

Mémoire d'un ancien

Alain Benson (59 - Estienne)

DR



Notre camarade, assisté de Guillaume Brunet, a reconstitué la carrière militaire de son beau-père, Yves Blanquart, issu de la promotion 1939 de l'École de l'air, et nous propose un document donnant quelques « conseils à un pilote de chasse ». Ces documents ont été élaborés en exploitant la mémoire, parfois défaillante, d'Yves Blanquart, 96 ans, ainsi que les archives familiales où a été retrouvé le texte de Charles Nuville.

Yves Blanquart, issu de la classe préparatoire du lycée Saint-Louis à Paris, a été admis à l'École de l'air, alors à Bordeaux, en octobre 1939. Après quelques semaines d'instruction au sol, il suit ses premiers cours de pilotage sur le terrain des Landes de Bussac, en Charente-Maritime, sur Morane 315 et 230.

Au moment de l'armistice il choisit, avec quelques camarades, de quitter l'École pour essayer de gagner l'Angleterre pour poursuivre le combat (quasi-déserteur, il est inscrit dans son carnet militaire: « porté absent irrégulièrement »). Ce petit groupe était alors persuadé que l'Afrique du Nord allait se rallier aux Britanniques pour poursuivre la guerre! Ils se joignent clandestinement à un groupe d'aviateurs polonais évacués de France selon les accords d'armistice. L'ensemble réussit à embarquer à Port-Vendres sur un cargo de la marine marchande (Le Delpiase) qui le débarque à Oran.

Yves Blanquart est alors affecté au centre d'instruction du personnel navigant de Meknès le 1^{er} juillet 1940, pour y poursuivre sa formation de pilote. Sur place, la situation est un peu chaotique et rien n'est vraiment organisé. En attendant de pouvoir réellement apprendre leur métier, les élèves pilotes (jeunes sous-lieutenants) sont contraints d'accomplir des tâches administratives ou de suivre des stages de formation. On improvise!

C'est ainsi qu'Yves Blanquart obtient le

Brevet d'observateur aérien. En attendant mieux, il est déplacé au gré des besoins: Fès, Oujda, Agadir.

En fait, il ne peut vraiment reprendre sa formation, et le pilotage, qu'en novembre 1942, après le débarquement anglo-américain au Maroc.

C'est finalement à Marrakech, sur Curtiss P 36, que les élèves-pilotes passent vraiment aux choses « sérieuses » et peuvent commencer à concrétiser leur envie de piloter puis de combattre.

Début 1943, le lieutenant Blanquart est confirmé pilote de chasse puis réussit sa transformation sur le mythique Spitfire, à Sétif, en novembre 1943. Il est alors affecté au groupe de chasse 1/3 « Corse ».

À partir du début 1944 il peut enfin participer aux combats de la Seconde Guerre mondiale et à la libération de la France: Italie, Corse, débarquement en Provence puis remontée vers l'Allemagne. La plupart des missions sont des escortes et protections de convois (maritimes ou terrestres), de bombardiers et des missions d'appui des troupes au sol avec destruction de matériels ou troupes adverses.

En Algérie

Après la fin de la guerre, Yves Blanquart a ensuite effectué une carrière « classique » dans l'Armée de l'air, en alternant affectations en état-major et postes de commandement. Il a en particulier commandé le PC Air de Tindouf puis celui de Mostaganem pendant la guerre d'Algérie. Plus tard, il a été appelé à commander deux bases aériennes: celle de Drachenbronn (en Alsace) puis celle d'Ivato-Tananarive à Madagascar.

Avec un total de 3600 heures de vol, il a obtenu sa mise en congé du personnel navigant en 1971 pour se reti-

rer dans le Pacifique: Condominium des Nouvelles-Hébrides puis Nouvelle-Calédonie.

Yves Blanquart est actuellement en maison de retraite à Antibes.

Notre « ancien » est officier de la Légion d'honneur. Il a obtenu la Croix de guerre 1939-1945 avec trois citations et la Croix de la Valeur militaire (AFN) avec deux citations. Il est aussi titulaire de la Médaille de l'Aéronautique et officier de l'Ordre du Mérite de la République malgache.

Quelques anecdotes de sa vie de pilote:

- Juillet 1944: son avion est touché par la défense aérienne allemande (la redoutable Flak...) lors d'une mission d'escorte de bombardiers au-dessus de l'Italie. Obligé de se poser d'urgence sur le premier terrain disponible (Campo del Oro, en Corse), les pneus de son appareil ayant été crevés par des éclats d'obus, il termine son atterrissage sur le nez évitant tout de même un crash plus sévère pour son appareil;

- En 1944 encore: sur le terrain de Calvi, il a eu l'occasion de rencontrer et de côtoyer, pendant une semaine, Saint-Exupéry alors pilote de reconnaissance, peu avant sa tragique disparition;

- En 1947, alors cadre à l'école de chasse de Meknès, il commande l'escadrille équipée de Spitfire. Lors d'un vol d'entraînement, son avion connaît une brutale panne moteur; il réussit un poser d'urgence sur le ventre sur une plage d'Agadir sauvant ainsi son appareil. ■

N.D.L.R.: deux de ses petits-enfants ont hérité de ses gènes aéronautiques:

- Virginie (ex-pilote militaire, capitaine ORSA) est officier pilote chez Air France;
- Éric (00-Auber), commandant, est pilote de marque sur A400 M.

