

Georges BELLAT (1938-1969)



Je suis né le **18 novembre 1938** à 3 h 30 du matin au Treix à Mainsat, fils de Marcelle Gilberte (née BOURDIER) originaire de Lorraine et de Lucien Auguste Ferdinand BELLAT.

Mainsat est un petit village de la Creuse avec son château et son étang où j'aimais me baigner l'été avec mon cousin Jean Claude GRENETIER qui passait ses vacances chez nous ; Un citadin qui rêvait de vivre à la campagne (il est devenu Docteur Vétérinaire à Rehon en Lorraine et qui profite maintenant de sa retraite dans un vieux moulin restauré à Mainsat !)

Et moi, enfant de la campagne je regardais le ciel ! A 12 ans, le rêve vient de la lecture de livres tels que « Terre des Hommes, Vol de Nuit de Saint Exupéry ... » Et déclenche ma

passion pour l'aviation. Plus rien ne comptait alors, voler était devenu mon plus grand désir.

Pour continuer mes études je suis allé vivre à Montluçon dans l'Allier (03) chez mon oncle et ma tante, Madeleine et Roger LAFAYE. Mon oncle passait beaucoup de son temps libre à l'Aéroclub de Montluçon « Les Ailes Montluçonaises ». Je l'accompagnais et partageais avec lui sa passion des avions, les mains dans les moteurs pour commencer ! Et plus tard pouvoir voler comme mon professeur et chef pilote du club Léon BIANCOTTO.

Enfin en septembre **1955**, j'obtiens le brevet de pilote d'avion de tourisme 1^{er} degré avec dérogation car je n'ai pas encore 17 ans, suivi en mars **1956** du 2^e degré. Les dimanches je faisais passer des baptêmes de l'air.

En **1958**, je suis incorporé à la Base Aéronavale de Fréjus Saint Raphaël dans le Var (83) pendant 8 mois après un court passage en 1957 de 2 mois au C.F.M. (Centre de Formation Maritime) Hourtin en Gironde.

Me voici engagé pour 5 ans dans l'aéronavale ;

1958/1959 : La Base Ecole Khouribga au Maroc sur monomoteurs,

1959/1960 : La Base Ecole Agadir au Maroc à la 55 S multi moteurs et 56 S Moniteur,

1960/1962 : Escadrille 56 S à Lann-Bihoué dans le Morbihan (56).

Expiration de mon engagement de 5 ans sous les drapeaux, je quitte la base de Lann-Bihoué promu au grade de Second maître 1^{ère} classe Pilote Aéro totalisant 1 648 heures de vol de jour et 133 heures en vol de nuit. Je serais promu par notification du 27 août 1963 de Toulon, Maître Pilote AERO !

Le 29 février **1960** un terrible tremblement de terre secoue la ville d'Agadir au Maroc et la détruit presque entièrement faisant plus de 10 000 morts. Moments terribles à vivre avec la disparition de plusieurs de mes camarades. Nous apportons notre aide et secours aux victimes ensevelies sous les gravats, nous distribuons des vivres et soignons les blessés.

Plus aucune communication téléphonique. On m'envoie en mission à Casablanca au Maroc sur Languedoc pour informer le monde que la ville d'Agadir avait été complètement rasée. Les évacuations sanitaires se succèdent. Le survol de la ville est effrayant, il ne reste que des ruines. La Casbah n'existe plus. Des souvenirs dramatiques et cauchemardesques me hantent.

Enfin les portes d'AIR FRANCE s'ouvrent le 31 octobre **1962** pour un stage de formation Pilote à l'aéroport du Bourget en Seine St Denis (93).

C'est au Bourget en **1963**, que je rencontre ma future femme, Jany BERGER hôtesse d'accueil dans la nouvelle compagnie aérienne UTA (Union des Transports Aériens, fusion de UAT : Union Aéromaritime de Transport et de TAI : Transports Aériens Intercontinentaux).

L'avenir est plein de promesse, j'obtiens ma licence « Pilote de Ligne » et ma qualification sur avion Douglas DC 3.

Mais en **1964** et pour 2 ans, interruption des stages. Mes camarades et moi-même nous nous dispersons. Certains font du saupoudrage (épandage aérien) en Afrique, d'autres rentrent dans de petites compagnies aériennes et d'autres encore moins chanceux et surtout ayant à charge une petite famille, se retrouvent agent au sol !

Deux de mes amis, Michel CIRET et Philippe DEHAIS des stages précédents ont créé une petite société d'affaires « SOS PILOTES » et à ce titre je deviens pilote dans diverses compagnies aériennes ou Sociétés de Travail Aérien ; Air Affaires, Mercure, Rousseau Aviation, représentation Beechcraft en France, avions d'affaires privés sur Musketeer, Debonair, Bonanza, Travel Air, Baron, Twin Bonanza, Queen Air 65, 80, Marquis, Beech 18, Comanche, Apache, Aztec, Cessna 175, 182, 206, 210, 336, Morava, Aéro Commander, DH 89, 125, DC 3.



Fin **1964**, départ de Philippe DEHAIS et le 2 janvier un nouvel associé, Zénon GAJEWSKI.

1964/1965 : plusieurs périodes sur avion Douglas DC 3 chez Rousseau Aviation à Dinard *en Ille et Vilaine (35)* comme Commandant de bord pour effectuer des vols avec passagers et affrètements. A Air Affaires également Commandant de bord sur les divers avions de cette compagnie.



En 1966, je deviens gérant de « SOS PILOTES » après la disparition dramatique de Michel CIRET lors d'un meeting aérien en DH 125 à Nice le 5 juin 1966.

Entre temps les stages B61, B62 d'AIR FRANCE ont repris en novembre **1965** avec mon stage Pilote de Ligne le 27 décembre **1965** et une affectation sur avion Caravelle.

En mars **1966**, j'épouse Jany qui me donne un beau garçon, Pascal, le 3 novembre. Une vie heureuse s'annonce !

Au mois de mai **1968**, pendant les événements, j'effectue un stage sur avion Boeing 707 et je suis affecté au Secteur Principal 707 en qualité d'Officier Pilote.

En **1969**, nous envisageons une affectation sur Pointe à Pitre en Guadeloupe pour 3 ans. Un ami Alain AUDET actuellement en affectation aimerait prendre des vacances dans son île natale, la Nouvelle Calédonie.

Il propose au secteur concerné que je le remplace pendant 1 mois. J'en parle à Jany et décidons de partir avec Pascal. Nous ferons suivre cette période d'un mois de vacances. Le départ est prévu le 11 novembre, mais je pars seul, Jany et Pascal me rejoindront plus tard, car ma belle mère est à l'hôpital. Leur voyage est prévu le **3 décembre 1969**.

Cela tombe bien car ce jour là, je reviendrais le soir d'une longue rotation en provenance de Santiago du Chili pendant qu'ils arriveront de Paris dans l'après-midi. Ils m'attendent chez mon ami Christian JOUGLAS, pilote en affectation secteur Caravelle.

Je serais en mise en place, c'est-à-dire en passager sur le tronçon du vol Caracas (Venezuela) - Pointe à Pitre, le vol 707, Château de Kerjean devant continuer son vol sur Paris.

Caracas au décollage sur la baie de Maiqueia. L'avion pique dans la mer. Je n'ai rien vu, je n'ai rien réalisé ! Il est 19 heures et ma vie s'est arrêtée ! Carnet de vol à 5 030 heures de vol !

Nous nous sommes manqué de peu avec Jany et Pascal !

Ma femme a continué ma vie de navigant en devenant hôtesse à la compagnie AIR FRANCE. Elle réalisera plus tard, mon rêve, connaître cette extraordinaire expérience professionnelle, voler sur cet avion fabuleux « CONCORDE » que j'aurais tant aimé piloter, moi qui l'avais vu en prototype.

Il y avait 21 membres d'équipage et 41 passagers sur ce vol de la Compagnie AIR FRANCE, dans le Boeing 707 (*photo*), immatriculé F-BHSZ « Château de Kerjean ». 62 personnes ont disparues.



Equipage de fonction : Roger VALTER Commandant de Bord (ancien pilote de la Marine breveté en 1939 à Hourtin), Daniel COUAIROU Pilote, Maurice IRISSOU Mécanicien, Raymond HERARD Navigateur, Eugène BAUX Chef de Cabine. Hôtesse ; Marlène BRUNET, Michèle BAUD, Lucienne HEUDE, Colette ARNOULD. Stewards ; Jean Louis JAMBOU, Jean Michel CORDIER.

Equipage de relève : Jacques RIVALANT Commandant de Bord, **Georges BELLAT** Pilote, Bernard FAVREAU Mécanicien, Henry POUILLAIN Navigateur, Jean SERVEL Chef de Cabine. Hôtesse ; Françoise CHARPIN, Bernadette MARCHAPS, Claudette RAPHANEL. Stewards : Jacques SANDERS, Jean Pierre SALMON.

Sources & remerciements : Jany BELLAT, veuve de Georges BELLAT
Daniel PAROT
Lucien MORAREAU de l'ARDHAN → www.aeronavale.org

Mise en œuvre en 2009 et enrichi en 2011 par Fernande BONNEMAIN → www.airmemorialcreusois.fr