

Le souvenir de glorieux anciens...

Voilà comment pourrait s'appeler cette rubrique car la présence de la base aérienne a amené sur Mont-de-Marsan bon nombre de militaires qui y coulent aujourd'hui une retraite bien méritée.

Pour certains, quelques peu oubliés, la carrière ne fut pas vraiment un long fleuve tranquille mais un tourbillon parfois violent et souvent marqué par les guerres.

C'est le cas de Camille Duchange dont voici le bref récit d'une vie pas ordinaire.

Né en 1921, l'éveil de la vocation aéronautique de Camille est sans aucun doute lié à la mort de son père. Son père ce héros, qui adjudant-chef dans l'armée de l'air est déjà tout auréolé d'une réputation de pilote émérite et de grandes qualités humaines lorsqu'il meurt dans le crash de son Potez 25 dans les sables de Syrie en 1933. Un artiste talentueux, dessinateur, sculpteur, bricoleur, mécano sur l'avion qu'il pilote quand il n'y a plus de mécano officiel... Les bédouins dont il est l'ami viendront assister à son enterrement.

Camille et son frère André continuent à grandir, en Syrie puis au Liban. Septembre 1939 la guerre éclate. Camille veut s'engager comme pilote, on l'incorpore dans les chasseurs alpins... En 1940, il a les pieds gelés, on l'emploie comme manœuvre, docker, homme à tout faire sur les quais à Marseille et l'administration finit par le démobiliser. Il rejoint l'Afrique du Nord où réside sa famille et en août 1943, les deux frères Camille et André prennent le bateau pour les USA avec la ferme intention d'y réaliser enfin leur rêve de pouvoir voler.

Ils suivent ensemble l'entraînement au pilotage de base sur Boeing PT 17, Vultee BT 13, T6 Texan à Tuscaloosa puis Craig Field (Alabama) et reçoivent tous les deux leurs « Wings (1) » le 12 mars 44. Leurs destins se séparent ici, Camille est retenu pour devenir chasseur, André trop grand est orienté vers le bombardement (2).

Pour Camille, la progression continue : Transfo sur chasseur Curtiss P40 et formations diverses à travers les USA. Enfin, à Norfolk, il est lâché sur P47 « Thunderbolt » (Surnommé « The Jug » : « la Cruche », tant il est pataud au sol mais le must du moment comme chasseur à haute altitude, le roi du ciel au dessus de 10 000m... Voir photo n° 1) et via New York, il rejoint le théâtre Européen en octobre 1944. Affecté à la 2° escadrille du GC II/3, il participe aux commandes de son P47 Sn 420706 (Voir photo n° 2) aux combats de l'Est de la France en couverture de la 1ere Armée qui progresse vers l'Allemagne.

Mais Camille est amoureux, il a une petite amie qui habite à Mont-de-Marsan et qu'il aimerait bien épouser. A l'époque il faut une autorisation de la hiérarchie militaire, alors le 19 juillet 1945, l'aspirant Duchange obtient de son chef l'autorisation de se dérouter de sa mission Colmar- Mérignac et il vient se poser à Mont-de-Marsan pour y porter sa demande en mariage.

Sans le savoir, il est le premier avion d'armes à se poser sur la base de Mont-de-Marsan depuis la fin de la guerre (Voir photo n° 3). Sur la base à l'époque, seulement quelques baraques en bois, un semblant de station météo, des fûts d'essence de 200 litres avec une pompe à bras pour ravitailler les avions et partout autour les carcasses calcinées des hangars et les ruines liées au bombardement de mars 1944 et au départ des allemands en août de la même année.

La deuxième guerre mondiale est finie, la famille Duchange fait partie des troupes d'occupation en Allemagne, mais déjà la France doit intervenir en Extrême orient. De 47 en 49, l'Indochine sur C47 Dakota puis au début des années 50 des missions de parachutage en soutien d'éléments armés sur des pitons au Laos. On vole 100 heures par mois, les missions sont dangereuses, la vie est spartiate.

De 1957 à 1961, c'est L'Algérie où depuis Blida il vole partout en Afrique et en métropole à bord des Nord 2501. De temps en temps des missions de soutien dans le sud Sahara à Atar en Mauritanie, un passage de quelques mois au Sénégal ou le convoyage vers Mont-de-Marsan des moteurs d'un N 2501 du CEAM pour analyse après crash...

Le Lieutenant-colonel Camille Duchange (dit « La Bille ») prend sa retraite à Mont-de-Marsan en 1968, il a rempli 8 carnets de vol pour un total de 7386 heures.

Major Christian Levaufre

Remerciements au Lcl Heyraud, à l'aspirant Hingant, à Marie-Françoise Menetrey et à Paul Roudot de l'Espace Rozanoff pour leur aide.

(1) Brevet de pilote US

(2) Il deviendra pilote sur B-26 Marauder, les deux frères ne se retrouveront qu'en 1945 en Allemagne. André poursuivra sa carrière chez Air France où il terminera comme commandant de bord sur Concorde.



Photo N°1 : C. Duchange aux USA



Photo N° 2 : P-47 « Thunderbolt »

MOIS DE JUILLET 1945

DATE	FONCTION à Bord	GRADE, NOM et Fonction des autres membres de l'équipe et des passagers	TYPE et Numéro de l'avion	ALTITUDE maximale	DISTANCE et nombre d'atterrissages	DURÉE	NATURE du Service aérien	OBSERVATIONS
17.45	Passager		JUS 21006	5000	2	8:05	COLMAR - MARIANNE - ORAN.	
27.45	"	"	"	"	1	3:35	ORAN - CASABLANCA.	
"	Pilote SEUL		P47 688	"	1	2:05	CASABLANCA - ORAN.	
7.7.45	"	"	"	"	1	0:30	ESSAI EN VOL.	
7.7.45	"	"	"	"	1	1:45	ORAN - ALGER.	
8.7.45	"	"	"	"	2	4:15	ALGER - GABLERI - SALEN.	
10.7.45	Passager		Nord 2501 MOC	"	1	2:05	SALEN - COLMAR.	
12.7.45	Pilote SEUL		P47 690	"	1	0:30	ESSAI EN VOL.	
14.7.45	"	"	"	"	1	1:15	P.3. SERREPOSE ZENUS MECANIQUE.	
17.7.45	"	"	"	"	1	4:30	Colmar - Copse - Birguian - Blida	
18.7.45	"	1 ^{er} Mariage. Mlle M. d'une aviatrice qu'on a dit	"	"	1	2:45	Colmar - Mont-de-Marsan.	
23.7.45	"	"	"	"	1	0:45	Mont-de-Marsan. retour à Defail.	
24.7.45	"	"	"	"	1	3:30	Mont-de-Marsan - Colmar.	
25.7.45	"	"	659	"	1	1:00	Mont-de-Marsan - B. - Bruch - Brégy - Lunenburg - Colmar.	

Photo N° 3 : Carnet de vol à la date du 19/07/1945