse 2/30 « Normandie-Niemen » (stationné sur la BA 118) avant de devenir instructeur au sein de l'Escadron de Transformation Rafale 3/4 « Aquitaine » depuis août 2022 (stationné sur la BA 113).

Le lieutenant Matthis Laurens (29 ans), pilote de chasse breveté en 2021, était affecté sur Rafale au sein du régiment de chasse 2/30 « Normandie-Niemen » depuis novembre 2023. Il poursuivait son instruction en détachement à Saint Dizier au sein de l'Escadron de Transformation Rafale 3/4 « Aquitaine ».

Le 22 août, lors d'une cérémonie organisée sur la BA 118 de Mont-de-Marsan les honneurs funèbres militaires ont été rendus au Capitaine Sébastien Mabire et au Lieutenant Matthis Laurens en présence de leurs familles.

Une plaque au nom du lieutenant Laurens (affecté sur la BA 118) sera prochainement mise en place sur le mur du souvenir.



Cne Mabire et Ltt Laurens
Crédit AAE

La fin de cette première partie intègre la liste des parachutistes d'essai morts en service aérien commandé.

Voici les informations les concernant, telles qu'elles sont connues aujourd'hui, elles proviennent essentiellement des archives du Cdt Bourdes (ancien chef de l'ESOPE) :



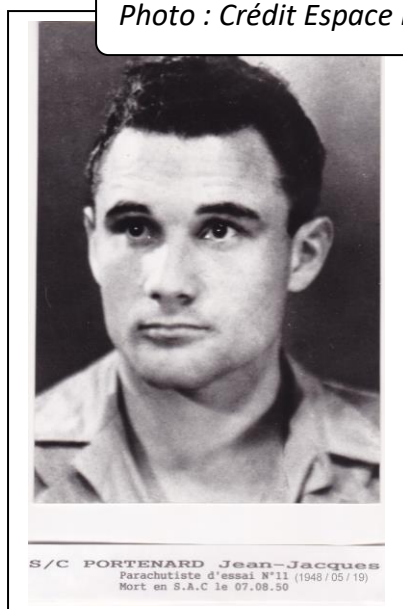
Erreurs sur la plaque :
Lire Jean, Jacques Portenard
Lire Roger Rabouan

- 4 août 1950 à Mont-de-Marsan - Parachutiste d'essai Brevet n°11 obtenu le 19 mai 1948 :

Sergent-chef Jean, Jacques Portenard né le 27.09.1927 à Auby (59)

Lors d'un saut à ouverture retardée de 20 secondes depuis le B-26 « Marauder » n°213 à une hauteur de 4000 pieds, l'ouverture de son parachute se fait seulement à une vingtaine de mètres du sol, beaucoup trop bas pour assurer le déploiement de la voilure. Il trouve la mort sur la partie cimentée de la piste d'envol, coté Est à 500 mètres de la tour de contrôle, le lieu habituel de largage des parachutistes sur la base aérienne de Mont-de-Marsan.

Photo : Crédit Espace Rozanoff



- 9 septembre 1953 à Cazaux - Parachutiste d'essai Brevet n°18 obtenu le 31 octobre 1950 :

Adjudant Robert Giralt né le 15.09.1920 à Gué d'Hossus (08)

Ancien photographe navigateur à la 33^{ème} Escadre de Reconnaissance, ancien du 1^{er} RCP aux grandes qualités physiques, il saute à 11h38 (équipé d'un parachute EFA 690 ou 691) depuis le Junker 52 « Toucan » F-SDBM au dessus du lac de Cazaux dans le cadre de l'expérimentation de

nouveaux matériels destinés au siège éjectable SNCASO. Son gilet de sauvetage n'ayant pas fonctionné et trainé par son parachute, il est retrouvé noyé sous sa voilure dont il n'a probablement pas réussi à se dégrafer.

SAINT-PIERRE-DU-MONT

Les obsèques de l'adjudant Giralt

PARACHUTISTE D'ESSAI

Vendredi dernier, à 11 heures, ont eu lieu les obsèques de l'adjudant Robert Giralt, parachutiste d'essai au C.E.A.M. de Mont-de-Marsan.

Né à Gué-c-Hossus (Ardennes), le 15 septembre 1920, était domicilié dans notre commune où il n'avait pas tardé à bénéficier de la sympathie de tous.

Ses compatriotes aimaient en lui non seulement le mépris avec lequel il se jouait quotidiennement du danger, mais aussi son aménité, sa droiture et surtout son extrême modestie.

Aussi, est-ce avec stupeur que la population a appris que, le 9 septembre 1953, il avait trouvé la mort à Cazaux au cours d'un essai de matériel nouveau.

Coincidence troublante, c'est presque au moment où l'adjudant Giralt allait fêter ses 33 ans qu'il est décédé, victime du devoir, en service aérien commandé.

Cette fâcheuse circonstance ajoutée à l'appréhension morbide qu'il éprouvait chaque fois qu'il se lançait sur l'eau et non sur la terre ferme, ont conduit à ses obsèques toute la population du bourg et une importante délégation des Anciens Combattants ou Anciens Prisonniers de guerre de la commune.

Dès 10 h. 30, une section d'honneur, composée de soldats de blanc, prend position devant la demeure du disparu.

Peu à peu, les personnalités arrivent et viennent se recueillir devant la dépouille mortelle.

Le colonel Magne, commandant la base aérienne 118; les colonels Hautière et Duzit, le représentant du général Noiret, commandant la division d'infanterie aéroportée, reçoivent les personnalités venues honorer de leur présence la cérémonie funèbre.

Nous notons en particulier l'arrivée de M. Rebelle-Borchella, chef du cabinet du préfet des Landes; de M. Labatut, commissaire de police, et de M. Dubic, secrétaire au commissariat; de M. Lasserre, maire de Saint-Pierre-du-Mont, et de son adjoint, M. Leprieux; de M. Nihous, adjoint au maire de Mont-de-Marsan.

De nombreux officiers de la base aérienne, des sous-officiers et un important contingent de troupes viennent se joindre aux délégations de la brigade de gendarmerie de Mont-de-Marsan, des gardiens de la paix et des pompiers forestiers.

Le cercueil, grappé aux couleurs nationales, est porté par six camarades de l'adjudant Giralt, sur un tracteur militaire, tandis que d'autres sous-officiers portent de splendides gerbes de fleurs naturelles.

L'adjudant-chef, Sergent, ami et camarade de combat du défunt, porte un coussin confectionné de décorations parmi lesquelles la médaille militaire décernée tout récemment, témoigne de la bravoure du disparu.

Après avoir observé une émouvante minute de recueillement, le long cortège se dirige vers l'église où se déroulera la cérémonie religieuse, tandis que l'absoute sera prononcée par l'abbé Juzanx, ancien aumônier de la base aérienne.

A l'issue de cette cérémonie et avant que le cercueil soit conduit à Saint-Etienne-du-Bois, en Vendée, où il sera inhumé, il est déposé sur une estrade, sur la place de l'Eglise, tout près du monument aux morts.

Pendant que les troupes présentent les armes, le colonel Hautière, commandant des parachutistes, prononce une brève allocution.

En termes émus, il rappelle la carrière militaire de Giralt, ses campagnes d'Afrique du Nord, d'Italie et de France.

Il rappelle ses citations à l'ordre de l'armée et brosse du disparu un portrait fidèle, mettant en relief ses qualités de soldat, ses aptitudes au commandement, sa virtuosité de parachutiste d'essai.

Il montre comment, grâce à la foi enthousiaste dont il paraît se lancer, grâce au courage qu'il dépensait sans compter, grâce à la maîtrise dont il faisait preuve dans l'exercice de ses périlleuses fonctions, il a contribué à sauver de nombreux vies humaines.

Au nom de ses camarades parachutistes, il lui apporte un suprême adieu et lui témoigne toute la reconnaissance de l'armée de l'air.

Ensuite, le capitaine Chaix lit la dernière citation dont vient d'être l'objet l'adjudant Giralt, citation qui comporte l'attribution de la médaille de l'aéronautique :

« Parachutiste d'essai dont les qualités de courage et de volonté sont à citer en exemple.

« A grandement contribué à la mise au point de nombreux parachutes et matériel de sauvetage, méritant ainsi la reconnaissance de tous ses camarades de l'armée de l'air.

« A trouvé la mort au cours d'un essai de matériel nouveau, le 9 septembre 1953, à Cazaux.

« Totalisait deux cents trente sauts en parachute et cinq cent cinquante-sept heures de vol. »

En cette pénible circonstance, nous nous inclinons bien bas devant le magnifique exemple donné par ce valeureux soldat et nous prions Mme Giralt et ses deux adorables enfants de croire en notre respectueuse sympathie.

Photo : Crédit Espace Rozanoff

Documents : Crédit SHD- Espace Rozanoff



ÉVÉNEMENTS SURVENUS AU COURS DE LA JOURNÉE :

1741	Dep. Lannion F6AC1	FFVI
0347	Fam. S. m. m.	
0350	S. m. m. m.	
0367	Dep. J. S. FSDM	FFMM
1046	Dep. J. S. FSDM	FFMM
1105	Dep. J. S. FSDM	FFMM
1116	Dep. J. S. FSDM	FFMM
1138	Dep. J. S. FSDM	FFMM
1163	Dep. J. S. FSDM	FFMM
1187	Dep. J. S. FSDM	FFMM
1188	Dep. J. S. FSDM	FFMM
1189	Dep. J. S. FSDM	FFMM
1190	Dep. J. S. FSDM	FFMM
1191	Dep. J. S. FSDM	FFMM
1192	Dep. J. S. FSDM	FFMM
1193	Dep. J. S. FSDM	FFMM
1194	Dep. J. S. FSDM	FFMM
1195	Dep. J. S. FSDM	FFMM
1196	Dep. J. S. FSDM	FFMM
1197	Dep. J. S. FSDM	FFMM
1198	Dep. J. S. FSDM	FFMM
1199	Dep. J. S. FSDM	FFMM
1200	Dep. J. S. FSDM	FFMM

- 2 février 1954 à Mont de Marsan - Parachutiste d'essai Brevet n° 20 obtenu le 10 mai 1951 :

Cote SHD : AI 100E 1627 – Dossier en cours d'étude

Adjudant Roger (et non pas Robert) Rabouan né le 9 octobre 1922 à ? - Para d'essai CEAM

Autre ancien du 1^{er} RCP, au physique affuté. Dans le cadre d'une mission d'expérimentation de nouveaux effets de vol il va sauter au dessus de Mont de Marsan par un jour de très grand froid. Les

témoins diront qu'ils ne le verront faire aucun geste d'ouverture du parachute après sa sortie en croix de l'avion.

MESSAGE		ARRIVEE	
4100 2.2.1954 3 RA BORDAUBONNES DESTINATAIRES 7402 EMPA/3/SAE DA 110 MONT DE MARSAN CEAM N° DE MARSAN			
DIFFUSION RESTREINTE NR 162/RA/3/SAE/ON DETOURNEE NR 2500 EDITION 1953 TU NR 43/CEAM COU DU 2.3.54 A CONFIRMATION ACCIDENT AERIEU GRAVE 5 LY 2 FEVER 1954 A 10000 LOCALS 6 PARACHUTE TYPE ARZ 657 DOSSAL D ENTRAINEMENT AVEC PARACHUTE VEUTRE DE SECOURS 7 TERRAIN DE MONT DE MARSAN 8 CEAM 9 EXPERIMENTATION EFFETS DE VOL 10 PRODUIT ROGER ADJUDANT PARACHUTISTE D ESSAI TUE 11 DA 110 MONT DE MARSAN 12 VENANT 13 DA 110 MONT DE MARSAN 14 SANS OBJET 15 HIGH OUVREURE DES PARACHUTES CAUSE VIBRATIONS 16 SANS OBJET 17 A 10000 MONT DE MARSAN 18 A 10000 MONT DE MARSAN 19 A 10000 MONT DE MARSAN 20 A 10000 MONT DE MARSAN			
INSTRUCTIONS A LA RECEPTION INSTRUCTIONS POUR LE MESSAGE			

Documents : Crédit SHD- Espace Rozanoff
Photo : Crédit Espace Rozanoff



Adjudant RABOUAN Robert
Parachutiste d'essai N°20
Mort en S.A.C le 02.02.54 à l'âge de 32 ans.

Les émouvantes obsèques de l'adjudant Roger Rabouan mort en service commandé

Notre base, déjà douloureusement frappée par la catastrophe du Nord 2501, vient d'être encore éprouvée par la perte de l'adjudant Roger Rabouan, parachutiste d'essai, mort en service commandé dans des circonstances que nous avons relatées dans notre édition de mercredi.

A L'HOPITAL DE LA RUE LESBAZEILLES

Aussitôt après l'accident, le corps de l'infortuné parachutiste avait été transporté à l'hôpital de la rue Augustin-Lesbazeilles, où était dressée une chapelle ardente.

C'est dans la cour de l'établissement que se formait, jeudi, à 10 h. 30, l'imposant cortège qui devait assister aux obsèques.

Au premier rang de l'assistance très dense, qui prenait place derrière le tracteur plate-forme sur lequel avait été posé, recouvert du drap tricolore, le cercueil, on remarquait la présence de : M. Rebelle-Borgella, chef de cabinet de M. le Préfet des Landes; du colonel Magné, commandant la base aérienne 118; du lieutenant-colonel Hautière, commandant le C.E.A.M.; des lieutenants-colonels Benedetti et Gandit; du chef d'escadron Tudei, commandant la compagnie de gendarmerie des Landes; du capitaine de gendarmerie Labregère, commandant la section de Mont-de-Marsan; de nombreux membres du Conseil municipal; d'importantes délégations d'officiers et sous-officiers de la base, de la première demi-B.C.P.; les représentants de diverses associations patriotiques de la ville, etc., etc.

Lentement, le cortège se dirigeait vers l'église de la Madeleine, où avait lieu la cérémonie religieuse.

A LA MADELEINE

Sous le porche du sanctuaire, une section de la base rendait les honneurs.

M. le chanoine Puzo donnait l'absoute. M. l'abbé Juzan, aumônier de la base, disait la messe.

A la fin de l'office, il prenait la parole pour saluer avec émotion la belle mémoire du disparu et mar-

sur le parvis. Là, le lieutenant-colonel Hautière prenait la parole.

Voici le texte de son allocution :

« L'adjudant Rabouan, auquel j'ai le triste devoir d'adresser au-

jourd'hui le dernier salut de ses chefs et de ses camarades, était

entré dans la carrière militaire le 4 juin 1942.

Après avoir servi en France, puis en Afrique du Nord dans le service général, il passe sur sa de-

mande le brevet de parachutiste militaire le 22 mars 1943.

Affecté au 1er régiment de chasseurs parachutistes le 7 octo-

bre 1943, il participe activement avec cette unité aux campagnes de Sicile, d'Italie et de France. Son

action lui vaut une citation à l'ordre du régiment en octobre 1944.

C'est en novembre 1949, qu'il revient dans l'armée de l'air. Il re-

joint le Centre d'expériences aé-

riennes militaires en avril 1950 et

prépare avec ardeur le brevet de

parachutiste d'essais qu'il obtient

le 10 mai 1951.

Dès lors, il participe avec cou-

rage et enthousiasme à la tâche

peu enviable que la mise au point

et l'expérimentation des parachu-

tes et des matériels de sauvetage

de l'armée de l'air. La médaille

militaire vient récompenser en

décembre dernier l'ensemble de ses

services militaires.

Nous le voyons disparaître au-

jourd'hui au cours d'un de ces

essais grâce auxquels ultérieurement

pourront être sauvegardées de

nombreuses vies humaines. Il s'est

acquis, par son sacrifice, le droit à

la reconnaissance profonde de

toute l'armée de l'air.

La paix revenue, le 1er R.C.P.

se reformait d'Avord; près de

Bourges, puis à Pau, où Roger Ra-

bouan obtenait son brevet de mon-

iteur des troupes aéroportées.

Sur sa demande, il était enfin ad-

mis comme parachutiste d'essai.

Entre temps, il s'était marié, à

Pau, avec une jeune fille de la

ville et la venue d'un petit gar-

çon, prénommé Roger, comme son

père, était venue égayer le foyer.

La famille s'installa — il y a

aujourd'hui près de trois ans —

dans le centre de Mont-de-Marsan

sur le Chemin-Fleur.



L'adjudant Roger Rabouan.

» Tous mes camarades et, moi-même nous inclinons, Madame, profondément devant votre douleur.

Je veux, en adressant un dernier adieu à votre cher disparu, vous

assurer que le souvenir de l'adju-

dant Rabouan sera fidèlement

conservé dans la mémoire de tous

ceux qui l'ont connu et estimé.

LA MEDAILLE DE L'AERONAUTIQUE

DECERNEE A TITRE POSTHUME A L'ADJUDANT RABOUAN

Un officier lit ensuite la citation

décernée à titre posthume à l'ad-

judant Rabouan et épingle sur le

cercueil la médaille de l'aéronauti-

que.

L'assistance se fige, tandis que

le cercueil porté à bras est déposé

dans un camion militaire qui par-

taille immédiatement pour Pau où

avait lieu l'inhumation.

Les circonstances de l'accident

n'ont pu encore être éclaircies.

A la base aérienne de Mont-de-Marsan Un parachutiste se tue au cours d'un exercice

Mont-de-Marsan. — Un tragique accident d'enduciller à nouveau la base aérienne de Mont-de-Marsan, ravissant à la famille et de ses camarades un jeune sous-officier promis à une magnifique carrière et qui avait su conquérir, avec l'estime de ses chefs, la sympathie unanime de la population montoise.

Hier matin, vers 10 h. 30, au

cours d'exercices effectués au-

dessus de la base aérienne 118, l'adju-

dant parachutiste d'essai, Roger

Rabouan, âgé de 32 ans, marié et

père d'un garçonnet de 4 ans et

demi, a fait une chute mortelle.

A bord d'un « Nord 2501 »

Quatre sous-officiers avaient pris

place hier matin à bord d'un

« Nord-2501 », appartenant au mé-

me type que l'appareil récemment

disparu. Commencés vers 9 heures,

c'est un exercice classique qui de-

vait avoir lieu : parachutage de

matériel et saut. Parachutiste che-

vronné, comptant déjà quatre cents

épreuves, l'adjudant Roger Rabouan

devait sauter le premier.

Vers 10 h. 30, le matériel avait

été largué et les quatre camarades

se jetèrent dans le vide, à 800 mè-

tres d'altitude. Les opérations se

faisaient dérouler d'une façon nor-

male et un à un les domestiques pa-

rachutes s'ouvrirent dans le ciel.

Mais brutalement l'angoisse étrei-

gnit les assistants. Le parachute de

l'adjudant Rabouan ne s'était pas

ouvert, et le jeune sous-officier

tomba comme une masse inerte sur

le sol gelé où il se brôlait.

Les services de secours se précipitèrent aussitôt, mais toute espérance était déçue. C'est une dépouille inerte que l'on transporta à l'hôpital Lesbazeilles, où une chapelle ardente a été dressée.

Roger Rabouan repose dans une

salle, sous la garde fervente de

ses camarades.

Une belle carrière

Tous se souviennent : originaire

d'Angers, il avait 20 ans lorsqu'il

quitta la France meurtrie par l'en-

ferme, franchissant la zone de

démarcation et gagnant l'Afrique

du Nord, où il reçut sa première

instruction, puis était versé, sur sa

demande, au 1er régiment de chas-

seurs parachutistes.

Il prenait part ensuite à la cam-

pagne d'Italie, puis à la campagne

de France, au cours desquelles sa

conduite lui valait plusieurs cita-

tions.

La paix revenue, le 1er R.C.P.

se reformait d'Avord; près de

Bourges, puis à Pau, où Roger Ra-

bouan obtenait son brevet de mon-

iteur des troupes aéroportées.

Sur sa demande, il était enfin ad-

mis comme parachutiste d'essai.

Entre temps, il s'était marié, à

Pau, avec une jeune fille de la

ville et la venue d'un petit gar-

çon, prénommé Roger, comme son

père, était venue égayer le foyer.

La famille s'installa — il y a

aujourd'hui près de trois ans —

dans le centre de Mont-de-Marsan

sur le Chemin-Fleur.

Sa droiture d'âme, son esprit généreux et serviable, ne valurent à Roger Rabouan, que des amis, même parmi ses chefs. Il était titulaire de la Croix de guerre et, cette année, la médaille militaire lui avait été attribuée. La remise officielle devant le front des troupes devait avoir lieu prochainement.

Les circonstances de l'accident

n'ont pu encore être éclaircies.

Deuxième partie

Elle liste les crashes (connus) survenus aux alentours de Mont-de-Marsan - Les personnels impactés appartiennent à des unités autres que la BA 118 ou y étaient seulement stationnés.

19) 12 mars 1935 à Bretagne de Marsan (40) - Crash d'un Potez de la 36^{ème} Escadre d'Observation de Pau

Sources : Archives départementales des Landes et témoignage de François Causse

Victimes : 1 mort Caporal-chef Pierre Barrau ou Barreau-Pilote / 1 blessé léger Sous-lieutenant Campardeau-Observateur

Vers 9h00 du matin, l'appareil qui vole à basse altitude en direction du terrain de Mont de Marsan est pris dans un brouillard intense empêchant toute visibilité. Il accroche la cime des arbres et s'écrase dans un bois de pins et de chênes à la limite des communes de Bretagne de Marsan et de Bascons.

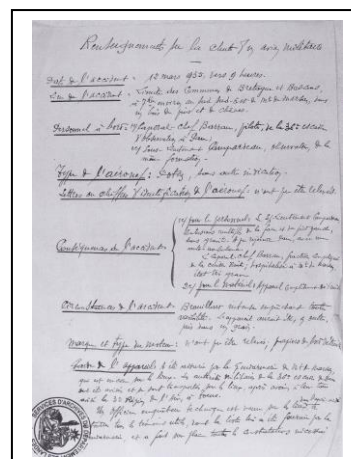
L'appareil, un Potez 25 A2 est totalement détruit.

Souffrant de contusions multiples (mais sans gravité) à la face et au pied gauche, le sous-lieutenant Campardeau est rapidement rapatrié sur Pau en auto-ambulance.

Le caporal-Chef Barrau, qui souffre d'une fracture compliquée de la cuisse droite, est transporté dans un premier temps (sur une échelle garnie de paille qui sert de civière) vers la ferme la plus proche où il reçoit les premiers secours. Plus tard, il est transféré dans un état très grave vers l'hôpital de Mont-de-Marsan où François Causse et sa mère viendront lui rendre visite le lendemain. Malheureusement, sa vessie éclatée n'ayant pas été diagnostiquée suffisamment rapidement, il y mourra des suites de ses blessures.



Crédits : Wikipédia et AD Landes

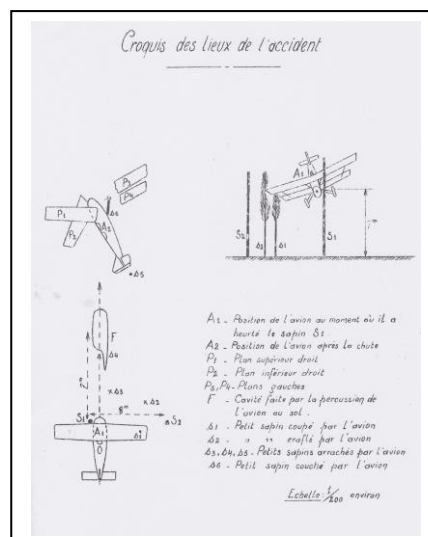


20) 23 février 1940 à Parentis de Marsan (40-Uchacq et Parentis)

Cote SHD : AI 2B 144



Crédits : SHD – P. Hervez



Victime : 1 mort Sous-lieutenant Hippolyte Vidal né le 25.11.1918 à Langeac (43)

La France est en guerre depuis 6 mois. Devant les risques d'invasion de l'armée italienne, l'école de l'air a quitté son site de Salon de Provence pour se réfugier sur le terrain de Bordeaux-Mérignac. Les différentes écoles de pilotage se répartissent entre trois sites : Les landes de Bussac, Bordeaux-Mérignac et la base annexe de Mont de Marsan. Le sous-lieutenant Vidal, élève pilote appartient au bataillon de l'air n° 106, promotion 1938 (lieutenant-colonel Mailloux).

Le 23 février, lors d'un entraînement au pilotage en milieu de journée, son avion le Romano M82 numéro 143, part en vrille depuis une hauteur de 1200 mètres et s'écrase au sol à environ 6 kilomètres au nord-ouest du terrain. Grièvement blessé, le pilote est transporté à l'hôpital Lesbazeilles à Mont de Marsan où il décède vers 16 heures ce même jour.

Faisant suite à des recherches menées par Pascal Hervez-Baudin, la plaque du Sous-lieutenant Vidal a été rajoutée sur le mur du souvenir le 28 juin 2017 lors d'une cérémonie officielle.



Crédits photos : Ch. Levaufre/P. Hervez

21) 4 mars 1963 à Trensacq (40) – Crash de trois B-26 « Invader » de l'EB 2/91 « Guyenne » - BA 120 Cazaux

Cote SHD : AI 100E 2153

Victimes : 5 morts – 5 blessés graves

<u>Tués :</u>	<u>Blessés graves :</u>
Cne Saint-Paul Gérard Slt Allemang Pierre Ltt Ehle Lucien Sgt Truchon Jacques Slt Gauthier Marceau	Sgc Ertle Jean Marc Sgc Goeury Denis Ltt Lechapelain André Sgc Quarin Victor Sgt Liekens Gérard

La guerre d'Algérie vient de se terminer, mais la France maintient des avions en alerte pour une éventuelle intervention en Afrique. Afin de tester les délais nécessaires à l'équipement des appareils, à la préparation des équipages ainsi qu'à la possibilité des B-26 « Invader » de rejoindre directement le continent Africain depuis la métropole, le commandant du groupe de bombardement 2/91 « Guyenne » lance un exercice.

Il commence le matin du 03 mars 1963 par le ramassage du personnel et se poursuit l'après midi par la préparation du vol. Pendant ce temps là les 4 appareils concernés sont équipés de bidons supplémentaires d'environ 2500 litres (Ferry tanks de 675 Gallons US) qui doivent leur permettre de couvrir la distance nécessaire. Le lundi matin les équipages suivent le briefing météo avant de décoller tous ensemble à 7h55. La mission est une navigation en CAG Cazaux-Cazaux, un vol dit

« de communauté ». Le leader rappelle la méthode de traversée d'une couche nuageuse par une section de 4 avions. Il précise que si la couche (signalée par la météo) rencontrée paraît peu épaisse, la traversée se fera en formation serrée.

La vitesse de montée est fixée à 180 MPH.

Le box des 4 appareils est ainsi composé :

<i>Grade et nom</i>	<i>Indicatif radio</i>	<i>Fonction à bord</i>	<i>Type, numéro d'avion et position</i>
<i>Cne Saint Paul Slt Allemang Sgc Ertle</i>	<i>FUIJJ</i>	<i>Pilote Commandant Avion Navigateur Bombardier Mécanicien</i>	<i>B26-C 44-34521 Noir 1 - Leader</i>
<i>Ltt Ehle Sgt Truchon Sgc Goeury</i>	<i>FUIJS</i>	<i>P F(aisant) F(onction) CA N Méc</i>	<i>B26-B 44-35228 Noir 2 - Ailier droit</i>
<i>Ltt Lechapelain Slt Gauthier Sgc Quarin Sgt Liekens</i>	<i>FUIJA</i>	<i>PFFCA N Méc Méc</i>	<i>B26-C 44-35953 Noir 3- Ailier gauche</i>
<i>Cne Surville Sgt Leboucq Sgc Chelmas Ltt Pionchon</i>	<i>FUIJC</i>	<i>PCA N Méc Méc</i>	<i>B26 ? 167 Noir 4</i>

Le rassemblement s'effectue normalement. Ce n'est qu'à cet instant que certains membres d'équipage découvrent leur destination finale : le Mali. (1)

Les 4 avions passent à la verticale de la base à l'altitude de 1300 pieds, au cap 120 en montée vers la balise de Pissos et le niveau 75.

En passant la balise au niveau 50, le leader donne l'ordre de resserrer la formation pour traverser le début de la couche nuageuse. La vitesse est alors de 160-170 MPH.

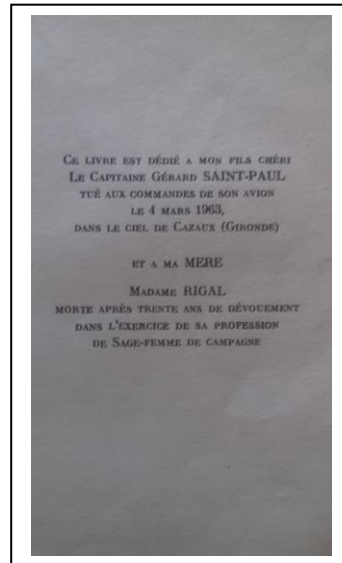
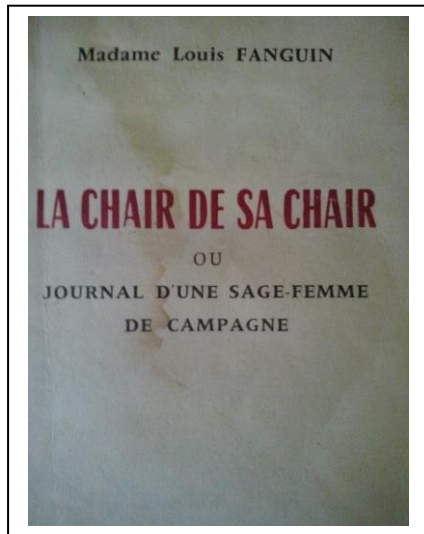
L'ailier gauche qui éprouve des difficultés de pilotage, (les avions sont lourds et les réservoirs supplémentaires leur donnent un centrage arrière) demande s'il est possible d'augmenter sa vitesse.

Il dépasse alors probablement l'avion leader qu'il perd de vue et à cause de sa vitesse trop basse (150MPH) cherche à dégager par la gauche. Il aperçoit alors le leader en dessous à droite et entre en collision avec lui.

L'avion N° 4 assiste à l'accident et donne l'alerte. Il restera sur zone pour guider l'arrivée des premiers secours.

Dans l'avion leader le pilote donne l'ordre de sauter. Le navigateur largue la verrière. Le

mécanicien évacue l'appareil et touche le sol juste après l'ouverture de son parachute. L'avion en vrille à plat s'écrase en forêt au sud de Pissos et prend feu. Le pilote et le navigateur n'ont pas pu sauter.



Marie-Louise Fanguin, la mère du capitaine Saint-Paul, pilote de l'avion leader écrira un livre à la mémoire de son fils.

Crédit : Jean Moisset

« ... Quand l'âme et le corps, ont été meurtris par une longue lutte ; quand, après des efforts inouïs on croit avoir atteint son but... et qu'alors un deuil cruel survient anéantissant tous les espoirs, la limite des forces humaines se trouve dépassée.

Nous devons alors choisir entre la mort qui serait une délivrance et un état voisin de la mort fait de renoncement et d'une faillite de nos rêves.

Mais même à ce stade, on sent la nécessité absolue de trouver un dérivatif, si on veut avoir encore une raison de vivre.

C'est pourquoi, j'écris ce livre. Je l'écris en y mettant tout mon cœur ; puissiez-vous en le lisant y mettre toute votre indulgence. Il est modeste, j'aurais voulu, pourtant faire un chef-d'œuvre afin qu'il soit digne de mon fils chéri à qui je le dédie.

Sa mort me laisse un chagrin aussi vivace, aussi cruel qu'au premier jour. Il était mon petit, la chair de ma chair, je l'adorais.

Avec son bel oiseau d'argent, il ne viendra plus dans le ciel d'Espalion m'offrir ses vœux et je suis sûre vous les offrir à tous. Il est mort aux commandes de son appareil. Sa voix était calme, n'avait même pas changé quand il donna l'ordre à son équipage de sauter en parachute. Lui, est resté à son poste, essayant de sauver ce qui pouvait être sauvé... tout simplement...

Les ailes sont brisées à jamais mais à chaque avion qui passe, je crois sentir le souffle léger de l'âme de mon fils. Rassurez-vous donc, il ne vous fera plus peur, plus jamais. Mais que sa mort, sa belle et glorieuse mort vous serve de leçon de droiture et de courage... »

Dans l'avion N° 2 (ailier droit), le pilote dégage à droite et donne l'ordre de sauter.

Le mécanicien réussit à évacuer l'appareil par la verrière ouverte en position normale. Il est accroché par les mitrailleuses de tourelle mais réussit à s'en dégager.

Le navigateur réussit lui aussi à sortir de l'avion mais l'unique sangle qui relie son harnais au parachute se rompt et il s'écrase au sol.

L'avion percute le sol avec un fort angle de piqué à proximité de Trensacq. Le pilote est resté à l'intérieur.

La raison pour laquelle l'avion a quitté sa formation et s'est écrasé restera à jamais mystérieuse. Il n'y a pas eu de collision avec les autres avions. Deux hypothèses sont donc envisagées:

- Perte de contrôle de l'appareil suite à un décrochage dû à une vitesse trop basse et un centrage arrière provoquant un départ en virage engagé
- Blocage d'une gouverne ou d'un câble de commande par un débris provenant de la collision entre les deux autres avions. Probablement la gouverne de profondeur, c'est cette deuxième hypothèse qui sera privilégiée par la commission d'enquête.

Dans l'avion N°3 (ailier gauche), après le choc, le pilote veut immédiatement faire évacuer l'appareil et cherche à larguer la verrière. N'y parvenant pas, malgré ses efforts et ceux du mécanicien (dans le nez de l'appareil, le navigateur a été blessé au moment de la collision) il se décide pour un atterrissage d'urgence. Le crash s'effectue dans de bonnes conditions dans une clairière dégagée au nord de Liposthey jusqu'à ce que l'avion prenne feu. Malgré leurs blessures, le pilote et les mécaniciens réussissent à évacuer l'avion mais le navigateur reste piégé dans les flammes.



Sous-lieutenant
Pierre Allemand
Navigateur de l'avion
leader.
Crédit
JC et C. Allemand



Documents et photo : Crédit SHD

Stèle et photo du lieutenant Lucien Ehle
Photos : Collection personnelle et BARAA 24.501



Le 4 mars 2013, devant la stèle de Trensacq rénovée, une cérémonie rassemble quelques membres de la famille Ehle et quelques membres de l'espace Rozanoff (BA 118 Mont de Marsan) pour une commémoration rappelant le 50ème anniversaire du crash.

(1) Témoignage du Sgc Denis Goeury - 2015

Photos : Crédit P. Hervez et F. Balard



Après une nouvelle cérémonie du souvenir en avril 2016, au mois d'octobre suivant, un groupe de volontaires de l'Espace Rozanoff est intervenu pour une rénovation complète de la stèle : peinture refaite, plaque changée, ajout d'un B-26 stylisé œuvre de César Cépéda.



Photos : Crédit ANSORAA et Ch. Levaufre



Conformément à ce qui avait été convenu entre la famille Ehlé et la municipalité lors de la rencontre de 2016, une rue de Trensacq a reçu en 2022 le nom de rue du Lieutenant Lucien Ehlé.



La rue a été officiellement inaugurée le samedi 6 mai 2023 en présence de la famille Ehlé. La cérémonie s'est poursuivie à la stèle qui avait été « rafraîchie » par une équipe de volontaires de l'Espace Patrimonial Rozanoff quelques jours auparavant le 27 avril.



22) 25 juin 1963 à Heugas (40) – Crash du RF-84 n°52 8718 F-VINI de l'ER 02/033

Cote SHD : AI 100 E 2156

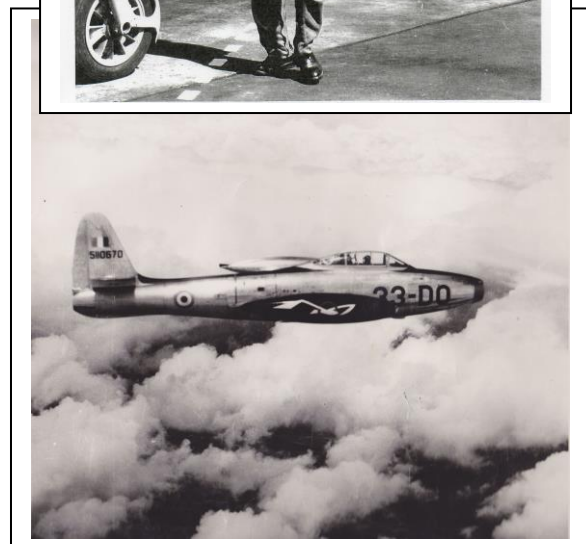
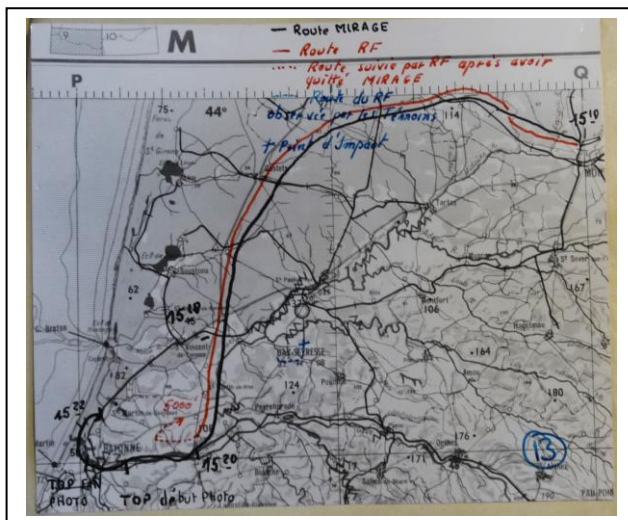
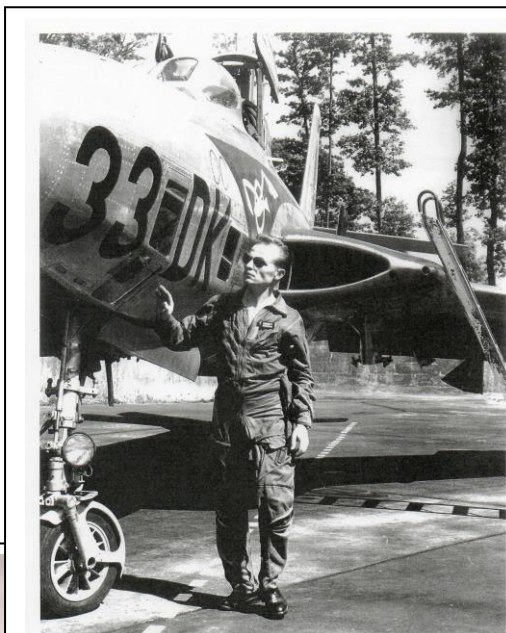
Victime : 1 mort

Capitaine Michel Duhaumont - Né le 24.02.1932 à Agen (47)

L'appareil normalement basé sur la BA 124 de Strasbourg décolle de Mont de Marsan derrière un Mirage III R pour une mission de reconnaissance photo en basse altitude dans le sud ouest du terrain. Leur mission : l'expérimentation comparée de la caméra Fairchild F415 à 2000 pieds et 500 nœuds.

Le pilote du RF 84 perçoit une explosion et la lampe feu s'allume à bord. Il monte à 5000 pieds et effectue un 180 degrés en vue de rejoindre la piste de Mont de Marsan.

Le contact radio est perdu avec le Mirage III. Le F84 a parcouru une trentaine de kilomètres avant de percuter le sol à 16h24. Le pilote s'est éjecté à basse altitude mais la séquence automatique de séparation siège-pilote n'a pas fonctionné.



Carte : Crédit SHD
Photos : Crédits Famille
Duhaumont, Espace
Patrimonial Rozanoff et Yves
Lafourcade

Capitaine Michel DUHAUMONT

Citation à titre posthume à l'ordre de l'armée de l'air

« Officier chef de patrouille de reconnaissance d'une valeur exceptionnelle, digne d'être cité en exemple pour ses qualités professionnelles, son esprit de camaraderie et son sens du devoir. »

» Commandant d'escadrille confirmé avait donné la preuve de ses grandes qualités de pilote en participant, en 1956 et en 1962 au concours international « Royal-Flush » où il contribua pour une large part à la victoire de l'équipe française.

» S'était également révélé un combattant audacieux et efficace au cours des opérations de maintien de l'ordre en Algérie.

» A trouvé la mort en service commandé le 25 juin 1963 à Heugas, dans les Landes.

» Chevalier de la Légion d'honneur à titre exceptionnel, était titulaire de la médaille de l'aéronautique et de la croix de la Valeur militaire avec trois citations dont une à l'ordre de l'armée aérienne.

» Totalisait 2.672 heures de vol dont 1.852 heures sur avion à réaction et 523 heures de vol de guerre n. 2 en 262 missions.



Photos : crédit E. Levaufre.

Témoignage d'Yves Lafourcade :

« Une stèle existe en bordure du chemin du "Pihon" à Heugas. Placée à l'époque dans un champ de vigne à l'endroit même où le pilote avait trouvé la mort, elle a été déplacée (avec l'autorisation de la famille) quand la vigne a été arrachée pour être remplacée par du maïs ».

23) 9 janvier 1975 à Luxey (40) – Crash du Mirage IV A n°15 – Escadron de Bombardement 2/94 « Marne » - BA 113 Saint-Dizier

Cote SHD : 100E 28616



Le 9 janvier 1975, vers 20 heures, un Mirage IV s'écrase au lieu dit « Broustic » sur la commune de Luxey. Sa mission comprenait un ravitaillement en vol suivi d'un exercice LADD (largage de bombes d'exercice sur le champ de tir de Captieux-Le Poteau) puis un retour en altitude jusqu'à Saint-Dizier, son terrain de départ.

La percée à Mont-de-Marsan et la présentation sur l'axe de tir se déroulent normalement, aligné sur l'axe le pilote annonce au navigateur que tout va bien.

A 10 km de la cible, les minuteries sont déclenchées et l'autorisation de tir est donnée. Le navigateur

entame le décompte avant la ressource suivant la procédure en vigueur. Le pilote cabre et annonce à la radio ses différents tops : largage, évasive, réduction... La station locale de guidage radar lui demande de communiquer les éléments du tir...

Mais l'avion ne répond plus. Il a percuté le sol à 520 nœuds, à 5.5 kms de la cible et 1 km à droite de l'axe. Une énorme boule de feu est aperçue depuis la tour de contrôle du terrain de Captieux et par deux avions en vol à 200 kms à l'ouest.

La nuit était noire, l'horizon naturel invisible. L'hypothèse retenue sera celle d'une perte de contrôle. A cause du brouillard, l'épave ne sera retrouvée que le lendemain.



Photos : Crédits SHD et P. Pécastaingts

Victimes : 2 morts

Pilote : Lieutenant Raymond Blot

Navigateur : Lieutenant Jean-Claude Gay

24) 15 juin 1977 à Bas Mauco (40) – Crash du Mirage F1C n°709 – Escadron de Transformation Temporaire - BA 118 Mont-de-Marsan

Cote SHD : DE 2015 ZL 154 / 2

Victime : 1 mort

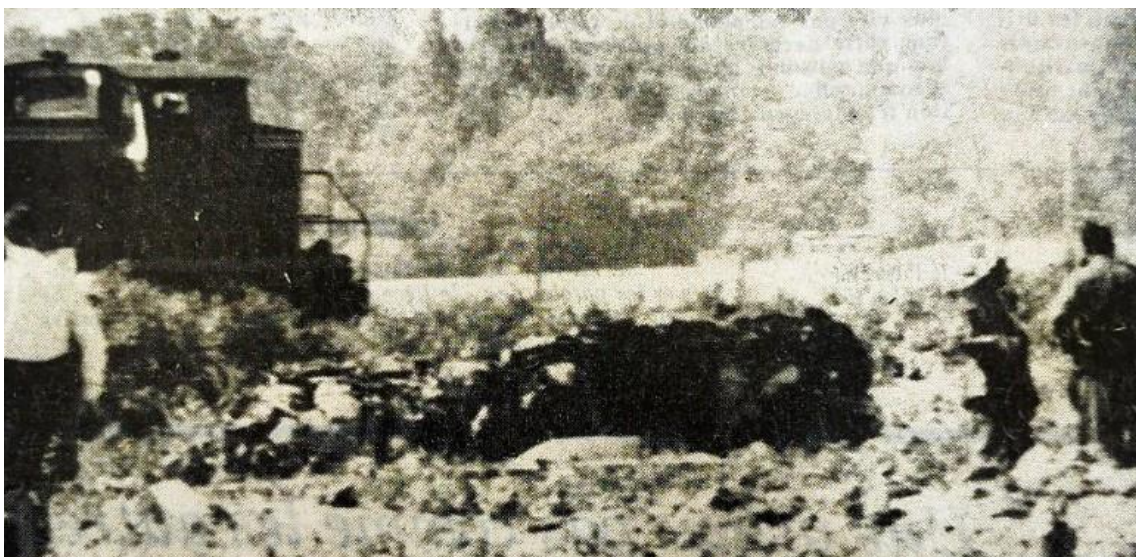
Pilote : Sous-lieutenant Yacoub Abdullah

En 1977, dans le cadre d'un contrat de vente d'avions de chasse Mirage F1 au Koweït, Dassault va sous-traiter auprès de 3 pilotes-moniteurs de l'Armée de l'Air la formation de 10 élèves-pilotes Koweïtiens sur des appareils stationnés sur la BA 118 de Mont-de-Marsan au sein d'un Escadron de Transformation Temporaire.

Le 15 juin 1977, après plusieurs jours de tempête, la météo est enfin favorable et doit permettre de rattraper le retard accumulé dans la formation. Le matin, le sous-lieutenant Yacoub Abdullah a déjà effectué un vol en solo pour lequel il n'a pas émis de difficulté particulière.

Au cours du vol en double de l'après-midi et pendant une phase de démonstration des capacités en basse altitude, l'avion de l'élève part soudainement en piqué vers le sol et se crashe au lieu-dit « Lacoste » à proximité d'une ferme du village de Bas Mauco.

Les causes du crash restent encore inexpliquées à ce jour.



*Le lieu du crash à proximité de la voie ferrée Mont-de-Marsan Tarbes.
Crédit photo : Sud-Ouest 16 juin 1977*



Les restes de l'appareil - Crédit photos Jean Camus



*BA 118 Mont-de-Marsan - 17 juin 1977- Obsèques du sous-lieutenant Yacoub Abdullah
Crédit photos : Espace Patrimonial Rozanoff*

Christian Levaufre – 31/01/2025- **Reproduction Interdite sans autorisation**