

GROUPE DE CHASSE
ILE DE FRANCE



JOURNAL DE MARCHE

II



Décollage en patrouille.

TABLE DES MATIERES

DU TOME I

Creation du Groupe
Citations a l'ordre de l'Armee et des FAFL
Decret portant attribution de la Croix de la Liberation
Ordre General No 540
Decision No 27 portant attribution de la fouragere de la m. Milit
Recompenses collectives et individuelles
Victoires individuelles
Perthes, Morts au combat, en service aerien commandes, prisonniers
Commandants successifs du Groupe
Stationnements
Constitution du Groupe a l'origine
Formation du Groupe
Drem-Ayr
Chasse pure. Red Hill. Westhampnet
Premiere sortie du Groupe
Premiere perte du groupe
Premieres victoires du Groupe
Interception en mer
Le 14 Juillet 1942
Hornchurch. Preparation du debarquement de Dieppe
Dieppe
Visites du General de Gaulle
Repos en Ecosse
Constitution de la 145eme Wing
Perranporth
Chasseurs bombardiers. Merston
Le debarquement
Funtingdon. Selsey
Tangmere
Sommervieu
Bernay, Gamache, Lille
Campagne de Belgique Hollande
Retour en Grande Bretagne
Biggin Hill
Campagne d'Allemagne. Schindel
Recits de missions
Armistice

Projets...



... et insigne definitif de l'Ile de France

A la fin du Tome I nous avons laisse le Groupe au moment où il quittait la R A F pour entrer dans le sein de la Chasse Francaise et faisait mouvement sur Friedrichshafen le 27 Novembre 1945 après avoir rendu ses avions à la Grande Bretagne.

Decembre 1945 - Mars 1946

L'installation à Fried est lente. Les locaux affectés au groupe sont effroyablements crasseux et les peintres font de leur mieux pour les rendre habitables.

II Decembre - Lagarde, dit le "Papou", nous quitte pour rejoindre son île natale ; Tahiti. C'était le plus ancien pilote du Groupe.

L'activité aérienne du groupe est fort réduite. Les pilotes ne manquent pas mais les avions, ceux du 2/3 sur lesquels nous sommes autorisés à voler, sont rares. De plus la météo ne nous gâte pas et il faut beaucoup de patience et surtout de conviction pour avoir la chance de découvrir un petit coin de ciel bleu. Aussi les stages de ski vont-ils bon train.... ainsi que les jambes cassées, chevilles foulées et autres rangons de la vitesse et des joies grisantes de ce sport !

En Janvier les mark's passent de cent sous à douze francs ; c'est un coup dur !

Les rares vols que nous effectuons comportent obligatoirement un passage à Saint Anton. Il s'agit de "descendre" la piste des Pylones. Les séances de rase-motte sont en effet absolument indispensables pour en-

trtenir notre prestige auprès des mignonnes et éclipser les Chasseurs Alpins incontestablement plus forts que nous sur les planches.

A la date du 12 Mars 1946 la composition du Groupe est la suivante :

Capitaine Marchelidon

Capitaine Pérone

I Escadrille

Capitaine Fuchs

Lieutenant Daussac

S/Lieutenant Vautard

Aspirant Darcagne

Aspirant Pinot

S/Chef Grainot

II Escadrille

Lieutenant Tatraux

S/Lieutenant Passemard

Lieutenant Rigaud

Aspirant Brun

S/Chef Lavergne

Sgt Chanson

Sergeant Boe

Petit à petit, grâce aux efforts de la mécanique, les disponibilités journalières augmentent et le 5 Avril nous parvenons à mettre neuf appareils en l'air à la fois.

Malheureusement des bruits pessimistes courent quant à la dissolution prochaine de notre unité...

Avril 1946

10 Avril - Le Capitaine Lansoy, Commandant du GC I/9 "Limousin," se rend de Régahaia à Friedrichshafen pour recevoir des mains du Capitaine Marchelidon les traditions, les archives et les fanions du GC 4/2 "Île de France."

En effet, par suite de la compression des effectifs de l'Armée de l'air, les Escadres de Chasse de trois Groupes sont ramenées à deux.

À la 2^e Escadre, seuls l'*'Alsace* et les *'Cigognes* demeurent et, afin de conserver le nom et les traditions de l'*'Île de France*, l'EMGA a décidé que le GC I/9 "*Limousin*," groupe sans passé militaire mais ardent et parfaitement entraîné, en receuillerait l'héritage.

Sur l'aire cimentée de Fried, en présence du Général Bouscat, du Colonel Pouyade, des Commandants Clauze, Hugo, de Fouquières et de Mombreux autres chasseurs, le Ministre des Armées, Monsieur Michelet, décore le fanion de la fouragère de la Médaille Militaire. La cérémonie se poursuit par la remise du fanion par le Capitaine Marchelidon au Capitaine Lansoy. Cérémonie émouvante à laquelle assistaient quelques anciens du Groupe tels que le Commandant Chauvin, le Capitaine Boudier, le Capitaine de Bordas, etc...

30 Avril- Une manifestation presque identique se déroule à Reghaia. Y assistent les Généraux de Vitrolles et Vuillemain, les Colonels Duret, Geleat et Pacot, le Capitaine Marchelidon et bien d'autres...

Tout d'abord a lieu une remise de décorations aux officiers du Groupe au cours de laquelle le Capitaine Gouachon est fait Officier de la Légion d'Honneur et le Capitaine Fouchier ainsi que le Lieutenant Amarger Chevaliers. Le Capitaine Lansoy fait ensuite l'éloge funèbre du GC I/9 "*Limousin*," évoquant ses débuts difficiles, son passé, sa vie. Il termine en précisant combien nous sommes sensibles à l'honneur fait à chacun de nous en désignant notre groupe comme successeur du glorieux *"Île de France"*. Puis il passe le commandement au Capitaine Gouachon demandant à chacun de nous de le seconder dans sa tâche. La cérémonie se termine par un défilé auquel participent les fusiliers marins du Centre Sirocco.

Mai 1946

1er Mai - Après les cérémonies et arrosages de la veille le Groupe récupère ses forces grâce à un judicieux quartier libre. Sa composition à cette date est la suivante :

Capitaine Gouachon

Ière Escadrille

Lt Tesseraud
Lt Enjalbert
Lt Satgé
Lt Thélot
S/Lt Strhom
Sgt Magnan
Sgt Decoin
Sgt Girin
Sgt Berry
Sgt Garnier

IIème Escadrille

Cne Lacolle
Cne Héliot
Lt Amarger
Lt Robidet
Lt Leriche
S/C Saillard
Sgt Pallau
Sgt Marchand
Sgt Rouere

Adjoint technique : Cne Bony

Officiers mécaniciens : S/Lt Renard et Aspt Sedès

Officier administratif : Cne Le Goff

L'Île de France appartient dorénavant à la 5ème Escadre de Chasse dont l'Etat Major est stationné avec nous à Réghaïa, l'autre groupe, le GC 2/6 "Travail" se trouvant en Tunisie, à Sidi Ahmed.

Les missions que nous avons à remplir sont de deux ordres :

- Sauvetage en mer.
- Sécurité du territoire en Afrique du Nord.

En dehors des vols d'entraînement de chasse pure qui ont lieu chaque jour, nous participons très fréquemment à des missions d'appui aérien en liaison avec les troupes de la Garnison d'Alger et le 6 Mai, à la suite

de manoeuvres auxquelles nos avions ont participé dans la région de Bouvia le Colonel Gelée, Commandant l'Air en Algérie adresse ses félicitations au Groupe dans le message suivant :

" Le Colonel Commandant l'Air en Algérie adresse ses félicitations au GC 4/2 à la Reghaia qui a participé aux opérations aériennes au cours des manœuvres de printemps de la Garnison d'Alger. Le travail accompli par les pilotes du GC 4/2 en liaison étroite avec la Direction Aérienne de la manœuvre a été en tous points remarquable. La ponctualité dans l'exécution des missions qui leur étaient confiées, la précision de leurs tirs et de leurs attaques, leur discipline et leur action intelligente au cours des missions de renseignement ont reçu l'approbation unanime des autorités terrestres et aériennes.

L'évolution de la Chasse pendant la mission de tir réel le Samedi 4 Mai a été particulièrement remarquée par les hautes autorités civiles présentes sur le terrain."

Alger, le 6 Mai 1946.

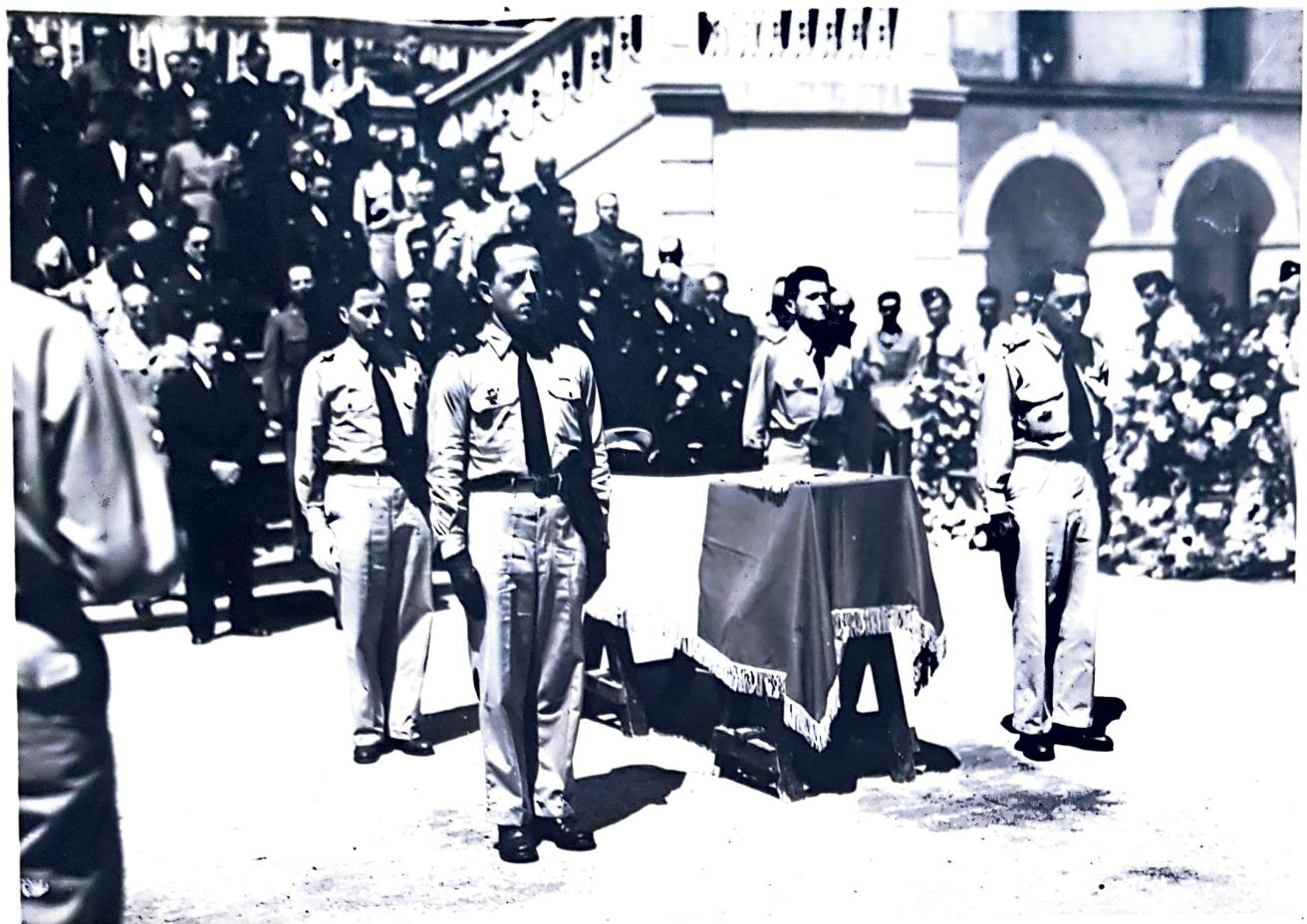
16 Mai - Treize P 63, sous le commandement du Capitaine Gouachon, se rendent à El Aouina pour participer aux manœuvres de Tunisie qui se déroulent dans le secteur du Cap Bon. À cette occasion l'Île de France travaille avec le GC 2/6 "Travail" et le CG 1/5 Champagne. La corrida se termine le 17 par un défilé dont la dernière patrouille - Cne Heliot, Lt Satgé, Lt Thelot - garde un assez mauvais souvenir. À midi gueulon à Tunis puis départ pour Reghaia avec un peu de vent dans les voiles: le Lt Amarger commence par avoir des ennuis avec son moteur dès le décollage (des mauvaises langues ont dit qu'en réduisant il était passé sur étouffoir) puis tout étant rentré dans l'ordre il fait un passage en trombe sur le terrain en poussant son habituel cri de guerre : Jinik.

20 Mai - Le Cne de Saint Venant avant de regagner Bizerte où il va s'occuper d'un vieux radar pèpère vient déjeuner au Groupe et faire ses adieux. Gros baroud après le déjeuner au cours duquel chacun s'efforce de faire passer par dessus le bar son petit camarade et ami.

21 Mai - La grenouille du service météo a pris la clef des champs... Le Lt Amarger accuse l'Adjt Abou de l'avoir fait disparaître, connaissant son appétit



Ad. vonachow



legendaire.

27 Mai- Le Groupe est en deuil. Son commandant, le Cne Gouachon vient de trouver la mort en service aérien commandé à 15h 09 en attaquant une patrouille simple qui bombardait en piqué le pont de Chébli. L'avion No 092 s'abat dans l'oued Harrach à 500 mètres au Nord du pont. Pour une cause inconnue l'appareil a explosé en plein vol; les ailes se sont détachées ainsi que l'empennage et le fuselage est venu emboutir le sol à une vitesse inouie, prenant immédiatement feu.

Le soir même le corps du Cne Gouachon fut transporté à l'hôpital Maillot où nous allions le veiller pendant deux jours et deux nuits en attendant l'arrivée de sa famille.

30 Mai- Les obsèques ont lieu à l'hôpital Maillot au milieu d'une foule nombreuse et d'importantes délégations de toutes les armes. Le Ct Clausse prononce l'éloge funèbre du Cne Gouachon et lit sa dernière citation :

" Le Ministre des Forces Armées cite à l'ordre de l'Aviation Française le Capitaine Gouachon Pierre, Commandant le Groupe de Chasse 4/2 "Île de France" magnifique Officier titulaire de huit Citations dont sept à l'ordre de l'Armée, Officier de la Légion d'Honneur. Après une campagne particulièrement brillante vient de trouver la mort en service aérien au cours d'un exercice de chasse qu'il commandait- Chasseur de grande classe, Commandant de Groupe prestigieux, lègue à l'Aviation française le plus bel exemple d'audace, d'élegance et de foi."

Juin 1946

Jusqu'à l'arrivée du Cne Fouchier (le 24 Juin) et du Ct Pape (le 31 Juin) qui doit prendre le Groupe, c'est le Cne Lacolle qui assure l'intérim. Les missions d'entraînement et de tir se poursuivent.

L'Escadre, soucieuse de l'entraînement physique des pilotes, inaugure un entraînement obligatoire à la tour à parachute du Champ de Manoeuvre à Alger. Tout se passe bien sauf pour le Lt Amarger qui, "faisant le pitre" au cours de la descente, se foule la cheville à l'arrivée.

1ère Escadrille PARIS



Lt Tesseraud



Lt Enjalbert



S/C Maqrin



Lt Salge



Lt Thelot



Sqr Maqrin



Sqr Girin



Sqr Berry



Sqr Decoin



Sqr Garnier

2ème Escadrille VERSAILLES



Cne Lacolle



Cne Heliot



sc Palluaud



L'Amarquer



L'Heriche



Adj R Fouché



SC Marchand



sc Saillard



Sqr Juillot



sc Roueire

Juillet 1946

2 Juillet- Le S/Lt Strom, démobilisé, nous quitte pour entrer à Air France. Nous lui souhaitons bonne chance et voyons partir avec regret ce camarade toujours enjoué et plein d'entrain.

6 Juillet- Cérémonie de prise de commandement du Dt Pape. Après la prise d'armes le Groupe se réunit autour d'un pot plus intime et rapidement l'alcool délie les langues. Histoires et chansons vont bon train...

14 Juillet- Quatorze Kings défilent au-dessus d'Alger en l'honneur de la Fête Nationale. Cela tabasse un peu mais l'effet du sol est excellent

23 Juillet- Première séance de tir au sol sur P 63. L'excuse d'un fort vent de travers est-elle suffisante pour expliquer des résultats très médiocres? On fera mieux la prochaine fois...

Aout - Septembre 1946

1er Aout- Une fine équipe comprenant le Cne Marill, les S/C Rouere, Magnin, Audineau, les Sgts Magnan et Beaumont partent à Casablanca pour y chercher des Tigers Moths destinés au Groupe.

Ils arrivent en trombe sur le terrain le 5, semant la panique parmi tout le personnel.

13 Aout- Le Cne Lacolle arrose son départ. Le Cne Marill le remplace à la tête de la Deuxième Escadrille. L'Adjt Fouche nous quitte; espérons qu'il respectera la traction-avant du Ct de la section de liaison du Bourget...

Un ordre venu de haut limitant les atterrissages à un par avion et par semaine nous faisons maintenant des vols d'une durée minimum de

deux heures. Nous commençons généralement par une mission de couverture ou de protection suivie d'une navigation, de passes de tir et d'une poursuite.

Les restrictions se font également sentir au point de vue des véhicules... Fini le beau temps où les jeeps du Groupe sillonnaient plein pot les routes de la région d'Alger. Même la Renault de la mécanique est sur cales...

Nos parrains des usines Messier viennent passer trois jours au Groupe accompagnés de notre énergie, l'inimitable Sylvie Dupuis qui après un pot d'honneur ne peut s'empêcher de chanter les louanges de son cher grand homme...

A la fin du mois de Septembre, le Cne Le Goff nous quitte définitivement. C'est un des piliers du Groupe qui s'en va; il avait secondé le Cne Lansoy dans toutes les questions administratives lors de la formation du I/9 Limousin.

Octobre 1946

8 Octobre- Le Ministre des Armées, Monsieur Michelet, arrive à Alger à bord du croiseur Georges Leygues. Huit Kings, emmenés par le Ct Papeyvont à sa rencontre en mer et l'escortent jusqu'à Alger. A la fin de la matinée dix-huit Kings survolent les troupes qui défilent place de la Poste. Ils font plusieurs passages fort réussis qui sément la panique parmi les bifins qui, n'entendant plus la musique, perdent complètement la cadence...
22 Octobre. Les Lts Enjalbert, Leriche et Thelot, l'Aspt Galibert du 2/6 et l'Adjt Pallau passent avec succès les épreuves théoriques du Brevet de chef de Patrouille.

Au cours de la semaine suivante se déroulent les épreuves en vol auxquelles ne sont présentes que le Cne Audis et l'Aspt Galibert du 2/6, le Lt Enjalbert du 4/2. Le premier fit des erreurs multiples, le second laissa passer le plastron et son escorte, le troisième se trompa d'objectif dans son bombardement. Le Lt Enjalbert et l'Aspirant Galibert furent cependant déclarés brillamment reçus.

Novembre 1946

2 Novembre- A neuf heures les Cts Clausse et Pape accompagnés d'Officiers de Sous-Officiers et de soldats du Groupe se rendent au cimetière d' El Alia pour se recueillir sur les tombes des Cnes Sylvan ; de Beaupuis et Calmel tombes au Groupe en Service Commandé. Ils vont ensuite au cimetière de St Eugene fleurir la tombe du Cne Gouachon.

15 novembre- De grandes manœuvres se déroulent en Tunisie auxquelles doit participer le groupe. Deux patrouilles simples doivent attaquer Grombalia dans le Cap Bon. Des six heures du matin les pilotes sont au terrain en alerte mais l'ordre de décollage n'arrive qu'à midi. Des le départ nous rencontrons un temps épouvantable et la patrouille du Cne Marill est obligée de faire demi tour , revenant au terrain par la côte en rase flotte. Celle du Cne Fouchier parvient bon gré mal gré jusqu'à l'objectif après un voyage effectué à plus de 20.000 pieds. Le retour s'effectue dans les mêmes conditions mais le Lt Leriche et le S/C Marchand se posent à Bone à court d'essence. Les pilotes absolument crevés par trois heures de vol à haute altitude sans oxygène ont une mine pitoyable à l'arrivée...

25 Novembre- Le S/Lt Ledain, Officier Radio, est affecté au Groupe et soutiendra le Lt Langlois dans sa "lourde tâche".

Décembre 1946

6 Décembre- Le General Girardot vient inspecter le Groupe. Grande corrida avec moult inspections préparatoires, défilé et banquet à tout casser se succèdent sans anicroches.

10 Décembre- Inspection officieuse du General Lechere. On se pêche vraiment beaucoup sur notre cas en ce moment...

15 Décembre- Manœuvres d'Oranie. Le mauvais temps est une fois de plus contre nous. Une seule patrouille parvient péniblement sur l'objectif.

17 Decembre- Tous les pilotes du Groupe partent à Oran en B 26 afin de convoyer à El Aouina les P 63 stockés. A peine arrivés nous nous installons dans les beaux kings tous neufs mais après un bref point fixe nous renonçons à décoller. Un an de stockage ne leur a rien valu et il semble plus prudent de faire appel à la mécanique de Réghaïa pour les revoir un peu avant d'entreprendre le voyage. Les pilotes rentrent à Réghaïa en B 26

Janvier 1947

3 Janvier- Le Ct Clausse réunit le Personnel de l'Escadre et du Groupe autour de quelques bouteilles car il cède sa place au Ct Menu pour aller prendre un poste à l'Etat Major d'Air Tunisie.

7 au 13 Janvier- Après révision par douze mécaniciens du Groupe les 32 Kings d'Oran font le voyage jusqu'à Tunis sans incidents.

16 au 25 Janvier- Un stage d'appui aérien se déroule au Groupe que suivent des officiers de l'Armée de Terre venus de tous les coins d'AFN. Il se termine par une démonstration assez brillante comprenant la protection de 3 B 26, la couverture du terrain et des exercices d'appui aérien avec tirs et bombardements réels.

31 Janvier- Un grave accident endeuille le Groupe. Les S/Chefs GARNIER et BERRY s'accrochent en l'air et s'écrasent au sol. Le thème de la manœuvre était le suivant : le plastron représenté par deux P39 - Lt Tesseraud et S/C Berry-devait être attaqué par des patrouilles légères successives. Le S/C Garnier qui menait la deuxième patrouille avec pour équipier le Cne Fouchier se sonne probablement dans son virage relatif et emboutit le S/C Berry. Les deux avions se volatilisent littéralement et nous attendons en vain l'ouverture des parachutes de nos camarades. L'enterrement a lieu le lendemain à l'hôpital Maillot et au cimetière d'EL ALIA. Les S/C Berry et Garnier reçoivent la Médaille Militaire à titre posthume.

29 Avril - Le Capitaine de PINSON - plus communément connu sous le nom de HEROVÉE dans le milieu chasse - arrive définitivement au Groupe. Dès son arrivée son calme imperturbable, dont il affecte de ne jamais se départir quelles que soient les circonstances, nous frappe tous. Bâtonnent il volera à la première Escadrille en dehors des nombreuses heures de travail qu'il consacre à l'aménagement des chambres de troupe et à l'amélioration des conditions d'existence des soldats.

Mai 1947

1^{er} Mai. Le Sergent HEUNIER se souviendra de cette date... Le Commandant LAINÉ, Sous Chef d'Etat Major d'Air Algérie, a l'habitude de venir voler de temps en temps sur P 39. En ce premier jour de Mai il monta au terrain au terrain accompagné de son épouse pour effectuer un petit vol d'entraînement bien tranquille. S'étant fort consciencieusement aiguillé de la météo, de l'état de son P 39 et de l'entretien de la piste il s'installe dans son appareil sous les yeux admiratifs de son épouse et sous le regard, à priori inquiet et soupçonneux de l'Officier d'alerte. Ayant mis en route sans histoire il vire pour prendre le taxi-way, laisse engager son appareil qui, continuant à virer, heurte de l'hélice la jeep d'alerte dans laquelle se trouvait le sergent HEUNIER. L'avion s'arrête lenez sur la jeep renversée. Après de nombreux efforts la jeep est renversée d'aplomb et le brave HEUNIER s'en tire, un peu verdâtre, avec deux côtes cassées. Il a vraiment eu un coup de pâté terrible. Quant au P 39, seule l'hélice est à changer.

7 Mai. Au cours d'un exercice de couverture l'Adjudant PALLUO, plein de fougue et d'allant, se précipite entre le plastron et son équipier. Il passe si près de ce dernier, le Sergent ROUCHON, qu'il se fait au passage grignoter un morceau de plan fixe. Quant au Sergent ROUCHON, son hélice en huit se refusant à le tirer, il se pose dans la nature entre l'Alma et le terrain.

la "ligne Loridan"

C'est le 8 Mai que fut posée la première grille de ce travail dique des Romains destiné à empêcher l'épidémie de vols sevrissant sur la Base. Pour en saisir l'ampleur il faut se représenter exactement la situation du terrain de la Région. Aménagé à l'emplacement d'une clairière par les soins du Génie de l'Air Américain lors des opérations de Coastal Command protégeant les convois se rendant en Italie, le terrain est essentiellement une bande grillagée de 1.800 mètres bordée de chaque côté, à une distance de 200 mètres, par la forêt de chênes lièges. Nos casernements, mess, PC, services sont disséminés sous les oubrages et une surveillance efficace du camp est pratiquement impossible à réaliser. L'abondance des cambrioleurs ne connaît pas de bornes. Sûrs de l'immunité absolue que leur procure la protection du sous-bois ils viennent cambrioler la chambre de l'Officier de jour qui le matin se retrouve "en cageon" ne possédant plus que sa casquette comme vêtement. En vue d'endiguer cette recrudescence de vols et surtout d'assurer une défense plus efficace du terrain, le Capitaine RIVORY décrète qu'en dehors des heures consacrées à leur entraînement aérien les pilotes sous la haute direction du Capitaine LORIDAN encadreront toutes les jeunes recrues disponibles qui avec l'aide nonchalante des fraîcheurs marocains et celle beaucoup plus vigoureuse des prisonniers allemands du camp de l'Alma se mettent à l'ouvrage pour ceinturer le camp d'un réseau de barbelés et d'un mur de grillage, communément appelé dans le patois régional : "Ligne Loridan". Cette dernière est constituée par des poteaux formés de trois grilles réunies en triangle entre lesquels est tendue un robuste grillage. La base de l'édifice est enterré à 40cm de profondeur et s'élève jusqu'à 1m 80 au dessus du sol. Après deux mois de travail acharné le "mur" est achevé. Il s'étend sur près de trois kilomètres et supprime toutes les tentatives de vol. Notre travail n'est donc pas futile et, dressé vers le ciel, il montrera aux générations futures, l'esprit constructeur et constructif du GC 2/5 Ile de France. Fermez le boulevard !

28 Mai - Manœuvre avec le porte-avion "Arromanches" dont les A 24 protégés par des Seafires doivent attaquer l'Amirauté d'Alger. Tout se déroule conformément au plan prévu et les Kings interceptent au poil.

30 Mai - La journée est consacrée aux épreuves du brevet de chef de Patrouille - Les examinateurs sont les suivants : C^{me} DE LEPINAY, C^{ue} TERY, C^{me} LAURENT du GC 4/6 et le Cdt PRAYER prend la commission. Sont présents le C^{me} AUDIS du GC 4/6, le Lt THELOT et le se SAILLARD du GC 4/2 - Seul ce dernier satisfait aux épreuves et remporte la palme.

Juin 47

2 Juin - Deux jeunes pilotes sont affectés à la 1^{re} Escadrille. Ce sont les Sergents MISSUS et MEYNIER qui effectuent le landomain leur Pâche P 63.

10 Juin - Le Lieutenant TESSERAUD quitte le Groupe pour rejoindre le 3^{me} Bureau de la 4^{me} Escadre que commande en second le C^r PAPE et qui doit partir en tout en Indochine. Il serait superflu de dire ce que nous ressentons tous - et en particulier les pilotes de la 1^{re} Escadrille - lors des dernières heures que nous vivons avec lui avant son départ. Sous des allées bourees le Lt Tesseraud cachait une nature très émotive et lors du dernier pot pris ensemble sa voix tremblait non pas de timidité mais d'émotion. N'était-ce pas lui en effet qui, ayant pris la 1^{re} Escadrille en juillet 45 lors du départ du Capitaine FOUCHER, s'était donné pleinement afin que son escadrille ait le plus d'élèves chefs de patrouille, le plus d'avions disponibles, les pilotes les mieux entraînés afin de pouvoir personnellement présenter la patrouille acrobatique avec les Sergents GARNIER et GORIN comme équipiers. Il va s'en dire que nous étions tous "emballés" de servir sous ses ordres et que nous le voyions partir avec un mélange confus de melanolie et de tristesse.

Nous nous consolons en apprenant que le Capitaine AHAGER

va le remplacer à la tête de la 1^{re} Escadrille. Chacun connaît cette figure sympathique dans sa simplicité exquise et sa bonne humeur toujours souriante puisqu'il est déjà depuis un an au Second à la 2^{me} Escadrille. Pour le présenter à ceux qui viendront dans quelques années assurer la relève de l'Île de France ajoutons qu'à 37 ans il est plus jeune que la plupart d'entre nous, les "breaks" plus serrés que ceux des jeunes aspirants et qu'enfin il a derrière lui 3.000 heures de vol dont plus de 2.000 sur monoplace. Un de ces "clubmous" auxquels il vant mieux ne pas se frotter en l'air...

Depuis un mois déjà les freins de notre déplacement sur Sidi Ahmed afin que nous retrouviions notre place au sein de la V^e Escadrille se font de plus en plus persistants. Cela n'enchanté personne car chacun a pris ses habitudes et trouvé à se loger d'une façon très acceptable dans les villes qui se cachent au fond des criques à l'Est de la Baie d'Alger : Cap Hatifou, Ain Taya, Surcouf...

En dehors de notre entraînement aérien au P63 (et de la construction du "mur Loran", bien entendu !) nous continuons nos plaisanteries en Tiger Moth. Théoriquement ils sont destinés à l'entraînement aux PTS et à la recherche de points sur la carte au 1:50.000^e. En fait deux autres genres de missions se greffent très rapidement. La première - et nous aurons certainement à en reparler au fur et à mesure qu'avec l'été les plages se repeupleront de ravissantes mignottes - consiste à faire des "circuits Cook" en emmenant comme passagers des mécaniciens ou des soldats nécessaires. La deuxième dont le Lieutenant ENJALBERT fut le grand inspirateur (il devait par la suite céder sa place au tandem LORIDAN THELOT, complètement écocuré par la finesse de la poudre DDT) consiste à épandre sur les marais de la Reghaïa par un système à dépression Tenturi, des tonnes de poudre qui doivent empêcher les moustiques de se reproduire et d'embêter le peuple. C'est une précision unique de se payer des parties de rose-motte sans risque de pain mais c'est également une occasion unique de bouffer de la DDT partout les pores de la peau et d'être transformé en sac de farine. Nous avons droit aux honneurs

Fevrier - Avril 1947

1 Fevrier- Le Cne MARRIL est muté à la Defense Nationale à Alger et le Lt ENJALBERT dès sa prise de commandement de la IIème Escadrille entreprend d'importants travaux de maçonnerie...

27 Fevrier- Le Général de Vitrolles déjeune au Groupe à l'occasion du passage du Cne Clostermann qui nous fait une conférence très intéressante sur les combats des Groupes FAFL en Angleterre.

17 Mars- Le Ct PAPE nous quitte pour Coblenz et le Cne RIVORY prend le commandement du Groupe. Libations comme de coutume...

27 Mars- Arrivée au Groupe du Lt ROUSSEAU notre nouvel Officier Administratif.

29 Mars- En présence du Général et de Madame Gouachon une plaque est apposée sur le pont de Chebli à la mémoire du Cne Gouachon.

3 Avril- Le Cne Loridan se rend à Oran, le Lt Amarger à Setif, le Lt Thelot à Blida pour y remplir le rôle de PCIA au cours des manœuvres qui doivent se dérouler dans les trois départements d'Algérie. A Oran et à Blida les transmissions donnent satisfaction mais il n'en est pas de même à Setif où le malheureux Lt Amarger, effondré, doit utiliser à plusieurs reprises son mouchoir pour remplacer la VHF défaillante...

13 Avril- Passage, sous la conduite du Ct Jeandet, du GC 2/7 qui fait mouvement de Fried. sur Oran; nous retrouvons de nombreux amis et échangeons des souvenirs.

19 Avril- Visite, fort brève d'ailleurs, de Mr Maroselli, Ministre de l'Air.

23 Avril- Le Sgt GIRIN nous quitte pour rentrer dans la vie civile. Brillant pilote, il ne laisse que des amis qui le regrettent.

25 Avril- Le Lt Amarger, l'Aspt Camps et le Sgt Rouchon partent en Simoun au Maroc. Ils croisent à l'escale de la Sénia le Lt Thelot et le Cne Bonny qui sans encombre mais à une allure modérée assurent le convoyage d'un Tiger Moth de Casa à Réghaïa. Il faut bien dire que notre Adjoint Technique se révèle à cette occasion un excellent pilote de ligne, exécutant en particulier à Oujda un décollage acrobatique sous l'oeil médusé du davaudier de service...

de la presse et à la reconnaissance éternelle de la patrie...

14 Juin - Le Groupe enregistre un coup dur. Décollant avec un P 39 équipé d'un belly tank pour effectuer une liaison à Rabat avec le Capitaine DE PINSON, le Lieutenant LERICHE a le feu dans son avion quelques instants après le décollage. A grand peine il parvient à poser son appareil sur la plage de l'Aïna Harine mais est gravement brûlé au visage, à la main et aux bras. Hospitalisé à Haïdra il ne rejoindra le Groupe que fin Septembre.

JUILLET AOÛT 1947

L'entraînement sur P 63 se poursuit, les vols étant consacrés à la mise au point des nouveaux pilotes arrivés au Groupe depuis six mois : Passes de tir, éducation de la vue, tenue en box et en flight, poursuite dans le plan vertical, etc... Sur Tiger Hott nous effectuons des liaisons avec les gendarmeries locales au moyen de panneaux et continuons à donner des baptêmes de l'air. Nous avons la chance d'avoir un pilote en exécutif en la personne de l'Enseigne de Vaisseau Rogeon - chef du commando parachutiste du centre Siroco. Nous aurons d'ailleurs à reparler de ses méfaits par la suite. Il fait sans aucun doute partie des plus grands crétins en heures de vol que la terre n'ait jamais enfanté et n'a, à vrai dire, que de très faibles notions de ce qui doit ou ne doit pas se faire en l'air. La seule idée qu'il ait en tête est de voler mais toujours plus bas afin de pouvoir prendre des photos - remarquables d'ailleurs - des villas de la côte ou des singes des penes du Bou-zigzag -

La seule sortie importante du mois est celle de la revue du 14 juillet pour laquelle nous mettons 14 avions en l'air.

Le 14 Août le Lieutenant THELOT bat le record du Sergent Chef SAILLARD en larguant en une seule matinée 820 Kgs de DDT sur les marais de la Reghaïa.

Le Capitaine Rivory nous quitte le 15 pour aller se replonger dans l'atmosphère familiale de Rivoli. Le Capitaine de PINSON orga-

nise en fin de mois un exercice très réussi à l'avion, conduis par le se. SAILLARD. Malheureusement cette brillante sortie nous a fait dépasser notre crédit d'atterrissements qui nous est mensuellement alloué et je n'ai pas besoin de dire que le 1^{er} Bureau de l'Eсадre n'a pas manqué l'occasion de déclencher son système "d'alerte et de couverture" ! Le Capitaine de PINSUN s'en tire mais d'extrême justesse !

Notre déplacement sur Sidi Ahmed est de plus en plus probable et chacun court avec une espèce de frénésie les derniers jours "de liberté et d'indépendance" que nous sommes en train de connaître à Régahaïa loin de l'Eсадre.

Nous avons le plaisir de voir arriver parmi nous le calme et sympathique Lieutenant LABOUCHE.

Septembre 1947

- De RHEGHAÏA à SIDI AHMED -

Au tout début du mois le Lieutenant VARENNE, un ancien du GC 3/3 "Ardennes" est affecté à la 1^{ère} Eсадre puis à l'Ile de France. Il volera désormais à la 2^{ème} Eсадрille Versailles. Comment peut-on tenter de le présenter impartiallement ? Grand type brune aux traits bien marqués, calot en bataille, décorations "presque" pendantes, terriblement cravateur, il ne parle presque que d'aviation ayant broiné ses semelles sur les terrains d'Italie, de Russie, de Syrie, d'Egypte, d'Angleterre et d'Allemagne. Il est sympathique et attachant par son dynamisme, son cœur et sa foi. Il n'est pas nécessaire de dire que c'est un crèveœil en heures de vol de première bourse... Dans la première quinzaine de Septembre il est envoyé à Sidi Ahmed en échelon précurseur pour s'occuper de la question épingleuse des logements.

Recrue des escadrilles de l'activité de nos patrouilles sur les plages ! A vrai dire le mois de Septembre fut en grande partie gâché pour les estivants par les apparitions successives de nos valeureux "tigres-mous". Les vols de recherche de points survolés au 50.000^e mètres dégénèrent rapidement en passages - pour ne pas dire roulages - sur les plages. La grosse plaisanterie consiste à

faire une ressource brutale à la hauteur des parapluies qui, soufflés, s'enroulaient à quelque distance nous décoverant de ravissantes baïquennes ou des couples assoupis. D'autres vols nous permettent d'identifier une incomparable villa à Fort de l'Eau dont la terrasse transformée en "Solarium" offre aux rayons solaires de très jolis corps ambres et dévêtus. A la demande générale un sens giratoire est adopté qui permet de ne pas se trouver nez à nez avec un autre tigre mou au tournant d'une falaise. Le seul ami que nous ayons connu fut celui que nous causât un pêcheur récalcitrant qui eut la mauvaise idée de lever sa quille au passage de l'un d'entre nous se mit dans l'idée d'écrire au Général de Villerolles précisant bien que "si de pareils faits renouveleraient la population des plages se révolterait". Grâce à l'inertie et la diplomatie souriante du Capitaine de Birson l'affaire fut classée et pour un temps nous nous éloignâmes des plages.

Notre ami, l'EV Rozeau, vient presque jour participer à ces virées en tigre mou et nous avons fort à faire devant les réflexes imprévus de l'appareil et de l'élève-pilote. Tant et si bien qu'un certain jour le Sergent MAGNAN ne peut éviter au pauvre tigre de toucher du bout du plan. Petite réparation de rien du tout qui fut exécutée dans les deux heures qui suivirent mais pendant des mois nous aurons droit au récit détaillé de cet horrible accident par l'EV Rozeau dont le baratin n'a d'égal que la longueur.

Le 27 les Capitaines Rupied et Fuchs se posent en Mosquito, invités au dîner d'adieu que donne le Groupe avant son départ pour la Tunisie. Il réunit au mess tout l'état-major d'Air Algérie et celui de la ZDA. L'ambiance est excellente.

Le 29 le premier échelon quitte Reghaia : dix Kings et deux Tigres Notts. Les deux derniers doivent faire escale à Sétif et à Bône. Voyage sans aucun incident et tous les appareils se retrouvent sur la piste de Sidi Ahmed ce soir.

Au cours du mois le Sergent Decoin "file" en France pour se marier, le S.C. SAUILLARD part faire l'ouverture de la chasse en Beauce quant au Lieutenant Eujalbert il va suivre à

Harrakech un stage de V.S.V.

Une activité fébrile régne au Groupe en prévision du débarquement. Le Capitaine de Pinson établit plan sur plan, liste sur liste jusqu'à ce que le Groupe résonne du bruit des scies et des marteaux. Le Capitaine Bony court les parcs et les dépôts pour récupérer des caisses.

Grand braude bas - Nous avons la chance de posséder sur le terrain une déviation de voie ferrée sur laquelle viennent se ranger les différents wagons devant servir à l'embarquement. Les véhicules sont convoyés sur Hélion Blanche qui possède un quai d'embarquement. Les convois routiers sont un poème. La voiture motopompe tracte la remorque porte hélice à laquelle est accrochée une citerne à essence en paume, etc... Les chauffeurs font preuve d'une bonne volonté remarquable. Les seuls incidents à déplorer furent un dodge dans un arbre (route trempée) et un clétrac dans un fossé (chaussée rompue). Tous les autres véhicules disponibles chargent à l'heure de journée le matériel du Groupe et les bagages des familles. Quatre trains composés chacun d'une quarantaine de wagons sont nécessaires pour cette odyssée. Dans chaque train un seul wagon des CFA (ils datent certainement de la conquête) sert de PC au chef de train et à ses adjoints. Il est inutile de préciser la façon remarquable dont ils sont immédiatement aménagés par les pauvres types qui pendant quatre jours vont connaître toutes les aventures qui peuvent arriver à un train militaire qui tant bien que mal essaye de progresser en AFN avec et contre les chefs de gare, douaniers, voies de garages et autres... Chacun s'équipe en vue du long périple. Tonneaux de piment, moustiquaires, réchauds à alcool, tables de bridge transforment rapidement ces malheureux wagons en roulettes. Les uns, comme le Capitaine LORIDAN, transportent une véritable bibliothèque, les autres comme l'Al. Godefroy emportent leur fusil dans l'espoir de pouvoir, lors d'un arrêt imprévu en pleine campagne, "zigouiller" une bestiole quelconque mais forcément innocente. Il faut dire également un mot de la vé-

table mente de "clibards" qui sont embarqués par les différents échelons. Il y en a des gros, des petits, des blancs, des jaunes, des blancs et jaunes, des "pure races", des Kabyles, des "matines du cou de la rue" qui se bousculent, se mordillent et font une invraisemblable corrida. Des tous le plus laid mais aussi le plus rusé est le célèbre, l'invincible "moule à gaufre".

Après bien des avatars, notamment à Ghardimaou et à Sidi Ahmed ~~après~~ la douane, les cowboys finissent par arriver à bon port et les opérations de débarquement s'effectuent dans une certaine confusion.

Octobre Novembre 1947

Le Groupe s'installe à Sidi AHMED et prend contact avec les différents services de la base. Nos avions seront désormais abrités dans un immense hangar dont les dépendances immédiates abriteront le PC, les Escadrilles, l'OPS et les différents services techniques. Les familles transportées en avion s'installent tant bien que mal dans la cité ouvrière de Zarzouma, de l'autre côté du bac. Les premiers vols sont des vols de navigation et de reconnaissance de secteur mais très vite sous la haute direction du 2ème Bureau de l'Escadre nous participons à des manœuvres, le 15 et le 16 Octobre.

Le retour du Groupe au sein de l'Escadre a soulevé le problème de l'abri SAHAR dans la région d'Alger. Tous les quinze jours chaque Groupe alternativement expédie 3 avions et des mécaniciens à Raphaïa. Le terrain est mort désormais et le temps long à tuer du lever au coucher du soleil d'autant plus qu'il n'y a pas de véhicule pour descendre à Alger le soir.

Le mois de NOVEMBRE est assez morne. Le Groupe achève son installation et l'entraînement des équipiers.

Le 15 le Capitaine Bony fait ses adieux au Groupe et part rejoindre un poste au Ministère. C'est une des plus vieilles figures du Groupe qui nous quitte. Il y était depuis avril 1945 à Hennies. Il est peut-être préférable de ne pas trop parler des

nombreux "coups de malou" qu'il joua aux parcs Ravitaillement et aux unités voisines mais c'est grâce à lui que l'île de France put avoir des recharges, des pneus, du coolant et tout d'autres choses rares. Extrêmement fau-vol il piratait le maximum d'heures que ce soit en Tiger Moth, Sinoe ou même P63 puisqu'il fut le premier à se glisser au dessus du moteur à la place de l'IFF au cours d'un vol fameux qui conduint l'appareil du Capitaine GOUACHON dans les rues d'Alger à la grande peur des populations laborieuses.

Notre nouvel Adjoint Technique sera le Lieutenant COLOMBAT que nous connaissons déjà bien puisqu'il appartient au ^{4ème} Bureau de l'Escale depuis un an.

Le Lieutenant FLEUROZ qui avait de faire son stage à Meknès était resté 6 mois au Groupe en temps qu'adjoint aux opérations nous revient, définitivement affecté cette fois-ci.

En DECEMBRE nos vols vont s'identifier car à l'approche du prochain épaulement de CP l'Inspection Chasse a obtenu le déblocage d'un certain nombre d'aberrations. Sous l'impulsion du Lieutenant ENJALBERT qui désire mettre en application les principes qui lui ont été inculqués à Marrakech le Groupe se lance dans les exercices de PSV. Le Lieutenant Enjalbert a mis au point une casquette lumineuse constituée par une "gabette amvelock" sur laquelle il a collé des plaques de carton qui forment œillères. Malgré une certaine réticence des pilotes à utiliser un tel engin les vols se terminent désormais par 20 minutes de PSV.

Nous inaugurons également les tirs sur cible au sol sur une plage au Sud Est de Bizerte. Les premiers résultats sont peu brillants et nous avons besoin de sérieusement nous entraîner. Il en est de même pour les bombardements sur la cible de l'Ariana qui ressemblent un peu à la pétanque ou au jeu de passe-boule. La mise au point de la méthode n'est pas encore réalisée - les uns parlent très sentencieusement

de compter jusqu'à 3, d'autres de rayons de collimateur, d'autres enfin, les simples, font l'apologie du "pot". Et le miracle veut que les trois méthodes réunies conduisent les bombes à une distance relativement faible de l'objectif. N'aurions eu se plaignant au centre de la cible on ne risque vraiment rien ...

Un arbre de Noël réunit tous les enfants de la Base et leur parents.

Le Lieutenant LABOUCHE bien décidé à passer les fêtes en famille quitte Tunis pour Bordeaux en ayant recours aux bons soins ... d'Air France.

Janvier. Février. Mars 1948

6 Janvier - Au cours d'un déjeuner très sympathique tout le personnel officier et sous-officier se trouve réuni au "Petit Mousse", restaurant en voque de la corniche. Le Capitaine de Saint Venant qui préside actuellement aux destinées du CCO ainsi que les Adjudants Chef Chambas et Godefroy unités au 1/5 depuis notre arrivée à Sidi Ahmed, se joignent à nous. En fin de repas chacun entonne sa petite chanson mais c'est de beaucoup l'A.C. TANNEREAU - grand chef du magasin technique - qui décroche la palme par ses diaboliques et ses mimiques. Lorsque tout le monde s'enfouit dans le Rochet, sur nommé, l'"Ouragan" la bonne humeur et la gaieté sont de règle générale et certaines mauvaises langues vont même jusqu'à dire que sur le bac le banquage n'était pas seulement du à la houle !

8 Janvier - La confirmation officielle du déblocage des atterrissages arrive à l'Escale. Les vols d'entraînement intensif des élèves chefs de patrouille vont pouvoir être repris. Les candidats qui vont être poussés plus particulièrement sont le Capitaine LORIDAN, le Lieutenant THELOT, le s.e. MARCHAND et le Sergent MAGNAN.

Chaque jour ou presque nous allons effectuer des couvertures du Terrain par une patrouille simple tandis que l'assaillant sera un de nos vieux P 39 protégé par quatre autres tigres.

13 Février. Le Groupe met en l'air trois équipages valaureux afin de convoyer jusqu'à Oran les Tigers Motte que nous avions au Groupe depuis un an. Le Lieutenant VARENNE est grand chef du dispositif. A l'aube, après quelques jours d'attente en raison du mauvais temps persistant les 7 Tigers Motte s'évadent (3 du 2S et 4 du 4S) - C'est toute une série de souvenirs et de fantaisies fantastiques qui s'évanouissent avec eux vers l'Ouest.

20 Février - Les officiers du Groupe se réunissent au Petit Housse pour un déjeuner d'adieu offert au Lieutenant LABOUCHE. Ce dernier a en effet été désigné pour un centre d'instruction d'EAF à Nantes et doit quitter le Groupe le lendemain. Il a bien l'intention d'ailleurs de ne pas rejoindre directement et d'aller plaider sa cause auprès de l'Inspection de la Chasse. Aussi nous espérons le voir revenir très bientôt.

En Mars le Groupe met tous ses avions en l'air pour participer aux grandes manœuvres de Tunisie qui se déroulent dans la région de Bou Ficha - ENFIDAVILLE. Nous faisons du strafing, des bombardements réels et fictifs, des attaques des navires soutenant de leur feu les troupes débarquées. Un PCIA du parti bien prend un jour l'indicatif de celui du parti rouge et sensé la panique dans l'esprit du chef de patrouille qui reçoit des ordres contradictoires mais n'a pas la possibilité de déterminer quels sont les bons....

Avril . Mai . Juin . Juillet 1948

Tout le mois d'Avril est consacré à l'entraînement intensif des candidats chefs de patrouille. Ces derniers sont tout le temps en l'air et effectuent plus de vingt heures par mois. Ils ne rendent plus aux équipiers qu'à partir en permission en attendant que ça se passe... et c'est que font l'Aspirant Ryckwaert ainsi que les Sergents Heyrier et Hissud.

Deux expéditions partent au Maroc pour effectuer des voyages de grande navigation qui leur permettent de rendre visite à la 1^{re} Escadre à Oran et à la fois à Rabat. Les patrouilles sont :

Capitaine LORISAN - Lieutenant VARENNE - SC MARCHAND - SC BAILLARD

Capitaine RIVORY - Sergeant MAGNAN - Capitaine MARGER - Lieutenant THELOT

Nous avons le regret de voir partir l'Aspirant SEDES, un des anciens du Groupe qui en tant que chef de poste était connu et aimé de tous, ainsi que le Lieutenant LEDAIN notre officier radio.

Le Groupe se procure une mascotte. A vrai dire elle n'a pas un physique très sympathique. C'est en effet un aigle royal (?) qui nous a été donné par un colon des environs. Il semble assez dépayssé dans sa cage et empesche l'atmosphère de la salle de ping pong. Malgré les soins diligents du Sergeant ROUCHON, grand ami de la gent animale comme chacun sait, il garde un air hautain et farouche et semble avoir une idée bien arrêtée en tête : flanquer un coup de bec au premier qui s'approche.

5 au 12 Mai - Douze Kings se rendent à TAFARAIDI pour participer aux grandes manœuvres d'Oranie. Ils sont assez fraîchement reçus par les ramous et ne gardent pas une bonne impression de ce séjour à base d'eau salée.

20 Mai - Les épreuves du brevet de chef de patrouille se déroulent dans une atmosphère fiévreuse. Tout le monde fournit terriblement et les Kings se frisent les moustaches.



La mascotte éphémère
du Groupe

Sont récus : le Capitaine LORIDAN, l'Adjudant MARCHAND et le Sergent Chef MAGNAN. Malheureusement le Lieutenant THELOT, qui jusqu'à présent tenait le journal de marche avec verve et prolixité, est repris par une crise de dysenterie ambiante et arrive complètement crevé à la dernière épreuve, celle d'appui aérien. Il devra se représenter à la prochaine cession.

20 au 27 Mai - Le Comité de Parrainage des Usines Messier se fait représenter auprès de nous par un contre maître et l'assistante sociale. Pendant quelques jours ils vivent la vie du Groupe et sont récus un peu dans toutes les familles. Après un petit voyage vers Tunis, HAMMAMET et NABEUL ils repartent, enchantés de connaître la Tunisie et d'avoir pris contact avec le Groupe pour lequel ils vont demander à nos parrains, déjà fort généreux, de nous aider encore plus; en particulier de régler nos commandes de papier à lettre et de nous envoyer des livres nouveaux pour notre bibliothèque.

10 Juin - Le Capitaine ENJALBERT quitte le Groupe et son commandement de la 2^e Escadrille Versailles. Il est provisoirement affecté dans un bureau de la DAT à Paris en attendant d'être rappelé à l'Ecole Supérieure de l'Aéronautique. D'ailleurs depuis plus d'un an nous nous apitoyons sur son sort en le voyant se pencher à tous moments sur des problèmes mathématiques fort ardues alors qu'il nous paraît si bon de jouer au ping pong ou de boire un pot pour nous délasser du dernier vol ... et nous déposer en vue de prochain.

C'est le Lieutenant TARENNE qui prend sa succession à la tête de la 2^e Escadrille.

A la fin du mois le Capitaine LABOISSIERE et le Commandant HANGIN viennent faire un stage d'entretien au Groupe. Faisant preuve de beaucoup de bonne volonté ils parviennent à ne pas casser d'avions...



Adjudant Chef HUMBERT

Assistante sociale
des USINES MESSIER

Capitaine RIVORY
Commandant le GC^{2/5}

Au début du mois de Juillet ont lieu les traditionnelles manœuvres avec l'Arronanches.

Tous de pilotes sont présents au Groupe et cela vole sec. Nous faisons une moyenne de 27 heures par tête de pipe. L'alerte revient souvent et la chaleur aidant tout le monde tourne à 3.000 tours en particulier les lieutenants Varennes, Fleurot et Labouche dit "NURUS" ou la "souris ANOUREUSE". Seul le Capitaine MEROUÉE LE MAESTUEUX garde tout son calme mais reçoit au restaurant dit "la réserve" un coup terrible au foie de la part de crevettes pas très fraîches et reste KO pendant trois jours.

20 au 30 Juillet - L'Escadre faisant preuve d'un bel esprit d'initiative déclenche une offensive de vol de nuit. C'est la première fois que les Kings ont rendez-vous avec les étoiles et nous sommes tous fort heureux. Il faut dire que les premiers jours nous avons droit à la pleine lune et que l'on y voit presque comme un plein jour. Le programme est le suivant : d'abord prise en main individuelle avec deux atterrissages, ensuite patrouille légère, puis patrouille simple et finalement navigation Bizerte Bône Kairouan en patrouille simple. En moyenne tous les pilotes font huit heures de vol et tout se passe remarquablement bien. A noter que par une nuit très noire le Capitaine DE PINSON découvre une ville soeur de TABARKA, à quelques 30 kilomètres en mer ... qui pourrait bien être une flottille de bateaux pêchant "au lamparo" !

Aôut. Septembre - Octobre 1948

Le mois d'Aôut n'est quère aimé. C'est le mois de la grosse chaleur, des siestes lourdes trop souvent faites à la base, en raison de l'alerte qui revient très souvent car le GCYS est actuellement à Friedrichshafen.

Le Capitaine AUGER essaye de se rafraîchir en faisant de la pêche sous marine et parvient à emblocher des mons-

tres de 200 grammes...

Au début du mois de SEPTEMBRE le Lieutenant VARENNE part en permission en France. Il rejoindra directement le Groupe en Allemagne.

17-20 Septembre - Des manœuvres se déroulent dans la région de GUARDINOU. Le temps n'est guère favorable et cela nous donne l'occasion de faire un peu de navigation à l'estime en cherchant le "trou" propice au voisinage de l'objectif.

En fin de mois le sympathique Aspirant CAMPS vient faire un stage d'entretien parmi nous. Ayant terminé sa première année à Salon il espère bien revenir au Groupe à la fin de sa deuxième année.

Le 29 il est remplacé par le Capitaine DELACHENAL qui lui aussi vient se retrouver dans le bain vivifiant du Groupe.

1er Octobre. Ordres et contre-ordres se succèdent quant au départ du Groupe pour Fried mais aucune décision positive n'intervient et tout le monde est comme l'oiseau sur la branche. Le 5 des brevets émanant de milieux généralement bien informés indiquent le départ du Groupe en deux fractions, la première partirait le 15 et la deuxième en fin de mois.

14 Octobre - Deux Maraudeurs emportent un détachement commandé par le Capitaine DE PINSON avec les Adjudants Palme et Marchand, le S.C. Decoin et des mécaniciens. Ils vont retrouver là-bas le Lieutenant Varenne, le Lieutenant Tholot, les Sergents Rouchon et Haquin.

Le 16, retour de la première fraction du 1/5 avec l'Adjudant SAILLARD qui y était détaché. Ce dernier nous raconte molt coups sur l'Allemagne, ses joies et ses inconvénients et ne manque pas de nous crier sur les grecchus.

25-28 Octobre. Grandes manœuvres d'Automne. Un parti "Rou-

que "venant de Yougoslavie s'empare de la région BIZERTE FERRYVILLE, s'y maintient pendant deux jours puis est repoussé par les troupes de Tunisie les deux jours suivants. Nous appuyons le parti rouge le 25 et le 26 et changeons de camp pour le 27 et le 28. Huit spis de la 1^{re} Escadre et deux A 24 de Blida sont venus en renfort. Nous assistons à une attaque de la base par les parachutistes, à une attaque des chars repoussée par les spis, etc... Dans l'ensemble tout se passe bien malgré quelques mots un peu vifs échangés à la radio.

Novembre 1948

4 Novembre - Le deuxième échelon s'envole vers Fried dans deux Dakotas.

Ne reste à Sidi Ahmed qu'une fine équipe chargée de l'entretien des Kings sous la direction du Lieutenant Colombat ainsi que deux cochers pour leur faire faire les deux vols d'entretien mensuel : les Lieutenant LABOUCHE et FLEUROI. Ils voleront en outre au GC 1^s pour préparer leur brevet de chef de Patrouille.

L'auteur de ces lignes, étant resté à Sidi Ahmed, passe la plume au Capitaine LORIDAN pour qu'il évoque ce que furent l'atmosphère et les aventures du Groupe à Friedrichshafen -

Séjour en Allemagne

A notre arrivée nous retrouvons quelques pionniers arrivés avec le GC I/5 en Juin et déjà lâchés sur le problème crucial et épineux du Mark.

La mécanique s'attaque immédiatement aux quelques P 47 essoufflés que le Parc nous refile au compte goutte. Les vols commencent dans la mesure où la météo le permet mais dans l'ensemble elle n'est pas très brillante. Les installations sont sommaires: baraques en bois aménagées avec des moyens de fortune dont le centre vital reste le poêle, seul moyen efficace de lutte contre l'hiver allemand.

4 Decembre- Nous organisons avec le Groupe de Marche de la 1ère Escadre une grande soirée dans les salons du Kurgarten. Un Goeland a amené à veille Martine Carol et un orchestre "be-bob" de Saint Germain des Prés. La première fut l'objet de bien des convoitises mais s'il y eut un heureux gagnant il eut le triomphe modeste. Quant aux seconds, leur retour en Goeland valut bien des ennuis et des aventures à leur pilote, le Capitaine Amarger...

15 Decembre- Le Groupe met le cap sur le terrain de Mengen où il doit faire un entraînement de nuit. Huit P 47 et un Goeland décollent pour cette corrida qui sera noyée dans la neige. En effet le lendemain de la mise en place les flocons blancs commencent à tomber... et il en sera ainsi pendant huit jours! Huit jours tristes, sans vol, pendant lesquels le désespoir nous guette. A l'aube du neuvième jour le plafond est de mille pieds et le soir même tous les pilotes font leur lâche en tour de piste. Pas question de s'écartez du terrain car il y a de la crasse partout. La nuit suivante le ciel est clair et tout irait au poil si l'Adjt Marchand n'était pas obligé de se reposer à contre piste, son moteur donnant des signes évidents de faiblesse. Le 31 retour de tout le Groupe à Fried où chacun enterre l'année à sa façon.

En Janvier le mauvais temps ne désarme pas et les vols sont rares et chers "car les crevards ne manquent pas. C'est ainsi que le Capitaine Amarger ayant décollé un jour pour un vol de trente minutes, un petit vol d'essai disait-il, trouva le moyen de se poser "en raison du mauvais temps" à Luxeuil et de ramener le taxi avec cinq heures de plus..."

Les Goelands nous permettent de connaître les joies des percées avec Boxcar et les Thunderbolts d'aller épater les mignonnes de Saint Anton. Quelques éléments heureux du Groupe y pratiquent d'ailleurs le ski.

La poursuite des marks va bon train et le Cne de Pinsun seconde du Lt Thelot se trouve un jour aux prises avec les douaniers à la frontière Suisse. Ceux-ci ne veulent en effet pas admettre qu'il se rend en Suisse avec 100.000fr dans sa poche avec la seule, louable et honnête intention d'acheter du vermifuge pour sa nombreuse et charmante petite famille... Le Lt Thelot se fait passer pour le chauffeur de notre Commandant en second et grâce à son baratin inimitable réussit à arranger toute l'affaire.

En Février la meteo s'améliore nettement et les escadrilles se disputent les taxis.

24 Février - La II^e Escadrille perd son Commandant, le Lt VARENNE qui trouve la mort dans un combat tournoyant au cours duquel il part dans une vrille qu'il ne parvient pas à redresser. Nous ressentons tous vivement la perte de ce camarade sympathique, au regard clair et franc, et dont le dynamisme et l'entrain vont désormais manquer au Groupe. Voici d'ailleurs sa dernière citation à l'ordre de l'Aviation Française :

"Officier pilote de chasse, brillant et fanatique. S'était évadé de France en 1942 pour reprendre sa place au combat dans les Forces Françaises Libres et avait participé avec le Groupe de Chasse Ardennes aux campagnes d'Italie, de France et d'Allemagne. Commandant d'Escadrille au Groupe de Chasse "Île de France", s'était imposé à tous par sa maîtrise et l'amour qu'il portait à son métier."

A trouvé la mort au cours d'un exercice de chasse le 24 Février 49. Était titulaire de la Croix de la Légion d'Honneur et trois citations. Totalisait 1.300 heures de vol dont 250 heures de vols de guerre."

Le lendemain eut lieu l'enterrement et son corps fut placé sur un wagon qui devait le ramener en terre française...



LIEUTENANT M. VARENNE
Commandant l'Escadrille Versailles
Mort en Service Aérien Commandé
le 24 Février 1949

Mars Avril 1949

Peu de vols en ce début de mois et quelques escapades vers la France car il faut profiter de notre présence sur le continent pour prendre quelques permissions.

10 Mars. Le Groupe plie bagages et des Halifax nous ramènent vers les paysages familiers de Tunisie. Nous retrouvons avec soulagement nos Kings qui valent cent fois les P47 essauffés de Fried.

Au début d'Avril de nombreux renforts nous arrivent de Meknès en prévision de notre départ pour l'Extrême Orient : Lieutenants BACHELIER et VAZIAGA, sergents GIROUD et BOISSET. Le Lieutenant SAINT MARTIN arrive également de Rabat pour intensifier son entraînement d'ECP car les mosquitos du Normandie sont presque tous interdits de vol. Il est d'ailleurs fort probable qu'il restera parmi nous car il souhaite partir en Indochine.

14 AVRIL . Le Lieutenant GHESQUIERE plus connu sous le nom d'ACHILLE rejoint le Groupe pour prendre le commandement de la 2^e Escadrille Versailles.

L'entraînement des ECP s'accélère car l'examen en vol est prévu pour le 9 Mai. Comme chaque année à pareille époque l'atmosphère devient "ambianté" tant en l'air que lors des discutages de coup au debriefing et cela "bride le see" ...

Une égoureuse emulation entre les deux escadrilles continue jusqu'à ce jour au nombre d'heures de vol, se porte maintenant sur la décoration. La 1^{re} Escadrille inaugure

des doubles rideaux, blancs et bruns, d'un effet très sépulcral tandis que la 1^{ere} Escadrille profitant d'un stock de peinture du magasin technique badigeonne en bleu porte, fenêtre, rideaux ce qui lui vaut le nom de "blue room". Le moins que l'on puisse dire est que l'effet est curieux...

27 Avril - La journée commence par une conférence sur l'Indochine par le Colonel de Leubolley au cours de laquelle nous sommes heureux d'apprendre que nous y trouverons un climat sain, des sites touristiques nombreux, des chastes aux faunes, etc...

Ensuite a lieu une grande prise d'armes devant les hangars triples au cours de laquelle le Capitaine Dogit passe le commandement du GC YS "Vendée" au Commandant BOUDIER et le Capitaine Rivory celui du GC YS "Île de France" au Capitaine de PIRSON.

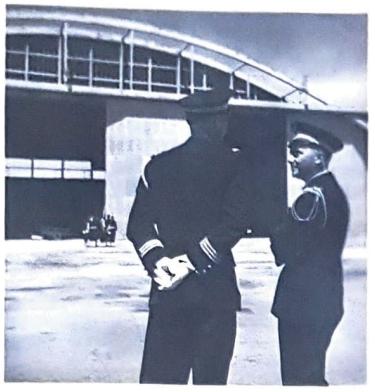
Ces cérémonies ne sont marquées d'aucun incident grave si ce n'est l'attitude perplexe du Lieutenant Bachelier devant sa section armée de fusils Modèle 36. Ne voyant pas de bayonnettes pendre au côté des soldats il se demande comment leur faire mettre "bayonnette au canon" ...

29 Avril - Après un vol matinal le GCYS et ses invités se dirigent en force vers la Corniche afin de répâiller au Petit Housse en l'honneur du départ du Capitaine Rivory et de la prise de commandement du Capitaine de PIRSON. Au cours du repas règne une bonne ambiance et chacun de pousser sa chanson au dessert ou de raconter son histoire s'il chante faux ...

30 Avril - Nous terminons le mois en ayant fait 322⁴⁰ de King et 30⁵⁵ de Goeland - C'est un chiffre record pour le Groupe qui ne l'avait jamais encore atteint. Celui-ci se renforce toujours d'éléments nouveaux et c'est ainsi que nous avons

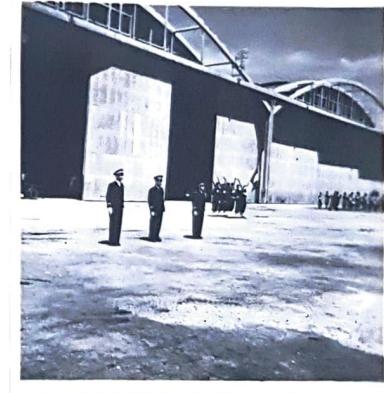
Prise de Commandement du Capitaine DE PINSUN - 27 Avril -

Premier épisode : "PRISE D'ARMES"



Pourvu que tout se passe bien... Enfilons nos gants

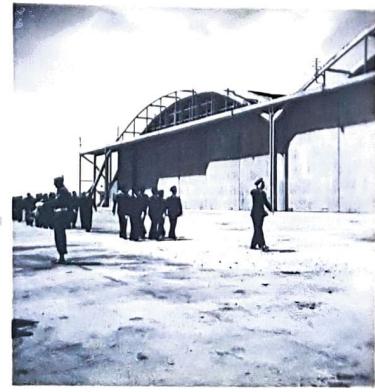
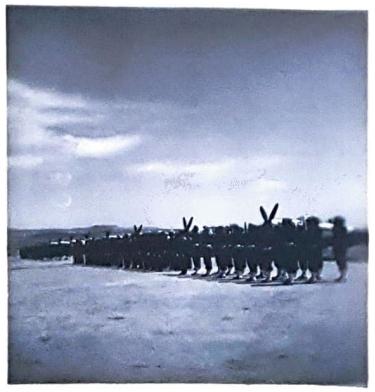
Belle brochette



Au drapeau

Voilà le Général

L'instant



Tout le monde s'en va ... les Kings restent -

Deuxième épisode : "GUEULETON AU PETIT MOUSSE"



L'Adjt Brey donne son avis sur la 4CV du Lt Labouche



Le Cne Riuory , sortant, prononce son discours...



Le Cne de Pinson , rentrant, lui répond ...



Congratulations



Euphorie



le se Heunier s'expédie un dernier verre derrière la cravate tandis que sourit le Cne Amarger



le plaisir de voir arriver parmi nous les Sous-Lieutenants ~~Bois~~
SAT et RABET.

Malheureusement vers 10 heures une mauvaise nouvelle arrive au Groupe par le chemin du Flying Control : un de nos avions est dans la nature. Petit à petit les informations se précisent : c'est le Sergent BOISSET, récemment arrivé de Metz qui a heurté le sommet d'un pylône d'une ligne à haute tension au cours d'une passe de strafing sur la route de MATEUR à DIESELDA. Son avion s'est littéralement volatilisé et il n'y a plus d'espoir à garder pour lui.



- Campagne d'Indochine -

TABLE DES MATIERES

- I - Préliminaires ou comment les hauts Etats Majeurs préparaient dans le calme et la réflexion notre départ et de la façon de rapidement planer bagages.
- II - Croisières ou les joies de la traversée de la Mer Rouge en plein mois de Juillet.
- III - Saigon , tête de pont de la 1^{re} Escadre de Chasse
- IV - Saigon-Hanoï
- V - Hanoï , place forte et fief de la 1^{re} Escadre de Chasse
- VI - Haiphong - Tristement le retour ...



I Preliminaires

Mai-Juin 1949

1^{er} Mai - Depuis quelques mois le départ de la 1^{re} Escadre fait l'objet de nombreux pronostics mais se précise petit à petit. En principe le GC 1/5 Vendée devrait partir au milieu de l'été et nous en automne. Et chacun de faire des projets de longues vacances en cumulant la permission normale avec celle de départ colonial.

11 au 15 Mai - L'examen de Chef de Patrouille se déroule comme chaque année à pareille époque. Les trois épreuves traditionnelles et surannées se déroulent selon le scénario habituel : couverture, protection et appui aérien. Elles ne manquent pas cependant d'entraîner des contreverses multiples et vénérables entre les examinateurs. Au total sur les huit poulians de l'Escadre quatre sont reçus dont le Lieutenant Fleurot et le Sergent Chef Guillot pour le 2/5.

20 Mai - Un bruit circule comme une traînée de poudre ... Notre départ serait considérablement avancé. On parle même du 30 Juin comme date possible.

26 Mai - Le Commandant Prayer nous annonce officiellement que nous partons en Indochine à titre "renfort" et que le départ est fixé au 26 Juin pour les mécaniciens et au 10 Juillet pour les pilotes.

27 Mai - Une brève cérémonie à laquelle participent les fusiliers marins du "Commando Hubert" commémore l'anniversaire de la mort du Capitaine Gouachon en 1946. Le Capitaine de Pusson nous relit sa dernière citation et nous observons une minute de silence.

28 Mai - La date théorique du départ approchant à grands

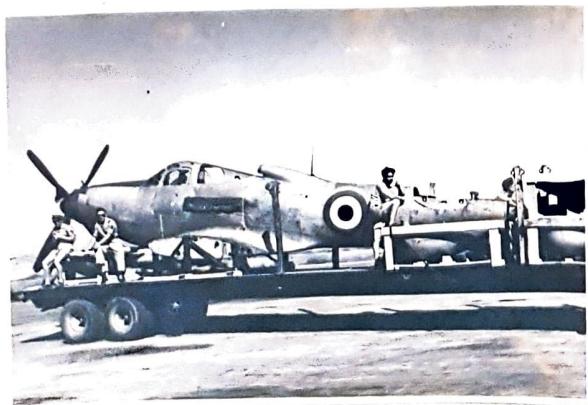
Préparatifs de départ



A priori le C^{ne} de Pinsun et le
L^e Colombat sont soucieux



Le Lt Rousseau "pointe" paisiblement , d'autres s'éneruent sur la cercleuse



Les Kings roulent vers le port

Tout finira par se tasser

pas bien qu'aucune précision ne nous ait été encore fournie, l'atmosphère du Groupe devient fiévreuse. Chacun se débat au milieu des formalités de déménagement et calcule la date idoine pour aller passer en France les quatre jours de permission généralement accordés...

Quant au problème essentiel, l'embarquement des Kings, il ne semble pas encore résolu par l'Etat Major. Le Lieutenant Combat s'arrache les cheveux ne sachant ce qu'il faut emporter ou laisser. Quant à son brillant second, le Lieutenant EUVRAP il s'agit de plus en plus... pris entre les travaux du Groupe et les nombreuses fiancées qu'il a à Tunis. Il doit d'ailleurs partir le 16 en échelon précurseur avec le Lieutenant Vaziaga par le Dakota militaire. Il faut que le commandement soit bien liger pour les laisser partir ensemble et l'on ne sait trop lequel veillera sur l'autre...

15 Juin - L'atmosphère devient de plus en plus fiévreuse. Des Halifax assurent des liaisons quotidiennes Sidi Ahmed Mariana et retour qui permettent à chacun d'aller passer quatre jours en France ce qui pour quelques uns ne correspond qu'à quelques heures passées chez eux en raison des délais de route.

Les Kings qui se trouvaient à El Aouina en réserve sont convoyés par les pilotes à Mariana où ils seront démontés par une équipe de mécaniciens sous les ordres de l'AC Nivou et mis en caisse par une maison civile. Le Lieutenant Vaziaga se distingue en traversant la Méditerranée avec 150° au coolant et se pose à Mariana avec une véritable locomotive, crachant et fumant le glycol par tous les bords -

A Sidi Ahmed même 20 Kings sont démontés, la cellule fixée sur un bâti par les boulons de fixation des planches, les ailes dans des cadres en bois. Ils seront embarqués directement à Bizerte sur le Dixmude qui partira le 25 Juin avec la première moitié du Groupe tandis que la deuxième embarquera sur le Chau-pollion le 30 Juin.

II Croisières

25 Juin - La grosse masse du Dixmude quitte lentement le quai de Bizerte parmi le brouhaha des adieux, des coups de sirène et de la musique militaire Il emporte au jour dit (extraordinaire) le premier détachement du Groupe vers l'Indochine. Le Capitaine Colombat, récemment promu et chef de détachement en la circonstance, a toute la journée tourné à trois vingt tours et tandis que nous agitons nos mouchoirs il s'éponge le front et respire : tout le monde est à bord ! Ont embarqué avec lui les Lieutenant Baderspach, Bachetier et Labeyrat. Ce dernier court d'une rameur à l'autre, se renseignant sur les escales futures car il a parié le champagne au Lieutenant Labouche qu'il ferait au moins quatre escales avec descente à terre.

Sur le pont s'entassent des Toucans, carcasse au vent. Leur ailes sont enfermées dans d'immenses cages à poules, fruits de l'esprit inventif des rameurs de Karouba. Dans les soutes se cachent des caisses innombrables et dans l'entreport 20 Kings dont 10 réservés au Groupe. Quant aux autres ils sont démontés à Hariguane sous l'œil vigila nt de l'Adjudant Chef Nivau par une équipe fantôme de la IV^e Région, mis en caisse par un démineur de Paris et nous rejoindront par cargo si les vents sont favorables.

Il serait fastidieux d'énumérer tous les ordres et contre-ordres reçus au sujet de notre départ mais en définitive il semble bien que le gros du Groupe s'embarquera le 30 sur le Champaillon.

Décrire la douce pagaille qui a présidé à l'embarquement du matériel serait également laborieux mais tout a fini par se caser dans une caisse ou dans une autre depuis les carburateurs jusqu'aux enciers en passant par les clefs à molette, les jeux de fléchettes, les chaises cassées sans parler du Bric-à-brac du Sergent Chef Rabeste...

27 Juin - Depuis ce matin le SS "Chinon" embarque l'échelon roulant de l'Escadre et les caisses qui n'avaient pas prendre place sur le Dix mille. Et cela en fait... dès les premières manœuvres un Chevrolet se retrouve au fond du canal mais, la première émotion passée, l'on constate qu'il s'agit d'un EXO TOU et non d'un EXO KING!

28 Juin - Journée fébrile au cours de laquelle se bouclent les dernières caisses dont certaines vont emporter vers l'Extrême Orient un lot de bouteilles : champagne, Sidi Ahmed, Cognac, Avisette et apéritifs variés... Depuis quelques jours nous voyons circuler parmi nous deux sympathiques figures : les lieutenants BABOU et HICHON. Le premier vient de Rabat Salé et sera notre Officier Radio tandis que le second a quitté Bordeaux pour assumer les charges de Chef des Services du Groupe.

29 Juin - C'est demain le grand jour du départ et le commandement a prévu un branlebas de combat aux aurores bien que l'embarquement ne doive avoir lieu qu'en fin de matinée. Les dernières caisses, la dernière n'est jamais la dernière, sont clouées définitivement vers 11 heures. Dans l'après-midi nous palpons la solde ainsi que dans une certaine confusion des devises : dollars et livres. Les dernières nous sont royalement changées à 1.100 francs alors que depuis huit jours elles ne côtent que 900 francs à la bourse.

Le soir quelques exaltés se livrent à des démonstrations bruyantes dans les rues de Bizerte à l'aide de pétards et de pistolets à bout chou.

30 Juin - Alors que le soleil n'est pas encore levé, autocars et camions commencent le ramassage du personnel et des bagages dans la ville encore endormie. Le Lieutenant Babou arrive au hangar avec une caisse qu'il transporte avec des précautions infinies. Elle est ornée d'une croix rouge et de la mention "pharmacie individuelle". Nous admirons en silence la sagesse et la prévoyance de ce vieux colonial... et n'apprendrons que plus tard ce qu'elle

Prise d'armes sur le quai de BIZERTE
avant l'embarquement sur le Champollion -



contient ainsi que la façon dont l'alcool sous toutes ses formes intervient dans sa thérapeutique !

Vers 9 heures a lieu la prise d'armes du départ au cours de laquelle ACHILLE se distingue en tant que porte drapeau comme on peut le constater de visu sur les photographies officielles.

A 10h 30 tout le monde est abord. Il ne reste plus qu'à attendre le départ à midi. Heureusement le bar est ouvert ce qui permet de boire le godet d'adieu avec les amis qui restent.

Midi. Tandis que les héros en partance se penchent aux bastingages vers leurs bobonnes, petites amies et autres personnes du sexe flâble, éplorées, le Champollion se détache lentement du quai sous les efforts conjugués de deux petits remorqueurs essoufflés. La musique du 4^e Zouave entonne la Marseillaise et le "Groupe de Chasse" Ile de France" quitte, peut-être définitivement, cette terre d'Afrique sur laquelle il vient de passer deux ans et demi, en paix... De Casablanca à Tunis, de Gafsa à Erfoud, peu de douars, peu d'oueds, peu de djebels n'ont vu un jour ou l'autre passer sur eux l'ombre de nos kinois. Si tous laissent derrière nous des paysages familiers beaucoup laissent aussi en AFN des visages chers.

L'après midi se passe en prise de contact avec le bateau, ses couratives, son odeur, ses occupants et ses occupantes. Parmi celles-ci 15 AFAT qui sont du voyage sont dès le dîner vigoureusement attaquées car des buffets ont déjà mis à profit l'avantage que leur conférait l'embarquement à Marseille.

1^{er} Juillet. Les événements peu marquants de cette journée sont éclipsés le soir par une séance d'hypnotisme et de spiritisme organisée par les hienbœufs HICHON et BABOU. On les a vus éoder toute la journée avec des airs mystérieux. Sollicité, l'esprit de Napoléon ne se manifeste pas et pour cause, des spectatrices naïfantes bloquant de leurs jambes celles des opérateurs principaux. Décous, nous passons à la deuxième partie du programme et à la grande stupeur de tous HICHON réussit à endormir une spectatrice ...

2 Juillet - Journée calme. Nous passons au large des côtes de la Crète et la température est en hausse. Ceci explique sans doute pourquoi l'on pouvait voir quatre lascars assis sur les marches d'un escalier et liquideant avec entrain une bouteille de zoteux... extraite de la caisse à pharmacie du Lieutenant BABOU. Le landemaine matin le Lieutenant DJIAN se plaignit d'avoir reçu Achille sur le coin de la figure alors que ce dernier tentait de descendre de sa couchette supérieure. Il est évident qu'il ne faut voir aucune relation de cause à effet entre les deux événements relatés ci-dessus !

3 Juillet - En fin d'après-midi nous arrivons à Port Said. Dans les romans c'est une ville des mille et une nuits... mais elle nous apparaît comme une ville boueuse bien classique, sale, mal construite, peu pittoresque au total. Nous descendons à terre après-dîner et sommes immédiatement assaillis par une bande de brigands nous proposant à des prix défiants parait-il toute concurrence des tapis, des piastres à douze francs, des femmes voire des petits chiens... Si la ville nous a décus le retour vers le paquebot, en revanche, est sensationnel. L'atmosphère du port est très particulière avec tous les bateaux qui attendent pour passer le canal en convoi, hissant trois feux blancs en tête de mat pour demander un pilote. Nous glissons parmi leurs masses sombres tandis que d'énormes projecteurs éclairent les quais et nous sentons vraiment à l'un des carrefours du monde...

4 Juillet - Les rives du canal défileront lentement devant nous, pelées, londues. Des voitures, dont de nombreuses citroëns, circulent sur la route parallèle et sont les seules choses vivantes du paysage. Ismailia nous jette tout à coup sa verdure au visage et nous admirons cette oasis extraordinaire dont les garçons n'ont rien à envier à ceux de Hyde Park. Aux fenêtres de l'hôpital français de nombreuses mains s'agitent vers nous.

5 Juillet - La mer est d'huile dans le golfe de Suez et le

PORT SAID



ESCALES

contact avec la fournaise de la Mer Rouge assez brutal. Pendant deux jours encore nous aurons le plaisir de mouiller une dizaine de briquettes par jour et de ne pouvoir fermer l'œil avant trois heures du matin.

8 Juillet - Nous arrivons tard dans la soirée à Djibouti et descendons passer quelques heures sur cette terre inhospitalière. Néanmoins les cigarettes y sont vendues à des prix défiant toute concurrence et nous remontons à bord les poches pleines de Players, Camel, Craven et autres cigarettes de goût anglo-saxon.

9 au 14 Juillet - Nous essayons dans l'Océan Indien deux jours sinon de tempête du moins de grosse mer. Le bateau se vide rapidement de ses éléments ciels mais dans l'ensemble le GC 75 tient assez bien le choc à l'exception de notre "Administratif de Chasse" qui quitte un soir la salle à manger un peu rapidement...

Le jour de la Fête Nationale débute très paisiblement, les flots s'étant calmés. Seules s'agitent les passagères qui préparent leurs robes du soir. Un grand bal est annoncé avec des attractions organisées par les inseparables hienfous Babou et Michou. Malheureusement des événements regrettables sur lesquels nous n'insisterons pas viennent gâcher la soirée. Encore une histoire de rumeurs...

15 Juillet. - Nous arrivons de bonne heure à COLOMBO. Le temps est gris et de forts grêles cachent en partie le paysage. Le Dixme est en cours d'appareillage et nous avons aussi rejoint les petits camarades partis avant nous.

Le Commandant du bord organise une excursion au centre de l'île vers le site enchanteur de Khandie. Nous sommes nombreux à faire cette ballade et ce premier contact avec la végétation tropicale nous enthousiasme. Nous assistons au bain des éléphants et au spectacle sensationnel "of the tallest man of the Two Feet Squadron, Captain Hérouëe, riding the biggest elephant in the world". Le hienfou Babouche, fidèle et brillant reporter de

notre unité, a d'ailleurs fixé à tout jamais en noir sur blanc cette scène mémorable.

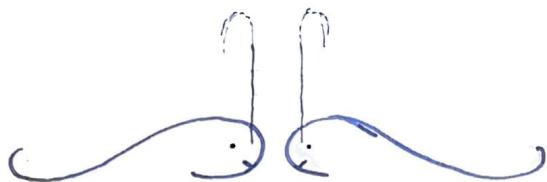
16 Juillet - Journée calme par excellence qui permet de récupérer des fatigues de la veille. Il n'y aura que le soir qu'un jeune et charmant Lieutenant de la 1^{re} Escadrille, perchée sur la mer phosphorescente au côté d'une AFAT aux lumières scintillantes, s'entendra dire : "On ne fait pas une petite partie de quelque chose avant d'aller se coucher ? Sans commentaires....

17 Juillet - C'était un jour comme les autres et puis le soir, brusquement, le "cheese" a démarré. Au départ il y a une AFAT dont on fête les vingt deux printemps dans un coin du jardin. Un pot entre amis tout simplement. Entre amis on danse mais le Commandant du bord n'aime pas ça et fait expulser du jardin d'hiver la bande un peu bruyante. Tout le monde se regroupe à l'arrière et la fête continue. Le bord prononce alors une nouvelle attaque, par la bande : le pick-up est coupé. Rapide contre attaque de Richard qui réquisitionne un se fait trop où un Hollandais et son accordéon. Les danses reprennent de plus belle ! Troisième et dernière mesure répressive : le bord coupe l'électricité. Cela ne gâche pas nos affaires autant qu'il le pense... Cela dura jusqu'à trois heures du matin dans une ^{bonne} atmosphère et se solda par : deux blessés légers vingt deux verres cassés et une table endomagée ...

18 Juillet - Il faut d'abord arranger l'histoire de la veille avec le commissaire. Cela se passe relativement bien. Toute l'affaire est mise sur le compte des Hollandais qui descendent à Singapour et ne parlent pas un mot de français...

20 Juillet - Courte escale à SINGAPOUR où nous retrouvons le Dixmude. Malheureusement il mouille dans l'avant port tandis que le Champaillon va à quai. Une rapide visite de la ville nous permet d'admirer les quartiers de résidence anglais.

22 Juillet. Nous nous réveillons devant le Cap Saint Jacques et écarquillons nos yeux devant cette terre où nous allons vivre pendant un ou au moins. Le Commandant THIERRY monte à bord et nous donne les derniers tuyaux : très probablement les deux Groupes monteront à Hanoï. Pendant ce temps nous remontons lentement la rivière de Saïgon. Assez rapidement nous apercevons les tours de la cathédrale mais nous n'atteindrons Saïgon que plusieurs heures après en raison des innombrables méandres. Un dernier pot au bol et la manœuvre d'accostage s'amorce. La Marseillaise s'élate, la croisière est terminée, la Campagne d'Indochine commence !



SAIGON tête de pont

23 Juillet - Nous prenons possession, après une hative traversée de Saïgon en canoës, de nos cantonnements à TAN SON NHUT - Cela pourrait être mieux mais cela pourrait également être pire.

La topographie de la Base nous surprend un peu à vrai dire. La dispersion des installations est extravagante et semble défier toutes les notions classiques concernant la défense d'un terrains. Les cantonnements offrent une gamme très variée depuis les villas civiles jusqu'aux paillottes en passant par les bâtiments tout neufs des parachutistes dans lesquels sont logés une grande partie des officiers et des sous-officiers.

Grâce à l'activité débordante, bien comme, de notre Commandant et de son second les quelques petits problèmes de détail qui se posent sont rapidement résolus... (?) On verra bien des caisses passer plusieurs mois les pieds dans l'eau, des camions s'enfoncer progressivement et exiger les efforts du cheval à chenilles pour se sortir de leur mauvais pas, l'eau - pourtant si abondante en cette période de mousson - délibérément refuser de couler aux robinets des cantonnements, mais il est bien connu que l'on ne peut pas tout faire à la fois et que l'expérience - cette chère vieille expérience, rempart facile... - prouve que tout finit par s'arranger, bien ou mal.

Malgré la forte chaleur les mécaniciens se mettent au travail avec ardeur aux chaînes de montage - Petit à petit les King se retrouvent sur leurs pattes, avec leurs ailes, et retrouvent ainsi leur silhouette familière. Le Capitaine COLOMBAT se dépense sans compter du lever au coucher du soleil mais il paiera au bout d'un mois cet effort excessif par un séjour à l'hôpital.

10 Août - Le premier King de la veine Escadre prend son élan dans le ciel indochinois et de nombreuses paix d'yeux le suivent dans ses évolutions...

SAIGON tête de pont

23 Juillet - Nous prenons possession, après une hative traversée de Saïgon en canions, de nos cantonnements à TAN SON NHUT - Cela pourrait être mieux mais cela pourrait également être pire.

La topographie de la Base nous surprend un peu à vrai dire. La dispersion des installations est extravagante et semble défier toutes les notions classiques concernant la défense d'un terrains. Les cantonnements offrent une gamme très variée depuis les villas civiles jusqu'aux paillottes en passant par les bâtiments tout neufs des parachutistes dans lesquels sont logés une grande partie des officiers et des sous-officiers.

Grâce à l'activité débordante, bien connue, de notre Commandant et de son second les quelques petits problèmes de détail qui se posent sont rapidement résolus... (?) On verra bien des caisses passer plusieurs mois les pieds dans l'eau, des canions s'enfoncer progressivement et exiger les efforts du chariot à chenilles pour se sortir de leur mauvais pas, l'eau - pourtant si abondante en cette période de mousson - délibérément refuser de couler aux robinets des cantonnements, mais il est bien connu que l'on ne peut pas tout faire à la fois et que l'expérience - cette chère vieille expérience, rempart facile... - prouve que tout finit par s'arranger, bien ou mal.

Malgré la forte chaleur les mécaniciens des mettent au travail avec ardeur aux chaînes de montage - Petit à petit les Kings se retrouvent sur leurs pattes, avec leurs ailes, et retrouvent ainsi leur silhouette familière. Le Capitaine COLOMBAT se dépense sans compter du lever au coucher du soleil mais il paiera au bout d'un mois cet effort excessif par un séjour à l'hôpital.

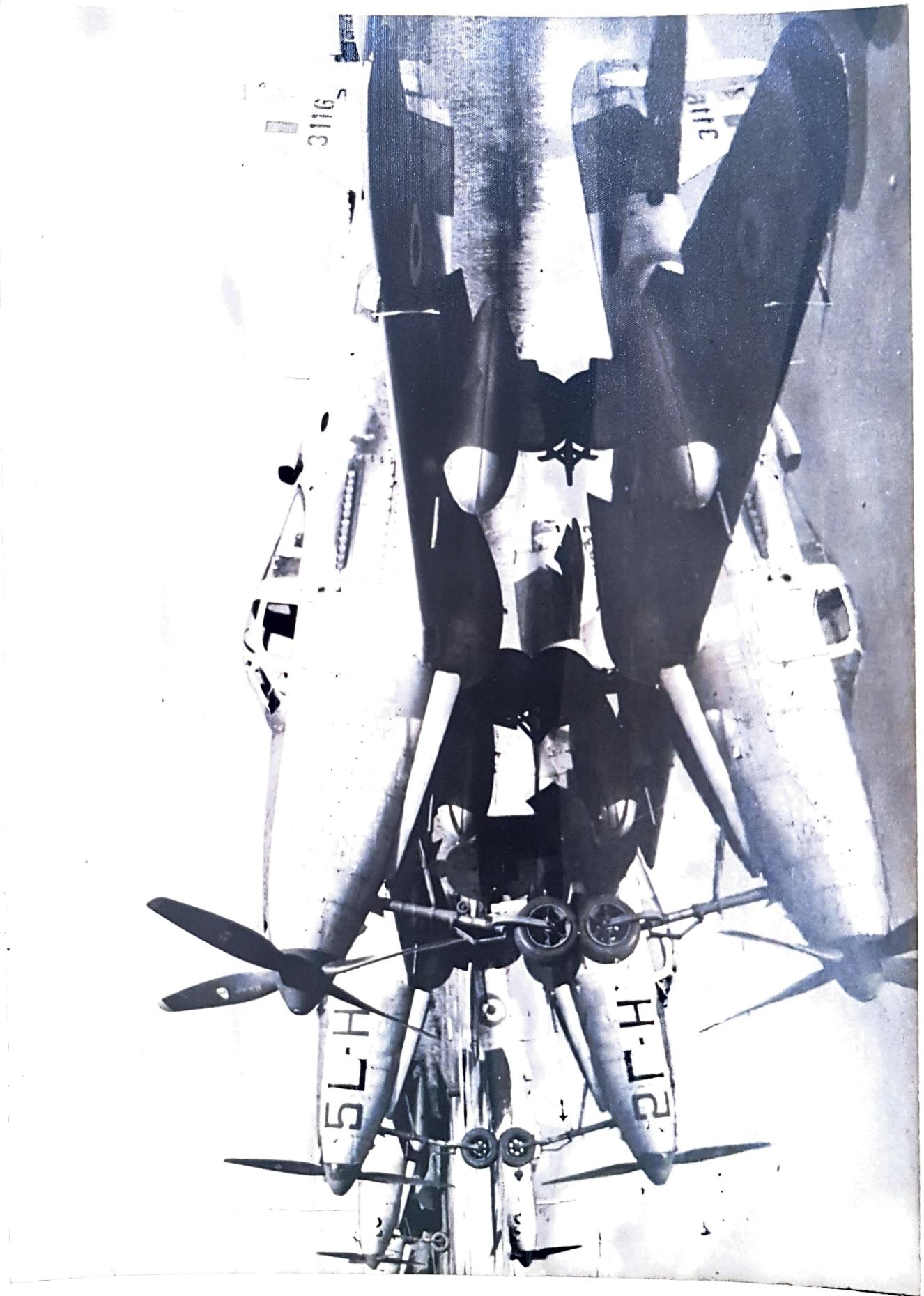
10 Août - Le premier King de la ^{1^{re} Escadre prend son élan dans le ciel indochinois et de nombreuses peires d'yeux le suivent dans ses évolutions...}



La vieille Indochine est soucieuse ...

les jours suivants les essais se poursuivent, apremment disputés car les occasions de vol sont rares...

Nous prenons contact avec Saïgon, qui est une ville fort agréable et respire la paix dans sa verdure tropicale. La rue Catineat nous devient familière ainsi que certains établissements tels le "Continental", la "Croix du Sud" et la "Pagode". Assez souvent on sent "qu'il ya du ba quonaque dans l'air" et une opération se monte, le plus souvent sous la conduite du Chef, vers l'établissement de "la Cloche d'Or", interdit aux militaires de tous poils comme chacun sait! Après avoir laissé la voiture dans une caserne voisine, nous nous dirigeons d'un pas alerte et l'œil brillant vers cette "Forêt de la Chance" où règne une atmosphère fort pittoresque. Il nous faut traverser les rues mal pavées de Cholon mais le paysage nous devient vite familier. Ma discréction naturelle ne me permet pas d'indiquer d'une façon précise les résultats financiers de ces expéditions mais l'on peut dire que l'on vit souvent une haute personnalité du Groupe jouer avec prudence pendant de longues heures et se faire un bon petit magot, que l'on vit souvent également un Capitaine atteint d'une légère colritie risquer d'assez gros paquets et avoir une veine scandaleuse, qu'enfin une patrouille légère indissociable comportant un élément "pilote" et un élément "mécanique" y laisse plus d'une fois sa chemise. Quant aux autres ils eurent des fortunes diverses. Certains soirs fastes nous allions griller au "Grand Hôpital", la boîte de nuit voisine, une partie des recettes, quittant l'atmosphère tendue de la salle de jeu où le silence n'est troublé que par le "Ai" et la mélodie des tireuses de dés chinoises pour celle plus nonchalante créée par un orchestre philippin. J'allais oublier de mentionner les "Villa Girls"... D'autres soirs, nefastes, nous revenions la main basse directement à la voiture!"



Operations en Cochinchine

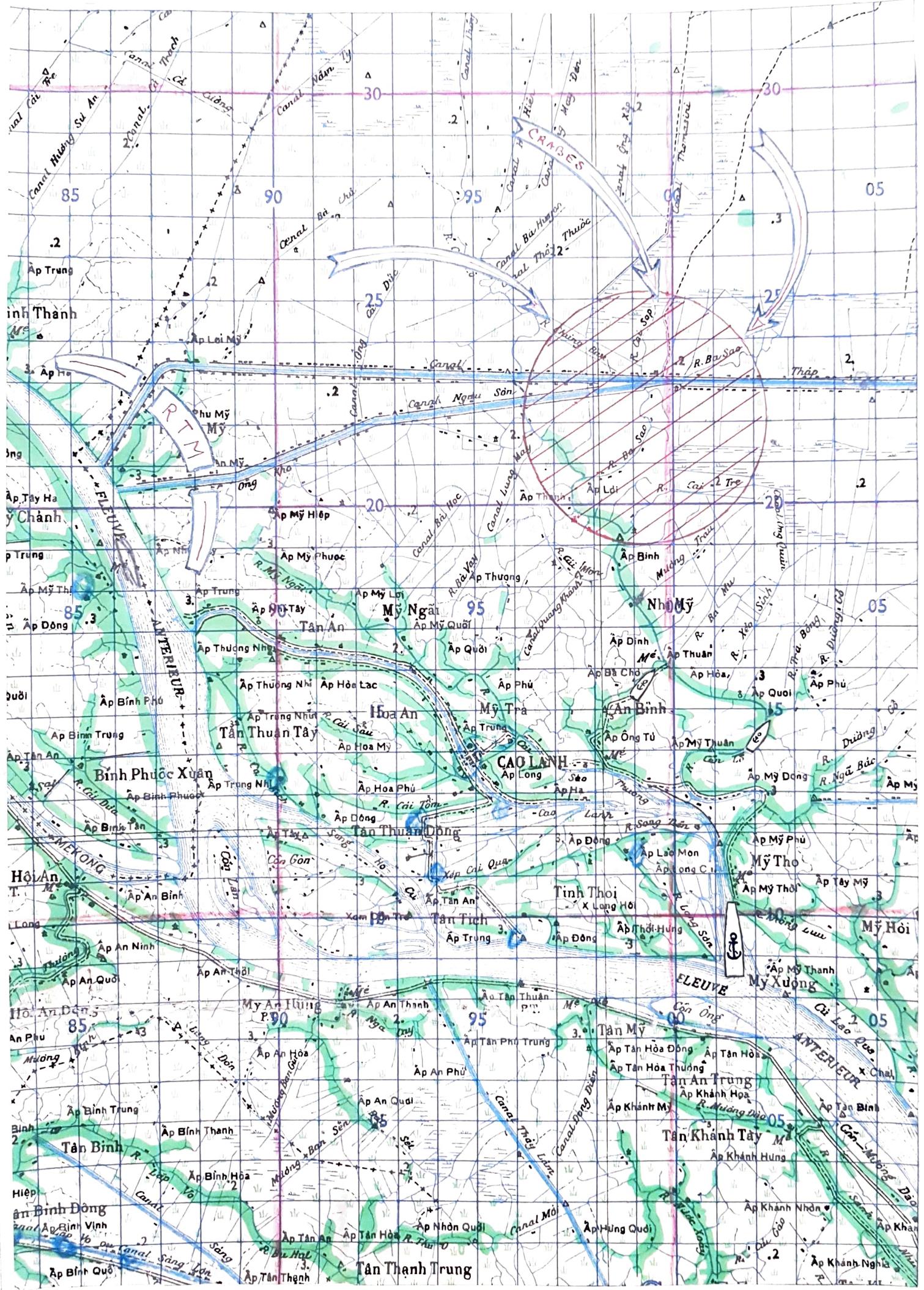
27 Août - Vingt Kings ont été remontés en un temps record par la chaîne de montage. Le SS "Glières" doit, dans quelques jours, débarquer de nouvelles caisses de Kings qui seront assemblées par notre Groupe qui de ce fait va provisoirement rester à Saïgon tandis que le GC 1/5 doit très prochainement partir au Tonkin avec 18 Kings. Le partage des heures d'essais des avions donne lieu à de long marchaudages entre Groupes et chaque "lâché Indochine" est l'occasion d'un arrosage le soir au Hoss.

29 Août - Le Lieutenant LEBRAS, dit "Bobert", membre éminent du GTS (Groupeement Technique Sud) nous fait un ampli sur les opérations en Cochinchine auxquelles nous devons participer dans les jours à venir. Dans l'après-midi le Groupe met sept avions en l'air pour un petit galop de reprise en main et d'entraînement.

31 Août 1949 . - OPERATION KING -

Le commandement a décidé de montrer les cocardes des Kings aux Viets Quangs de la zone Sud avant de les expédier au Tonkin. Une opération combinée Air-Terre-Mer est donc montée. Elle a pour but de déloger les VM d'un de leurs réduits sur la rive Est du Mékong en ne leur laissant qu'un axe de fuite sur lequel la chasse pourra se donner à fond.

Dès l'aube deux Bataillons de Tirailleurs Marocains débarquent au Nord et au Sud de l'entrée du canal de THAP HOI tandis que deux Escadrons de "crabes" couvrent l'opération sur l'axe gauche en se



déployant dans la Plaine des Joux et que des unités de la marine bloquent tous les canaux au Sud.

Des Siebels assurent la permanence de l'observation au dessus du secteur et déclenchent par radio le décollage des chasseurs de l'AN SON NHOT la première patrouille d'aille à huit heures et par la suite les missions se succèdent régulièrement jusqu'à la fin de l'après-midi. Au total 19 sorties sont effectuées dont 11 pour le groupe ce qui permet à presque tous les pilotes présents d'effectuer leur première mission de guerre en Indochine. Nous attaquons de nombreuses joutes sur lesquelles les V.H. évacuent leur matériel et travaillons en appui rapproché avec les Crabs. Les deux premières patrouilles de l'après-midi ont la chance de tomber sur des bandes de réguliers qui se replient en terrain découvert et se livrent à des attaques fructueuses qui tiennent un peu de la chasse aux lapins -

-Nous nous devons de signaler le flair du Capitaine LORIDAN en matière de navigation. Muni un peu rapidement dans son avion en oubliant sa carte au 400.000^e il prend, une fois en l'air, le cap sur l'objectif. Au bout du temps calculé ne voyant rien au sol qui ressemble à sa carte au 100.000^e il retourne au terrain en prenant le cap inverse. Ayant ainsi retrouvé son point initial il se lance à l'aventure de nouveau et crie soudain "Eureka" en apercevant un des Siebels d'observation qui tourne au dessus de l'opération ...

Le soir, arrosage au vu d'Alsace de cette journée mémorable et féconde en événements.

1^{er} Septembre. Les premiers résultats de l'opération d'hier arrivent: il y aurait deux cents morts chez les V.H et quelques blessés seulement chez nous.

Le GCVS part demain pour Hanoï. Nous lui souhaitons bon voyage et espérons bientôt le rejoindre au Tonkin.

Les officiers quittent le mess de la Base pour prendre pension à la villa Aruaco - Si nous n'y laissons pas un souvenir impérissable du moins les plates bandes du jardin se souviendront-elles des



incursions fréquentes qu'y firent les rônes de la 402 de notre chef bavard.
Le p.s.v en marche arrière, comme d'ailleurs parfois en marche avant,
à tellement de charmes !

10 Septembre - Nous avons le plaisir de voir revenir parmi nous les
Lieutenants Labouche et Rabet, de retour de leur stage de paracoloniste
à Tourane. Apparemment ils sont encore en possession de tous leurs mem-
bres et d'un certain nombre de coups de cravate que nous leur pardon-
nons facilement car ils savent se conduire au point de vue du
viv de couse.

Les vols reprennent petit à petit à mesure que la nouvelle
chaîne de montage débute des Kings. Toi maintenant presque
deux mois que notre vaillante mecanique travaille sans relâche
sans dimanches ni jours de fête. Ses efforts sont couronnés de
succès car les Kings sont prêts bien avant les délais prévus.

20 Septembre -

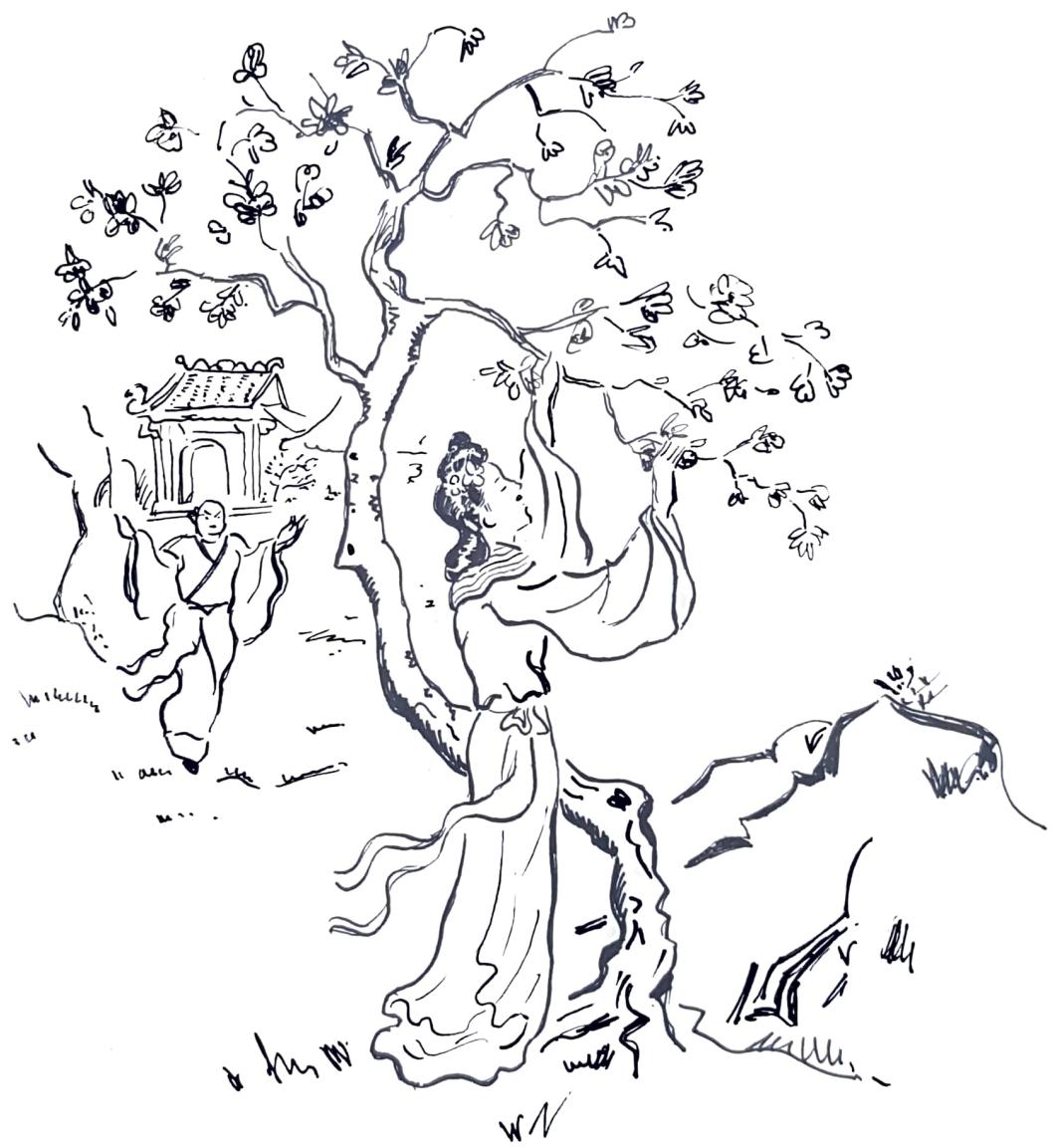
Les essais et rodages continuent, agrémentés de quelques
missions de guerre faites dans le secteur de BIEN HOA à l'occasion des
essais d'armes.

Le Sous Lieutenant Labensat revient d'Hanoï où en temps qu'é-
chelon précurseur il vient paraît-il de faire un séjour délicieux...

25 Septembre - Une opération "Tolède" ayant lieu dans le secteur
de BIEN HOA une patrouille simple est en alerte du lever au coucher
du Soleil ... mais personne ne décolle.

Le lendemain les ordres sont les mêmes mais dans l'a-
près-midi les patrouilles Saillard-Rouchou et Marchaud-Histud
vont infiltrer quelques sous-bois sous lesquels se sont réfugiés les
VN. Travailleur ingrat, tir à l'aveuglette dont on ne peut pas ap-
précier l'efficacité.

Le 27 une patrouille simple conduite par le Capitaine de Pa-
sun va attaquer, en coopération avec les Spids du 2/3 au camp
VN au Nord de TAY NINH.



Saïgon - Hanoï

1^{er} Octobre. Nouveau déplacement du Groupe qui se fait une fois de plus par fractions successives. Aujourd'hui le Capitaine LORIDAN part pour Hanoï avec six Kings. Il va défendre là-bas les intérêts - compromis - des GC 2/5 vis-à-vis d'une Escadre partielle et accaparante.

4-5 Octobre - Opération TRITON. Des installations VH sont attaquées à la bombe et à la mitrailleuse par des vagues de 6 Kings au Sud Ouest de CHAU DOC.

A partir du 7 le Groupe prend toutes dispositions pour faire mouvement sur Hanoï c'est à dire qu'il se remet "en boîte". Nous commençons à avoir seulement en main la confection des caisses ! Afin de réduire la maintenance le Lieutenant Rousseau décide de mettre son matériel d'habillement et ses archives dans une de ces immenses caisses qui ont servi au transport des Kings. Après des calculs savants ses services font un "connaissancement" pour 2 tonnes de matériel. Tout va bien jusqu'au moment de conduire la caisse au port. La flèche de la grue qui doit soulever la caisse pour la placer sur le camion rend l'âme dès que l'Adjudant Lebret embraye le frein ! Tous calculs refaits il y avait 5 tonnes de draps, vêtements, couvertures, coffre fort, bureaux, chaises etc ... dans la caisse.

9 Octobre. Départ d'ACHILLE pour Hanoï avec 6 autres Kings. Le mauvais temps sur le Tonkin le contraint à se poser à Tournon où il retrouve le Capitaine LEDANTEC et passe trois jours assez agréables. Il s'y livre aux quelques plaisanteries habituelles du lieu, aller réveiller la nièce GRUAUX par exemple ...

10 Octobre. Promenade touristique sous la conduite de HERVÉE pour essayer les 6 Kings restant à Hanoï avant de leur faire faire

la grande étape Saïgon-Hanoï. Nous allons survoler PHNOM PENH et ses pagodes. Le coup d'œil aérien vaut la peine mais il paraît que du sol c'est un peu décevant.

11 Octobre. Le dernier échelon de six Kings, sous la conduite du Capitaine de Pusser, décolle de Tan Son Nhut pour GIACAM où il se pose quatre heures plus tard après un voyage sans histoire.

Dans l'après-midi Achille décolle également de TOURANE avec ses six taxis si bien que le soir avions et pilotes du GC 4/5 sont au complet à Hanoï. Le Capitaine COLOMBAT, les lieutenants BABOU et BADERSACK ont suivi le mouvement en Dakota tandis que le lieutenant ROUSSEAU est resté à Saïgon pour y régler d'épineuses questions financières et de matériel en compte avec la Base et l'EH de la 3^e Escadre. Notre dynamique et flamboyant officier mécanicien, le Lieutenant EUVRARD, reste également à TAN SON NHUT pour y diriger la chaîne de montage des avions du Normandie et se démenier contre le GTS, fort émérite en heures de vol sur King.

Notre première impression d'Hanoï n'est pas extrêmement favorable. Que dire de notre installation ici si ce n'est qu'elle est un peu précaire... le GC 4/3 NAVARRE est encore là pour un mois au moins et l'Escadre entière doit se serrer dans des locaux récupérés de ci de là. La situation des chambres vaut celle des bureaux. Étant là pour un nombre respectable de mois il est à espérer que nous trouverons une solution à cette "crise du logement".

Après les avenues bien tracées et la propreté quasi méticuleuse de Saïgon, Hanoï donne l'impression de crasse et de délabrement sur tout sous la pluie qui nous accueille. Après la paix et l'insouciance du Sud on trouve ici bien la guerre du moins une certaine austérité du paysage et de la vie.

12 - 20 Octobre. Le Groupe est en veilleuse car si nos seize Kings sont là, la majeure partie du matériel et du personnel est encore à Saïgon en instance de départ sur le SS ABEILLE sous les ordres du Lieutenant HICHON.

Hanoï - Place forte et fief du GC 2/5

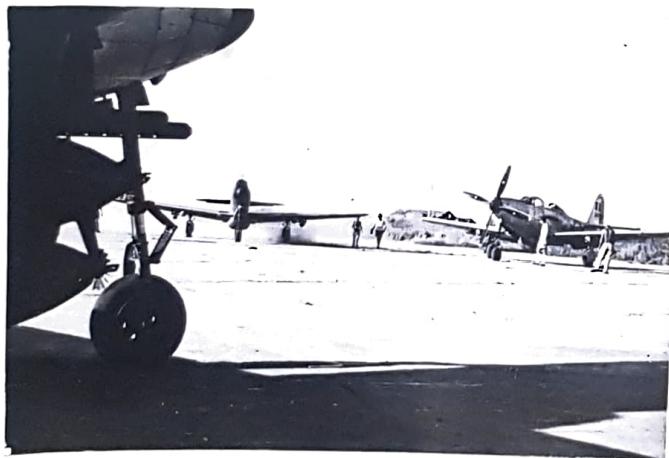
21 Octobre . Le détachement du Lieutenant HICHON arrive à Haiphong. Le Capitaine GATARD part en jeep pour l'y accueillir, avec armes et bagages. Au bout de 20 km la jeep tombe en panne et il doit poursuivre sa route en faisant du stop et arrive malgré tout à bon port.

Encore quelques jours et le Groupe en possession de tous ses éléments va pouvoir tourner rond. Pour le moment nous disposons d'un hangar japonais récemment réuni en état par le Génie et de deux bureaux dans le bâtiment "Escadre", l'un pour le Commandant de Groupe, l'autre pour la Section Administrative. Tous les autres services sont confinés dans les petits bureaux grillagés, genre cage à lapins, qui s'alignent à l'intérieur du hangar le long du côté droit. Les deux escadrilles sont réunies dans l'un deux et l'atmosphère est assez voisine de celle d'une cage aux fauves. À l'entrée une pancarte "Cercle Privé" essaie de donner le change mais l'intérieur n'est pas particulièrement réjouissant. Le mobilier se limite à deux chaises et des caisses qui servent de table. En moyenne deux à trois individus privilégiés peuvent prétendre à poser leurs fesses sur un siège quant aux autres ils essaient désespérément à travers le hangar, les Peugeots constituant le dernier salon où l'on cause. Un passe-temps en vogue qui concerne sérieusement les échecs consiste à trouver un mot de cinq lettres choisi par l'adversaire, au moyen d'autres mots dont l'on indique le nombre de lettres exactes.

Le manque de mobilier a développé un véritable gang des caisses et des planches - Les vieilles sont faciles à faucher mais les bonnes, en particulier celles du 1/5, demandent parfois des travaux d'approche laborieux, une longue attente de l'instant propice quelque chose dans le genre du drame Marquilla contre mouche. A signaler la nouvelle expression lancée par l'Adjt Saillard: "C'est drôlement marquilla" qui



d'OPS calcule le cap , Victor a perdu une bombe , Achille monte dans son avion très entouré , les Kings quittent le parking , la patrouille fonce sur l'objectif et Rouchon part à la pêche !



vient bien dire ce qu'elle veut dire ...

Dimanche 30 Octobre - Dimanche ... Cela évoque une légère gêne de bois laissé par les libations du Samedi soir, le petit déjeuner au lit, la sortie de la messe sinon l'entrée, la pêche au bord d'une rivière tranquille, la chasse ou une simple partie de pétanque ! Mais ici tous les jours se suivent, semblables et peut-être passent-ils aussi plus vite.

Depuis hier nos caisses commencent à affluer au hangar et nous allons enfin être à peu près installés encore que le personnel de montage des Kings du "Normandie" soit toujours à Saïgon. Notre angoisse est toujours profonde quant à la "caisse de bibine" pour laquelle nous tremblons depuis trois mois. Restée sur le quai de Bizerte au moment de notre départ, elle est allée faire un tour en chemin de fer à Hussein Dey avant de s'embarquer sur un vaisseau fantôme qui serait, paraît-il, en route vers nous ...

Aujourd'hui le Capitaine Garris ne nous a pas téléphoné de son autre sacrosaint, l'OPS Escadre, pour nous demander des missions et les pilotes tournent en rond dans leur cage grillagée au son d'une musique grise transmise par l'officine du Lieutenant Babou. Hier l'armement a fait appel aux pilotes pour la confection et le calibrage des bandes de mitrailleuse mais le stock des caisses à vérifier est épais aujourd'hui.

Pour nous distraire a lieu vers 17h30 près de l'aérogare une prise d'armes à l'occasion du départ du GEY3 Navarre. Les décos, palmes, clous, témoignages de satisfaction et autres récompenses pluvent littéralement.

4 Novembre - Après trois jours de crachin le ciel se dégage et le Groupe accomplit 23 sorties dans la journée. Dans la matinée une patrouille simple va straffer une vallée dans l'ile de PHO CAC BA à l'Est de Haiphong et en profite pour faire un peu de tourisme en Baie d'Along.

L'après-midi dix Kings vont attaquer un camp Viet Cong à quelques kilomètres de THAN HOA en pleine zone rebelle. L'objectif, qui



HANOÏ - RUE PAUL BERT

comportait certainement un dépôt de carburant, est mis en flammes par les 48 bombes de 50 Kgs qui lui dégringolent dessus et copieusement mitraillé malgré une assez forte réaction de la DCA de petit calibre.

5 Novembre. Le Commandant d'Escadre fait des essais de tir aux roquettes dans le voisinage du terrain. Cela semble pétter sec et il vaut mieux certainement les lancer que les recevoir.

9 Novembre. Le mauvais temps, persistant depuis trois jours, nous a cloués au sol. En principe il devrait faire beau en Novembre mais comme de bref entendu c'est une "année exceptionnelle". Quelques éclaircies permettent d'effectuer aujourd'hui une dizaine de sorties au profit de l'opération "Authracite" qui remonte lentement de la mer vers NAM DINH avec pour objectif principal la pacification de la zone de PHAT DIEU. Le Sous Lieutenant CAMPS qui commande le PCIA "Kashba" est depuis plus d'un mois dans la rigueur et ne paraît pas s'y amuser follement. Nous lui lâchons régulièrement son courrier... qui tombe parfois à l'eau !

10-15 Novembre. Le temps exceptionnellement beau permet au Groupe d'effectuer de nombreuses missions "stratégiques" en zone V.H. C'est aussi que toutes les installations importantes dans le secteur de TAN HOA sont attaquées à plusieurs reprises par des patrouilles de 8 et 12 avions - Les paquetages de 3x50 Kgs se révèlent particulièrement aptes à provoquer de beaux incendies -

16 Novembre. Les derniers éléments du GC 1/3 NAVARRE évacuent Hanoï à notre grande satisfaction. Leur départ libre de nombreux locaux et permet un désenclavement des officiers et des sous-officiers dans les villes en ville. Cela permet, enfin, aux escadrilles et à l'OPS d'avoir chacune une place où s'installer. Le seul pilote se met immédiatement à l'ouvrage pour s'installer aussi confortablement que possible. La piste et l'armurerie ont chacune ouvert une ameuse en piste dans les vastes caisses qui ont servi au transport des



17-19 Novembre . Le beau temps continue et le Groupe effectue de 16 à 18 sorties par jour sur des objectifs de la région de THAN HOA ou du côté de la Rivière Claire. Au retour de ces missions de bombardement les sampans, jonques et autres barques sont coulés sans pitié sur les rivières et canaux se trouvant dans la zone de libre strafing.

Nous avons le plaisir de voir revenir parmi nous le jeune et élégant Sous Lieutenant CAMPS dont les airs éclairs et la diligence ont permis à l'opération ANTHRACITE de réussir pleinement. Il revient avec une foule d'histoires dans son sac et la prise de PHAT DIEU a remplacé dans ses coups de cravate ses conquêtes de belles hispano américaines à Rio ...

A propos de PHAT DIEU le 2ème Bureau a ouvert une enquête relative à 6 bombes de 50 Kgs tombées fortuitement à la biserie ouest du village et qui ont fait quelques victimes. Or ce jour-là, semblablement à la même heure, 12 Kungs étaient allés bombarder THAN HOA , plus au Sud, précisément avec des paquetages de 3x 50Kgs. Mais personne, paraît-il, n'est passé au dessus du fil ... l'événement, banal en lui-même, a rapidement pris une grande importance diplomatique . En effet le ralliement de l'Evêque de PHAT DIEU n'est pas chose faite et l'avance rapide des troupes de Mao Tse Tung permet de ne pas exclure l'idée d'un bombardement par les chinois (dans l'esprit des hauts états majors évidemment car pour nous il ne fait aucun doute que c'est un King qui a largué par inadvertance ses croûtes .

20 Novembre . VISITE DÉTAILLÉE DU GROUPE

La journée est relativement calme au point de vue aérien. Profitons-en pour aller, d'un air dégagé et innocent, promener le bout de notre nez curieux dans les différents services du Groupe. Ce n'est pas une très longue promenade mais de la piste au garage il y a quasiment un bon Kilomètre sur lequel nous rencontrerons successivement le hangar puis le bâtiment du PC . En piste l'Adjudant AUDIREAU nous accueille sur le seuil de sa caisse "Exo Kino" fraîchement en bureau où s'étaient les "formes" des avions qu'il est



DRA de Pichou le "HEROIS" vu par le Lt Michaudier du 1/5

prudent de signer avant et après le vol si l'on ne veut pas encourir ses foudres. De chaque côté du parking sont sagement alignés les Kings, nez rouges pour la 1^{re} Escadrille, nez verts pour la 2^e Escadrille. A une trentaine de mètres de là se trouve une caqua identique, celle de l'Armurerie, autour de laquelle s'affaire l'équipe de l'Adjudant COLOMB : confection des bandes pour les mitrailleuses, stockage des bombes, réarmement des taxis qui viennent d'atterrir, mise en place des bombes sous les plats et armement de leurs fusées. Les jours où le Groupe effectue de nombreuses sorties les armuriers sont sur les dents et mis à rude épreuve. La piste est sans conteste la partie la plus vivante de la mécanique. Le rythme de son travail est celui des vols. Alors que la dernière patrouille effectue son "peel off" dans l'air calme du soir, bien après la fin du travail, le mécanicien de piste l'attend patiemment. Dès les moteurs coupés il fait les pleins, approvisionne et réarme les mitrailleuses et sa journée n'est finie que lorsque la patrouille est prête à redécoller à l'aube. C'est lui qui recueille le dernier sourire du pilote lorsqu'il part prendre sa piste et ses premières impressions au retour de la mission lorsqu'il saute sur le plan pour savoir comment a marché son taxi. Il y a deux catégories de temps : le "beau fixe pilote" et le "beau fixe mécano". Le premier correspond à un ciel pur, le second à des nuages qui rasent les toits...

En chemin entre la piste et le hangar nous rencontrons le Lieutenant EUVRARD, dit le BARON, notre dynamique et séni-laut officier mécanicien. Sous sa casquette, aplatie en forme de galette, ses yeux s'agitent au milieu d'un visage poupin et rose... Toujours souriant, envers et contre tous, il s'occupe de ce qui concerne les vols depuis les révisions des taxis jusqu'à leur envol en passant par les enquêtes d'accidents. A noter qu'on le voit plus souvent dans la jeep des escadrilles que dans celle de la mécanique... et qu'il remplit en outre les fonctions de "Chef des opérations de la Deuxième Escadrille" !

En arrivant au hangar respectons l'étiquette et allons



Hanoï - le Petit Lac -

nous présenter au Capitaine COLOMBAT qui ne saurait manquer d'y être sensible. Il s'avance vers nous sans perdre un pouce de sa taille et nous explique d'emblée en termes choisis que si les hauts États Majors écoutaient un peu plus ses suggestions quant aux modifications à apporter sur les Kings tout irait beaucoup mieux. Sur l'écoté droit du hangar nous trouvons successivement : le bureau "Piste" du Lt EVRARD, l'équipement, l'armurerie où régne le Lieutenant BADERSPACK dit "Victor" ou plus familièrement "Totor", la radio domine du Lieutenant BABOUT et enfin le magasin technique, véritable "cafrioune" où s'entassent les objets les plus hétéroclites. Dans l'énumération nous avons oublié le bureau de la SVR mais c'est au beau milieu du hangar que nous trouvons ses équipes exécutant les révisions de 25h, 50h et 100h. Enfin dans le fond à gauche se dresse le bar, particulièrement entouré vers 9h 30 pour le casse-croûte et vers midi pour l'apéritif.

Quittons cette "mine" où se mêlent les bruits des "poults-poulets", des compresseurs, des marteaux et du haut parleur de la radio ... Radio Ile de France comme il se doit. Passant devant le hangar du 1/5 nous franchissons le petit pont, assez endommagé par un de nos véhicules et arrivons quatre cents mètres plus loin au bâtiment du PC. Remis récemment à neuf il ferait assez sérieux s'il n'y avait pas toujours quelques joueurs de pétanque devant... Son aile droite nous est réservée. Commençons par un coup d'œil au bureau du Chef : assez froid, assez sec, nous ne nous y attarderons pas... Les Escadrilles occupent des pièces identiques dont la cloison de séparation ne monte pas jusqu'au plafond ce qui permet l'échange de propos aimables, d'injures voire de projectiles suivant l'atmosphère ambiante ! Leur décoration et leur aménagement ont été l'objet de soins constants et ont occupé de nombreuses heures d'oisiveté. La première Escadrille travaille de la façon suivante : plans établis par le Capitaine LORIDAN, achat du bois brut grâce à un système d'amendes très lourd remboursablement mis au point par BABOUCHE, exécution des travaux par l'équipe SAILLARD-ROUCHON, contemplation de leurs efforts

par le reste de l'escadrille. Le résultat est assez monumental et le Capitaine LORIDAN envisage la construction d'un plateau intermédiaire pour caser tous les meubles... à titre d'indication le bureau fait 2m 40 sur 1m 20 - A la Deuxième Escadrille une partie des meubles a également été construite par les pilotes sous le haut patronage du Lt Michon qui leur a révélé les secrets du quinzaïge des ressorts et de la tapissérie. Le Sergent SOUIL s'est révélé un ébéniste adroit. Mais l'autre partie est due à l'esprit fureteur d'Achille qui avec un peu de bâton et pas mal de pôts a fait main basse sur les deux pièces maîtresses : le lit et le bureau, tous deux semi-circulaires. La Une est dans les tons bordeaux, la Deux dans les tons verts conformément à leurs couleurs respectives.

Traversant le couloir nous tombons chez le Lieutenant ROUSSEAU, "Administratif de Chasse" distingué. Son bureau est particulièrement fréquenté à la fin du mois ainsi qu'aux périodes où des bruits concernant les rappels circulent sur la base.

La dernière porte ouverte, un spectacle étonnant s'offre à nous : l'OPS. Étonnant et grandiose : des flots de cartes dégoulinent le long des murs. Les mues tournent sur d'énormes rouleaux, d'autres collées sur des panneaux coulissent verticalement grâce à un ingénieux système de contrepoids qui tombe dans la pièce voisine, le bureau de la solde. Une pendule époustouflante donne l'heure locale et l'heure GHT quand le Sergent HAERTENS pense à la remonter... Des panneaux, kif-kaf les horaires de chemin de fer, fournissent tous renseignements utiles quant aux consignes de vols, avions, situation des pilotes par rapport aux missions, des missions par rapport aux heures des vol, des heures de vol par rapport à la courbe des 500 heures, etc.... Un immense tableau, grâce à l'emploi simultané de crayons gras sur du Kodatrace et de plaquettes métalliques sur des clous, permet d'avoir une vague idée des ordres de vol après un stage d'initiation assez préparé. Le bon génie de cette maison est le Capitaine SAINT MARTIN. Il faudrait plusieurs heures pour décrire toutes les inventions fu.

mantes mais un peu artisanales qui lui ont permis de mettre sur pied cette salle de renseignement étonnante. J'oublierai de mentionner que grâce à un haut parleur relié à la station Brailey il est possible soit de suivre les avions en vol soit d'écouter de la musique de danse et que d'autre part le Capitaine SAINT MARTIN est l'auteur d'un procédé remarquable de classement du courrier, breveté dans le monde entier et pour lequel de très grosses boîtes comme la Shell lui ont déjà offert des sommes faraïmuses. On comprendra aisément que pour conserver le secret et afin de dérouter l'adversaire cette méthode n'est pas mise en application à l'OPS ...

Il ne nous reste plus que 3 ou 400 mètres à franchir pour atteindre le garage. C'est l'Adjudant chef LONGOUR qui dirige ce service, bien connu pour ses histoires bavaroises qui corsent chaque de nos arrosages.

La visite est terminée - N'oubliez pas le guide ...





2^eme Escadrille
"VERSAILLES"



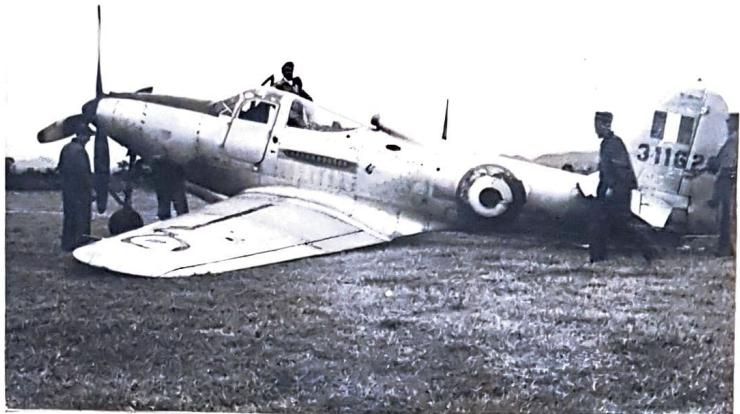
- 1, Plaisanterie sur l'avion amiral
- 2, Achille rédige les ordres
- 3, Après l'effort... le goûter
- 4, Potenque
- 5, En patrouille
- 6, Dans le secteur de Hon Binh ... Ça commence à cramer !

27 Novembre - La patrouille d'alerte de la "une" décolle de bonne heure pour dégager le poste de HAI CHAU à environ à l'Ouest de HOA BINH sur la Rivière Noire. A son arrivée sur les lieux elle trouve un poste en ruine, tous les bâtiments brûlés et le panneauage suivant : "SOS PARA UN". Deux directions sont indiquées par des flèches mais sans indication de distance. La patrouille arrose à priori les fourrés qui entourent le poste mais la végétation luxuriante permet aux V.H. de bien se camoufler. Néanmoins l'intervention de la chasse est efficace car les types du poste circulent librement dans leur enclos et ne paraissent pas inquiétés. Toute la journée la couverture du poste est assurée par des patrouilles légères qui se relaient sur l'objectif mais la situation du poste n'en reste pas moins critique car dès le crépuscule les V.H. vont reprendre leur assaut. Au début de l'après-midi des vivres et des munitions sont parachutées par un Ju 52 mais les défenseurs du poste ne parviennent à repérer que les deux containers qui sont tombés dans le poste même, les V.H. embusqués sur tous les rochers qui surplombent la vallée empêchant toute sortie du poste pour aller récupérer les autres qui sont pourtant tombés à moins de 150 m de là.

28 Novembre . Les défenseurs de SU YUT ont dû abandonner le poste pendant la nuit et dégagé un poste du côté de VU BINH en se frayant un chemin à travers la montagne.

30 Novembre . Une patrouille simple de la "Deux" protège une compagnie de légionnaires qui, partie de Cho Bo, va s'occuper le poste de SU YUT .

1^{er} Decembre . La 1^{re} Escadrille "PARIS" fait mouvement sur Langson où pendant un mois elle va assurer la sécurité de la zone frontière. Le Capitaine Loidau part avec 6 Kings et tous ses pilotes dont 4 partent en Ju 52 avec le matériel et une équipe de mécaniciens sous le commandement de l'Adjudant Chef Nivon .



LANGSON
1^{ère} Escadrille - Décembre 1949

Les jours suivants, malgré le beau temps, le Groupe ne vole guère. En effet la "line" à LANGSON ne peut interrompre qu'en appui direct et n'a plus beaucoup l'occasion de décoller depuis que les couloirs LANGSON CAOBANG ont été supprimés et remplacés par un "point aérien" assuré par les Ju 52 du Franche Comté. La situation de la "Deux" à Gialam n'est guère plus brillante car les révisions de 100 heures se sont abattues sur les avions brusquement et elle doit en outre assurer l'alerte avec les 4 avions disponibles dont elle dispose au maximum.

11 Décembre - Beau fixe mécano... il pleut toute la journée et l'atmosphère du Groupe est particulièrement calme jusqu'à la fin du travail. Mais à 19 heures : Bravubos de combat, alerte à la frontière de Chine, tous les avions disponibles en alerte à l'aube demain matin.

12 Décembre - Alerté à la frontière de Chine -
Dès 6 heures du matin toute la base est sur les dents mais ces premières lueurs de l'aube révèlent un profond sournois de stratus bas qui frôlent les hangars. Toute la journée une petite pluie fine, le crachin, interdit tout décollage.

13 Décembre . Le temps s'améliore un peu et une patrouille menée par le Capitaine de Pusun se glisse sous les nuages jusqu'à la frontière. Il s'agit d'un vol d'intimidation au dessus de DONG DANG et de CHI HA où se déroulent des négociations scabreuses qui doivent aboutir au désarmement d'une colonne de plusieurs milliers de nationalistes chinois qui viennent se réfugier au Tonkin .

Le lendemain nouveaux vols d'intimidation. Tout se passe sans incident et des colonnes interminables de chinois font à pied le trajet CHI HA - LOC BINH - TIEN YEN . Ils seront internés dans des camps du côté de Haiphong - Au retour les patrouilles font un passage en rase-motte sur le terrain de LANGSON histoire de faire

finir la Première Escadrille qui ne peut pas décoller, le terrain de LANGSON étant depuis plusieurs jours transformé en piscine !

16-19 Décembre. Activité aéronautique ultra réduite en raison du mauvais temps persistant. Du point de vue "terrestre" la date du 19 Décembre est eux principe fatidique car c'est l'anniversaire de la révolte de 1946 qui donna lieu à de nombreux massacres dans Hanoï. C'était le temps où notre Gouvernement, toujours avisé, faisait confiance à Ho Chi Minh et l'invitait même à Fontainebleau ...

A partir du 20 le temps s'améliore et nous mettons les bouchées doubles pour combler notre retard en heures de vol.

25 Décembre - Noël. Pour cette fête il se crée, à défaut d'une ambiance familiale, une atmosphère aéronautique à base de champagne et autres alcools. Achille est absent pour trois jours et a l'audace de prétendre qu'il a pris froid la nuit en se décourrant... Tout le monde ce serait trop dire, mais pas mal de gens montent au terrain et passent une journée fort calme en raison de la trêve de 24 heures qui entraîne l'annulation des vols. Devant les escadrilles s'organise une pacifique et débonnaire partie de pétanque, GC 1/5 contre GC 2/5.

30 Décembre. La Première Escadrille rentre de LANGSON où elle vient de passer un mois. Des fracasseries de l'Etat Major, qui n'autorisait que les sorties concernant l'appui direct, et surtout le mauvais temps n'ont pas permis au Capitaine LORIDAN et ses pilotes de voler beaucoup. Ils reviennent un peu déçus de ce séjour pluvieux dont pas mal de journées ont été longues à passer. Ils rapportent néanmoins pas mal d'histoires pour nous étonner : les peccades et les chasses de l'équipe Rouchon-Saillard, le désarmement des nationalistes, le vol de guerre du "père" de la Légion à la place de l'IFF, les amours du sous-lieutenant CAMPS et de je ne sais trop quelle servante de bar.

31 Décembre. Nous terminons l'année par de nombreux vols et la dernière patrouille se pose au crépuscule ...

1949. BILAN

DISTANCE PARCOURUE :	FRIED - BIZERTE	1.300 Km
	BIZERTE - SAIGON	13.500 Km
	SAIGON - HANOI	1.200 Km
	TOTAL :	16.800 Km

ORDRES ET CONTRE-ORDRES REÇUS	798
-------------------------------	-----

TOTAL DES HEURES DE VOL EFFECTUÉES :	2.081
--------------------------------------	-------

dont 884 heures de VOLS DE GUERRE N°2

en 657 Missions de Guerre

BOMBES LARGUÉES	90 Tonnes
-----------------	-----------

CARTOUCHES DE 12 mm 7 TIRES	328.130
-----------------------------	---------

PILOTES TOMBES EN SERVICE AERIEN COMMANDÉ :

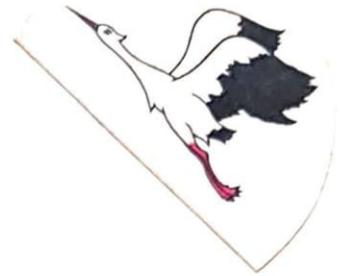
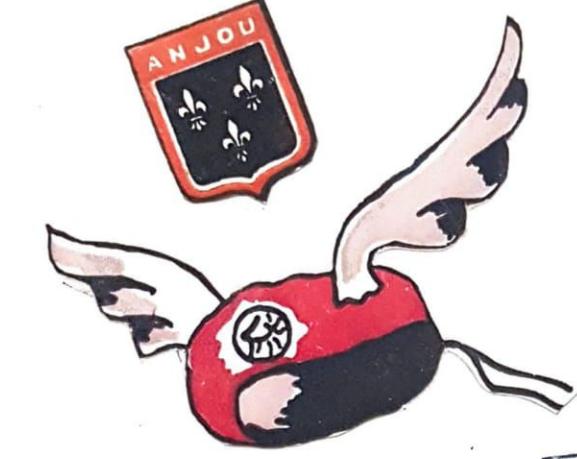
Lieutenant VARENNE + 24.2.49 Friedrichshafen

Sergent BOISSET + 30.6.49 Bizerte

MORTS EN SERVICE COMMANDÉ :

Sergent BRETONNIÈRE

Raporal LABILLE



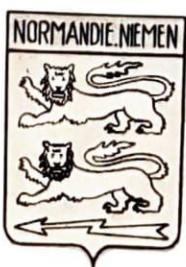
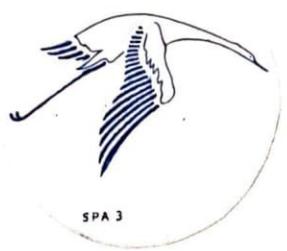
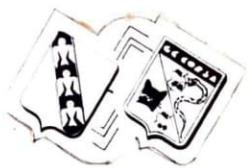
Nous avons recu les voeux de :



GROUPEMENT LÉGER AÉROPORTÉ



SPA 103



SPA 3





1^{er} au 5 Janvier. Le Groupe fait un démarrage en flèche au point de vue des heures de vol. Le temps est au beau fixe et les biffins nous demandent des interventions dans tous les secteurs. En cinq jours le Groupe effectue plus 100h de vol.

Nous faisons des bombardements stratégiques sur les arrières de l'ennemi mais travaillons également en appui direct au profit de l'opération DIABOLO qui se déroule dans la région du Canal des Bambous. Ce n'est qu'un épisode du nettoyage du delta tonkinois dont le but est de nous permettre de contrôler toute la production du riz. Le Lieutenant LABANSAT fait fonction de PCIA et répond comme de bien entendu à l'appel de KASBHA.

Sur deux fois nos patrouilles ont l'occasion d'intervenir dans de bonnes conditions. Le 3 nous détruisons un fortin qui arrête la progression de nos troupes et mettons en fuite les VN qui défendaient ce secteur. Le 6 un bataillon de parachutistes parti pour une opération de nettoyage sur la rive Sud du Canal des Bambous se heurtent à 3 bataillons VN dotés de très nombreuses armes automatiques. Les VN stoppent les parachutistes et commencent même une contre-attaque qui met les nôtres

dans une situation très périlleuse. L'intervention de la chasse rétablit l'équilibre puis fait tourner les choses à notre avantage et les V.H. laissent pas mal de plumes dans le coup.

7 Janvier. La Deuxième Escadrille reçoit l'ordre de se tenir sur le pied de guerre. Le Centre Annam réclame des renforts au point de vue chasse et nous devons nous tenir prêts à envoyer 4 avions et 6 pilotes.

Les jours suivants nous volons peu. La "Une" a pas mal de taxis en révision et assure l'alerte, la "Deux" a quatre avions immobiliés par l'hypothétique départ à Tourane.

13 Janvier. Les avions de Tourane sont débloqués et les vols reprendent de plus bel. Le Capitaine Gobis, à l'OPS Escadre, s'arrache les cheveux en contemplant le graphique des heures qui monte en flèche, le Capitaine SAINT MARTIN, faute de cheveux, reste très calme.

Un certain nombre de Bulletins de Reusement communiqués par l'Appui Aérien de la ZOT viennent confirmer l'efficacité de nos bombardements et mitraillages :

N° 7.821 / ZOT/2 - Le 15-10-49 un village situé dans les environs immédiats de My TRANG aurait été bombardé par l'aviation française.

Résultats : une section de réguliers V.H. anéantie. Quelques habitants tués

N° 3.971 / FAEO/25 - Reusement militaire du LIEN KHU V, Province de QUANG NAM :

- Fin Octobre 1949 l'aviation a mitraillé un convoi de jouques à TRA DOA (840 x 325 carte 132) - Une vingtaine de jouques contenant du riz et du sel ont été coulées.

- Début Octobre 1949 - L'aviation a bombardé un dépôt de riz à AN TAN - Plus de 13 tonnes de riz et de sucre ont été brûlées.

- Début Octobre un bombardement de DAP DA a fait plus de 26 morts et une quarantaine de blessés.

N° 512 / ZDN/2 - Commandant zone Delta Nord exprime sa reconnaiss-

sance pour travail fructueux exécuté par aviation au profit ZDN grâce à effort fourni par équipages. Résultats suivants ont été enregistrés le 2-11-1949 - Bataillage à VINH TRU : 1 déserteur allemand et 4 réguliers tués. A HOA BINH le BR du 3 signale profit NA KA : 47 VM tués et 3 blessés.

N° 1.107/ZDN/2 - Source: BRP de HOA BINH - Objet: Intervention classe le strafing du 3 janvier 1950 au profit du poste de DONG VAN avec pour résultat : 35 VM tués et de très nombreux blessés.

N° 1.002/B de PC OPS DIABOLO - 3 janvier 1950 - Pour le PC classe stop. Pertes VM grâce à votre intervention du 3.1.50 . stop - 33 tués et de nombreux blessés - Stop - Merci beaucoup, beau travail - Fin.

N° 1.137/ZDN/2 - Source BRP du 6.1.50 - Objet: Intervention classe

- Lors du bombardement et strafing de la région de CHAUH ANH (496 DS) 8 VM tués retrouvés dans la forêt, de nombreux morts et blessés dans le village.
- A TRUNG NA (496 F4) - Un PC de Bataillon complètement détruit et pertes nombreuses.

CR du 7.1.50 au soir : Population de TAC IAM venue XOM BUNG venue remercier résultats bombardement et mitraillage.

N° 210/ZOT/2 - 7.1.50 - opération DIABOLO - Un groupement ami opérant dans la région Est de la zone se porte vers DOI CAO par la rive Sud du Canal des Bambous en vue de dégager NINH GIANG continuellement harcelé. Trois bataillons VM sont bousculés avec l'aide de l'aviation - Les pertes VM très sérieuses s'élèvent à plus de 100 tués. Nous avons 3 tués et 6 blessés -

En face de chacune de ces opérations nous pourrions modifier la composition de la patrouille qui a accompli la mission mais nous respecterons la modestie de chacun d'autant plus que lorsque nous intervenons nous n'observons généralement sur le moment aucun résultat si ce n'est des incendies et ne voyons généra-

lement pas à une qui vive ...

16 Janvier - Mort du Capitaine GATARD .

Deux patrouilles décollent pour faire des essais de tir aux roquettes . Celle du Capitaine de PANSUIN se dirige vers THAN HOA et celle du Capitaine GATARD vers THAI NGUYEN . Les roquettes ne donnent pas entière satisfaction car les fils d'allumage se cassent et 28% d'entre elles ne griffent pas leur support .

A THAI NGUYEN le Capitaine GATARD essaie le feu d'une DCA très nourrie et au moment de prendre le cap du retour il s'aperçoit que son réservoir droit est vide . Son équipier , le Sergent ROUCHON , s'approche de la patrouille serrée et constate une importante fuite d'essence . Il a donc été touché par les armes automatiques rebelles et déjà son essence baisse avec une vitesse incroyable dans le réservoir gauche . Il a peu d'altitude , 2.000 ft environ . En vue du poste de PHUC YEN s'est la carafe complète . L'appareil , hélice en croix , descend comme une pierre , mais le Capitaine GATARD garde tout son calme et indique par radio qu'il va se poser sur le ventre dans une rivière asséchée proche du poste . En principe tout devrait bien se passer mais au moment où il touche le sol ses équipiers voient l'avion se déloquer et prendre immédiatement feu . Le pilote a été éjecté par le choc et repose sur le sol à quelques mètres de là . Les soldats du poste accourent et font signe qu'il n'y a plus d'espoir à sauver .

- Nous perdons du même coup le Commandant en Second du groupe et un ami . Le Capitaine GATARD avait rejoint l'Ile de France à Sidi Ahmed , peu de temps avant son départ pour l'Extrême Orient . Il avait tout de suite su s'y faire aimer par sa franchise , son esprit de justice et la façon large et bâine dont il jugeait de toutes choses .

Nous ne le verrons plus s'avancer vers nous les mains dans les poches en roulant des épaules et , un sourire fait au coin des lèvres , nous exposer sa dernière déconvenue dans le Bulletin officiel de l'Armée de l'Air ...

Citations du Capitaine GATARD

Ordre Général n° 22 - 510 / SPH 3 du 19 Février 1945 - Chasse -

"Jeune Commandant d'Escadrille, excellent chef de patrouille, faisant preuve de belles qualités de combattant. A effectué de nombreuses missions de Coastal Command : couvertures de convoi, sweeps, interceptions dont certaines comptaient des risques aériens exceptionnels du fait des mauvaises conditions atmosphériques. En particulier la couverture du convoi du 10 Janvier 1944, lequel convoi fut attaqué et où le retour de mission nécessita un long trajet de nuit : une heure à basse altitude par très mauvais temps. Le décollage sur aérodrome du 5 Mars 1944 où la mission fut accomplie en vol rasant à plus de 100 miles en mer avec de gros grain. A participé dans de nombreuses missions de bombardement et de strafing à la destruction d'un pont très important le 19.11.44, défendue par une DCA intense et précise."

Ordre de l'Armée de l'Air. Décision n° 1.048 du 20 Août 1945.

"Brillant Commandant d'Escadrille s'imposant à son unité par son courage, son calme et son ardeur. A manifesté ses belles qualités de combattant sur le front d'Italie et dans la Bataille de la Forêt Noire. A remporté de brillants succès le 15 Mars et le 8 Avril en détruisant par mitraillage trois avions, quatre canons et un train.

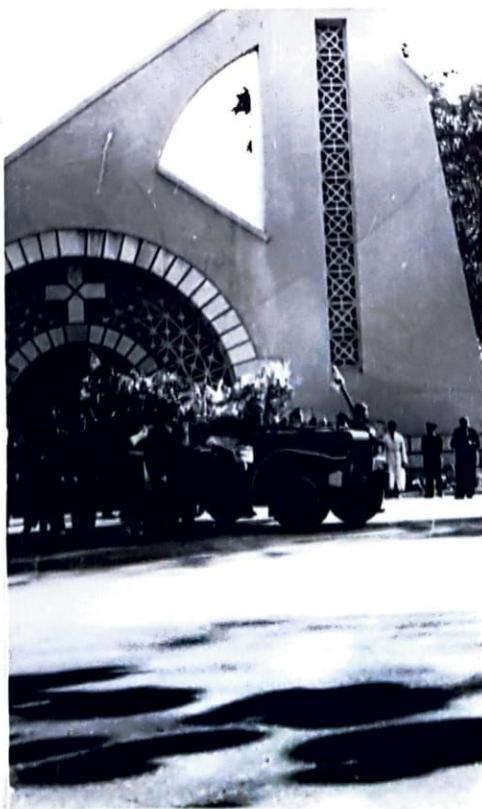
Ordre de l'Escadre. n° 45 du

"Jeune Commandant d'Escadrille qui vient de montrer à la tête de ses pilotes ses belles qualités de chasseur et de combattant. A prouvé durant toute la campagne son ardeur au combat. Le 11 Avril 1945 a effectué le bombardement d'un point d'appui devant les lignes et détruit 5 canons à la mitrailleuse. Le 24 Avril 1945, harcelant l'ennemi dans sa retraite a, après avoir détruit un dépôt de locomotives à la bombe, mitraillé 5 locomotives et 7 canons qu'il a laissés en flammes."

Ordre de la Division Mérienne - N° 157 du 17.1.50.

"Officier d'élite. Chasseur brillant et enthousiaste, trois fois cité

pendant la campagne de France. Volontaire pour l'Extrême Orient a montré les plus belles qualités de courage et d'audace au cours des 37 missions de bombardement et de mitraillage sur les objectifs les plus divers. Le 16 janvier 1950 à THAI NGUYEN, son avion touché par le tir d'armes automatiques rebelles n'a pu rejoindre le terrain et a trouvé la mort au cours d'un atterrissage forcé auprès du poste aérien de PHUC YEN. Totalisait 1.689 heures de vol dont 300 heures de vol de guerre en 177 missions.



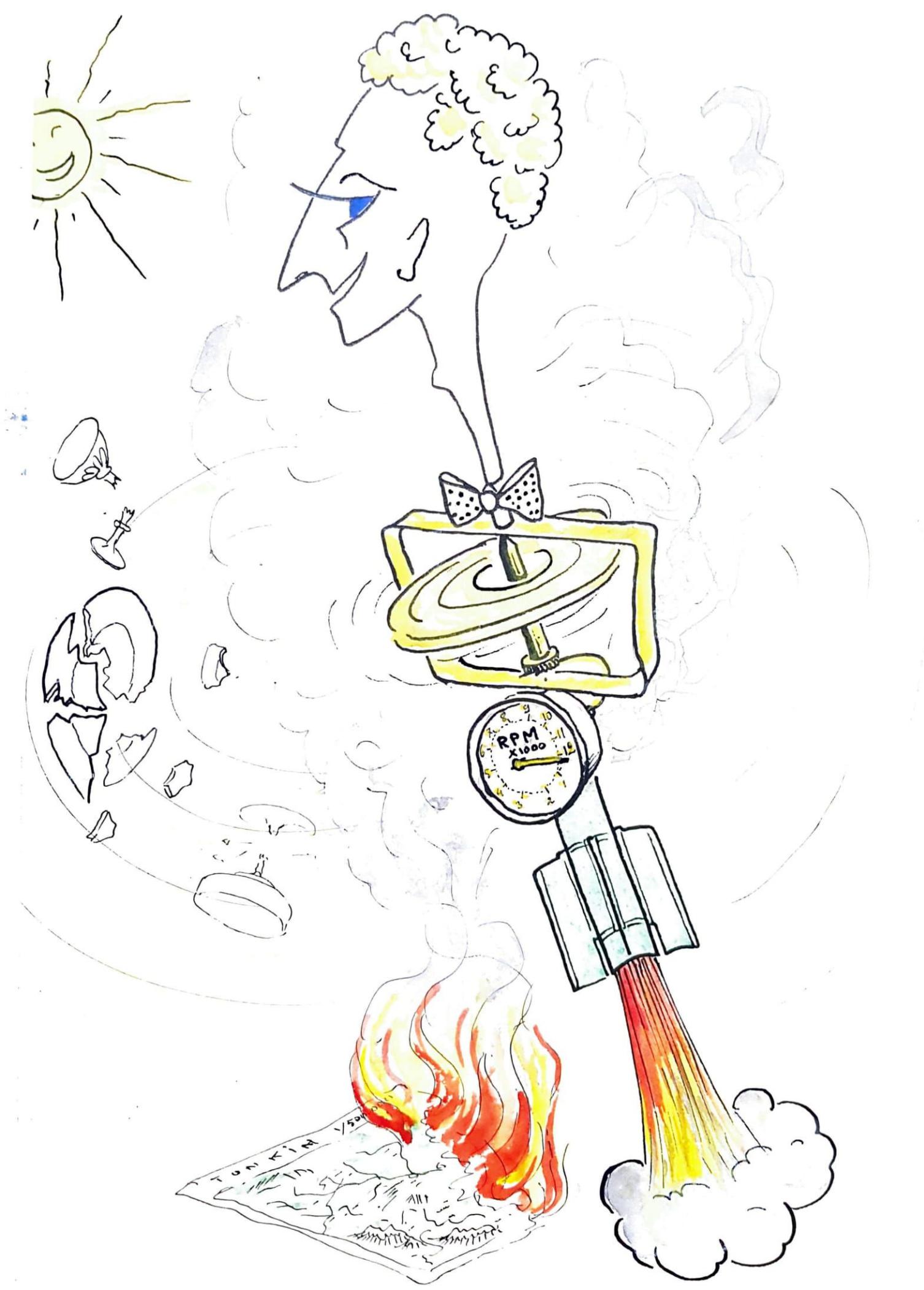
21 Janvier. Inauguration de la "TAVERNE".

Hanoï compte aujourd'hui un bar de plus, et quel bar ! Fruît, des efforts manuels et artistiques du Lieutenant Hiebau, assembler décorateur du GCS et de son équipe de menuisiers, quincailliers, tapissiers, peintres, électriciens et autres, la TAVERNE est certainement l'endroit le plus "buck" d'Hanoï. Installée dans le sous-sol de la villa de la Rue Tauréguiberry elle comporte une entrée assez "avant-garde" quant à la décoration : tête de diable, chouette, potence, rats qui vous accueillent sur le seuil. Mais ce n'est pas pour mieux faire les sorties par contraste le style moderne, raffiné, un peu "bourbonnais" du bar et du living room ...

27 Janvier. le "coup de la roquette".

Après des calculs savants l'OPS découvre que nous avons atteint la millième mission et le Capitaine Saint-Hartin organise un arrosage en cet honneur dans sa salle. Sur la grande table dite de "navigation" (doux euphémisme car chacun sait que nous n'avons pas préparé une seule navigation depuis notre arrivée en Indochine!) s'étalent petites fleurs, coupes de champagne et bouteilles. Pour donner à cette cérémonie intime un caractère plus guerrier le Capitaine Saint-Hartin a demandé au Lieutenant Baederspack d'apporter quelques échantillons des projectiles de son armure. C'est ainsi que des obus de 37 mm se dressent aux deux bouts de la table en guise de chandeliers et que trône au milieu une superbe roquette, démontée pour que chacun puisse en examiner le fonctionnement. "Instruire en amusant", telle est la devise de l'OPS !

Voici donc une quarantaine de miroutous en train de siroter leur champagne dans cette pièce relativement petite et d'écouter les loups d'usage. On les sent heureux de l'effort accompli, détendus, ne se doutant pas qu'une terrible épée de Damoclès plane sur eux ! En effet le Capitaine Loredan fume une cigarette et sur la table il y a une sorte de cage d'écreuil constituée par des



rouleaux de poudre, autrement dit la charge propulsive de la roquette. Personne ne se doute, personne ne peut penser que ... il faudrait être complètement ... pour ... Eh bien, oui ! Pour "voir si ça brûle bien" la cigarette se rapproche d'un des rouleaux de poudre, elle le touche et un tout petit feu d'artifice commence. Là les événements se précipitent et la scène est plus difficile à décrire. Il faudrait la découper par fractions de seconde ! Parce que deux secondes après la roquette avait achevé de brûler et il ne restait que trois types dans la salle, le lit contre le mur. C'est vous dire que cela s'est un peu bousculé au portillon et à la fenêtre par laquelle on vit en particulier l'Adjudant MARCHAND exécuter un beau plongeon. Comme chacun sait la poudre en brulant dégage une forte chaleur mais n'explose pas. Les dégâts matériels se limitent donc à une bonne odeur de roussi, des goulets de bouteilles de champagne cassés, quelques cartes murales légèrement brûlées et du rhodoid gondolé sur les graphiques. On compte néanmoins quelques blessés légers, victimes de la bousculade au portillon. Donc tout est bien qui finit bien mais il sera sage de prévoir une décoration moins "explosive" pour le prochain arrosage.

Fevrier 1950

En principe nous n'aurions pas du voler ce mois-ci en raison du crachin ... mais cette année est encore exceptionnelle. Au contraire nous avons eu fin de mois mis l'OPS Escadre sur les dents car la courbe des heures de vol se trouvait dangereusement engagée au dessus de la "courbe type" imposée par le GAZN. Finalement le Groupe a effectué 486 heures de fonctionnement ce qui, à cheures près, est dans les normes.

La 1^{re} Escadrille, enfin installée dans ses meubles après pendaison de crêmaillère, a effectué ses missions depuis Giélang tandis que la 2^e Escadrille planait sa tente sur le terrain de LANGSON et déployait son activité en zone frontière.



LANGSON

2ème Escadrille - Février 1950

Le Lt Rabet et l'AC Husset caracolent.
Visite du G^{al} Bodet et du C^{el} Mentre'.
Décollage "jalo".
Les ombres s'allongent... on ferme.
Festivités de fin de stage -



Pendant la première quinzaine Hanoï se spécialise dans le bombardement aux 500 livres de la région de PHUY dont toutes les installations sont sérieusement secouées.

A partir du 9 tout le potentiel aérien est mobilisé au profit du poste de PHOU à 30Kms au Sud Est de LAO KAY sur le Fleuve Rouge. Malheureusement le poste, attaqué par plusieurs bataillons VM appuyés par de l'artillerie, ne reçoit pas l'aide de la garnison de LAO KAY dont les renforts sont arrêtés par d'autres éléments rebelles. Le 14 les quelques survivants abandonnent le poste et parviendront à rejoindre nos lignes.

En fin de mois c'est au poste de NGHIA DO d'être attaqué mais, fort de l'expérience précédente, le commandement fait larguer par les Ju 52 un bataillon de parachutistes qui rétablit la situation en notre faveur et met 200 VM au repos sans pertes de notre côté.

Toutes ces missions sont fort longues et dépassent toujours deux heures. Aussi le potentiel de la 1^{re} Escadrille tombe-t-il vite et le nombre des sorties est inversement proportionnel à la longueur des missions. C'est pourquoi ses pilotes ne parviennent pas à atteindre le nombre fatidique de 60 missions qui correspond à la proportion pour la première palme TOE.

La situation de la 2^{me} Escadrille est exactement opposée. Basée à LANGSON, au centre de sa zone d'opération elle accomplit des missions relativement courtes. Les mauvaises langues disent que nous bombardons en tour de piste mais en fait la moyenne des missions s'établit vers 45 minutes. En dépassant un peu nos crédits en heures de vol ... au détriment de la "Une" ... nous arrivons ainsi à effectuer dans le mois 261 missions ce qui est manifestement le record de la 2^{me} Escadrille.

Février ne comporte que 28 jours mais ce furent 28 jours volables. Nos zones d'action furent principalement BA XAM, NHA LANG, LANG CHIEN, les rives du SONG KY KONG au voisinage de la frontière de Chine, les abords de la RCE à hauteur du Col de LOUNG PHAI, la région de PHO BINH GHIA et celle de CAO BANG. Les événe-

庚

大

吉

生

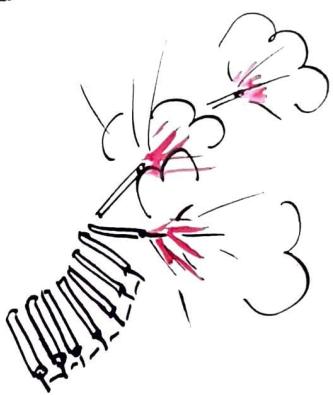
禧

癸

寅人大吉



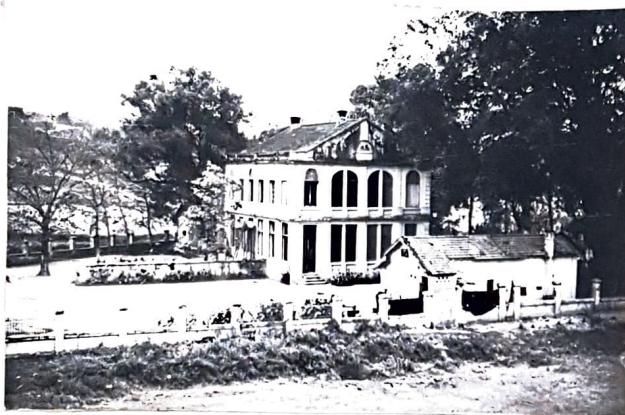
庚
大
吉
生
禧
癸



ments marquants furent les attaques répétées de la Cavalerie chinoise par le Sergent Chef SOUILLOT et surtout la destruction par la patrouille d'ACHILLE d'un "autobus" (dixit Missus à la radio quand il découvrit l'objectif), en fait d'un GMC rafistolé par les VM, le seul véhicule à circuler dans le secteur de BAC KAN sur la RC 3^{ème}. A ces actions d'éclat il faut ajouter le pilonnage systématique et quotidien des cantonnements VM dans toute la zone frontière.

A notre arrivée nous eumes quelques emmuns de logement. Ejectés du Bureau de Garrison par un Major grincheux et de l'Hôtel des Trois Maréchaux, nous nous récupérâmes dans une immense villa complètement vide, évacuée par le Train. Une fois les problèmes de l'eau, de l'électricité et du chauffage résolus, elle se révéla assez habitable. Espérons que chaque Escadrille apportera sa contribution à son aménagement et qu'à notre dernière stage, dans quelques années, elle sera devenue un palais!

L'ambiance un peu spéciale de LANGSON est difficile à rendre. Elle se caractérise avant tout par une cure de liberté : liberté de l'Escadrille vis-à-vis du Groupe et de l'Escadre, liberté des différents services de la mécanique travaillant "en détaché" et non dans le cadre moins souple de Gia Lam. La vie est plus rude qu'à Hanoi en raison de l'inconfort des installations mais c'est pour tout le monde une détentte et l'on en apprécie que mieux ensuite les joies de la vie citadine...



Mars; 1950

Le début du mois est assez pénible car le crachin est enfin arrivé. Rien de plus cafardeux que de monter à la base dans ce coton humide et de constater en traversant le Fleuve Rouge sur le pont Doumer que la visibilité est inférieure à 300 mètres et le plafond à 50 mètres. Dans la matinée il n'y a aucun espoir de voler mais parfois au fin de journée le plafond se lève un peu et permet une reconnaissance armée vers Phuyl ou le Than Hoa. les vols sont réservés à la 1^{re} Escadrille dont les pilotes essaie désespérément d'atteindre leur 60^e mission... Les journées sont longues à passer et les jeux dits de société battent leur plein dans les escadrilles : bridge, tarot, échecs, crapette, fléchettes, etc ...

4 Mars - Le Capitaine LORIDAN prend officiellement le commandement en second du Groupe tandis que le Capitaine SAINT MARTIN quitte les opérations pour prendre le commandement de la 1^{re} Escadrille Paris. Ces événements heureux donnent lieu à des libations comme de bien entendu.

11 Mars - Le temps s'améliore et les vols reprennent mais l'Escadre n'a pas les mêmes conceptions que nous en ce qui concerne les vols et il faut presque lui arracher de vive force les missions. D'ailleurs avec le retard pris au début du mois nous ne parviendrons jamais à rattrapper la courbe ...

Un mess nous avons un serveur au visage affreusement triste, un peu simple et qui répond au nom de Léon bien que ce ne soit pas le sien. Un soir il présente par trois fois au Lieutenant LABOUCHE un plat dont il ne veut pas et se fait répondre : « Fiche moi le camp et va te faire cuire deux œufs » Sur quoi Léon se retire au pas de course.

7 Mars 1950



Le Lt LABASAT fait une entrée inattendue
et spectaculaire au parking 45 ...

et revient cinq minutes après présenter à Babouche, avec un large sourire, deux œufs sur le plat...

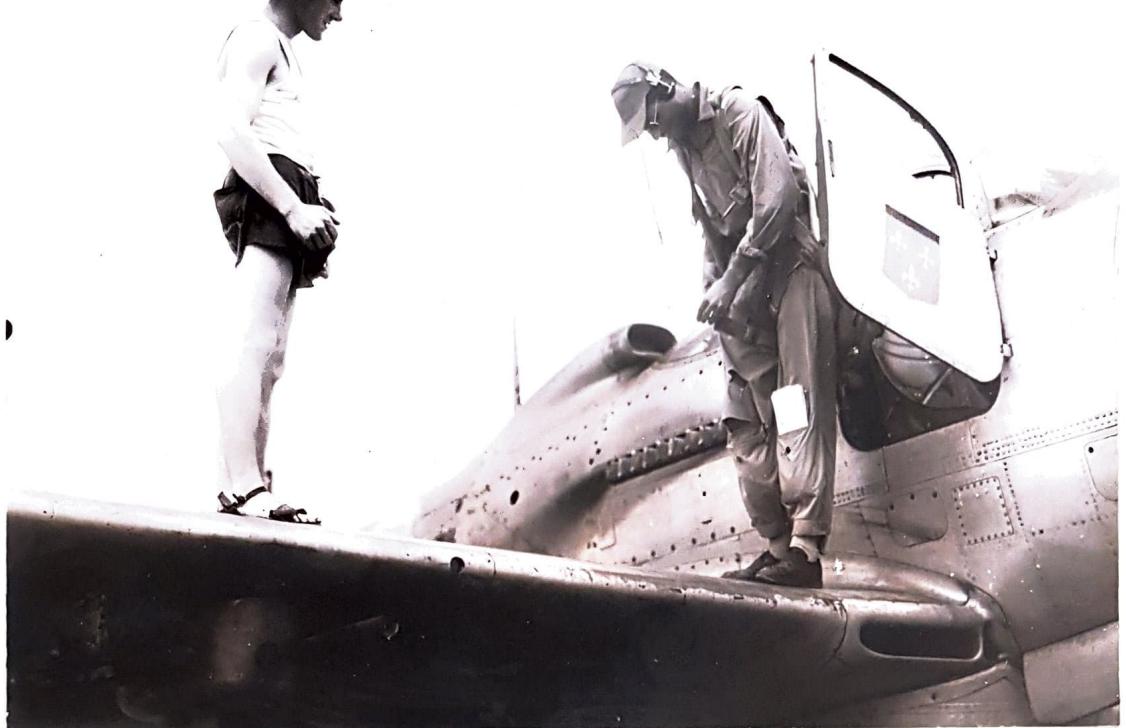
21 Mars. Une nouvelle qui se répand dans le Groupe comme une traînée de poudre nous courroue tous : le Sous Lieutenant CAMPS a le ver solitaire... la Faculté immédiatement consultée confirme le diagnostic et propose le déclenchement d'une immédiate contre offensive. Camps ne nous épargne aucun détail, nous lit en long et en large les prospectus des différents produits pharmaceutiques dont il vient de se rendre acquéreur et le soir au dîner prend une mine de papier maché pour nous faire remarquer qu'il se contente d'un bol de lait.

22 Mars . Hurrah, trois fois hurrah ! Vive l'extrait de fougère mûle. Le sourire est revenue sur le visage de Camps car la contre offensive a été couronnée de succès.

25 Mars. Un petit "piège-fesse" s'organise à la Taverne. L'élément féminin est en grande partie fourni par le Lieutenant Michoulier du 1/5 qui connaît nombre d'infirmières à l'Hôpital. Vers minuit le Capitaine Saint Martin va chercher un orchestre à la sortie d'une boîte de nuit. Il s'installe comme il peut dans un local plutôt exigu et fait un raf-fut du diable. Les lieutenants Rousseau et Baderspach qui habitent la chambre au dessus en sont réduits à lever et à faire une crapette en pyjama.

Vers deux heures du matin les hostilités prennent fin mais la nuit sera encore fertile en événements puisque un gros arbre de la Rue Borgnis Desbordes trouvera le moyen de heurter par le travers la jeep 690 conduite par le Lieutenant Rabet avec la douceur qu'on lui sait et que le lendemain matin en arrivant à la base le Lieutenant Bachelier aura également une surprise qui lui vaudra d'y faire une petite retraite pascaline ...

Le S^r FIEUX s'équipe ...



tandis que les Lieutenants VAZIAGA et MICHON bouquinent ..

La courbe des vols que l'on peut consulter sur "l'annuaire des chemins de fer" de l'OPS marque un léger fléchissement pour ce mois où nous n'avons fait que 311 heures de vol de guerre en 239 missions en raison de la météo assez défavorable.

Nos secteurs d'opération ont été la province de THAI BINH pour l'appui de l'opération DANAE qui s'est déroulée dans le triangle Fleuve rouge - Canal des Bambous - Mer ; Des rencontres armées nombreuses dans le THANH HOA , sur le Fleuve rouge et dans la région de THAI NGUYEN nous ont permis de couler 144 jouques et d'en endommager 21 ; enfin nous avons appuyé le 5^e BCCP qui ayant sauté pour dégager le poste NGHA DO a continué à opérer dans le secteur de LAO KAY .



Avril 1950 -

En ce début de mois nous travaillons au profit de l'opération "DANAÉ" qui reprend le nettoyage du secteur HUNG YEN, THAI BINH où malgré les opérations DIABOLO et BAGATELLE quelques bataillons VN continuent à nous créer des ennuis.

2 Avril - L'Escadrille Paris met le cap sur LIANGSON, n'ayant pu partir la veille en raison de la météo défavorable.

DU 5 au 9 le Capitaine de PINSON se rend en King à NGHA TRANG afin de réhaussier de sa présence la soirée donnée en l'honneur du départ du CHAMPAGNE et de sa relève par le Corse. Il nous revient fort bronzé et paraît très satisfait de son court séjour sur la Côte d'Azur Indo-chinoise. Il avait pour compagnon de route le Capitaine GABIS qui fait un peu partie du Groupe puisqu'il vole à la 1^{re} Escadrille mais qui a malheureusement du rentrer en Ju 52 ayant abandonné son King à Tourane par suite d'avaries mécaniques. Il revient avec une foule d'histoires dans son sac qu'il nous raconte avec moult gestes comme de bien entendu.

5 Avril - Grand renne-vienage sur la base car nous avons la visite d'hôtes de marque. Trois généraux, si plus si moins, viennent inspecter la base : les Généraux Vallin, Bandet et Markmann, ce dernier devant prendre incessamment le Commandement de l'Air en Indochine.

Le Général VALLIN, Inspecteur Général de l'A.A., nous dit beaucoup de choses fort amusantes en particulier "que nous sommes au 1^{er} plan de l'activité mondiale" ce qui nous fait une belle jambe... et d'autres moins souriantes puisqu'il

précise que la durée de notre séjour ~~exéderait~~ dépasserait les douze mois qu'il nous avait annoncés au départ de Bizerte.

Le Colonel EZANNO qui complète ce bruit bruit en profite pour creverder quelques missions sur Kien et nous travailler sec sur le Vampire et l'Ouragan !

Pendant ce temps, à Langson, la 1^{re} Escadrille se surpassera quant au nombre et à la brieveté des missions. Le Capitaine di MARTINI va chaque matin mettre son nez à la fenêtre au cours d'une reconnaissance météo et en profite pour faire une petite mission de strafing solitaire. Quelques reconnaissances armées vont visiter les routes récemment revues en état par les VH au Nord et au Sud de CAO BANG. Mais plus souvent les patrouilles grises, noires ou violettes vont clustérer le secteur de PHO BIN GHIA ! Vingt, vingt cinq minutes au maximum, approche directe sans peel-off, telles sont les consignes. Résultat : 326 missions à la fin du mois !

Le 23 un King équipée de wings-valises vient chercher à Hanoï 30 bouteilles de champagne et des barres de glace en vue d'un arrosage monstrueux au terrain à l'occasion de la 1.000^{ème} mission de la 1^{re} Escadrille. Y sont invités le Colonel CHARTON, les Officiers du 3^e REI ainsi que tous ceux qui nous sommes en contact à Langson. Ambiance excellente et histoires funambules de l'interessable SC BUREAU, chef de bataillon du GTAZN détaché à Langson.

Depuis fort longtemps tout le monde était au courant qu'une brillante "opération de desserrement" devait avoir lieu en fin de mois... sauf l'un des principaux intéressés, le Capitaine Saint Martin. Le 30 au soir arrive un message qui n'est déchiffré que le 1^{er} vers 8^h 30 et donne l'ordre à la 1^{re} de décoller pour Bach Mai à 8^h ! Bonjour... dans l'après-midi la patrouille LABOUCHE CAMB décollant de ce dernier terrain parvient péniblement à

intercepter trois Ju 52 simulant une attaque sur GIA LAM, en principe signalés par le "guet" mais qui en pratique avaient passé leur position par radio toutes les cinq minutes.

- Nous avons fait au total 421^h de vol en 495 missions dans le mois, tirant 111.731 balles et larguant 64 tonnes de bombes.

Nous avons travaillé au profit de l'opération "DANAE" dans le secteur de THAI BINH où grâce à l'intervention d'un morane du GAO un bataillon VN a pu être encerclé et fait prisonnier en totalité. Puis au profit de l'opération "DAVID" qui a permis d'implanter des postes dans la région de VAN DINH. Enfin au profit de l'opération "PARPAING" qui avait pour but le nettoyage du massif du DONG TRIEU. Il y eut de sérieux accrochages en raison de la densité de la jungle qui couvre ces montagnes et la chasse eut souvent à intervenir ce qui lui valut le message de félicitations suivant :

"Commandant Groupement Nord Parpaing adresse à l'aviation ses vifs remerciements pour coopération chasse et observation dans combat Vi Loai. Stop - Notamment remercie aviateurs pour intervention efficace et audacieuse Morane suivi d'un brillant strafing des 763 - "



— Toi ! p'tite tête ! si tu fredonnes encore l'air du 3^e homme...

Mai 1950

1^{er} Mai - Fête du travail mais aussi celle des Jacques. Au nombre de trois, Bachelier, Rouchon et Souli ils arrosent en commun cet événement.

Une certaine agitation règne au GTAZN en raison d'une certaine opération menée le 30 Avril contre des joutes de haute mer. Parties d'un port chinois au Nord de Honcay ces joutes avaient mis dans la nuit le cap sur Vinh où elles devaient livrer des armes aux Viets. Trop rapides pour être prises en chasse par les raffots de la marine alors qu'elles passaient au petit matin à une centaine de milles au large de Haiphong elles furent repérées vers 9 heures du matin à 60 Kms au large de Van Ly, marchant de conserve, toutes voiles dehors. On pensait que la première patrouille qui les atteindrait les enverrait par le foud sans coup férir mais n'était pas compter sur la bonne qualité des bois d'extrême orient. Un bon bordage en teck résiste assez bien à la 12,7, c'est du moins ce que pu constater une deuxième patrouille envoyée vers 13 heures sur les lieux de la première attaque. En fait d'épaves elle trouva trois joutes flottant plein pôt vers le Nord et paraissant a peu près intactes. La quatrième il est vrai était par le foud. Nouvelle attaque des trois rescapées jusqu'à épuisement des munitions, sans résultat immédiat. Une troisième patrouille vers 16 heures trouve encore deux joutes à flot essayant manifestement de rejoindre l'île Nightingale à mi-chemin entre Haiphong et Hainau. Leur position est repérée grâce au Gouio de Haiphong car la troisième attaque est sans résultats immédiats une fois de plus. Finalement vers 18 heures le Colonel Hentz, assez inquiet des conséquences de

de l'opération au cas où l'une d'entre elles parviendrait à reprendre un port chinois, autorise l'emploi du canon de 37 mm réservé pour les circonstances graves en raison du manque d'approvisionnement en obus. Peu de bateaux étaient armés c'est une patrouille "de chefs" qui décolle : Cdt Thierry, Cdt Boudier, Cdt Loidau, Lt Galibert. Ils ne trouvent plus qu'une joute à flot, mettent deux roquettes au but et la criblent d'obus. Obligés de rentrer en raison de la nuit tombante ils n'ont pas le plaisir de la voir couler mais des renseignements ultérieurs permettent de savoir qu'elle suivit le sort des trois premières. Tout aurait été pour le mieux dans le meilleur des mondes si deux rescapés n'étaient pas revenus à Hongay sur un petit youyou ... pour raconter et ébruiter l'affaire qui prit des proportions diplomatiques vu et attendu que les eaux territoriales ne se sont jamais étendues jusqu'à 60 miles en mer! Aussi l'affaire fut étouffée en haut lieu. Disons que c'est une victoire clandestine de la Jeune Escadre.

Le 10 le Lieutenant LABOUCHE part en PCIA. Il ne part pas à la légère et arpente pendant trois jours la base afin de rassembler ses nombreux impedimenta qui vont du treillis à la torche électrique en passant par le papier hygiénique, le fil à freiner, les bougies et le couteau à 18 lames. En fait il reste pendant 15 jours dans le séminaire de HUNG YEN regardant de très loin se dérouler l'opération "Foudre". Son but est le nettoyage du secteur TAN DINH, Phu Ly, Ninh Binh. Dans l'ensemble les Viets n'opposent pas beaucoup de résistance à nos troupes et la chasse obtient de beaux résultats sur leurs bataillons en déroute de l'autre côté des Daïg qui constitue la nouvelle ligne de sécurité.

Une très belle note concernant la TENUE et émanant du Général HARTEMANN est diffusée à toutes les unités. Elle déclenche une véritable révolution! Le maître faillleur

se voit dans l'obligation de monter une chaîne pour la fabrication des "passants" qui remplacent sur nos nobles épaules les pattes rigides. De son côté l'Intendance sort en série des ceintures noires disgracieuses et qui déteignent, comme de bien entendu ! Des flots d'encre de chine coulent pour teindre les godasses jaunes en noir et finalement, phénomène extraordinaire dans l'Armée de l'Air, la tenue devient sensiblement uniforme ... Un slogan naît :

"Un gentleman s'habille chez Hartmann"

25 Mai - DONG KHE

Depuis quelques temps le bulletin de renseignement du 2^e Bureau annonçait une reprise imminente de l'activité Viet Minh en Zone Frontière. C'est chose faite et nous apprenons ce matin que la citadelle de DONG KHE, isolée entre THAT KHE et CAO BANG est attaquée par de nombreux bataillons VM appuyés par une assez forte artillerie : mortiers lourds et quatre canons de 75 au moins.

Malheureusement il fait un temps détestable, tous les sommets qui entourent la cuvette ^{sont accrochés} et l'Escradrille Gélibert qui est à Langson essaye en vain d'intervenir. Dans la soirée Hanvi essaye également mais deux patrouilles successives à 16h et 18h menées par le Capitaine SAINT MARTIN et l'Adjudant MARCHAND ne parviennent pas à se glisser dans la cuvette.

26 Mai - Le temps s'est nettement amélioré dans la nuit et dès la fin de la matinée la chasse de Giolam et de Langson multiplie les patrouilles au profit de DONG KHE. Nous bombardons et strafions les emplacements d'artillerie VM mais dans la jungle les rebelles se camouflent de façon incroyable. D'ailleurs deux TABORS qui montent de THAT KHE pour dégager le poste ne sont pas plus visibles et doivent patrouiller.



DONG KHE

ter à bout de bras dans les hautes herbes en lisière de la forêt.
Jusqu'au soir les patrouilles se succèdent, lachant leurs clusters ou leurs 260 lbs dans "la verte". Vers 17h le poste signale par radio que la chasse a fait sauter un canon et sa soute à munitions. Le coup heureux revient à la patrouille du Capitaine de PISSON et plus particulièrement sans doute aux bombes du Sergent ROUCHON dit "Pitou".

27 Mai - De mauvaises nouvelles arrivent. Le poste a été pris dans la nuit. L'assaut a commencé vers 15h, mené par quatre ou cinq mille VN. On a peu de détails sur les combats mais vers 3 heures le radio a annoncé que la citadelle devant être évacuée il faisait sauter son poste. Les gommiers qui ne sont plus qu'à quelques kilomètres du poste récupèrent certains éléments de la garnison dont les deux tiers doivent cependant être portés disparus.

Durant la matinée et l'après-midi des patrouilles tournent autour du poste pour essayer mais en vain d'identifier des groupes de réfugiés qui pourraient éventuellement leur encore la brousse, pour empêcher également les vietnamiens d'occuper la citadelle et d'en déminier les stocks de vivres et munitions.

Il y a une histoire tragi-comique attachée aux événements de ce jour. La dentiste de l'Hôpital Militaire, une forte femme, était à quinze jours de son rapatriement quand elle demanda à aller passer quelques jours à D.K. avec ses instruments afin de soigner les canines, incisives et molaires de la garnison. "C'est l'occasion de graver ma croix de guerre" disait-elle en montant dans le morane le 27. Elle ne croyait pas si bien dire mais est malheureusement portée disparue depuis le 27 à 3 heures du matin.

Dans la fin de l'après-midi la contre-offensive

se déclenche :

17^h10 - Deux patrouilles de Kings bombardent le poste et viennent éclairer les abords.

17^h15 - 30 Junkers survolent au-dessus de la cuvette et larguent en quelques minutes un bataillon soit 480 parachutistes. C'est un "big show" -

Les viets, pris de panique, prennent leurs jambes à leur cou, abandonnent le poste et ses environs immédiats, n'entreprendront aucune action offensive contre les parachutistes en train de se regrouper sur la DZ. Malgré de pot pour eux il y a douze Kings qui tournent au-dessus tels des oiseaux de proie et arrosent de clusters leur axe principal de repli, la route de TALUNG. Ensuite ils font de jolis cartoucs à la mitrailleuse ...

La DCA rebelle se montre particulièrement active et si les premiers Ju 52 bénéficient de l'effet de surprise les derniers encaissent de nombreuses balles de 7,7 - Quant aux deux Dakotas qui se pointèrent un quart d'heure plus tard ils furent transformés en cendres et c'est miracle qu'aucun organe vital ne fut touché. L'un des pilotes, le Capitaine Bécam, eut le bras fracassé par une balle.

28 Mai - Nous intervenons au profit des Gomiers qui sont arrêtés par de très solides points d'appui VH installés sur la côte 701 à 5 km au Sud de Douy khé. Toute la journée nous bombardons et strafions ce secteur mais en retour les viets nous servent copieusement avec des 7,7 installées sur tous les pitons voisins. Le Groupe passe au travers sans dommages mais le 1/5 à 7 avions touchés en deux jours -

En fin d'après-midi une patrouille simple protège un parachutage de matériel qui se déroule le mieux du monde -

JUIN 1950

Après pas mal d'ordres et de contre-ordres la 2^e Escadrille fait mouvement sur Langson pour y relever l'Escadrille de Galibert -

Depuis le mois de Février pas mal d'améliorations importantes sont intervenues tant à la Villa qu'au terrain. Ce n'est pas encore le grand confort mais ce n'est plus le camping... Il y a des douches avec de l'eau qui coule, un maître d'hôtel au langage clair en la personne du Caporal ALFREDO DE MACHUKA, grand ami de Monsieur BUGENS qui lui-même est... mais chut ne lezons pas l'incoquito de la Légion. Il ya une jeep avec un chauffeur, JOSEPH, qui fait tout ce qu'il peut pour nous emmener dans un monde meilleur, des armoires dans les pièces, des mousquetes un peu partout et une Tri Ai stylée pour entretenir nos chambres et notre linge.

Seule ombre au tableau, Léo n'a rien de l'accorte sourette que nous aimions voir nous servir aux repas. BACHELIER a beau lui passer une inspection de propreté tous les matins mais elle reste toujours aussi sale et ses yeux bouffis ne s'éclairent pas de la moindre lueur d'intelligence.

Le Capitaine DUCANCHEZ, toujours fidèle au poste, tourne de plus en plus vite ! Il est néanmoins charmant pour nous et ne nous laisse pas à court de missions. Malheureusement Hanoi nous freine en limitant le nombre de nos atterrissages ainsi que notre allocation de cartouches et de bombes -

Néanmoins jusqu'au 19 nous volons à une bonne cadence, renforcés des Capitaines HEROUËT et LOUREAU venus croiser quelques missions. Ensuite de véritables trombes d'eau inondent le terrain et le transforment en piscine - En vain

nous réclamions au C^{me} DUCONCHETZ 300 PMT munis de serpillières pour pomper l'eau ou des appareils aquatiques.

NOMBREUSES attaques dans le secteur de Pho Binh Gia - Van Mot où les Viets en sont à la construction de leur troisième bled. La ville initiale a d'abord été rasée ; reconstruite à 3 Kms au Nord Ouest elle a été "cloustérisee" par l'équadrille SAINT MARTIN en Avril et maintenant, sise dans la vallée à 7 Kms au Sud elle est en butte aux attaques de la "Deux".

Nous faisons également de fréquentes reconnaissances armées dans le baïlant de HALANG sur l'itinéraire TA LUNG - QUANG UYEN - TONG HUÉ - TRUNG KHIAN PHU. Le 17 la patrouille C^{me} DE PINSON, C^{me} LOUVEAU attaque une grande tente au pied d'un calcaire de QUANG UYEN et est vivement prise à partie par la DCA des pitons voisins. Ayant repéré la position exacte de deux mitrailleuses lourdes le chef de patrouille leur fait un sort au canon de 37.

Le mois se termine fort pluvieusement ce qui permet au Capitaine LOUVEAU de coincer la balle pendant des temps record !

Nous faisons le temps en attendant que ça sèche (la piste) en canardant au colt des bouteilles de bière livrées aux flots boeufs du SONG KY KONG. Achille participe aux ébats de façon bruyante avec une pétroire japonaise curieuse, mais il faut le dire, assez précise.

L'équipe BACHELIER-FLEUROT va le 29 rendre visite au Lieutenant DUSSEIX en son fief de LANG GIAI maintes fois survolé. Ils en reviennent enchantés mais lenez de TITIN balisé, suite à un violent coup de soleil.

29 Juin - Au retour d'une mission matinale le C^{me} LOUVEAU fait une brillante démonstration d'atterrissement sur le belly. L'appareil étant presque indemne, hors l'hélice un peu brisée, l'affaire est classée incident, arrosée et enterrée -

Peu d'événements importants à la 1^{re} Équadrille durant ce mois si ce n'est l'achat d'un frigidaire et les vols effectués par le Colonel FREEMAN, chasseur assez gaietier de l'USAAF en tournée d'inspection -

Juillet 1950

C'est le Groupe qui assure l'alerte mais une heureuse formule permet de supporter la chose assez allègrement malgré la chaleur qui n'est rien moins que tropicale. Les Escadrilles prennent le service alternativement de midi à midi c'est-à-dire qu'elles prennent également le repos de midi à midi. Cela présente des avantages certains : les pilotes volent chaque fois qu'ils montent au terrain et peuvent pratiquer chaque jour tennis, piscine ou autres sports soit le matin soit l'après-midi. Or chacun sait qu'ils sont particulièrement flémmards... A noter qu'il ya au Groupe deux catégories bien distinctes d'individus : les sportifs actifs, nombreux et que je ne nommerai pas because leur modestie, et les "sportifs de l'Equipe" dont les distingués chefs de file sont le Baron et Jules (d'ailleurs en conflit pour une question d'abonnement !) - Air France leur apporte régulièrement cet illustre quotidien et à les entendre discuter on pourrait penser qu'ils pratiquent chaque jour cyclisme, football, rugby voire tauromachie mais au fait on ne les voit guère qu'à la terrasse du Cercle en train de consommer un vichy-grenadine tout en jetant un look sur les sirènes de la piscine !

12 Juillet - Un événement malheureux vient assombrir l'atmosphère du Groupe. Le Baron, à la suite d'événements regrettables qu'il tient à garder secrets, a une côte fêlée. Il n'est pas à toucher avec des pinces !

26 Juillet - Place aux héros !

Une émouvante (?) cérémonie réunit une imposante masse de militaires sur le terrain de GILAN en vue d'une remise massive de décos.

Après la présentation du drapeau le Général Hartenau



Le fanion du Groupe est décoré de la
Croix de GUERRE TOE avec Salme -



lit la citation à l'Ordre de l'Armée de la Vème Escadre de Chasse puis agrafe la Croix de Guerre TOE avec palme sur les fanions des deux Groupes et le drapeau.

Les remises individuelles de décorations s'effectuent alors selon un planning remarquable qui prend la forme d'un arbre généalogique : le Général décore le Colonel MENTRE qui décore le Commandant PRAYER, le Commandant BOUDIER et le Capitaine de PIRSON. Les trois derniers décorent ensuite leurs "troupes" respectives. La cérémonie est de ce fait relativement brève et se termine par un défilé auquel participe la LÉGION.

CITATION A L'ORDRE DE L'ARMÉE
DE LA V^{ÈME} ESCADRE -

"Magnifique Unité, comprenant les Groupes de Chasse 1/5 "VENDEE" et 2/5 "ILE DE FRANCE"

Elle vient de s'illustrer le 27 Mai 1950 en permettant la reprise immédiate, par un Bataillon de Parachutistes, du poste de DONG-KHE tombe la nuit précédente aux mains des rebelles.

Par une préparation violente et par une attaque brutale et ramassée, a réalisé une surprise complète de l'adversaire, le désorganisant pour permettre le largage et l'attaque des parachutistes.

Soumise à de violents tirs de D.C.A. qui ont touché 10 de ses avions, la 5ème Escadre de Chasse a inscrit une page splendide dans l'histoire de la Chasse".

A SAIGON, le 23 Juillet 1950

Le Général de Division Aérienne HARTEMANN
Commandant l'Air en Extrême Orient

Signé HARTEMANN

Août 1950

Début de mois assez chargé - Le GCYS Vendée ayant terminé son temps, nous quitte en partie par sky master, en partie par le Pasteur du 6 Août. Nous lui confions tous les sous-officiers pères de deux enfants ou plus afin qu'il les ramène au et sauf à leurs épouses et leur progéniture. Avec notre chaîne habituelle nous ferons quelques mois supplémentaires ...

3 Août - Le 3/6 Roussillon débarque - Notre joie sera plus grande quand arrivera le "1/9 Limousin" pour nous relever mais nous sommes cependant bien aises car voici quelques semaines que nous prenons l'alerte de façon continue. N'étant pas nombreux le tour revient vraiment souvent.

4 Août - Le poste de SAM TEU , à la frontière du Tonkin et du Laos a été fortement attaqué par les rebelles cette nuit. La première patrouille arrive sur le poste vers 8 heures et strafe, sur panneauage, à 300 mètres du poste. Nous assurons la couverture permanente du poste et intervenons de plus en plus loin à mesure que l'étreinte se desserre.

Vers 17 heures une patrouille simple protège le parachutage qui s'effectue sans accrochage sur la DZ qui longe le poste. Neuf Ju 52 larguent 135 parachutistes qui vont permettre d'aérer un peu le secteur.

Nous effectuons 39⁴ 40 de vol sur nos avions plus huit heures sur les avions du Roussillon qui n'est pas encore opérationnel soit un total de près de 80 heures dans la journée.

L'aide aérienne a été efficace et les jours suivants le poste ne sera plus inquiété bien que nous ne puissions plus y retourner

en raison du mauvais temps persistant.

11 Août - Alerter au Fleuve Rouge. Depuis quelques temps déjà des pluies abondantes en Haute Région avaient donné une certaine majesté au Fleuve qui submergeait de ses flots boueux ses rives cultivées atteignant les digues. Son niveau montait lentement mais sûrement le GATAC décide l'état d'Alerte n°2. La mécanique reste au terrain l'après-midi pour sortir les avions en révision et le travail se prolonge même pendant la nuit.

12 Août - Le Fleuve atteint 14m10 - Encore quelques centimètres et nous devons évacuer Giolam. Les pilotes doivent évacuer les avions sur Haiphong tandis qu'un échelon "mécanique" important suivra en Tu 58. Sur la Base de bons maquisards, sous les ordres du Lieutenant Michon, resteront pour garder le matériel qui aura préalablement été entreposé à une hauteur minimale de Tu 30.

La 1^{re} Escadrille PARIS, soulevée par un vent de panique, réquisitionne à l'aube tous les véhicules disponibles et démeure en ville ses meubles et son frigidaire.

13-14-15 Août - Peu de vols car le Fleuve ne baissent pas il faut garder le maximum d'avions disponibles - Le 16 il descend de 20cm et tout le monde respire car c'est la décrue.

Par petits paquets les officiers de l'EM 5^e Escadre nous quittent pour rejoindre la France : Commandant THIERRY, Capitaine GABIS, Commandant PRAYER - Chaque sky a droit à une escorte et les gars d'Hanoï lèvent unnez ahuri vers les quadrimoteurs entourés de quatre Kings en patrouille serrée.

21 Août - Une nouvelle opération débute : CHRYSTALIDE. Elle a pour but le nettoyage du secteur PHUOT - YEN BAY et le Sous-Lieutenant CAMPS y participe comme officier PCIA.

22.25 Août - Peu de missions intéressantes demandées pour Chry
solide - les reconnaissances armées continuent du Nord de CAO BANG
et dans le THAN HOA.

Il est à signaler que les ponts de TONG HUÉ et de TRA LINH sont
toujours indemnes de plusieurs bombardements à la 500 livres --

- Malgré la prolongation de séjour nous maintenons notre
effort - le bilan du mois en est le témoignage :

278 missions en 429^h de vol de guerre

ce qui à ce jour
est le record du Groupe pour la Campagne d'Indochine -

Septembre 1950

Beaucoup de reconnaissances armées en ce début de mois car le 4ème Bureau continue à être peu généreux pour ses allocations en bombes. Elles ont pour but la chasse aux joutes dans la province du THAN HOA et le harcèlement des voies de communication rebelles dans le Haut Tonkin : sur la RC 3 de THAI NGUYEN à CAO BANG et plus au Nord dans le secteur du saillant de HALONG par où arrive de CHINE beaucoup de matériel.

Une menace sérieuse pèsant sur CAO BANG un plan de bombardement est mis sur pied. Il vise la destruction de tous les dépôts de vivres et de munitions installés par les VN autour de cette place forte.

3 Sept. QUANG YEN est attaqué en force par les Kings ou du moins les dépôts voisins car depuis longtemps il n'y a plus de ville.

7 Sept. TRUNG KAN PHU reçoit la visite simultanée des Ju 52 et de la chasse. Le contrôle photographique permet de constater que les bombardements ont été dans l'ensemble très réussis mais le 12 une nouvelle attaque a lieu qui rasé les dernières paillottes encore debout.

13 Sept. Une patrouille simple intervient au profit du poste de PA KHA qui vient d'être assez sérieusement "tâché". Tandis que d'autres patrouilles bombardent les dépôts rebelles de YEN BAY sur le fleuve Rouge.

16 Septembre - DEUXIÈME ATTAKUE DE DONG KHE.

Dans la nuit le poste de DONG KHE signale qu'il est en



Le Cne GABIS, grand chef des O.P.S. Escadre explique, à grand renfort de gestes, une mission facile aux brêles du 1/S qui n'y entraient cepen-
dant que couic !

cerclé par de forts éléments rebelles et sérieusement pris à parti par des mortiers et de l'artillerie de montagne.

La première patrouille arrive sur le poste vers 8 heures et tandis qu'elle strafe les pétous environnants des obus vietnamites éclatent sur le poste. Toute la journée, de trente en trente minutes les patrouilles décollent avec des clusters pour neutraliser les pétous d'où les VM firent à vue sur le poste.

Le 8ème TABOR du Commandant GUERRIN qui tenait D.K depuis la première affaire du 27 Mai a été dirigé il y a trois semaines sur Haïphong en vue de son rapatriement. La garnison se compose en tout pour tout de 200 légionnaires.

17 Septembre - Le poste annonce qu'il a 120 tués et blessés. Sa situation est désespérée car aucun renforts ne partent de That Khe ou de Cao Bang pour essayer de briser l'encerclement. Néanmoins sans arrêt les patrouilles se succèdent au-dessus du poste bombardant et straffant sur paumeautage, parfois à 300 mètres à peine de la citadelle.

18 Septembre - La première patrouille arrive sur le poste à 7 heures mais ne peut juger de la situation car le sol est entièrement caché par des stratus bas.

Une deuxième patrouille arrive à 10 heures. La citadelle est à peu près complètement détruite et les vietnamites l'occupent. La "deuxième affaire de Dong Khe", pour employer le langage des journalistes, est terminée et c'est avec tristesse que la patrouille quitte ce poste familier pour lequel, deux fois de suite, nous avons donné notre effort maximum sans pouvoir sauver la garnison. Nous avons cependant l'impression d'avoir fait payé très cher aux vietnamites leurs victoires.

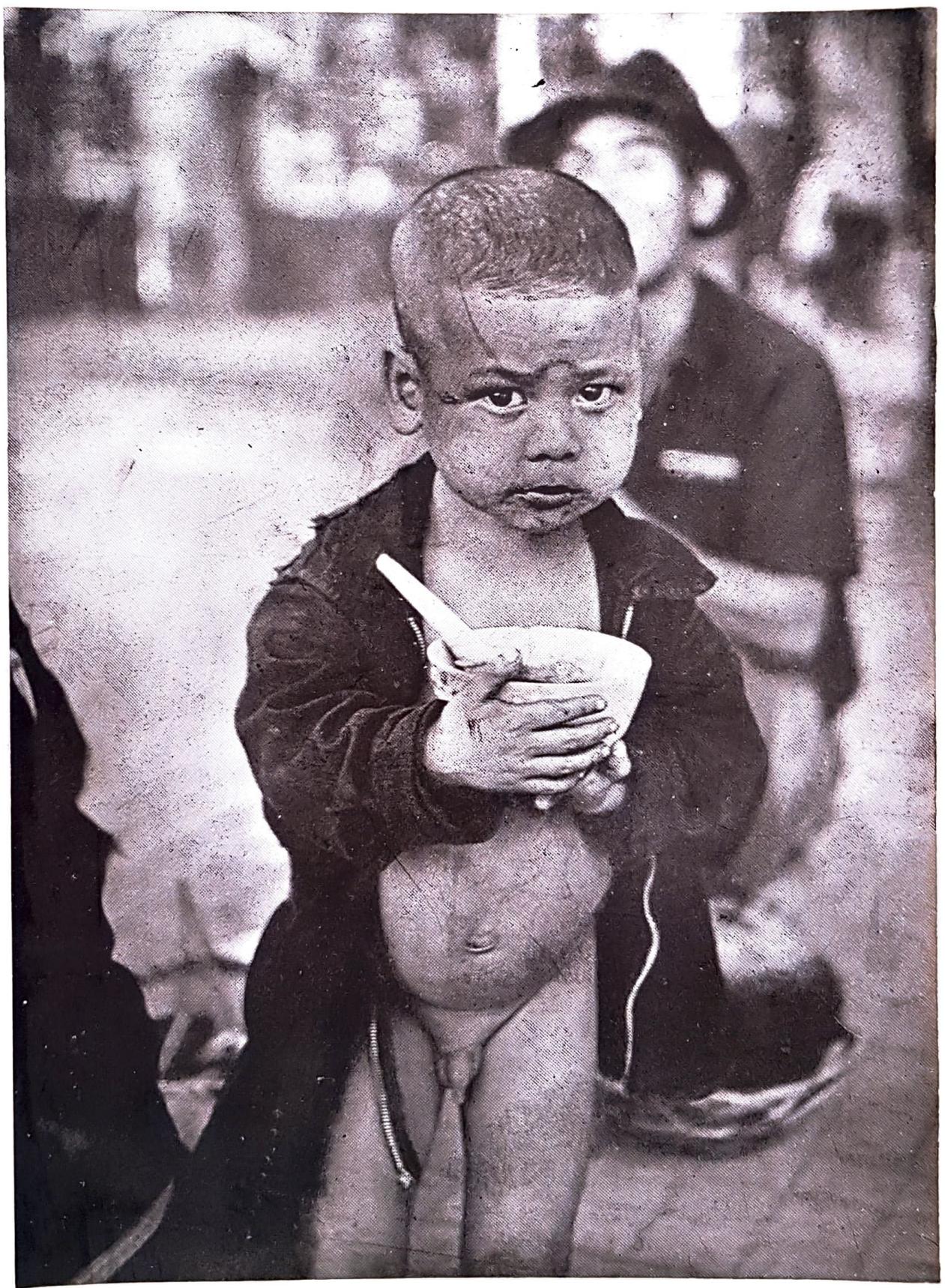
Dans l'après-midi nous bombardons avec succès un pont de bateaux à Phuc Hoa sur le Song Bac Giang.

23 Septembre - Des parachutistes sont largués à SYN MA KAY pour

faciliter le décrochage de nos éléments de HOANG SU PHY qui se replient sur LAO KAY. La protection du parachutage s'effectue sans incidents.

La fin du mois est très calme du point de vue aérien car la courbe réelle des heures de vol se promène allègrement au-dessus de la courbe théorique qu'il faut néanmoins rejoindre avant le 30.

30 Septembre. Sur demande du CRIPOT le Lieutenant LABOUCHE, dit "Peter Pat" décolle en alerte et intervient sur les rives du DAY à l'Ouest de VAN DINH. Il touche sur un bataillon VM qui essaie de repasser le Day sur des barques. C'est du "ménage" mais le strafing est "marginale" car il ya à peine 1.000' de plafond. D'ailleurs le temps se gâte et la patrouille rentre de justesse au terrain au milieu des grains. Impossible d'envoyer d'autres patrouilles. L'attaque a été payante cependant car le poste voisin nous communique le résultat suivant : 50 VM tués et de nombreux blessés.



Octobre 1950

1^{er} Octobre - Les écoliers ne rentrent pas en classe aujourd'hui car c'est un Dimanche mais cela ne nous empêche pas d'être en alerte au terrain dès les aurores - En effet 12 avions, dont 8 du 45 sont prêts pour effectuer la préparation et la protection du largage du 7^e BCCP au Nord de THAI NGUYEN - Après de nombreux ordres et contre-ordres nous décollons enfin vers 15^h45 pour bombarder à 16^h13, les Tu 52 devant larguer à 16^h15. Ils arrivent comme de bien entendu avec leur habituel retard et les premiers parachutes ne s'ouvrent qu'à 16^h28. En tout 550 paracutés ont sauté de 24 Tu et de 12 Dakotas.

2 Octobre - Alors que nous nous félicitons de la prise de THAI NGUYEN et du parfait déroulement de l'opération PHOQOE (du en grande partie à la présence du Lieutenant BARDOUDENS les éléments de tête) nous apprenons que notre appui est sérieusement réclamé une fois de plus en ZF dans le secteur de DONG KHE.

Pour le moment un groupement de TABORS sous les ordres du Colonel LEPAGE est en train de s'établir de part et d'autre de la RC4 au Sud de DONG KHE. Nous bombardons les points d'appui VM autour de la Citadelle, cet objectif d'importance étant réservé au 3/6. Allons nous reprendre DONG KHE ? Les VM ont l'air d'être sérieusement implantés dans le secteur et Merry 5 revient avec 4^e balles de 7.7 dans son avion.

3 Octobre - La situation est toujours sensiblement la même mais la Côte 615 a été prise et le Groupement LEPAGE réagit sur les crêtes à l'Ouest de la RC4. Nous apprenons qu'il ne s'agit pas d'une colonne offensive mais bel et bien d'une unité de



DONG KHE - 2.10.50 - NAPALM



S TRAFFING

recueil destiné à aider le repli de la Colonne CHARTON qui vient d'abandonner CAO BANG. La situation est grave car les VH ont préparé en secret de l'autre côté de la frontière une vaste offensive contre notre dispositif étiré sur la RCE et puisque nous replions CAO BANG avant leur attaque ils vont lancer les 20 bataillons dont ils disposent en direction de DONG KHÉ pour couper notre seul axe de repli.

Afin de paralyser les renforts qui montent de Langson et de Nachau des éléments importants rebelles attaquent les postes au Sud de That KHÉ et nous perdons 41 Ouest, isolé de l'autre côté du Song.

Nous survolons constamment la colonne LEPAGE au profit de laquelle nous strafions sur panceautage et guidage du criquet. La colonne CHARTON progresse vers le Sud, l'arme à la bretelle après avoir incendié ses canons à 20 Kms au Sud de CAO BANG. Des Ju 52 ravitaillent les deux colonnes en vivres et munitions par parachutage et free drop.

4 Octobre. La journée débute mal pour les brillants officiers des 2/5 logeant à la villa Jaurequi Berry. Leur réveil est douloureux ! En effet tandis qu'ils dormaient comme des enfants saignent toutes fenêtres et portes ouvertes afin de profiter de la fraîcheur nocturne un acrobate indélicat a fait main basse sur leurs portefeuilles. D'abord Titin et Philippe rigolent doucement lorsque Vaziage vient les trouver en leur annonçant : "Je me suis fait piquer mon portefeuille et ma montre cette nuit !"; puis il rient jaune lorsque les poches de leur pantalon se révèlent également vides. Le Baron, qui rouille toutes issues de sa cellule closes, s'en tire indemne mais Rabet, bien qu'il ait dormi avec son revolver sous le traversin ne s'en retrouve pas moins "en calegen". Finalement les portefeuilles, vides de piastres mais contenant encore les papiers d'identité, sont retrouvés dans le garage... Au point de vue vol la journée sera dure. Une

patrouille légère décolle toutes les 30 minutes pour la zone frontière. Le Groupement LEPAGE rejeté de plus en plus vers l'Ouest a abandonné les cotes 760 et 765 et s'est réfugié dans les calcaires. La colonne CHARTON progresse normalement mais très lentement et elle est encore à 20 Km au Nord.

La pression VM s'accentue au Sud de That Khé et les postes 41E et 45 sont évacués après un violent combat opposant 3.000 VM aux garnisons squelettiques de ces postes.

Dans la journée le Groupe effectue 37^h35 de vol de guerre.

5 Octobre. La situation reste inchangée. De violents combats se déroulent autour du Groupement Lepage tandis que la Colonne Charton est encore à 18 Km au Nord.

6 Octobre. La colonne LEPAGE qui s'est fait violemment bousculer reflue vers l'Ouest et fait jonction avec l'unité qu'elle était chargée de recueillir - les rôles sont nettement inversés. Les accrochages se font de plus en plus durs. Les deux colonnes réunies essaient de progresser vers That Khé mais se heurtent à un gros bouchon VM qui les empêche de faire route vers le Sud.

La cote 533 est attaquée au napalm mais avec moins de succès que la citadelle de Dong Khé le 4. Des vagues de Ju pilonnent les vallées où les VM forment bouchon.

D'autres patrouilles ont pour mission de repérer et de freiner le Régiment 174 que l'on suppose faire route de VAN MIEU vers le Nord.

7 Octobre. Ce matin, silence complet. La colonne CHARTON ne donne plus de nouvelles. Le plafond bas empêche les décollages matinaux et quand les premiers avions arrivent sur les positions tenues la veille par nos troupes ils ne trouvent plus âme qui vive. On apprendra plus tard que toute la unité et dans la matinée des combats sanglants se sont déroulés. Légionnaires et gourmiers ont combattu au corps à corps, à l'arme blanche, jusqu'à ce que, submergés par le nombre, les survivants ssient

GT. 2/62. Bombardement TRUNG - KHANH PHU - 2.9.50 à 15^H30 . CdP. 330°

4



Joli travail des Ju 52 à TRUNG - KHANH - PHU
le 7.9.50

faits prisonniers -

8 Octobre . Il nous faut maintenant protéger la colonne Rose qui occupe toujours les côtes qui surplombent la route qui monte au col de LUNG PHAI et avait poussé une pointe jusqu'aux côtes 703 et 608 Le décrochage s'avère difficile et le soir le zème BCCP est parqué sur THAT KHÉ à 17^h30 .

9 Octobre . Des missions sont encore exécutées pour la colonne Rose appuyée par les parachutistes dans le secteur de Pont Bascou .

L'Adjudant SAILLARD découvre deux camions dans le secteur de DONG KHÉ et leur fait un sort .

Dans la soirée Achille décolle sur alerte pour aller appuyer le poste de HOI TRUNG sur le Song Day . En arrivant sur les lieux il trouve le poste détruit , les viets en train de le piller . Cela permet à la patrouille légère de faire quelques jolis cartons mais le phénomène est réciproque ... et Rabet signale bientôt à Achille qu'il a une grosse fuite . Rapidement la température au coolant du moteur augmente et Achille lâché par son moteur se pose en rizière près du poste de MY LAM . L'atterrissement train rentré dans une rizière inondée se passe bien . Achille sort tout de suite de l'avion et saute copieusement dans la boue de la rizière pour rejoindre la digue où une patrouille du poste de MY LAM le recueille .

Tout est bien qui finit bien .

10 Octobre . De gros accrochages ont lieu sur les crêtes au Nord de Pont Bascou mais néanmoins le décrochage des éléments se trouvant encore au Nord de THAT KHÉ se poursuit . Le poste du SONG KY KONG est violemment frappé de nuit et les viets réussissent à faire sauter le pont .

11 Octobre . Au matin les premiers messages annoncent que THAT KHÉ a été évacué dans la nuit . En effet nos patrouilles trouvent le gros de la colonne à BAN BÉ et celle-ci semble progresser norma-



Crash d'ACHILLE

Rizières

9-10-50

près du Poste de My LAM

lement. Mais l'arrière-garde constituée par le 3^e BCCP se trouve coupée des gros de la colonne par des éléments VM qui franchissent le SONG sur des radeaux et se trouve immobilisé dans le secteur de DEO CAT. Toute la matinée des patrouilles travaillent à leur profit en appui rapproché ce qui leur permet de reprendre leur progression vers le Sud. Le lendemain et le surlendemain leur progression très lente vers le SE se poursuit dans la brousse mais il ne peuvent pratiquement plus et dans ces conditions nous ne pouvons pas grand chose pour eux.

14 Octobre. Les survivants du 3^e BCCP sont encerclés à une trentaine de kilomètres au N.O de NACHAM par des éléments VM dix fois plus nombreux. La même manœuvre se renouvelle. Isolés, perdus dans la jungle et à court de munitions ; ils sont submergés par les assaillants et dans la soirée le bataillon est considéré comme anéanti. Neuf survivants en tout et pour tout rejoindront nos lignes les jours suivants.

La manœuvre de retraite affecte maintenant la région de NA CHAM - DONG DANG. Elle s'effectue en canions dans un calme relatif.

Le 14 au soir le 4/5 a accompli 360^{hrs} de vol en 194 sorties depuis le début du mois.

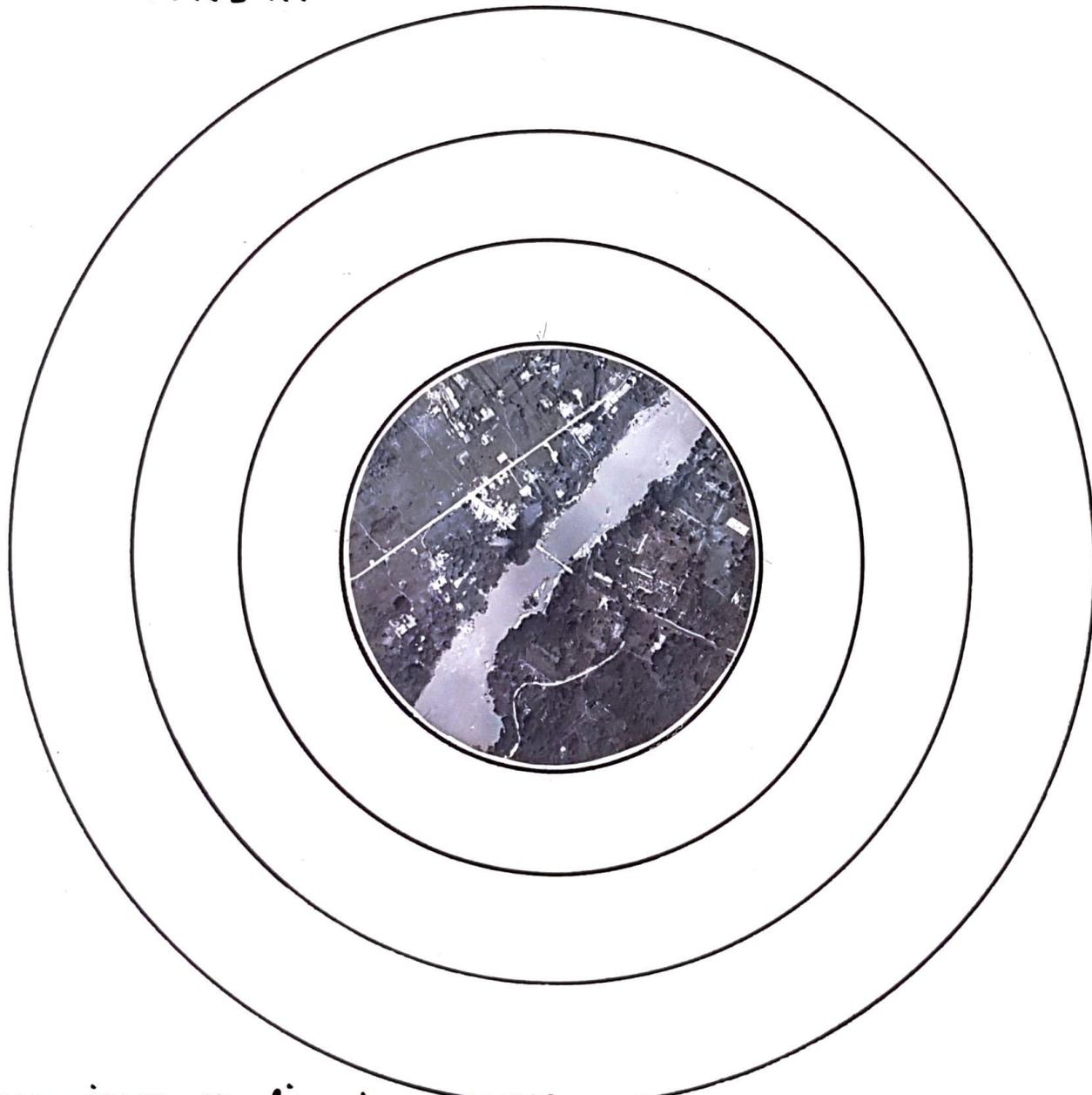
Nous apprenons avec joie la nomination au grade de Capitaine du Lieutenant Chesquière et attendons le retour de VACHAY du Sous-Lieutenant CAMPS pour arroser ses deux galons.

15 Octobre. Une patrouille simple du Normandie se pose à Gialam en provenance de SAÏGON. Ces braves gens viennent en renforts. Ils parlent de protéger l'évacuation de LANGSON. Cette nouvelle nous surprend et nous choque car Langson est un peu notre fief et il nous semble impossible que le commandement décide d'abandonner cette position clé...

17. Octobre Et pourtant ce soir le Lieutenant PERROTE se pose

160 au badin , tu passes sur le dos
Piqué à la verticale - petite correction pour le vent
Réduire à 25 à l'admission
4.000 ft tu largues les 500 livres
Ressource - tunc rien plus rien

EXPLORATIONS !!!



Léger virage en fin de ressource
Tu regardes ...

LE PONT SUSPENDU DE HAGIANG

... est toujours debout

à LANGSON ayant de graves ennemis moteurs pour y apprendre que la ville va être évacuée dans la nuit. Il ne lui reste plus qu'à se joindre à la colonne en retraite.

18 Octobre - Au petit matin une patrouille de la 1^{re} escadrille va straffer le Kung du 3/6 sur le terrains de Langson. C'est la première victoire du 2/S en Indochine ...

Dans la journée les patrouilles se succèdent au-dessus de la ville, bombardant et straffant les dépôts de munitions et d'essence. A noter le très bel incendie alimenté par les 400.000 litres d'essence de la soute de KY LUA !

Pendant ce temps d'imposants convois routiers replient la garnison sur AN CHAU et LOC NAM par la RP 13 tandis que la garnison de LOC BINH commence à plier bagages.

19 Octobre - Une patrouille d'acier du 3/6 revient triomphante : elle a bûché le pont de CHI CHOÏ sur lequel nous avions déjà versé plusieurs tonnes de bouches sans succès.

20 Octobre - Consternation dans le camp adverse ... Il y a eu hier une petite erreur de navigation si bien qu'en fait c'est un pont "quelque part en Chine" qui a souffert ...

22 Octobre - Nous attaquons un dépôt de 20.000 grenades près de la gare de LANGSON. Il saute. Une patrouille légère menée par le Sergent ROUCHON dit PITOU enflamme des dépôts civils d'essence dans Langson, puis, sur le chemin du retour incendie une voiture légère qui rouleit plein pot sur la RC4 vers DINH LAP.

23 Octobre - L'honneur est sauf ! Une patrouille simple menée par l'Adjudant MARCHAND, le nôtre, coupe le vrai pont de CHI CHOÏ -

Nous commençons à intervenir au profit du poste de Lao KAY dont l'attaque par d'importants éléments VM est imminent.



Le pont de CHI. CHOÏ avant et après le passage de la patrouille de l'Ar Harenand le 23 Octobre 1950

- Nous bombardons aux clusters la vallée de PHO LU à COC XAM où se trouvent des bataillons viet et chinois sur paumeauage du poste de BAN PHIET à 10 Km au NE de Lao Kay -

24 Octobre - Le début de la journée est très calme du point de vue aéronautique car une grosse expédition se monte -

- Nous devons attaquer CAO BANG à la nuit tombante.

Depuis le repli de nos troupes la ville n'a jamais été attaquée et les VM y sont signalés très nombreux.

17^h35 - Seize Kings décollent, emportant 16 bombes de 500 livres et 16 paquetages de clusters.

18^h00 - Un joli feu d'artifice s'allume dans CAO BANG où nos bombes s'égrement selon les axes des deux rues principales.

Quelques instants plus tard les Ju 52 complètent le travail -

19^h20 - Les seize Kings se posent de nuit sans histoire à Gialam -

D'après le 2^e Bureau ce bombardement a été très payant. La surprise a été réalisée et les bombes sont tombées au beau milieu du "défilé de la Victoire" - Deux bataillons chinois qui y participaient ont eu de grosses pertes et se sont repliés dare dare de l'autre côté de la frontière ...



25-26. Octobre - Nombreuses sorties au profit de LAO KAY où la situation n'est pas très brillante. Le Morane d'observation signale un coup au but - bombes de 260 lbs - sur un mortier et ses servants.

27. Octobre - Une patrouille simple bombarde les dépôts de l'Intendance à LANGSON en utilisant des bombes de 500 lbs au phosphore. Sur le moment l'effet paraît minime mais le 2^e Bureau signale quelques jours plus tard la destruction complète par incendie des dépôts de l'Intendance à Langson... un bon point pour les 500 lbs au phosphore dont l'effet paraît assez lent -

28 Octobre - L'observateur du Morane de LAO KAY signale que nous avons détruit l'unique canon que les VM avaient réussi à mettre en batterie à portée de la ville.

Les jours suivants nous continuons à interroger au profit de la ville encerclée sur tout son flanc Est. Le gros de nos troupes s'est réfugié sur la rive Ouest du Fleuve Rouge tandis qu'un bataillon tient toujours le fort PENNEQUIN et ses abords sur la rive Est -

Novembre 1950

3 NOVEMBRE - les éléments de LAOKAY se replient sur les hauteurs de CHAPPA après avoir fait sauter la citadelle. Plus au Sud BAN COC et TU LAO se replient sur TAN UYEN d'où ils protégeront le pays THAI.

Temps médiocre en ce début de mois - Les Viets ne semblent pas inquiéter nos replis dans le secteur Nord Ouest et l'OPS nous distribue quelques reconnaissances armées pour calmer notre faim -

4 NOVEMBRE - Le temps s'améliore et nous bombardons des camps fraîchement construits dans le secteur KEP - BOHA -

7 NOVEMBRE - Le GC 3/6 ROUSSILLON fait mouvement sur HAIPHONG. Nous le suivrons dans une semaine, à regret, car nous commençons à nous sentir chez nous à Hanoi.

Deux patrouilles légères décollent sur alerte pour attaquer un objectif de choix sur la RC4 entre LUNG PHAI et DONG KHÉ : 5 canons et 2 automitrailleuses. Ceux-ci ne tardent pas à brûler, nos patrouilles étant aidées par une patrouille du 3/6 venue à la曲線.

8 NOVEMBRE - Nouveau succès pour une patrouille du Groupe qui détruit une jeep qui fonçait plein pot sur la RC4 à hauteur du col de LUNG VAI ainsi qu'un GMC chargé de caisses.

9 NOVEMBRE - "Cheese à 12" emmené par le Capitaine LORIDAN sur BAU BIEN - Objectif en flammes -

10 NOVEMBRE - Nouveau cheese à 12 sur LANG XA où doit se tenir une importante réunion politico militaire -

Le lendemain l'Agence Reuter annonce la mort de

L'AGENCE REUTER
ANNONCE :

Ho Chi Minh aurait été tué

**au cours d'un
raid de notre
aviation**

**AVEC L'AVIATION
FRANÇAISE DANS LE
NORD DU TONKIN, 10 no-
vembre (Reuter).** — Des
pilotes français auraient tué
le leader du Vietminh, Ho
Chi Minh, aujourd'hui, lors
d'un raid effectué par des
chasseurs « Kingcobra », et
des bombardiers contre Langxa,
village situé près
de la frontière chinoise et
où, d'après les rapports du
service de renseignements
français, le chef du Viet-
minh était probablement en
train de conférer avec des
conseillers militaires chinois
et russes.

[Il est impossible de confirmer ou d'informer cette information que seule l'agence Reuter a câblée d'Indochine. Les milieux compé-
tents de Paris ignorent tout de la mort de Ho Chi Minh. Toutefois, l'A.F.P. et l'Associated Press annoncent toutes deux que l'avia-
tion française a fait preuve au-
jourd'hui d'une très grande acti-
vité dans le nord de l'Indochine.]

HO CHI MINH... mais le 2^e Bureau est moins optimiste quant à la mort du chef rebelle. Il signale cependant la forte impression faite par ce bombardement sur les cadres V.H. - Il y eut de nombreux morts parmi lesquels un certain TCHANG HONG membre important de l'Etat Major de la XV^e Armée Chinoise

13 NOVEMBRE - La "Une" fait mouvement sur HAÏPHONG après avoir participé au bombardement massif de HA GIANG -

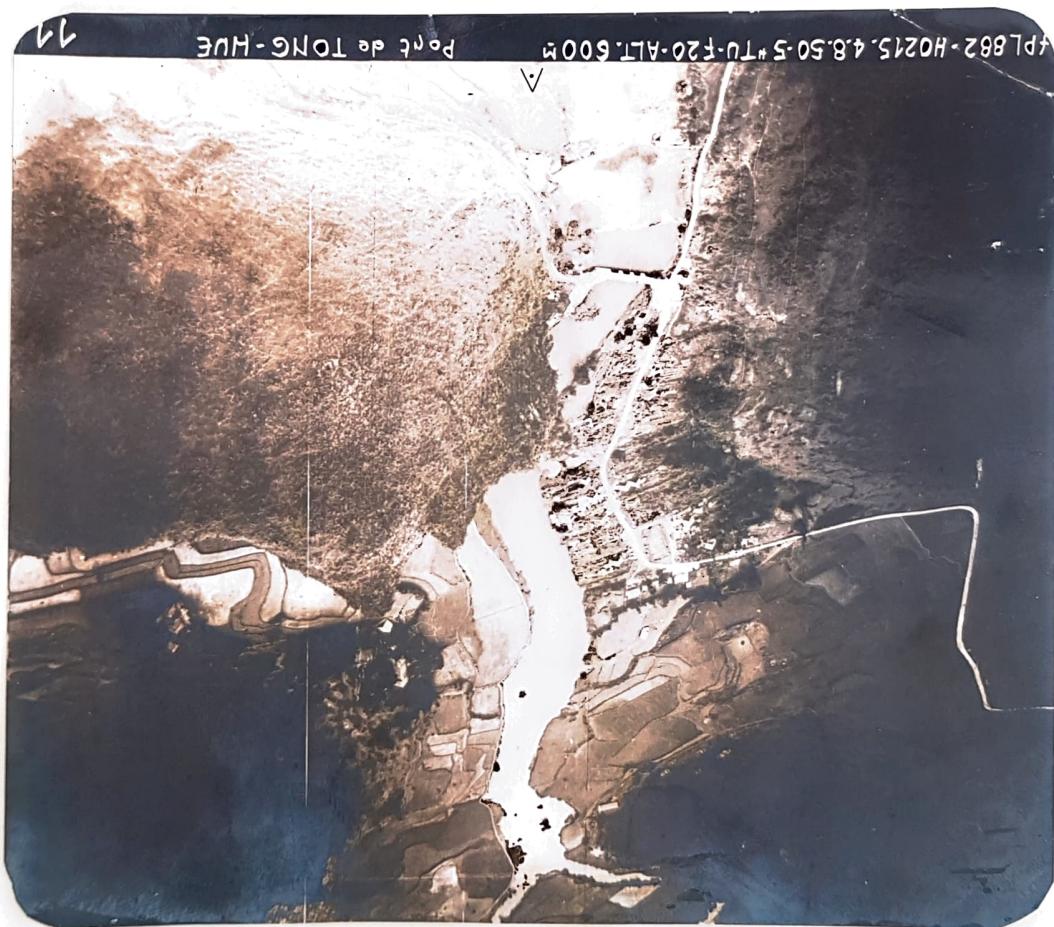
14 NOVEMBRE - C'est au tour de la "Deux" de faire mouvement sur HAÏPHONG après avoir bombardé CO VAN à l'Ouest de THAI NGUYEN -

L'installation du GC 45 "Île de France" à HAÏPHONG ne se présente pas sous un jour très favorable. Après l'expérience de SAÏGON puis celle d'HANOÏ il faut toujours en revier au "système D", mais avec un peu moins d'ardeur puisqu'en principe notre séjour devrait y être de courte durée.

Sur la base beaucoup de boue ou de poussière selon qu'il pluie ou qu'il fait beau, quelques pièces en dur que nous disputons à-
premier au 3/6 et aux services de Base, un parking et des hangars non terminés !

Les sous-officiers s'entassent tant bien que mal dans les baraqués du Camp d'AN KÉ encore en construction.

En ville les officiers s'installent au Lido où le Lieutenant Hien "se donne" depuis 15 jours avec une équipe de durs. Il lui faut d'abord expulser la pègre chinoise composée principalement des "pépés" du dancing voisin, le Lido - Puis sortir de l'établissement des forces



- 17 NOVEMBRE 1950 -

de crasse, poussière et autres choses malodorantes. Finalement après une bonne désinfection et un bâtonnement général l'endroit se révèle très habitable -

16 Novembre - Douze Kings dont 8 du 2/5 attaquent BAC HUC sur la Rivière Claire - Le gros village est littéralement soufflé, rasé par les bombes de 500 livres - Au dire même des bombardiers sont en place. tout ressemble à un champ labouré après notre passage.

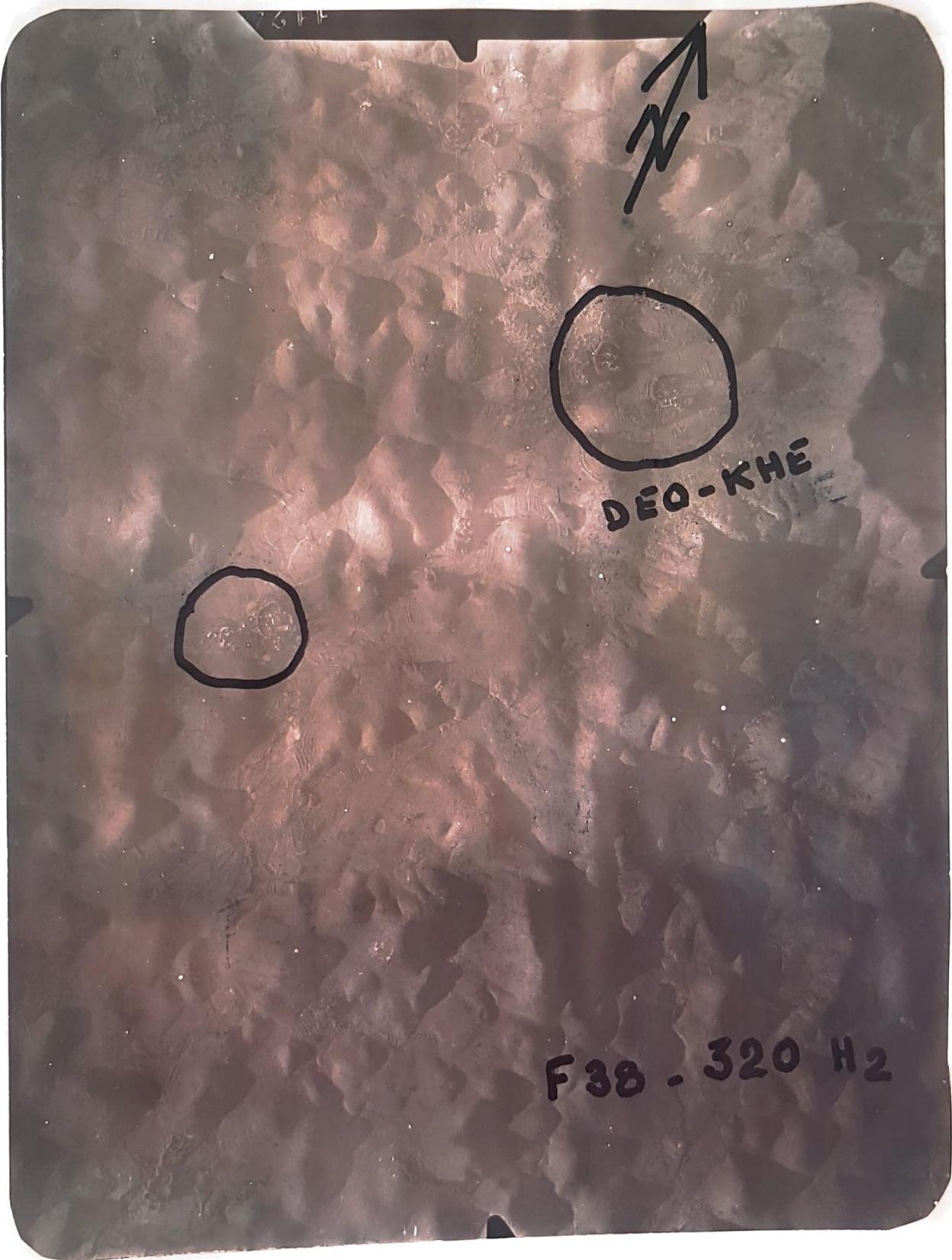
Le même jour une de nos patrouilles coupe le pont de bateau que les vietnamiens avaient établi sur le Song Ky Kong à côté du pont de KILO 5 démolie -

17 NOVEMBRE - Pont de TONG HUÉ, coupé -

22 NOVEMBRE - Nous "pacifions" le delta dans le quartier de NINH GIANG. En l'occurrence nous effraisons à douze avions le village de XUYEN HU - Quelques instants après les troupes françaises et les partisans entrent sans ennuis dans ce village fortifié et plusieurs villages voisins se rallient -

25 NOVEMBRE - Bombardement massif de CAO BANG à la tombée de la nuit. Les Services de Renseignement donnaient cinq régiments VM au repos dans la ville. 15 Kings et 16 Taboucans attaquent. Très réaction de la DCA partant de tous les points voisins -

30 NOVEMBRE - Les deux jours précédents ont été très mauvais quant à la météo. Aussi aujourd'hui les reconnaissances armées vont elles bon train pour terminer les heures du mois -



Un cantonnement rebelle quelque part au
Nord du delta tonkinois.
Facile à trouver, les barons !

Decembre 1950

Les rêves du Groupe vont vers un skymaster filant à 20.000 ft en direction de l'Ouest ou même vers un bon vieux bateau dont nous connaissons la date exacte de départ et sur lequel nous serions sûrs d'embarquer. Le moral est bon mais il y a parfois un peu d'électricité dans l'air... Le Général Fay doit nous rendre visite dans quelques jours. Peut-être nous apportera-t-il quelques précisions sur notre sort... à moins, ce qui est fort probable, qu'il ne soit pas du tout au courant des avatars d'un certain GC 2/S Ile de France parti quelque part en Indochine !

1er DÉCEMBRE. Après bien des tentatives infructueuses, Henry 00 à la tête d'une patrouille de la Deux coupe le pont de HALANG.

2 DECEMBRE. Le soleil d'Austerlitz se lève... sur le deuxième galon du Lieutenant BARDOU. Promotion au grade supérieur depuis longtemps attendue et fruit d'un séjour plus que prolongé en Indochine. À noter le mot historique du BARON lorsque les bouteilles arrivent sur la table : "Il ne lui manque plus que la rosette pour être parfaitement heureux !"

Une patrouille de la Deux coupe le pont de HA GIANG qui, fort étroit, avait déjà vu dégringolé à côté de lui quelques vingt quatre bombes de 500 lbs ~

3 DECEMBRE. Pour ne pas être en reste la "Une" coupe son pont aujourd'hui celui de CAO BANG OUEST -

Une patrouille de la Deux va bombarder le bled de BACH SA sur la Rivière CLAIRE - Au retour, alors qu'elle était sur le delta à 4.000 ft

Hu Lung

12 Kings

CANON 75

2 Mitraliers 12/12

CENTRE REQUISITION D'ARZ

CENTRE FORMATION
POLITIQUE

8-12-50

HV82

N° 71

se faisant tirer par DELTA VERT, Rouge 3, le Sergent SOUIL signale brusquement que son moteur coupe. Il pique vers le canal des Rapides et se pose sur un banc herbeux. Tout se passe bien au point de vue crash mais plusieurs minutes s'écoulent avant le Sergent SOUIL ne sorte du cockpit. Il fait alors en titubant quelques mètres en direction des Sénégalais du poste voisin qui viennent à son secours, puis s'affondre. La patrouille rentre au terrain, assez pessimiste sur son sort.

Heureusement à 14 heures arrive de SEPT PAGODES un message rassurant : "Pilote légèrement blessé, rejoindra Haiphong par la route dans la soirée".

De fait une ambulance le ramène vers 18 heures. Il a l'arcade sourcilière fendue, quelques petites entailles, des bleus partout. Un bon casse-croûte collimateur en soucoupe, mais rien de grave.

Tout est bien qui finit bien -

4 DÉCEMBRE - Deux Ju 52 se posent vers 9 heures. Ils viennent chercher le matériel d'une escadrille du 3/6 qui part pour un mois à BAC HAI.

Ils nous apportent une bonne surprise en la personne du Lieutenant POSTE, échelon précurseur du 1/9 LIMOUSIN -

L'événement est largement commenté et arrosé.

6 DECEMBRE - Grosse activité en collaboration avec le 3/6.

Attaque du PC du Général CHU VAN TAN - 8 avions

Attaque du PC Défense Nationale secteur CHO HOI - 19 avions .

8 DECEMBRE - 12 avions sur Hu Lung où se trouvent de nombreux dépôts, un centre de propagande et des canons (?) -

9 DECEMBRE - 24 sorties sur les camps du secteur Hai Su - HOLA dans la partie Nord du DONG TRIEU -

10 au 24 DECEMBRE - Opération que ououan sur tous les centres VH en bordure Nord du Delta - Nous "frattons" deux objectifs par jour, l'un

SPL 882 HV 192 19.5.50 6" IV. f30 AF 3100 Route de KEP au SONG-CAU

10



à 8 avions, l'autre à 18. Parallèlement se poursuivent les reconnaissances armées.

20 DECEMBRE - Depuis quelques jours le Général Delattre de Tassigny assume les fonctions de Haut Commissaire et de Commandant en chef en Indochine. Arrivé hier à Hanoï il cherche par des discours ronflants à créer le choc psychologique qui redonnera confiance aux troupes et surtout à la population civile de Hanoï tant française que vietnamienne.

Ce matin arrive à 9 heures un message annonçant son arrivée à CAT Bi pour midi.

Léger affollement....

En hâte deux sections sont rassemblées, l'une du 8/5 et l'autre du 3/6 auxquelles se joignent une section de fusiliers marins et une section de la Coloniale. Le Général, en tenue bois de rose et fort eurobâtie, descend majestueusement de son Dakota courbelle d'étoiles, passe les troupes en revue et descend déjeuner en ville après avoir félicité l'aviation pour sa façon de présenter les armes en rabatissant la mitrailleuse sur la poitrine.

A 14 heures, nouvelle mise en place des sections pour son départ, assez décontractée, tout s'étant bien passé le matin. Le Général Flament et le Colonel de Maricourt sont présents.

Le Général DTI, l'œil sombre, passe devant les biffins et les envoie pour ne pas avoir adopté notre façon de présenter les armes avec la mitrailleuse. Tette un coup d'œil satisfait sur les bulletières blanches des marins et parvient à nos deux sections commandées respectivement par les lieutenants Verdet et Frézet.

Il s'approche de JACQUEUX le sourcil froncé et l'air méchant :
— "Mais, mon petit, vous êtes dégueulasse ! Il y a combien de mois que vous êtes en Indochine ?"

— "Dix-sept, mon Général".

— "Et vous n'avez pas de quoi vous payer une tenue fantaisie..."

Il se dirige alors vers BIG CHARLES, l'inspecteur de la tête aux pieds et avec un air de profond mépris s'éloigne en

dinant

- "Affreux - Affreux - Affreux ..!"

Big Charles se sent vexé jusqu'au plus profond de son être mais reste dans un garde à vous stoïque - Il faut dire qu'il est toujours très sale et que le port obligatoire de la chemise bleue marine donne au plus innocent une gueule de gaucher - Le plus drôle de l'affaire, c'est que le Lt Grégoire avait été désigné pour présenter la section mais que ~~les~~ possédaient qu'un "battle dress fantaisie" il s'était fait remplacer par le Lt Frézet -

Moralité : une cascade de durs

25 DÉCEMBRE - NOËL - Deuxième Noël de la campagne ! Nous espérons bien le passer at home ...

26 DÉCEMBRE - Les VM déclenchent une violente attaque sur le poste de BINH LIEU du secteur de TYEN YEN - Nos patrouilles tentent de desserrer l'étreinte autour du poste mais celui-ci est soumis à un violent tir de mortier et fort mal en point -

La patrouille BARDOU LABANSAT est vivement intéressée par la côte 303 sur laquelle un miroutou agite un grand drapeau français. Ils font un passage en rose-molte pour identifier les occupants et sont accueillis par un tir violent de DCA légère ... BARDOU revient avec quelques trous -

Une colonne dite "RONDIN" part de TYEN YEN pour dégager le poste qui doit s'arrêter à mi-chemin à la nuit tombante -

27 DÉCEMBRE - Dès l'aube les patrouilles se succèdent au-dessus de RONDIN pour appuyer sa progression . Il ne parvient au poste qu'à 17h et l'évacue à nouveau à 17h10 après avoir récupéré quelques éléments amis - A la tombée de la nuit la colonne est fortement accrochée une patrouille la protège jusqu'au bref assaut et rentre de poser de nuit (Loridan - Verdet) -

28 DÉCEMBRE - Quelques missions d'appui indirect au profit du Secteur de TYEN YEN - Et un événement sensationnel : notre relève arrive du ciel et c'est avec joie et soulagement que nous voyons descendre des Ju 52 les mirontous du :

GC 1/g "Limousin" -

30 DÉCEMBRE - Nous ne perdons pas de temps et mettons tout de suite dans le bain les pilotes du 1/g qui, pleins d'ardeur guerrière, ne demandent pas mieux -

31 DÉCEMBRE - Les vols mixtes se perpétuent avec le 1/g - Il est difficile de dire que nous les persuadons qu'ils sont des gaziers absolument rapinants et qu'ayant la question parfaitement en main il serait désobligeant que nous continuions à leur servir de moteurs -



CAMPAGNE D'INDOCHINE

1.7.49 - 1.1.51

HEURES DE VOL

6716.^{h 1s}

{ 1^{ere} Esc PARIS 3389.^{h 30}
 2^{eme} Esc VERSAILLES 3326.^{h 45}

HEURES DE VOL DE GUERRE

6160.^{h 1s}

{ 1^{ere} Esc PARIS 3096.^{h 10}
 2^{eme} Esc VERSAILLES 3064.^{h 05}

MISISSION DE GUERRE N° 2

4611

{ 1^{ere} Esc PARIS 2332
 2^{eme} Esc VERSAILLES 2279

BOMBES LARGUEES

600.535

CARTOUCHES DE 12.7 TIREES

1.669.548