

L'ALBUM DU LIEUTENANT BLEUB ÈRET

5

Les avions de la guerre d'Algérie

Textes et dessins de Yves Le Bec

ny91@free.fr



Reproduction autorisée
Publication gratuite
Vente interdite

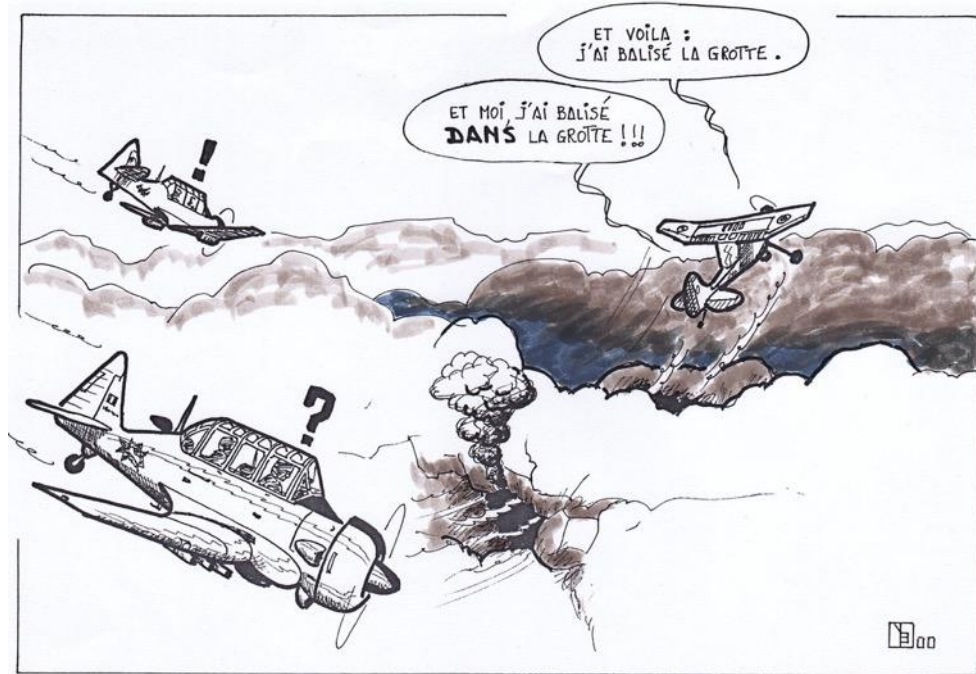


Le Piper L 18 C a été utilisé en opérations, puis, à l'arrivée des L 21 Bm, il a été réservé pour les liaisons.

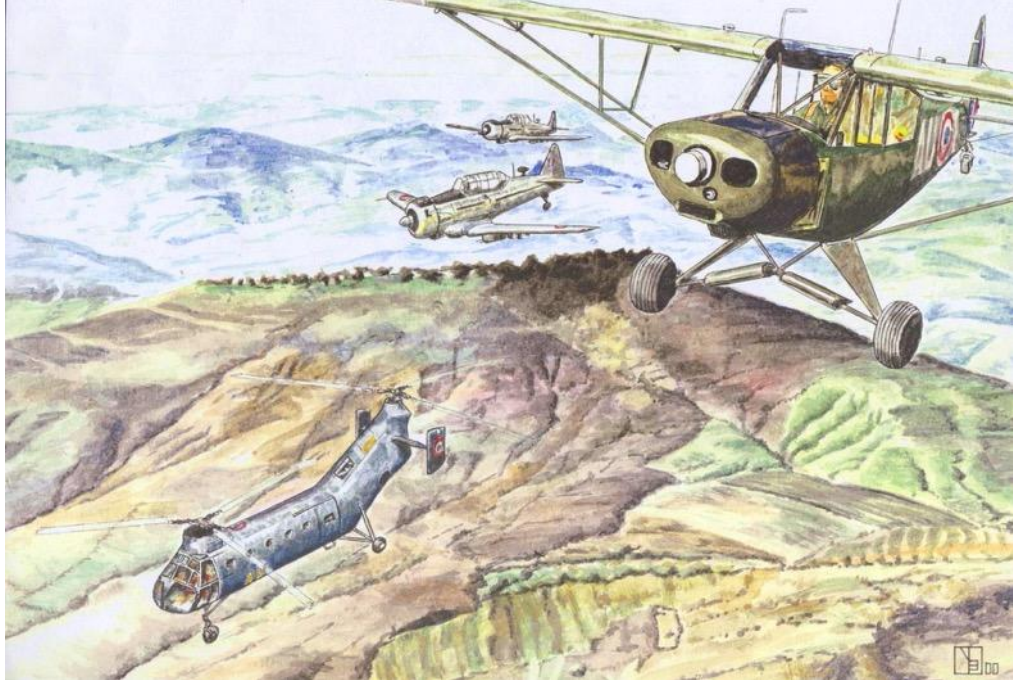


Cessna L 19 Bird Dog

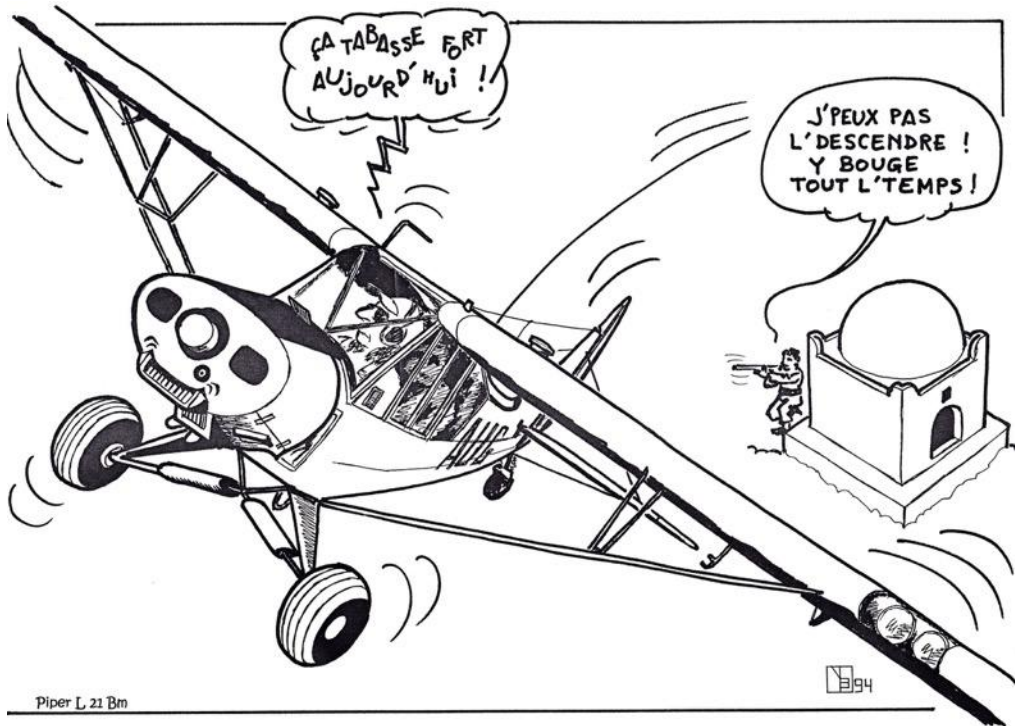
Cet avion américain a effectué son 1^{er} vol en décembre 1949, et est arrivé en 1954 en Indochine pour remplacer les vieux Fieseler (ou Morane 500 selon leur constructeur)



Le L 19 signale une grotte avec une grenade fumigène pour que les T 6 puissent la strafier



Le Piper et les T 6 protègent une évacuation en Banane dans l'Ouarsenis



ÇA TABASSE FORT
AUJOURD'HUI !

J'PEUX PAS
L'DESCENDRE !
Y BOUGE
TOUT L'TEMPS !

GRENADE FUMIGÈNE LARGUÉE ...

NON ! C'EST MA THERMOS !



L 21 balisant une mitrailleuse





Autoportrait, ou plutôt avionportrait du dessinateur.



Largage du courrier par un L 21 Bm



Détachement du peloton ALAT de la 5ème DB à Ammi-Moussa

Dois-je préciser que le Piper L 21 Bm est mon avion préféré ?

Je l'ai piloté pendant 707 heures. Il est puissant avec ses 150 chevaux. Ses commandes sont très souples. Le décollage et l'atterrissage avec un fort vent de travers sont des exercices particulièrement réjouissants.

Le vol à basse altitude est un vrai plaisir...C'est un engin rustique et robuste.

Il n'a qu'un seul défaut (nobody is perfect !) :

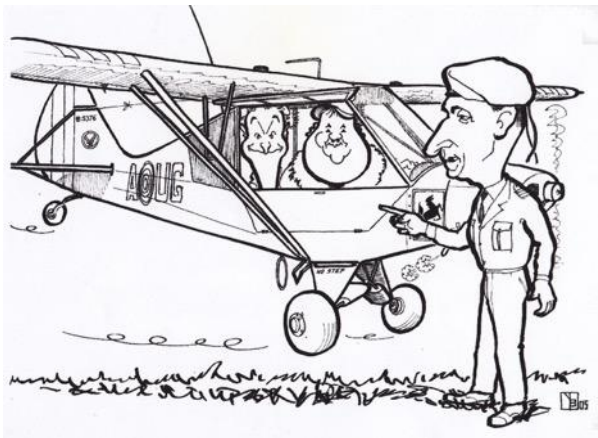
Le Centre d'Essais en Vol l'a qualifié de :« dangereux : centré arrière »

ce qui est provoqué par toutes les charges militaires posées à l'arrière : radios et grenades fumigènes.

En conséquence, il faut impérativement garder la bille au milieu ou dans le trou, mais pas à l'extérieur...ou alors C'est la vrille à plat ! Le pilotage aux fesses est bien utile dans ce cas de figure.

Le centrage arrière présente cependant l'avantage de tangenter en douceur la planète au retour sur terre.

(Les trois lignes précédentes sont d'une haute teneur technique. Les pilotes apprécieront.)



Le Capitaine René Gaillard, patron du peloton ALAT de la 5^{ème} DB en 1958, au Djébel Diss, et qui avait fait un stage à la Mecque de l'U.S.Army, à Fort Rucker, était très soucieux de ce défaut. Je lui soumetts une solution pour rétablir un centrage équilibré...

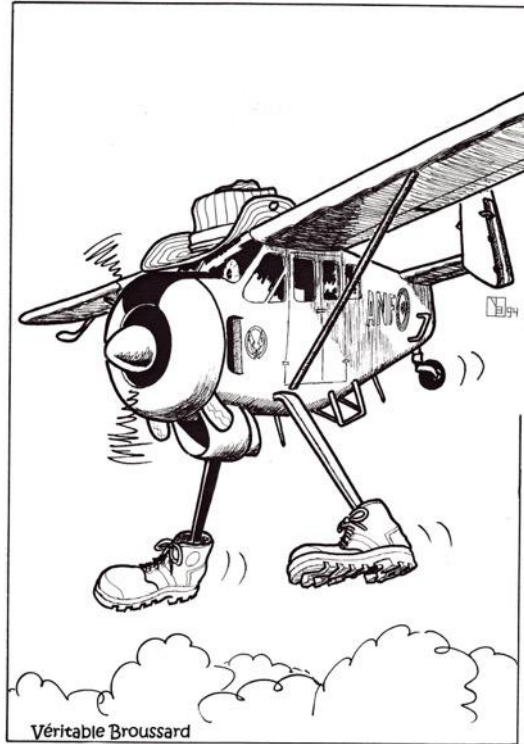
10 juillet 1959

OPS 25 km E. Guillaumet...
(8 h 10 en 3 rotations ! Ça ne s'oublie pas)





Max Holste MH-1521 Broussard

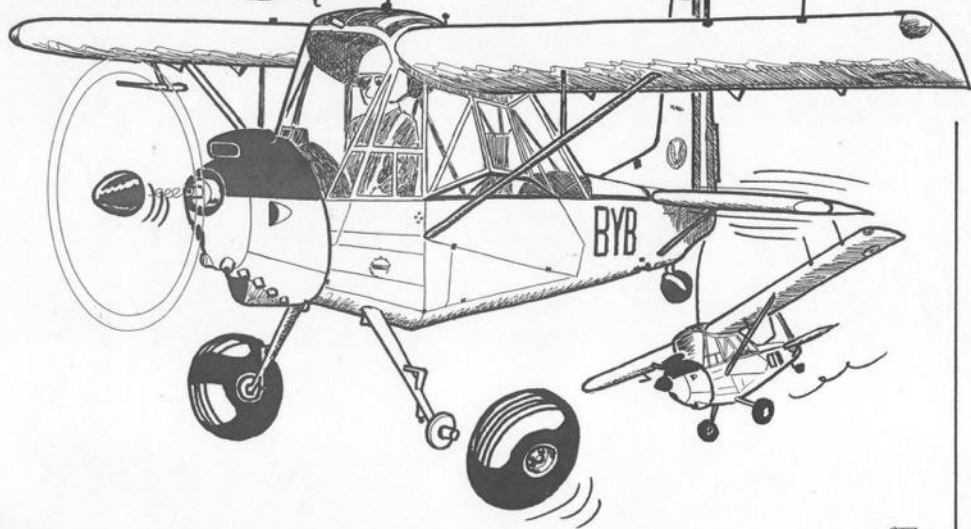


Véritable Broussard



Nord 3400 Norbarbe, surnommé : 3-4

VIEILLISSEMENT DU 3-4,
TU PARLES! C'EST LE
VIEILLISSEMENT DU
PILOTE ...



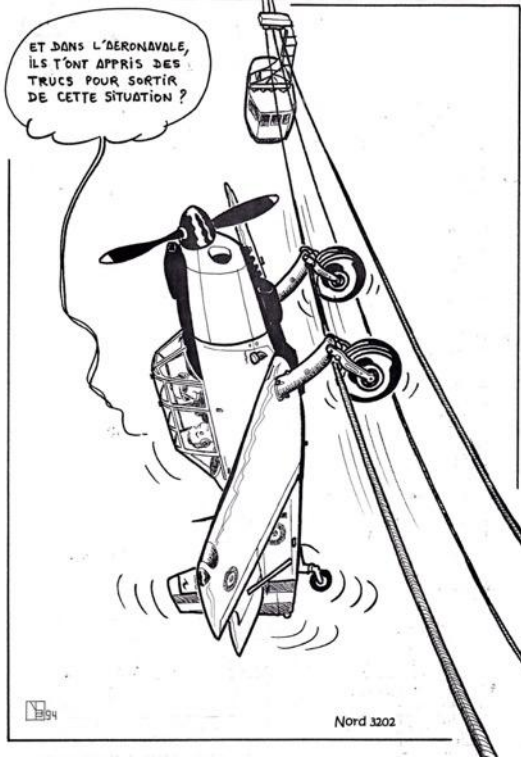
Nord 3400 surnommé : 3-4

34

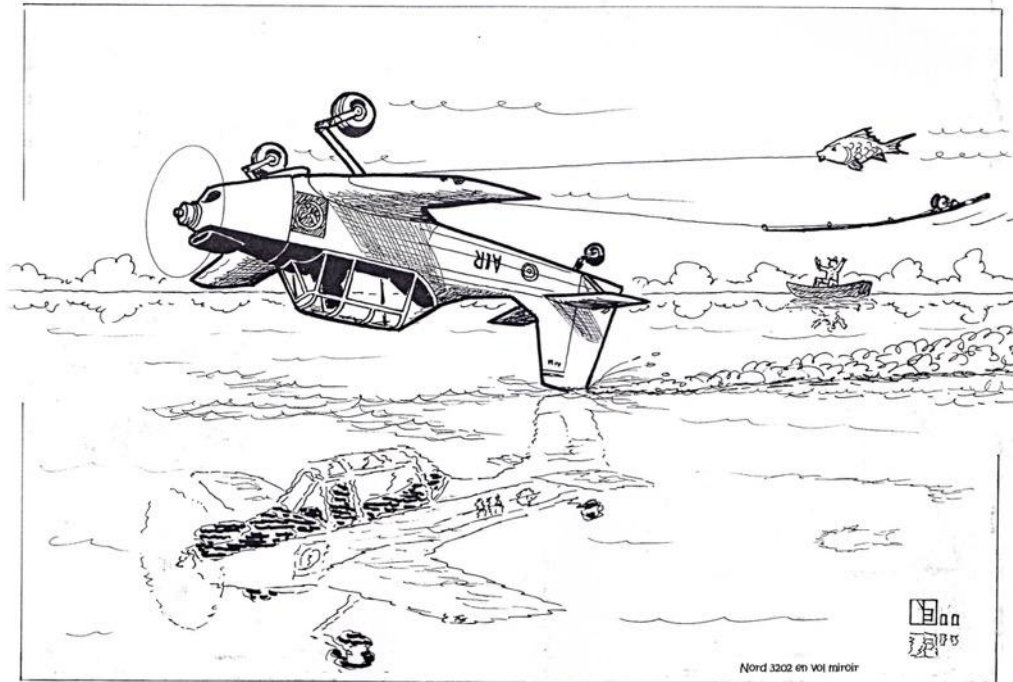
Les avions de la présérie, testés à Sidi Bel Abbes en 1960, par le dessinateur entre autres, présentaient quelques défauts de jeunesse...

Nord 3202





Cet excellent avion d'école, surnommé le 3-2, est surtout un avion de voltige qui a équipé une célèbre patrouille ALAT.



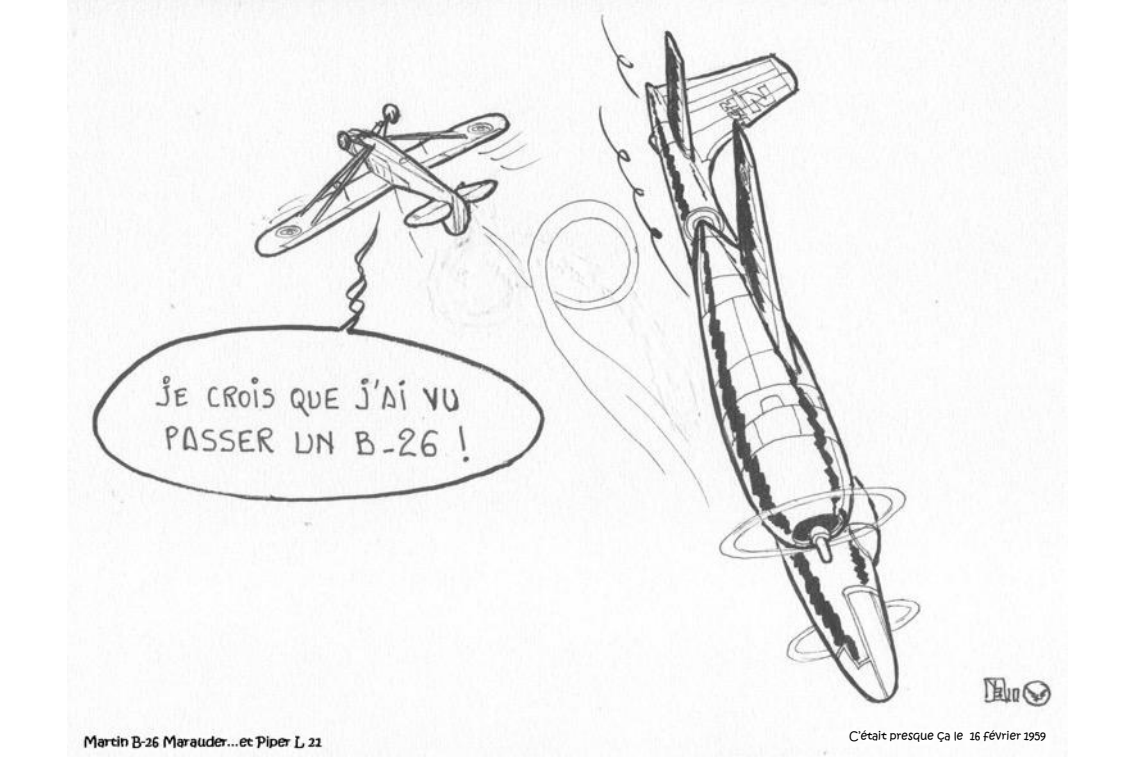
Nord 3202 en vol miroir





L'avion de base de l'Armée de l'Air pour le strafing





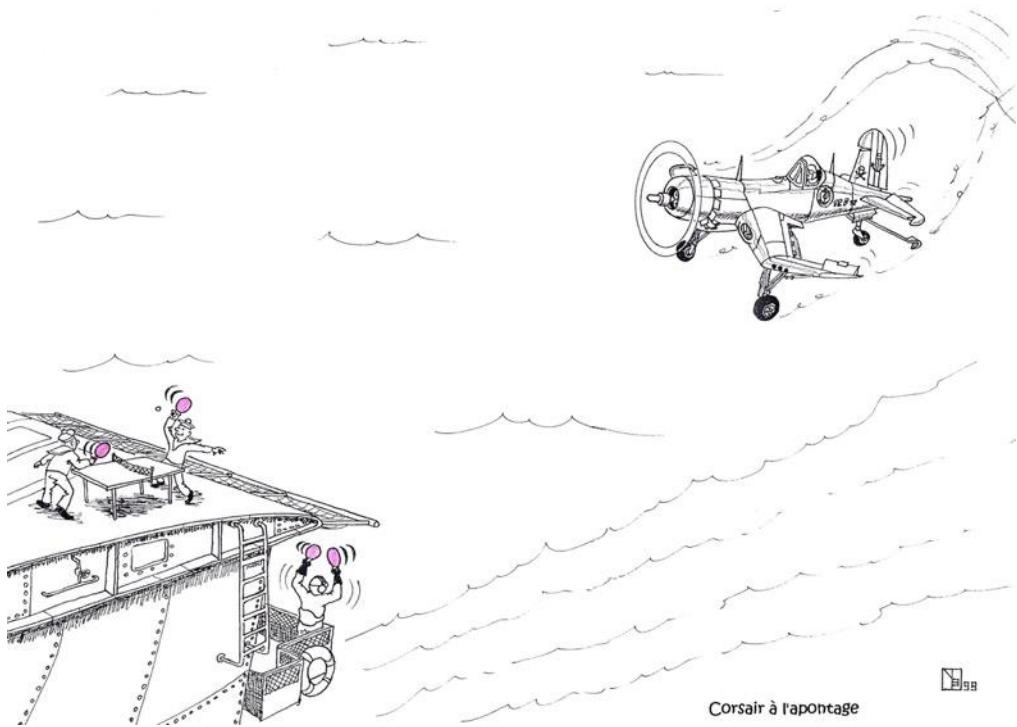
JE CROIS QUE J'AI VU
PASSER UN B-26 !

UN COMBLE !
C'EST UN ARTILLEUR QUI
PILOTE L'AUTRE AVION,
ET C'EST MOI L'AVIATEUR
QUI TIRE AU CANON !



Mistral et L 21

...et Ça, C'était le 3 décembre 1958





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)
aamat@wanadoo.fr



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

Dernière diapositive