

Décès du Lieutenant-Colonel Jean-Pierre Biju-Duval (1931-2021), promotion 1955 Chambonnet de l'Ecole militaire de l'Air, pilote de chasse commandant du 2/5 Ile de France, « Juby le Nerveux » de la tribu des Algonquins de l'escadron La Fayette, ancien commandant en second de la ZADN,



Le 19 février 2021, 3 semaines seulement après son épouse Lydie, nous quittait le Lieutenant-Colonel (er) Jean-Pierre Biju-Duval, 89 ans, ancien officier de l'armée de l'Air, officier de la Légion d'Honneur (avril 1986), Officier de l'Ordre National du Mérite (1975), Croix de la Valeur Militaire avec Palme et 4 citations (1961). Un Mirage venu de la base d'Orange a salué et rendu un hommage appuyé à un de ses anciens commandants, en survolant le dôme de la basilique et en un battement d'ailes, le jour de ses obsèques le 22 janvier dernier.

L'EMPREINTE FAMILIALE D'UN PASSE MILITAIRE

Son nom même est marqué par la tradition militaire : son ancêtre Claude Biju, garde des gouverneurs du Dauphiné au début du XVIII^e siècle, avait reçu le surnom Duval, surnom donné dans la tradition des soldats de l'Ancien Régime. Ce surnom a été rapidement accolé au nom de famille devenu Biju-Duval, et conservé dans les générations suivantes. En 1777, le fils de Claude, Pierre-Philippe Biju-Duval, avait reçu le ruban rouge (à l'époque, chevalier de l'Ordre de Saint-Louis, préfigurant la Légion d'Honneur). L'arrière-grand-père de Jean-Pierre Biju-Duval, Edouard, officier de la Légion d'Honneur, dirigeait le Bureau de la Gendarmerie au Ministère de la Guerre sous Louis-Philippe, et son propre père avait fait la guerre de 1914-1918. Son oncle et tuteur Charles Biju-Duval, combattant de Verdun en première ligne, fit ensuite l'Ecole de Saint-Maixent, et devint observateur aérien après 1919 en des temps pionniers dans ce domaine. Il fit un grave accident en service commandé en 1931 (55% d'invalidité) et devint la même année chevalier de la Légion d'Honneur. Jean-Pierre Biju-Duval, orphelin de père à 8 ans en 1939, vit cet oncle aimé devenir son tuteur légal et un modèle à suivre dans l'armée de l'Air, où il a pu aussi croiser -en Allemagne- son cousin Pierre Grand'Eury, devenu leader de la patrouille de France en 1964-65.

UNE ENFANCE MARQUEE PAR LA GUERRE 1940-45

Avant de mourir en mai 1939 à Paris, son père Maurice Biju-Duval avait fait venir autour de lui sa femme et ses 8 enfants et leur avait fait promettre de quitter la capitale pour éviter de possibles bombardements, comme ceux qu'avait connus Paris lors de la 1^e Guerre Mondiale. C'est pourquoi la famille part à Langrune sur Mer en décembre 1939, mais se trouve fort isolée et démunie au moment de l'invasion, sans ressources. Heureusement, quelques familles qui fuient leur donnent des provisions intransportables, ce qui leur permet de tenir, bon gré mal gré, jusqu'au retour à Paris, une fois le danger passé. Pendant la guerre de 1940-45, habitant toujours Paris, les enfants Biju-Duval doivent parfois partir en bicyclette dans la banlieue lointaine pour trouver suffisamment de quoi se nourrir ; ils vont aussi, à la saison, récolter des mûres ici ou là dans les bois, et la mauvaise idée en prend certains



de le faire au moment du bombardement de Villacoublay-Vélizy par les Américains, le 24 août 1943, alors qu'ils sont à proximité : ils doivent alors se jeter dans les fossés et attendre la levée du danger. Un jeu habituel est alors aussi de ramasser les éclats d'obus, encore fumants, qui peuvent parfois tomber jusque dans leur propre jardin.

Comme le montrent les carnets de sa mère, les premiers combats directs auxquels Jean-Pierre assiste ont lieu le 8 juin 1940 : il a 9 ans. A Langrune sur Mer, alors que les Allemands approchent rapidement, il observe avec sa famille l'incendie volontaire des raffineries de carburant du port du Havre, donnant au Ciel devenu noir une allure d'apocalypse et accroît la panique des populations.

Le 13 juin, il voit, depuis la plage, des avions allemands attaquer des navires français transports de



Sur la plage de Langrune, fin 1939

troupes. Jean-Pierre voit, trois jours après porté par les vagues, un cadavre arriver sur la plage qu'ils sont en train de nettoyer. Pendant l'Occupation, il pratique le scoutisme clandestin sous couvert de patronage (le « Cercle Saint-Jean ») et un des jeux est de s'entraîner à pister discrètement des soldats allemands. A la Libération, alors dans la banlieue de Versailles, à Porchefontaine, il regarde tour à tour des bombardiers et des parachutistes pris pour cibles ; il en voit un se mettre en torche. Dans la famille, inquiets, on prend des nouvelles des uns

et des autres. Le cousin Paul Biju-Duval (1924-2018), futur Croix de Guerre, combattant de la France Libre, est retrouvé blessé après 10 heures dans la neige au col de Bussong ; un autre cousin du côté de sa mère, François Masnou (alias « le Gall »), recherché par la Gestapo, chef de l'ORA, devient un vrai héros de la Résistance. Ces exemples d'engagements accompagnent donc son adolescence.

L'ENGAGEMENT AU SERVICE DE LA PATRIE

L'heure de son propre engagement arrive. Le 23 avril 1945 et les jours qui suivent, en tant que scout, Jean-Pierre Biju-Duval accueille et oriente les déportés à l'Hôtel Lutetia de Paris, hôtel réquisitionné à



cet effet. En janvier 1951, Jean-Pierre Biju-Duval, attiré par l'action et le sport, s'engage dans l'armée de l'Air : formation militaire à Aulnat (près de Clermont-Ferrand) pendant 3 mois dans un ancien camp de prisonniers où les conditions sont très rudimentaires : il neige sur les lits, les élèves ont si peu à manger qu'ils doivent trouver des compléments ailleurs. Stage de « dégrossissage sur avions-légers » de 15 jours (20 février – 17 mars 1951) à Saint-Yan (Saône et Loire) où il reçoit le certificat d'aptitude à partir pour apprendre le pilotage aux Etats-Unis, signé de Louis Notteghem, as de la voltige aérienne, qui est alors « Directeur de l'instruction -vol » devant juger des aptitudes à voler des futures recrues de l'armée. Notteghem écrit alors de Jean-Pierre : *« Assez bon pilote. Allant et travailleur, décidé, bonne impression d'ensemble. Doit devenir un bon pilote et pouvoir suivre le stage USA »*. Le stage classe Jean-Pierre 3^e sur 45 avec une moyenne de 14,3/20. En ce début de la Guerre Froide, la France doit reconstituer une armée digne de ce nom, capable de voler sur avion à réaction ; et les Etats-Unis se sont offerts pour aider la France à former ces jeunes, dans le cadre de l'Alliance Atlantique

contre le Bloc de l'Est qui vient de se constituer (1949).

Embarquement sur le « De Grasse » le 24 mars 1951 pour New York, arrivée le 2 avril, destination : la base de Perrin (Primary School), pour apprendre à piloter sur T6, puis bientôt sur T28 et T33, sur la



Retour en France en juillet 1952 avec sa mère

base de Bryan (Advanced). Une crise d'appendicite imprévue en janvier 1952 le contraint à rester trois mois de plus que ses camarades pour achever sa formation. En juin 1952, il a sa première panne sur avion : allant à Las Vegas avec 3 autres pilotes, il survole le Grand Canyon, mais au retour une panne d'oxygène le contraint à se poser en urgence sur une base secrète US. Comme les autres recrues françaises plongées dans les casernes américaines, il a une réputation d'être moins discipliné que la « culture germanique » de l'armée US ne l'exige (mention attribuée lors d'une sanction à Jean-Pierre : « smiling boy » ; en fait il discute souvent avec ses voisins car il comprend mal l'anglais) ; il obtient le 21/72/3... à savoir la sanction maximale : 21 démérites, 72 heures de marche les dimanches dans la cour de la caserne, 3 mois d'interdiction de sortie de la base. Le 26 juillet 1952, enfin



breveté et délivré du strict « code de l'Honneur » de l'armée américaine jugé si primaire par tous les pilotes français, il rembarque sur le « Liberté » le 26 juin 1952 et remet les pieds en France dès le 2 juillet 1952.

Pas pour longtemps : affecté à la première escadre, il débute sa carrière militaire française comme pilote à Saint-Dizier, se fiance et deux jours après part en manœuvre en Forêt Noire en RFA (octobre-décembre 1952). En 1955, jeune marié, il entre à l'Ecole

Militaire de l'Air à Salon-de-Provence où il étudie aux côtés d'Aït-Messaoudène, le futur créateur de l'armée de l'Air algérienne, qui désertera l'armée française en 1958 lors de la Guerre d'Algérie. En attendant, les élèves conquis par cette personnalité élisent Messaoudène délégué de promotion. Bien plus tard, Jean-Pierre le recroisera ; et Aït-Messaoudène, ministre algérien en venue officielle en France, le reconnaîtra et l'interpellerà avec enthousiasme.



Mariage en 1954 à Porchefontaine (église St Michel)



Rattaché à Reims fin 1956, comme chef de patrouille, il a un grave accident en F84. Peu après le décollage, au-dessus du bois d'Ecueil, au moment du regroupement, un ailier le heurte après l'avoir serré de trop près : cet ailier, ne s'étant pas éjecté, explose au sol ; Jean-Pierre Biju-Duval parvient à se poser tant bien que mal sur la base de Courcy. Peu après, il commence des séjours en AFN à partir de fin 1957, où il fait des missions de surveillance, notamment à Tindouf, Mecheria, Colomb Béchar, Sahara. Il fait vite office de commandant d'escadrille d'avions légers (1956-1961), prend un temps le commandement de l'aérodrome de Philippeville et a sous ses ordres 12 pilotes. Il fait un stage à l'école de la guerre contre-révolutionnaire du colonel Lacheroy à Arzew, reçoit la médaille de la Valeur militaire, remise lors d'une cérémonie le 20 mars 1959 : étoile de vermeil (janvier 1959), de bronze (mars 1959), le 25 août 1961 l'étoile d'argent, en octobre 1961 la palme : 4 citations. L'année suivante, c'est la Légion d'honneur qui lui est remise (30.6.1962). Nombre de ses camarades, habitués aux ressources des avions de chasse, se font piéger en T6 ou T28 par les vents *rabattants* des montagnes, se tuent en ne parvenant pas à dégager suffisamment tôt au cours de manœuvres de combat, parfois

difficiles en zone accidentée. D'autres se font abattre par roquettes ou par balles. Jean-Pierre Biju-Duval revient un jour la jambe en sang, une balle a perforé son avion ; un autre il perd connaissance un moment dans son avion ; un autre jour, il ramène des éclats de roquette dans son fuselage. Envoyé en stage à Dijon, il apprend le pilotage du P47, puis à Reims du F84. Lieutenant de l'escadron La Fayette en 1958-60 (reçu « Juby le nerveux » de la tribu des Algonquins de l'escadron en 1959), il est affecté en 1959 à la 1^e escadre en Allemagne (Lahr), il devient ensuite commandant d'escadrille à Luxeuil en 1961, devant instruire 24 pilotes de chasse. Un autre séjour en AFN a alors lieu. Le total cumulé en AFN est de 3 années et 11 jours.



Prise de fonction de commandant du 2/5 à Orange

En 1963, suite à une fracture ouverte de la jambe gauche lors d'un stage de ski à Val d'Isère - stages courants dans l'armée de l'Air pour se refaire du sang neuf -, il devient officier rédacteur au Bureau Sécurité des Vols à l'Etat-Major de l'Armée de l'Air, dirige des études statistiques sur les accidents. En 1964 il fait un stage qui le rend officier du personnel navigant. Rattaché à Solenzara en Corse en 1965, il doit prendre provisoirement le commandement du 2/5 Ile de France à Orange, avant de laisser la place puis de reprendre le commandement en titre à la suite du Commandant Foulon. Ce commandement à Orange en 1965-67 lui fait diriger 50 personnes, dont 25 pilotes. Il transforme l'unité pour la faire passer au Mirage III ; lui-même subit encore une panne moteur et doit se poser « en ACTC » (« Atterrissage Configuration Turbine Coupée »). Commandant d'escadron – du prestigieux 2/5 Ile de France , il conçoit le nouveau bâtiment des escadrons de chasse.

En 1968-70, il devient *chef de poste du guidage avancé* des défilés aériens ce qui lui permet de coordonner les avions lors du meeting du Bourget et de deux défilés au-dessus des Champs-Élysées, depuis l'Arc-de-Triomphe. De Gaulle, le recevant ensuite à l'Élysée en présence de l'amiral de Gaulle et du général Le Grougnec, lui donne du « Mon Petit ». C'est aux côtés de l'amiral de Gaulle qu'il est placé lors du repas. Le 14 juillet 1970, ce sera à Pompidou de le recevoir officiellement à l'Élysée après le défilé.

En 1970, il devient commandant en second puis commandant du centre d'instruction des Contrôleurs aériens militaires de Dijon (CICOCCA). Il dirige alors 200 cadres et instructeurs pour former 600 stagiaires par an. Son dernier poste est celui d'officier adjoint au Commandement du Centre d'Opérations de la Zone Nord, qui comprend trois escadres et trois stations radars sur la moitié Nord de la France. Chargé des

exercices et manœuvres de l'Etat-Major de cette ZADN, il doit coordonner pas moins de 250 avions militaires. Il est reçu officier de l'Ordre National du Mérite le 4 décembre 1975.

UNE RECONVERSION DANS LE CIVIL

Il quitte l'armée en 1977 pour se reconvertir et prendre des fonctions civiles de cadre formateur à Thomson-CSF Coopération (janvier-juillet 1977). Devant former des techniciens étrangers encore en octobre, il apprend alors qu'il doit former des pilotes irakiens au maniement des armes et démissionne de ses fonctions pour ne pas aider peu ou prou un pays qu'il juge adverse, notamment dans le cadre de la Guerre Froide. En 1979 il devient directeur d'une PME de reprographie, mais au bout de quelques mois seulement il est licencié économiquement. Il entre en 1980 au Groupe Maison Familiale comme délégué régional CILMI, mais démissionne à nouveau en 1985 par solidarité avec son supérieur, lui-même démissionnaire. En 1986, membre honoraire du personnel navigant, il devient officier de la légion d'Honneur. Après avoir été cadre au Centre des Institutions familiales du Patronat de Saône et Loire (1986-87), Il préfère alors tourner la page d'une vie professionnelle bien remplie, pour agir dans le monde associatif et s'occuper de ses enfants ou petits-enfants – il en aura 16 au total. Il vient de mourir très peu de temps après la naissance de son 3^e arrière-petit-fils, et 3 semaines seulement après la mort de son épouse. Il est le père d'un prêtre et d'une religieuse.

ANNEXE :

Lettre qu'il a écrite à son ancien chef scout, Georges.R*. J-Pierre a alors 20 ans.

Mon cher vieux Georges, [G. Renaud, son ancien chef de troupe quand il était assistant scout]
Ta lettre m'a fait grand plaisir et je ne suis pas tombé raide en la recevant comme tu le pensais, peut-être parce que ici les lettres sont la seule distraction possible et appréciée des Français, le seul endroit où l'on puisse rencontrer des choses intelligentes.

En effet les seules distractions texanes sont : la bière, les films idiots ou de propagande ou les girls stupides, le tout assaisonné à la musique texane (je te souhaite de ne jamais en entendre !)

Or donc, nous autres français, habitués à autre chose, nous piquons périodiquement et à tour de rôle nos petites crises de cafard dont nous rions entre nous de temps en temps, et nous nous retrouvons plus souvent dans la chambre de l'un ou de l'autre pour nous soulager de tout ce que l'on a contre ce sacré pays. Et alors l'on en entend de vilaines choses !

Pourtant, je m'efforce de ne pas tirer de jugements définitifs car je sais que le programme est fatigant que l'on voit tout en noir.

J'aurais donc besoin d'un peu de recul pour juger. De plus je ne connais que le Texas, sa platitude et sa sécheresse, et ose espérer que les autres états sont mieux.

Pourtant nous sommes en contact perpétuel avec les cadets américains, élites intellectuelles de l'Amérique, puisque notre école est une école d'officiers avant d'être une école de pilotes (pour eux tout au moins). Et l'on ne peut pas ne pas remarquer leur éducation primaire faite de recettes de cuisine, leur peu de connaissances générales et surtout leur incapacité de se faire des idées personnelles sur les choses, leur manque d'esprit critique. Tel est le résultat d'une propagande ridicule que l'on retrouve partout, dans les films, les magazines et même les sermons du curé, qui disent que les USA sont le peuple élu de Dieu, le leader spirituel du monde, source de la démocratie, etc, etc. Evidemment, c'est encore eux, tout comme les Russes, qui ont tout inventé et la France est un petit état tampon dont ils peuvent avoir besoin. Autre sujet de scandale pour nous, c'est la façon méprisante dont ils traitent les noirs, très nombreux ici.

Les cadets américains sont tous de bons gros sympathiques, francs, bons joueurs, germaniques (disciplinés), prêts à obéir aux ordres les plus idiots car ne doutent pas de leur intelligence. A mon avis, ils ont un peu trop confiance en leur force : ça pourrait leur jouer un tour.

Tu me demandes mes réactions devant l'américanisme. Ça sera à toi d'en juger. Il paraît pourtant que des mamans n'ont pas reconnu leur fils de retour d'entraînement ici. Je crois que c'est dû à la vie abrutissante que l'on nous fait mener plus qu'à l'américanisme lui-même.

L'entraînement se poursuit normalement. Je suis maintenant en école « avancée », me grisant tous les jours d'acrobaties en formation, en attendant de passer sur avion à réaction, dans deux mois je l'espère. C'est vraiment exaltant mais je me demande parfois si c'est très utile ? Je pense aller passer mes vacances de Noël en Floride pour me réchauffer le cœur, n'ayant pas assez d'argent ni le temps pour aller au Canada, comme je l'aurais tant aimé.

J'ai reçu une lettre de Bernard, l'autre fou du quartier qui s'est engagé pour n'avoir pu décrocher son second bac ! Il a l'air lui aussi dans son élément et pleinement heureux comme moi au début. Un jour peut-être, les vieux sergents Guéranger et Biju en reparleront !

Félicitations, cher licencié ! Je suis bien content que tu aies trouvé un boulot intéressant et assez payant ; j'espère pouvoir reparler un jour avec toi de ton voyage en Yougoslavie.

Si tout va bien je ne retournerai en France qu'en mai.

« La quille, bon Dieu »

En toute amitié, JPBD

PS. Je m'aperçois que cette lettre n'est pas très gaie. Je dois donc être dans un moment de cafard. Tiens-en compte STP.

Ses grades

Caporal le 1.11.1951

Caporal chef : 1.2.1952

Sergent : 1.5.1952

Aspirant d'active : 1.9.1955

Sous-lieutenant officier naviguant : 1.10.1956

Lieutenant : 1.10.1958

Capitaine : 1.10.1961

Commandant cadre navigant : 1.5.1967

Lieutenant Colonel : 1.1.1975

Ses fonctions

Pilote par brevet du 21 juin 1952 ; 1/3 Navarre

Moniteur de chasse : 10.9.1954

Faisant fonction de commandant d'escadrille le 1.1.1957 SPA 95 Hirondelle

Chef de section de l'aviation légère : 15.1.1958

Chef de patrouille de chasse le 4.9.1959

Commandant d'escadrille EALA : 11.10.1960 (commandant 2^e escadrille du ¾, Mangoristes)

Commandant d'escadrille : 13.1.1962 (2^e escadrille des Chiens SPA 81)

Officier rédacteur du 3^e Bureau EMAA : 13.6.1963 – 20.3.1965

Commandant en second d'escadron : 1.10.1964

Commandant d'escadron (2/5 La Fayette, Sioux) : 1.9.1966

Officier contrôleur OPS : 3.9.1967- 30.7.1970

Commandant d'unité à CICOCCA : 19.9.1974-18.9.1975

Commandant en second de la Zone Aérienne du Nord de la France : 19.9.1975

Ses affectations et lieux d'opérations

Engagé volontaire pour 5 ans le 11 janvier 1951 : Aulnat (formation initiale personnel naviguant) ; Saint-Yan (formation au pilotage en mars 1951) ; formation pilotage aux Etats-Unis par voyage Le Havre-New York en mars-avril 1951 ; Texas (avril 1951-juin 52) : bases de Perrin (Primary School) ; puis Bryan (advanced).

2.7.1952 : 1^e Escadre de chasse à Reims (du 13.8.1952 au 15.10.1952 : stage à Reims pour transformation sur F84)

16.10.1952 : BA 139 à Lahr (frontière franco-allemande)

4.12.1952 : la 1^e escadre de chasse part sur Saint-Dizier (1/1 Corse, SPA 69) sur F84G ; stage à Oran en avril 1955.

22.9.1955 : Début de l'Ecole Militaire de l'Air à Salon de Provence. Se réengage pour 4 ans. Stage de ski à Ancelle en janvier 1956.

2.10.1956 : 3^e escadre à Reims (1957 : 1/3 « Navarre »), stage appui aérien à Baden en février 1957 puis à Aulnat en octobre 1957

28.11.1957 : Le Bourget-Casablanca pour Marrakech et un premier séjour en AFN

28.12.1957 au 15.3.1958 : Tindouf

11.3.1958 : rattaché au GALA 2/474 Oran, rejoint l'Algérie et est affecté au LEALA 04/72 à Mecheria, mais séjourne à Colomb-Béchar (17.3.1958-7.8.1958, en T6), Oran (20 au 24 août 1958) Arzew (24.8 au 8.9.1958) pour y faire un stage rapide à l'école de Lacheroy sur la guerre révolutionnaire.

9.9.1958 : Va sur la base de Thiersville avec son escadrille jusqu'à mi-novembre 1958

1.10.1958 : nommé à la base de Bremgarten (4^e escadre), départ d'Algérie le 13.11.1958 pour habiter le 2.1.1959 à Freiburg en Brisgau jusqu'au 1.7.1961 ; devient officieusement « Juby le Nerveux » de la tribu des Algonquins (escadron La Fayette 2/5 « Sioux ») le 3 avril 1959 ; stage officier de tir à Cazeaux de janvier à avril 1960, tir photo aérienne puis tir air-sol

22.6.1960 (jusqu'en mai 1961) : retour pour un 2^e séjour en Algérie via Le Bourget-Alger, EALA 3/4, BA 213, commandant de la 2^e escadrille. Séjour à Bougie, à Bône.

8.6.1961 : affecté à la 4^e escadre de Bremgarten, départ de Telergma pour Istres le 6.7.1961

28.6.1961 : 4^e escadre à Luxeuil, stage Vol Sans Visibilité à Colmar en octobre 1962, stage ski à Val d'Isère en février-mars 1963 (jambe gauche cassée)

13.6.1963 : affecté au Bureau de Sécurité des Vols à Paris, EMAA 02/117 ; stage de chasse reconnaissance en mars-avril 1964 à Creil (« tir au pigeon », tir aux armes individuelles Mac50, MAT49, MAS36, carabine)

22.3.1965 : affecté au 2/5 La Fayette comme commandant en second à Orange (Cdt Foulon)

1.9.1966 : commandement du 2/5 escadron de chasse La Fayette (prise de commandement lors de la cérémonie du 20 décembre 1966 à 11h15)

2.9.1967 : CZADN Romilly. Stage CEVSU à Saint-Dizier en mai 1968

3.8.1970 : affecté au CICOCCA comme commandant en second.

19.9.1975 : ZADN à Doullens.

11.2.1977 : Rayé des cadres de l'armée, en retraite de l'armée le 1.3.1977.

12.2.1981 : rayé du corps des officiers de l'Air, reclassé dans le corps des officiers des bases

6.5.1982 : Officier honoraire du personnel navigant.

Total Séjours : 14 mois aux Etats-Unis ; 255 jours en Allemagne ; 1 mois au Maroc, 2 mois 11 jours au Sahara ; près de 3 ans totalisés en AFN.

3943 heures de vol dont 2432h sur avion à réaction

Sa médaille de la Valeur militaire avec 4 citations :

Etoile de vermeil (28 janvier 1959). Chef d'un détachement opérationnel durant 5 mois, a fait preuve de brillantes qualités de combattant. S'est particulièrement distingué : -le 18 janvier 1958, au cours d'une opération (...) en détruisant à la roquette un campement rebelle. A permis à nos troupes de rallier une tribu R'Guibat. » (*Jean-Pierre Biju-Duval a commenté ce fait d'armes à propos des jeunes chefs R'Guibat qui avaient indiqué le campement, en écrivant à son épouse : « danses de guerre dans l'avion au retour (...) La tribu ralliée a défilé sur les Champs Elysées le 14 juillet suivant »*). -le 11 février 1958, lors de l'Opération « Ecouvillon », en attaquant à la roquette des abris fortifiés rebelles aux confins franco-marocains. A détruit des stocks de vivre, d'équipements et de munitions importantes – Le 31 mai 1958, dans le Chebket-Jihani, au cours d'un appui-feu rapproché. Malgré une violente réaction anti-aérienne qui endommagea gravement son avion, a abattu 8 rebelles et a permis à nos troupes de reprendre leur progression. Totalise au 31 mai 1958 95 missions au titre de maintien de l'ordre en 283h20 de vol. (*Jean-Pierre commente à sa femme : « J'entends : « Clac ! » Balle reçue dans l'aile gauche, juste derrière les réservoirs, heureusement intacts. Les blessés (de l'armée française) sont restés toute la journée en plein soleil à perdre leur sang. Une section de commandos de l'air se fait tirer dessus par des fellaghas cachés dans une falaise à 100 mètres d'eux. Elle me demande de tirer et me guide « un peu plus haut » ; « plus à gauche » ; car je ne voyais rien. Plein but ! Les commandos pouvaient avancer à chacune de mes passes car alors les fellaghas se planquaient et ne tiraient plus. Comme c'était plein de trous et de failles, je suis sûr de n'avoir tué personne. Après les passes : « ils sont toujours là ! Vous pouvez reprendre le feu à tel endroit ». C'était souvent au pied de la falaise, c'était acrobatique pour redresser sans l'accrocher. Finalement arrêt car à bout de carburant après avoir demandé la relève. Le type qui me parlait a été blessé à la tête. C'est lui-même qui a dit à son chef par radio : « il y a un blessé, c'est lui-même qui vous parle » Mort cette nuit à l'hôpital (poumons, visage). Bilan : 4 Français tués. 8 fellaghas tués, un prisonnier une balle dans le pied, 4 fusils récupérés. Le soir, fusées éclairantes pour voir, ce qui a permis aux fellaghas de s'enfuir dans la nuit.*)

Etoile de bronze (6 mars 1959, au 2/4) : Officier pilote chef de patrouille adroit et sûr. A participé aux opérations de maintien de l'ordre avec un dynamisme, une foi et un courage dignes de plus grands éloges. A assuré pendant 5 mois le commandement d'un détachement opérationnel avec autorité et compétence, effectuant la plus grande partie de ses missions dans les territoires du Sud dans des conditions très difficiles (suit la teneur du fait d'armes lié à la citation). Totalise au 9.11.1958 150 missions au titre de maintien de l'ordre en 431h25 de vol dont 55 missions en 148h05 de vol depuis sa dernière citation.

Etoile d'argent (25.8.1961, EALA au 3/4) : Commandant d'une escadrille de T6 en Algérie depuis le 22 juin 1960. Totalise au 8 juin 1961, 420 missions au titre de maintien de l'ordre en 901h15 de vol dont 95 missions en 174 heures depuis sa dernière citation. Pilote réfléchi et excellent tireur, a obtenu grâce à sa connaissance de la manœuvre terrestre, un rendement maximum du détachement qu'il commandait. S'est particulièrement distingué – le 19 février 1961 au cours d'un héliportage dans les Beni Sbihi en repérant un groupe rebelle et en intervenant aux armes de bord ; 3 HLL furent mis hors de combat et les armes récupérées ; - le 10.4.1961 officier PGA aux alouettes en opération à 7 km au sud d'Aurideau en découvrant un élément rebelle. Faisant intervenir la chasse lourde et le pirate, il contribua au succès de l'opération ; - le 11 avril 1961 officier PCV en exploitation de caches à 6 kms au SE de Richelieu en interceptant une bande de HLL en fuite ; par un guidage précis du pirate, il contribua à la mise hors de combat de 11 rebelles » (*commentaire à son épouse : « Avant d'entrer dans la 1^e cache, les biffins ont lancé une grenade relancée aussitôt à l'extérieur par un fellagha. A éclaté 10m plus loin. 2 des fellaghas tués étaient frères de harkis qui attaquaient les caches ! ».*)

Palme (20 octobre 1961) : « Commandant d'une escadrille de T6 en Algérie pour un 2^e séjour depuis le 22 juin 1960. A accompli au 31.1.1961, 325 missions au titre de maintien de l'ordre en 727h15 de vol, dont 175 missions en 295h50 depuis sa dernière citation. Chef de patrouille de valeur, d'un courage et d'un sang froid remarquables, s'est notamment distingué : - le 12.7.1960, en intervenant dans le cadre de l'opération « Boxe » sur la frontière au sud de Yusuf et en effectuant un tir précis sur une forte bande rebelle solidement retranchée. Poursuivant son action par le guidage de la chasse lourde, les rebelles subirent de lourdes pertes et durent se replier en Tunisie. (*commentaire de Jean-Pierre Biju-Duval : « quelques éclats de roquette sur mon avion, tir trop près*) – le 23 septembre 1960, au cours d'une opération montée sur renseignements à l'Ouest d'Ain Abid, en intervenant contre les rebelles retranchés dans deux grottes et en appuyant nos troupes par un tir de roquettes ; plusieurs hors la loi furent tués et de nombreuses armes de guerre récupérées (*commentaire : « des fellaghas nous tiraient dessus d'une grotte. On a tiré des roquettes (..) 2 blessés sortis »*) – le 25 septembre 1960, au cours d'un héliportage effectué dans les oueds Askeur, en intervenant aux roquettes et armes de bord ; fixant ainsi les rebelles, il permit aux troupes amies de débarquer sans perte et de poursuivre l'opération avec succès ; plusieurs hors la loi furent abattus et un stock important de ravitaillement saisi ».