

## L'histoire avec un petit "h"

L'ALAT de nos jours peut sembler "normale" à celles et ceux qui nous ont succédé :

- Hélicoptères ultramodernes.
- Ordinateurs dans toutes les salles de cours et salles opérations d'escadrille.
- Cours en école avec des moyens pédagogiques de haut niveau.
- Simulateurs de vol et tactiques remarquables.

Mais avant d'en arriver là, quel a été le départ de tout cela.

Au retour de la guerre d'Algérie, tout était à faire, les moyens différents. Nous passions d'une guerre de type guérilla à une menace de guerre froide.

Faisant partie de ceux qui ont quitté l'Algérie en dernier, nous ramenions des appareils en France, une fois nos bases fermées définitivement. Pour ma part je devais convoier une Alouette II de Marseille à Rennes au 14° GALAT. Ne la trouvant pas sur le quai, un docker m'indiqua l'endroit ; effectivement après une recherche plus précise, je la trouvais, mais sous une pile de caisses tombées certainement par inadvertance sur l'appareil !!

Ce simple accident, changea ma carrière, car au lieu d'aller à Rennes, je fus muté au Luc en stage vol tactique, et ensuite à Mulhouse au GALDIV 7.

Devenu pilote d'Alouette III, et instructeur, muté au Luc, bombardé chef de cours de stage vol à vue Alouette III, avec 6 stagiaires, il fallait monter de toutes pièces un cours avec les moyens pédagogiques, donc réaliser par exemple le ordinateur de l'Alouette III en bois. Logés dans une partie de Fillod, avec un mécanicien et un équipement, plus un radio pour les cours théoriques. Ce fut une période très sympathique, j'assumais tous les vols de tous types en vol à vue, y compris les autorotations.

Ensuite ce fut le stage de vol aux instruments sur hélicoptère d'attaque (AL III)(54 Heures) percées de tous types, NDB, Gonio, GCA, VFR en voie aérienne avec percées sur tous terrains, en effectuant le tour de France, très souvent en couche (non autorisé!!!). Mon camarade DEMESMAY doit s'en souvenir !!! Muté ensuite au stage PUMA, tout d'abord le vol à vue. La

maquette du pilote automatique du PUMA , était en bois, confectionnée certainement par l'un des personnels du cours.

Passant ensuite au cours vol aux instruments sur PUMA en tant qu'instructeur, il fallait enseigner aux stagiaires les procédures en IFR, et les habituer au langage particulier dans ce domaine de vol. Afin d'économiser les heures de vol, nous avons confectionné un grand panneau sur lequel étaient reportées les voies aériennes du sud de la France, les balises NDB, VOR, les points de compteur sous forme d'ampoules qui s'allumaient au fur et à mesure du déplacement. etc. Une horloge assez conséquente, déroulait les heures en accéléré. Les stagiaires disposaient d'un pupitre et trafiquaient avec les contrôles, en la personne des instructeurs. Cet outil quoique rustique s'est révélé très performant pour l'entraînement aux procédures.

Les pannes sur PUMA étaient réalisées dans les entraîneurs de vol installés dans un hangar sur une remorque, car au départ ils étaient destinés à circuler dans les régiments. Ce qui ne fut jamais effectué.

Au vol tactique, les équipages prenaient position sur les collines situées au nord de l'école, alors que des véhicules de la base se déplaçaient équipés de panneaux représentant divers types de véhicules de combat ou chars d'assaut entre l'école et les collines. Nous devons les identifier avec nos jumelles.

Pas un seul ordinateur à cette époque dans les escadrilles, les cours, l'arrivée de cette technologie au Luc l'a été je pense, effectuée par le Colonel BEAUREDON, je me souviens que certains étaient très dubitatifs !! C'était une petite révolution !

Evidemment en IFR, tout était calculé en vol, en utilisant la méthode X, le tiercé, la dérive etc.. Pour les percées sur les terrains équipés de l'ILS, nous calculions le temps de passage sur les markers, outer marker, middle marker, fan marker , si mes souvenirs sont bons ! Alors que nous n'avions pas l'équipement pour le faire. Un peu de mensonge ne coûtait rien et les contrôleurs n'y voyaient que du feu! Après tout dans l'ALAT , nous n'en étions pas à un détail près !

Bref, il est heureux de constater le niveau atteint à ce jour. Mais sachons par où nous sommes passés avant d'en arriver là.

**A.FARRUGIA**