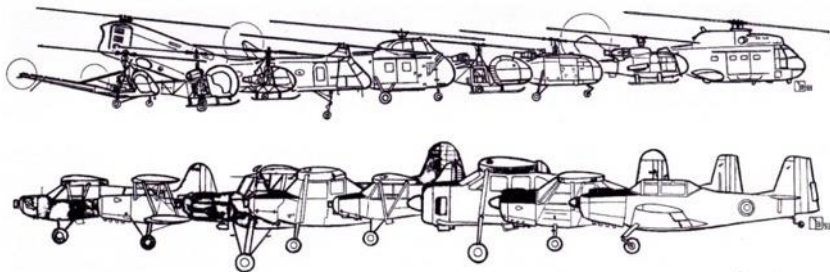


L'ALBUM DU LIEUTENANT BLEUB ERET



L'ALBUM DU
LIEUTENANT
BLEUB  ERET

1

Avant et pendant la
guerre d'Algérie



Nostalgie

Quels souvenirs un pilote occasionnel de l'ALAT peut-il garder de l'Algérie plus d'un demi-siècle plus tard ?

La NOSTALGIE d'un beau pays, de deux ans d'aventures aéronautiques, d'une ambiance saine et l'impression d'avoir été utile en faisant au mieux son travail de « cocher » pour les officiers observateurs.

Tout jeune pilote breveté à Mayence, je me suis rengagé pour deux ans. J'ai été affecté au peloton ALAT de la 5^{ème} DB à Mostaganem. J'y ai effectué 866 heures en 438 missions, principalement sur Piper L 21. Etant le plus jeune pilote, j'ai été souvent désigné comme volontaire pour partir en « détachement » (124 jours sur mes deux ans). A Ammi-Moussa, particulièrement, j'ai appris à faire confiance et à respecter les harkis chargés de notre protection.

En deux ans, j'ai vécu de nombreuses aventures que je classerai plutôt dans la catégorie « anecdotes » que dans la « grande histoire » ou dans les « faits de guerre ». Je n'en citerai que trois :

Le 22 février 1959, avec mon observateur, j'ai eu trois pannes successives au décollage. Heureusement, nous étions sur une longue piste bétonnée à Thiersville... A Ammi-Moussa, le 1^{er} essai se serait terminé par un « casse-croûte *pare-brise* » sans séance de rattrapage !!! Après de méticuleux examens et une longue réflexion, le mécanicien, a trouvé de la condensation d'eau dans les fûts d'essence...



Le 10 juillet 1959, j'ai piloté mon observateur pendant plus de 8 heures, en trois rotations, sur une opération à 25 km à l'est de Guillaumet. Dans un cirque montagneux de 10 km de large, il y avait des Piper, des T-6, des P-47, des B-26, une *Alouette* PC volant et un *Mammoth-Canon* !!! Même le mécanicien basé à Ammi-Moussa, qui avait assuré le ravitaillement des Piper ce jour-là, était épuisé le soir !... Par la suite, cela m'a inspiré le dessin intitulé « Tout le Monde en l'Air ».

Le 18 octobre 1959, nous nous sommes attardés sur une opération au Djebel Kjel. Nous sommes rentrés à la tombée de la nuit, guidés par les lumières de Géryville. Le terrain, gardé par les Légionnaires, n'étant pas balisé, notre mécanicien a éclairé l'entrée de la piste avec les phares de notre Jeep et de notre GMC.... et c'est par une nuit bien noire que j'ai réussi mon seul et unique atterrissage de nuit. (Merci aux moniteurs qui nous avaient enseigné les «précautions» à défaut de nous avoir appris le vol aux instruments). Le lendemain au lever du jour, nous avons découvert des impacts de tir sur le Piper.

Ma période aéronautique a été marquée par beaucoup d'autres anecdotes, qui vont du comique au dramatique, mais je les réserve pour les rencontres avec les Anciens de l'ALAT... C'est que depuis ma retraite, j'ai renoué avec cette grande famille et que j'essaie d'être utile en dessinant pour le bulletin de liaison de ces Anciens.

Yves Le Bec
ny91@free.fr

L'Album du Lieutenant Bleubéret

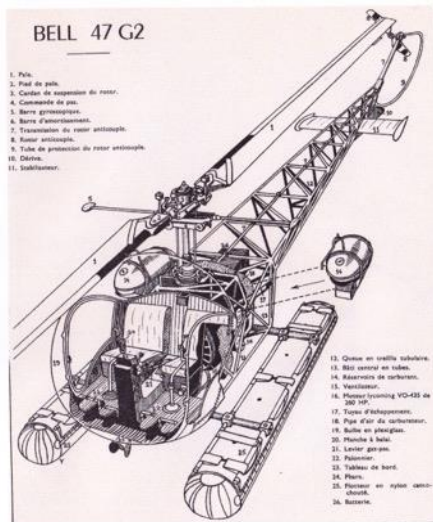
Il était une fois un jeune fana de l'hélicoptère.

Il voulait devenir pilote de cet appareil extraordinaire. La seule voie abordable passait par l'armée, mais, hélas, les sélectionneurs du conseil de révision l'avaient rejeté pour « insuffisance pondérale », prétexte un peu léger... Ce jeune homme a donc cherché à s'introduire de force dans le monde de l'hélico. Inscrit à l'Hélicoptère Club de France, il a été interviewé par Jean Moine, directeur de Fenwick Aviation et importateur des hélicoptères Bell à Issy-les-Moulineaux. Le récent vainqueur du Mont Blanc en hélicoptère (1^{er} atterrissage le 6 juin 1955) a conseillé à son visiteur de suivre la filière ALAT, cette toute nouvelle armée, créée en 1954. En ce temps-là, il fallait être pilote d'avion avant d'aborder les volures tournantes.

Le jeune dessinateur a croqué le Bell 47 G2 pour la revue « l'Hélicoptère ». Nous étions le 2 mars 1956.



Jean MOINE





Les opérations de maintien de l'ordre en Algérie nécessitant de la main d'œuvre, les recruteurs devinrent moins difficiles, et le jeune dessinateur fut appelé au CIS-ALAT à Essey-les-Nancy, en janvier 1957. Pour devenir pilote d'avion, il fallait d'abord effectuer les classes puis le peloton de sous-officier jusqu'à l'obtention du CIA, pas l'agence intelligente, non : le certificat Inter-Armes...dans une ambiance morose comme le montre bien l'insigne officiel de la 56 II C...

Cet apprentissage des armes précédait l'école de pilotage : 6 mois à Essey-les-Nancy, 6 mois à Finthen près de Mayence.



Piper L 18 C

-Tu n'as rien oublié ?

-Non , même pas la théorie du « présentez arme » à partir de l' « arme sur l'épaule »



Après deux ans au peloton ALAT de la 5^{ème} DB (dont il a créé l'insigne), survolant l'Ouarsenis aux commandes d'un Piper L 21 Bm, notre dessinateur à quitté l'armée.

Ayant commis une grosse erreur de calcul rénal, il a profité d'une longue convalescence pour fixer « à chaud » ses souvenirs d'Algérie. Les dessins suivants se voulaient réalistes et drôles à la fois... ne lui en tenons pas rigueur : il faut un début à tout.

- À noter : l'évolution de la signature au fil des ans :
- Avant et pendant le service militaire : un simple et modeste Y.
- Juste après l'armée, un graphisme qui affiche le nom.
- À partir de la retraite, un idéogramme inspiré des symboles des fluidics systems.



Lorsqu'un avion arrive en fin de potentiel au cours d'une OPS, il est relayé par un autre appareil. Les deux Piper font alors le tour des lieux, et les observateurs se transmettent les informations sur l'OPS.

La mission Casse-croûte

Midi. Les trois s'accordent un temps de pause bien mérité.

Le Piper L 21 tourne toujours pour surveiller les abords...

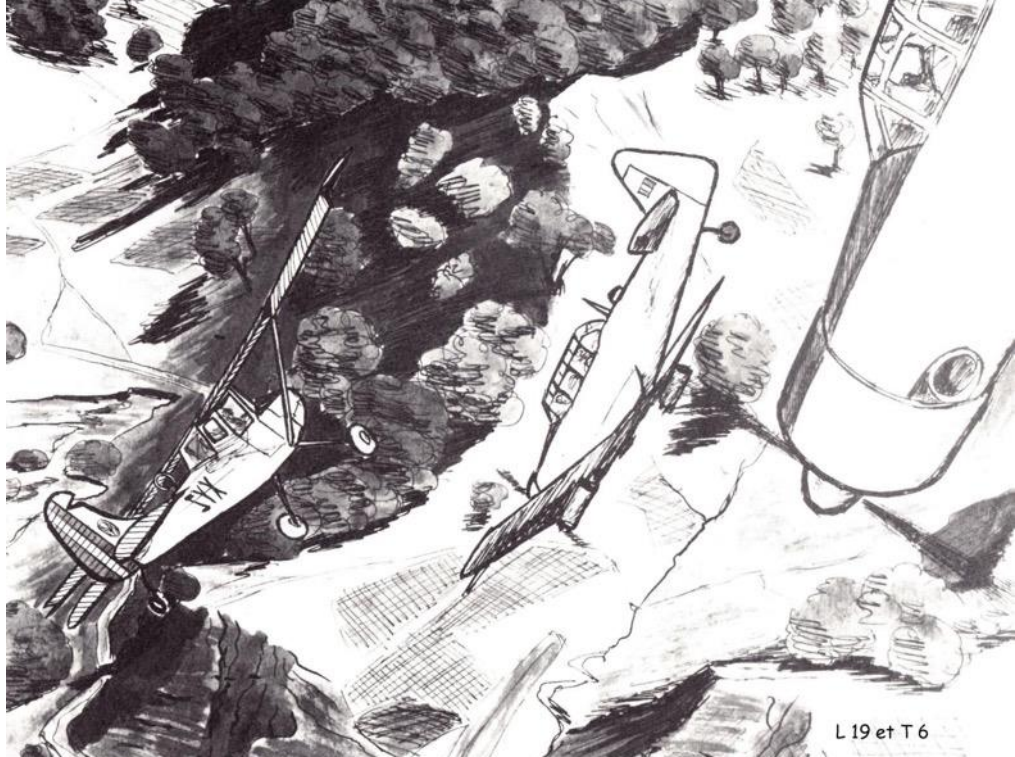
...mais, qui se soucie de nourrir l'équipage ?



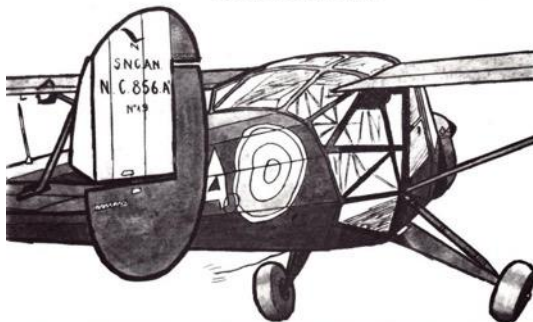


Cessna L 19 Bird Dog

Fin de potentiel



Nord NC 856 a Norvigue



La Caravelle d'Air Algérie ne va pas tarder à passer. Tu vas voir cette ligne élégante !



Max Holste "Broussard"

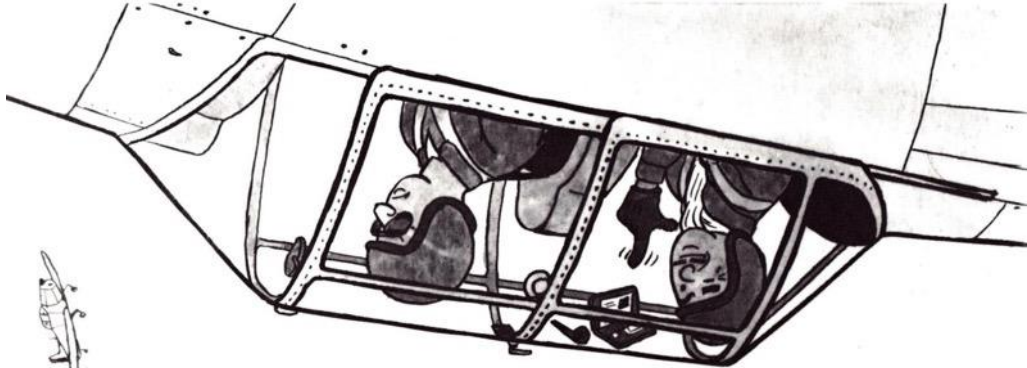
Avec ce vent arrière, nous allons bientôt arriver au-dessus d'Alger...



Nord 3400 Norbarbe

-Charlie de Machin Jaune : le colis est resté accroché !
-- Machin Jaune de Charlie : Eh bien, montez le décrocher ...

- (Souvenir personnel du 30 août 1959).



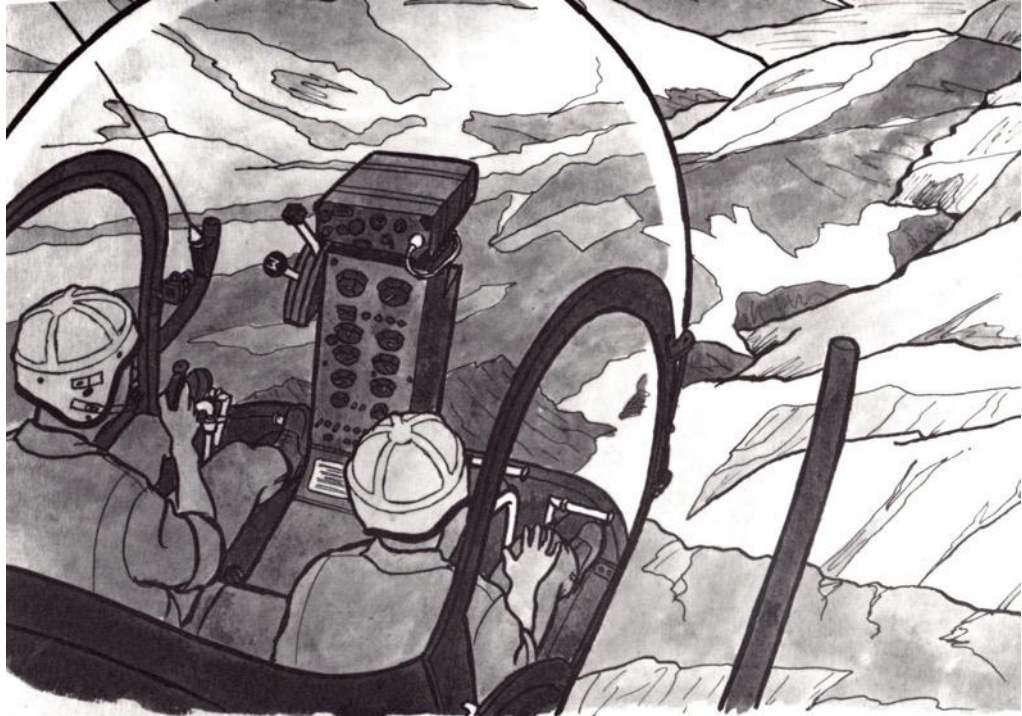
Nettement supérieur au Štampe !

Nord 3202



Bell 47 G2

L'hélicoptère permet des déplacements rapides et confortables avec une grande sécurité.



On m'a dit : « Sur le djebel à gauche de l'oued » ...C'est précis...Y a pas moyen de se tromper !

Bell 47 G2



- Hé ! Bravo Whisky deux fois ! Essaie un peu de voler tout droit !

Sikorsky H 19



L'hélicoptère peut se poser pratiquement n'importe où...encore faut-il pouvoir en repartir !



H 21 "Banane Volante"

Après la tempête, l'hélicoptère est le bienvenu




Djinn et Banane



Ravitaillement en vol d'un Djinn...oui, en vol !

interdiction d'entrer en vol dans le hangar



Et Monsieur
a le hoquet !



Leur émission était brouillée, mais j'ai compris qu'ils voulaient se ravitailler en Carotène.



La tchatche...

...J'étais en OPS, en radada sur les parpaings. Tout-à-coup, je ramasse une pompe ! Je mets la manette dans la poche, le manche dans le trou, et je tatane à fond vers l'extérieur...que dalle ! Ca pompait des briques ! Pas moyen de me vomir... Je faisais au moins du 20 pieds ! Il y avait un méchant cu-nimb au-dessus...Puis, aussi sec Je prends une dégueulante.....



Musée de l'ALAT et de l'hélicoptère
58, avenue de l'Aérodrome 40100 Dax

museehelico-alat.com

Association des Amis du Musée de l'ALAT
(AAMALAT)

aamalat@wanadoo.fr



Union Nationale des Associations de l'ALAT (UNA-ALAT)
unaalat.fr

Dernière diapositive