

JANVIER 1951 : RETOUR EN FRANCE.

Le mois de janvier 1951 devait être pour le G.C. 2/5 le mois du rapatriement. Mais la date n'y était pas fixée. Aussi soit par désenrement, soit pour continuer à voir décoller des Kings... les pilotes du Groupe continuaient à monter au terrain. Le "Pet de l'Armée" devint notre Q.O. et devant le zinc les derniers tuyaux, la dernière paix ramenée sous le sceau du secret du C.A.E.O ou du C.A.T.A.C étaient passionnément commentés. Le sourire de la fatigume et les petits flats du chef nous firent d'un grand secours... Parfois un quelconque bravard du groupe le Cne Saint Martin par exemple ou le Lt Vaziaga se demandait c'est à dire réussissait à stocker au G.C. 1/9 "Auvergne" une misère ! Mais cette veine se fit rapidement....

Pourtant il était écrit qu'un jour un Sky viendrait.... Mais ce Sky, objet de séries pensées depuis 18 mois, était tellement attendu qu'il en était un peu irréel. Deux fois déjà il avait filé entre nos doigts. Le premier départ avait en effet été fixé au 3 janvier. Finalement plus tôt que les plus optimistes d'entre nous pensions. C'était meilleure, si meilleure qui os refusait de penser au contraire. Mais il vint quand même. On avait en effet oublié que nous avions vraiment combattu et qu'avec ne pouvions partir sans que l'on monte à nos successeurs quelques magnifiques guerres vous furent.... En conséquence de quoi, le 9^e de l'atelier de Tassigny tenait à venir personnellement vous remettre une nouvelle lame. Notre départ serait rebouler quelques jours.... Qui s'en souciait à part vous ! Traumpeut aucune importance....

Cette fourrée de réunions de décoration reste d'ailleurs un événement important pour le groupe puisque y est associé le G^e de l'atte de Tassiguy alors dans toute la gloire du magnifique redditionement qu'il venait de réussir au Tonkin. Mais ce formal de marche qui relate aussi la petite histoire du groupe ne peut ommission de signaler un événement unique : on vit notre Chef perdre son flegme. La scène se passe au début de la cérémonie. Le C^{at} de Pijug à la tête des pilotes et de quelques mécaniciens recipiendaires s'avance majestueusement. Il s'arrête, contemple ses troupes et devant le général commande "Section... Halté" suivi d'un magnifique "A gauche ! " qui n'a comme effet que de faire éclater au général de l'atte de Tassiguy montrer les faits de ses vaillants soldats mais des faits de culottés usés par 18 mois de campagne. Grand seigneur, le g^{al} de l'atte ne sourit pas d'ailleurs face à ce "lapse de commandement" et pour nous mettre à l'aise fit lui-même un demi-tour de circonstance ... Il s'étempa un peu plus quand on lui présenta sur un coussin rouge une rangée impressionnante de Croix de Guerre agrafés de 2 palmes. Mais je crois qu'il était fier à bout admis de l'Amée de l'air et il se montra très compréhensif ..

Ainsi donc nous étions libres, puisque débordés. Nous allions enfin pouvoir partir. Effectivement la date fut fixée au mercredi 17 juillet. Tous les marins du groupe devaient former la 1^e fourrée. Mais le 17 au matin quand le C^{ne} Fleurot revint de l'agence d'Air France pour annuler la mise à disposition : "Le Sky oualou... il est requisitionné ! ", aucun des marins présents ne goûta la flânerie que ce soit le C^{at} Louday ou le C^{ne} Colombe, le 2^d Verdet ou l'^{1^e} Pallier ... Tous les militaires gardaient une âme ferme. Il fallut bien pourtant se rendre à l'indiscorde. L'offensive viet sur VINH-YEN battait son plein. Tous les Spys et Dakotas, requisitionnés, amenaient des renforts de Cochinchine.

Mais le départ n'était repoussé que de 2 jours. Le Vendredi 19 Juillet 1951 on vit enfin la file des marins du 9e G^{rs} "Hercule Fiore" faire la queue devant le "Ciel de Province", le B.V de circonstance à la main et le sourire aux lèvres"

19 Janvier 1951

Devant le Sky d'A.F
les aviaires font la queue ...



quelques jours plus tard ce fut l'entraînement des débarquements. Puis le Chef partit pour Saigon et le 1^e février il ne restait plus à Haïphong que 3 représentants du G.C.E : les fortsettes, les aviaires élus



Le Cdt Loidan et le Cne Flavet montent la rampe



Deux des "fortsettes" devant un A 26 - Fev. 51.

STAGE D'AVORD : Mars. Avril 1951.

Les hauts Etats Major avaient fixé 4 mois de permission au G.C. 2/5 "Ile de France" — 3 mois de retour colonial et le mois de départ colonial qui s'était volatilisé 18 mois plus tôt — On avait l'impression d'y croire !! Deux mois après le départ de notre permission un télégramme impératif venait nous rappeler que rien n'y était changé : les pilotes étaient tenus à se rendre sans délai à Avord pour y suivre un stage de V.S.V. D'ailleurs, comme d'usage, personne n'a perroulé sa permission. Ces permissions étaient accordées au G.C. 2/5 et depuis notre retour en France il n'y a plus de G.C. 2/5. Nous formons désormais l'Escadron 2/5 "Ile de France" et plus rien ^{ne} nous est dit !

Convoyés pour le vendredi matin, toute la matinée ce fut un défilé, sur le Tose, de voitures sur lesquelles on y avait posé toutes les marques de fausseur. Le stock de laissez passer du poste de garde fut rapidement mis à sac. Le soir à 18 heures, toutes les voitures reprenaient la route vers direction de Paris ou autres lieux. Cette arrivée et ce départ à coup de vent ne passe pas inaperçus et furent très remarqués, du Commandement, qui se demanda à quelle sorte de "mirontons" il allait avoir à faire. Mais notre édification n'eut lieu que le lundi matin au cours d'une causerie improvisée au C² de Bougny, par l'Ecole. Ce brillant conférencier, bras à la main, tint à nous assurer qu'il attendait de nous des rendements, pour améliorer le rendement de l'école, donc le rendement de la Tose, Tose où le rendement...etc.... Veut vous faire de rendement à vous qui revenez d'un pays merveilleux où la sieste est une et où les rues se font avec un conteau et une petite balayette !! Nous devions bien tout accepter, sans cette idée d'être vaincu face au rendement... Je ne sais si certains sourires furent ironiques mais à l'issue de ce speech les fous étaient rompus —

C'est que le lundi que l'on fut se rendre compte définitivement que de nombreux pilotes n'avaient pas reporté. Notre Chef en premier lieu manquait à l'appel. Le Cap de Pionnay en effet après son temps de commandement effectué à Guadeloupe, voyait sa

Carrière de chasseur momentanément interrompue pour des raisons de santé. Il était affecté au CIOA de Dijon. Le Commandant LORIDAN, de second du GCT, devenait Commandant de l'Escadron 75 "Île de France".

Deux autres adhérents : deux vieux pilotes du groupe, des anciens de la 1^e bennie, l'A^{dpt} SAUSSARD et l'A.C. TALLOUARD, yers qui tient aussi. Le premier fait à Villacoublay entraîner les recrues, le second est nommé moniteur à Marakech. Le Commandant de Bordes, ancien pilote à l'Île de France en Angleterre est désigné pour suivre avec yers les stages d'Avord et de Mont de Marsan.

LA
VS
V

"27."



L^t Bachelier L^t Verdet AC Marchand SC Souil

S^r Geoffroy L^t Fleurot L^t Lataysat L^t Vassaga S^r Rouelby L^t Camp L^t Rabet
C^m Latourche C^m Ghesquière C^m Loride C^{dt} de Bordes C^m Saint Martin

A fait ces 3 défauts le groupe se retrouvait au complet et ne semblait pas avoir trop souffert de ces deux mois de formation. Les célétatais, force vive du groupe, semblaient avoir repoussé et les fronts conquisants et les soumis battus. et se représentaient devant leur Commandant de Groupe vraiment "Ogres à la Chasse". Un seul semblait atteint, le 2^e LABANSAT, notre calédonie Jules. Mais on suffisait alors que sa "203" y était cause et on déplorait qu'en chose si malheureuse l'ait conduit si vite à de graves soucis. Le Cat LORISON essayait de lui remonter le moral en lui déclarant que pour 7% aux 100 kus on ne pouvait trop en demander... L'avoir poussée que ce conseil ne ferait lui être de grand secours !

Nous étions à Aïrod, le ciel était tiré. Il fallait dire le doigt et tout d'accord avaler 15 jours de cours au sol. A qui donner le plaisir ? Au cours de météo ou à la cours sur les instruments gyro d'un certain capitaine qui est "entrée" de "réaliser" rapidement l'atmosphère ambiante et ses propres commandes. Il ne poussa pas au delà des premiers entretiens ! Les cours duraient de huit heures à midi. L'après-midi : sports et loisirs. Les loisirs comprenaient un choix : Link-trainer (16 heures), carrière Cessna, procédure radiotéléphonique. Pour cette dernière matière une salle spéciale était prévue. Un pilote jouait le rôle de la tour. Disciplinés on pouvait les écouter, mais généralement il n'y avait pas de comment, et à tour de rôle on lisait la procédure type Aïrod agrémentée de moyens minémotechniques subtils tels que "Fais ton Peter Pan Vivre Enter" !!

Heureusement cette plaisanterie ne dura que 15 jours. Des quatre semaines suivantes furent consacrées au vol. Cet entraînement PSV sur Cessna et biplace fut une très utile reprise en main avec des instruments un peu délaissés pendant 18 mois d'Indochine sauf par les quelques pilotes qui y avaient rien compris à la différence et qui s'évertuaient à tirer l'île au milieu. Entraînement intensif (25 heures sans pause) et sévère. D'excellents humoristes qui pouvaient ne réchignaient devant ce travail particulièrement ingrat : "Maitre de PSV".

Le stage se termina par des tests en vol et au sol. En vol 2 tests : à Aïrod une séance de cirque (le test fatigant) et.... une 2^e séance de cirque (une forcee l'île aiguille). Mais nous fussions alors être dorés et étions relativement fier de nous. Au sol 2 tests aussi

Le premier oral , le second écrit . Un questionnaire "type Chasse" nous avait été distribué au début du stage pour nous permettre de répondre honnêtement à ce test écrit . On pouvait y apprendre ce qu'il fallait faire pour échapper son pilote automatique ...

Un arrosage clôturait ce stage . Il présentait une particularité assez curieuse : les pilotes stagiaires faisaient et offraient le champagne , mais les invités étaient laissés par le D.I. C'est ainsi qu'en vendredi matin , 15 stagiaires se retrouvent entourés par une trentaine de têtes inconnues . Le champagne coula à flots . Mais les toasts furent tristes . Le commandant FIAMMA ne sembla pas nous regretter cette absence . A son avis nous n'avions pas bien compris l'esprit d'Avord . Ce qui avait été d'ailleurs recommandé car il faut dire avouer que AVORD , comme MOONMELON , ne sont pas des lieux où règne l'ESPRIT

La morale de cette histoire c'est que , de ce point de vue , on affirme que huit pilotes n'avaient pas la carte blanche . Le champagne , davantage que la carte blanche nous est restée sur le cœur

- STAGE DE MONT DE MARSAN -

Quinze jours après la fin de notre stage breveté à Avord , nous étions convoqués pour être transformés sur réacteurs à Mont de Marsan .

Nous devions faire sorties en dévol . Vue l'autonomie très réduite du VAMPIRE MK 1 , chaque sortie fut minutieusement réglée dès décollage à l'atterrissement . Chaque mission a été tout bien précis : piste & vitesse de l'envol , essais de décollage , étude du comportement de l'aéronef en vol à vitesse réduite , en descente , montée à grande vitesse etc -- L'organisation fut parfaite . Le Cap MADON , derrière le rideau , dirige le C.T.A.R avec brio . Chaque matin avant les vols , conférences de l'instruction sur l'autre sujet sur le Vampire ou les problèmes posés par les vols à haute altitude et grande vitesse .

Après les 5 semaines passées à Avord , nous avons l'impression de rentrer à la vie

Le stage raconté par des
photos



L u i
E T
E u x



C^m BERTHET



C^m LAURANT



L^t TARDIEU

(Ne pas prendre en considération le cou de cravate
du Cne Fleuret)



1951



Mai
juin





A v a n t

Passés l'excitation des premiers décollages , l'angoisse du rebond à cette base perdue au milieu des firs (et dieu sait que rien ne ressemble plus à ces firs qu'un autre firs) , la terreur des atterrissages en sous-saute avec un moniteur qui , armé d'une longue-vue , comptait les points (de contact) , il était le siège d'auto-critique , de flagellation publique Oh puissance d'équipes qui croyaient que leur lot serait toujours , à eux seuls , ces décollages uniques et ces atterrissages catastrophiques !

Puis vint le premier décollage en formation . Tous ne furent pas brillants . Mais notre chef mit rapidement y pour faire mordre le coussin , grâce à d'habiles conseils d'aspirant (cf photos)

A p r è s





LA MECANIQUE AU TRAVAIL !



L' AVENIR





RANGE. CARITAT

Juin 1951...

La transformation sur réacteurs terminée, tous les pilotes partent en permission pour une quinzaine de jours, sauf le Cne Latour à la foire de Cal d'Escarène. Ce titre lui donne droit à rejoindre sans délai la base d'Orange-Caritat pour préparer notre arrivée.

Le matin, deux fours affûts avoir quitté Hont de Massan, l'irréversible T.O. de rappel nous rejoint avec l'aide de une ^{ou deux autres} avions embantus. Mais c'est un véritable de T.O. Il est têtu, concis et impératif. "Rejoindre sans délai base Orange". "Les quatre cours de Orange et de Narbonne vous renvoient sur Orange...." "Le Gridi est là qui vous mène...." Les premiers avions sont évidemment les Jeunes, les 1^{er} Camp et Latourat. Le Cne d'Escarène n'est pas là. Il était le seul au courant. Personne n'a entendu parler de ce télégramme de rappel. Le 2^{er} Camp - dit Bidé - commence à voir rouge, mais finalement après de nombreuses recherches, la Verte se fait jour et tout s'affirme. Il s'agit d'aller convoyer nos Vampire entre Chatenay et Orange. Avant de faire ces convoiages nous sommes rapidement briefés et lâchés par le 1^{er} sur le Vampire MK 5. Aucune difficulté nouvelle. Même qualité de maniabilité. Mais une autonomie nettement supérieure au MK 2. En l'air nous perdons moins contact avec cette base où nous risquons d'être affectés pendant de nombreux mois.... Une piste de 2000m orientée au 330-150. Trois hangars. Des bâtiments type caserne pour les services administratifs, le bataillon et la troupe. En construction une tanque pour la météo, le bureau local et ... les R.A.-traînes. C'est tout. Pas de taxways. Pas de parkings. Pas de bâtiments pour les Escadrons. Il semble que le Haut Commandement compte mettre à contribution notre esprit d'initiative, depuis l'épreuve sur de nouvelles tâches d'autre. Mer.

Convoiage Chatenay-Orange. Sans histoire. Dès notre retour nos tâches sont devois et nous repartons pour cette "piste" insaisissable....



the most dense
during winter.

18 Juillet 1951 - Retour de permission vous recevez l' A⁴ 05122 et le S.C. MAGNAN qui commencent à vous cravater sec sur la Tamise et leurs vols à Fried... en pendant deux mois ils avaient été donné au chef de main aux pilotes de la 4^e Escadre. Un fumée pilote est également affecté au groupe - le c^e depuis deux ans - le S/L^t JOUVENEL. Enfin un élève équipier et un jeune officier pour lui refiler quelques bonnes types pilotes ou officiers de discipline . . .

Par contre au départ : le C^{ne} GHESQUIÈRE, affecté à Mexique. Le C^{ne} FLEUROT, promu à ce grade brillant dès son retour d'Indochine , le remplace au Commandement de la 2^e Escadrille " VERSAILLES " .

Le jour même de leur retour à Orange le C^{at} LOUISAN et le n^r 1^{er} VASAGA portent faire un stage d'affut aérien en Allemagne , pour qu'ils puissent enfin comprendre ce qu'ils ont fait pendant 18 mois en Allemagne . . .

Pendant ce temps sous la haute direction des C^{as} STINT-MARTIN et LASSOCHE vous organisez un plan de détaille pour récupérer une ou deux chaises . . . élément de base pour réfléchir posément à la situation . Situation peu brillante . Nous disposons pour le moment , à côté de w.c. désaffectés , de quelques pièces destinées à devenir le Bureau du Commandant et ~~de~~ son secrétariat - le problème posé par l'emplacement des salles d'OPS et escadrilles n'est pas encore résolu . Les escadrilles d'ailleurs dans la nouvelle organisation de la Chasse française perdent de leur importance . L'Escadron devient en fait une très forte escadrille à 20 pilotes et 19 avions . La mécanique et la section administrative du groupe sont suffisantes et rattachées à l'Escadre . Seule une mécanique Piste appelée S.I.S. (Service Entretien journalier) reste sous le Commandement du C^{at} d'Escadron .

Aout 1951 . Pendant tout le mois d'Aout les vols se succèdent à raison de 10 à 12 sorties par jour . Patrouille serrée - Patrouille de combat . Passes de tir . Voltsge sont à la base de notre travail journalier .

Tous les mardi et vendredi vous allez travailler avec les radars de la unité (V.A.G.) . Les résultats sont assez décevants , les interceptions rares .

A la fin du mois le C^{at} LOUISAN et le C^{at} THIERRY s'envolent vers

Villacoudray défendre les couleurs de l'Escadre dans la fameuse course PARIS - CANNES. Seuls à respecter le règlement, ils ne se classent que 4^e et 5^e sur 6 participants mais avec suffisamment de gallons pour pouvoir couvrir encore quelques centaines de Kilomètres ..

Septembre 1951. Les vols sont toutefois entravés par le manque de taxiways. Les avions sont renvoyés au bout de piste et les pilotes y sont amenés par camion. Les missions dernières 250^{es} ont quand même été accomplies.

Au début de septembre arrive au groupe le C^m DAUSSAC, qui prend le commandement en second de l'Escadron, groupe qui lui est particulièrement cher jusqu'à ce qu'il ait été pilote à l'Île de France en Angleterre.

Fin Septembre une patrouille simple du 2/5 participe avec l'Escadre aux manœuvres CIRAUS. Du terrain de Courconiers de Drillants interception, sont équipés avec le C^m FLEUROT et l'¹ A.C. MARCHAND comme leaders. Pendant ce temps le C^m DAUSSAC, les L^{ts} CAMPS, LABANSAIT et BACHELIER participent aux manœuvres JUPITER en tant que P.C.I.A. Que se soit auprès des américains ou auprès des français, les uns comme les autres renvoient des compliments, sans avoir ~~sur~~ un seul avion perdant les manœuvres, ni avoir demandé une seule mission. Mais ces manœuvres auront été quand même pleins d'enseignements

Octobre 1952 -

Dans un bassin d'épanchement de plus en plus marqué, les officiers de l'escadron se débarrassent de leurs petits travaux sur... le jeune sous-lieutenant déjà nommé. C'est ainsi qu'au 1^{er} octobre je dois assumer la responsabilité de ce journal. Profitons-en pour y publier sans tarder, ma photographie, histoire de me présenter d'abord et éventuellement de passer à la postérité.



S/LT JOUVENEL.

(le corréable)

du terrain. La patrouille tourne, vire, change de channel. Personne ne rent les recueillie jusqu'au moment où un tout petit avion de secours les tire... les tire... jusqu'à... Orléans où ils se posent enfin avec... 23^l de pétrole dans les réservoirs. Record à battre! Ensuite c'est le retour sur Orange pour tout le monde. Le d^r Rabet profitant de la gratuité ne met que 65^m pour ramener son train au point initial.

Le démon des manœuvres s'est emparé de nous et le 8 nous partons à Hyères pour une "symphonie" avec les marins. La guerre est bien minuscule et si l'aviation ennemie nous tue dans les cinq minutes précédent la déclaration des hostilités nous leur rendons la pareille dans les cinq minutes qui suivent l'armistice.... Après ces manœuvres, allez raconter au d^r Vaziaga que le Sea Fury peut se débarrasser du Vampire en combat tournoyant! Et aux d^rs Camp, Rabet et Jouvend que les "Yette" ne savent pas vivre!

Retour à Orange le 10 en passant par Nice. Il fait temps de réparer sérieusement nos ECP! Quasi tout le monde s'y met. Pas pour longtemps car le 28 octobre, l'escadron fait route sur Cazaux pour une campagne de tir, pendant que l'autre de ces lignes, nous courut à un stage

cela pose revue aux événements du mois. Cependant que les TACP de "Jupiter" dorment à la belle étoile et essaient de "placer" leurs missions d'appui aérien, le d^r Rabet avec l'A/C Marchand se distinguent à "Cirrus". L'approche de Coulommiers y est pour quelque chose lorsqu'elle les fait sortir d'une couche très basse... à 180 Kms

inhalation, va passer 15 jours de vacances à Paris. C'est pourquoi il ne vous sera communiqué ici que le résultat de la campagne avec mention toutefois de la période aussi remarquée que personnelle de l'adg juillet à son arrivée à Cazaux.

BILAN DE LA CAMPAGNE DE TIR D'OCTOBRE 1951

Nombre de sorties	:	74
Heures de vol	:	51 ⁴⁰
Nombre d'obus tirés	:	10.764
Nombre de coups au but	:	195
Pourcentage de l'Escadron.	:	2,08%

Des discussions finales il ressort trois faits évidents : 1) le tir sur tirante n'est pas payant 2) le réglage des avions était mauvais 3) ce n'est pas immé-

11 Novembre 1951.

Le mois pour nous débute le 11 avec le défilé annuel. Ce défilé révèle à tous les dispositions et aptitudes du 1^r Rabet comme porte drapeau.

Ce jour est aussi celui d'un autre anniversaire : le 10^e de la création de "l'Ile de France". N'oublions pas !

La semaine qui débute nous ramène les Capitaines St Martin et Lahouche retour de permission et de l'"académie de chasse" où ils ont brillamment conquis les chevrons de chef de patrouille. Ceci n'est que bagatelle à côté des "mais non c'est pas ça : à la 2^e on fait ainsi" Certaines discussions du Commandant Horidan avec St Martin furent de ce fait très chahutiques. Las ! cependant que dans la joie nous accomplissons honnêtement notre travail quotidien, l'escadron 1/5 nous porte un coup au foie : il nous enlève quement et sinistrement le C^o La-houche. Le coup est dur. Esjous au moins en ses dons bénignants.

Maisrière de badinage ; le spectre du prochain hiver se profile à l'horizon. L'entraînement est poussé au maximum. Trop même pour nos ECP. Le s/c Rouchon malade, jette l'éponge. Le 1^r Bachelder se contracte - que ce n'est rien de le dire.

le Lt Vaziaga se contracte aussi pour dire vrai, mais pour une toute autre raison : elle est tellement délicieuse ! Eh oui les symptômes d'une poche épidémie se précisent. Déjà le Lt Labansat est immédiatement atteint et son amputation du vendredi en est la preuve inéfutable....

... 26 Novembre ! "Elle est là !" lui ? La commission d'examen du brevet de chef de patrouille. Ça fouette ! Un brillant examen théorique détend l'atmosphère. Le ciel en profite pour se barouiller. Tant pis commençons les épreuves aériennes : l'appui aérien sur la carte au 1/600 000 est peu gouté des candidats. Cette innovation les déroute fort. Couverture, protection ... ouf fini ! Gagné ? Oui pour le Lt Vaziaga mais non pour Bachelier qui est minoté pour défaut de carte blanche ! De toute façon ils gagnent tous deux une bonne permission pour aller se rouler dans la neige.

Décembre 1951.

Nous inaugurons le mois par un brillant anossage. Les motifs ne manquent pas ; les nominations suivantes : A/C Marchand, Adjt Magnan

	Jean Michel
Une naissance	: Bernardi Marchand
Un brevet de C.P.	: Lt Vaziaga
Des départs et des adieux	: C ^{nc} Ghesquière,
	Et aussi les 1000 Heures de vamovie de l'escadron.

Vives félicitations à tous !

Simultanément les Lt Rabet, Labansat et Camps sont promus ECP. Les équipiers comme les CP, pendant quelques temps essaient huitement de se mettre au diapason de la furia qui anime nos jeunes joueurs.... jolives turbines !

Cependant le chef, comme l'adjt Guillet, soignent à tour de bras leurs descendances respectives qui vont de griffes en conjonctivites et oreillars. Ah maniez vous !

Le 9 décembre, l'escadron doit inaugurer un nouveau genre d'exercice. Étant pratiquement "sur place" nous devons assurer à partir de Coulommiers deux jours de manœuvres, et cela mensuellement, au profit de la DAT du coin. Mais le ciel est clément et rend impossible tout décollage d'Orange. Comme les exercices ne sont pas "reportés", tout le monde est content.

Noël approche, le premier en France depuis 1949 pour la majorité. Beaucoup nous voudraient le faire chez eux mais à moins de mettre tout l'escadron en permission... le commandant Loridan use de diplomatie et finalement une judicieuse répartition est faite. Lui n'aura pas Noël et consolera pour le jour de l'an et reciprocement. L'année s'achève dans la joie pour tous.

Avant de la clore il me paraît bon de faire le point pour cette année bien agitée et bien remplie. Après mutations, départs, arrivées l'escadron 2/5 est ainsi composé :

Commandant Cdt LORIDAN

Cdt en second C^{me} DAUSSAC

Escadrille "PARIS,"
C^{me} SAINT MARTIN

Escadrille "VERSAILLES,"
C^{me} FLEUROT

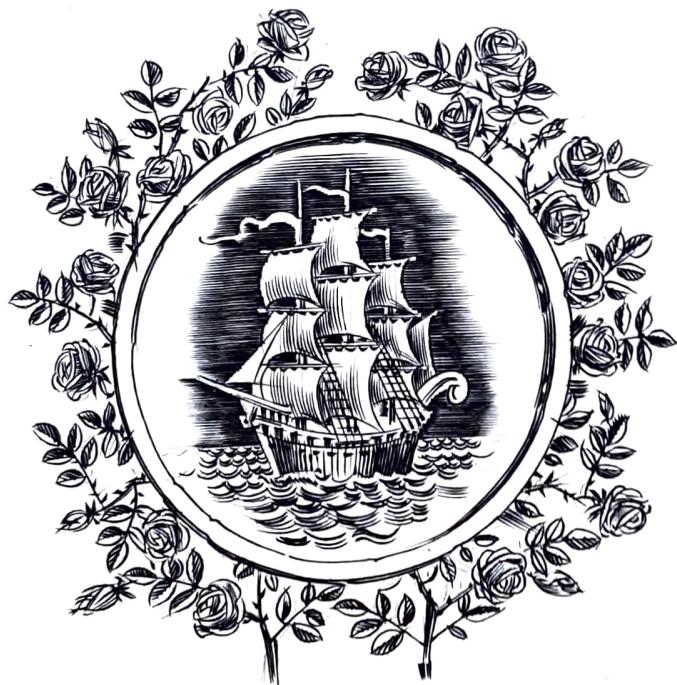
Mécanique (S.E.J)

1952

BONNE ANNÉE

et

MERCI À TOUS CEUX QUI NOUS ONT
ADRESSE LEURS VOEUX.....



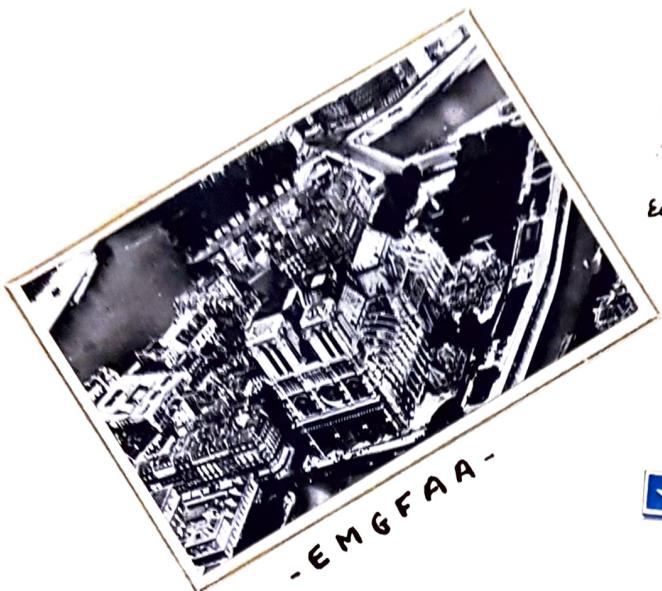
AU SEUIL DE L'ANNÉE
NOUVELLE, PARIS VOUS
PRÉSENTE SES VŒUX DE
PROSPÉRITÉ ET DE BONHEUR



PAUL COTTRÉ

PRÉSIDENT DU CONSEIL MUNICIPAL
DE PARIS

INSPECTION DE LA CHASSE



-EMGFAA-



Ecole de l'air



ESCADRON "FLANDRES"



Escadron
"DAUPHINE"



Ecole Militaire
de l'air



33^e Escadrille

CENTRE DE TRANSFORMATION
SUR
AVIONS A RÉACTION



SNCASE

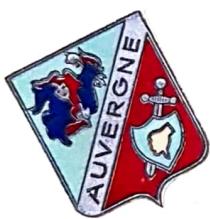
G. C. 1/9



2/7 NICE



LORRAINE



COMMANDANT MICHEL MADON

Commandant ANDRÉ TATRAUX

CENTRE D'ESSAIS EN VOL

ZONE DE DÉFENSE AÉRIENNE
902



ROUSSILLON



LIMOUSIN



NAVARRÉ

Chez O. Gauvin



ALSACE



3/10

BERNARD DUPERIER



SPA 75 CHAMPAGNE



4^e ESCADRE



CÔTE D'OR



CERA-SALE

L^t - COLONEL JENNY-CLARK

P. Royant chef Nivon

Janvier 1952

A peine remis des fatigues de nos respectives festivités nous nous lançons à l'attaque des heures de vol allouées. Tâche d'autant plus ardue que six pilotes (Cdt LORIDAN Cmst MARTIN Lt^r BACHELIER, CAMPS, LABANSAT Adjt MAGNAN) et mécaniciens () vont se refaire une santé dans les Alpes. Ils regagnent vers MERIBEL - LES ALLUES, notre centre de ski cependant que nous les restants "receptionnons", trois jeunes et brillants sergents nouvellement affectés. Manque de temps et de moyens la réception est douce et dès le 5 nous passons aux choses sérieuses : les lâcher. Il s'agit en l'occurrence des sergents GOLAIN, DANIEL et HEYNIER qui nous arrivent tout droit de MEKNÈS. J'ai l'honneur de vous présenter ci-dessous un aperçu de leurs sympathiques visages.

Trois rapidement mis dans le bain, après quelques patrouilles légères ils se retrouvent dans les "cheeses", et quels cheeses ! En effet vu la présence de nuages bas l'entraînement des ECP Rabat et Rouchay à tout du cirque. Les protections et couvertures entre 2 et 4000 feet ont une certaine allure vues du sol.

Le 14 ^{Janvier} grand branle-bas. Le général de LATTRE de TASSIGNY est mort et nous allons à Villacoublay rejoindre la 2^e escadre avec qui nous devons défilé lors des obsèques. Le défilé fut correct et ne mérite mention que pour ~~sa~~ rarement des 27 ramponnes y participant et la rite de passage (350Kg) journé que nous étions par les F84 placés judicieusement derrière nous.

En regagnant Orange nous trouvons le terrain envahi par les artillers. Serait-ce une nouvelle manœuvre, une nivation ? Tout simplement des essais et nous effectuons pour eux ^{aux} plusieurs passages. On raconte, et nous le transcrivons parce que c'est longuement réconfortant, que la seule vraie conclusion de ces essais est la suivante : la DCA ne peut pratiquement pas nous tirer. Merci.

Aux Allues nos skieurs n'ont pas l'air de s'amuser ! quez futez



ARRÈS ski !



A^r MAGNAN : stabilité



L' LABANSAT : Bâtimen d'Igloo



Cdt LORIDAN : Elimination



cme s'MARTIN : apres la chute

le 25 retour des skieurs. Nous avons droit à quelques jolis coups de cravate ! les h^r LABANSAT et CAMPS essaient consciencieusement de boîter. On parlera longtemps de l'entorse "camps", l'entorse sur mesure : "empêche le ski, permet la danse !" lui dit mieux ?

L'entraînement ECP repend avec une nouvelle vigueur sauf quand quatre pilotes (cme FLEUROT l^r RABET et VAZIAGA s/c ROUCHON) aident le 1^{er} à assurer le 1^{er} Barrage du 1/5. Le retour est long et pénible : Orange est sous la neige. A ISTRES où les 12 avions se posent, après certaines relèves de pilotes du 1/5 le cme FLEUROT se retrouve contraint 1/5... ça ne semble pas lui être si agréable ! Mauvais temps. A l'escadron les "coups sur sol" marchent sa.

FEVRIER 1952.

Une fièvre nuageuse s'empare du chef. Il s'y lance le premier, gaillardement et à la queue leu leu tout l'escadron "en mange". Le Lt RABET récidite la farce "Cazaux". Cette fois encore Yont finit très bien. MARCHAND ne s'y est d'ailleurs pas laissé prendre.

Le 3 Février nos vampires défilent sur Nice devant le C^e GOETZ.

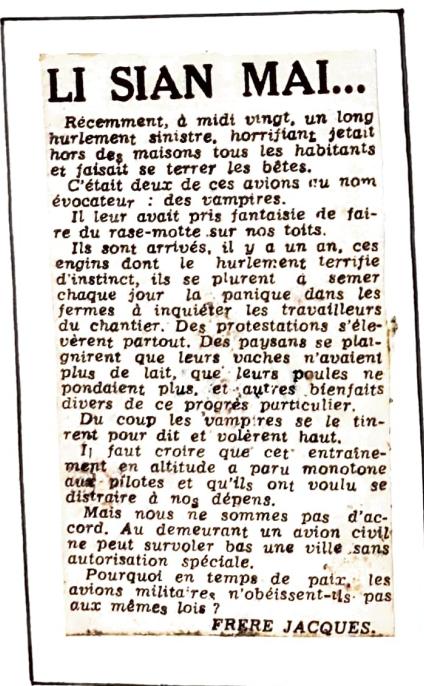
Au retour, alors que le temps est radieux sur Orange, les avions contactent CARITAT et ses leaders annoncent "dans le ciel". Quelle bonne blague se dit le C^e VUILLEMIN lorsqu'il les relève vers Carpentras. Et en avant pour la percée directe mais... retrospectivement quelle tenue lorsque le susnommé apprit la distance verticale très très réduite qui il y eut entre les avions et les collines de Montauban! Enfin Yont est bien qui finit bien!

Entre deux coups de mistral ardent, couverture, protection tel est le menu. Cela nous vaut de relire dans le journal local l'article ci-joint

"Et ça continue.."

Une belle occasion de se faire "Frère Jacques..!"
Etudiez donc la zone 93 de vol rasant et
vous pourrez écrire : "Et ça continuera.."

Pas de pot!



Le colonel EZZANO fait ses adieux officiels d'inspecteur de la chasse. Le commandant LORIDAN monte donc à VILLA. Au retour (le banquet en est-il la cause?) pris d'une fringale de viande il ramène son équipier à 0.72 de Mach mais dans les nuages (45') ... une idée!

Le 12 Février premier déplacement réussi du 2/5 sur Coulommiers. En moyenne nous avons à l'atterrissement 50 gallons. Le jour où l'approche sera une nécessité, gare ! Barrage Barricade se transforme en calibratricy

radar et le 14 au retour l'air de circonstance est bien nous avons fait un beau voyage!»

Sans lambiner reprenons la ritournelle "Assaut. couverture: Protection, le 20 Février la seconde équipe de skieurs s'en va. En route: CNE FLEUROT CNE DAUSSAC. CNE GOETZ. LT RABET. LR JOUVENEL. AR JUILLOT. S/C ROUCHON. SGT BOYER SGT LACAZE. Avec le recul, les "exploits" de nos prédecesseurs se trouvent revalorisés. D'ailleurs nous savons des preuves nous! 48^e après son arrivée le Cne FLEUROT a une jambe dans le plâtre, because fracture du genou... et c'était lui le plus fort. 10 jours plus tard JUILLOT se luxa un genou et se décolla le triceps, puis le Cne GOETZ y laissé ses skis, son pantalon et... son lince. Le Cne DAUSSAC se contente de deux entorses et RABET ne reculant devant aucun sacrifice offre à ses multiples admiratrices un visage inoubliable! Voyez plutôt! Et vous pourrez me croire ce sont là conséquences de ski!



Après l'effort... le réconfort!

MARS 1952.

Le 10 Mars nous ramenons nos éclaireurs à Orange mais à nous cette fois d'exhiber un peu "très sioux" et de servir nos exploits.

Nous apprenons par oui dire que le 7 Mars un jeune sous-lieutenant nous fut donné : le sous-lieutenant RICHARD.

N'a-t-il pas en la délicate attention de venir se présenter avant que de rejoindre le C.T.A.R. ! Cela s'arrête n'est-ce pas ?

Puis au cours des 8^e du matin notre victime amorçait très vite le mouvement pendulaire recherché. Aiguille sur l'infirmerie il subissait une super visite P.N. supérieurement menée par le Cne ST MARTIN. La suite était pour lui bien obscure : refus avancé, tentative de lâcher sous 10 Kgs de laine, évacuation, traitement à l'ammoniaque à l'infirmerie, bombe atomique dans la 4 CV et finalement remise de l'intérieur à l'abri sur le coup des 17^e.... Il peut aller au CTAR maintenant.

Notre futur commandant en second, le Cdt CHARLES rejoint la 5^e E.C. en attendant que la place soit libre (départ du Cdt DUGIT) il s'inscrit comme simple pilote au 75 puis sans savoir pourquoi ni comment se retrouve chez nous. Très honorés certes mais de combien d'heures de vol gagnerons nous cet honneur ! Enfin cela nous fournit une bonne occasion de l'emmener à Coulommiers pour le premier Barrage qui se présente. Le L^r CAMPS s'y fit remarquer par un décollage avec drap où un peu éblouissant mettait la perturbation. Le crash fut du plus bel effet. Il ne manit pas juste de ne pas mentionner qu'une intervention fut requise cette fois !

Le 17 Mars la situation est florissante : il reste 4 pilotes disponibles à l'échelon. Y compris le L^r BACHELIER retour d'AVORD où en 15 jours il se paya 35^e de l'escadron et... sa carte blanche. Ce soir là, "pour voir", le cdt LORIDAN envoie une patrouille léger à 40.000 pieds. Les grenouilles montent allègrement. Disé que l'avion est très maniable la haut.... ! Quant à la partie droite elle débute à Lyon.

Les exercices habituels d'entraînement des ECP, s'effectuent. On dit que ça approche.



20-21 Mars. La 27^e D.I. fait ses manœuvres de printemps dans les alpes six patrouilles légères effectuent autant de missions. Le Lt SOUVEREL, act pour l'occasion, obtient auprès des biffins un franc succès d'estime en faisant évoluer (innocemment d'ailleurs) ledites patrouilles: huit huit le dompteur.

27 Mars. va tomber solaire ! début du brefet le 1er Avril. Réactions variées chez les candidats: RABET se décontracte en "reconnaisant" la commission; LABANISAT frise sa fiancé de la dominicale visite; CAMPS râle et tout un chacun sait vite qu'il ne sait rien; BACHELIER est calme; ROUCHON impénétrable.

AVRIL 1952

ROUCHON accroche au certificat de connaissances générales. de profondes ! En vol quelques petites choses amusantes: BACHELIER cherchant un étang évaporé (au sens propre) CAMPS époussé par l'"examinateur" pointilleux qui londit 3 pages de critiques sur le seul affut aérien. RABET faisant la cécité en couverture... Au bout du compte nos foulards, bien groupés en fin de peloton, passent le portean dans les délais et nous cimes le spectacle de quatre chefs de patrouille diallement heureux. Les "chefs" l'avaient avec eux et plus encore les équipiers qui pensaient "vi pello, : "à nous maintenant!..... Enorme profonde ! le temps de faire l'aller-retour Coulommiers et nous passons à un exercice nouveau: préparation de la future campagne de tir.

8 Avril. RABET maine à Dijon. On y cherche justement un examinateur pour candidats chefs de patrouille. Pas de mollesse ! L'examiné de la semaine passée devient examinateur.

9 Avril. CAMPS, nouvel officier de tir fait une découverte: le réglage des armes lors de la dernière campagne de tir était, non seulement mauvais, mais FAUX ! Honneur !

Le Cdt de PINSUN est de passage à Orange. Le cdt LORIDANT l'invite au queneton que nous montons le 18 prochain.

11 Avril. Notre invitée arrive avec une semaine d'avance ! On ne peut tout de même pas faire ça un vendredi saint !

16 Avril. Inauguration des chevres à 18, fétiches des mouvements futurs.

18 Avril. Repas de "famille" à Chateauneuf, chez la mère Germaine.

21 Avril. VAZIAGA - MAGNAN - JUILLOT, dont la mutation sur Ouragan est maintenant officielle, vont se présenter à Mont de Marsan.

22 Avril. Arrivée de trois sous-lieutenant tout neuf. Ils viennent se présenter

avant de rejoindre le CTAR. Puisqu'ils récidivent le cas RICHARD, réciditons-le.
Traitement: vinote P.N, vin blanc au petit déjeuner, repas buvant où l'an vit
le Cdt LORIDAN cache une pile d'arriettes sous l'œil émerveillé de DANIEL.
Honneurs aux vaincus ! Ils succombent ... tard.

23 Avril. Retour du S/Lt RICHARD, très digne,
accompagné du C/C LAFOURCRIERE, très intimidé.
Il se planque pudiquement. Mais nous sommes calmes
après la séance de la veille. Et puis, ce caporal chef
pilote en escadrille, que je vous présente ci-dessous
est unique en France : ne l'abîmons pas ! Il nous
arrive d'Indochine son pays natal, via l'Amérique.
Cela promet un bon cocktail.

S/Lt de ROUSIERS, affecté temporairement.

Le Lt VAZIAGA, qui garde un calme olympien dans
les soucis et inquiétudes de son célibat agonisant
touche au fort. Nous l'accompagnons les 25 et 26
à la mairie et l'église. En elle est donc
charmant Mme Vaziaga. En il a donc l'air
de souffrir le gars d'honneur et l'envir, BACHELIER.
Par ordre très supérieur les vaincues se voient
interdire le traditionnel passage.

c'est bielais le dernier jour où VAZIAGA est des nôtres. Il s'en va avec
JUILLOT et MAGNAN transmettre la flamme à la 1^{re} escadrille. Un amasage nous
permet de leur offrir un petit souvenir et de leur dire un au revoir trop
gai. Le noyan des anciens s'en va.

Colline Saint-Eutrope

A l'occasion du mariage de
Mlle Liliane Accinelli avec M.
Pierre Vaziaga, lieutenant d'aviation
qui sera célébré demain sa-
amedi 26 courant, le grand dra-
peau tricolore de la société flot-
tera toute la journée au mât si-
tué à la table d'orientation.

Le comité adresse ses meilleurs
vœux aux jeunes époux et ses
vives félicitations aux parents.

Echo dans la presse Pacale

- CAMPAGNE DE TIR -

- CAZAUZ -

le 28 nous voguons vers Cazaux animés d'intentions belliqueuses. Et le jour même tan-tan sur les panneaux que remorque un fourré Wellington délicieusement nommé "Jules". On va voir ce que l'on va voir !

Les le soir nous bâisons l'oreille : 6,3%. Oh bien sûr c'est tellement mieux qu'en Novembre dernier mais ... nos espoirs sont plus ambitieux. Pour remonter

le flanc il va falloir en mettre un peu plus conf. D'abord pour stimuler les énergies un régime riche d'amendes est mis en vigueur.

Au fil des jours, dans une ambiance de fièvre, au rythme d'une finale de 100m, nos sourires s'épanouissent, nos triomphements s'accentuent.

Tel, qui revisit my carton, donne une conférence libre ... très

écoutée et à grand renfort de gestes expose sa méthode. La main gauche c'est le Wellington, la main droite "lui", et

à grand renfort d'arabesques mains.

elles il arrive dans la queue

de Jules et d'un geste très
^{marqué} du pouce il appuie

sur une détente imaginaire. Et

chacun imagine son pochain tir

et s'élance dans la narration

de son coup de pas de lot,

dans son dégagement secouss



. JULES .

sa... mais la jeep arrive avec de nouveaux panneaux et tout le monde se précipite. LABANSAT, le juge, compte les trous, essaie de rester calme "chez vous de mon soleil... oui on le sait que tu avais les rouges..." Mais les résultats continuent de s'améliorer ; la mécanique râle ^{pas} fait son boutot tenant très bien le rythme, et s'enfonce ; les armuriers se parent des couleurs de l'arc en ciel et vraiment à qui mieux mieux. Ça monte, ça monte. Le C^{te} FLEUROT et NAYARRE s'adorent des paroles douces d'un bout à l'autre du hangar.



Entre deux vols ça discute !

Finalement après trois journées
à plus de 20% le résultat
final rigoureusement exact est
annoncé : 13,96%

Honneur aux grands tireurs !
Rouchon - Cdt Loidan - Cdt Charles...
et aux autres, sans oublier nos
mecanars qui eux aussi ont
fait une "telle" campagne.



comptez comptez les trous
comptez comptez les biens !

décoration traditionnelle et vont particulièrement la remise de la légion d'Honneur qui vient d'être attribuée aux officiers du 2/5 pour faits de guerre en Indochine.



VUE D'ENSEMBLE



Cne FLEUROT



Cdt FABRY



Cne de SAINT MARTIN



Lt LABANSAT



Lt CAMPS



Cne LABOUCHE

Le retour de Coulommiers ouvre l'ère des "grandes vacances".
Avec huit pilotes présents il faut cependant assurer 304^h de vol. Hardi !

9-10 juillet : Manœuvre à Hyères. De mémorable - glandés en drog ! - toutes les patrouilles visitent la côte pour vider le pétrole. Exemple de mission : après 1^h d'alerte 2' décollage. "Prenez cap 180°", dix minutes après "prenez cap 350°", 5^e (décollage. Tom de piste - monté) + 10' (cap 180) + 10' (cap 350) = 25' vous entendez alors : "Rendez vous pose - mission terminée !" on a alors 350 gallons, à nous Antibes, Cannes, Nice ...

En ville nous retrouvons avec plaisir les "yette", source symja, plage --.

13 juillet. Meeting de Carpentras. Un peu improvisé. Dix minutes avant l'ouverture trois avions rejettent des boules en patrouille. Ça marche. Tant pis. L'effet recherché est malgré tout obtenu !

14 juillet. Enne ne défile pas en l'air à Paris est au sol à Orange. Le lieutenant LABANSAT malgré le mistral conserva le drapeau.

16 juillet. Après une chande bagarre le colonel abandonne "Romeo-juliette", pour le vampire - RAS.

22 juillet. Le 1/5 aidant nous assurons Barrage - Barricade dans de bonnes conditions. La ZDA 901 s'y met. Ses interceptions "rendent".

17 juillet 3 Aout. Opération selection visant à orienter les nouvelles recrues suivant les besoins de la région et en fonction des dispositions naturelles des appels en tenant compte de leurs désirs !
Ainsi le Lt JOUVENEL interroge-t-il 1157 jeunes soldats. Pas encourageant !

23 juillet. Le Colonel THIERRY, récemment promu, remet la 5^e Escadre de chasse au commandant FABRY dernièrement arrivé. Il vient de la DAT et semble vouloir rattraper ses années d'Etat Major. Nous attendons beaucoup de lui. La cérémonie donne lieu à la remise de

Une attaque des « Vampire »

Ce beau programme s'est déroulé en captivant de plus en plus la foule lorsque apparurent, au bout de la piste, à une vitesse fulgurante, trois "Vampire" de la 5^e escadrille de chasse de la base aérienne d'Orange. Le chef de la patrouille était relié avec le sol par radio, ainsi il expliqua toutes les figures qu'il fit exécuter à ses équipiers. Les "Vampire" firent plusieurs passages devant la tribune officielle, à 5 mètres de haut à 800 kms à l'heure. Ils simulèrent ensuite une attaque « strassing », c'est-à-dire que chacun des trois "Vampire" bordait la piste sous un angle différent. Un de ces appareils exécuta ensuite un passage à vitesse réduite que nous pouvions toutefois estimer être de 400 km-h, après quoi les trois appareils se regroupèrent, firent un nouveau passage en rase-mottes les deux ailiers dégaçant par un virage en montée, tandis que l'appareil du centre effectuait un tonneau.

Ayant épousé presque tout leur carburant les avions à réaction regagnèrent Orange, laissant après leur passage une impression de véritable révolution parmi le public.

Meeting de Carpentras
ou
l'explication des grâces



ALERTE

5'



2'



Cravate



Il veille



JUNE PRIMER

Voulez vous des renseignements?



Repos

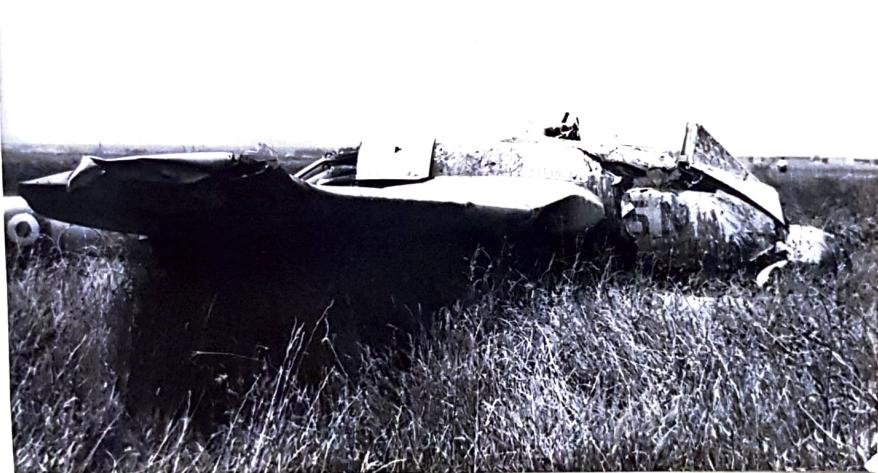


Attente

Le retour était plutôt pénible le lendemain. La première patrouille. LORIDAN-FLEUROT décollait l'un sans bâton l'autre sans cartes. La seconde patrouille. RABET-JOUVENEL après un premier décollage se reposait illico pour "bruits insolites", (réels!) continuait la fiesta le soir et rentrait le 6 avec 20.000' de nuages et une booster jusqu'grillée - On ne parle pas de la légère G.d.B.....

Le cdt LORIDAN encadré du Lt CAMPS et du Sgt GOLAIN comme déjà toute, retournements et autres rondeaux. Ce sera, avec la préparation de JUNE PRIMER, grande manœuvre interalliée, l'activité n°1.

10 juin. Le 1/5 renforcé des pilotes du 2/5 (RABET-LAFOURRIERE-DANIËL) décolle pour Coulommiers. Au décollage un avion est soufflé et le Sgt BIGEON jeune pilote du 1/5 fait le soleil et prend feu. Brûlé superficiellement à 30% il s'en tire au mieux.



- RESTES -

15 juin. Le commandant LORIDAN se paye un grand radada personnel à l'occasion du meeting de Gaf. Il marche sur le chef!

De nombreuses et toujours nouvelles listes de personnel, de matériel arrivent à flot. June Primer approche et RICHARD calcule, compile, efface et recommence ses calculs de chargement.

20 juin. La première patrouille décolle pour Coulommiers via Villacoultay. Mission préparatoire.

23 juin. L'escadron se transporte à Coulommiers pour une guerre de trois jours. Guerre plaisante et un peu instructive malgré tout. Retour Pg 27.

Ce fut un beau mariage. Le tout Biarritz était là. Ses uniformes scintillaient dans le cortège. A la sortie de l'Eglise la patrouille déléguée effectua un premier passage. Deux-Trois.

se poser à Mont de Marsan.

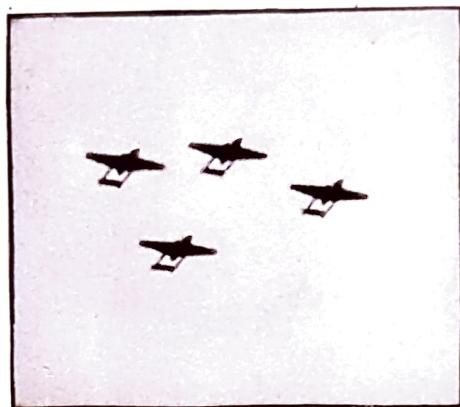
valeureux pilotes et

15^h le repas somptueux

A 16^h le Rapis était

A 17^h la jeune

l'appela Mme Jules.



Quatre-Cinq. Puis retourna. Tout le monde attendit ces comme ils n'avaient qu'à ne débuta qu'à cette heure.

jouché de boulettes de pain.

madame admettait qu'on

A 19^h30 le café était servi

et les couples s'élançaient sur la piste. "Le couple" lui, filait sur l'Espagne.

Et tout au long de cette superbe soirée qui s'acheva au casino à 2^h du matin l'on vit des choses étonnantes. Le Cne LABOUCHE dansait !

Le Cne FLEUROT malgré sa jambe encore vacillante ne ratait pas un Boogie-Woogie ! RABET dansait ! Le Cdt LORIDAN s'agitait ! CAMPS était le plus calme !!!!



Retour à Orange le 9 mai - Repas jusqu'au 12 pour les pilotes, les mécaniciens, les avions : c'est une nécessité.

Le bilan établit à tête reposée donne les résultats suivants :

Nombre de sorties	: 203
Heures de vol	: 119 ⁴ 20
Nombre d'obus tirés	: 3745
Nombre de coups au but	: 1206
Pourcentage de l'Escadron	: 13,96

Nous repartons calmement. Les avions sont enroulés et nous avons 50⁴ d'avance sur le programme. L'entraînement des E.E. constitue le plus de résistance. Pour le dessert quelques vols de nuit à Istres. Il faut mentionner les débuts modestes mais honorable d'une patrouille acro leadée par le Cdt LORIDAN.

Cependant que nous allons à Coulommiers le 19 Mai, pour l'habituel barrage, le Cne FLEUROT va examiner quelques E.C.P. à la 4^e Escadre et LABANSAT prouver sa puissance. Mais s'achève sans autre fait notable que l'entraînement des coureurs du prochain PARIS - CANNES, le Lt BACHELIER et l'A.C. MARCHAND.

JUIN 1952.

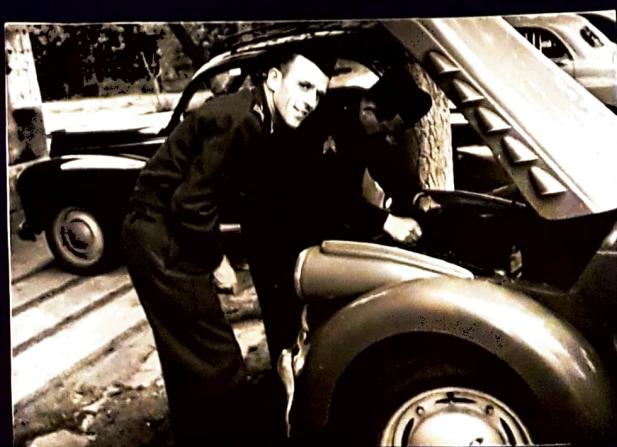
Début brillant. MARCHAND s'octroie la seconde place à l'arrivée à CANNES. Cela lui vaut moult félicitations et chose plus substantielle : un séjour gratuit au CARLTON pendant 4 jours à la date qui lui conviendra. BACHELIER termine plus modestement 4^e. Il se contente des accolades de jolies cannoises ... et semble ravi.

LABANSAT sole Biarritz lance les dernières invitations. Tout est fait pour venir : notre Jules, suivant l'exemple contagieux de VAZIAGA va convoler en justes noces. Il n'est que temps d'ailleurs car sa santé chancelait au point que le toutif avait dû le renvoyer à ses foyers.

Sur avions à réaction
« Les hommes les plus vite d'Europe » dans Paris-Cannes

CANNES, 31 mai (déc. « Journal du Dimanche »).
LES avions à réaction qui prennent aujourd'hui le départ de Villacoublay pour la course aérienne Paris-Cannes réussiront sans doute à couvrir le parcours en moins d'une heure. Six pilotes, le capitaine Cazenave, les lieutenants Montreley, Peneau, Bacheller, Salvagni et l'adjudant-chef Marchand se sont qualifiés.

L'arrivée est prévue à Cannes aux environs de 17 heures. Elle sera jugée au cours du 2^e Grand Prix aérien de la Ville de Cannes qui a réuni, dans cette ville, les meilleurs pilotes internationaux d'avions de tourisme.





Adr^f NEUNIER



Adr/cf CHAMBAZ

S/C AMBLARD

Légion d'honneur

Nous apprenons avec plaisir la nomination au grade de chevalier de la Légion d'honneur du lieutenant pilote André Labansat, déjà titulaire de la Croix de guerre avec quatre palmes. Âgé de 26 ans, ce brillant officier appartient à la formation des « Vampire » de chasse stationnée à Orange.

Le lieutenant Labansat, originaire de Biarritz, est le gendre de notre ami Jean Dufour, sympathiquement connu dans les meilleurs aéronautiques toulousains.

Dans de nombreux pays ferment des entrefiletts semblables à celui que nous signons. Las ! Seul l'intervenir fut loyal et le communiqua au fauve rédacteur.

Le 1^{er} LORIDAN devrait figurer dans les photos des décorés. Il arriva à la fin de la cérémonie car étant en vacances pris de

Clermont Ferrand, il attendit vainement le nord 1000 qui devait le prendre. Le 1^{er} RABET, pilote confirmé sur ce type d'avion choisit ce jour là pour avoir sa plus belle "panne de jambières". Le 1^{er} LAFOUX, digne représentant du STR tenta bien de le remplacer au pied levé mais il lui fallut 3^{me} pour aller des Ternais de Caritat à celui de Clermont

29 juillet. La chorégie bat son plein (cf écho journalistique) La reine Juliana rend visite à son "bon peuple", du temps jadis. Reception en gare et défilé aérien sont évidemment la plus bénigne de toutes les choses qui pourraient nous arriver.

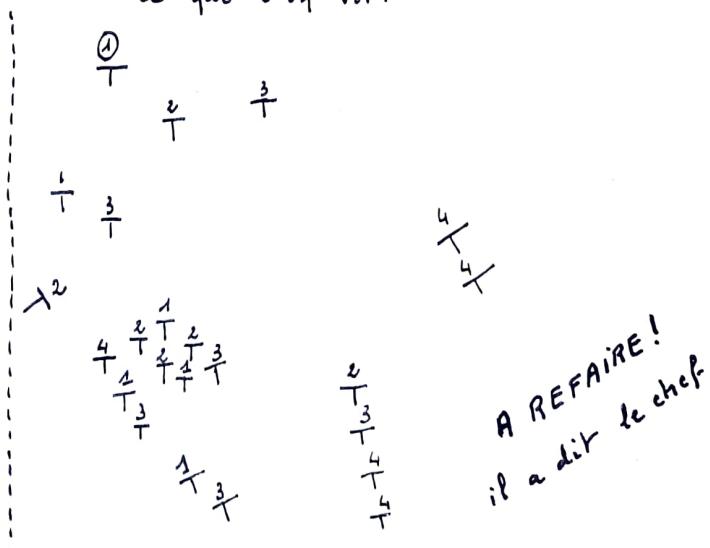
Dans le domaine aérien les 304th furent touchés grâce au dévouement des chefs de patrouille qui se sacrifient à reproduire (entre eux bien sûr) quelques couverture-protection de facture mémorable.

L'on vit aussi un bien beau défilé-exercice. En'en pensez vous ?

ce que l'on aurait dû voir

ce que l'on vit.

①	2	3	4
1	2	3	4
1	2	3	4
1	2	3	4
1	2	3	4
1	2	3	4
1	2	3	4
1	2	3	4



AOUT 1952

L'arrivée de deux jeunes pilotes l'un revenant du pionnier, l'autre arrivant du CTAR est le fait marquant de ce début de mois. Le premier est le sgt ARIAS, le second le sgt DAWERAITZ. Un seul jeune arrive à l'escadron. C'est bien nécessaire car le Lt BACHELIER vient de nous quitter pour Reims où il va exercer son talent sur les jeunes pilotes du CT F84. Ci dessous nos deux jeunes -

Parmi ailleurs le 4 aout - ce sont deux "déjà vieux pilotes", qui nous arrivent du 3/6, retour d'Indochine. Ils viennent préparer chez nous le brevet de chef de patrouille. Il s'agit du Lt JOURNEAUX et du S/C TORRES, joyeux dasca et toute en train de pionnier.

Ce nouvel afflux de pilote permet à l'escadron d'envoyer quelques pionniers un peu plus dans leurs foyers. Cela amène aussi deux gars de vol très connus : bâcher et patrouille à outrance pour les premiers ; couverture, assaut, protection pour les seconds. Une fois de plus le cycle est bouclé. Rien de particulier à signaler en ce mois tomide, en matière aérienne.

Pour contre nous enregistrons de nombreuses surprises. Le Capitaine SAINT MARTIN nous quittera fin septembre pour aller "encadrer" les brigades de l'école de l'air. "Père de lui". Puis lui même, dont nous avons appris subtilement les fiançailles par voie journalistique, nous informe de son prochain mariage. Le Cne FLEUROT est nommé commandant en second. Sincères félicitations et bonne générale de rigueur.

23 Aout. Tout le personnel de l'escadron prend le rend à Aix en Provence pour célébrer le mariage du Cne SAINT MARTIN. Là encore il nous a été refusé de mettre le monstre avion en l'air.

SEPTEMBRE 1952

Mois faste entre tous! Jugez en.

11 Septembre. A l'occasion du passage de BACHELIER et -de la présence du C^{ME} ST MARTIN
un repas à Chateauneuf est rapidement monté! Du repas rien à dire sinon
que le digestif brûle fort bien (sans pope). Ambiance sympa, plus animée
que la dernière fois. Le repas fini les chefs nous abandonne et
tandis que d'autres tentent de faire sortir les manèges installés
pour la fête locale, d'autres prennent des bains de pieds dans la
fontaine municipale. D'émotion le chapiteau déborde et tombe
et s'écorne. Charitalement il est remis en place. Pendant ces distractions
quelques cendriers (une vingtaine environ) sont habilement subtilisés.
Figure parmi eux un grenouille admirable. Enfin pour faire bon
poids trois ou quatre panonceaux-reclame sont détranchés. Faute de
distracteurs nous rentrons.

13 Septembre

On apprend de source sérieuse que la municipalité de Chateauneuf enquête.

14 Septembre

Des manœuvres Mato nous appellent dans le nord-est. Notre absence calmera
les esprits, le ciel est bleu à Orange, la météo optimiste oublie les nuages,
12 avions en dos décollent et à Luxeuil rencontrent quelques 35'000
pieds de nuages nous comme de l'encre. Le goniô de Lunéville est
plus que douteux. Ouf à 15^h tout le monde est là bas et contemple
dubitative les tentes où nous allons vivre entièrement quatre
jours durant. Et c'est l'installation. Pendant une semaine nous
voleront pas mal, avec du très mauvais temps (mais l'approche marche 5/5)
nous mangions à la gamelle, nous dormions sous la tente, nous nous
enhumérions à qui mieux mieux, nous porterons casque et revolver,
nous boudrions dans les tranchées, nous distrayions la population, nous nous
serions mis en alerte à 5^h30 pour des décollages à 10^h10, nous intercepte-
rions 8 F84 ennemis. Une expérience intéressante, instructive mais
dangereuse: deux fois de plus et tous les pilotes rentraient par le train.
Dans le domaine opérationnel c'est payant: quarante sorties par jour, une



Après l'effort ... réconfort





1400 litres de Super...



l'appelé vient en mangeant



ça devait chez le mécanique

organisatrices indépendantes, des tractations secrètes et intenses.

19 Septembre. La guerre finit à 11hth et cependant une quinzaine de minutes nous vont faire la victoire à Nancy, d'autres entreprennent la nuit à 22h de la ville. Soyons modestes ! Néanmoins quelques panneaux type "Chateauneuf" viennent gâcher notre triomphe. Et puis deux pages de la couve d'épargne. Et enfin un thermomètre mais quel thermomètre ! 1m 60 sur 35cm. Nos techniciens doivent faire appel à toutes leurs ressources, mais le bruitage allié auquel permettent de vaincre le cadenas qui retient ce trophée qui 18th plus tard brillait dans notre fil à Orange. Comme nous filions le 20 dans la matinée nous ne sommes que plus tard notre cœur. La fureur fut relativement humoristique, jugez en ; mais

La matinée de mercredi a permis aux Saint-Clémentais d'assister à un véritable festival aérien donné par les chasseurs à réaction de la base de Chanteheux-Croix-Mare.

Dès 6 heures, en dépit d'un temps couvert les avions survolèrent constamment notre village (parfois à très basse altitude).

Notre ciel semblait être désigné comme l'endroit idéal pour le déroulement de combats aériens à en juger par les simulacres d'attaques des chasseurs, à des vitesses stupéfiantes, dans ce, grognement et ce sifflement si caractéristiques des avions à réaction.

Les Saint-Clémentais eurent souvent le nez en l'air, mercredi matin !

Echo de notre activité !

* Un thermomètre de grande taille se trouvait depuis des lustres à la porte d'une pharmacie. Nul ne passait devant sans le regarder. Il était comme un monument de la Cité. Il n'est plus là. Cassé ? Mis à la retraite ? Non ! disparu ! Enlevé par des noctambules ! Ah ! le bon tour qu'ils ont joué là ces plaisantins ! L'enlèvement date... de la dernière nuit que passèrent à Lunéville-Chanteheux les aviateurs venus en manœuvres. Vrai, des Lunévoillois n'auraient jamais eu l'idée de faire cela !

déjà le convoi routier était surveillé par des gendarmes ... qui ne mourraient pas ! Cependant le retour était à signaler par un essai de coix de lorraine à l'arrivée à Orange.

22 Septembre.

Cà mende à Chateauneuf ! Une bonne épouse à "mangé la grenouille" (pas la grenouille-cendrier) et l'autorité supérieure nous enjoint d'envoyer le geste de la dédition. Un vent de désastre souffle.

26 Septembre

La situation s'est encore aggravée. On nous donne un délai au delà duquel la justice mire son cours. Le chef rend la main et ordonne la restitution - soit mais nous garderons à titre de souvenir la grenouille si cherement acquise. Melancoliquement les panneaux sont enveloppés et l'un de nous doit les poster ce soir.

27 Septembre. Alors qu'un porteur achemine sur châtaignier le colis refusé par la poste, le C/C X, serviteur et barman au mess des officiers reçoit la lettre que nous joignons ci-dessous. Lisez et rig!

La Mule du Pape
RESTAURANT

Le 26 Septembre

Châteauneuf-du-Pape

(Vaucluse)



Téléphone 30
C. C. P. Marseille 1672-04
R. C. 7630

Mon cher Ami ,

Nous nous excusons d'intervenir encore une fois auprès de toi .

Nous le faisons uniquement dans le but d'éviter des histoires à tes collègues Ils ne se rendent sans doute pas compte du sérieux et de la gravité de leur geste .

Nous sommes responsables de ces pannonceaux vis à vis des groupements qui nous les ont attribués .

Nous avons eu des débours importants pour les avoir : Valeur de fabrication frais de douane , d'expédition Etc ..

Chaque jour l'absence de ces pannonceaux nous caisse un préjudice ..

Nous avons eu beaucoup de patience , et voyons qu'elle est loin d'être payée de retour .

Veux tu aviser tes amis que si ces pannonceaux ne nous sont pas restitués lundi matin nous adresserons une plainte au Commandant de la Place .

Nous ne voyons personne autre pour faire cette dernière démarche amicale . Excuse nous à nouveau de t'ennuyer .

Cordialement .

28 Septembre -

Ecoème, le S/LT de ROUSIERS nous quitte pour rejoindre la 12^e Escadre . Nous apprendrons qu'il sera fait un tournant avec sa 4CV en allant à M^r de Massan .

OCTOBRE 1952

Nous voyons par périodes deux nouveaux pilotes affectés depuis deux mois. Il s'agit des sergents PAPILLON et PEGAZ TOQUET aux nous piedestriés. Le premier retour des écoles USA revenait d'un longue permission, le second sorti de Manachet et Meknès ayant eu des ennuis avec sa carte blanche, il fallut les renvoyer l'un à Dijon faire du P47 puis à M^r de Massy, l'autre à Dijon, Avord et Orange pour le circuit P47 - VSV - CTAR. Nous ne les renverrons que plus tard. Encore des jeunes, ce qui est fort sympathique et donne un "boost" renouvelé à l'escadron. Par contre les c.p. n'y suffisent plus. Ci dessous nos petits derniers :



Mais le temps est aux fers de l'île, aux réglages armement et collimateurs et aux messages : dans quelques jours nous partons relever le 15 à Oran pour notre seconde campagne de l'île de l'année. Nous faisons mouvement le 9 et débutons les tirs le 10. Campagne oh combien décisive ! le moral n'y est pas ! les résultats non plus. A la décharge des pilotes : une chaleur torride, une moyenne de trois tirs par jour, une visée fugitive que nous n'arrivions pas à mettre au point. Aussi vit-on des choses bizarres : le lt LABANSAT tire au collimateur fixe, le Sgt DANIEL érille la tirante en rendant la main, et bien d'autres désespoirs.

A noter les tirouages par les pilotes de l'escadron qui nous valent des remarques en l'air, du genre "Ne tirez pas !", "Encore une passe comme cela et je vous renvoie au sol" etc... et aussi quelques atterrissages à l'anachoré.



Adt CORBILLE

Sgt GOLAIN



Sgt ARIAS

Sgt MEYNIER



Sgt DANIEL

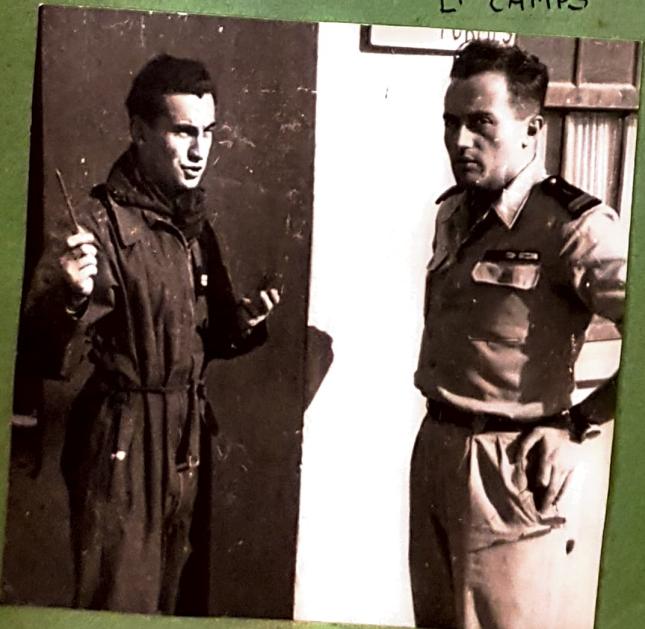
P I V O T E S →



Cdr FABRY

Lt LABANSAT

Lt CAMPS



Lt RABET





Adj^t MAUPAS



Lt DEDIEU



Adj^t MEUNIER

MÉCANICIENS



Résultats :

CAMPAGNE DE TIR - ORAN - OCTOBRE 1952.

Nombre de sorties.	207
Heures de vol	113 ^h 10
Obras vives	8 443
Obras restituables	7 289
Impacts.	738
Pourcentage de l' escadron.	10,12 %

Trous le rideau et n'en parlons plus. Voir photos.



TROUS EN PUISSANCE

18 Octobre : le Cdt MORIDAN avec deux équipiers va passer le week end à Rabat, ces derniers se posant à Meknès.

19 Octobre : Le Cdt MORIDAN décolle de Rabat pour Meknès : ralenti 6000 T/M. Pour aller prendre la poste il grille les freins et se posant à Meknès l'chine coupé doit dégager dans l'herbe. Bonne manœuvre personnelle mais l'avion est plutôt indisponible : freins us, ralenti 6000 T/M, moteur droit à plat. Le chef repart sans malice pour Oran envoquant avec lui le Sgt MEYNIER. Le Lt JOUVENEL reste attendant des secours.

21 octobre :

L'escadron reçoit Orange. L'At CORBILLE nous cause une grosse émotion, pris de malaises à 25.000 feet. Heureusement tout se passe bien - le Lt RABET lui, escorté du "curieux" sergeant LAFOURCRIERE (ce dernier désire connaître le Maroc) vient porter main forte au Lt JOUVENEL à MÉKNÈS. L'échelon mécanique vient par voie ferrée et se fait taxer son matériel de dépannage par les douaniers à OUDSDA. Il faut 48^h pour le récupérer et s'aperçoit qu'il manque une petite pièce de 3 cm sur 2. Le temps de la demander à Orange, d'équiper l'avion pour l'amener et l'on se retrouve au 24 octobre.

Cependant les Lt RABET et JOUVENEL ont fait à faire car autre la question de dépannage il faut "monter" Meknès au Sgt LAFOURCRIERE d'une part, et d'autre part donner du "boost" aux stagiaires de l'école de charre, sur demande du Colonel HUGO coté la base. Quelle semaine !!!

Le Sergeant LAFOURCRIERE trouve la ville plaisante, les cafés sympas, les barmaid terribles, le quartier réservé étonnant, le Rio de Janeiro divin. Ah LAFOURCRIERE ! où sont les DZARA, TOURA, LYSIANE, RUBY et... JEAN PIERRE (cf photo) ?!?! Quelle semaine !

Les stagiaires de l'école eux connaissent tout cela mais ont une soif insatiable d'histoires, de charre, d'escadron de charre, d'escadron de charre, de l'escadron de charre 45 Ile de France et de cognac. Les pauvres martyrs RABET et JOUVENEL rivalisaient donc de bravoure pour les aléchures se donnant du courage dans le cognac dont les aléchures étaient les futurs charreurs. Quelle semaine !

MEKNÈS - LE RIO - 4^e du MATIN -



24 octobre. Le Cdt MORIDAN avec le Lt JOURNEAUX nous apporte la piece satanique.
25 octobre le 10032 étant pratiquement réparé la patrouille de la veille repart emmenant le Lt SOUVENEL. Mehuis Oran RAS. ORAN - ORANGE est plus animé - 32.500 de nuages, cumulonimbus, averses et grêles très violents c'est ce que montre la patrouille à 18^H. Il faut bien se poser après une excellente partie car la pluie avec la nuit aidant dissimule bien la piste. le starter tire des fusées vertes en bout de bande. L'obscurité et la pluie redoublent au point que le Lt JOURNEAUX se pose ... 20 mètres à gauche de la piste. L'avion s'ancre en 400^m les membres à plat en bout et pour tout: les dieux sont avec nous!

27 octobre L'aventure Mehuis se termine avec le retour du Lt RABET et du Sergt LAFOUCRIERE lequel à titre de souvenir ramène une splendide chéchia.

28 octobre. Pendant notre longue absence l'affaire Hunerville (thermomètre) a pris des proportions "énormes". Si nous n'intervenons pas tout l'escadron en grande tenue et au grade à vous paraîtra à la cour d'assise de Hunerville, répondant du vol d'un thermomètre (valeur 10.000 fr) et de plaques de la caisse d'épargne (valeur 6.000 fr). Courteline où est tu?

Le Colonel MORLAT ordonne au Cdt FABRY d'aller régler l'affaire

Le Commandant FABRY ordonne au Cdt MORIDAN d'aller régler l'affaire

Le Commandant MORIDAN ordonne au Lt SOUVENEL d'aller régler l'affaire

Le Lieutenant SOUVENEL prend un coupable au hasard (Sgt DAWERITZ) le thermomètre, les plaques et... le train pour Hunerville

29 octobre. Hunerville.

Vu le procureur de la République pour qu'il arrête la procédure.

Vu monsieur le juge d'instruction pour qu'il cercle d'instruise l'affaire.

Vu le directeur de la caisse d'épargne pour qu'il revoie sa plainte (restitution faite)

Vu monsieur le conseiller général DALAINZY propriétaire de la pharmacie du même nom et du thermomètre (restitution faite) pour qu'il retire sa plainte.

La petite chronique de la cité, ci-dessous jointe, relate les faits mieux que moi!

30 octobre. Orange.

Arrivé à la base des Lt SOUVENEL et Sgt DAWERITZ avec 1 franc en poche après avoir fait 300 Kms en Auto-stop (Hunerville - Dijon) manqué une correspondance à Lyon (ils dormaient) et joué à cache cache avec le contrôleur.

"Mission accomplie"

120^e Année — Série Nouvelle — N° 419

Prix : 12 francs

VENDREDI 31 OCTOBRE 1952

JOURNAL DE LUNÉVILLE

Hebdomadaire Républicain Démocrate

Téléphone 1.18

Rédaction et Administration : 47, Rue Gambetta, LUNÉVILLE

Chèques Postaux
Nancy 41.96

A travers Lunéville

Petite chronique de la Cité

X De l'histoire du « thermomètre » qui a piqué la curiosité de maints de nos lecteurs, donnons la fin... en même temps que la clé de l'éénigme. La fin ne manque pas de saveur, vous allez le voir.

Quel était donc ce fameux thermomètre dont on parlait tant ? Des Lunévois perspicaces avaient deviné qu'il s'agissait de celui, vénérable, qui avait disparu de la façade de la pharmacie Dalainzy, la même nuit qu'avaient été enlevées deux plaques de la Caisse d'Epargne, c'est à dire la dernière nuit que passèrent à Lunéville-Chanteheux les aviateurs venus en manœuvres avec leurs avions-éclair. Où était-il ce thermomètre ? Il s'était envolé, bien sûr !

Mercredi après-midi, deux aviateurs de la base d'Orange — un lieutenant et un sergent — se présentent à M. Dalainzy. Surprise ! Ils rapportaient le thermomètre ! La police lunévoise s'était mise en chasse. Nos aviateurs l'avaient aidée... Ils ont, paraît-il, capte le vagabond dans les airs où il folâtrait en compagnie des plaques de la Caisse d'Epargne depuis certaine « fiesta » qui suivit la fin des manœuvres.

Au fair play des aviateurs, M. Dalainzy ne pouvait que répondre par le même fair play. « Tout est bien qui finit bien », a-t-il dit. Toute trace de ressentiment a été noyée dans une coupe de champagne. Et les messagers de la 5^e escadre d'Orange ont reçu, en échange de leur capture (illicite) le superbe « prototype » de consolation que de spirituels industriels avaient maticieusement et anonymement offert au conseiller général — plus une bouteille de « mirabelle » maison. Les plaques de la Caisse d'Epargne sont revenues aussi au berceau.

Les trois frivoles objets ont voyagé jusqu'à Dijon à bord d'un « Goéland », puis de Dijon à Lunéville par le train, soigneusement emballés.

Le thermomètre a repris sa place, hier. Sa fugue lui aura permis de connaître des températures qui dépassent de loin celles du pays lorrain et à plus forte raison... celle du « verre à soi ».

Moralité : nous avons des amis à LUNEVILLE -
La mirabelle était excellente -

NOVEMBRE 1952

- 1^{er} - Le Lieutenant LABANSAT est nommé commandant d'escadrille. Félicitations.
- 2 et 3 - Manœuvre "long step" à Hyères. Nous n'en disons que ces belles critiques de différents chefs de patrouille :
- "Voyage sur axe 090-270. - Rien vu"
- "Voyage Corse aller retour. - Rien vu"
- "Belle glandée aux ordres des radars. Poursuivi avions fantômes. Rien vu"
- "Genre de vol sans intérêt."
- 2 - Le Cne FLEUROT va à Friedrichshafen, examinateur au brevet de C.P. il rentre le 6.
- 11 - Le Lt LABANSAT va à Bizerte, examinateur au brevet de C.P. Il rentre le 17
- 12 - Arrivée de 5 ECP venant de Dijon se familiariser avec la région.
- 18 au 26. Arrivé de la commemoir suivie du rituel brevet. Celui ci s'effectuera dans des conditions météo très mauvaises. Le Lt JOURNEAUX et le s/c TORRES reçus nous quitte aussitôt et vont rejoindre leur escadre. Le Lt JOUVENEL malgré un accrochage de 45 minutes sur l'avioz d'armes obtient le CEAG.
19. Retour de Mont de Marsan du sujet PAPILLON. Il est lâché de suite et prend un déjant normal.
27. Avec la fin du brevet de CP s'ouvre une ère d'entraînement intensif des ~~EC~~, EC et EE bien délaissés depuis quelque temps : patrouille roulée, montée snake, navigation à toutes altitudes, combat roulant repoussent leur affaiblissement au plaisir de tous.

DECEMBRE 1952

Mois calme par excellence : pas de manœuvre ou déplacement.

On commence à entraîner le Lt SOUVENEL à la conduite de patrouille simple, mécanisation courbure, attaque d'un plastron non protégé et les S/Lt SOUIL, Sgt GOLAIN, DANIEL et MEYNIER travaillent en n°3.

quelques sorties à 12, 17, 24 se déroulent joyeusement.

Enfin exercice nouveau pour tous : une campagne de tir comportant cinq types de parties de tir s'effectue ce mois-ci à 5 000 pieds, et 5 000 pieds plus haut chaque mois à venir.

Avec Noël et le Jour de l'an nombre d'entre nous s'en vont vers leurs familles.

Si nous résumons cette année en quelques lignes.

Ont quitté l'escadron :

Cne st MARTIN - Lt BACHELIER - Lt VASQUEZ - S/Lt de BOUZIERS - At JOUILLOT

At MAGNAN - S/C ROUCHON - Sgt GEOFFROY

Sont arrivés à l'escadron :

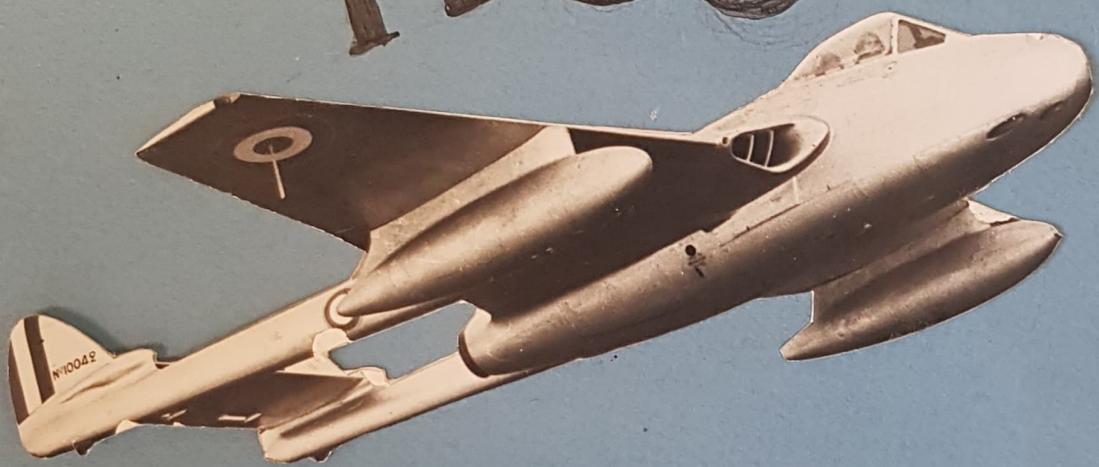
Lt RICHARD - S/Lt SOUIL (retour des EA) Sgt GOLAIN - Sgt DANIEL - Sgt MEYNIER

Sgt LAFOUERIE - Sgt ARIAS - Sgt DAWERITZ - Sgt PAPILLON - Sgt PEGAZ TOQUET

Notre activité aérienne

JANVIER	255 ^H 30	en	261 sorties	
FÉVRIER	284 ^H 15	en	294 sorties	
MARS	289 ^H 40	en	280 sorties	<u>3567^H 45</u>
AVRIL	295 ^H 50	en	316 sorties	
MAI	273 ^H 80	en	346 sorties	en
JUIN	302 ^H 30	en	301 sorties	
JUILLET	273 ^H 55	en	271 sorties	<u>3814 sorties.</u>
AOUT	279 ^H 25	en	283 sorties	
SEPTEMBRE	311 ^H 05	en	332 sorties	
OCTOBRE	367 ^H 15	en	473 sorties	
NOVEMBRE	288 ^H 20	en	320 sorties	
DECÈMBRE	349 ^H 10	en	337 sorties.	

1953



JANVIER 1953

les échanges de vœux sont brefs et courtois.

Un grand changement est réalisé avec cette nouvelle année : nous tombons sous la coupe de la D.A.T. Est ce heureux ? Est ce malheureux ? L'avenir parlera. Comme tout événement militaire, une cérémonie inaugure la chose le 9 de ce mois : un mistral de 110 Kms oblige le général BAILLY à nous inspecter dans les hangars. Comme le défilé ne peut se faire que sur l'esplanade nous nous lançons courageusement : les officiers supérieurs se cramponnent à leurs casquettes, les musiciens de la région voient leurs partitions s'envoler, les soldats tiennent leurs fusils à deux mains, les rangs vacillent sous les rafales. Pour terminer ce mémorable effort un assemblé d'hommes nous réunit autour des généraux HÉCHÈRE, BAILLY et BOUVARD. Si l'on en croit les discours : la DAT fait une affaire sensationnelle, la DIVAR est en déclin et nous sommes des types énormes ! Nous vous renvoyons à l'ordre du jour ci inclus.

Le lieutenant CAMPS signale son arrivée à New York : il est allé apprendre le russe dans une école US. Simultanément nous apprenons sa nomination de commandant d'escadrille : félicitations. Le lt RABET a lui aussi les mêmes honneurs sur la même ronço. Las ! si nous nous réjouissons de le voir commander une escadrille nous sommes fort marri de constater que c'est à l'escadron voisin. Bien sûr il va remettre la bonne graine dans une tene limiteuse mais c'est encore du solide qui nous quitte.

Enfin cette ronço nous enlève notre chef, mis pour la bureaucratie parait-il : le commandant LORIDAN est affecté à l'EM. de la 1^e Divar. Cette nouvelle est accueillie courageusement par tous mais elle est dure pour tous : l'allant, l'enthousiasme, la jeunesse d'esprit étaient des mondes jumis ses qualités et il avait su donner un esprit fougueux à son escadron. Merci mon commandant !

Les premiers clients des Allies fournissent leurs équipements de ski.

FEVRIER 1953

Le mois est une véritable orgie d'entraînement des ECP. Généralement le chef du 1/5 (Lt Guérard) et celui du 2/5 (Lt Fourcet) s'entretiennent et si l'un d'eux est absent ce sont les chevronnés qui prennent le risque ; tout à vous les Cdt CHARLES, LORIDAN et ROBREILLE, le Lt VERDET l'Adm GOURLIA se mesureront à la jeune classe. Le Baroud est assez claque mais les "debriefing" sont assez mouvementés parfois ! Au diable l'avarice !

Las ! malgré tous ses efforts le commandant LORIDAN ne peut retenir la fuite du temps ce qui semble l'attrister fort !



Cdt LORIDAN

Le c'est avec le passage du Capitaine SAUVAIGO son remplaçant l'inévitable prise-parte du commandement de l'escadron, puis le suivant d'adieu et l'envolée autre rang.

Comme entre temps les résultats des 1er stages sont rentrés

la relève est assurée par le C^e FLEUROT le R^r RICHARD sgt MEYNIER, sgt ARIAS
à la station des ALLUES et sgt PAPILLON à celle de Val d'Irène
l'EM escadron est à son point bas, le C^e SAUVAIGO étant reparti
à la 6^e Escadre pour quelques jours encore.

Le CTAR, sous la dénomination d'escadron 3/5 a ouvert à
Orange son premier stage : c'est ainsi que le 26, à court d'avions,
il nous emprunte les nôtres (au moins 2). L'essai est peu concluant
car deux heures après deux stagiaires affuent sur l'extincteur de
l'un, larguent les draps de l'autre ! Bel effort !

Le 27 le Cdt CHARLES accompagné du S/LT SOUL vont
représenter la 5^e Escadre à la remise des drapeaux de la 1^e Escadre
(S^r DIZIER) et de la 11^e Escadre (LAHR)

MARS 1953

Un événement important marque ce début de mois ; l'arrivée effective du nouveau "patron" : le Capitaine SAUVAIGO; dont sans plus attendre nous vous présentons l'aspect "extérieur".



Cpt SAUVAIGO

Pour l'"intérieur", l'avenir nous le réservera. La renommée est favorable : Pilier du Normandie-Niemen il a fait avec lui la campagne d'Indochine de novembre 49 à Mai 51 ; ensuite base de la 6^e Escadre il a participé activement à son installation en France à sa transformation sur Mistral et nous l'avons arraché à une campagne de fin débuteante.

Le Lieutenant LABANSAT lui présente un escadron squelettique : C^m FLEUROT, L^r RICHARD Sg^t HEYNIER, Sg^t ARIAS aux ALLUES font du ski. L^r CAMPS en Amérique fait du PSV - Sg^t PAPILLON au Val d'Iserre fait du charme.

Tous les présents sonnent le chef tant au sol qu'en l'air ; le chef sonde tous les présents tant en l'air qu'au sol : c'est régulier.

Pour faciliter les choses le L^r LABANSAT part le lendemain à Rennes courroier un goeland, au retour il ramène une brave et solide otarie qui le met KO et entraîne pour lui clinique, opération, convalescence : tout cela le retirent de la circulation jusqu'à fin Avril.

A Diem Vat ! le capitaine SAUVAIGO encore peu au contact des habitudes maison, le L^r SOUVENEL un peu désorienté (ni jeu !!!) par cet avancement "rapide". Le S/L^r SOUIL un peu débordé (ni jeu !!!) par une avalanche de travail, foncent dans le brouillard et vous imposent un "barrage-barricade" de première pour les 11.12 et 13 Mars. ordre reçu le 9. En râlant les fonds de

Tirer ou recevoir 10 avions, 10 pilotes (y compris les Sgt Papillon retour de val d'Iré le 10.) Peu de vols à cet exercice, because le temps, pas d'interception because les radars, pas de solitaires soiés because Pigalle et 8^e Géminé des Pres.

De retour à Orange le 14 tout le monde se retrouve au terrain le Dimanche 16 pour filer sur Hyères cette fois. Le mauvais temps nous bloque le¹⁴ mais le 17 Mars toute l'escadre commence l'exercice New Moon. Et pour une fois ça va - une trentaine de sorties par jour - et ça interrompt : SAVOIA MARCHETTI (80%) - B 50 - SKYRAIDERS - CORSAIRS. Certains même ont "vu" des BANSHEE.

En regagnant nos foyers le 20 nous participons à la 1^{re} phase d'une autre manœuvre : celle du 27 D.I dénommée Mimosa.

Encore voilà donc un mois bien rempli ! Avant que de le clore il convient d'aller défilé sur Aix pour l'arrivée du nouveau commandant de la ZDA 902 : le Général GHALLÉS. Celui-ci le 27 vient nous visiter. Il nous reçoit tous, nous interroge, nous parle. Pour lui nous montons un beau cheze à 28 avions terminé par un brillant défilé à 28.



A

QUOI

REVE
PAPILLON !



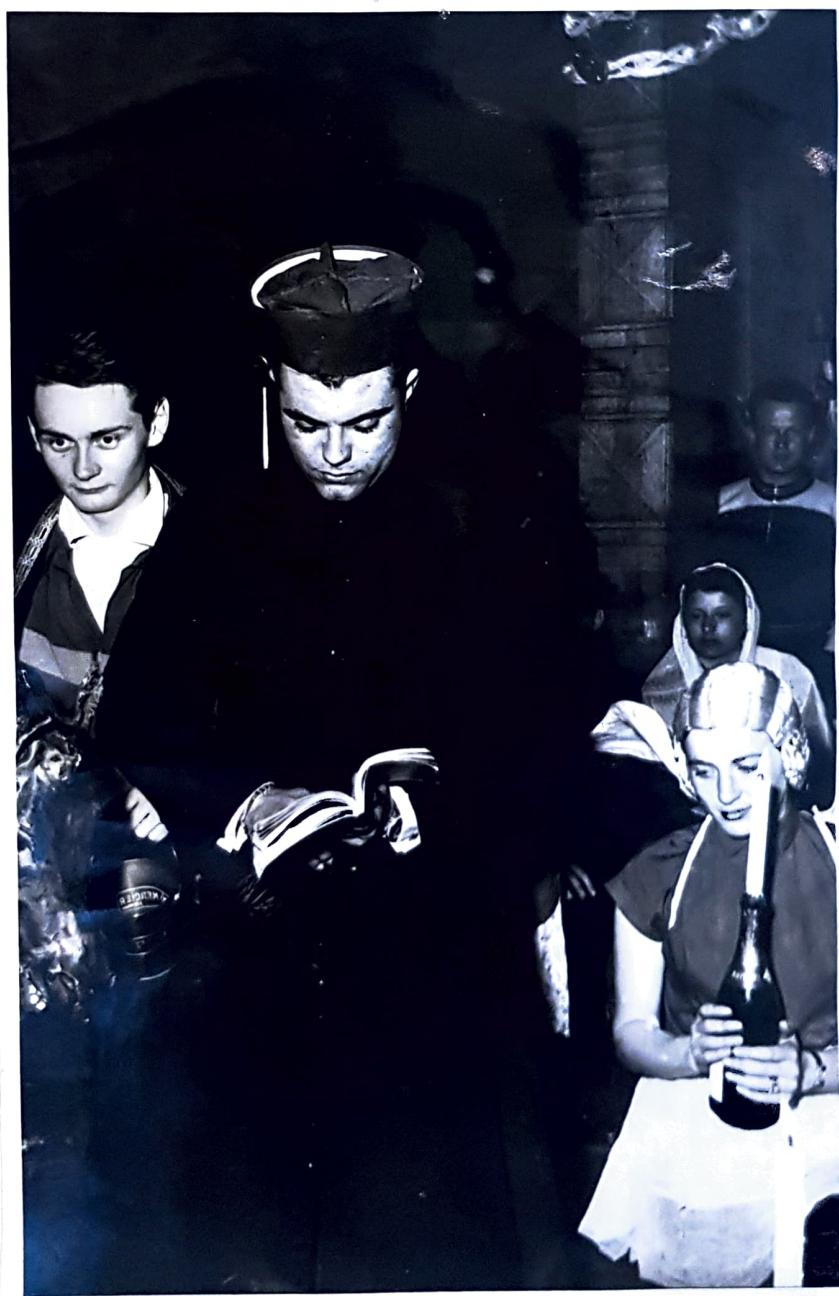
- TOUJOURS LES MÊMES -

Mais il faut finir le mois sur une note sinistre. Du 27 au 31 nous nous installons à Hyères pour un exercice Air Marine en progrès sur les précédents. Notre activité aérienne est intense car la manœuvre ne durent que de 10^h à 14^h chaque jour une couverture protection au profit du H^r Gouraud ouvre les matinées et mult navigations achèvent les soirs -

le 20 le Lt RABET , les sergents GOLAIN et DANIEL vont s'abreuver d'air
fum , de neige , de bûches et de joyeuse compagnie au CMA des Allues.

Le même jour une tentative d'exercice Barricade est faite sur Coulom-
miers . Le temps est moyen dans le brouillard et les avions font demi
tour .

Enfin deux volontaires "désignés" sont envoyés au centre de repos , ouvert
à Val d'Isère pour la saison : en l'occurrence les sergents DAWERITZ et
LAFOUCLIERE : mignonnes tenez vous bien ! D'ailleurs les photos ci-jointes
parlent mieux que moi .



Val d'Isère . Stage de ski et centre de repos !

AVRIL 1953

Tout est axé en ce début de mois sur la campagne de tir qui doit se dérouler à Cazaux du 14 au 30: et il faut de ce fait combiner deux incompatibles : voler pour entraîner chacun aux passes de tir, pour vérifier les collimateurs et assurer l'entraînement minimum = ne pas voler pour garder les heures nécessaires au R., servir les révisions, régler les armes.

C'est aussi l'époque où ordres et contreordres se succèdent à vitesse uniformément accélérée.

Pour aider tout le monde à respirer, on entreprend les bâches spéciales de quelques uns et aussi les examens théoriques des cartes US et Hanches.

Le 10 Avril nous voyons revenir le Lt CAMPS de son séjour aux USA. Il n'y est pas bien ici en ce qui concerne le VSY mais rendra décisif relativement quant aux relations franco-américaines avec les majoritaires du coq. C'est, paraît-il, dû au manque de voiture!

Après 24^e de retard nous faisons mouvement sur Cazaux les 15 et 16 : 18 pilotes, 15 avions. Tout le monde "en vent", mais sur la précédente campagne de tir se fait modeste. D'autant que pour calmer notre furia tout un chacun effectue une moyenne de 4 tirs photo avant d'attaquer le plat-de résistance.

Pratiquement les tirs réels débutent le 20 et la première journée est merveilleuse! On trouve bien un ou deux 0%, quelques 6 ou 7% mais les 20 et 25% sont les plus nombreux et chacun pend un moral "de cheval" bas! le 22 est une catastrophe, moyenne journalière 6%, moyenne générale à ce jour 11,4%, il va falloir mordre le coussin, et rec!

Heureusement nous avons les tiens sûrs : C^m SAUVAGE et Sgt GOLAIN en tête fidèlement suivis par C^m FLEUROT, Lt CAMPS et JOUVENEL, Sgt MEYNIER et ARIAS tièdes moins réguliers. D'aucuns "CEUX QUI DEVAIENT TIRER!" refusent de la photo, affirment par soeur la passe de tir "du couillon moyen" (définition

du cat en second) cela allait de mieux en mieux. A ce moment les "tiens de 10.000" furent envoyés à 20.000. On y vit l'exception : le sgt DANIEL qui tirait mieux "la hant", et qui eut que cela ne signifiait pas et dont les résultats offraient une remarquable constance C^e SAUVAIGO, sgt GOLAIN et enfin ceux qui en souffraient ... les autres.

Les amendes n'étaient plus à exciter les derniers attendus, les fidèles du petit pourcentage, une première fois le C^e SAUVAIGO décida de couper la moustache de la hante de l'escadron si ils faisaient moins de 10%. Les sergents PAPILLON et SAUVAGE furent 10% et PEGAZ 13% : l'opération "moustache" était manquée ! Les intéressés tout au moins y crurent ! qu'à cela ne tiennes ! le dernier jour, le dernier tir, ils retournèrent défendre cet attribut et échouèrent !

Il convient avant de donner les résultats de cette campagne de signaler la telle tenue de nos mécaniciens. 40 sorties leur furent journallement demandées et nous s'y employèrent vigoureusement, jusqu'aux chefs de la mécanique qui, alliant le calme des vieilles tresses à la domination de la situation, suent toujours trouver le temps de respirer entre deux coups d'épingle. Si si à côté



L'Agt MAUPAS et L'Agt CHAMBAS commentent les derniers résultats pratiqués

le 27 le sgt ARIAS allait à SALON passer l'examen écrit des E.O.A. Espérons qu'il sera aussi brillant durant sa copie que durant ses dernières tirades.

Le 28 avant de quitter Cazaux un petit repas nous réunit tous. Il fut plus que les précédents mais n'engendra aucun rapt et l'offensive sur le bâtiment L6 nous coupa tous nos effets.

Le 29 l'escadron au complet était de retour à Orange.

RESULTATS CAMPAGNE DE TIR . AVRIL 1953

Nombre de sorties - - - - -	310
Nombre d'Heures de vol - - - - -	186 ["] 45
Nombre d'obus tirés - - - - -	10.126
Nombre d'obus restituables - - - - -	9.020
Nombre d'impacts - - - - -	1362
Pourcentage - - - - -	15,12 %

PILOTES
A PRÈS
LES TIRES



Sgt LAFOURRIERE



Sgt PAPILLON



Sgt SAUVAL

OU = QUAND ON CROIT AVOIR SAUVÉ SA MOUSTACHE!

M A I 1953

L'écurie est nettement ensoufflé mais il ne saurait être question de lui donner du repos car déjà se profile la prochaine manœuvre internationale et interalliée : HORACE du 18 au 23 mai. Une première décision importante est prise : remettre en état pour le 18 le maximum d'avions. Une fois de plus il est fait appel à la bonne volonté de la mécanique. Révisions d'abord, vol ensuite. Cela ne fait évidemment pas l'affaire des pilotes : Pendant une semaine nous feront péniblement de 3 à 10^h de vol par jours.

Force nous est de nous rabattre sur d'autres activités : goeland, links, préparation du CCAG pour les futurs candidats, etc...

La rentrée de Mai apporte encore de profond bouleversement. D'abord le départ du Lt JOUVENEL pour l'Indochine. Et puis l'arrivée de nombreux officiers : Lt REYNAUD Lt PICHANCOURT, s/Lt BILLARD et s/Lt ERBANI.

Comme le Lt JOUVENEL c'est celui qui écrit péniblement cette note permettant qu'il passe la plume à un autre et vous dirai au revoir -

EXERCICE "HORACE"

Pendant 3 jours, du 20 au 23 Mai 1953 va s'effectuer l'opération HORACE, dans le cadre d'un vaste exercice de défense aérienne se déroulant au dessus d'un territoire englobant pres du quart de la France, des côtes de la Manche aux frontières du Nord et de l'est jusqu'à une ligne GENEVE - ORLEANS - CHERBOURG.

Le 2/5 au grand complet se met en place à COULOMBIERS le 18 dans la journée.

Le m^e même une grande partie de pilote, dédaignant les charmes des auberges, se précipite sur PARIS. Mais dans la capitale un grave problème les attendait : celui du logement, car, comble de malchance pour nos noctambules, c'était la foire de PARIS.....

Le Capitaine SAVVAGE et le Lieutenant CAMPS. se dirent : pas de problème ! et partirent en patrouille légère à la recherche de chambres. Premier hôtel : il ne restait qu'une chambre à deux lits....

... Refus dédaigneux des deux... - Une chambre charmante rien !!! Rien ! a répondu la taquine - qui à ce ne tienne il y a d'autres hôtels.

Sur le trottoir le C^{ne} SAVVAGE fit la direction des opérations et dit à CAMPS : Pour éviter qu'on nous refile une piaule à deux lits rentrez séparément à 5' d'intervalle. en voici une, à vous de jouer - OK - 5' après le C^{ne} Savage entre vit le 1^{er} camp renfler sa poche, se frotte les mains ... It is in the pocket ... No enjoy c'était la dernière Et voila notre pauvre C^{ne} en tenue battle dress, chemise bleue marine, bâton à la main déambulant dans le quartier gare de l'Est - Strasbourg 1^{er} arrondissement, allant d'hôtel en hôtel, de refus en refus, insensible à la beauté de la capitale et aux charmes des belles de nuit C'est sur le connaît ce allait mal -

Mardi 19 mai

Vols de navigation, Reconnaissances de systèmes et des nouveaux terrains paillissant dans les coins de cette région. Ça commence à sentir la bouche... C'est certainement ce qui en pensent les sergents LA FOUCIERE et DAWERITZ en exécutant des passes 3/4 arrière avec dégagement par l'avant, sur la fille de notre sympathique vétérinaire



LA-FILCE : Oh là là ! ... Barres !



LE PERE : Bitumette !
qu'il semble bien dire...
d'ailleurs il s'en fuit
après notre passage il
pourra vivre paisible en
attendant le prochain
barrage. Barricade.

mercredi le 7 mai

que ne rigole plus. C'est une sérieuse - Aujourd'hui commence la vraie guerre à 10'00 TV. Affollement général. Coups de téléphone, coups de haut parleur, coups de g.... En alerte de 15' les pilotes sont déjà aux avions. En 5' ils sont attachés. En 2' il ya longtemps que tout est fait.. ce qui n'a rien à faire pas les wet. Starts. et les leaders s'envolent sans leurs équipages.... l'inverse ne peut pas se produire

Mises de main de baïonnette ?? par le baïonnette radar de DCA les interceptions se succèdent à un rythme accéléré... quand on rencontre à une altitude acceptable le ou les ennemis annoncés.

A la fin de cette première partie on pourrait dire au communiqué que les éléments de la 5ème Escadre de chasse basé à Coulommiers à l'occasion de l'exercice "NORDIC" ont effectué :

6 missions en 20 sorties

ont été interceptés : 6 F 84 - 3 B26

ont été abattus : 5 F 84 - 2 B26

ont été aperçus : 2 B47

Une interception de F 84 s'est déroulée à 4 000 pieds. Le sergent LAFOURCHEREE en faisant parti et le faucon avait crevillé des barrières au repas de midi ; ; ; ;

Le même jour 3 Helldivers ennemis, s'avancent sur le terrains, après une belle et longue approche en vol rasant. Ils avaient raté le terrain pour faire sauter. La DCA légère s'est régalee. Faucons heureux. Trop tous le matin pourriez.

A noter l'arrivée d'un météore NF 11 ayant pour mission de filer les interceptions.... pourvu qu'il nous rattrape persifflent certains plaignants. Les cheveux de nuit, qui défient le matin se tressaient coi. sortent de leur lethargie et bougent avautre feusement leurs têtes pourries ...

Tundi 21 MAI

Mêmes opérations que la veille en très grand.
Appellement au sol, en l'air, la radio et
sur charge. Pas dans les changements de chaînes.
Ce ne fait rien on s'y retrouve grand même.
Les Helldivers remettent ça.

Arrivée du Sqd SAUVAL de retour de CATHBRA,
complètement écourté. Il avait été très mauvais
forte au 1/5 et n'a pas volé. Ils - le 1/5 - avaient
mis 2 vagues sur le gréve.

Arrivée aussi de deux charmers fin up
à la recherche du sergent LAFOURCERIE ---
toujours lui ... Avec leur amie comme
mot de passe, ils ont passé le fort de garde,
attendu le cdt du TO, étonné lors des
pilots, mécanos et jusqu'au Cde SAUVAL 60
qui émit par tant de grâce elle jusqu'à
leur payer une fot à moins qu'il
n'esterait obtenu d'elles l'adresse d'une
chambre à Paris



Voilà où les femmes le méritent. *

mais ... ou peu .. à propos
lits - voilà où ! vite vite .. taxi ! ... Précipitation
à la réception - Occupé monsieur - lui dit le
blésoisé sans lui laisser reprendre son souffle ...
Mais notre chef ne se laisse pas abattre, reprend
un taxi - lui dit "tu vas me faire tous les
hotels que tu rencontres Au premier, une
chambre ! se paye le taxi - et est d'autant plus
ravi que le patron le détaille, l'épluche, lui
demande ses papiers, lui fait remettre sa fille
bien avant de lui parler de sa chambre - Ça
au moins c'est une maison sérieuse - certaine-
ment du 1^{er} ordre ... un bon lit dorillet, salle
de bain et peut être chambre avoisinante
Arrivé au 6^e étage .. à pieds ... on lui présente ce
qui il y avait de mieux dans le genre : chambre
mansardée 2^m x 3^m, lit métallique toutes, cuve
d'eau sur table bascale ... et point de servante
accordé Oh l'ôtre tauzier les oreilles dorment
encore vous ressouvenez des injonctions que vous adressez
ce gros là notre chef

Pendant ce temps le L^e CAMUS se déshabillait,
se rasant, se formait, enfilait un très beau
complet

Les fins malheurs ont malgré tout une fin
et il paraît que vers 17^h30 le C^{te} SAVAGIO
revint à attendrir un hôtelier ... le L^e CAMUS
était, depuis déjà une demi heure, confortablement
installé au Caveau de la République

Le lendemain soir le C^{te} SAVAGIO, redescendit
à Paris Ce c'est un chef !!!

Vendredi 23 MAI

Bien que ce soit le dernier jour l'activité
fiévreuse, le soleil aidant, ne faiblit pas.
Les mécaniciens courrent dans tous les sens,
pour que tout soit en place au temps voulu.
Malgré le manque de moyens dont ils disposent,
ne serait-ce que les batteries de demain...
Rendons-nous hommage à leur dévouement
toujours à la ferme - jamais à l'horreur.

Malgré 3 avions en panne, au fil de matinée,
le groupe a effectué 6 missions en 25 sorties.

Sont été interceptés 4 Vallettes
3 F 84
3 Dakotas
1 Constellation
1 B 26
2 F 84
3 Vallettes
1 B 26

A 15^h00 TU l'opération Horace prend
fin. à 17^h00 les vainqueurs redécollent
vers ORANGE. les réservistes appelés pour
les manœuvres repartent. le terrain se
vide petit à petit. il ne reste bientôt
plus que quelques abris qui se
repoussent vers demain soit par la
route soit par Dakota. on croirait
être un lendemain de fête. on s'étonne
de ne pas trouver par terre des confettis et
des serpentins.

Seuls les mécaniciens ne rient pas.

Aujourd'hui le .. unique incroyable :
8 missions en 36 sorties.

ont été interceptés : 4 Valettes

1 DC4

7 F84

2 Helldivers

4 Valettes

4 F84

2 Helldivers .

ont été abattus :



Qui en pense le C^{el}-DELPHINE ? - Notre Etat Major lui est
totalement fait !

Vols de huit assistants aux bâches des Sergents
L'ABILION - MEYNIER - LA FOUCIERE - DAWERITZ - DELAZ .
Qui démontent deux par deux , circulent circulairement le
lecteur Nord du terrain . sous la vigilance du
C^{el} FLEUROT . qui de la tour suit continuellement les
deux vols . de temps en temps demande de sorties.
réponse : vertuelle FARMOYER ... ouah'ouah !

... au fait étranger des aviateurs, et
l'heure d'un banquet de demain.



LES BARONS...
LES BARONS

QUAND LES «BARONS»
REVIENNENT DE MISSION

— Ca a bien marché, Baron ?
— Très bien Baron. Et ta mission ?
Ne vous y méprenez pas. Barons, ces jeunes aviateurs le sont autant que vous et moi. Mais c'est une petite appellation d'amitié rémoise.
Vite, on casse la croûte : les pilotes ordinaires d'un côté de la salle, les pilotes de réacteurs d'un autre côté. Non parce que ceux-ci se jugent supérieurs, mais leur menu n'est pas le même : ni féculents, ni excitants... ni alcool...
Tout à l'heure le haut-parleur appellera sur la plate les pilotes de tout un groupe de chasse.
— Bon sang de bon sang !... Tu vois, Baron, on n'a même plus le temps d'avaler son biftek.

L'OPERATION
"HORACE" EST
terminée | L'ATTAQUE LANCÉE
contre PARIS
par 400 bombardiers a échoué



ALERTE !

UN HELLDIVER PASSE !



Un pilote cravate !

JUIN

Les effectifs de l'Escadron s'agrandissent malgré l'arrivée de quatre nouveaux barons : les lieutenants Reynaud Richancourt et les sous lieutenants Erzani et Billard fraîchement sortis du CTAR.

Le Capitaine Sauvage s'envole pour ORAN faire passer le brevet de CP tandis que le Lieutenant Camps part à Tucid. Le Capitaine Fleurot et les lieutenants Jouenel et Richard eux sont en permission.

Seul le S/LT Souil, fidèle au poste accumule les fonctions de chef de groupe, chef en second chef d'Escadron chef des CPS etc... Il s'en tire d'ailleurs à merveille gardant le calme des vieilles bouches.

13 Juin

L'Escadron doit partir le 22 à Coulommiers. Affolement de Souil qui s'apaise vite d'ailleurs. Il manque des pilotes, des avions, des mécaniciens et les grands chefs sont absents.

Enfin le 19 au soir on apprend que le départ est annulé. Les mécaniciens démontent les draps qu'ils venaient de monter.

22 Juin

Ça y est cette fois le départ est fixé à demain. La mécanique s'affole. On prépare les bâts, les plans d'embarquement, on empile le matériel. Les mécaniciens remontent les draps.

16^h30 Départ annulé. On redémonte les draps

23 Juin

Retour du 1^r Camp de Fried. Il prend aussitôt l'Escadron en main "coups de queue etc.. etc.."

On a encore failli partir aujourd'hui, les draps ont été remontés et redémontés. Enfin : Javis et Dufaux c'est toujours travailler.

Ce matin le 1/5 est parti pour Cazaux participer à la coupe Comète.

Arrivé du 2/6 renant participer au même jeu.

26 Juin.

Le 1/5 est de retour. Il a remporté la coupe et les pilotes qui ont arrosé cette victoire hier sont plutôt vaseux. Ceci ne les empêche pas de cravatier. Il paraît que le 1/5 a demandé aux OPS l'autorisation de peindre ses avions en jaune. Il se croit sans doute au tour de France à moins qu'il ne trouve cette couleur à son gout.

30 Juin.

Ce mois s'est terminé dans une ambiance administrative. Calcul des heures de vol. Relevés trimestriels, semestriels annuels etc... Tous les pilotes sont courbés sur les carnets de vols et les paperasses. On s'arrache le cahier d'ordre. Seul le Patron reste calme au milieu de la tempête tandis que le LT Pichancourt recompte pour la 100^e fois ses heures de vol sans trouver le même total, (celui ne lui empêchera pas d'ailleurs d'arroser des milliers d'heures) et le LT Raynaud se demande s'il doit compter sa liaison à Marignane dans les missions de guerre.

Le Roi siégeait
sur un trône simple
et cependant majestueux...
..... c'était un monarque
absolu, mais comme il
était très bon, il don-
nait des ordres
raisonnables



ASTEROÏDE

2/5

NOUS
ECRIVONS
DES CHOSES ETERNELLES,
ON NOTE D'ABORD AU
CRAYON, ON ATTEND POUR
Ecrire A L'ENCRE QUE L'
ON FOURNISSE DES
PREUVES.....

Continuant son voyage, le Petit PRINCE
aborda l'ASTEROÏDE 2/5



JUILLET

En ce début de mois les chefs de l'Escadron partent à Rennes chercher des Goelands.

Il paraît qu'il ne faisait pas beau au retour et certains habitants des pays de la Loire ont pu voir cinq Goelands passer au ras des toits en échelon refusé.

7 Juillet: Départ à Hyères pour l'Exercice "Champagne"

8 Juillet: Le temps est splendide, malheureusement l'horreur du travail me permet pas d'aller prendre de nombreux bains. Cependant le soir les barons vont se détendre un peu dans les diverses "bâties" du pays. C'est ainsi que certains officiers du groupe (commandant d'Escadrille en tête) vont se faire soulager de quelques billets de mille au Casino.

Le lendemain un peu dégrisé les barons en questions demandent une opération punitive, mais après une longue discussion où ils essayent de se remémorer les rôts qu'ils ont pu ou offert dans le jeu de l'action, on s'aperçoit soudain que leur soirée ne leur a pas couté trop cher.

Et "Vive monsieur le maire" et la fête continue. On intercepte toujours deux malheureux Saccas Micheli qui viennent gentiment battre au dessus du terrain.

Buand aux radars n'en parlons pas ... Enfin nous l'union du général Challe lui même a été déclarée tout est pour le mieux.

9 Juillet:

Dernier jour de manœuvre, c'est dommage on commençait à s'amuser.

Visite du général Challe.

A 18^h30 les chefs décident de rentrer le soir même à ORANGE. A 19^h30, le groupe au complet est de retour

10 Juillet:

Notre départ pour le stage de tir de Cazaux est fixé à dimanche prochain :

12 Juillet

C'est aujourd'hui Dimanche... (air connu) bref celui-ci nous le passerons à la base, et dire que nous comptons sur le "pont" du 13 juillet....

Enfin à 14^h toute l'Escadre est en tenue de vol. Taxis impeccablement alignés par les mécanos qui sont en poste depuis ce matin 6^h.

Après passage à la MTO nous apprenons que le terrain de Cazaux est en QGO... On attend.

A 17^h00 les vols sont annulés et le départ fixé à demain 7^h. Encore un dimanche gâché.

13 Juillet

Le départ est fixé à 7^h30 la MTO est favorable

Nous devons partir en patrouille à 5 minutes d'intervalle. A 7^h25 on voit arriver le Lt Pichancourt qui n'a que le temps d'enfiler sa combinaison de vol. Encore une panne de paupières

Arrivée à Cazaux sans incidents et nous passons notre matinée à nous installer.

A 11^h baratin des off du CTB.

l'autre midi nous commençons les tirs photo.

14 Juillet

Repas, l'escadron en profite pour aller visiter quelques plages.

18 Juillet

Les tirs réels ont commencé et les résultats sont assez moyens. Surtout à dix mille pieds.

La NTO même s'en mêle car il fait moins un jour sur deux.

À 20.000 pieds les brioutes tombent à la mer avec une fréquence déconcertante. Il est vrai que le Sgt GOLAIN l'y emploie ~~assez~~ brillamment.

D'autre part à noter quelques accidents.

Le cab d'Escadron se pose sur le ventre tandis que le cab d'Escadre se fraye un petit morceau de la hampe d'une brioute qui lui détruire son plan fixe. Rien de grave mais deux avions en moins.

Juillet

Il paraît qu'à Andernos il y a une colonie de vacanciers de l'armée de l'air et les monitrices de cette colonie s'ennuient alors comme il y a justement trois lieutenants célibataires au groupe qui s'ennuient aussi ils décident aussitôt de faire un soir distraire ces mignonnes.

Nos trois barons fixent donc leur départ à Andernos le lendemain soir. Papillon se fera un plaisir de les y conduire en 4 cir et il reviendra les chercher le lendemain matin. Qui va nos barons



Voyons qui a gagné la dernière étape?



D'acidentement, ce n'est pas celui que j'espérais



les treuils se font rares cette année



Sgt MOLLARD, pour lui les canards n'ont aucun secret



Sgt PAPILLON : Cricus publicus..



Sgt KERBANI LT RAYNAUD

Cette fois ces 50% on les a en poche ..

ne m'obstinent pas et ils se voient déjà regres à bras ouverts dans les chambres des monitrices.

Ils partent donc tout joyeux au cri de "Au ciel, au ciel, c'est le printemps"

Le lendemain on voit arriver nos trois "tombeurs" les yeux bouffis, mal râties et un peu défaits....

C'est qu'ils avaient bien promené les filles jusqu'à une heure du matin, mais après elles sont parties se coucher (et seules encore) de sorte qu'il ne restait plus que nos barons qui va chercher un hôtel. Par manque de fait Andernos ne compte pas beaucoup d'hôtels et ils étaient tous complets. Ainsi ils passèrent la nuit dans la nature; et comme, (même en cette saison) les nuits sont fraîches, ils furent très heureux de voir arriver Papillon le matin.

25 Juillet

Les tirs continuent, et les résultats s'améliorent. Le Lt Richard ayant eu plusieurs fois de suite de bons résultats parle de s'engager pour la Corée. Malheureusement l'Amirauté vient d'être signé.

Encore un accident: Le Lt Richarde sort de son escadrille avec HS.

27 Juillet

Notre commandant d'Escadre (encore lui) perd sa verrière au décollage. Encore du travail pour la mécanique.

28 Juillet:

La campagne de tir est terminée.

A 15^e l'Escadron est de retour à Oranee, sans le

Lieutenant Richancourt qui fait le retour en train comme chef de détachement. On dit qu'il était volontaire.

29 Juillet

Aujourd'hui repos sauf pour la mécanique qui vient d'arriver.

On parle de permissions pour le mois d'août, ça sent bon-



C^m SAUVAIGO : Attention à la repe



Une belle rargee



C^m PLEUROT. Un petit sourire... Merci



L^t PICHANCOURT & du cul les baroude

AOUT

Tous les pilotes de l'Escadron partent en permission sauf quelques uns qui vont faire leur transformation à ORAN

Un nouveau pilote : le Lieutenant KERJEAN vient d'arriver au groupe

27 Aout :

Retour de permis. Nous commençons les cours MTU mistral.

Nous apprenons la mutation du Capitaine Fleurot qui vient d'être nommé commandant du groupe 3/4 et qui a déjà rejoint son poste. C'est avec tristesse que nous voyons partir notre sympathique commandant en second. Au revoir mon capitaine et bonne chance.

28 Aout .

Les cours MTU continuent, malheureusement nous ne volerons sur mistral que début Novembre. Dès lors nous aurons un peu oublié ce que l'on apprend aujourd'hui.



SEPTEMBRE

Mardi 1er Septembre

Le groupe a reçus les vols.
A midi arrivée des Lt Camps, Raynaud, Pichancourt
et Soul venant d'Oran. Ils sont enchanté de leur
déjeuner en Corse et de la façon dont ils ont été
reçus par la 6^e Escadre.

2 Septembre.

Essais de vitesse, en vue de la participation du groupe
à la course Paris Cannes

5 Septembre

Les essais de vitesse se poursuivent. Au sol l'Ingenieur
en l'occurrence le Lt Kerjean est plongé dans
les calculs pour trouver la courbe idéale qui donnera
la plus grande vitesse. En l'air les 4 coureurs
les Lt Camps, Labansat, Girardon du 1/5 et
l'A/C Marchand poussent les taxis à fond.

Sur le journal, nous voyons qu'à Dijon des vites
ont été cassées par les "bangs" du mur du son.

Renseignements pris ce ne sont pas nos pilotes mais
un "mystère" qui a franchi le mur du son
D'après les calculs de l'Ingenieur, Le Lt Camps
a fait du 1000 Km/h sur la distance Montelimar
Orange. Le ventral devait être un peu fort !....

7 Septembre:

Nous apprenons la victoire du Lt GIRARDON dans la course PARIS-CANNES. Les Pilotes de l'Escadron se sont très bien classés : A/C MARCHAND 2^eme LT CAMPS 4^eme LT LABANSAT 6^eme

10 Septembre

Un nouveau pilote : le Sergent FONDEAFICK vient d'être affecté au groupe.

14 Septembre:

Deux journalistes d'Aviation Magazine, dont l'un est un ancien commandant d'escadrille du groupe, viennent nous rendre visite, les bras chargés de bouteilles.

Vaillants gens sympathiques et qui savent vivre.

On en profite pour rider quelques pots et essayer de terminer le Pastis qui est désormais interdit au groupe.
(et ailleurs)

18 Septembre:

Il pleut. Ciel bleu à babord, à tribord, dedans, devant derrière, enfin un temps à ne pas mettre le nez dehors. L'après midi, nous profitons d'une légère amélioration pour faire un exercice de percée snake à huit avions.

Ce petit jeu a failli mal se terminer par suite d'une aggravation brusque du temps. Certaines patrouilles dont celle du S/LT SOULIET et du Sgt DAVERITZ se pose en extrémis après 1^h 25 de vol (sans bidon) et 1^h 10 de nuages.

20 Septembre:

Le mauvais temps continue. On profite des petites éclaircies pour faire quelques missions. Un orage éclate pendant que quelques avions sont en l'air. Les ops Escadre s'affolent et envoient la patrouille du CT VERDET de poser à Istres.

23 Septembre:

Le groupe doit partir à CAMBRAI participer aux manœuvres MARINER. La météo étant mauvaise le départ est retardé.

24 Septembre:

Départ pour CAMBRAI. La météo n'est pas favorable mais on ne mollit pas.

25 Septembre:

Le groupe revient de Cambrai. Les patrouilles se posent sous une pluie battante. Au départ la météo de Cambrai n'avait pas prévu le mauvais temps de sorte que tout le monde était revenu par le chemin des écoliers en passant par Plateau la Vallière - Auxerre etc..

De sorte qu'il y eut un certain froid en voyant près de Lyon un barrage du camion et camions, et plus beaucoup de pétrole. Bref Papillon dut larguer ses bidons, et malgré tout, il n'y eut pas d'autre ennui. On s'attendait le lendemain à voir dans les journaux un entrefilet sur les dégâts causés par la chute des draps sur un village mais rien n'était signalé.



OCTOBRE

3 Octobre.

Le Lt Riehancourt qui partait avec le Cdt Fabry à REIMS a fait exploser sa turbine en haut de piste en mettant les gaz. C'est sans doute un attentat du 1/5 puisque c'était un de ces avions qui voulait nous tuer notre Officier des Sports avant le match de football que l'on doit disputer contre lui



L'archange des Temps Modernes
(Le Provençal)

NOVEMBRE

Dimanche 1^{er} Novembre

C'est la Gaullairt, et c'est dimanche. Malgré cela tout le groupe monte au travail à 14^h00 pour partir à Hyères pour les manœuvres NOVEMBER MOON.

Après un briefing du Cdt des ops nous partons nous habiller. Il a été décidé que nous défilions sur la ville avant de prendre le cap sur Hyères. L'ordre est le suivant Cdt Charles puis 3 patrouilles en box du 2/5 et 3 patrouilles en box du 1/5 Enfin fermant la marche le chef des ops en l'occurrence le Cdt DELAHAYE.

Malgré le temps plutôt couvert le défilé a lieu cependant avant le passage sur la ville le Lt PICHANNAU dégagé. Son cockpit s'est ouvert. Il se reposera sans incident et nous rejoindra le lendemain.

Il paraît que le défilé était bien. Cependant en ville des personnes nous signalaient avoir vu, passant derrière le dispositif un ~~avion~~ 5 minutes un vampire volant presque à la vitesse du son. Renseignement pris c'était notre cdt des ops qui faisait son petit défilé personnel.

Arrivée à Hyères sans histoire. Là nous retrouvons la mécanique partie dès le matin et quelques pilotes dont le S/Lt ERBANI qui fait office d'Officier des moyens généraux. Il est assailli par tous les arrivants

qui lui posent un tas de question sur le couchage, l'horaire des repas, les moyens de locomotions etc... Il s'en est fallu de peu d'ailleurs que ERBANI ne pique une crise de nerfs.

Lundi 2 Novembre

Lever à 5^h pour les pilotes et à 4^h $\frac{1}{2}$ pour la mécanique. Il fait encore nuit mais nous sommes vite réveillés par la pluie, car il fait un temps affreux. Il pleut il fait froid. Les abords du camion ops sont transformés en marécages. Et l'on doit faire une liaison en voile pour aller chercher du produit anti moustiques car on est piqué de toutes parts.

Ces manœuvres commencent mal, il fait mauvais, les liaisons téléphoniques ne marchent pas et l'on voit des choses bizarres. Dimanche le C^e SAUVAGE fume une cigarette et le LT RICHARD s'angle du gros rouge de bon matin. C'est vraiment un mauvais signe.

Nous ne faisons que 7 missions et aucune interception.

Mardi 3 Novembre

Le mauvais temps a cessé, la pluie a disparu. Quelque des 8^h 45 du matin 4 avions sont en alerte renforcée à 7^h moins 2 premier ordre de décollage. Il y a de nombreux wet start mais en général 3 avions sur 4 décollent. Aujourd'hui 32 sorties 11 interceptions.

1 B 50 4 F47. 2 Lancaster 1 Seibel 1 C47

sans compter les avions de la marine qui ne sont pas "dans le coup" et les avions d'air France ou les BEA ainsi le SIT soul termine sa passe sur un Dakota alors que ce dernier sortait son train pour se poser à Nice

Mercredi 4 Novembre

Décidément les moyens téléphoniques marchent de mieux en mieux. C'est ainsi que ce matin nous avons assisté à des scènes épiques. Voici quelques exemples.

« Voix du LT RABET » Allo ici le 1/5 à Tolbiac.

« Voix du LT RICHARD » Ici le 2/5 à Hyères

« 1^{re} Voix inconnue » Ici la maison X de Grenoble

« 2^{eme} Voix inconnue » Ici le Cdt du Bureau B-1 à Aix
Monsieur que faites vous sur ce câble ?

« Re 1^{re} Voix » Mais monsieur, moi je suis un abonné des PTT et je suis dans mon droit.

Silence de 5 minutes puis 2^{eme} écho du LT Richard
« Allo ici PC Vampire de Hyères »

Voix affolée à l'autre bout de la ligne ; voix de femme
"Quai il y a un vampire à Hyères", un grand cri et un silence qui durera 1 heure.

Enfin les missions s'exécutent quand même.

Vers 14^h nous avons la visite des généraux CHASSIN et CHALLES auxquels le LT RICHARD explique ses difficultés téléphoniques C'est alors que nous entendons une parole mémorable et digne de foi car elle émane d'un général

« C'est normal que le téléphone ne marche pas très bien car avec la pluie de ces derniers jours les cables aériens sont noyés.

Après un bref sain aux pilotes les généraux et leur suite nous quittent.

Aujourd'hui nous avons battu notre record avec 34 missions et 20 interceptions.

1 B 50. 6 F47 1 JU 52 Un lincoln.

des F6F, des TBM des DC4, des Corsairs etc.. etc..

Jeudi 5 Novembre.

C'est le dernier jour de l'exercice NOVEMBER MOON.

Le groupe des 14H00 s'envole vers ORANGE ne laissant à HYERES que 5 pilotes pour l'exercice AIR-MARINE du lendemain.

Vendredi 6 Novembre

Ce soir nous avons eu la visite du colonel commandant la Base. Il est venu se plaindre de ce que un chef de patrouille du 2/5 lui avait coupé la piste.

Le coupable est vite découvert. C'est le LT RAYNAUD qui est dans son droit car il a annoncé à 1 minute du Peel Off avant le colonel. Mais il faut dire aussi (ou plutot ne pas dire) que ce dernier est un peu dur des oreilles. Heureusement que notre patron est bien dans les papiers du colon sinon....



Encore une mission exécutée



Après la mission : mission



LT PICHANCOURT

Soucieux.



Toujours sportif voici le LT RICHARD



L'AC MARCHAND est pendu



Le Sg^t SAUVAL fait le chauffeur

Mercredi 11 Novembre

Le groupe envoie 4 avions défilé à Avignon mais le Lieutenant CAMPS ayant eu une baffe de régime doit se repose et c'est seulement à 3 avions que le défilé a lieu

Mercredi 18 Novembre

C'est aujourd'hui et demain qu'a lieu l'examen du CCAG. Les candidats du groupe ayant passé une semaine à travailler très dur (car il fallait quand même s'y mettre) sont un peu fatigués ce matin. Il paraît que le Sergent MEYNIER est insatiable sur le règlement de la DAT. Bonne chance à tous et que le meilleur gagne.

Jeudi 19 Novembre.

Le CCAG est terminé. Tous les candidats du groupe sont reçus. Félicitations

Jeudi 19 Novembre

Le temps vent closer les pilotes au sol et l'entraînement des élèves chefs de patrouille LT Raynaud LT Pickanourt. Si le soleil se relâche. Cependant les missions d'attaque se poursuivent.

Samedi 21 Novembre.

Voici l'hiver qui approche et avec lui arrivent les fameux travaux dits d'hiver. L'escadron a à présenter plusieurs sujets à l'approbation de la ZDA. Celui qui a été choisi par le chef (dont par tout les pilotes) est le problème de la défense aérienne dans la région qui nous intéresse.

Donc ce matin nous avons eu une conférence du LT Keyean sur le problème de l'interception. Décidément les polytechniciens ont du bon et malgré leur séjour dans l'aviation le matheux passe encore avant le pilote.

Mardi 25 Novembre

Et le grand cirque continue... L'entraînement des EC se poursuit à outrance, du matin au soir les chibes (au chevet) se font inlassablement.

Mais la partie la plus dure ne se joue pas en l'air mais au sol. Il faut voir les déclenchements croquis, jeux de mains, coups de queue etc... etc... C'est à qui aura le dernier mot.

DECEMBRE

Mardi 1^{er} Décembre

Voici les fêtes de fin d'année qui approchent aussi on commence à faire un planning des permissions. On commence aussi à parler des stages de ski; malheureusement si ce temps continue, la neige va manquer.

C'est aujourd'hui que débute la 1^{re} partie du C.A.C aussi tous les jeunes sous ~~off~~ pilotes ont la nez plongé dans le manuel du grade.

D'ailleurs on va tâcher ça et là au milieu du bar et de la salle pilote, des fusils, pistolets et autres engins de combat.

Mardi 7 Décembre

Pas sommes les seuls à voler à la base. Le 3/5 est en repos entre deux stages et le 1/5 est en manœuvres à Saint Dizier. Le groupe profite de l'occasion pour organiser les dernières couvertures et protections avant le brevet qui a lieu demain.

Mardi 8 Décembre.

Le brevet a commencé ce matin. Le premier à passer ~~ce~~ été le LT Raynaud en protection et il s'est défendu comme un chef.

L'après midi le temps s'est couvert, aussi la course

a hésité avant de faire parler le LT Richancourt.

Cependant la mission a eu lieu et a considéré à se chercher durant une heure car il y avait une couche de nuages entre le plastron et la protection. Voilà une mission perdue et tout est à recommencer

Mercredi 9 Décembre

Le temps n'est pas très fameux. Mais ces messieurs de la commission commencent à s'ennuyer à Orange, aussi décident ils d'effectuer la mission avec l'aide du STR. C'est une innovation qui bien entendu se fait le jour du Brevet et c'est encore le LT Richancourt qui en fait les frais.
Résultat : mission à refaire.

Vendredi 11 Décembre.

Le matin nous avons appris l'accident et la mort du Cne Navarre et du LT de Vaubéau Hamy à quelques kilomètres du terrain. Le LT Rabet qui était dans la patrouille a pu se sauver après avoir percé des branches d'arbres.

Samedi 12 Décembre.

Aujourd'hui le temps est splendide, aussi les ECP veulent terminer leur brevet aujourd'hui. Nous avons donc travaillé tout l'après midi.

Lundi 14 Décembre

Ce matin a eu lieu l'enterrement du C^{re} Navarre et du Lt de Vaubau Lamy.

Les deux lieutenants LABBE et DALLA-PIRA de la 12^e Escadre sont affectés au groupe pour 3 mois. Nous leur souhaitons la bienvenue, cependant s'il en arrive souvent comme cela il ne faudra pas compter faire beaucoup d'heures de vol dans le mois.

Mardi 15 Décembre

Le groupe, ou plutôt les quelques pilotes et mécaniciens qui ne sont pas en permission se préparent à partir à Hyères pour un exercice Air Marine. En l'absence du petit chef c'est le Lt RICHARD qui cumule les fonctions de Cdt en Second de l'Escadron, Cdt d'Escadre et chef des OPS. Il ne fait pas donner de la tête heureusement qu'il lui reste encore un peu de gêne acquis durant son séjour dans la R.A.F.

« Quand j'étais chez les anglais » et hop voilà les éternelles histoires.

D'ailleurs M^e Richard prend son métier de CDB en second au sérieux. Il travaille "L'art de la rédaction" et sur son bureau ou plutôt "dans le boudoir à Richard comme dit le petit chef" on trouve en évidence le Memento du Commandant d'unité.

Mercredi 16 Décembre.

Arrivée du groupe à Hyères. L'installation se fait tant bien que mal les marins n'ayant pas osé nous donner l'emplacement habituel. De sorte que jusqu'à 10 heures du soir les radio et téléphonistes se battent avec leurs postes et leurs rouleaux de fils.

Jeudi 17 Décembre

C'est bien la première fois que nous pouvons faire la gracie matinée à Hyères. En effet les manœuvres ne commencent qu'à 10⁴⁵ du matin et se terminent à 15 heures, malheureusement ce n'est pas l'époque d'aller sur la plage. Enfin on ne peut pas tout avoir. Les sorties sont assez maigres : 13 sorties, l'interception des ennemis sont plutôt rares. Heureusement qu'il y a quelques avions civils....

Vendredi 18 Décembre.

Aujourd'hui les manœuvres se sont terminées à 13 heures.
Nous avons eu 12 sorties et ~~beaucoup~~ interceptions aussi diverses qu'attendues : du Corse au DC 3 gros en passant par un ballon sonde, familièrement appelé soucoupe volante par "Marius".

Nous devions rentrer à Orange dans l'après midi mais nous nous sommes reposés à Hyères : QGQ à Orange. Seul le C^{nc} SAUVAGE s'est posé à Orange.

À notre atterrissage à Hyères nous trouvons les mécaniciens affolés : Les citernes sont reparties à Berre.

Nous voici donc un jour de plus chez les marins. Les sous officiers s'apprêtent à manger une fois de plus du cochon.

Samedi 19 Décembre.

Enfin le QGQ d'Orange a été levé spécialement pour nous et nous nous sommes posés "sous la responsabilité du Commandant d'Escadre" dit l'approche.

Nous arrivons juste pour prendre part au pot d'escadre de fin d'année.

Fin Décembre

Pas terminons l'année en beauté. Nous faisons cette dernière semaine 28 à 30 sorties par jours, malgré un nombre réduit de pilotes.

Esperons que durant l'année qui arrive cette cadence continuera et qu'enfin (car tout peut arriver) nous toucherons ces mystérieux "MISTRAL" que l'on nous promet depuis si longtemps. Car nous sommes un peu démodés avec nos vampires qui sont à bout de course. Souhaitons donc d'être transformés rapidement et alors nous aurons quelque chance d'intercepter ces fameux B 47. B 36 CANBERRA dont jusqu'à présent nous n'avons vu que les traînées blanches

Les échanges de vœux ont été faits brièvement et nous commençons l'année avec de nouvelles énergies.

Malheureusement cette première semaine le moral a été mis à souffrir et nous ne pouvons voler. Nous profitons donc de ces quelques moments de repos pour nous pencher sur les travaux d'hiver. D'ailleurs le problème choisi est si ardu qu'en fait beaucoup se sentent lassés avant même d'avoir commencé. En fait ce sont surtout les lieutenants Richard et Kergan qui travaillent.

1^{er} Janvier.

Le lieutenant Kergan nous quitte aujourd'hui. Il a été rappelé par sa formation. L'équipe de chasse de nuit perd en lui non seulement un bon pilote et un spécialiste des questions mathématiques mais aussi un très bon camarade.

Souhaitons lui bonne chance et espérons que il viendra nous revoir de temps en temps.

Cette semaine le temps semble à être mis définitivement au beau fixe tout le groupe tourne à 10.200 Tours. Nous rattrapons les heures de vols perdues la semaine dernière malgré un nombre de pilotes réduit et surtout

un manque d'aides mécanicien. Le grand chef de la mécanique l'adjudant Maunier ne fait plus au donner de la tête

De plus nous apprenons l'affectation au groupe de trois nouveaux sergents pilotes : Les sergents BERTE ROUX et CUNHAC qui porte l'effectif pilotes du groupe à 28

samedi 23 Janvier.

Le si bâtonnier est désigné pour l'Indochine
la nouvelle machine sera un B. 26 et son
travail, celui de chasseur bombardier au plaisir
bombardier chasseur. Ses 21 mois de présence au
groupe n'étaient pas passés inaperçus, et tous
nos amis l'accompagnent dans sa nouvelle aventure.
lundi 25 Janvier

Il y a quelques nuages et nous en profitons pour
essayer la nouvelle puce. On décolle au moins
rapidolement et là plus une minute à perdre si
on veut revenir au sol autrement qu'en planant.
C'est simple, économique et si commode !!

jeudi 28 FÉVRIER

Le si Bâton fait ses premières armes sur la conduite
de son commandant d'escadrille dont la veue
radiophonique, bien connue, se montre impuissante
à ramener notre jeune premier à terre. Heureusement
Hélène Lessot était là.

Le si s'assouvit bien comme dans la soupe automobile
orangeise se taillé le port du lion de notre
chronique en criant très calmement à la radio
Mayde' Mayde'. Heureusement la turbine tournait, l'an
moyen et les vibrations restent négliquées.

La journée si bien commencée ne devait pas s'arrêter
là et le si Dehai constatait des "PLOUF PLOUF" dans
sa turbine à la suite des "bravos rolls". Heureusement
son chef de patrouille, lui dit que ce n'était
pas un symptôme grave et que de toute façon, lui
ne l'avait fourni au. ça rassure !!

Vendredi 29 Janvier

Le 1/5 se met à faire du gelé ! le temps est couvert et rien ne semble devoir se passer du point de vue aérien. Nous au 2/5 on est sage : les avions au fond du hangar ; les pilotes au chaud, les mécanos à la recherche de panne. De toute façon, nous avons une telle avance sur le calendrier que le bruitaille nous affecte peu. Mais soudain, horreur, un NV sort, puis un NS, et vont déstabiliser s'aligner au bout du parking. L'alerte est déclenchée, les ordres se précipitent la mécanique s'élanse au pas de course et 05 sort. Cette fois on va voler et fièrement nous alignons nos 8 avions. Héros pour quelle musique, pour quelles mélodies nos voisins ont ils réussi à réduire le C^{PT^e} LATIÈRE et à pouvoir sortir 14 avions dont 3 grenouilles ? comme le faisait remarquer un du 2/5 "c'est pas un encensoir qu'ils utilisent, c'est une marmite !"

Samedi 30 Janvier

L'escadron en fièvre prépare les comptes rendus de fin de mois. Le Lⁱ Pichancourt nouvellement chargé de présider aux destinées heureuses des opérations dicté son courrier, donne en dernière séance pour l'élaboration et la mise en place de tableaux révolutionnaires. Le S/Lⁱ sovit prépare une progression V.S.V. qui fera pâli les spécialités de Hood NFB.

Lundi 1^{er} Février.

Il neige ! L'escadron tourne en rond autour des pôles et chaque individu regarde son manteau en soupirant " qu'est ce qu'il fait froid ! ". le matin répond avec 10° de réflexion : " c'est pas ce qu'il peut faire froid ! Nous sommes spirituels nous ! Le chef toujours soucieux du moral de ses troupes organise un petit jeu de société, vers le midi, en guise d'apéritif. les officiers briefés sont face des boules de neige; les 2 officiers sous les ordres du capitaine seront rassemblés en ligne de front; ils feront vers l'ennemi comme toujours. le même : attaque éloin des OFFS dès la disposition du capitaine. la réalisation : les OFFS gelés attendent le bon mouvement des chevrons du capitaine, et l'ennemi les fera à 90°. D'où insuffisance de l'effet de surprise et manque de mordant de l'attaque !

V'après midi quelques rôles mais par le grand clise, donc pas de débriefing and so on !

Mardi 2 Février.

Les citernes incendie sont gelées ! à quoi se fier ! aussi le S.G.O technique est décisé, lequel S.G.O technique élevé à 1300 sera relevé par ton comrade le S.G.O vent. Et le mois n'a que 28 jours. la guerre météo hier, vision d'avenir, nous menacerait-elle aujourd'hui ?

Mercredi 3 Février.

Les ordres du 2 seront valables pour la journée du 3. Ils conserveront d'ailleurs la même valeur pour la journée du 4. En effet le vent souffle un peu, et les essais effectués sur une distance de 50m à l'air libre montrent que les 300 mètres pour se rendre aux avions entoureraient la mort froide pour tout pilote démunie d'un écran de chaleur. Aussi nous retournons au sein des bâties. Notre sympathique barman Papillon nous sert toute la gamme des boissons chaudes depuis le Viandot à l'intention du 1^{er} camp jusqu'au grog pour le chef en passant par le thé pour le jeu de carte. L'atmosphère anglo gallo saxonne.

Les conférences ont la gorge sèche et les cordes râides à force de parler. De plus les découvertes les plus récentes telles que l'air maritime colonial et le mille statique sont données en patine à leurs auditoires enflammés.

Jeudi 4 Février.

Notre chef pilote "Bouleau" pour le intime bat de l'aile. Il est vrai qu'avec ce temps il a peu de chances de faire 30 heures dans son avion, mais je n'insiste pas; Mort aux mauvaises langues!!

Quant aux oreilles du commandant l'escaillière c'est une catastrophe. Il entend toutes sortes de bruits jusqu'à dans sa tente. A confirmer

avant le jeu le pilote à essai.

"Il faut être dur" ne semble plus être la devise de l'escadre et les temps sont révolus qui virent le 2^e Charles empêcher d'un président inflexible l'adjonction au repos P.N. d'un "signon" pour hors d'œuvre, au lieu, pire encore, les "gouineries" de fromage chez les O.S et assimilés en l'absence du président.

A telle enseigne que notre chef de OPS escadre refuse de voler pour une cause vraiment mauvaise. Son repos de la veille non digéré ! ce qui ne l'a pas empêché de goûter le lapin chasseur ! ou va-t-on ??

Vendredi 5 Février

Le camion incendie refuse de geler, le plafond ne vient pas descendre; force est au C^{PIE} d'aviser au "Tourne-vile" de laisser décoller Remou bleu. Mais Roiglon rouge aperçoit de la neige, aussi vous pensez que le météo, une drôle plombée au dessus de la tête, pose un air d'aggravation étrange. Remou Vuit : "Tempête de neige dans quelques instants". Voila de la météo précise ! On coupe... les "laisirs" comprez-moi !!

Bah ! on va reprendre les conférences. L'énergie atomique c'est vulgaire, l'appui aérien déjà 3 fois refait - pour les absents -, l'organisation de l.A.A. l'est finie à force, heureusement il y a la Navigation. auf on l'a échappé belle ! Si seulement on avait un travail à faire... attendons le printemps....

samedi 6 Février

Grand ciel bleu, aussi toute l'écusson au grand complet en aigleé. ce tourne. On fait un petit chef historié de se conserver la forme.

A l'atterrisage heureux nouvelle. une floraison de capitaines recourent la base. ouvrez le banc

Lieutenants :	Boudila	du	3/5
	Verder	du	1/1
	Rohier	du	1/1
	LABANSAT	de l'Ile de France	

et levons nos verres !

y en a qu'un du Pô comme le Jea remarque notre colonel ou C^{ré} Boudila, par Hasard, lui qui faillit passer l'honneur !

Lundi 8 Février

Le résistant, le chef des OPS, le pilote Bené quelque peu américaine, le pilote Delvai se retrouvent en atmosphère raréfiée. à 1850 mètres, au VAL D'ISÈRE. Tous y subissent un commencement d'anoxémie aux symptômes alarmants. Heureusement la bouffe est bonne, et les lieux quoique dans bien accueillantes.

Mardi 9 Février.

Pendant que nous se morfondent là bas à Orange le Lt PICHANCOURT qui vient de relire la devise de notre chef en chef de la D.A.T s'élance à la conquête du SOLAISE

Pas de mollesse en avance. Et moi je lui réponds : que va-t-il ?

Pauvre Pilt, ce retour dans la tourmente, sur les bosses, les fesses, le nez ! Une catastrophe, une épave notre apollon, avec une chemille grosse comme un genou.

y fallait pas qu'y aille. Faut être dur !

Mercredi 10 Février

G.O. toute la journée

Offensive "Confiance". D'après les renseignements qui nous parviennent, cette offensive se déroule dans les meilleures conditions pour le commandement effectif du "chef" assisté de son 4^e chef d'état-major "le petit chef". Un projet de modèle provisoire d'amarrage a été modifié quant à la longueur et à l'épaisseur.

Vendredi 12 Février.

Le chef en fidèle à sa promesse de venir donner un petit coup de main à ses pilotes au repos.

Ça plaît pas à tout le monde, même qu'un certain monsieur Ravel s'est permis des réflexions décapantes sur la chasse et les chasseurs. D'abord, quand il était "trouffion", il buvait du rouge au bistro et n'allait pas dans les boîtes chics comme ça emmerde.

deurs de chasseurs. C'est en insiste
ministre au fond de brutal et sur mesure
échées à la grande noblesse des B.O.F.
un peu quoi !

Samedi 13 Février.

Le Lieutenant TOUVENEL qui nous quitta
en Août dernier pour l'Indochine vient de se
trouver là bas. Nous n'ajoutons rien à cette
nouvelle. Les mots sont vain et les qualifica-
tifs posthumes réservés pour les deux officiers
étaient un vrai chapeau.

Mercredi 14 Février.

La course est conclue, comme disait notre
capitaine et la S.V.R va pouvoir se rendre
aux Sports d'hiver le mois prochain

Lundi 22 Février 1954.

Bon temps avec quelque rafraîchissement
les yeux embués par l'émotion le c't d'escadille
renouvelée son serment de servir la "course" pour
le plus grand bien de la chasse... amen...
Le déroulage suivant aux décollages coupés
par le atterrissage bien sûr. On ne parle
plus que de ratapage au regard des heures
de la course au moins. Quels termes !

Et puis le capitaine Labansat nous est revenu
avec un accent, si léger, amical toutefois.
Il nous rapporte des calendriers "very exciting"
mode in U.S.A., des doctrines strictes et précises de
P.D.U. et surtout de bonnes nouvelles de son hui-
tier.

Mardi 23 Février

Les skieurs sont là (au montagnes pyrénées)
Ils ont fait de leur mieux très volonté
(arrondir le petit doigt droit) pour au plan
au toulieb pour obtenir quelques U.V.
Mais ce n'est pas le moment de brûler et
la fournaise se soldera par 37 + de jet. Les
mélancoliques exécutés demandaient si l'on ne
pourrait pas aller de nuit. Quel moral...
à faire exploser les turbinis. La preuve, nous
l'ut une histoire entre le 3/5 et la 12°.

Mardi 24 Février

Mouais temps, aussi on profite pour se choisir
la taille de sa combinaison G. Essaiage facile
car comme il n'y a que 3 tailles on essaie
de déterminer la bonne en éliminant successiv-
ement les 3. Une nouvelle mesure industrielle
mise au point pour ce messieurs du Z.M.A.A.
Ah si ils laissaient un peu moins "l'os à moelle"

Jeudi 25 Février

Le temps se lève ! Pas de problème ! ça va !
Le lieutenant RAYNAUD pour pour le siège des tir aux U.S.A.

Vendredi 26 Février

Le STIBBLETT se rend en mission à Salou avec
un guépard, piloté par le résistant, comme taxi.

En effet il est désigné pour faire une conférence
à Montélimar, sur un montage physique, pacifique
et surtout moraux que procure un sépouer au Piège.

Un petit croquet à Istres histoire de familiariser
les mecanos avec l'atterrisseur et le revêtement d'un
tarmac si l'on repart la forme barre d'orange.

Les mecanos jouent au caméléon. On se demande
le bien pourquoi ?

Samedi 27 Février

Opération réussie et surtout confortante -
que celui ou 15 pilotes réussissent les aérions
pour leur temps habituel au Web end - si
les pilotes étaient si bien comme les aérions, le
rendement serait "un peu bon" (puissance sauf le petit
accident n° 1)

Lundi 1 Mars -

Nous avons reçu le soutien moral du chef.
Il nous offre toute son maximum, là bas !
Quelle grande hâte ! Une navigation parfait-

et emboîtures du VAE et nous rapporté le ticket
nouvelle que c'était un peu - P/S.

Mardi 2 Mars.

Le "Renouveau Bleu" réussit à aller saluer sa
"Fête Carnaval à NICE".

Ces civilités, traditionnelles de la culture fran-
çaise, ne semblent pas avoir été appréciées à
leur juste valeur. TO BE or not TO BE.

Mardi 3 Mars.

Le chien escudier a bien survécu les vicissitudes
tombant en paume les uns après les autres.
Heureusement nous enfichions les montures du
3/5 très content de nous être agréable, les
mêmes réflexions après le chien comme il
bien entendu. Tout est pour la manœuvre
nous confiait Bleu Leader, à qui les équi-
piers ajoutaient ... et la manette.

Le passage était bien et comme toujours tout
le monde avait vu, voulait et devait se
croire le chef. C'est le principal...

Mardi 4 Mars.

quelques messages, un peu de soleil, une jolie
vie alone en un peu

Mardi 5 Mars.

La mission synoptique : l'attaque des lieux

la piste le 105 représentée par des paumeau,
les bûches D.L.A par des piquets ; tout en tout
à former du silex à la manœuvre. Il a en-
sément que les généraux remplaceront les ini-
cisions . . .

Samedi 6 Mars.

Ette fois la situation est sérieuse. L'opéra-
tion MOUSTACHES, en termes officiels H.E.O.N occu-
pe tous les espions. Les espions peuvent être
des vrais, ou faux ou des fausses types par
tout le corps -(cf les journaux) les corps se
peu servent remplacés par des corps de
sifflets longs. J'ai mis la main sur l'épaule
d'un des Rouges, c'est mort . . .

Je suis au colonel à l'époque de commandos
il a lancé le plan de ramassage. Il n'y
avait qu'à répondre le P^{TE} balaouat - dans
le bâton dress sur P^{TE} Robert pour comprendre
que l'on pouvait essayer de pied ferme.
Le 1^{er} camp est sitôt sous le 2nd Dernier partant
au ski.

Mardi 9 Mars.

Le chef est rentré du Val, reposé, heureux et retrouvé son escadron en pleine forme.

Nous portions faire "BARRAGE" à Cambrai pour aider les pouvoirs armés de la 12; qui malheureusement ne peuvent assurer leurs servitudes, mais qui en plus "croisent" nos heures.

Mercredi 10 Mars.

Les 10 avions sont prêts (pas sans mal), les drops montés, amorçés tout est OK. Le Fouquedoc emporte la mécanique et les pilotes sous avion personnel.

Les autres pilotes partent à 1400 pour le grand rendez vous à Valenciennes. Comme si la navigation était déjà si simple sans relais, il nous est demandé d'arriver à une heure H. "Qui peut moins peu-plies fait le mot d'ordre, car l'escadron au complet était à l'heure présente. Certains croachaient, d'autres retourné leurs montures en un mot entre la perte de vitesse et la complicité".

Jeudi 11 Mars.

Les sorties se succèdent. Hélas les contrôleurs ont des difficultés linguistiques, les radars des troubles visuels, les collimateurs des ennemis de visibilité et la journée se soldera par

19 sorties pour la Varsity et à Valletta
bien descendus, à bout portant, malgré
la mauvaise foi évidente des films.

Vendredi 12 Mars

On remonte les temps et l'on reporte
vers Orange par le chemin des écoliers.
Il fait beau temps et toute la chasse
française est dehors. Ironie du sort; il
pleut à Orange et force nous est faite
d'employer l'ascenseur saussol pour descendre.
Approche quand tu nous tiens... Ça dure
27 minutes pour le patronville

Samedi 13 Mars.

Ce soir il y a bal au "Péage".
Pour donner espoir aux pressés la 5^e Escadre
envoie 8 avions les survoler pendant leur
baptême.

Le capitaine Charles toujours prêt à remplacer un
pilote défaillant s'affiche la mission météo.
Ho' en "redada" commande c'est une subamine !

Le défilé devrait possible se terminer par un
avion en moins (il arrivait à 600 H.) et une
enquête pour un pigeon capitaine.
Comme dirait le chef des OPS "au prix où
tout les cartes".

Lundi Mardi Mercredi 15-16. 17 Mars.

Trois Journées monotones, de longue somnolence au H.T.U.

Heureusement qu'il y a quelques modifications depuis le mois de juillet dernier. La question des pompes à régime gouverné apporte toujours d'agréables surprises à l'auditeur attentionné. Il reste bien évident que tout est une question de claqués. L'étude du siège éjectable donne à tous une sensation de sécurité, même au copilote complètement renis maintenant....

Jeudi 18 Mars

Le CTAHES fait pour les Africaines avec le St Daniel comme guide. La mécanique en guide un bon souvenir car le démontage de l'IFF fut un peu pénible ! Le temps est mauvais et la journée se passe en dépannage pour les uns, link trainer pour les autres.

Vendredi 19 Mars.

SFIELD ONE se précise et le 2/5 effectue sa petite liaison à Istres. Très bonne maison que cette base d'Istres. Un colonel charmant vous accueille, véhicule sur commande etc. Le mess mérite d'être inscrit au guide des maisons recommandées de l'Aviation. Bonne bouffe et gentille serveuse, voilà pour le moral !

Samedi 20 Mars.

Les soldats se familiarisent avec les dangers du siège évidable et nous allons faire un petit tir au pigeon. Maintenant que nous avons des cartouches il manque des pigeons! Enfin cela n'est rien et seul le résultat complètement dérisoire d'une façon ou d'autre toutes les sonneries furent brisées..

Lundi 21 Mars.

Le poulain du capitaine se mettra au chef pilote du 1/5. Le témoin n'avait pas été favorisé car la victoire ne n'a pas été favorable au manœuvre. A force place au manœuvre si l'on n'est pas pressé.

L'après midi le chien traditionnel est attaqué par 2 "Mistral". Beaux combats, belle mondanité malgré la supériorité écrasante du Nene sur le gobelin. Pourtant les Mistral gribouillis ne juraient que le match limité et les F4 T4 réglementaires.

Mardi 22 Mars.

Les deux compagnies accompagnées du 1^{er} Sénéchal rentrent au ski. Le temps était à l'orange et le briefing météo était très trouble pour les temps de commençage. A tel point que

le premier commis voulait se l'arracher
dans tous les coins à la fin de son exposé.

Vendredi 26 Mars.

Le général CASSIN est amové. En consé-
quence de quoi notre chef restera au tel.
Pour le autre vol normal.

Mais voilà le général et le reportage de sa
visite.

la Porte du 2^e à œuvre :

- Mais c'est magnifique, magnifique !
- c'est à dire.
- une installation remarquable. Si tout le
monde était comme nous.
- Voir ce c^t de l'fraction
- Bonjour mon cher, mais très également
visible..

Il tourne vers le colon d'ordre et disant:
- trop ensoleillé... mais c'est très bien - très
bien, très bien, des jumeaux Hein !!

Répondant à notre qui indique 12¹⁵ puis
le bâtonnant vers notre chef.

- allez au moins jeune Homme.

Intérieurement - A la soupe !, pas de malbasse
en aucun !!

Samedi 27 Mars -

On prépare activement le déjeuner pour la
grande messeure "SIEL ONE". Le Lⁱ Pihamont
et le S^t Papillon réalisent l'assimil Italien
en les voisins vont à ROME. quel po !

Dimanche 28 Mars.

Comme d'habitude on se met en place pour un Dimanche ensoleillé. anyway le moral n'est pas très bon. attention à nos "Rouges".

Lundi 29 Mars

Les téléphones ne marchent pas, c'est lorsque et heureusement que ^{de la base} marche, car on arrive à avoir de temps en temps un peu de décalage.

C'est ainsi que le C¹ Sébastien Tiersu à ses altitudes lunaires le premier beau gibier: un "SAVAGE". Il n'a pas relevé l'indication du machiniste mais l'équipier motémié lisait 160 au bâton.

Mardi 30 Mars

La manœuvre continue et notre chef rente d'une mission. Jusqu'à la rentrée. Humblement nous lui demandons ce qu'il a bien pu rencontrer. Des mots tombent comme des gouttes de plomb! j'ai tiré des Hyoides gros comme ça, un malgache. Ici et des bousheux qui abîment le collimateur en fin de pose. Fortement impressionné, beaucoup plus que le film,

nous existons" en relation au poste
du film de notre capitaine. On vit bien
le DC-3 puis un long métayage de Myriades
mais pour les bousées rien. Il y avait
des monnaies longues qui portaient de
"cravats" mais la nôtre ~~étais~~ chef était
si déconfit que le bénéfice du dons lui
est accordé à main levé.

Mardi 31 Mars

Le CAPT LABANSAT n'a pas de permanence
aux OPS mais il plait! quand on pense
qu'il y aura encore des exercices pour
dépasser les 23 Heures dans le mois.

L'après midi briefing très temps sur le
Myrte par le colonel Rosanoff.

Jeudi 1 avril

Si l'ennemi avait été mieux équipée si
si les oursages avaient été plus corrects
la patrouille d'acier aurait rapporté
de gros plomb à un "louage". Mais voilà
à 38 ouv' le Vampire n'a pas l'avantage.
Et l'on entendait une voix qui montait
vers les cieux. "Richard descendez, Richard
descendez". De quoi se pensait pour le
Saint-Espit-sous-feu de mal - .

Hélas ! malgré un visage appartenant à l'ennemi permis une pose lourde. Jugez de la stupéfaction du tueur à l'ennemie par le résultat que le film révélait seulement un plan. On a beau être modeste ! Un et assez approfondi révélait que c'était une magnifique traînée avec un ridicule avion à l'extrême.

Vendredi 2 avril

Le 1^{er} positionne en alerte dévouée après 10' de "stand by". C'était le tour du C^{PT}.

Les Ouragans profitent d'une mauvaise émission pour aller attaquer Solon.

Les noirs étaient sur 114.9. Le Sénior fut misé monté. Le chef passa de l'autre côté de la piste et le C^{PT} Prévost rentra aux OPS pour se faire interpréter téléphoniquement par le C^{le} de Maricourt :

- Mes respects mon Colonel

- Comment .. attaquer le terrain sans mon autorisation .. .

- Mais mon colonel

- Ça pas de mon colonel mais me ferez un C.R. circonstancié.

Et le C^{PT} fit un C.R. modèle au juge pour le journal de moule du 1/12

Samedi 3 avril

On rentre de la grande manœuvre.

Lundi 12 Avril.

Ce matin nous avons la joie de revoir notre commandant de groupe. Il a l'air en pleine forme au retour de permission. Le Lt CAMPS part en mission en Gueland : destination Chateaudun, but opération "Mistral" (perception d'avions)

Mardi 13 Avril

Cette semaine est une semaine d'effervescence au groupe. Malgré la très bonne impression que le General avait eu de l'aménagement et de la disposition des locaux du groupe, tous les pilotes ont été mobilisés pour pousser ou tirer des armoires et des tables d'une pièce dans l'autre. En brer, la disposition a été révisée et..... améliorée

Mercredi 14 Avril

Nous apprenons l'arrivée au groupe d'un nouveau pilote. Il s'agit du Sergent LATIL arrivant de stage aux Etats-Unis.

Le Sergent DAWERITZ vient nous faire ses adieux au bar. Il part pour Dijon d'où il sera acheminé sur l'Indochine

Le Sergent COVAREL part aujourd'hui en permission puis suivra la même filière que DAWERITZ.

Jeudi 15 Avril

Depuis quelques jours on complaint beaucoup au groupe, sur les tirs du jeudi. Après avoir été duement "brieffé" les candidats tireurs ont du attendre jusqu'à midi et demi pour apprendre que les tirs étaient annulés à cause d'un de ces petits Mistral

dont nous reparlerons.

Vendredi 16 Avril

Ce matin, tous les jeunes pilotes sont penchés sur leurs cartes. Ces gars là encombrent toutes les tables disponibles, sans aucune réserve. Ils préparent leur route pour Chateaudun où ils vont percevoir des Mistral complémentaires.

Et voici que nous repartons du Mistral d'hier. Il tient toujours solide dans les 50 noeuds. Après réflexion à cause du vent, les pilotes qui n'ont pas encore terminé la "progression Mistral" ne seront pas du convoi. Partent seulement, un peu avant midi, le Capitaine SAUVAIGO, le 1^{er} SouL et le Sergent GoLAIN.

Il y a quelque confusion sur cette base; lorsque l'on parle du Mistral, une question se pose aussitôt: "Duquel des deux s'agit-il? vent ou Avion ? Jusqu'aux briefings meteo qui se font sous les tentes du M.T.U.... alors de quoi pourrait-on y parler en dehors du Mistral.....

Samedi 17 Avril

Arrivée au groupe d'un jeune pilote. Il s'agit du Sergent FRANCATEL qui arrive de la base de MEKNES.

Demain est le jour de Paques - Ce matin calme plat au groupe - Aucun vol; le vent est trop fort !.....

Entendu au mess officier : Un jeune sous-lieutenant de la tour de contrôle expliquant que les opérateurs de la tour devraient toucher une prime du risque au même titre que les pilotes..... risque pour les opérateurs de faire casser la figure aux pilotes en dirigeant leurs approches.....

- Une prime "anti-remord" quoi !!

Mardi 20 Avril

Reprise du collier avec cœur; après deux jours

de repos .

Le Sergent Papillon de retour de stage de sky au Val d'Isere arbore une mine resplendissante de poupon en parfaite sante . Il a, de plus, une magnifique moustache.....

A partir de midi , quelques vols ont lieu sur Mistral .

Mercredi 21 Avril

Quelques pilotes du groupe sont designes
ur aller en manœuvre avec les "OURAGANS" de CAMBRAI .

Il a ete designe plus de pilotes que d'avions , d'où deception pour certains de faire le voyage en "Languedoc"

Les "lachers" sur "Mistral" se poursuivent lentement mais surement . Les plus anciens pilotes du groupe sont maintenant tous laches

Jeudi 22 Avril

La pluie ne cesse de tomber . Nous nous retrouvons avec un vrai temps d'hiver . Depuis le debut de la matinee le plafond semble se lever . Depuis le parking nous pouvons maintenant apercevoir la tour de controle -

Vendredi 23 Avril

Les "vieux" pilotes de Mistral partent deja faire des vols de patrouille .

Les nouveaux arrives au groupe se font lacher eux aussi . mais pas sur Mistral , sur les derniers Vampires avant qu'ils soient restitues .

Cinq Vampires rentrent de Cambrai apres un passage remarque au dessus d'Orange .

Samedi 24 Avril

Ce matin les quelques uns qui sont au travail pensent avec douleur à tous les absents..... qui sont à l'infirmerie pour y recevoir à titre gracieux une copieuse dose de T.A.B.D.T.

Pas de vol.....

Lundi 26 Avril

Ce matin surprise d'un ciel obstrué, de la pluie.... Le groupe ne vole pas.

Mardi 27 Avril

Après la séance de culture physique quotidienne tout le monde s'affaire dans les locaux du groupe car le temps n'a pas l'air de vouloir permettre beaucoup de vol.

Les pilotes du groupe ont droit à une séance de cinéma organisée grâce aux efforts personnels en appareil de projection et en films des Lieutenant CAMPUS et COLOMBET.

Après midi exercice de tir au pistolet. Le Sergent BEAUTE a poussé la temérité jusqu'à exposer sa pipe au tir de ses camarades pour un aperitif..... Il va sans dire que la pipe se porte toujours très bien.

Mercredi 28 Avril

Ce matin il pleut encore. Aucours de la matinée le temps semble vouloir s'améliorer -

Un peu avant midi, le groupe met deux patrouilles légères en l'air.

Le temps s'améliore nettement, le plafond s'ouvre sur le bleu. Les vols reprennent normalement.

Les Sergents FRANCATEL et LATIL sont lâchés sur Vampire, c'est leur premier vol pour le groupe.

Jeudi 29 Avril

Ce matin le plafond s'ouvre très rapidement.
Journée de vol, normale, sans heurt.

Dans l'après midi le plafond se reforme et descend
Malgré la saignée qui a été opérée parmi le personnel de piste, les quelques mecanos qui restent se défendent comme des diables. Cela nous permet encore d'être le groupe qui vole le plus de l'escadre.

Vendredi 30 Avril.

Le Sergent SAUVAL va être lâché sur Mistral, mais au moment de partir, il expose sa version personnelle du réallumage en vol au LT CAMPS. Ecoutez plutôt SAUVAL parler :

" Je descend à 170 noeuds ce qui me donne 10.000 fm (?....)
Je coupe les deux contacts du haut mais je laisse les deux du bas (?....)"

Le Sergent SAUVAL n'a vraiment pas l'air de connaître la destination exacte de ces quatre contacts là pas plus les deux du bas que les deux du haut.

Ce captivant expose lui veut de ne pas être lâché jusqu'à ce qu'il soit revenu à une conception plus humaine du réallumage.

Lundi 3 Mai.

Le Lieutenant des Portes et le S/LT Billard préparent leur voyage pour Meknes où ils vont livrer des Vampires.
L'adjudant-chef MARCHAND et les Sergents GOLAIN et ARIAS se préparent pour leur voyage à Chateaudun en goeland, toujours

pour y chercher des Mistral.

Apres un bref aperçu de la meteo, les deux voyages sont reportés à une date ultérieure.

Samedi a été ferié à cause de la fête du travail.

Beaucoup de pilote qui ont assisté à la séance de culture physique de Vendredi matin, se plaignent d'avoir passé le "week-end" dans les douleurs. Ce matin encore, il reste des traces de courbatures.

Le groupe compte ce matin deux nouveaux jeunes pilotes. Ce sont les Sergents BANDINI et FINIDORI qui arrivent de stage aux E.U.-

Mardi 4 Mai.

Meteo plutôt de favorable. Sans être aussi mauvais que le prédisait la meteo, le ciel est quand même passablement encombré.

Le groupe vole toujours normalement.

Mercredi 5 Mai.

Le léger mistral, journée sans accoup.
Quelques vols de routine.

Jeudi 6 Mai.

Le mistral se renforce sensiblement. La meteo donne "danger toutes catégories".

Le groupe vole quand même normalement.

Vendredi 7 Mai.

Fort mistral - danger toutes catégories".
Cette fois ci tous les vols sont interrompus.

Samedi 8 Mai

- Fête de la Victoire -

Repos pour tous, sauf pour le S/LT ERBANI qui est officier de garde.

Lundi 10 Mai

- Reprise des vols par un très beau temps.
- R.A.S.

Mardi 11 Mai

Notre chef a tout de même réussi à conserver 2 vampires pour faire la 10.000^{ème} heure de vampire du groupe.

En effet nous aurions dû rendre les derniers vampires hier au soir.

Le lieutenant CAMPS s'arrange pour que le Lieutenant-Colonel FABRY soit à son insu l'heureux élu. Tout s'arrange très bien et le Lt Colonel FABRY part avec comme équipier, le Lieutenant Colonel de réserve BISSOUDRE.

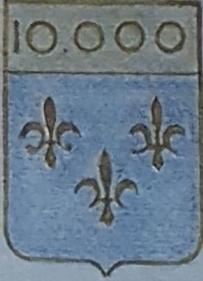
L'Adjudant-chef MARCHAND prépare très vite les tables, verres et bouteilles pour "l'arrosage" de rigueur. Et voilà tous nos pilotes qui vont dans la nature cueillir des fleurs sauvages.

Des l'atterrissement, Capitaine SAUVAIGO en tête (avec un bouquet de fleurs dans chaque main) tous les pilotes et mécanos sont là, à la grande surprise des Lt/colonels.

.... Compliments photographies..... rires....

Retour à la baraque où tout le monde se précipite sur les verres (pas les vides)

(Voir photographies....)



10.000^{ème} HEURE de VAMPIRE.





Mercredi 12 Mai

Plus un seul Vampire du groupe... 16 Mistral...
... on repart du pied gauche.

Jeudi 13 Mai

Tres beau temps. Peu ou pas de vent, ce qui donne une chaleur etouffante. Bonne journee pour poursuivre la transformation "Mistral"

Le Sergent BERTE fait parler de lui. Il a fait une approche en rase-motte et s'est presente au break, pile sur la bande, ce qui a eu pour effet de deplaire à notre Colonel qui se trouvait dans les parages.

Dans l'apres midi, le Sergent BERTE est appelle chez le Colonel, avec le temps qu'il fait..... il y ferachaud.... bilan: 15 jours d'arrets simples.

Vendredi 14 Mai

Toujours tres beau temps... mais encore plus chaud
La sueur coule à flot. Une ceremonie aux couleurs en l'honneur des combattants de Dien bien phu, est prevue pour demain matin à 08^h:00

Samedi 15 Mai

Depuis tot dans la nuit, il pleut à verse.
La ceremonie prevue est reportee à plus tard.

Lundi 17 Mai

Temps pluvieux, plafond très bas.
Quelques pilotes se faufilent dans les hangars des Goelands pour jettter

un coup d'œil sur le Siebel qui s'y trouve.

C'est la première de ceux qui devraient nous revenir à la place des Goelands.

Les mecanos de l'Adjudant Mennier profitent du mauvais temps pour faire ses visites de 25" sur les mistralis.

La journée se passe en conférences diverses, tir au pistolet et link trainer.

Mardi 18 Mai.

Tres mauvais temps, plafond bas, orage.

Ce matin alerte..... fausse : Sur le coup de 10" le S/LT SOUIL reçoit une communication téléphonique de la ville ; une voix aussi effolée que charmante lui apprend qu'il y a un avion en perdition au dessus d'Orange et que cet avion tourne très bas et appelle !!!.... le S/LT SOUIL perplexe rassure la bonne dame. Renseignement pris, il s'agissait de l'avion publicitaire du cirque PINDER, lequel comporte une sirène.

Mercredi 19 Mai

Mauvais temps ; briefing météo à souligner. Le météo nous explique, et ceci avec la plus grande conviction : le vent soufflera du Nord.... ou bien du Sud (un temps) peut-être même de l'Ouest.... et tout le monde de penser : " pourquoi pas de l'Est ? p'têtre ben quoi... p'têtre ben qu'non ! une vrai météo pour satisfaire les plus joueurs - Pile on vole ! ... face on ne vole pas !

Samedi 5 Juin

Nous apprenons la désignation du S/L ERBANI pour l'Indochine. Il ira à Toulouse faire sa transformation sur B.26. En attendant il va sûrement partir en permission.

Mardi 8 Juin

Préparation du voyage à Cazaux ; le C^{ne} VERDET et le S/L SOUIL piloteront deux Goëlands pour le convoyage des mécaniciens du 1/5. C'est le 1/5 qui va disputer la coupe "COMÈTE", il y aura ensuite un banquet, alors là, plus question de disputer quoique ce soit.

Mercredi 9 Juin

Mauvais temps ; on tire le maximum d'heures de vol des 3 avions que nous avons disponibles. A 5^e après midi, réunion de tous les pilotes dans la salle de briefing, c'est le chef qui veut nous parler. Il nous lit les rapports d'accidents, puis nous explique son point de vue (qui est désormais le nôtre) sur la préparation des logs de Navigation. Au cours de son exposé, le chef nous prend un magnifique cap 363° de derrière les fagots ; croyez moi, sur un tableau blanc à crayon rouge et encadré, ça fait son effet.....

Jeudi 10 Juin

Nous commençons la journée avec 2 avions en piste.

Après le premier tour, nous restons avec un avion disponible. Les autres sont soit à la SVR pour révision, soit indisponibles.

Tous les pilotes du groupe parlent de l'avion et regardent avec un air féroce celui qui va voler sur "l'avion"... gare à lui s'il le casse..... Le Sg^r FRANCATEL un des heureux élus à voler sur "l'avion" a une notion

bien précis de l'emplacement de l'Est.

- Lt CAMPS : Faites attention à ne pas vous perdre, vous allez à l'Ouest du Terrain, donc si ça se bouche, vous rentrerez cap à l'Est,
- Sgt FRANCATEL : bien sur mon Lieutenant !
- Lt CAMPS : Bon, et si vos compars vous lâchent, vous êtes au dessus des nuages au soleil et il est 4^h après midi, où se trouve l'Est
- Sgt FRANCATEL : ... à droite...
(Chacun sa méthode n'est ce pas?)

Mardi 15 Juin.

Nous sommes de nouveau victime du Mistral. Nous volons quand même ; tout le monde n'y est habitué, ou/peut-être un réserviste du 3/5 qui après avoir accroché le poteau indicateur qui se trouve au début de la piste est retombé sur l'aile et puis a remis la gomme et a refait un tour. Démonstration très remarquée par le Lieutenant Richard qui à la tour observait bouche bée..

Vendredi 18 Juin

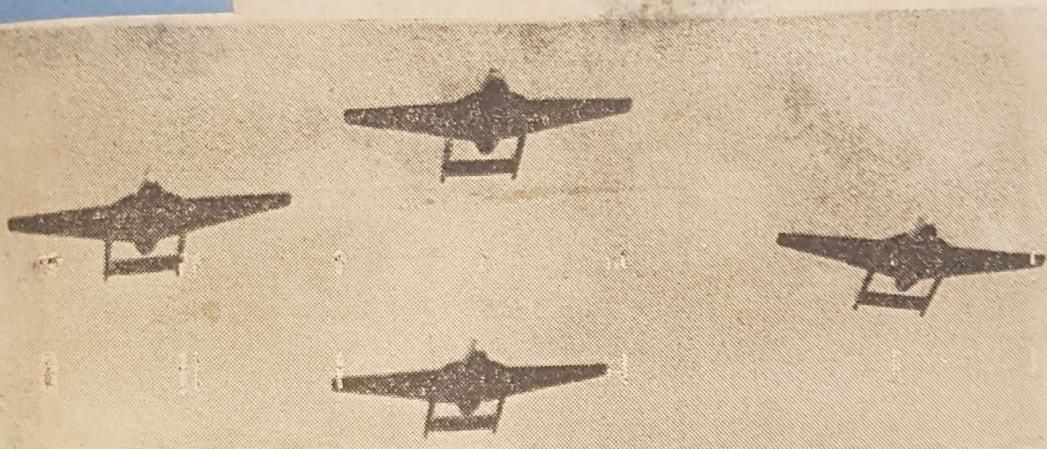
Un événement fut célébré avec toute la joie qu'il se doit : Le Sgt DANIEL, encore sous le coup de l'émoi, nous annonçait la naissance de sa fille. A quand le mariage ? Vous savez, la jeunesse aujourd'hui Encore une occasion de comparer les merits respectifs de l'Abelé et de l'Heidsick !...

Lundi 21 Juin

Le début de la Semaine a été marqué par un changement : Le Capitaine SAUVAGEO quitte en effet le 2/5 pour aller diriger les ops. Mais nous le reverrons tout de même de temps à autre. L'Arrosage traditionnel fut d'ailleurs plein d'entrain. Qui a dit que partir c'était mourir un peu ?

Au IV^e Meeting

aérien de Marseille



L'escadron 2/5 de la célèbre patrouille d'Orange passe en une impeccable formation.

DANS UN HURLEMENT D'APOCALYPSE

Les « Mistral » de la patrouille d'Orange et un « Mystère III » ont déchiré le ciel

Pour remettre des émotions procurées par les sauts extraordinaire de Cros, Vandermersch, et Chasak, le public attendait patiemment l'arrivée de la célèbre patrouille de " Mistral " de la base aérienne d'Orange et s'interrogeait pour savoir de quel côté elle allait surgir...

La réponse arriva tel un coup de fouet siissant dans l'air limpide....

Un hurlement apocalyptique s'abattit sur les tribunes et... " sentant passer la mort, les têtes se courbèrent " !... Rivés l'un à l'autre, semblaient-il, en bord d'ales, les quatre superbes " Mistral " de la patrouille d'Orange, escadron 2-5, sous le commandement du capitaine Verdet, surgitaient à quelque 9 ou 900 à l'heure, du Parc Borély, plongeant vers la mer et laissant derrière eux, loin derrière eux, à l'intention des spectateurs sans doute, un sifflement qui s'éteind aussi rapidement que ce qu'il a pris naissance !

Spectacle inoubliable, ahurissant au cours duquel celui qui y assiste doit retenir un court instant sa respiration pour essayer de suivre ces masses métalliques, formées en losanges, que l'on n'aperçoit que lorsqu'elles cinglent au-dessus des têtes.

Un passage, deux passages, dans une formation impeccable, l'appareil de queue légèrement au-dessous de ses trois " complices ", afin d'éviter le souffle extraordinaire du réacteur de pointe, celui du capitaine Verdet qui prend le temps de faire par radio et pour le public quelques commentaires ! Image prodigieusement belle que celle de ce losange fuyant et se détachant

dans un coin de ciel bleu et de nuages dorés.

Les yeux suivent sans doute, bien que sans trop croire, ces splendides appareils de chasse " coudés " l'un à l'autre, mais l'esprit ne réagit plus... ou réagit trop tard ! Et toujours l'on attend (oh ! pas très longtemps) un nouveau passage !

Pilotes exceptionnels qui ont rappelé hier que l'aviation militaire française a repris sa place dans le monde, les " déchireurs de ciel " de la patrouille d'Orange peuvent être comparés aux célèbres " Skyblazers " d'Amérique.

...Un piqué vertigineux, puis une remontée à la verticale, un deuxième piqué.., pour enfin se cabrer vers le ciel et " éclater " littéralement tout en se " fondant " dans l'azur. Les " Mistral " en effet se sont sé-

parés, partant chacun de leurs côtés, en un éblouissant feu d'artifice.

Mais la danse de la mort n'est pas terminée. Les quatre appareils se sont donné pour apotheose, un tragique rendez-vous au-dessus de la Plage et leurs trajectoires se sont mêlées en un hallucinant croisement au centre duquel... l'imagination fertile du spectateur a pu placer... le monument élevé en hommage à l'audace extraordinaire et la prodigieuse maîtrise des hommes qui " dévorent le ciel " !

Et l'on n'ose même pas ici féliciter le capitaine Verdet et ses hommes ! Les félicite ? Non, mieux vaut encore rêver muet... et penser plus souvent à eux, sincèrement !

trimes ...

Et lorsque finalement le ciel enfin seul, put assurer au couché de soleil la sérénité des autres soirs, dans les oreilles des milliers de spectateurs un sourd mugissement demeurait...

Mais simplement à tous les brillants pilotes de ce triomphal meeting qui dans les popotes des villes, d'Istres ou d'Orange se demandaient s'ils avaient été à la hauteur de leur tâche et dignes de la grandeur des Allies Françaises !

Car ainsi sont les hommes qui ont pris l'habitude de franchir les dernières limites de l'audace...

des fleurs.....

Hier, dimanche, les Barons sont sortis démontrer ce que la patrouille d'ORANGE était capable de faire ; nous ne nous sommes pas déplacés... Nous les avions sur l'heure au dessus du Terrain, en répétition. ET puis, ... nous ne voulions pas sentir passer le souffle de la mort au dessus de nos têtes ; chacun sait qu'un pilote à Reaction doit mener une vie calme. Toujours est-il que Carpentras le 20 Juin a pu voir les 4 conduits avec Macchia par le Capitaine Sauvage.

Jeudi 24 Juin

Incident : Cockpit éclate en vol. "Puisque vous ne devez pas dépasser 40.000 pieds, que faites-vous à 40.500 pieds ? — !!!! .. (Réponse du s/l Nawrocki)

Lundi 28 Juin .

Hier, au Meeting de Marseille, les spectateurs épahies ont pu voir le Capitaine Verdet perdre ses équipiers lors une manœuvre préparée à l'avance .

Où sont les Skyblazers ? comme il est dit dans l'article ci-dessous .

La Rentrée du week-end mérite d'être soulignée : Le Lieutenant CAMPS rentre de permission plus en forme que jamais ; le Sous-Lieutenant Savy nous revient d'un stage de Culture Physique de Joinville, nom évocateur des Tendresses de l'Ile de France .

— " Que P est le S..... (censuré !) qui m'a dit : on n'y fait rien et tu auras tout le temps désiré pour te balader dans Paris ? "

Evidemment la piscine à 6° du matin suppose le réveil à 4 au moins. D'ailleurs le S..... ne n'est pas présenté On ne sait jamais ... après un pareil stage !!!

Mardi 29 Juin

La maladie des pare-brises n'étend d'une façon assez étrange aux cockpit : deux d'entre eux se sont encore fêlés ce matin. ET les pilotes sont d'autant plus gâtés que nombre de l'axis viennent d'être suspendus de vol pour permettre de changer les cartouches des sièges éjectables dès que les dites cartouches seront arrivées (!??). Elles ont été commandées il y a quelque temps. Toutefois si les sièges éjectables ne sont pas armés de cartouches, nous nous faisons au moins de patience et c'est déjà beau n'est-ce pas ?....

L'Escadron par ses éléments les meilleurs (et Dieu soit avec eux !...) a participé à un "cheese" du Tonnerre. Y compris le Lt Camps qui est revenu en traîneau. Il faut dire que la visibilité était exceptionnelle pour une reconnaissance solitaire (et pour un abandon à la réverie).

Noir 4 ayant eu des ennuis avec son cockpit, dégage 5 minutes se passent ... Noir 4 toujours absent. Noir 3 à Noir 4 : Quelle est votre position ?

Noir 4 à Noir 3 : J'arrive, ne vous inquiétez pas !

De nouveau, 5 minutes se passent. Noir 3 visiblement inquiet de ne pas voir son équipier rappelle :
Noir 3 à Noir 4 : Quelle est votre position ?
Noir 4 à Noir 3 : - Les ennuis sont plus sérieux. Je suis à 15 000 pieds et je brûle du pétrole avant de me poser.

On entendit alors :

Noir Leader à Noir 4 ! Allez vous poser !

Mercredi 30 Juin

Le 30 Juin étant la date des mises au point pour les matériels dans l'Armée de l'Air, la fin des inventaires n'emporte pas l'Escadron. Entre les états à

fournir, les notes secrètes à retrouver (dernière nouvelle : le S/L Billard rest lance à leur recherche ... en reviendra-t-il ? ... nul ne sait !) les carnets de voP à mettre à jour et le reste ... qui englobe molt... molt... occupations : chacun devient un bon rond de cuiz car Tout le monde n'y est mis avec foi (apparente !)

Comme récompense le S/L Erbani qui nous quitte pour le CIEF à Toulouse avant de prendre définitivement la direction de l'Indochine a tenu à nous abreuver copieusement ce qui a permis de retenir nos larmes de chagrin de le voir partir.

Nous profitons de cette fin d'année opérationnelle pour vous présenter l'Escadron de Chasse 2/5 tel qu'il est composé au 30 Juin 1954.

ESCADRON 2/5

"Le de France"



commandant :

Cne Verdet

- ESCADRILLE PARIS -

cap d'Escadrille : Lt Camps

S/L Billard

S/L Nawrocki

Sgt Golain

Sgt Fonderlick

Sgt Roux

Sgt Bandini

Sgt Daniel

Sgt Berte

Sgt Fleuranceau

Sgt Latil

- ESCADRILLE VERSAILLES -

S/L Souil

S/L Savy

A/C Marchand

Sgt Arias

Sgt Cunha

Sgt Couzy

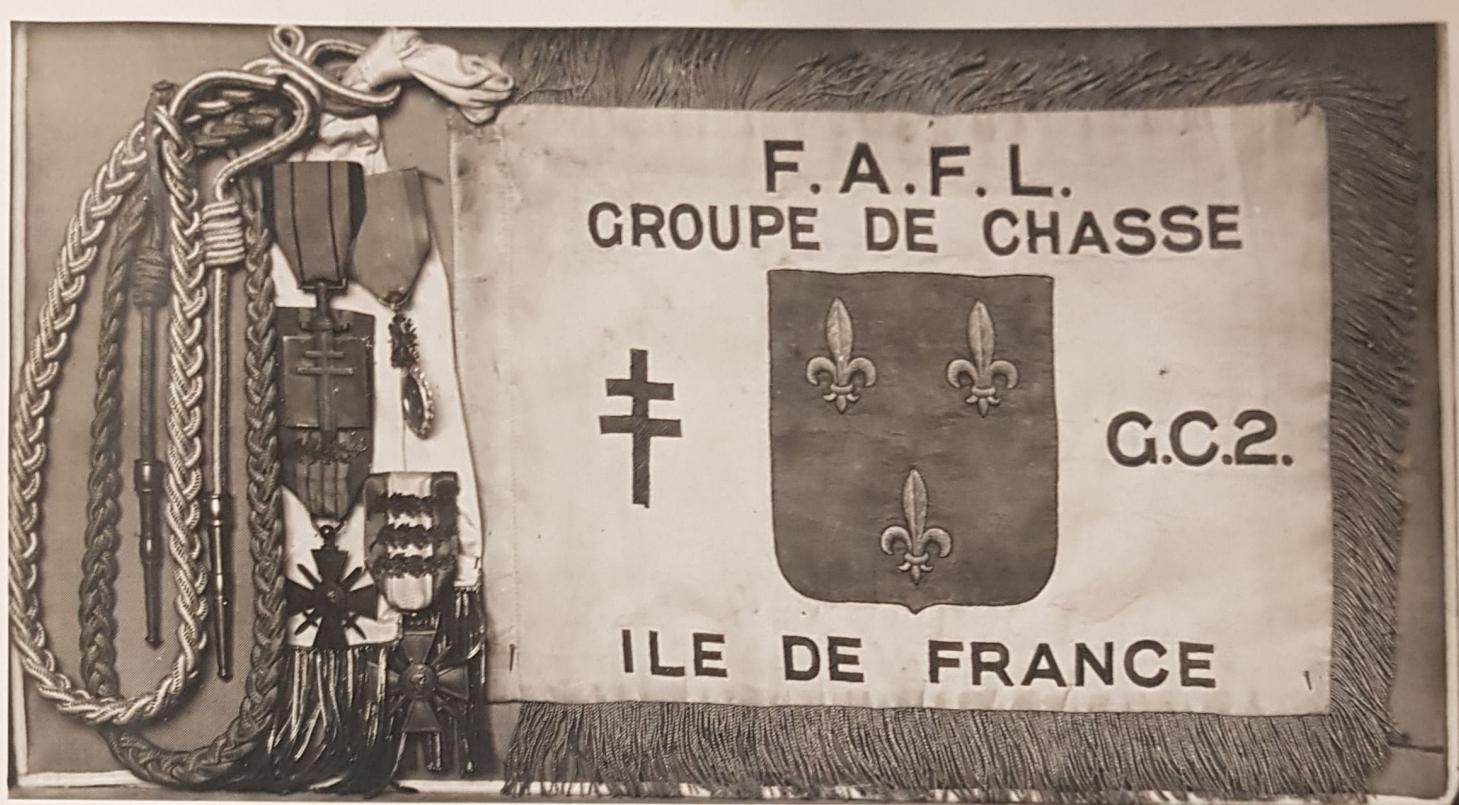
Sgt Finidori

Sgt Papillon

Sgt Poujetoux

Sgt Francastel

Reserve : S/L Bergonnier



L'ESCAUDRON



au travail...

S.

SON CHEF... le Capitaine VERDET...



Dans l'intimité.....



Le 2^e CAMB est d'Escadrille
TOUJOURS SOURIANT.



S/LT BIPARD E.C.

"Joe"



S/LT NAWROCKI E.E.



Sgt GOLAIN L.M.C.
"L'Encaisseur"



Sgt FONDERFICK E.C.



Sgt BANDINI E.E.



Sgt DANIEL E.C.



Sgt LATRE E.E.



Sgt ROUX E.E.
"FernandeP"



Sgt BERTE E.E.



Sgt FLEURANCEAU E.E.
"La Fleur"



S/LT SOURE C.P.



S/LT SAVY E.E.



A/C MARCHAND C.P.
"Bouboule"



Sgt ARIAS E.C

"A.Po 123..."



Sgt PAPILLON E.C

La "jeune fille de l'Escadron."



Sgt CUNHA E.E.



Sgt COUZY E.E.



Sgt FRANCATEL E.E.

Sgt POUJETOLUX E.E.