

Résumé carrière Cdt Georges LIBERT

Né le 17.10.1909 en Lorraine -

études au collège de Neufchâteau

Pilote militaire (A.A.) le 28.07.1929

Plus jeune pilote (sergent) participant à la "Croisière Noire" (décembre 1933 - janvier 1934) sur BRÉGUET 25.

Pilote civil 1935; entre à AIR-BLEU sur Caudron SIMON le 15.05.1935.

Tentative de raid FRANCE-JAPON en compagnie de Albert DENIS sur SIMON, terminé en crash dans le MÉKONG après 58^h de vol.

En avril 1939 manœuvre la "Postale de Nuit" sur Caudron GOELAND avec DAURAT et VANIER.

Mobilisé en 1939, affecté comme pilote-réceptionnaire de l'usine Marcel BLOCH à Chateauroux sur BLOCH 152, abat un HEINKEL III lors de la grande offensive du 10.05.1940 (ayant demandé à Marcel Bloch de faire armer 3 avions en permanence sur le terrain).

Termine cette campagne par quelques vols de réception du BLOCH 175 à Bordeaux -

Assure quelques vols entre VICHY et PARIS pour le SCLAM en 1941.

En octobre 1941 entre dans la Résistance -

Participe alors aux activités du B.C.R.A. et assure 8 missions de liaison sur "LYSABER" vers les territoires occupés soit de BRINDISI sur la Yougo-

slavie, soit de CALVI sur la FRANCE (ou une panne de moteurs l'oblige à incendier son avion avant d'être récupéré par un autre LYSANBER).

En 1945 entre à air FRANCE comme pilote de ligne. Rapidement C.d.B. sur DC4, en 1947 assure liaison sur Paris - RECIFE (Brésil), puis pendant l'été 1947 la ligne Paris - New-York sur

Fax reçu de : 02 37 38 23 64

BERNARD-VIOLETTE

06/06/00 10:59 Pg: 2

L. 749 "CONSTELLATION".

En 1950, sur "CONSTELLATION", participe avec DOMELA à quelques ouvertures de lignes.

Cette année-là, retenu par une appendicite, il est remplacé par le C^{dt} BELANQUE sur le vol qui se termine en catastrophe aux Açores, avec SALVATORI comme navigateur.

Le 01.06.1954, 1^{er} vol en L. 1049 "SUPER G" sur Paris - MEXICO.

Enfin de 1960 à 1970 assure les vols en BOEING B. 707 sur toutes destinations comme chef-pilote inspecteur du P.N.

Termine son dernier vol en pilote privé en 1997 sur S. 1051 "SICILE-RECORD" avec 25.300 h. de vol.

- Le ~~Cdt~~ Georges LIBERT est titulaire des décorations suivantes
- Médaille Militaire 1936
 - Chevalier de la Légion d'honneur 1939
 - Médaille de la Résistance 1944
 - Croix de guerre avec palme 1945
 - Officier de la Légion d'honneur 1951 (remise en vol par le Président de la République - passager Vincent Auriol)
 - Médaille de l'Aéronautique
 - Commandeur du Mérite National 1982
 - Commandeur de la Légion d'honneur 1991

Hommage au Commandant Georges LIBERT, lors de la dédicace à l'Aéroclub de DREUX, le 24 octobre 2004.

C'est avec émotion que je vais retracer les épisodes qui ont jalonné le parcours aéronautique de notre ami, le commandant Georges LIBERT.

Je suis très heureux d'accomplir aujourd'hui ce devoir de mémoire grâce aux précisions apportées par Jacques NOETINGER, délégué de l'Académie nationale de l'air et de l'espace. Cette carrière peut se décomposer en 6 parties.

1. Jeune pilote militaire.

Georges LIBERT est né le 17 octobre 1909 à ANDELOT, petit village de Lorraine. Malgré l'opposition de son père, il réussit à obtenir une bourse de pilotage, et est breveté sergent pilote le 28 juillet 1929, juste avant ses 20 ans.

Envoyé à la base d'ISTRES, très bien noté, il effectue son stage de perfectionnement en choisissant l'observation, plutôt que la chasse. Il vole successivement sur BRÉGUET XIV et BRÉGUET XIX.

Puis en 1932, il est volontaire pour suivre un stage d'entraînement au vol sans visibilité, et il est affecté à Alger dans une unité sous les ordres du général VILLEMEN. Celui-ci le repère pour ses qualités de pilote accompli grâce à plusieurs missions sur le SAHARA et à son activité de moniteur bénévole à l'aéroclub d'Alger pendant ses temps libres.

En décembre 1933, le général VILLEMEN le choisit pour participer à la "Croisade Noire" et il devient ainsi le plus jeune pilote de cette escadre de 30 FOTEZ 25, qui, en 2 mois, couvra un périmètre de 17.400 km à travers nos territoires d'Afrique; quelle expérience fabuleuse pour un jeune sergent chef de 24 ans.

2. L'épopée AIR-BLEU 1935.

A cette époque, Didier DAURAT, qui fut l'âme de "L'AÉROPOSTALE", prépare le premier service postal métropolitain par avion de jour: c'est la création

2

d'AIR-BLEU, qui, grâce au mécénat de Louis RENAULT, doit assurer les horaires rigoureux des 6 (puis 10) CAUDRON-SIMOUN, desservant 6 jours sur 7 les principales villes de FRANCE depuis Paris, par toutes conditions météo, en 1935. Chaque équipage était composé d'un pilote et d'un radio-navigateur pour exploiter les procédures de percée radiofonionométrique.

Georges LIBERT, qui est volontaire, est convoqué par Didier DAURAT et engagé, grâce à un congé sans solde de l'Armée de l'Air, pour participer à l'inauguration d'AIR-BLEU, le 10 juillet 1935, aux commandes de l'avion F-ANRA dont personne ne voulait et qui étoit naturellement au plus jeune.

(maquette au Musée de la Poste à Paris) - Suite à des perturbations politico-financières en 1936, l'exploitation de la jeune compagnie est suspendue et les équipages licenciés. C'est seulement le 7 juillet 1937 que reprendront les liaisons, financées alors par l'état sans surtaxe.

3. Pilote de raid 1936.

Entre temps, Georges LIBERT décide avec Gilbert DENIS, propriétaire d'un CAUDRON-SIMOUN, de tenter un record de vitesse sur PARIS-HANOÏ, itinéraire très en vogue à l'époque des raids. Malheureusement cette tentative échoue près du but : gêné par une aggravation météo et une panne radio, Georges LIBERT doit poser le SIMOUN en urgence sur un banc de sable, à court d'essence ; avion endommagé, mais pas de blessé, après 10.000 km en 44 h de vol et 4 escales. Ce record ne put être homologué, faute d'un contrôle officiel à l'arrivée. Le Simoun sera le seul appareil qu'aura cassé Libert dans toute sa carrière, mais il sera réparé.

Donc Georges LIBERT reprend sa place à AIR-BLEU le 7 juillet 1937.

4. Débat de la "POSTALE de NUIT" 1939.

Le ministère des PTT, toujours sous l'impulsion de Didier DAURAT, décide de créer le premier réseau postal aérien de nuit. C'est l'inauguration de

"La POSTALE de NUIT" le 10 mai 1939 sur la route PARIS-BORDEAUX-PAU et retour par 2 vols simultanés sur bimoteur CAUDRON-GOËLAND : l'un au départ de Bourget avec Raymond VANIER, chef pilote, l'autre au départ de Pau avec Georges Libert qui embarqua Didier Daurat à l'escale de Bordeaux -
(le SIMOUN C.U. 150 Kp. le GOELAND C.U. 450 Kp.).

5- Septembre 1939: La 2^e guerre mondiale.

Mobilisé, Georges LIBERT est affecté avec Didier DAURAT, qui en est responsable, aux liaisons régulières, entre Paris et Londres au profit des états majors de France et de Grande Bretagne - (vols avec silence radio).

Lors d'une rencontre avec Michel DÉTROYAT, le célèbre pilote de voltige et inspecteur de la chasse, celui-ci lui proposa la responsabilité de réceptionner les chasseurs BLOCH 152 sur l'aérodrome de Chateauroux-Déols. Georges Libert est donc affecté, chef pilote avec Damazière et Belcroix à la réception des chasseurs, qui n'étaient pas équipés de leur armement. Il intervient personnellement auprès de Marcel Bloch et obtient que 3 avions soient opérationnels en cas d'attaque du terrain par la Luftwaffe. Ce qui devait arriver en effet le 10 mai 1940 lors de la grande offensive générale sur la France; les 3 BLOCH 152 décollent à l'alerte et attaquent la formation de 15 HEINKEL 111 se dirigeant sur Déols, Libert descend l'un des bombardiers.

L'armistice mettant fin à leur activité militaire, les 3 pilotes disparaissent dans la nature et Georges LIBERT rejoint Vichy où il retrouve Didier DAURAT, qui réussit à créer une Section Civile de Liaisons Aériennes, disposant de 6 Goeland et de 2 Simoun. Il profite de cette couverture pour s'intégrer dans un réseau des Forces Françaises Libres en octobre 1941 et devient agent du Bureau Central Renseignement et Action (B.C.R.A.).

Cette activité devenant de plus en plus délicate, il est évacué en urgence de nuit le 27 juillet 1943 par un avion "LYSANDER", piloté par le Squadron leader ~~thomas~~ VERITY. Il fait partie alors avec 2 autres français,

Bernard CORDIER, pilote, et Philippe LIVRY-LEVEL, navigateur, du squadron 161 de la RAF, spécialisé dans la dépose et la récupération d'agents spéciaux en zones ennemies. Georges LIBERT effectuera 8 de ces missions nocturnes à haut risque jusqu'à la fin du conflit.

6. 1945 Pilote de ligne.

Démobilisé en 1945, il entre à AIR-FRANCE comme pilote de ligne et, fort d'une expérience exceptionnelle, passe rapidement commandant de bord sur Douglas DC4, et devient instructeur pour la formation des nouveaux équipages. Il participe naturellement au lancement du réseau long-courriers transatlantique sur les Amériques du Sud et du Nord.

En 1946 il assure la liaison Paris-Dakar-Réunion sur Douglas DC4; puis en 1947 il passe sur le nouveau Lockheed CONSTELLATION pour faire la ligne Paris-New York et devient chef du personnel navigant de la compagnie nationale - Il vole successivement sur les L. 1049 et L. 1649 (Super G et Starliner).

Bien que très occupé par cette fonction, Georges LIBERT est plusieurs fois chargé de missions d'investigation sur quelques nouveaux appareils, notamment en Angleterre sur le quadrireacteur DeHAVILLAND COMET en 1955.

En 1956, à la suite de quelques différends qui l'opposent à la direction de la Compagnie, son honnêteté morale le pousse à démissionner de sa fonction d'encadrement. De même, grâce à ses qualités de négociateur et son tonci de conciliant il a pu maintenir des relations raisonnables entre la direction de la Compagnie et les syndicats qui lui témoigneront leur estime et leur reconnaissance la fin de son mandat.

Il est encore chargé de missions particulières par le président de la Compagnie notamment lors de l'ouverture de la nouvelle ligne New York-Mexico; puis en 1959 il est chargé des relations avec BOEING pour préparer la livraison des premiers quadrireacteurs 707 qui seront mis en service en janvier 1960. Georges LIBERT se consacra pendant 10 ans au réseau long-courriers d'Air France comme

Commandant de bord sur BOEING 707 avant de prendre sa retraite de pilote de ligne le 1^{er} janvier 1970.

Après la fin de son activité professionnelle, son dévouement et la générosité sans bornes, mais discrète, le poussent à de nombreux engagements et il obtient alors sa licence d'instructeur de pilote privé qu'il exercera à l'aéroclub de Ozeux dont il sera aussi président (1972-74).

Très consciencieux, toujours de bon conseil et unanimement respecté, il se vice-président de l'aéroclub de France pendant 7 ans, vice-président pour la France de la F.A.I. pendant 3 ans et surtout un très actif président des Vieilles Tiges de 1981 à 1992. Sa prodigieuse carrière, 25.300 heures de vol en 67 ans de pilotage lui valut de nombreuses distinctions :

la médaille coloniale (1933), la médaille de la résistance (1944), la croix de guerre avec palme (1945), la médaille de l'aéronautique (1960), commandeur de l'Ordre national du Mérite (1982) et commandeur de la Légion d'honneur (1991).

Enfin, comme l'a fait remarquer à juste titre, notre historien Jacques NOETINGER, on peut s'étonner, qu'après une telle carrière, le nom de LIBERT n'ait pas eu l'aura d'un Mermoz, d'un Costes ou d'un Dorci.

Il fut assurément notre dernier pionnier aviateur et souhaitons que cette plaque, qui va être dévoilée, rappelle à nos jeunes candidats pilotes l'exemple d'un pilote inoubliable.

Bernard VIOLETTE