

Service Historique de l'Armée de l'Air

HISTOIRE ORALE

Inventaire des témoignages

4^{ème} Partie

Entretiens 411 à 550

Françoise de RUFFRAY

Préface

L'inventaire des témoignages oraux reçus par le Service historique de l'armée de l'air s'enrichit aujourd'hui de son quatrième volume et de l'analyse de cent trente neuf nouveaux entretiens, portant à cinq cent cinquante le nombre des témoignages inventoriés. Les impatients et les pessimistes remarqueront que ces cent trente-neuf témoignages ont été recueillis de 1985 à 1989 et que ce délai de dix années leur paraît bien long pour sortir un tel document. Les optimistes, et je me classe parmi eux, retiendront plutôt que depuis la parution du dernier volume, le nombre d'entretiens recueillis a été de deux cent deux, portant le total à près de neuf cents.

Cet accroissement important, qui pourrait laisser à penser que le retard dans la publication des inventaires s'accroît, s'explique par deux campagnes d'envergure lancées pendant cette période : la première destinée à recueillir le sentiment de quarante et un jeunes appelés de l'armée de l'air, au moment où la conscription est suspendue dans les armées françaises, la seconde, toujours en cours, concerne trente-neuf acteurs des récentes opérations au Kosovo. Ainsi le fait de ne pas rattraper ce retard est aussi un signe de vitalité.

Mon prédécesseur, le général Robineau, dans la préface du deuxième tome, disait que ce « *décalage traduit la sagesse d'un organisme qui doit adapter son rythme à ses moyens mais qui, en tout état de cause, inscrit son action dans la durée* ». Il est apparu comme nécessaire, devant des événements qui marqueront l'histoire de l'armée de l'air, de porter l'effort sur les recueils des témoignages des acteurs de ces événements au détriment des travaux d'inventaire. C'est une affaire de choix dans les priorités. J'en porte l'entière responsabilité.

Le rythme des recueils de témoignages devrait toutefois ralentir dans les quelques années à venir, la section histoire orale devant faire face à l'obligation de transférer sur un nouveau support l'ensemble du fonds aujourd'hui principalement enregistré sur bandes analogiques. Ces dernières finissent par se dégrader et il devient urgent de les sauvegarder sur un support numérique. On espère, en même temps, en améliorer la qualité d'écoute. Cela demande la maîtrise de techniques nouvelles. J'en profite pour saluer ici la détermination avec laquelle le personnel de la section s'est attelé à cette tâche nouvelle.

Depuis 1995, l'exploitation de la richesse accumulée s'est poursuivie et a encore donné lieu à des travaux du Service historique de

l'armée de l'air fondés principalement sur ces témoignages. Ainsi d'un important dossier sur Suez qui s'est traduit par un encart spécial dans la revue *Air Actualités* et un article plus détaillé dans la *Revue historique des armées*. Il faut citer aussi un article destiné à un ouvrage publié par le Centre d'études d'histoire de la défense sur le thème de la formation initiale des officiers et consacré à une étude de perception de l'Ecole de l'air par ceux qui y ont débuté leur carrière. Un troisième est en préparation sur les opérations extérieures menées par le transport aérien militaire dans les quarante-cinq dernières années. En outre, l'Institut des archives sonores, société éditrice de CD, a utilisé des extraits de nos témoignages pour la création de deux albums, le premier : « Les voix de l'aviation française », le second : « La Grande Guerre - Discours et témoignages ».

Travail dans la durée pour la poursuite de ses inventaires, souci des grands événements présents pour ne pas manquer des témoignages à chaud dont l'intérêt paraît évident, adaptation aux techniques nouvelles, poursuite de l'exploitation du fonds pour en montrer la richesse, voilà les grandes orientations prises par le Service historique de l'armée de l'air dans sa politique d'histoire orale. Je souhaite que ce volume participe à la mieux faire connaître.

Vincennes, le 21 octobre 1999

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping, fluid strokes that form a stylized representation of the name 'Silvestre de Sacy'.

Le général Silvestre de Sacy
Chef du Service historique de l'armée de l'air.

Cet ouvrage a été réalisé avec la collaboration de Laurent Crusson.

TABLE DES MATIERES

| | |
|---|-----|
| Préface | 7 |
| Liste des sigles..... | 11 |
| Liste alphabétique des interviewés | 15 |
| Inventaire des interviews de 411 à 550..... | 21 |
| Index des noms propres | 419 |
| Matières | 455 |
| Unités..... | 487 |
| Appareils..... | 491 |
| Ecoles..... | 499 |

SIGLES

| | |
|-------|---|
| AA | armée de l'air |
| AEF | Afrique Equatoriale Française |
| AFN | Afrique Française du Nord |
| ANORA | Association nationale des officiers de réserve de l'air |
| AOF | Afrique Occidentale Française |
| BA | Base aérienne |
| BA | Brigade aérienne |
| BPE | Brevet de pilote élémentaire |
| BCP | Bataillon de commandos parachutistes |
| BCR | Bureau central de renseignement |
| CA | Corps d'armée ou corps aérien |
| CAF | Corps aérien français |
| CATAC | Commandement aérien tactique |
| CEAM | Centre d'expériences aériennes militaires |
| CED | Communauté européenne de Défense |
| CEM | Chef d'état-major |
| CESA | Cours d'enseignement supérieur aérien |
| CEV | Centre d'essais en vol |
| CHEM | Centre des hautes études militaires |
| CIC | Centre d'instruction de la chasse |
| CNR | Comité National de la Résistance |
| CPSO | Centre de perfectionnement des sous-officiers |
| CSEA | Commandement supérieur des écoles de l'air |
| CSI | Cours supérieur interarmées |
| DA | Division aérienne |
| DAT | Défense aérienne du territoire |
| DBFA | Demi-brigade de fusiliers de l'air |
| DCA | Défense contre avions |
| DCMAA | Direction centrale du matériel de l'armée de l'air |
| DMAM | Direction du matériel aérien militaire |
| DST | Direction des services techniques |
| DTIA | Direction technique et industrielle de l'air |
| ELA | Escadrille de liaison aérienne |
| EM | Etat-major |

| | |
|--------|--|
| EMAA | Etat-major de l'armée de l'air |
| EMGAA | Etat-major général de l'armée de l'air |
| EOR | Elève officier de réserve |
| ESGA | Ecole supérieure de guerre aérienne |
| FAF | Forces aériennes françaises |
| FAFA | Forces armées françaises en Algérie |
| FAFL | Forces aériennes françaises libres |
| FAS | Forces aériennes stratégiques |
| FATAC | Force aérienne tactique |
| FFI | Forces françaises de l'intérieur |
| FFL | Forces françaises libres |
| FTP | Francs-tireurs et partisans |
| GAEL | Groupe aérien d'entraînement et de liaison |
| GAO | Groupe aérien d'observation |
| GATAC | Groupement aérien tactique |
| GB | Groupe de bombardement |
| GC | Groupe de chasse |
| GCMA | Groupement de commandos mixtes aéroportés |
| GERMAS | Groupe entretien réparation matériel spécialisé |
| GLA | Groupement de liaisons aériennes |
| GLAM | Groupement des liaisons aériennes ministérielles |
| GMMTA | Groupement des moyens militaires de transport aérien |
| GOA | Groupement opérationnel d'action |
| GR | Groupe de reconnaissance |
| GT | Groupe de transport |
| IHEDN | Institut des hautes études de Défense Nationale |
| IPSA | Infirmière pilote secouriste de l'air |
| OTAN | Organisation du traité de l'Atlantique Nord |
| OTU | Opérationnel Training Unit |
| PN | Personnel navigant |
| PSV | Pilotage sans visibilité |
| QG | Quartier général |
| RA | Région aérienne |
| RAF | Royal Air Force |
| RCP | Régiment de chasseurs parachutistes |
| SHAA | Service historique de l'armée de l'air |
| SHAPE | Supreme Headquarters of allied powers in Europe |

| | |
|-------|---|
| SIRPA | Service d'informations et de relations publiques des armées |
| SMCA | Service militaire de la circulation aérienne |
| SNIAS | Société nationale industrielle aérospatiale |
| STAé | Service technique de l'aéronautique |
| STO | Service du travail obligatoire |
| TD | à titre définitif |
| TOE | Théâtre d'opérations extérieures |
| VSV | Vol sans visibilité |

PERSONNES INTERVIEWEES

| | | Interview n° | Page n° |
|-------------------------|------------|-----------------|------------|
| A | | | |
| Agier (Jean) | Monsieur | 459 | 142 |
| Allard (Nelzir) | Général | 485 | 230 |
| Arnould (René) | Colonel | 432 | 65 |
| Avon (Maurice) | Général | 474 | 181 |
| Azoulay (Marcel) | Monsieur | 475 | 187 |
| B | | | |
| Baillergeau (Delma) | Monsieur | 535 | 369 |
| Barbe (Alexandre) | Colonel | 440 | 90 |
| Battle (Joseph) | Lt-colonel | 548 | 409 |
| Benoit (André) | Monsieur | 499 | 262 |
| Berthet (Louis) | Colonel | 478 | 194 |
| Bianchi (Paul) | Commandant | 433 | 67 |
| Birsanski (Marcel) | Monsieur | 463 | 149 |
| Blanchet (Maurice) | Colonel | 465 | 152 |
| Blech (François) | Colonel | 492 | 245 |
| Bodet (Paul) | Monsieur | 509 | 290 |
| Bouchareinc (Pierre) | Monsieur | 441 | 94 |
| Bouley (Jacques) | Colonel | 453 | 126 |
| Boulet (Marcel) | Monsieur | 472 | 177 |
| Brassart (Jean-Paul) | Monsieur | 487 | 235 |
| Breguet (Claude) | Monsieur | 542 | 390 |
| Brimont (Antoinette) de | Lieutenant | 413 | 24 |
| Bron (Gilbert) | Colonel | 446 | 105 |
| Buffat (Albert) | Colonel | 521 | 329 |
| C | | | |
| Calvel-Borgeaud (Aimée) | Madame | 470 | 173 |

| | | | |
|----------------------------|------------|-----|-----|
| Capillon (Bernard) | Général | 480 | 199 |
| Chiabrando (Marguerite) de | Madame | 515 | 307 |
| Clément (Edouard) | Commandant | 448 | 112 |
| Cochin (Denys) | Monsieur | 511 | 299 |
| Constant (Henry) | Lt-colonel | 508 | 288 |
| Cottet (Roger) | Lt-colonel | 476 | 190 |
| Croenne (Albert) | Monsieur | 469 | 165 |

D

| | | | |
|---------------------------|-----------------|-----|-----|
| Daussac (Eugène) | Colonel | 428 | 54 |
| Degrees du Lou (Emmanuel) | Colonel | 503 | 278 |
| Delachenal (Pierre) | Général | 502 | 270 |
| Demaizières (Louis) | Monsieur | 501 | 268 |
| Depecker (Maurice) | Monsieur | 464 | 150 |
| Desclerc (Abel) | Colonel | 543 | 391 |
| Deslorieux (André) | Lt-colonel | 493 | 248 |
| Deplante (Henri) | Monsieur | 500 | 265 |
| Devaux (Marcel) | Monsieur | 427 | 52 |
| Dujour (Jean) | Lt-colonel | 451 | 122 |
| Dunod (Georges) | Colonel | 421 | 40 |
| Duranthon (André) | Colonel | 512 | 301 |
| Duval (Albert) | Cne de corvette | 455 | 132 |

E

| | | | |
|--------------------|------------|-----|-----|
| Escoffier (Pierre) | Commandant | 504 | 280 |
|--------------------|------------|-----|-----|

F

| | | | |
|--------------------|--------------|-----|-----|
| Fonck (Irène) | Madame | 498 | 260 |
| Fontaine (Jeanne) | Madame | 466 | 155 |
| Forestier (Jean) | Ing.-général | 473 | 178 |
| Forget (Michel) | Général | 510 | 292 |
| François (Georges) | Monsieur | 513 | 303 |

G

| | | | |
|------------------|---------|-----|-----|
| Glavany (Roland) | Général | 526 | 342 |
|------------------|---------|-----|-----|

| | | | |
|----------------------------|--------------|-----|-----|
| Godde (Claude) | Général | 516 | 309 |
| Goffin (Raymond) | Ing. en chef | 541 | 388 |
| Gomond (Maurice) | Monsieur | 417 | 31 |
| Grais (Jacques) | Commandant | 528 | 346 |
| Grigaut (Claude) | Général | 544 | 394 |
| Grimal (Georges) | Général | 497 | 257 |
| Gueguen (Yves) | Général | 467 | 156 |
| Guyencourt (Marguerite) de | Mademoiselle | 418 | 33 |

H

| | | | |
|-------------------------------|------------|-----|-----|
| Hentschké (Gilbert) | Monsieur | 524 | 337 |
| Hirsch (Robert) | Lt-colonel | 549 | 412 |
| Honorat de Maillard (Jean) | Colonel | 496 | 255 |

J

| | | | |
|-----------------------------------|------------|-----|-----|
| Jacek (Marius) | Monsieur | 477 | 192 |
| Jeannerod-Marchal (Anne-Marie) | Madame | 419 | 35 |
| Josselin (René) | Lt-colonel | 443 | 98 |
| Juillot (Marcel) | Colonel | 447 | 107 |

K

| | | | |
|------------------------|--------|-----|----|
| Kergolay (Brigitte) de | Madame | 412 | 23 |
|------------------------|--------|-----|----|

L

| | | | |
|-----------------------|------------|-----|-----|
| Ladouce (Michel) | Général | 452 | 124 |
| Lambermont (Paul) | Monsieur | 439 | 88 |
| Langre (Elisabeth) de | Madame | 429 | 56 |
| Lavergne (Pierre) | Lt-colonel | 431 | 59 |
| Le Blevenec (Guy) | Général | 519 | 324 |
| Lecoeur (Edouard) | Monsieur | 527 | 344 |
| Legros (Maurice) | Général | 438 | 86 |
| Leloup (Jean) | Général | 514 | 305 |
| Lemaitre (Jacques) | Monsieur | 424 | 47 |

| | | | |
|----------------------|----------|-----|-----|
| Le Menager (Yvonne) | Madame | 415 | 28 |
| Le Pallec (Joseph) | Monsieur | 411 | 21 |
| Levy-Dupont (Robert) | Monsieur | 425 | 48 |
| Locqueneux (Charles) | Colonel | 507 | 286 |
| Lombaert (Raphaël) | Colonel | 437 | 83 |
| Lotti (Armand) | Monsieur | 522 | 331 |
| Loustal (Charles) de | Général | 520 | 326 |
| Lupold (Christian) | Colonel | 540 | 385 |

M

| | | | |
|-------------------------|--------------|-----|-----|
| Mansuy (Julien) | Monsieur | 430 | 57 |
| Marchal (Jean) | Ing. général | 525 | 339 |
| Markham (Miner) | Colonel | 537 | 374 |
| Marty (René) | Général | 545 | 400 |
| Masnou (François) | Général | 450 | 118 |
| Maurin (Philippe) | Général | 532 | 352 |
| Maurin (François) | Général | 482 | 212 |
| Maury (Gérard) | Colonel | 546 | 402 |
| Mendiharat (Jean) | Commandant | 458 | 139 |
| Menet (Paul) | Monsieur | 456 | 134 |
| Montplanet (Jacques) de | Général | 420 | 37 |
| More (Marcel) | Monsieur | 547 | 407 |
| Muller (Henri) | Monsieur | 444 | 99 |

N

| | | | |
|----------------|---------|-----|-----|
| Nicaise (Jean) | Colonel | 518 | 321 |
| Nicot (Jean) | Général | 517 | 313 |

P

| | | | |
|----------------------|------------|-----|-----|
| Parisot (Clovis) | Colonel | 460 | 143 |
| Parot (Jean-Charles) | Monsieur | 550 | 415 |
| Pascucci (Bernard) | Sergent | 529 | 348 |
| Payen (Claude) | Général | 435 | 70 |
| Perdrizet (Maurice) | Général | 462 | 147 |
| Peretz (Emile) | Médecin-lt | 422 | 42 |
| Perney (Jacqueline) | Madame | 490 | 240 |

| | | | |
|-----------------------|----------|-----|-----|
| Perseval (Georges) | Général | 449 | 114 |
| Picard (Jacques) | Monsieur | 486 | 233 |
| Pissochet (Hector) | Général | 539 | 377 |
| Planson (Marie-Louis) | Monsieur | 434 | 69 |
| Plisson (Henri) | Monsieur | 484 | 229 |
| Poirier (Léon) | Monsieur | 442 | 96 |
| Ponsin (Marcel) | Monsieur | 426 | 50 |

R

| | | | |
|--------------------------|------------|-----|-----|
| Reyx (Jacques) | Colonel | 533 | 361 |
| Reynaud-Fourton (Pierre) | Monsieur | 494 | 250 |
| Rives (Albert) | Capitaine | 468 | 163 |
| Roos (Pol) | Commandant | 416 | 29 |
| Rostaing (Marc) | Monsieur | 523 | 334 |
| Roumens (Jean) | Monsieur | 505 | 282 |
| Roumet (Philippe) | Capitaine | 414 | 26 |
| Roy (Solange) | Lt-colonel | 423 | 44 |
| Roy (René) | Monsieur | 538 | 375 |
| Rozoy (François) | Général | 445 | 100 |
| Rubin (René) | Lt-colonel | 488 | 236 |

S

| | | | |
|-----------------------|------------|-----|-----|
| Saint-Macary (Daniel) | Général | 436 | 80 |
| Saint-Martin (Gérard) | Général | 461 | 145 |
| Santini (Alexis) | Colonel | 483 | 226 |
| Sarrazin (Jean) | Monsieur | 506 | 284 |
| Sauvanet (Léon) | Lt-colonel | 479 | 197 |
| Seguin (Pierre) | Lt-colonel | 530 | 349 |
| Siretta (Raymond) | Monsieur | 489 | 238 |
| Stephan (Henri) | Monsieur | 495 | 252 |
| Streiff (Raymond) | Monsieur | 471 | 175 |
| Su (Sampong) | Commandant | 536 | 370 |

T

| | | | |
|-----------------|------------|-----|-----|
| Thiery (Paul) | Monsieur | 531 | 351 |
| Tourteau (Jean) | Commandant | 491 | 242 |

V

| | | | |
|------------------------|------------|-----|-----|
| Van Vymeersh (Raymond) | Commandant | 454 | 129 |
| Vaujour (Paul) | Général | 457 | 136 |
| Vedrine (Jean) | Général | 446 | 105 |
| Voirin (André) | Monsieur | 534 | 364 |

W

| | | | |
|------------------------------|------------|-----|-----|
| Wauthier-Wurmser (Claude) | Commandant | 481 | 209 |
|------------------------------|------------|-----|-----|

N° 411

Monsieur Joseph **LE PALLEC**

Interview réalisée le 28 janvier 1985 à Athis-Mons.

Durée : 1 h 15 - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 6 janvier 1920 à Vannes (Morbihan).

Engagé volontaire en octobre 1939. Suit les cours de l'école de pilotage de Montpellier. Breveté pilote militaire en juin 1940. Quitte la France en 1943 pour rejoindre l'Afrique du Nord, en passant par l'Espagne. Affecté au GB I/25 en juillet 1943. Dirigé vers la base aérienne de Rayak. Passe par les écoles de pilotage de Kasba Tadla et de Meknès avant d'être affecté au squadron 17 en octobre 1944 puis au GC I/2. Démobilisé en juillet 1946.

| | | |
|---------------------|-----------------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant (réserve) | 1955 |
| | - lieutenant (réserve) | 1959 |
| | - capitaine (réserve) | 1962 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Origine de son intérêt pour l'aviation - L'Aviation populaire 1936-1939 - Réussite au concours de l'école d'Istres puis déclaration de guerre - Affectation à Marrakech - Démobilisation et retour en France - Tentative d'évasion par l'Espagne, arrestation et détention - Rejoint le groupe Bretagne en Libye - Envoyé en Syrie puis à Meknès pour le CIC (chasse) - Affecté au I/7 puis au I/2 Cigognes à Anvers ; les missions du groupe - Récit d'un incident - Renvoi du groupe en Angleterre en mars 1945 - Mission de protection aux Shetland jusqu'à l'Armistice - Les appareils - Occupation en Allemagne jusqu'en juin 1946 - Tente de devenir pilote à Air France - Contrôleur à Orly de 1946 à 1975 pendant quinze ans, entraînements à Villacoublay - L'Aviation populaire et son organisation - Les moniteurs - Le brevet - L'ambiance dans les écoles militaires - Les accidents - L'Armistice de 1940.

Face 2

L'appel du général de Gaulle et l'idée du ralliement - Le passage en Espagne - L'AFN - Les forces gaullistes, le groupe Bretagne - L'école de Rayak - Les contacts avec les Britanniques - La camaraderie - Le débarquement de Normandie et la Libération - L'accueil par la population - La discipline anglaise - L'occupation de l'Allemagne - Bilan de cette vie militaire - Anecdote.

N° 412

Mademoiselle Brigitte de **KERGORLAY**

Interview réalisée le 31 janvier 1985 à Paris.

Durée : 45 mn - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Née le 31 août 1918 à Tigery (Essonne).

Recrutée comme convoyeuse de l'Air à la suite du concours de 1947. Incorporée en 1953 et détachée en Algérie. Affectée ensuite, alternativement, en Algérie et en Indochine de 1953 à 1955. Démobilisée en juillet 1955.

Grades successifs : - Convoyeuse de l'Air de 3° cl. 1953
 - Convoyeuse de l'Air de 2° cl. 1955

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Motivations de son engagement dans l'armée de l'air - Le concours des convoyeuses - L'impréparation des premières missions - Premiers contacts avec le corps des convoyeuses et avec l'armée de l'air - La vie d'équipage - L'entente avec les convoyeuses - Désir de voyager - Les arrivées en Indochine - L'évolution de la situation - Types de missions en Indochine - L'équipement médical - Relations avec le corps médical - Problème d'adaptation inexistant - Evolution de la situation en Indochine - Indifférence naturelle de la métropole à l'égard de la guerre d'Indochine - Contacts avec les Viets-minhs - Participation à la bataille de Diên Biên Phû - Sentiments à l'annonce du retrait de la France d'Indochine - L'évacuation des Français d'Indochine - La vie quotidienne des convoyeuses en Indochine - Attachement au pays - Bilan de son passage en Indochine - Les missions en Algérie - Bilan général de son passage dans l'aviation - Raisons de sa démobilisation

N° 413

Mademoiselle Antoinette **RUINARD de BRIMONT**

Interview réalisée les 5 et 12 février 1985 à Paris.

Durée : 1 h 45 - 2 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Née le 1er avril 1909 à Paris (Seine).

Décédée le 19 juin 1989.

Passé le concours de convoyeuse de 1947. Détachée auprès du sous-GMMTA en Extrême-Orient de 1947 à 1955. Détachée au GT I/62 à Alger puis au sous-GMMTA, toujours en Algérie : effectuée plusieurs séjours de 1955 à 1961. Démobilisée en 1962.

Grade : - Convoyeuse de 2° classe 1952

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1 (Entretien du 5 février 1985)

Ses débuts d'infirmière au moment de l'Aviation populaire - Départ à Bamako avec les IPSA puis à Ouakam - Un hôpital monté par les Américains - Enseignement donné aux IPSA - Accueil des femmes dans l'armée de l'air - Perception des problèmes politiques en Afrique - L'hôpital d'évacuation militaire - L'hôpital en Allemagne - Retour en France - Un accident aérien en Irlande - Un atterrissage forcé dans le désert - Passage du concours de convoyeuse et premières missions - Les voyages en Indochine et l'équipement médical - Séjour en Indochine, évacuations sanitaires - Relations avec l'équipage - Les évacuations sur Dakota - Relations avec le corps médical - Phénomène de la peur - Dégradation de la situation - Le combattant viet-minh - Attachement à l'Indochine.

Face 2

Désignations pour les missions - Types de blessés - Rôle de la femme - Importance de l'Indochine - Les missions d'après-guerre et Chypre - Contacts avec les Britanniques - Description des combattants - La vie quotidienne à Chypre - Le statut des convoyeuses - Les permissions en France - Le corps des convoyeuses bien accepté.

Entretien du 12 février 1985.

Rapatriement des blessés de Diên Biên Phủ - Contacts avec le personnel médical américain - Les hôpitaux américains - Missions en Afrique - L'hélicoptère et les missions hélicoptées -

Les évènements d'Algérie - La fin de l'Algérie française - La vie sur la base de Maison-Blanche - La fin de sa carrière militaire.

Bande 2 - Face 1

Les relations avec le chef d'équipe - Les voyages en Afrique - Anecdote sur un voyage - Autre anecdote à Alger - Les pannes - La femme dans l'armée - L'Algérie - Bilan de son passage dans l'armée de l'air

N° 414

Monsieur Philippe **ROUMET**

Interview réalisée le 18 février 1985 à Paris.

Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 21 janvier 1921 à Villiers-le-Mortrier (Eure-et-Loire).

Evadé de France le 3 mars 1943 par l'Espagne. Rejoint L'AFN et affecté au CFPNA à Casablanca : envoyé en école de pilotage aux USA de septembre 1943 à novembre 1944. Affecté au GC II/5 La Fayette et envoyé en occupation en Allemagne. Démobilisé en janvier 1946. Effectue plusieurs périodes de réserve jusqu'en 1955.

| | | |
|---------------------|-------------------------|------|
| Grades successifs : | - lieutenant de réserve | 1948 |
| | - capitaine de réserve | 1955 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Situation familiale avant la guerre - Les conditions de son départ de France et son évasion - Arrivée en Espagne - Arrivée au consulat américain de Barcelone - Ses fonctions à Barcelone - Conditions de son arrivée à Oran et engagement dans l'aviation - Le choix de l'aviation - La formation américaine - L'accueil des Américains - Le débarquement de juin 1944 - Déception lors de son arrivée en Afrique du nord. Découverte de la rivalité de Gaulle-Giraud - Retour en France et affectation au groupe La Fayette - Accueil au groupe La Fayette GC II/5 - Arrivée au GC II/5 : affectation à l'escadrille des Sioux - Les missions - Les pertes - Son avion descendu - Arrestation par les Allemands.

Face 2

Anecdotes sur son arrestation - Conditions de sa libération - Retour au groupe La Fayette - Exemples de la mentalité allemande - Relations humaines au groupe La Fayette - L'esprit chevaleresque du chasseur - Bilan de la guerre.

N° 415

Madame Yvonne **LE MENAGER**

Interview réalisée le 26 février 1985 à Cannes.

Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Née le 13 novembre 1918 à Paris (Seine).

Engagée volontaire en 1943 à Blida comme infirmière auxiliaire.
Affectée en février 1944 à la base de Marrakech. Démobilisée en octobre 1945.

| | | |
|---------------------|----------------------------------|------|
| Grades successifs : | - aspirant février | 1944 |
| | - infirmière de 2° cl. Avril | 1945 |
| | - infirmière de 1° cl. Septembre | 1945 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Sa famille, jeunesse au Maroc - Formation d'infirmière - Arrivée à l'école de Blida - Les missions de nuit - Formation militaire - Le travail d'ambulancière - La place de la femme dans l'armée de l'air - Un accident dans l'Atlas - Un avion écrasé à Marrakech - Le rôle de soutien moral de l'infirmière - L'infirmière et l'hôpital militaire - La guerre vue du Maroc et le débarquement - Son père, un artiste-peintre - Les évadés par l'Espagne - Souvenir de cette époque - Les heures de vol et les convoyages - Contacts avec les équipages - Le général N'Guyen Van Hinh - Bilan de son passage dans l'armée

N° 416

Commandant Pol **ROOS**

Interview réalisée le 27 février 1985 au Cannet

Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE.

Né le 28 février 1917 à Paris (Seine).

Entre à l'Ecole de l'air en janvier 1938. Replié sur Bordeaux en août 1939 et placé en congé d'Armistice en novembre 1940. Evadé de France, rejoint la Grande-Bretagne : école de Cromwell et en décembre 1942 au 340^e squadron (Ile-de-France). Muté au 341^e squadron (Alsace) en avril 1943. En 1945, affecté à la 1^e escadre et envoyé à l'école de Cognac. Muté au groupe de Défense aérienne du territoire 550 en 1946. Affecté au centre d'essais en vol de Brétigny puis en 1948, à la zone de Défense aérienne 901 d'Aix-en-Provence. Envoyé en Indochine en 1949 au groupement tactique Annam. Affecté à l'état-major combiné des forces armées en 1952 puis au détachement de liaison de Saint-Nazaire. En 1954, affecté en Tunisie puis démobilisé en décembre 1954 et versé dans la réserve.

| | | |
|---------------------|-------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1939 |
| | - lieutenant | 1941 |
| | - capitaine | 1944 |
| | - commandant | 1949 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Motivations de son entrée dans l'armée de l'air - Formation à l'Ecole de l'air - Entraînement au pilotage - Les accidents - Les instructeurs - Le sentiment de la guerre proche - Déplacement de l'école à Bordeaux en 1939 - Armistice et dispersion - Evasion de France puis du Maroc - Conditions de son ralliement aux Français Libres en AFN - Traversée de l'Atlantique dans un paquebot à destination des USA - Passage rapide au Canada - L'entraînement en Angleterre - Affectation au groupe Ile-de-

France ; Les missions de ce groupe - Evocation de l'accident de Schloesing - La "pagaille" en Ile-de-France - Différence entre l'Alsace et l'Ile-de-France - Le Spitfire - La disparition de Mouchotte - Les attaques de bateaux - Evocation du général Andrieux - Relations entre pilotes et mécaniciens en Angleterre - Vols sur différents appareils - La vie quotidienne - Rôle du groupe Alsace lors du débarquement - Accueil au retour en France - L'ambiance à Biggin Hill la veille du débarquement - Les missions - Une victoire sur un Focke Wulf - Confiant en la victoire - Contacts avec les aviateurs américains - Le bombardement américain - Amalgame entre Français Libres et combattants d'AFN - Le général Valin et le colonel Corniglion-Molinier - La peur chez le pilote - Charles Tillon - L'Allemagne après la guerre.

Face 2

L'occupation de l'Allemagne - De Gaulle - L'esprit différent des personnalités anglaises - Le centre d'essais de Brétigny - Conditions de son départ en Indochine - Le passage de de Lattre en Indochine - Types d'opérations - L'armement viet-minh - La situation française en 1949-50 - Le général de Lattre - Les attentats - Mollesse de l'armée française en Indochine - Officier de liaison auprès des Américains - Conditions de son départ de l'armée de l'air - Sentiments à l'annonce de la perte de l'Indochine - Bilan de son passage dans l'armée de l'air.

N° 417

Monsieur Maurice **GOMOND**

Interview réalisée le 28 février 1985 à Mandelieu.

Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 28 mars 1914 à Flers-de-l'Orne (Orne).

Appelé en 1935 et affecté à la 1^e escadre de chasse à Villacoublay. Rappelé à l'activité en 1939. Evadé par l'Espagne. Rejoint les FAFL en Grande-Bretagne en janvier 1943. Mécanicien au squadron 342 (Lorraine). Démobilisé en 1945.

| | | |
|---------------------|----------------|------|
| Grades successifs : | - sergent | 1940 |
| | - sergent-chef | 1943 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Situation personnelle avant-guerre - Service militaire dans l'aviation - Sa passion pour l'aviation, pilote civil - Evocation de Didier Daurat, septembre 1939 - Démobilisation, anecdotes sur la défaite - Retour en Normandie - Projets d'évasion - Evasion par l'Espagne en novembre 1942 - Arrivée et séjour à Madrid - Embarquement à Gibraltar - Arrivée en Angleterre, Patriotic School - Ralliement aux FAFL - L'idée de rejoindre de Gaulle, le personnage - Affectation au parc d'aviation comme mécanicien moteur puis à l'escadrille 342 avec un avion à charge - Relations avec les pilotes - La discipline britannique - Relations avec la population britannique - Les missions avec l'équipage - Le matériel français et le matériel américain.

Face 2

Le débarquement et sa réussite - Le retour en France pour une permission - Suit le groupe Lorraine jusqu'à la fin de la guerre - Affectation au GLAM après la guerre comme mécanicien de l'avion de de Gaulle - L'amalgame entre Français Libres et combattants d'AFN - Les commandants de groupe -

Démobilisation et situation précaire de l'après-guerre - La vie quotidienne en Angleterre - Pratique de l'aviation après la guerre - Bilan du passage dans l'armée et les dures conditions de sortie.

N° 418

Mademoiselle Marguerite **DUCROCQUET de GUYENCOURT**

Interview réalisée le 4 mars 1985 au SHAA.

Durée : 1 h 30 - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE.

Née le 3 août 1911 à Amiens (Somme).

Décédée le 2 décembre 1999

Recrutée comme convoyeuse en 1946. Détachée au sous-GMMTA en Extrême-Orient de 1946 à 1954. Nommée chef des convoyeuses en 1954. Prend sa retraite en 1961.

| | | |
|---------------------|------------------------|------|
| Grades successifs : | - convoyeuse de 2° cl. | 1952 |
| | - convoyeuse de 1° cl. | 1955 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Milieu familial - Son travail au Bourget - Le rapatriement des prisonniers et des déportés - Les retours de Varsovie - La relève coloniale en 1946 - La première mission à Saïgon et la révolte de Hanoï le 9 décembre - Les moyens au lendemain de la guerre et le premier concours - Premiers voyages en Indochine : un parachutage à Hué - Les transports - Les stages - Le statut des convoyeuses - Nommée chef des convoyeuses - Relations avec les autorités - Relations avec les équipages - Rythme des missions - La situation en Indochine - Problème de Na San - Geneviève de Galard - Les évacuations de Diên Biên Phû.

Face 2

Chypre et l'Algérie - Transport par hélicoptère - Voyage vers La Réunion - Les pannes - Le transport en Junker - Contacts avec les Flight nurses - Rapatriement des blessés de Diên Biên Phû par les USA - La place de la femme dans l'armée - Roulement dans les affectations des convoyeuses - Relations avec le personnel médical - Le général Dechaux - Découverte de l'Indochine - Transport de l'impératrice d'Annam - La famille royale du

Cambodge - Le retrait prévisible de la France - Evacuation de Na San - Evolution de la situation de la convoyeuse - Recrutement des filles - Les responsabilités du chef - L'Algérie, défaite inévitable - Rythme des missions - Types de blessés - Bilan.

N° 419

Anne-Marie **JEANNEROD** (Madame **MARCHAL**).

Interview réalisée le 14 mars 1985 à Bourg-La-Reine.

Durée : 2 h - 2 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Née le 12 février 1928 à Senlis (Oise).

Passé le concours de convoyeuse en 1951. Effectue plusieurs séjours en Indochine et en Algérie entre décembre 1952 et août 1955. Démobilisée en 1956.

Grades successifs : - convoyeuse de l'Air de 3° cl. 1952
 - convoyeuse de l'Air de 2° cl. 1953

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1

Motivations de l'engagement, sa famille - Le concours de convoyeuse - Premières missions puis l'Indochine - Impressions d'Indochine - Les conditions de vie - Les évacuations sanitaires : Nam Dinh, Na San, anecdotes - Relations avec le corps médical - Les relations à bord avec l'équipage - Une évacuation sanitaire - Les moyens médicaux à bord - Evacuation de Na San - Les évacuations de Diên Biên Phủ - Les rotations - Le planning des convoyeuses - La vie d'équipe - La vie entre les missions - Atmosphère et événements politiques en Indochine - L'évacuation d'Hanoï.

Face 2

L'évacuation d'Hanoï (suite) - Un accouchement - Diên Biên Phủ et la fin de la présence française - Les permissions en métropole et les missions en Afrique - Anecdote en Afrique - Les missions en Afrique - Evacuation d'Hanoï - La fatigue physique et la chaleur - Les appareils : Ju 52 et Dakota - Récits d'incidents - L'évacuation des blessés de Diên Biên Phủ par les Etats-Unis - L'accueil sur le chemin - L'Indochine en 1955 - Les jeux et les fumeries - Rencontre avec des bonzes.

Bande 2 - Face 1

Rencontre avec des bonzes (suite) - Les Tonkinois - L'équipage - Les journalistes - La surveillance du Viet-minh et l'insécurité - Le Sahara - Le Maroc - La femme dans l'armée de l'air - Fin de la carrière militaire en 1957 - Jaïc Domergue - Bilan de ses activités - Le recrutement des convoyeuses - Contacts toujours étroits avec les autres convoyeuses - Elle casse un avion - Expériences de pilotage - Baptême d'un B 26.

N° 420

Général Jacques **GUILLEMIN de MONPLANET**

Interview réalisée le 18 et 22 mars 1985 au SHAA.

Durée : 3 h - 2 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 16 juin 1918 à Montmorillon (Vienne).

Elève à l'Ecole de l'air en 1939. Affecté au GB I/19 à Colomb-Béchar, au GC II/5 La Fayette à Bône. Participe aux opérations sur la Corse et la France avec ce groupe. Affecté au ministère de l'Air avant de partir en Indochine en 1949. En 1951, nommé au commandement en chef des forces aériennes alliées Centre-Europe, puis commandant des opérations de la 1^e escadre de chasse de Reims, commandant de la 4^e escadre de chasse. Affecté à l'Inspection générale de l'armée de l'Air. Commandant en second de la base et du Centre d'expériences aériennes de Mont-de-Marsan en 1958, puis commandant de la base de Tours. Attaché de l'Air à l'ambassade de France à Bonn en 1963. Chef de la section exportation à la Direction du matériel en 1966. Quitte l'armée d'active en 1969.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1940 |
| | - lieutenant | 1942 |
| | - capitaine | 1945 |
| | - commandant | 1951 |
| | - lieutenant-colonel | 1955 |
| | - colonel | 1961 |
| | - général de BA | 1969 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 18 mars 1985)

Saint-Cyr et l'Ecole de l'air de Versailles - Motivations et vocation militaire - Enseignement et formation du chasseur, le pilotage - La campagne de France - Embarquement pour l'Afrique du Nord - Activités puis congé d'Armistice - Retour en AFN et affectation au GB I/19 - Le débarquement américain et

ses conséquences - La défense de la base de Blida - Désertion de la base - Assassinat de Darlan - Bonnier de La Chapelle - Suite de sa formation à la base de Marrakech - Arrivée au groupe La Fayette à Bône - Missions sur l'Italie à partir de la Corse - Récit d'une mission - Le phénomène de la peur - Un camarade descendu - Le P-47 - Le débarquement du 15 août - Difficultés du décollage - La remontée de la vallée du Rhône - Ambérieu et le retour en France - Le commandant Arnaud - Les missions sur l'est de la France.

Face 2

Missions sur l'Allemagne - Rencontre avec l'aviation allemande lors d'une mission - Installation du groupe à Luxeuil - Permission en Afrique du Nord - La vie à Luxeuil - Missions sur l'Allemagne et Strasbourg - Une mission très difficile - Départ pour Colmar - Le 8 mai 1945 - Disparitions après l'Armistice - L'accueil lors du retour en France- La traversée de la France, Vichy - Occupation en Allemagne - Missions de maintien de l'ordre en AFN - Cours d'état-major - Commandant en second du Normandie-Niemen : l'esprit particulier de ce groupe - Le Mosquito - Départ pour l'Indochine et accueil à Saïgon - Le GATAC sud - Ses responsabilités - Le moral - Le théâtre d'opération.

Bande 2 - Face 1 (Entretien du 22 mars 1985).

Le Tonkin - Abandon de Lang Son et de Cao Bang - Les missions : Bombardements et mitraillages en piqué - Des accidents d'avion - Récupération en Annam - Trois missions spectaculaires - Utilisation du napalm - Arrivée de de Lattre en Indochine - L'aspect "débraillé" de l'armée - Incident à l'arrivée de de Lattre - Des "purges" - Les généraux Hartemann et de Lattre - "Politique des tours" - Prémices de la défaite - La guerre de Corée - Désintérêt de la métropole pour l'Indochine - Ses affectations - Formation de la 1^e escadre - Escadre envoyée à Lahr - Les installations précaires de la base de Saint-Dizier - Les pilotes formés aux Etats-Unis – Grand nombre d'accidents - La 4^e escadre en Allemagne.

Face 2

L'Ouragan - Inspection : une mission en Algérie - Affectation à Mont-de-Marsan - Les premières explosions atomiques à Reggane - Le Mirage III - Le commandement de la base de Tours - Le Vautour - Déménagement de la base de Meknès – T-33 et Ouragan - Accidents - L'activité aérienne - Attaché de l'Air en Allemagne - Difficultés rencontrés par la Luftwaffe - Les événements d'Algérie et ses résonnances - Relations avec le préfet de Mont-de-Marsan - Le Putsch d'Alger pendant son commandement de base à Tours - Arrivée du colonel de Boissieu pour des négociations avec le gouvernement - La Délégation générale à l'armement - L'ingénieur général Bonte - La vente des matériels - Le trafic des armes - Bilan de sa carrière - Le risque, le commandement et ses responsabilités - Mont-de-Marsan.

N° 421

Lieutenant-colonel Georges **DUNOD**

Interview réalisée le 1er avril 1985 à Paris.

Durée : 50 mn - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 19 juin 1908 à Saint-Cloud (Seine).

Ecole Polytechnique en 1928. Passe par l'école militaire et d'application de l'aéronautique à Versailles en 1930 et par l'école d'Avord en 1931. Affecté au 11^e régiment d'aviation en 1932. Effectue plusieurs périodes de réserve de 1935 à 1938. Rappelé en septembre 1939 et affecté au GC II/5. Démobilisé en août 1940. Rappelé en AFN en mai 1943 et affecté à l'école de Marrakech puis au GC II/5. Démobilisé en 1945. Effectue plusieurs périodes jusqu'en 1956.

| | | |
|---------------------|---------------------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1930 |
| | - lieutenant | 1932 |
| | - capitaine | 1943 |
| | - commandant de réserve | 1951 |
| | - lieutenant-colonel de réserve | 1956 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Les motivations de son passage - Entrée à l'Ecole de l'air - Affecté dans l'aviation de bombardement - Mobilisé en 1939 - Passage dans la chasse - Entraînement en Afrique du Nord - Le coastal command ; missions diverses - Le bombardement en piqué - Conditions de sa démobilisation - L'Ecole militaire et d'application de l'aéronautique - Les cours - Les instructeurs - Le choix du bombardement - Les missions de l'escadre de bombardement - Les périodes de réserve pendant l'entre-deux-guerres - Le matériel d'entraînement - Son passage dans la chasse - Le Curtiss - La campagne de France - L'Armistice - Les conditions de son départ pour Istanbul comme attaché de l'Air-adjoint - Mers El-Kébir - L'entraînement dans les écoles d'AFN sur P47 - Le Coastal command - Missions de guerre des chasseurs-bombardiers - Anecdote - Missions sur l'Allemagne - Conditions de démobilisation - Le quotidien - Bilan - La réserve après la guerre.

N° 422

Monsieur Emile **PERETZ**

Interview réalisée le 3 avril 1985 à Paris.

Durée : 2 h 15 - 2 bandes - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE

Né le 6 novembre 1906.

Décédé le 10 mai 1993.

Affecté comme médecin au II/13 en 1939. Entre dans la Résistance.

Grade : - médecin-lieutenant

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1

Situation de famille - Conseil de révision - Devient médecin auxiliaire - Les permissions - Le travail - Arrivée à l'escadrille II/13 - Récits de vols - Les alertes - Une mission de bombardement - Le bombardement du Bourget - La non-résistance de l'élite française - Les Italiens - L'exode et l'Armistice - L'arrivée à Montmorillon - Sentiments à l'égard de Londres - Passage à la Celle-sur-Cher - La mission du 10 mai - Médecin-chef à Tarbes - La démobilisation - La ligne de démarcation - La vie d'un médecin sous l'Occupation - Le cabinet du médecin et le renseignement - Evasion de son frère de Drancy - Conditions de vie à Drancy.

Face 2

Traversée de la ligne de démarcation et arrivée à Tours - Arrivée à Châteauroux pour Noël - Carpentras et les exilés - L'arrestation de ses parents - L'évasion d'un ami par l'Espagne - La vie à Cavaillon, son frère - Les relations avec Londres - L'armée secrète et la connaissance du maquis - L'action du maquis - La vie à Cavaillon - Le canard - Arrivée des Américains - Le retour à Paris.

Bande 2 - Face 1

Le retour à Paris (suite) - L'offensive des Ardennes - Sentiments sur la défaite - Le retour des déportés à l'hôtel Lutetia.

N° 423

Lieutenant-colonel Solange **ROY**

Interview réalisée les 16 avril 1985 et 23 avril 1985 au SHAA.

Durée : 3 h 15 - 2 bandes - Vitesse : 4,75 et 9,5.

BIOGRAPHIE

Née le 30 janvier 1932 à Berson (Gironde).

Passé le concours de convoyeuse de l'Air en juin 1954. Effectue un séjour à Saïgon au sous-GMMTA de septembre à novembre 1954. Détachée au GR I/60 Algérie en 1955 à Alger. Effectue un second séjour en Indochine de juin à août 1955. Détachée au GT I/63 Bretagne à Thiès, puis à l'état-major de Madagascar. Effectue plusieurs séjours en Afrique du Nord entre 1956 et 1963. Plusieurs missions aériennes entre Paris et Fort-Lamy en 1964. En 1965, devient chef des convoyeuses de l'Air ; en mission à Papeete en 1966. Quitte l'AA en 1980.

Grades successifs :

- convoyeuse de l'Air de 3^e classe 1955
- convoyeuse de l'Air de 2^e classe 1957
- convoyeuse de l'Air de 1^e classe 1965
- commandant 1970
- lieutenant-colonel de réserve 1980

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 16 avril 1985).

Les conditions de son entrée dans l'armée de l'air - Son premier départ pour l'Indochine - Les missions en Indochine : voyage des prisonniers libérés par le Viet-minh, des populations tonkinoises vers le sud - Départ pour l'Algérie en janvier 1955 : types de missions - Le rythme des vols - La vie quotidienne dans le Sahara - Ouverture d'un détachement sanitaire à Fez - Anecdote : une mésaventure lors d'un voyage vers Fort-Lamy - Une mission mémorable en Rhodésie - Une de ses premières évacuations sanitaires en Algérie - Les missions sahariennes - La préparation de son départ pour Chypre - Les conditions de son départ - Evocation des événements - La vie quotidienne au camp de Chypre - L'évacuation de blessés hospitalisés à Malte - Souvenir d'un vol - Nommée en 1957 chef de détachement en Algérie - Arrivée d'un détachement d'hélicoptères à Boufarik - Le souvenir d'une opération meurtrière en 1958 - Les faiblesses de la condition féminine - Anecdote : une naissance en vol - Recyclage médical - Les divers détachements d'hélicoptères :

Sikorsky, Alouette - Les pertes et accidents dans le corps des convoyeuses - Ambiance à Alger au moment de l'indépendance - Le centre de transit de santé Air d'Alger : les missions - Diverses évacuations au cours de l'hiver 1962-1963 - Evolution de la fonction de la convoyeuse à la fin de la guerre d'Algérie - Nouveaux champs d'action - Un atterrissage difficile à Madagascar - Les divers détachements en Afrique - Le transport des familles - La succession des "reines mères" - Premier voyage en Polynésie en janvier 1966.

Face 2

Premier voyage en Polynésie - Le DC 8 - Mutation dans la vie de bord d'une convoyeuse : les accords d'hôtellerie avec UTA en 1969 - Nouvelle organisation des vols pour la Polynésie - L'accident du général Ailleret à La Réunion : une convoyeuse, seule survivante - Mai 1968 et ses conséquences - Reprise des évacuations sanitaires - Recyclage médical plus intensif dans les hôpitaux militaires et expérience dans un SAMU - Importante mutation en 1973 : nouvelle gestion du personnel militaire féminin - Anecdote - Les conditions de la création d'une catégorie d'appelés : "sécurité-cabine" - Les stages hospitaliers - Anecdote : récits de quelques évacuations spectaculaires - Evolution du mode de recrutement des convoyeuses : recrutement d'ORSA - Les missions de secours à la suite de tremblement de terre - Intervention à la suite d'une prise d'otage au Salvador - Evolution de la formation des convoyeuses entre 1960 et 1975 (stage CIET, instructions BNC et militaire) - Nouvelles mutations en 1975-1977 - Les équipements médicaux - Anecdote : évacuation de blessés sur DC 8 - Le transport du Président de la République.

Bande 2 - Face 1 (Entretien du 23 avril 1985).

Les voyages présidentiels - Rôle de Jacqueline Camus - Stages et contacts avec les Flight Nurses aux USA - Réception à Francfort chez les Américains - Kolwezi - Rôle des convoyeuses - L'Afrique après la décolonisation - Participation à des manoeuvres - Le Tchad - Le voyage avec l'Ecole de l'air en septembre 1962 - Incidents du voyage - Voyage avec l'IHEDN en

Méditerranée - Passage à Moscou - Le métier de convoyeuse et la répartition des missions - Evolution des relations avec l'équipage au fil des années - Relations modifiées par le port des galons - Son rôle de chef des convoyeuses - Instruction militaire plus poussée - Réorganisation en 1976 - Les précédentes chefs : mesdemoiselles de Guyencourt, Martin et de Lioncourt - Les femmes dans l'armée - Contacts en tant que convoyeuse - La disponibilité - Relations avec le COTAM.

Face 2

Son départ de l'armée de l'air - Le malaise après le Putsch de 1961 - L'Indochine - Une évacuation sanitaire - La peur.

N° 424

Monsieur Jacques **LEMAITRE**

Interview réalisée le 29 avril 1985 à Vanves.

Durée : 1 h 15 - 1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE

Né le 4 septembre 1920.

Rallie les FAFL en 1940. Evadé par Gibraltar, rejoint l'Angleterre et affecté au groupe Bretagne. Envoyé en Syrie au groupe Picardie. Démobilisé en 1945.

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Le début de la guerre - Evasion à partir de Fez sur Caudron Simoun - Arrivée à Gibraltar et accueil des Anglais - Arrivée en Angleterre - Intégration dans les FAFL et envoi à Saint-Atham - Sous les ordres d'Astier de Villate - Départ pour l'Afrique - Affectation au groupe Bretagne - Les avions du groupe - Missions contre les Italiens et participation à l'opération du Fezzan - Affectation au Caire - Affectation en Syrie en 1943 - Formation du groupe Picardie - Moniteur à Rayak en novembre 1944 - Retour en France et accueil - Impression d'abandon des FAFL - Les événements de la guerre vus d'Afrique - Bilan de son passage dans les FAFL.

Face 2

Bilan (suite) - Le général Valin et le général de Gaulle - Le général Leclerc.

N° 425

Monsieur Robert **LEVY**

Interview réalisée le 2 mai 1985 au SHAA.

Durée : 1 h 30 - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 15 juillet 1921 à Paris.

Tente de s'évader à deux reprises dès septembre 1940. Entré dans la Résistance en novembre 1942 à Grenoble. Evadé par l'Espagne. Emprisonné à Miranda, rejoint les FAFL à Londres. Démobilisé à la fin de la guerre.

Grade : - 2^e classe

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Milieu familial - L'avant-guerre ; la guerre d'Espagne - Ses études et sa formation d'opticien - L'Armistice et le déplacement de l'usine de son père - Départ pour Saint-Jean-de-Luz - Embarquement sur un bateau polonais à Port-Vendres pour l'Algérie - Passage d'Algérie au Maroc - Arrestation au Maroc - Passage dans un chantier de la jeunesse - Emprisonnements au Maroc : mauvais traitement subis ; changements successifs de prisons - Les gaullistes regroupés au même endroit - Rapatrié à Marseille et évadé - Entre dans la Résistance à Grenoble - Décide de rejoindre l'Espagne par Perpignan - Périple à travers les Pyrénées - Arrestation en Espagne et emprisonnement à Gérone puis Miranda - Conditions de vie à Gérone - La vie au camp : conditions très difficiles - Libéré du camp par un consul canadien - Aucune possibilité d'évasion ; l'attaque d'un train Azul - Arrivée à Madrid ; prend le train pour Gibraltar - Choix entre de Gaulle et Giraud ; départ par bateau américain vers l'Angleterre - Blessé lors d'une attaque du bateau par un éclat d'obus - Le voyage et l'arrivée en Angleterre - Interrogatoire et transfert à l'hôpital - Accueilli à Londres par René Cassin - Les familles anglaises accueillantes - Versé au 4^e bureau puis dans un régiment de parachutistes - Attirance pour l'aviation avant-guerre - Retour en

France - Action de sa mère pendant la guerre - La vie quotidienne à Londres.

Face 2

Suite de la vie à Londres - Relations avec les gens de l'état-major de de Gaulle - Donne de ses nouvelles à ses parents - Les différents membres de sa famille ont échappé aux Allemands - Activités de la Résistance dans le Vercors en 1941 - Ses conclusions sur le patriotisme et ses souvenirs les plus marquants sur cette période.

N° 426

Monsieur Marcel **PONSIN**

Interview réalisée le 13 mai 1985 à Strasbourg.

Durée : 1 h 30 - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 28 décembre 1894 à Inor (Meuse).

Incorporé au 20^e régiment d'infanterie en septembre 1914. Elève-pilote en 1917. Envoyé au 3^e groupe d'aviation en Orient en 1918. Après plusieurs stages, nommé au parc d'aviation n° 2 en 1933, à la 4^e escadre d'aviation d'Afrique en 1934, au groupe aérien 586 en 1937 en Tunisie où il passe la guerre. Démobilisé en 1946.

| | | |
|---------------------|-------------------|------|
| Grades successifs : | - adjudant | 1918 |
| | - adjudant-chef | 1928 |
| | - sous-lieutenant | 1942 |
| | - lieutenant | 1944 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Ses origines familiales et son goût pour l'aviation - Demandes pour passer dans l'aviation - La formation de pilote ; les écoles d'Istres et de Pau - Les accidents ; essais de vrilles - Départ pour l'Orient, le voyage - L'escadrille hellénique - Son avion accidenté - Les missions - Vie quotidienne en Orient ; comparaison avec la vie dans les tranchées - Le mitraillage de tranchées - Le lieutenant de Boysson : un "type formidable" - Part au secours d'un anglais - Inspection du général Franchet d'Esperey - Anecdote : repas avec de Boysson - Fin de la guerre - Reste seul avec les mécaniciens et le matériel - Moniteur à l'école d'entraînement en Grèce - Les avantages du SPAD - Démobilisation en 1919 et retour à la vie civile - Rengagé au 2^e régiment d'aviation - Moniteur en Tunisie en 1938 - La vie en Tunisie - Le ravitaillement - Démobilisation ; voyage en France puis retour en Tunisie - La guerre en Tunisie - Son autorité - Responsable du matériel - Le renseignement en Tunisie et la Résistance - Arrivée des Allemands puis des Américains.

Face 2

Déplacement du matériel vers Alger - Le ravitaillement des familles - Evacuations des familles de Tunisie vers l'Algérie - Transport du matériel en vue du débarquement en France en 1944 - Embarquement à Oran et débarquement à Toulon - Départ pour Paris puis Dôle - Anecdote : convocation au ministère de l'Air ; fin de sa carrière - Témoignage sur Stehlin - Conclusions sur la camaraderie dans l'aviation - Souvenirs sur l'infanterie.

N° 427

Monsieur Marcel **DEVAUX**

Interview réalisée le 23 mai 1985 à Sceaux.

Durée : 1 h 30 - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 29 mars 1898.

Passé dans l'aviation en mai 1917 et rentre à l'école de pilotage de Dijon. Breveté pilote et affecté au centre de Lyon-Bron puis à la SPA 67. Affecté au 1^{er} groupe aux Ateliers spéciaux en novembre 1919. Démobilisé en 1920.

Grade : - caporal

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Ses origines familiales et ses études - Intérêt pour l'aviation - Rencontre avec le général Fayolle et passage dans l'aviation à l'école de pilotage Voisin de Dijon - Entrée à l'école des mécaniciens de Lyon-Bron - Responsable d'un terrain - Sa formation de mécanicien - Affecté à l'escadrille SPA 67 des Cigognes - La vie à l'escadrille ; Navarre - Le travail du mécanicien - Description du SPAD - Transfert de l'escadrille de terrain en terrain - La vie du mécanicien - Les terrains proches de la bataille de la Marne - Après l'Armistice, occupation en Allemagne - Envoyé aux magasins d'aviation de Nanterre - Les as de son escadrille - Relations entre les pilotes et les mécaniciens - Le réservoir d'essence du SPAD et son autonomie - Fréquence des pannes et des accidents - Le retour de mission - L'esprit de chevalerie de la chasse - Les Fokker - Les hélices - Le personnage de Fonck - Origine sociale des pilotes venant de la cavalerie - Les occasions de voler du mécanicien - L'armement du SPAD - L'avion-canon et son moteur - Réglage des mitrailleuses - Occupations de l'escadrille pendant les temps libres - Les photographies : commentaires de photos ; tenue des mécanos - La cigogne - Les permissions - Les loisirs des pilotes et des mécanos - Les moniteurs en école ; les accidents - Le SPAD : composition du fuselage - Version de la mort de Guynemer - Tactique de Fonck - Lieu où serait enterré Guynemer - Relations avec les Anglais - Un passage en revue.

Face 2

Commentaires de photos - Relations avec l'armée de Terre - Les voyages à Paris - Le chef d'escadrille - Origine des pilotes - Ses occupations après-guerre.

N° 428

Colonel Eugène **DAUSSAC**

Interview réalisée le 30 mai 1985 au SHAA.

Durée : 1 h 30 - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 23 décembre 1919 à Toulouse (Haute-Garonne).

Entré à l'Ecole de l'air en 1939. Evadé de France en juin 1940 vers l'AFN. De retour en France dans un chantier de la jeunesse, évadé par l'Espagne. Emprisonné à Figueras en mars 1943.

Rapatrié sur l'AFN, passe par les écoles de Marrakech, Kasba-Tadla et Meknès. Affecté en Grande-Bretagne en avril 1944. Muté au 5^e Advanced Flying Unit puis au groupe Ile-de-France en janvier 1945. Ecole d'état-major en 1946. Affecté au 3^e bureau de l'EMGFAA en 1948, puis à la 3^e escadre de chasse en 1950, commandant en second de l'Ile-de-France en 1951, affecté à la 1^e escadre à Reims en 1952, puis à l'escadron de contrôle tactique aérien de Metz en 1954, au GCTA en Allemagne en 1955. Affecté à la 4^e ATAF en 1959, au GATAC de Constantine en mai 1962. Prend le commandement de la base de Doullens en 1963. Affecté en 1965 au commandement de la zone aérienne de défense sud à Aix-les-Milles et en 1970 adjoint au commandant de la 4^e RA. En congé du PN en 1970.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1940 |
| | - lieutenant | 1942 |
| | - capitaine | 1947 |
| | - commandant | 1954 |
| | - lieutenant-colonel | 1959 |
| | - colonel | 1965 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Etudes, milieu familial - L'Ecole de l'air à Bordeaux, choix de la chasse - L'Armistice - Embarquement pour l'Angleterre sous uniforme polonais - Arrivée à Oran puis Meknès - Affectation en France dans un chantier de la jeunesse en novembre 1940 - Prisonnier et évadé de France - Le passage en Espagne et ses péripéties - Arrivée à Figueras, liberté surveillée en Catalogne - Départ pour l'AFN, Marrakech - Reprise du pilotage - Départ pour l'Angleterre - Ambiance au Maroc - L'Angleterre, Patriotic School, reprise de l'entraînement - Affectation au groupe Alsace à Anvers - Affectation en Ile-de-France, les missions - Fin de la guerre - L'occupation en Allemagne - Anecdote - Friedrichshafen

(fin 1945) - Diverses affectations - Les cours d'état-major - Affectation à L'EM de l'Air - Affectation à Reims à la 3^e escadre de chasse - Création du II/1 Morvan à Saint-Dizier - L'équipement de l'armée de l'air vers 1950 - Les appareils américains - Début de la mise en place des radars - Nommé à la 4^e ATAF en 1959 - Son travail et ses objectifs - La vie quotidienne dans un état-major interallié - En Algérie pendant deux ans au GATAC.

Face 2

La guerre d'Algérie vue d'Allemagne - Opérations d'évacuation en Algérie - Commandement de la base aérienne de Doullens - Modernisation des radars et construction de la base - Amélioration des conditions de vie - Faire connaître l'armée de l'air - Devient chef d'état-major adjoint de la zone sud - Exercices interalliés, conférences, voyages - Adjoint à la 4^e région aérienne - Un problème de santé - Différentes activités après sa carrière militaire, notamment dans l'aviation civile - Conclusion.

N° 429

Mademoiselle Elisabeth **de LANGRE**

Interview réalisée le 3 juin 1985 au SHAA.

Durée : 1 h 30 - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Née le 19 février 1934 à Casablanca (Maroc).

Admise au concours des convoyeuses en 1956. Détachée au sous-GMMTA en AFN où elle effectue plusieurs missions de 1956 à 1958. Démobilisée en juillet 1958.

Grade : - convoyeuse de 3^e classe 1956

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Ses études d'infirmière - Premières missions et conditions de vol - Les stages - Une évacuation sanitaire - Stage à Telergma - Evacuation des dépressifs - Une situation très privilégiée - Les accidents aériens en Algérie - Rapatriement sur la France - La vie à Alger - Pas mal d'accidents - Le général Jouhaud - Voyage à Brazzaville - Ouad Amimin : "un endroit extraordinaire" - Un voyage d'accompagnement en Libye ; passage par la Grèce - La base de Dakar ; anecdotes - Rapatriements de Colomb-Béchar - Manque d'effectifs dans le corps des convoyeuses - Conditions de vol très difficile - Hiérarchie parmi les convoyeuses - Thérèse d'Anterroches - Relations entre anciennes et jeunes - L'hélicoptère, le Broussard - Imprévision totale - Problème de l'indépendance de l'Algérie - Le Putsch d'Alger - Disponibilité des convoyeuses - Histoires drôles - Amitié avec les équipages.

N° 430

Monsieur Julien **MANSUY**

Interview réalisée le 14 juin 1985 au SHAA.

Durée : 1 h 30 - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 24 décembre 1917

Reçoit une formation d'aérostier. Participe à la Seconde guerre mondiale. Fait prisonnier par les Allemands. Remobilisé en 1945 au bureau des affaires italiennes, puis démobilisé.

Grade : - aspirant

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Ses études avant-guerre - Volontaire pour l'armée de l'air ; nommé d'abord à Rennes - Passe dans l'aérostation à Toulouse pour l'instruction - La vie à Toulouse-Balma ; les cours théoriques et pratiques - Une montée en ballon - Le réglage du tir d'artillerie - La préparation au pilotage de motoballon ; les manoeuvres d'atterrissages - Les contraintes : le vent et la pression atmosphérique - Le tableau de bord du motoballon ; la vitesse - Le matériel à Toulouse - Instruction rapide - Passage du brevet : incident - Nommé instructeur ; les manoeuvres les plus délicates : sortir l'engin du hangar - L'équipement de la 288° compagnie pendant la guerre - Impossibilité des ascensions de jour - Les ascensions de nuit - L'équilibrage du motoballon - L'observation pendant la guerre ; opérations quotidiennes et changements de nacelles - Anecdote : une observation dans le brouillard - Comparaison avec le Morane-Saulnier - Les parachutes - Contenu de la nacelle ; tenue de l'observateur - Le téléphone - Les effectifs de la 288° compagnie - L'équipement anti-aérien - Les attaques de la chasse allemande - Anecdote sur une ascension de nuit ; attitude de l'EM ; tirs de la part des lignes françaises.

Face 2

Rejoint sa compagnie ; difficultés multiples - Personnel de la compagnie - juin 1940 : observations de nuit à partir des cartes - Fin des hostilités ; évacuation du terrain ; la compagnie reste sans ordres - La pagaille ; les trois possibilités de s'en sortir - Prisonniers en Allemagne le 22 juin ; réactions des jeunes - Anecdote ; péripéties sur l'emprisonnement dans les camps ; la propagande pro-allemande - Transfert dans un autre Stalag ; conflit avec les autorités allemandes - Récit de l'évasion : arrestation en Autriche et retour au Stalag - Deuxième évasion réussie ; retour en France et passage de la ligne de démarcation - Anecdote sur l'aide et la complicité des administrations - Remobilisation en avril 1945 ; anecdote ; affectation au bureau des affaires militaires italiennes - N'a pas été accepté dans la Résistance - Fin de sa vie militaire ; la libération de la France ; anecdote - Dates des évasions - Efficacité de l'aérostation en 1940.

N° 431

Lieutenant-colonel Pierre **LAVERGNE**

Interview réalisée les 17 juin, 1^{er} juillet, 4 juillet, 8 juillet et 18 décembre 1985 à Versailles.

Durée : 6 h 30 - 4 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 2 avril 1922 au Blanc (Indre).

Elève pilote en 1939. Affecté en AFN en 1941 puis à Dakar. Envoyé en Grande-Bretagne en mai 1944 dans les écoles anglaises et affecté au groupe Ile-de-France. Effectue un séjour en Indochine d'août 1946 à octobre 1947. Affecté en Allemagne puis à l'école de pilotage de Meknès en 1949. Deuxième séjour en Indochine de janvier 1951 à octobre 1951. Après différentes courtes affectations, envoyé en Algérie d'août 1956 à février 1958. Affecté au Centre d'expériences aériennes militaires de Mont-de-Marsan jusqu'en 1965 puis est envoyé au SHAPE à Fontainebleau. Placé en congé du personnel navigant en 1969.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1954 |
| | - lieutenant | 1956 |
| | - capitaine | 1960 |
| | - commandant | 1965 |
| | - lieutenant-colonel | 1969 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 17 juin 1985)

Sa jeunesse - L'aéro-club local - 1939, désir de s'engager dans l'aviation et ses conséquences - L'école élémentaire de pilotage du Blanc - Concours d'Istres et engagement pour la durée de la guerre - L'école Hanriot à Bourges - Brevet en février 1940 - L'offensive allemande - Le matériel à Bourges et les gardes - Départ pour le Lot-et-Garonne et démobilisation - Reprise d'un emploi civil - De Gaulle - L'ambiance à Marseille - Rengagement pour l'Afrique du Nord - La vie à Relizane pendant trois mois - L'infirmerie, anecdote - Le capitaine

Sauvagnac et ses conférences - Affectation au groupe I/19 à Blida - Septembre 1941, affecté au dépôt de Casablanca - Séjour au "trou" - Part à Dakar par bateau - Tentative d'évasion à partir de Bamako - Les navigants - L'idée de s'échapper à bord d'un avion - Accident au décollage - Le débarquement allié en Afrique du Nord - Ralliement de l'Afrique Occidentale française, départ des groupes - Anecdotes - Reste sur place à l'escadrille de police - Reprise de l'entraînement sur Potez 25 et PT 9 - Retour au Maroc - Les troupes américaines à Casablanca - Arrivée à Kasba Tadla - Les appareils - Devient chasseur - Les accidents - Février 1944, part pour Meknès - La vie à Kasba Tadla - L'entraînement à Meknès - Les moniteurs - Le Hurricane.

Face 2

Le Hurricane (suite) - Fait son choix puis part pour la Grande-Bretagne - Souvenir sur Relizane.

(Entretien du 1^{er} juillet 1985)

Départ pour la Grande-Bretagne - Formation dans les écoles britanniques et découverte du Spitfire - Anecdote : victime d'un accident à l'atterrissage - Son arrivée au 84^e Group Support Unit - Opérations en Hollande avec le 345 squadron Berry - Anecdote : une permission - Affecté au 340^e squadron Ile-de-France - Les missions : des reconnaissances armées - Anecdote : l'attaque d'un train stationné en gare - Descendu par la DCA lors de la mission du 9 avril 1944 - Prisonnier des allemands : prisons et interrogatoires successifs - Périples en Allemagne : sa dernière étape - Les conditions de sa libération : la prise du camp d'internement - Retour en lignes amies - Recherche de la 145^e wing - Retrouvailles avec son groupe.

Bande 2 - Face 1

Envoyé à Londres pour être interrogé - Sa deuxième permission : présumé mort dans sa famille - Antipathie pour les FFI - Son désir de rester dans l'armée - Les conditions de son départ pour l'Indochine - Le matériel stationné en Indochine - Ambiance en Indochine - Le Cambodge : le problème de la rétrocession des provinces annexées en 1941 par le Siam - Départ pour le Tonkin

- Les premiers combats en décembre 1946 contre les Viets armés par les Japonais et les Américains - Anecdote : prise d'armes lors du départ de Leclerc - Défaillance du matériel : récit d'un accident - Sa fonction de PGA - Problèmes de santé à la fin de son premier séjour en Extrême-Orient - Hommage rendu aux mécaniciens - Accidents et sabotages.

Face 2 (Entretien du 4 juillet 1985)

Les accidents survenus en Indochine en mai 1947 - Les missions : reconnaissances armées - La prise d'armes du 11 septembre 1947 : le départ du groupe - Retour en France - L'accueil à Marseille - Transformation sur P-47 Thunderbolt à Friedrichshafen - Anecdote : mouvement du groupe des Cigognes sur Coblenz - Nommé moniteur à l'école des moniteurs de Cognac - Stage de VSV à Avord - Affecté comme moniteur à l'école de pilotage de Meknès - Départ pour l'Indochine avec le groupe I/6 Corse - Installation à Nhia Trang ; le matériel - Les types de missions – Anecdote - Evacuations sanitaires dans la région des Hauts plateaux – L'état d'esprit en Indochine - La perte de son mécanicien - Livraisons diverses - Sa grande mobilité - Anecdote : récit de missions de guidage de la Marine - Anecdote : convoi de Spitfire – Bons souvenirs malgré la difficulté des évacuations sanitaires - Anecdote : évacuation sanitaire d'une femme enceinte - Ses relations avec le commandant du groupe : le capitaine Fuchs - Anecdote : commandant d'escadrille pendant quelques jours - Récit d'une opération dans la région de Dong Hoi - Usure du Spitfire - Chargé des vols de sortie de révision - Les opérations - L'appui feu : récit de la mission du 4 novembre 1950 - Différence entre la résistance viet-minh des premières années de guerre et celle de 1950 - Peu de contacts avec les populations civiles - Transformation sur Hellcat en novembre 1950.

Bande 3 - Face 1

La transformation sur Hellcat F6 F1 - L'arrivée du général de Latre - Le problème des renseignements - Anecdote : conception de certains sur le renseignement - Le camouflage des Viets - La

vie quotidienne - Départ pour Hanoï et changement de commandant de groupe - L'installation à Hanoï - Accélération du rythme des opérations - Souvenirs sur le général de Lattre - Les opérations d'avril-mai 1951 : le matraquage au napalm - Jugement sur la DCA viêt - Perte du commandant d'escadrille - Anecdote sur un légionnaire blessé - Arrivée de nouveaux appareils : les F 8 F Bearcat - Récit d'un vol périlleux - Relations avec le commandant du groupe, le capitaine de Chavagnac - Le défilé du 14 juillet 1951 - Anecdote : prise d'un Viêt à son domicile - Aspects de la vie quotidienne - Les relations excellentes avec les autres armes - La relève en septembre 1951 - Retour en métropole : voyage en Dakota - Efficacité de l'arme aérienne dans la guerre - Hommage rendu par le général Yves Gras aux aviateurs - L'accueil des métropolitains réservé aux guerriers d'Indochine - Réflexions sur la guerre d'Indochine.

Face 2 (Entretien du 8 juillet 1985)

Son retour d'Indochine - Affecté au groupe III/10 à Dijon : divers stages - Le centre de transformation sur F 84 à Reims - La dissolution du Corse - Son arrivée au Morvan commandé par le commandant Daussac - Les vols de réception des F 84 en provenance des Etats-Unis - Meeting aérien à Nantes - Visites à Saint-Nazaire - Problèmes de diététique - Installation à Saint-Dizier : décoré de la Légion d'honneur - Entraînement et pertes - Anecdote : récit d'une mission - Les accidents - Récits d'accidents divers - Arrivée de nouvelles recrues formées aux Etats-Unis - Les conditions de sa nomination au grade de sous-lieutenant - Anecdote : un largage de bidons - Diên Biên Phû - Affecté à la 12^e escadre à Cambrai sous les ordres du commandant Andrieux - L'Ouragan - Les conditions de son départ de l'escadre pour le Maroc - Transformation sur Mystère IV - Anecdote sur sa vie privée - Affecté à la 8^e escadre commandée par Michel Boudier à Rabat - Ses fonctions de commandant d'escadrille - Une prise d'armes : véritable démonstration de forces - Le matériel - Sa prise de commandement de la 38^e - Anecdote : un incident de vol - Premiers mouvements au Maroc - Intervention de la force aérienne.

Bande 4 - Face 1

Diverses interventions aériennes - Invitation à un dîner de la RAF - Vols sur T-6 - Stages divers - Les débuts de sa carrière de porteur-drapeaux - Anecdote : récit d'une prise d'armes - Le rythme des vols - Opérations à partir de Telergma (1956) - Problème de vie quotidienne à Telergma : manque d'eau - Anecdote - Retour à Rabat : remplacement du commandant de la 8^e escadre - L'instruction des jeunes et l'institution de la "navigation récompense" - Les types de missions effectuées - Mutation au I/8 - Anecdote sur ses relations avec les escadres du I/8 - Détaché à Bône : exemple de l'état d'esprit régnant en Algérie en 1957 - Anecdote - Nouveau départ pour Telergma : dernières missions de guerre - Muté à Mont-de-Marsan au CEAM - Bilan sur son temps à Rabat - Relations avec la population marocaine - Anecdote sur la vie quotidienne - Réflexions sur la colonisation française - Les Pieds Noirs - L'armement des Algériens - Le Putsch - La perte inévitable de l'Algérie - Une erreur : avoir envoyé en Algérie le contingent - Le malaise de l'armée au lendemain des événements d'Algérie - Le général de Gaulle - Réflexions sur l'armée actuelle et les erreurs de l'histoire.

Face 2 (Entretien de 18 décembre 1985)

Affectation à Mont-de-Marsan en avril 1958 à la section sécurité-sauvetage - Expérimentation des équipements des navigants - Utilisation du Mirage IV pour épandage de liquides - Essais du premier scaphandre pour pilote de Mirage III - Groupe de Vautour ; vols sur Mirage III - Groupe support réacteur équipé de Vautour et d'Ouragan : expérimentations diverses - En mission à Reggane pour essais de la "Gerboise verte" (4^e bombe nucléaire) - En Allemagne au groupe FINABEL : expérimentation du Mystère IV pour épandage de liquides simili-toxiques - Evocations de certains de ses collègues - L'entraînement radar - Incident sur Vautour et mort de deux pilotes - Anecdotes - Le nouveau commandant du groupe - Devient patron des opérations : grande liberté de voler - Quitte Mont-de-Marsan - En 1966, stage à Dijon au centre d'instruction des contrôleurs de la circulation aérienne - Affectation à Fontainebleau au SHAPE : les violations de frontières est-ouest - Départ de la France de l'OTAN - Affecté à l'école des corps techniques des Mureaux : les appareils testés -

Ses derniers vols - Conclusion de l'interview et bilan de sa
carrière - Les personnalités marquantes rencontrées.

N° 432

Colonel René **ARNOULD**

Interview réalisée le 23 septembre 1985 au SHAA.

Durée : 2 h 10 - 2 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 4 septembre 1907 à Norroy-le-Veneur (Moselle).

Engagé en 1927 comme élève-pilote et envoyé au Maroc en 1930 puis en Algérie en 1934. Reste en Algérie pendant toute la durée de la guerre. Participe aux débarquements d'Italie, de France en 1944, à la campagne d'Alsace et à l'occupation en Allemagne. Placé en congé du personnel navigant en 1946, poursuit une carrière de cadre sédentaire : affecté à la base d'Orléans, puis de Châteauroux, Tours, et au 2° bureau. Participe à l'opération de Suez en 1956. Mis à la retraite la même année.

| | | |
|---------------------|-------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1943 |
| | - lieutenant | 1944 |
| | - capitaine | 1948 |
| | - commandant | 1954 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1

Sa jeunesse, motivations pour l'aviation - Arrivée à l'école d'Istres - Le recrutement des pilotes - L'enseignement pratique et théorique - Le matériel utilisé - Perfectionnement - Stage dans l'observation - Affecté à Tunis - Evocation de la guerre du Rif - Le Maroc et la réduction de la poche de l'Atlas - Répartition des escadrilles - La fin de la pacification du Maroc - Les tribus - Rôle de l'aviation : aider les troupes supplétives - Différents types de missions - Missions de représailles - Conditions de vie - Les pertes assez fréquentes - Une aventure de l'adjudant Garde - La hantise des rebelles - Une aventure au cours de laquelle son appareil est abattu - Anecdote sur une mission avec Garde - Le matériel utilisé - Le Potez 25 - Conclusion sur la période du Maroc.

Face 2

Relations officiers-sous-officiers - Cadence des missions - Les officiers de l'armée de l'air et des autres armes - Housset - L'opération de Tindouf - Missions de transport en LEO 216 - Envoyé en Algérie pour réduire quelques troubles - Missions de liaisons entre villes africaines - Pilote du général Féquant puis pilote du gouverneur général de l'Algérie - Le débarquement de novembre 1942 - Départ avec les Américains et le fils de Roosevelt - Préparation du débarquement de Sicile - Entraînement sur Lightning - La campagne d'Italie avec la division algérienne d'infanterie - Les missions de liaisons avec les artilleurs - L'avancée en Italie : importance des observations - Fin de la campagne d'Italie et débarquement en Provence - La campagne de France - Combats contre les Allemands.

Bande 2 - Face 1

Fin des combats en Alsace - Formation d'un peloton d'aviation à partir d'éléments d'Afrique du Nord - Les sursauts allemands - La réduction de la poche de Colmar - La traversée du Rhin - La campagne d'Allemagne - La fin de ses activités de pilote - Anecdote - Cours du contrôleur d'aérodrome - Employé par le SDECE (Service du contre-espionnage).

N° 433

Commandant Paul **BIANCHI**

Interview réalisée le 1er octobre 1985 à Montrouge.

Durée : 2 h - 2 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 16 juin 1922.

Officier de l'armée de terre. Parachutiste engagé en AFN en 1942. Effectue un premier séjour en Indochine de 1946 à 1949 et un deuxième de 1951 à 1953 dans le 1^o bataillon de parachutistes.

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1

En Afrique du Nord en 1942 - Les Chantiers de la jeunesse - Le débarquement américain - Affectation des jeunes des chantiers - L'instruction - Constitution du 1^o BCP - Formation du 1^o BCP par l'adjonction de personnes venues d'Espagne - L'entraînement, le matériel - Stage EOR à Rabat - Débarquement en Sicile - La campagne d'Italie - La vie à Rome - Arrivée à Valence - La vie, la population - Arrivée dans l'Est, les Vosges - L'équipement des parachutistes - Lons-le-Saulnier, l'accueil.

Face 2

L'offensive de Von Rundstedt - La poche de Colmar - La fin de la guerre - Passage à Avord - Volontaire pour le Japon - Départ pour l'Indochine - Les SAS - Conditions de vie à Saïgon - L'équipement, les premiers parachutages - Parachutages sur Vientiane - Opérations de ravitaillement - Connaissance des aviateurs - Opérations au Tonkin - Les convoyeuses - Diên Biên Phû.

Bande 2 - Face 1

Le deuxième séjour en Indochine - Les opérations dans le Sud - La fin de l'Indochine - Commentaires de photos - Les chefs - L'affaire de Suez - Arrestation de Ben Bella en octobre 1956 -

Réflexions sur les débuts de la guerre d'Algérie et sur la défaite politique de la France - Parallèle entre la guerre d'Algérie et celle d'Indochine - Humiliation des Français à la fin de la guerre d'Indochine - Relations avec les fonctionnaires : Lacoste, Soustelle - L'affaire Ben Bella et l'interception de son avion - Le bombardement de Sakiet - Efficacité de l'aviation en Algérie.

Face 2

Ses activités à la Défense aérienne du territoire - Les moyens - Le conseil supérieur de l'Air - Relations avec les généraux - Rapports avec les constructeurs - Réflexions sur le développement de l'arme atomique - Carrière civile dans la construction aéronautique - Bilan de sa carrière militaire.

N° 434

Monsieur Marie-Louis **PLANSON**

Interview réalisée le 3 octobre 1985 à Gonesse.

Durée : 45 mn - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 19 janvier 1890 à Saint-Florentin (Yonne).

Décédé le 10 septembre 1988.

Engagé volontaire dans l'infanterie en février 1908. Libéré en 1912. Mobilisé dans l'infanterie en 1914. Passe dans l'aviation en 1916 et affecté à l'escadrille 216. Remobilisé en 1929 dans l'infanterie.

| | | |
|---------------------|-------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1918 |
| | - lieutenant | 1920 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Début de la guerre - Incorporation au 4° RI - Recrutement dans l'aviation au 1° groupe d'aviation à Dijon - Arrivée à Longvic comme fourrier - Entrée dans l'aviation - Départ pour l'école de Chartres - Formation à Etampes sur Farman - Les épreuves du brevet de pilote - Anecdotes sur ces épreuves - Visite à Verdun - Affecté à la 216° escadrille - Citations - Accident à Verdun - Les soins médicaux - Arrivée à l'école des observateurs à Sommessous - L'avancement dans l'armée de l'air - Missions à la 216 - Abattu par un obus - Retour difficile - L'appareil Farman - Relations avec les mécaniciens - Isolement d'avec le reste de l'armée - La vie quotidienne durant la guerre - Anecdote : accident en vol à Etampes - Les aviateurs : des privilégiés - Les loisirs des aviateurs - Rencontre avec les as : Védrières, Navarre... - Utilisation des fléchettes - Intensité des missions - Le danger des obus - La chasse allemande - La fin de la guerre - Bombardement de Sommessous.

N° 435

Général Claude **PAYEN**

Interview réalisée les 11 octobre, 24 octobre 1985, 19 janvier, 18 juin, 22 octobre 1986, 11 février, 17 juin, 21 octobre 1987 au SHAA.

Durée : 23 h - 16 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 28 octobre 1925 à Marseille (Bouches-du-Rhône).

Entrée à l'Ecole de l'air en 1945. Ecole de chasse de Meknès. Affecté en juin 1949 au groupe de chasse 1/4 Dauphiné à Friedrichshafen. Commandant la 2^o escadrille (SPA 81) en 1952. En stage aux Etats-Unis. Envoyé en Indochine d'octobre 1953 à octobre 1954, au groupe de chasse 1/22 comme officier d'opérations puis commandant en second du groupe. Chef de détachement à Diên Biên Phû de décembre 1953 à fin mars 1954. Commandant en second de l'escadron III/3 Ardennes à Reims, puis commandant en 1955. Participe aux opérations de Chypre en octobre 1956. Chef des opérations en 1959 de la 6^{eme} escadre de chasse à Oran, puis commandant de cette escadre. Affecté à la base de Bizerte en 1962. A sa sortie de l'Ecole supérieure de guerre aérienne, affecté au 3^{eme} bureau de l'état-major de l'armée de l'air. De 1967 à 1970, chef des moyens opérationnels à la base aérienne 701 à Salon, puis chef d'état-major au commandement de la 3^o région aérienne à Bordeaux. Directeur de l'ESGA en 1973. Adjoint opérationnel au général commandant la 3^o région aérienne en 1975. Directeur des études au Centre des hautes études militaires en 1977. Président du Conseil permanent de la Sécurité aérienne en 1979.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1947 |
| | - lieutenant | 1949 |
| | - capitaine | 1954 |
| | - commandant | 1959 |
| | - lieutenant-colonel | 1964 |
| | - colonel | 1969 |
| | - général de BA | 1975 |
| | - général de DA | 1979 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 11 octobre 1985)

Ecole de l'air, promotion 1945 - La vie quotidienne - L'encadrement - La formation à Meknès - Anecdote sur Ezanno et Gauthier - Le sport - La voltige - Affecté au Dauphiné à Friedrichshafen - Passage de la frontière en fraude - Anecdote sur la réception à Mengen - Anecdote sur Prestat - Peu de vols - Un vol sur P 47 - Le personnel sous-officier.

Face 2

Beaucoup de vols - Massart - Une manoeuvre en Angleterre - La mort de Félix Brunet - Les aumôniers du groupe - Les démonstrations de voltige - Premier atterrissage turbines coupées à Mont-de-Marsan - Les courses - Les campagnes de tir - Les sous-officiers mécanos - Relations avec eux - Les patrouilles acrobatiques - Une double boucle mémorable à Orly - L'état-major - Anecdote à Meknès - Stage aux Etats-Unis - Le VSV.

Bande 2 - Face 1

Rassemblement à Villacoublay - Départ en Indochine - Mauvaise organisation administrative - Arrivée en Indochine - Le groupe de Bach Maï - Anecdote - Vie quotidienne sur la base - Les difficultés d'adaptation de certains - Castellano : sa guerre en Indochine.

Face 2

Suite sur Castellano - Les médecins : André Salvagnac - André Duranthon : "Dédé la peinture" - Les missions - Période d'avril à mai 1954 - Le Bearcat et ses qualités - Son chargement - Les missions à partir d'Hanoï : différentes opérations - Diên Biên Phủ - Les contacts avec le sol.

Bande 3 - Face 1

L'opération Castor - La vie au camp de Diên Biên Phủ - Les sorties - Les pertes d'avions à Diên Biên Phủ - Départ de la cuvette - Un abri - L'aide du transport.

Bande 4 - Face 1 (Entretien du 24 octobre 1985)

La vie quotidienne du détachement de Diên Biên Phủ - La construction des abris - Les PIM - Les installations - La débrouillardise des mécanos - Noël 1953 - Description des "trous" - L'organisation - Les soldats à Diên Biên Phủ - "La difficulté d'être ou ceux qui sont" (poème) - Conrad - Volontaires pour Diên Biên Phủ - La compagnie Charnot.

Face 2

Anecdote sur la vie à Diên Biên Phủ - Le colonel Pirot - L'héroïsme des artilleurs, des PIM, des filles du BMC - Bombardement de nuit au napalm - Atterrissage de nuit sur Dakota - Accident à l'atterrissage - Sortie de Diên Biên Phủ en Dakota - L'arrivée à Hanoï - Wilhelem seul volontaire pour relever Guérin - L'échec de la relève - avril 1954 - Missions sur Diên Biên Phủ - L'armement de DCA des Viets minhs - Missions photographiques - Attaque de la DCA - Rencontre avec le général Chang Ping Yu en 1979.

Bande 5 - Face 1

Anecdote sur Saint-Macary - Les pertes dans la chasse à Diên Biên Phủ - Les avantages du Bearcat par rapport aux autres avions - Accident - Les pertes de Dakota - La première mission d'Alex Castillon du Perron - Retour aux opérations dans le Delta - Missions de nuit - L'encadrement, ses responsabilités opérationnelles - L'état d'esprit à la chute du camp - Le désarroi des pilotes - Comment on s'est rendu compte que Diên Biên Phủ allait tomber - La chance d'Alain - Saint-Macary - De Diên Biên Phủ à l'Armistice - Anecdotes - L'Armistice officielle - Retour en France - Affectation à Reims au III/3 sur F 84 F - Démonstration de bombardement au napalm - La vie à Reims - Préparation de Suez - Tirs de roquettes - Changement de programme pour Chypre - Organisation du départ - Anecdote - Falconara - Le convoi des avions vers Chypre.

Bande 6 - Face 1 (Entretien du 19 février 1986)

Le convoi - Atterrissage en catastrophe à Falconara - Ancône - Nouveau départ pour Chypre - Le givrage des F 84 F ; explication du phénomène - Parenthèse sur un vol en Fouga - Les 84 F de la 3^e escadre - Histoire du TBM (A 24) à Meknès en 1948 - Le 84 F : hypothèse du givrage peu plausible - La vie à Chypre - Déchargement du matériel à Limassol : anecdote - Installation : le terrain - les Australiens à Chypre - Préparation d'attaques contre les Egyptiens.

Face 2

Possibilité d'aller jusqu'à Louxor : multiples discussions - Vol d'essai - Renforcement du dispositif sous le commandement de Bruyère ; participation du II/3 - La sélection des pilotes : le personnel - L'adjoint technique Bilher - Un autre adjoint technique envoyé à Chypre ; retour du "gros Bill" - Arrivée de la 1^e et 2^e escadres - Le capitaine Khedar, officier de liaison israélien - Accueil des camarades - Dispositif complet en place à ce moment - Provenance de la logistique - Les roquettes américaines - Parenthèse sur le concours de tir NATO : Pichoff, meilleur tireur - La logistique dépassée de beaucoup par les possibilités françaises : alimentation par le MAAG - Première mission sur El Kantara, attaque de deux terrains - Renseignements sur les forces égyptiennes - Montage de roquettes - Les pilotes opérationnels du II/3 et du III/3 - Le matériel.

Bande 7 - Face 1

Le matériel de guerre ; évocation du général Pierre Lahens - Les "tracas administratifs" - Les missions : attaques de terrains, de DCA et escorte de bombardiers - Attaques de radars à la roquette - Les incidents en cours de mission : interception par des avions américains - Deuxième incident ; tirs de canons - La chasse égyptienne : un incident à Héliopolis ; Pichoff descend un appareil - Nombre de missions - Mission de protection du parachutage de Port-Saïd - Eventuelles attaques égyptiennes - Vitesse d'attaque - Construction de la route Napoléon : occupations après novembre - Visites aux parachutistes en Egypte - Un PX à Chypre ; le moral ; anecdote - Présence

d'appelés - Etat d'esprit - Motivations - Période plus pénible moralement : visites de l'île - Relations entre les Anglais et les "aliens" - Visite au quartier turc de Nicosie - Rentrée en France - Affecté comme adjoint à l'Inspection de la chasse ; ses attributions - L'AFN : les terrains et unités - Symposium des chasseurs du NATO : démonstration des patrouilles en 1958 - Le problème du nucléaire - Répercussions de mai 1958 - Le général Bailly : opinion sur le personnage - Rôle de l'Inspection de la chasse : direction et formation des gens dans les unités - Les carrières des pilotes, anecdote : établissement d'une liste de commandants en fonction de certains critères - Son père - Les inspections.

Bande 8 - Face 1 (Entretien du 18 juin 1986)

Arrivée en Algérie - La 6° escadre, son matériel - Les commandos - Les missions - Les personnages marquants - Mission avec le Mistral ; le napalm - Attaques au sol - La doctrine Mangin - Qualités et défauts du Mistral ; son armement - Reconnaissance à vue dans les chotts - Récit d'une mission avec Pierrot - La procédure d'OTU - Anecdote sur une démonstration de napalm à Suippes - Aspects techniques ; critères de sélection des pilotes ; l'élitisme - Transformation à Tours sur Vautour.

Face 2

Vols sur Vautour ; lâchers de nuit - Les navigateurs ; les équipages - Constitution des équipages - Son navigateur "le vieux" ; récit d'un vol - Les roquettes - Les objectifs visibles - Attaque d'un DC 4 le 22 décembre 1960 ; interception de l'appareil ; récit - L'équipage de ce DC 4 - Les missions d'interception - Interception d'un B 66 américain par un Dassault 315.

Bande 9 - Face 1

Missions de reconnaissance et de maintien de l'ordre - Le Putsch du 21 avril 1961 ; pas de réaction à la 6° escadre ; particularité de l'Oranie - Un exemple de manque de confiance - Les troubles d'Oran - Problème spécifique de l'Oranie - La population d'Oran - Les pertes pendant cette période.

Face 2

Les liens de la 6° escadre avec Oran - Pichoff, chef des opérations - Visite de Stehlin - Histoire de Pichoff - Affectation à Bizerte à l'état-major interarmée - Relations avec la Marine - Anecdote - Anecdote au moment de l'indépendance de l'Algérie - Fin de l'affaire Pichoff - Considérations sur la décolonisation.

Bande 10 - Face 1 (Entretien du 22 octobre 1986)

L'ESGA : promotion 1962-63 - Propos concernant le général Hablot : jugement sur le personnage - Anecdote - Origine diverse des membres de la promotion - Voyage d'études en Angleterre et dans les pays scandinaves - La Norvège - La Suède ; visite de Stockholm et d'un abri nucléaire - Découverte du Danemark - L'enseignement à l'Ecole de guerre ; les cadres - Impossibilité de voler - La vie à l'ESGA ; ouverture d'esprit et ambiance.

Face 2

Affectation au 3° bureau de l'EMAA, bureau études - Mise sur pied des forces aériennes stratégiques - Ses collaborateurs - Une étude : les pilotes à former dans l'avenir - Conclusion de cette étude - Propos sur le général Martin - Opposition des grands commandeurs à la réduction du nombre des pilotes (général Maurin) - Problèmes financiers de l'armée de l'air après 1962 - Part financière énorme prise par les FAS - Répartition des pilotes de chasse dans les escadres - Limitation des heures de vol - Utilisation des avions des écoles en cas de conflit - Composante Air dans les forces d'intervention - Restructuration de l'armée de l'air - Regroupement de la 1° région aérienne et de la FATAC.

Bande 11 - Face 1

Difficultés de réorganisation de l'armée de l'air - Fonctionnement du bureau d'études - Anecdotes sur le concours de l'ESGA - Une épreuve du concours - Le président du jury - Relations avec Jacques Mitterand : le personnage et son caractère - Défilé sur les Champs-Élysées et réception chez le Président en 1967 - Anecdote - Jacques Mitterand - Le 3° bureau.

Face 2 (Entretien du 11 février 1987)

Janvier 1967, nommé à Salon commandant du groupement d'instruction : organisation et fonctionnement - L'Ecole de l'air dirigée par le général Lecerf, les attributions de chacun - Les professeurs - Les ordres de l'état-major - Un mouvement des élèves - Essais sur Nord 2500 - Création de la GALEA - La personnalité du général Lecerf - Un élève : Patrick Baudry - Les différentes promotions de 1966 à 1968 : anecdotes sur les élèves.

Bande 12 - Face 1

Choix des parrains de promotion - Importance des brigadiers : phénomène de mimétisme - L'instruction : l'enseignement des mathématiques - Son opinion sur les matières à enseigner - Le concours d'entrée à l'Ecole de l'air - L'utilité des mathématiques et de la physique ; la formation pluridisciplinaire du militaire - Le vol, le sport.

Face 2

Les modifications apportées à l'enseignement sous l'autorité de Grigaut - Les professeurs ; équivalences avec l'Université - Allègement des programmes - Le conseil de perfectionnement de l'Ecole de l'air : sa composition et son rôle - Reclassement des anciens de l'armée de l'air ; le PP 1 ; relations avec l'industrie aéronautique - Image de marque de l'officier de l'armée de l'air - La patrouille de France raccrochée à l'Ecole de l'air après l'accident de Duthoit - Création de l'équipe de voltige - Le baptême - L'action de Gimbert - Voyage à Colorado Springs : échanges d'élèves avec les Américains - Choix des élèves envoyés aux Etats-Unis.

Bande 13 - Face 1 (Entretien du 17 juin 1987)

Programme destiné aux cinquante polytechniciens envoyés à Salon après 1968 - Anecdotes - Cours de physique nucléaire - Adaptation des polytechniciens à la vie à Salon - Le colonel Atlan - L'aumônier de Salon et son devoir de réserve - L'ESGA en 1973-75 ; le concours d'entrée et l'idée que s'en fait l'armée de l'air - Le concours d'entrée : les différentes épreuves, les candidats, les généralisables - L'avenir des candidats ; le niveau d'incompétence.

Face 2

Le concours et ses épreuves - La sélectivité du concours ; conditions psychologiques - Pourcentage : 20 % au niveau Peters - La cote de gueule ; anecdote, la carrière antécédente des candidats - Anecdotes sur la manière de noter et sur l'avenir des gens sortis de l'ESGA (profil de leur carrière) - Répartition des pouvoirs des différents responsables de l'ESGA.

Bande 14 - Face 1

Considération dont jouissait l'ESGA ; opinion de Grigaut - Opinion de Saint-Cricq - L'école d'état-major - La politique du personnel dans les années 1960 - Formation dans les écoles d'état-major - Choix des professeurs à l'ESGA ; évolution dans ce choix - Place des stagiaires de service : les médecins - Les mécanos - Utilité du brevet d'état-major ; rôle dans les postes interarmées - Le CHEM ; désignation des candidats et répartition des candidats venant des différentes armes - Le programme du CHEM - Composition de l'IHEDN.

Face 2

Présidence de syndicalistes ; l'agrément de la sécurité - Choix des candidats - Le rôle ; information sur les problèmes militaires et visites de personnalités - Mise en commun de l'expérience - Evolution de la doctrine ; travaux pour le général Méry - La liberté d'expression - Une clause de réalisme ; intervention éventuelle du ministre - Profit tiré de cet enseignement.

Bande 15 - Face 1 (Entretien du 21 octobre 1987)

Passage au CPSA (Conseil permanent de la sécurité aérienne) - Création du CPSA à la suite de l'affaire de Séville - Les enquêtes avant la création du CPSA - Le CPSA rattaché directement au CEMAA - Longueur des enquêtes - Les P 40 de Meknès en 1948, anecdote - Finalité des enquêtes - La protection des individus - L'accident du capitaine Duthoit en 1967 au Bourget - Sa blessure à Nam Dinh, mitraillage de son avion - Les facteurs chance et malchance - La fiche anonyme d'accident évitée - CPSA et 3^e bureau, complémentarité des tâches - Transformation de la 6^e

escadre sur Vautour - Considérations sur l'organisation de l'armée de l'air au plus haut niveau - Les autorités politiques - Rôle du Président de la République - Désignation des grands commandeurs - Organisation inchangée de l'armée de l'air depuis 1964 - Problèmes budgétaires actuels.

Face 2

Influence des budgets sur l'organisation - Le budget minimal à accorder à l'armée de l'air - Le chiffre symbole des 450 avions de combat - La responsabilité des vies humaines - Le budget des bases - Les 450 avions de combat - Exemple de la vente des terrains d'Issy-les-Moulineaux - Les journalistes et les sondages - L'entourage des décideurs - Retour sur le fonctionnement de l'ESGA - Organisation de l'armée de l'air par rapport à celle de la Marine - Utilité des commandements régionaux - Les buts de l'organisation d'une armée - Les conceptions travaillistes britanniques - L'organisation et l'évolution des missions - La création du commandement des transmissions de l'armée de l'air - Rôle du commissariat de l'Air - Problème des commandements donnés aux commissaires.

Bande 16 - Face 1

Les commandements des basiers et des mécaniciens - La responsabilité des PN - Organisation des unités et des bases - Trop de PN en état-major - Place des mécaniciens - Place à donner aux différents corps de l'armée de l'air - Les services et les missions - Les commandants des GERMAS - Remarques sur l'Ecole supérieure de guerre interarmées - Les titres et la vanité - L'attribution des postes supérieurs - Anecdote avec René Pleven le 14 juillet 1967 - Deux éléments : qualités personnelles et affinités - Les affiliations en loge, les gens "achetés" - Différences pour les hommes entre le temps de paix et le temps de guerre - Considérations sur la vanité - Anecdote - Le partage des postes de la section commune entre les armées.

N° 436

Général Daniel **SAINT-MACARY**

Interview réalisée le 22 octobre 1985 au SHAA.

Durée : 2 h 15 - 2 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 19 septembre 1922 à Bordeaux (Gironde).

Elève officier à l'Ecole de l'air en 1942. Entre à Jeunesse et Montagne en mars 1943. Envoyé en formation aux Etats-Unis. Ecole de Meknès en 1947, puis affecté à la 2° escadre de chasse en Allemagne 1948. Nommé au groupe de chasse II/2 Alsace à Dijon. Envoyé en Indochine avec le II/9 d'octobre 1952 à avril 1954. Affecté à son retour à Creil puis en 1953 à la 3° escadre de chasse à Reims. Ecole supérieure de guerre aérienne en 1957. Affecté au cabinet de l'état-major puis nommé sous-chef d'état-major opérations en 1963. Commandant de la base de Lahr en 1965. Stagiaire au CHEM puis affecté au commandement de la zone de défense nord en 1970. Nommé sous-chef d'état-major de l'armée de l'air en 1972 puis commandant de la 4° région aérienne en 1974. Quitte l'armée d'active en 1978.

Le témoignage ne concerne que sa formation et le séjour en Indochine.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1945 |
| | - lieutenant | 1946 |
| | - capitaine | 1951 |
| | - commandant | 1955 |
| | - lieutenant-colonel | 1961 |
| | - colonel | 1965 |
| | - général de BA | 1970 |
| | - général de DA | 1973 |
| | - général de CA | 1976 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1

Promotion 1942 à Salon - Chassé de Salon par les troupes allemandes - L'instruction - Premier vol sur Amiot 143 - L'équipement des pilotes - L'ambiance à l'école - Désir de continuer le combat en AFN - Les Allemands envahissent la base - Une note de service inhabituelle - Une anecdote - La commission Thibaudet - Les combats de l'armée de l'air en 1940 et ses pertes - Les difficultés de la promotion 1942 - Un camp de Jeunesse et Montagne - L'encadrement - Départ pour Sainte-Livrade dans les pompiers de l'Air - Le baptême de la promotion - Envoyé à l'Ecole des mines de Saint-Etienne en octobre 1943 - Frappé par la tuberculose - Retour à la promotion - Les évadés - Reprise de l'instruction en 1945 aux Etats-Unis - La découverte des Etats-Unis - Le camp Patrick-Henry - L'instruction américaine - La fin de la loi Prêt-Bail interrompt l'instruction - Les conséquences de cette interruption - La dureté de la sélection dans les écoles américaines.

Face 2

Réactions à la sélection - L'encadrement des détachements - Anecdote sur une tentative de suicide - L'équipement des hommes partant en stage aux Etats-Unis - Retour en France - L'inorganisation - Le mépris des officiers français pour la formation américaine - La supériorité de la formation américaine

- Reprise de l'entraînement au deuxième stade - Nommé officier de presse - La rencontre des anciens et des nouveaux - L'acrobatie aérienne - Un accident - La formation - Les dangers - Le vol en patrouille - Arrivée à la 2° escadre - La campagne de Syrie - Les transformations de l'armée de l'air - Arrivée des Vampire - Entraînement sur Vampire - Arrivée à Avord pour le stage de PSV.

Bande 2 - Face 1

La maîtrise de l'air sur Vampire - Acrobatie sur avion à réaction - Accident en patrouille acrobatique - L'Indochine ; ses difficultés à la II/8 - L'emploi de l'aviation en Indochine - Un C-82 américain abattu - Des erreurs, l'impéritie - Rapports avec l'armée de Terre - Absence de buts de guerre - Un accident sur Bearcat - Rencontre avec le capitaine Jannin - Bilan de la guerre d'Indochine.

N° 437

Colonel Raphaël **LOMBAERT**

Interview réalisée les 21 et 25 novembre 1985 au SHAA.

Durée : 4 h - 3 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 27 mai 1920 à Marez (Nord).

Engagé volontaire en 1939. Elève pilote à Angers et Etampes. Affecté au I/2 en AFN en 1941 ; dirigé avec ce groupe sur la Grande-Bretagne. Passe par les écoles anglaises. Retour en France avec le squadron 329. En 1945, affecté à la Direction technique et industrielle, au CESA en 1949, à l'EMAA 4° bureau. Envoyé à Tananarive de septembre 1952 à avril 1955. Ecole de guerre en 1958. Affecté à la Direction centrale du matériel en 1960, au commandement des forces aériennes de la base de Mers El-Kébir en 1964, adjoint au commandant des forces aériennes à Dakar en 1969. Placé en congé définitif du personnel navigant en 1971.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant TD | 1945 |
| | - lieutenant | 1946 |
| | - capitaine | 1950 |
| | - commandant | 1956 |
| | - lieutenant-colonel | 1962 |
| | - colonel | 1967 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 21 novembre 1985)

Souvenirs d'enfance liés à l'aviation - Ses débuts avec l'Aviation populaire en 1937 - Son entrée dans une école civile prémilitaire à Angers - L'ambiance à l'école - Son lâcher sur Morane - Affectation à l'école de chasse d'Etampes - Le désir de partir en Grande-Bretagne - L'échec de son évasion - Les convoyages - Les écoles de pilotage, leur personnel - Affectation au GC I/2 - Une déclaration du commandant Fleurquin - Le départ vers

l'Afrique du Nord – Le voyage d'Ajaccio à Meknès - Formation d'un groupe d'entraînement - L'ambiance à Meknès - Anecdote.

Face 2

Les rapports avec les Alliés - Critiques et corrections sur l'historique du GC I/2 publié par le SHAA - Le départ vers la Grande-Bretagne - Son affectation en OTU - Formation du squadron 329 - Première mission de guerre - Les sweeps - Bombardement d'une rampe de V1 - Le débarquement de Normandie - Les terrains en papier - Les opérations en France ; premier atterrissage en France - Un incident en vol - Arrivée en France - Une anecdote sur un vol avec Fleurquin ; la mort de Carcopino - Transfert du groupe en France - Bombardement en piqué dans le port du Havre.

Bande 2 - Face 1

L'opération d'Arnhem - Tirs des V1 et des V2 sur Anvers - L'attaque allemande du 1er janvier 1945 - Un accident pendant sa dernière mission sur l'Allemagne - La vie quotidienne en Grande-Bretagne - Son opinion sur la Résistance - Son opinion sur la guerre - Pilote d'essai en vol.

Face 2 (Entretien du 25 novembre 1985)

L'école d'officiers de Marrakech - Nommé sous-lieutenant grâce à la loi Grenier - Affecté au centre d'essais en vol des Mureaux - Les réceptions d'avions - Son attrait pour l'aviation civile - Entrée à l'Ecole d'état-major en 1949 - Les conditions du départ pour Madagascar - Les missions courantes à Madagascar - Anecdote sur les coelacanthes - L'aménagement de l'île Tromelin - Retour à Paris au 4^e bureau de l'Etat-Major - Anecdotes sur des essais d'avions - L'Etat-Major - Entrée à l'Ecole de guerre - Affecté à la DCMAA - Missions opérationnelles en Algérie comme "abonné" - Le Putsch d'Alger - L'évacuation d'Oran en 1962 - L'enclave de Mers El-Kébir - Nommé sous-chef d'état-major opérations Air à Mers El-Kébir - Nommé commandant de la base de Bou-Sfer - Les problèmes de discipline - Les missions de la base - Instructeur au CSI - Le "jeu nucléaire" - Chef BTMAS - Problèmes de logistique des essais nucléaires à Mururoa - Les rapports avec le transport aérien.

Bande 3 - Face 1

La première intervention au Tchad - mai 1968 - Nommé commandant Air à Dakar - La fin de sa carrière - Bilan de sa carrière - Les relations avec la population en Algérie - L'ambiance au Sénégal - L'ambiance dans l'armée de l'air au moment du Putsch d'Alger - Les problèmes dus à son extraction du rang.

N° 438

Général Maurice LEGROS

Interview réalisée le 28 novembre 1985 au SHAA.

Durée : 1 h 30 - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 11 mars 1906 à Sanvic (Seine-Maritime).

Incorporé dans les EOR en 1927. Ecole militaire d'application de l'aéronautique en octobre 1930. Admis dans le corps des officiers mécaniciens et affecté à la 21^o escadre de bombardement en 1933. Affecté successivement au parc d'aviation de la base aérienne 121, à la base aérienne de Nancy en 1936, à l'échelon lourd de la DMAM en 1939 puis au service du ravitaillement de l'armée de l'air en 1940 et à l'atelier industriel de l'Air à Casablanca en 1942. En congé d'armistice. Rappelé en 1945 et envoyé en Extrême-Orient. Affecté au service du matériel de l'armée de l'air en août 1946, puis au centre de perfectionnement des officiers mécaniciens à Versailles en 1948. Directeur des services techniques à Dijon en 1954, au service du personnel de l'armée de l'air en 1956 puis au 1^o CATAC en 1959. Termine sa carrière comme directeur-adjoint du matériel de l'armée de l'air en 1962.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1928 |
| | - lieutenant TT | 1931 |
| | - lieutenant TD | 1933 |
| | - capitaine | 1938 |
| | - commandant | 1945 |
| | - lieutenant-colonel | 1948 |
| | - colonel | 1953 |
| | - général de BA | 1961 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Origines familiales ; vocation technique - La bourse de pilotage ; l'école Blériot - Le pilotage - L'école d'Avord puis le 32^o

régiment d'aviation à Dijon - La première promotion du "Piège" - Affecté à la direction du matériel - La production d'avions et la construction d'ateliers et d'usines - Réunion chez le ministre - "Un avion sorti" - Retard dans la fabrication d'hélices - Histoire sur monsieur Bloch - Problèmes de moteurs - Construction du LÉO 45 - Désir de partir en Angleterre ; départ raté - Le meeting international de Bruxelles - Le ravitaillement en temps de paix et de guerre - Mis en congé d'Armistice - La division Leclerc - Affecté en Alsace à la Direction technique puis départ en Indochine.

Face 2

Arrivée en Indochine : ravitaillé par les Anglais - Anecdote - La section organisation - Le recyclage des officiers mécaniciens - La 1^è région aérienne - Difficultés au service du personnel - Le recrutement - Tableau d'avancement ; fonctionnement des commissions d'avancement - Au 1^o GATAC : le général Brohon - Problèmes rencontrés en tant que directeur technique - Dernière affectation.

N° 439

Capitaine Paul **LAMBERMONT**

Interview réalisée le 5 décembre 1985 à Paris.

Durée : 45 mn - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 15 mai 1918 à Thaon-les-Bains (Vosges).

Appelé en septembre 1939. Envoyé en AFN en janvier 1940. Rejoint les FAFL le 4 juin 1941. Passe par les OTU de Bicester et Firmers puis affecté au squadron 342 Lorraine en février 1944. Affecté dans plusieurs unités anglaises. Démobilisé en 1945. Effectue de nombreuses périodes de réserve jusqu'en 1960.

BIBLIOGRAPHIE

Au-delà du son : Histoire de l'aviation à réaction, Paris, La Table Ronde, 1955.

Videz vos poches, Paris, La Table Ronde, 1954.

Hélicopters and autogiros of the word, (with Anthony Piric), Préface Igor Sikorsky, New-York, As Barnes, 1970.

| | | |
|---------------------|-------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1940 |
| | - lieutenant | 1943 |
| | - capitaine | 1954 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Son entrée dans l'armée de l'air - Entraînement au Maroc sur Potez 25 - L'ignorance de l'appel du 18 juin - Condamnation pour "trahison" - Les conditions de détention au Maroc - Son arrivée en Grande-Bretagne - Rencontre avec de Gaulle - L'accueil des Britanniques - L'entraînement en Grande-Bretagne - Arrivée au squadron 342 Lorraine - Les missions du Lorraine - Les célébrités du Lorraine, anecdote sur Romain Gary - L'écran de fumée du 6 juin 1944 - Appréciation sur le

général Valin - Les pertes du Lorraine -L'ambiance en unité - Les livraisons d'avions anglais à la France - Mendès France - Les relations entre les Français et les Britanniques.

N° 440

Colonel Alexandre **BARBE**

Interview réalisée les 10 décembre 1985, 30 janvier 1986 et 16 février 1987 au SHAA.

Durée : 5 h - 4 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 20 avril 1914 à Nancy (Meurthe-et-Moselle).

Engagé volontaire en 1934 et affecté dans l'aérostation. Ecole de l'Air en 1937. Affecté en Indochine en décembre 1940, au Maroc en 1942. Envoyé en Grande-Bretagne . Elève-pilote au Maroc en 1945. Affecté à Dakar au commandement de l'Air en Afrique occidentale de 1948 à 1951. Adjoint tactique du général commandant l'exercice Jupiter à Lahr. Ecole de guerre. Affecté au CATAC, puis à Colomb-Bechar au centre d'essais d'engins spéciaux en 1956. Prend le commandement de la base d'Oran de 1958 à 1960. Placé en congé du PN en 1961.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1938 |
| | - lieutenant | 1940 |
| | - capitaine | 1943 |
| | - commandant | 1947 |
| | - lieutenant-colonel | 1951 |
| | - colonel | 1957 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 10 décembre 1985)

Son entrée dans l'armée de l'air - Le brevet de pilote - L'arrivée en unité : le groupe des moyens d'instruction - Manque de formation des pilotes français en 1939 - Tergiversations de l'état-major au sujet du matériel - Problèmes de motorisation et de logistique dans l'armée de l'air en 1939 - Destruction de Potez 63 sur le terrain de Cognac - Les Stuka - Arrivée en Afrique du Nord ; affectation à Tunis - Le débarquement américain en Afrique du Nord vu de Tunis - Nommé officier de liaison auprès d'un officier allemand - Fin 1942 à Tunis - Rencontre avec l'amiral Esteva - L'évasion d'El Aouina - Affectation à l'état-major auprès de "Pivolo" (Pelletier-Doisy) - Anecdote sur Darlan - Affectation et entraînement au II/23 - Passage en Grande-Bretagne.

Face 2

L'accueil en Grande-Bretagne - Son équipage ; place de navigateur - Commentaire sur le Halifax - En OTU à Lossymouth - Entraînement difficile - Heavy training sur Halifax - Affecté au Guyenne à la base opérationnelle d'Elvington - L'instruction du personnel au sol - La vie quotidienne à Elvington - La préparation d'une mission.

Bande 2 - Face 1 (Entretien du 30 janvier 1986)

Rectifications portant sur l'interview précédente - Etat de l'aviation anglaise - Rôle d'Harris ; ses conceptions du bombardement - Le bombardement stratégique américain - Exécution d'une mission : les dangers - Nature des objectifs - Travail des Mosquito et des Pathfinder ; rôle du master bomber - Les contres-mesures : brouillages de la chasse - Les objectifs ; le débarquement - Les rampes de V 1 ; les usines ; abris des sous-marins - Retour de mission ; problème du brouillard.

Face 2

L'atterrissage - Vie quotidienne - Popularité des bombardiers - Rotation du personnel navigant ; le repos - Les camouflages des avions et des terrains ; représailles allemandes - Les faux objectifs - Un objectif : le bombardement sur Cologne et sur un objectif non identifié - Brouillages de radars - Conditions météo ; utilisation du sky-marker - Conditions psychologiques : l'attente, la vie quotidienne pendant la période d'instruction - Entre les missions : l'ennui, l'attente et le courrier - La peur pendant les missions ; déroulement de la mission.

Bande 3 - Face 1 (Entretien du 16 février 1987)

Dernière mission à Ludwigshafen - La "défense offensive" allemande - les missions de bombardement tactique lors du débarquement - Le jour J - Les rampes de lancement des V 1 - Destruction des usines d'essence synthétique allemandes - Bombarder la France : un problème de conscience - L'opération réussie sur Blainville et la bavure d'Orléans - Les destructions en Allemagne - Première permission en France : déception et amertume - Retour en France, anecdotes - Embarquement pour l'Afrique du Nord - Une visite médicale particulière - Instructeur au sol à Meknès - Enseignement sur les techniques employées pendant la guerre par les Britanniques - Les appareils - Concours de l'Ecole d'état-major - Les activités à l'Etat-major - Dakar, une opportunité de quitter Paris - La vie à Dakar - Sentiments sur les

relations franco-coloniales dans l'après-guerre - Léopold Sédar Senghor.

Face 2

Les militaires français et les populations autochtones en AOF - Retour à Paris - L'école de Guerre - Sous-chef d'état-major à Lahr (RFA) - La vie en RFA, le bon contact avec la population allemande - L'exercice Jupiter - Chef de cabinet du général Martin, major général des armées - Missions d'appui des troupes au sol dans le sud algérien - Protection des convois et de la voie ferrée Oran-Colomb-Béchar - Mise en place de postes de commandement Air à Timdoug et Mechéria - Perception de la situation politique et militaire en 1957 - Entrevue avec le général de Maricourt - L'attitude des civils européens à Oran - Considéré "pro-indépendantiste" au sein de l'armée - Instructeur au cours supérieur inter-armées - Commandant de la base d'Oran - L'euphorie de juin 1958 - Oran, une ville européenne - L'Oranais, une zone peu troublée - Création d'un centre de formation professionnelle pour jeunes délinquants sur la base d'Oran - Première visite de de Gaulle, septembre 1958 - Seconde visite de de Gaulle dans un climat tendu, novembre 1960 - Conversation avec le général Calmel : divergence d'appréciation des intentions politiques de de Gaulle - De Gaulle à Tlemcen - Entretien aujourd'hui des liens cordiaux avec le général Jouhaud - Le Putsch des généraux.

Bande 4 - Face 1

Les généraux Jouhaud et Challe - Impressions sur le Putsch - Opinions sur les accords d'Evian et leur application - Les appelés à la base d'Oran - Missions d'appui en hélicoptère - Les "paras" du général Bigeard - Vulnérabilité des hélicoptères - L'armée traumatisée par l'Indochine - L'échec du Putsch : règlements de compte entre officiers.

N° 441

Monsieur Pierre **BOUCHAREINC**

Interview réalisée le 20 janvier 1986 à Aulnay-sous-Bois.

Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 8 octobre 1921 à Bordeaux (Gironde).

Entrée à l'école des mécaniciens de Rochefort en 1939. Rejoint les FAFL en juillet 1941, participe à la campagne de Libye avec le groupe Lorraine. Passe en Angleterre à Camberley puis à l'école des mécaniciens de Cossford. Démobilisé en 1945.

Grade : - sergent-chef

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Entrée à l'école des mécaniciens de Rochefort - La formation à Rochefort en 1939 - Choix de l'affectation - La formation du bataillon du Levant - Travail sur Potez 25 - L'appel du 18 juin - Les motivations du départ - Les conditions de l'engagement en France libre - La campagne de Libye dans le groupe Lorraine ; les conditions de vie - Les mécaniciens des escadrilles Metz et Nancy - Les Blenheim à l'épreuve du désert - Anecdote au sujet d'Ezanno lors d'une mission sur Tobrouk - Excellente entente au Lorraine - Missions de Coastal Command - L'extraordinaire accueil en Angleterre ; passage à Camberley - Différences entre la formation française et la formation anglaise - Conception anglaise de l'aviation : les maillons d'une chaîne - Les mécaniciens-mitrailleurs en Angleterre - Les Boston et les Spitfire - Tentatives infructueuses pour être pilote - Responsable de parc en Angleterre - Rapports avec les Anglais - La fin de la guerre ; retour en France.

Face 2

Retour en France (suite) ; impressions - Le risque de désertion pris en 1940 - Bilan de son passage dans l'aviation.

N° 442

Monsieur Léon **POIRIER**

Interview réalisée le 29 janvier 1985 à Mont-de-Marsan.

Durée : 1 h 15 - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 21 août 1895.

Appelé au 4^e RIC en 1915. Envoyé en Orient en 1916. De retour en France, passe dans l'aviation en 1917.

Grade : - sergent

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Appelé au 4^e RIC (Régiment d'infanterie coloniale) à Toulon - L'équipement - Baptême du feu en Champagne - La discipline - Rencontre avec le général Pruneau (commandant la 16^e DIC) - Permission spéciale pour examen - Retour au régiment, départ pour le GQG à Chantilly - L'horreur des combats - Le front de la

Somme ; les conditions de vie dans les tranchées - Le "Bachot" -
Départ pour Salonique et arrivée la nuit de Noël 1916 - Les
conditions de vie en Orient - Le paludisme - Les combats à
Salonique - L'absence de l'aviation française à Salonique ;
l'action de l'aviation autrichienne - Appréciation sur l'action en
Orient - L'encadrement en Orient - Le rapatriement - Demande
d'affectation dans l'aviation - Affectation à Longvic - La
formation théorique - Début de formation pratique.

Face 2

Un accident - Les appareils utilisés : Nieuport 17 et 14, SPAD -
Origine des élèves-pilotes - Les accidents - L'entraînement à
Pau - Une fréquence peu élevée des accidents en école - Les
horreurs de la guerre - Le comportement des Anglais - Le brevet
de pilote ; démobilisé avant la fin de la guerre par manque
d'avions - L'extrême rapidité de la formation des pilotes - La
formation théorique, les cours - L'épreuve du brevet - Un bon
souvenir de l'aviation - Une anecdote - Les mutineries.

N° 443

Lieutenant-colonel René **JOSELIN**

Interview réalisée le 4 février 1986 au SHAA.

Durée : 55 mn - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 19 juillet 1910 à Fort-de-France (Martinique).

Décédé le 21 mai 1997.

Affecté comme observateur en avion pendant la campagne de France.

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Sa formation et les stages d'observateur en avion à Avord et Luxeuil - Affectation en escadrille et premières missions - Manque de protection de la chasse - Mission sur la Sarre : accident - Une mission de largage de tracts ; un retour de nuit - Problèmes de radio - Conditions de vie quotidienne - Compte rendu de missions - Causes de l'impréparation de l'armée ; manque de matériel - Le moral ; entente entre les officiers de l'armée de Terre et de l'Air - Après accident et hospitalisation, retour à Tours en avril 1940 - Désir de partir en Afrique du Nord ; impact de Mers El-Kébir.

Face 2

La fin de la guerre - Conclusion.

N° 444

Monsieur Henri **MULLER**

Interview réalisée le 6 février 1986 au SHAA.

Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 14 juillet 1912 à Macôn (Saône-et-Loire).

Parti du Brésil et engagé le 25 décembre 1940 dans les FFL. Affecté dans la Royal Canadian Air Force puis aux FAFL de Londres en 1942. Affecté à Alger de 1944 à 1946 au Réseau central des transports aériens militaires.

Démobilisé en 1946.

| | | |
|---------------------|-------------------|------|
| Grades successifs : | - adjudant | 1942 |
| | - adjudant-chef | 1943 |
| | - sous-lieutenant | 1945 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

L'avant-guerre dans l'aviation civile et l'Armistice en Amérique du Sud - Ses contacts avec monsieur Guérin, représentant des Français libres à Buenos-Aires - Son engagement dans la Royal Canadian Air Force - Affectation en Nouvelle-Ecosse - Instructeur dans une école d'avionnerie - La vie quotidienne au Canada - L'appel du 18 juin - La discipline canadienne - L'arrivée en Grande-Bretagne dans une Patriotic School - Engagement dans les FAFL - Affectation à l'état-major de Valin - Son opinion sur le général Valin - Son voyage pour la Syrie - Arrivée à Damas ; affectation aux lignes aériennes militaires - Les avions, leur entretien - Apprentissage du pilotage - Mutation à Alger - Démobilisé en 1946.

Face 2

Sa réintégration à Air-France - Souvenirs de sa vie militaire - La mort de de Marmier - Le retour en France.

N° 445

Général de brigade aérienne François **ROZOY**

Interview réalisée les 10 février, 28 avril et 6 mai 1986 au SHAA.

Durée : 5 h 30 - 4 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 28 octobre 1918 à Arinthod (Jura).

Décédé le 10 mars 1987.

Admis à l'école spéciale militaire 1937, à l'Ecole de l'air en 1939. Affecté au Levant en novembre 1940. En octobre 1941, rallie les FAFL à Damas. En 1942, détaché à la surveillance côtière de Beyrouth avant de partir en Grande-Bretagne. Affecté au groupe Lorraine en septembre 1943 et à l'état-major du délégué du commissaire de l'Air pour la zone nord à Londres. A nouveau au groupe Lorraine à Vitry-en-Artois en janvier 1945. En stage en OTU en Grande-Bretagne puis à Rabat et Agadir. Admis à l'école d'état-major en 1949, et affecté au 3^e bureau en 1950. En 1951, au Bureau des plans et emplois, en 1952, au comité intérimaire de la Communauté européenne de Défense et en 1954, envoyé en Indochine au GB I/25 Tunisie. Affecté au CESA en 1957, au 1er bureau de l'état-major de l'armée de l'air en 1958. Envoyé à l'état-major de Dakar en 1960. Stage aux Etats-Unis au Staff collège de Norfolk en 1963. Muté à l'état-major des forces alliées centre-Europe de Fontainebleau. Prend la direction du CESA en 1966 et en 1968, nommé commandant des éléments Air en Allemagne. Quitte l'armée de l'air en 1976.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1939 |
| | - lieutenant | 1941 |
| | - capitaine | 1944 |
| | - commandant | 1949 |
| | - lieutenant-colonel | 1954 |
| | - colonel | 1960 |
| | - général de BA | 1968 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 10 février 1986)

Mai 1941 : arrivée d'avions de l'Axe en Syrie ; la base d'Alep - Les raisons du passage allemand en Syrie ; les Italiens - Messages contradictoires de Vichy au sujet de la présence allemande - Anecdote - Intervention anglaise appuyée par les Forces Françaises Libres ; opérations de bombardement - L'armistice de Saint-Jean- d'Acre et l'attitude de Vichy - Remarque sur les conditions de déclenchement de l'insurrection en Irak - L'attitude des Français au combat pendant la campagne de Syrie - Les séquelles de Mers El-Kébir et de Dakar - Ralliement à la France Libre - Le centre d'instruction des radiomitralleurs - Constitution du groupe Lorraine à Damas ; Lionel de Marmier - Au Lorraine ; le partage des tâches au sein des équipages ; les Blenheim II - Divergences entre Français et Britanniques - Le commandement du colonel Pijeaud - Un coup dur à la première mission.

Face 2

Mort de Pijeaud : ses qualités et son inexpérience - Corniglion-Molinier - Impréparation des équipages ; différences entre la RAF en Angleterre et la RAF au Moyen-Orient - Modification des missions après la mort de Pijeaud - Fin de la campagne de Libye - Le repos ; anecdotes - Dispersion du groupe à l'été 1942 ; surveillance maritime ; ressentiments à l'égard de Londres - Retour à Glasgow - Arrivée en Angleterre en janvier 1943 - L'instruction en OTU, problèmes de définition du commandement des équipages et des escadrilles ; l'attitude de Mendès France - L'antisémitisme dans les FAFL - Les FAFL dans les carnets de Pierre Mendès France - Essais d'un système de dissipation du brouillard - Les missions sur Boston III A ; attaque de rampes de lancement de V1 dès novembre 1943 - Retour en arrière sur les missions en Libye ; largage de tracts - Missions en France : attaques d'emplacements de V1 et de voies de communication.

Bande 2 - Face 1 (Entretien du 28 avril 1986)

Digression sur la Libye : la mort du lieutenant de Maismont - Les accidents dus aux défaillances dans la sécurité des bombes - Anecdote concernant un accident évité de justesse - Les briefings de l'officier de position de l'armée de Terre - Une contre-offensive de Rommel et le rôle capital de l'aviation - Les objectifs des missions en Libye - Une erreur de bombardement - Un éloge prononcé par Ezanno - Chargement d'un Blenheim - Un bombardement hasardeux - Inspection d'un médecin de la RAF - Bergeret à Alep - Le faible nombre des ralliements en Syrie - La bataille aérienne en Syrie - Alep après la victoire anglaise ; les satisfactions des vaincus - Algarade avec un commandant de groupe - Anecdote concernant la remise d'un terrain aux Anglais - 1939-40 : recrutement de saint-cyriens et manque d'officiers ; l'examen de passage dans l'aviation - La formation des saint-cyriens - Entraînement sur Potez 25 ; le matériel photographique d'observation et l'uniforme - L'armement des Potez 25 - Le problème des collections de survêtements - Les cours de navigation sur LeO 20 et Potez 540 ; les carences de l'observateur - Les instruments de navigation - Les stocks de matériel découverts à l'Armistice - Les compétences des officiers d'active - Les ballons d'observation en 1914-1918 - Les chefs de piste et leurs compétences - Fréquence des vols et mauvaise utilisation du potentiel des avions - Les épreuves du brevet de pilote en juin 1940.

Face 2

Affectation à un camp de jeunesse - Anecdote ; ses pouvoirs administratifs en Syrie - Mendès France au Lorraine et l'accueil de camarades venus d'Afrique du Nord - Les accusations de mercenariat - L'amalgame entre les Français d'Angleterre et d'Afrique du Nord - Les consignes de sécurité anglaises - Les colis anglais envoyés dans les camps de prisonniers ; anecdote sur une évasion manquée - L'atmosphère à Londres en 1943 - Les bombardements de V1 - Anecdote sur une entrevue pittoresque avec Valin - Permissionnaire le 6 juin 1944 ; les effectifs au Lorraine - Rythme des missions avant le débarquement ; les tours d'opérations - Le rythme des missions en Libye - Le surmenage et la fatigue - Le moral - Anecdote concernant l'état d'esprit des FAFL - L'humour de de Gaulle - La fin de la guerre - Anecdote

sur un déplacement en Angleterre - Utilisation des Mitchell - Les missions en Allemagne - Le bombardement de Chevilly-La-Rue et les pertes ; les risques d'erreurs de cap - L'entente et les rapports avec les Anglais - Etablissement de bases américaines au Maroc en 1951 destinées à des avions du Strategic Air Command.

Bande 3 - Face 1 (Entretien du 28 avril 1986)

Les Américains au Maroc (suite) ; la légèreté du ministère des Affaires étrangères - Affectation au Bureau plans et emplois ; le plan de Paris ; les attributions du Commandement suprême en Europe - Le plan de Lisbonne - La conférence sur la CED - Hostilité à la CED ; les calculs des hommes politiques - Les compromis et les différentes lectures des articles du traité - Opposition à la reconstitution du corps des officiers d'état-major allemand - Les problèmes de l'aide américaine - La procédure de déclaration de guerre au sein de la CED - Contestations au sujet des répartitions d'effectifs entre armée de l'Air et armée de Terre - Le représentant allemand à la conférence - La question de la garantie britannique - Affectation en Indochine en septembre 1954 ; entrevue avec le général Jacquot - L'évacuation du nord de l'Indochine ; repli du GATAC nord sur Tourane - Anecdote : des buffles considérés comme objectifs militaires - L'entraînement au tir et au bombardement - L'évacuation du personnel vietnamien vers le sud - Anecdote sur l'utilisation de l'air conditionné - L'Inspection d'Afrique du Nord, organisme interarmées ; le rapport du général Cailles - Réflexions au sujet de la mort de Leclerc - L'EM général des forces aériennes, 1^{er} bureau - Inutilité de la balance trimestrielle des effectifs - Stage au Staff Collège américain ; une démonstration des Marines ; le principe de la "liberté académique" - Les problèmes d'effectifs et la guerre d'Algérie ; l'opposition d'Alger aux essais atomiques de Reggane - Critiques visant l'utilisation du personnel en Algérie.

Bande 4 - Face 1 (Entretien du 6 mai 1986)

Censure pendant la guerre d'Algérie - Le cahier de compte rendu de l'officier de nuit - Jouhaud et l'Algérie ; l'hostilité à Salan - Dakar au moment du Putsch - Les victimes en Algérie - Dakar ;

la rupture de la fédération du Mali - Les raisons du retrait français de l'OTAN - Le commandement des forces interalliées ; les différents stades d'alerte - L'établissement des plans - Les exercices ; anecdote concernant la transmission de messages en provenance de SHAPE - Anecdote sur une "lettre de clarification" de Lemnitzer - Anecdote concernant les Allemands et l'atmosphère de travail - Des jugements partagés sur l'état des forces allemandes ; l'expérience militaire des Allemands - Les oppositions Flamands-Wallons dans l'armée belge - Les états-majors au Centre-Europe ; anecdote sur les économies d'effectifs - La notation des officiers - Affectation en RFA en 1968 ; l'amitié franco-allemande - Le commandement des éléments Air - Le général Walter - Le printemps de Prague - Le Centre de liaison de la défense aérienne - L'inimitié franco-allemande en Alsace - Le statut de Berlin ; la création de Berlin-Est - Retour en arrière ; la Libye ; l'insuffisance des transmissions - Anecdote : un plan touché par un obus.

Face 2

La CED : les différents commissariats - La question du réarmement allemand - Son poste le plus marquant : Fontainebleau - les réseaux d'amitié entre Air-Centre et SHAPE dans le commandement OTAN - Les Américains et la hiérarchie - Le problème du rapport des forces conventionnelles en Europe - Les moyens soviétiques de détection - Les forces nucléaires - La préparation d'un exercice à double action - Les différences avec le système des opérations en Angleterre - Les missions effectuées par les membres de l'EM ; une mission avec le général Valin - L'équipement en Libye ; anecdotes sur Corniglion-Molinier.

N° 446

Général Jean-Marie **VEDRINE**

Colonel Gilbert **BRON**

Interview commune réalisée le 14 février 1986 au SHAA.

Durée : 1 h 15 - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Général Vedrine né le 18 novembre 1928.

Colonel Bron né le 16 novembre 1928.

Cette interview concerne l'envoi de pilotes français en Israël en 1956.

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Général Vedrine - La mise en place du détachement envoyé en Israël ; le matériel - Attente à Istres ; embarquement à Marseille ; le voyage - Arrivée en Israël ; déchargement du matériel - Fonctions du colonel Perdrizet - L'aéroport de Lod ; installation au bâtiment de la BOAC - Arrivée des 84 F ; la pose des cocardes israéliennes - Accompagnement du matériel ; le personnel ; un escadron totalement autonome. *Colonel Bron* - Départ des 84 F ; problèmes techniques sur les appareils : le givrage - *Vedrine* - La formation sur 84 F - *Bron* - Le givrage des ailettes de compresseurs - Le voyage, avec arrêts à Brindisi et Akrotiri ; problèmes au décollage de Brindisi : deux appareils en vrille ; Destination officielle : Israël - Interception par une patrouille française et arrivée en Israël - La pose des cocardes israéliennes - Remise de cartes d'identité israéliennes - *Vedrine* - Un voyage incognito et sans plan de vol - Sélection des pilotes ; entraînement au tir de roquettes - Contacts avec les Israéliens ; leur inébranlable confiance - Premières missions : couverture aérienne - Une mission alerte au-dessus de la mer ; rencontre avec des Mystère IV - Opération de Port-Saïd sous cocardes françaises - Deux avions perdus - *Bron* - Absence d'efficacité de la DCA égyptienne ; El Arich - *Vedrine* - Mission sur le terrain de Louxor ; briefing d'un général israélien - Destruction des

Illiouchine 28 - Absence de DCA - Accueil des Israéliens au retour - Annulation d'une mission prévue le lendemain.

Face 2

Vedrine - Les conditions de vie en Israël ; la sécurité des terrains - Les conditions techniques des missions - *Bron* - Les Mustang et la destruction du réseau de communication égyptien aux alentours d'Israël - *Vedrine* - Les missions d'appui sur le Sinaï - *Bron* - Récupération des chars égyptiens par les israéliens ; des roquettes inadaptées - *Vedrine* - Fin des opérations ; debriefings avec les Israéliens - Debriefing avec la 2° escadre - Tourisme en Israël et départ - *Bron* - Le retour à Chypre puis à Istres - *Vedrine* - Une soirée avec les Israéliennes - *Bron* - Visites touristiques - *Vedrine* - Les armes utilisées lors des missions d'appui et de l'attaque de Louxor - *Bron* - Les armes ennemies ; appui de la route nord Sinaï ; attaque d'un train - La radio PC de Ramley ; la coordination de l'ensemble des activités aériennes - Absence de coordination avec les Israéliens - *Vedrine* - Le rôle du PC (secours technique, pannes) - *Bron* - Absence de renseignements concernant les opérations - *Vedrine* - L'activité de l'armée de l'air israélienne - Le langage radio - La confiance des Israéliens - *Bron* - Leur action - *Vedrine* - Rapidité de l'opération, confiance dans le matériel - *Bron* - Le 84 F - L'officier de liaison américain ; l'attitude des Etats-Unis - *Vedrine* - Le VSV ; le nombre d'heures de vol du pilote en escadre - *Bron* - Le givrage et les risques d'explosion.

N° 447

Colonel Marcel **JUILLOT**

Interview réalisée les 18 février 1986, 7 avril 1987 et 23 avril 1987 au SHAA.

Durée : 4 h 30 - 4 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 17 février 1920 à Buxy (Saône-et-Loire).

Engagé volontaire en octobre 1938 et affecté au groupe aérien I/52, élève pilote en avril 1940. En congé d'Armistice. Affecté à la base de Blida en septembre 1941 et affecté à la base de stockage de La Senia. En stage aux Etats-Unis de juillet 1943 à novembre 1944. A son retour, affecté à Meknès puis au GC II/9 de La Reghaïa, en 1946 au GC I/9, puis au GC IV/2 Ile-de-France à La Reghaïa. Fait mouvement sur Sidi-Ahmed avec son groupe en 1947. En 1950, envoyé en Indochine, à Gia Lam, au GC I/5 Vendée. De retour en France, affecté à Orange à la 5^e escadre de chasse en 1951 puis en 1952 au CEAM de Mont-de-Marsan. Affecté successivement à Saint-Dizier, Oran et Luxeuil en 1958. En novembre 1960, muté à l'ERALA de Maison-Blanche en Algérie. En 1962, à l'EAA de Châteaudun. En congé du PN en 1967.

| | | |
|---------------------|--------------------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1954 |
| | - lieutenant | 1956 |
| | - capitaine | 1960 |
| | - commandant | 1966 |
| | - lieutenant-colonel (réserve) | 1972 |
| | - colonel (réserve) | 1978 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 18 février 1986)

L'opération 700 (juin-juillet) et son annulation - septembre : préparation de l'opération 750 ; entraînement au tir de roquettes - Le givrage des réacteurs et l'absence d'entraînement au VSV ; départ de Saint-Dizier le 28 octobre ; escale à Brindisi et Akrotiri

- Arrivée en Israël le 30 octobre ; pose immédiate des cocardes israéliennes - Remise de cartes d'identité israéliennes - Vie quotidienne et opérations de couverture aérienne ; anecdote : une fâcheuse méprise - Le potentiel aéronautique israélien - Ratissage des lignes téléphoniques du Sinaï par les Israéliens - Pas de contact avec les pilotes israéliens - Défense et sécurité sur le terrain de Lod - Anecdote sur l'efficacité des Israéliens - La mission du 1^{er} novembre - L'armement des roquettes - Un accident en bout de piste - Recherche de l'objectif - Attaque de chars égyptiens - L'équipement des 84 F en roquettes - Le taux de réussite de cette mission - Anecdote sur la technique de tir - L'enjeu de la mission pour les Israéliens - Disposition des chars israéliens - Anecdote sur l'utilisation de l'Ouragan par les Israéliens contre des MiG - Présence de pilotes soviétiques du côté égyptien - Mission sur la route côtière ; attaque d'un convoi ; napalm et roquettes de 180 - Le 4 novembre : opération sur Louxor contre des Illiouchine 28 ; l'inefficacité des missions anglaises de bombardement (avec Camberra) - Les services de renseignement israéliens - Envoi des 84 F de Lod sur Louxor - La première attaque de Perseval et son échec - Deuxième attaque sur Louxor ; straffing en "noeud cubain" ; anecdote.

Face 2

L'attaque de Louxor (suite) - Le choix d'une base de repli en Egypte - Réussite de la mission - Détails techniques sur l'attaque de Louxor - Rencontre avec l'ancien commandant de Louxor - L'ultimatum soviétique - Un décollage périlleux vers Akrotiri - Deux avions accidentés en bout de piste - Le retour sur Saint-Dizier ; anecdote au sujet de Gavaille - Les cocardes françaises et israéliennes - Les missions et le carburant (le problème des 450 gallons) - Appréciation sur la difficulté des missions et la valeur de la riposte ennemie - Les missions en rase-mottes sur le Sinaï - L'entraînement et celui dispensé dans le 1^{er} CATAC - Le VSV - Le vol de nuit - L'armée de l'air israélienne et son niveau d'entraînement - L'organisation des liaisons de commandement.

Bande 2 - Face 1 (Entretien du 7 avril 1987)

Attrance pour l'aviation et études ; affectation dans l'armée de l'air - Ses premiers vols militaires ; le concours d'Istres - Un incident à Nancy - Le début de la guerre ; arrestation d'un groupe d'Allemands - Affecté à la commission d'Armistice à Aulnat - A Cannes, création d'un réseau de passage en AFN - Interprète des Américains en Tunisie - L'entraînement aux USA ; la durée de la formation ; les appareils - Retour en AFN sur P 39 - Le Coastal Command - Les missions sur l'Italie : reconnaissances armées et bombardements - Les événements d'AFN en mai 1945 ; la réaction française : une violente répression ; l'affaire est étouffée - Affecté à La Reghaïa en Ile-de-France sur King Cobra - Les événements d'Indochine en 1945 - Peu de vols ; le Tiger Moth - Affecté à Friedrichshafen sur P 47 - La hiérarchie chez les pilotes de chasse - Embarquement du matériel vers l'Indochine - La situation en 1949 : répartition des groupes de chasse - Protection des postes.

Face 2

Attaque de convois sur la RC 4 - Situation au Tonkin ; les terrains - Les opérations : reconnaissances armées et missions de renseignement - Une mission sur un dépôt de munitions - Une guerre "atroce" - La vie des aviateurs ; difficultés des missions ; les accidents ; conditions de la mort du commandant en second - La radio viet-minh ; le moral et phénomène de la peur - La vie dans les postes ; attaque d'un poste - Les grandes figures de l'aviation ; les "mercenaires" - Situation très critique : défense d'un poste tenu par des gendarmes et des supplétifs : récit du combat - Pertes successives des postes du nord - Début de la bataille du RC 4 ; attaque de Dong Khe par les Viets - La citadelle reprise par les Français - La bataille de la RC 4 ; évacuation de Cao Bang par colonnes à travers la jungle vers Lang Son - Optimisme des civils français - Opinion des chefs militaires ; le général Mentré - Opération organisée pour couler des jonques en zone internationale les conséquences de cette opération - La vie quotidienne ; les loisirs - La fête de Cameron avec les légionnaires.

Bande 3 - Face 1

L'armement des appareils : les obus - Une mission dans des conditions difficiles ; impact psychologique sur les pilotes ; considérations générales sur les Viets - Phénomène de la peur - Coordination armée de l'Air-armée de Terre ; relations avec la Légion - Une action des légionnaires - Efficacité du matériel - Utilisation de roquettes - Le P 63 - Utilisation du napalm par les Français - Retour d'Indochine ; expérimentation de l'Ouragan à Mont-de-Marsan - Création de la 12^e escadre - Possibilités de l'appareil - Le général Andrieux.

Face 2 (Entretien du 23 avril 1987)

La première rébellion en Algérie en 1945 - Les débuts de la guerre en 1954 et l'attitude des politiques - Farhât Abbâs - Les gouverneurs généraux de l'Algérie - Un mouvement nationaliste modéré à ses débuts - Premières opérations de l'armée française - Organisation de la rebellion, extension des groupuscules - Les unités de l'armée de l'air en Algérie - Succès des militaires français - Des rebelles stationnés au Maroc et en Tunisie - Création des escadrilles légères d'appui aérien (EALA) - Le T 6 - Les unités de chasse de l'AA depuis la Deuxième guerre - Les jeunes pilotes - Les pilotes envoyés en Algérie - Attitude de l'armée de Terre - Création des commandos de chasse - Les Harkis - Son arrivée à la tête d'une unité en Algérie en 1960 - Les missions de l'armée de l'air en Algérie - Les hélicoptères et le repérage aérien - Opérations ponctuelles héliportées - Expérience de l'Indochine et connaissance des Arabes - Les missions de reconnaissance armée et d'appui-feu - Armement léger du T 6, canons, roquettes, bombes - Armement lourd des Skyraider et des B 26 - La protection des convois - Missions de fermeture de routes - Assassinats de notables - Le cessez-le-feu de 1962.

Bande 4 - Face 1

Le Putsch d'avril 1961 - Arrivée de Salan à Maison-Blanche - Les ordres des nouveaux chefs, missions de routine - Insubordination des troupes vis-à-vis des putschistes - Absence d'ordres ; le général Prayer - Déplacement avec son unité puis retour à Alger, le Putsch fini - Poursuite d'une "guerre fictive" - Perte d'un équipage dans l'Atlas - Tentative de ralliement des chefs de willayas à de Gaulle - Une mission spéciale sur

Montebello - Mort du chef de la willaya 3 - Une partie de son personnel passe dans l'OAS - Attitude de son beau-père en 1962 - Attitude du général Fourquet à son égard - Ses activités à Châteaudun - Termine sa carrière à l'état-major du général Madon - L'exploitation du renseignement en Algérie - Comportement du contingent en Algérie - Beaucoup d'imprudences - Les convois - Réaction du contingent au Putsch - Situation personnelle à la fin de la guerre d'Algérie.

Face 2

Le contingent en Algérie (suite) - Rôle de la radio - Conclusion sur la guerre d'Algérie : une guerre inutile - Les chefs de la rébellion, Ben Bella - Le Sahara - Les inégalités en Algérie, les propriétaires - Les autres solutions possibles au problème algérien - Les gouvernements algériens depuis l'indépendance - De Gaulle et sa politique algérienne - Le pétrole algérien et Pompidou - L'anti-gaullisme dans l'armée de l'air - Conditions du retour de de Gaulle en 1958 - Opinion de Lagayette sur Guy Mollet - Les Algériens en France.

N° 448

Commandant Edouard **CLEMENT**

Interview réalisée le 3 mars 1986 à Paris.

Durée : 45 mn - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 20 décembre 1919 à Cluny (Saône-et-Loire).

Entrée à l'école de l'Air de Versailles puis à l'école de Châteauroux. En mai 1940, affecté au bataillon de l'Air 10, puis démobilisé. En juillet 1941, se rend à Shanghai et s'engage dans les FAFL à Manille en novembre 1941. Passe par Calcutta et à Bombay, arrive en Tripolitaine en mai 1942. Affecté dans les écoles canadiennes puis anglaises de Scarborough et Sywell. Muté au squadron 342 Lorraine en avril 1944, puis envoyé en école aux Etats-Unis en 1944. De retour en France, muté au GT I/15. Démobilisé en 1946 ; effectue des périodes de réserve en Afrique Orientale (Madagascar) en décembre 1949 et au Tchad en 1958.

| | | |
|---------------------|-------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1942 |
| | - lieutenant | 1944 |
| | - capitaine | 1954 |
| | - commandant | 1962 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Les études et l'approche de la guerre - Engagement dans l'armée de l'air - Ecole d'observation à Châteauroux - Départ pour l'Afrique du Nord - Départ pour Shanghai, dans la police - Les conditions du voyage ; escale à Madagascar puis route vers Saïgon ; anecdote concernant un médecin qui voulait rallier la France Libre - Arrivée à Manille et ralliement à la France Libre (1941) - Voyage vers Singapour, point de ralliement des FFL en Extrême-Orient ; Pearl Harbour - Départ pour l'Angleterre ; un voyage sans incidents - Arrivée en Angleterre ; le circuit des écoles d'entraînement au pilotage ; départ pour le Canada - Entraînement au Canada ; la formation dispensée - Retour en Angleterre (1943) ; entrée en Advanced Flying Unit - Bombardier sur Oxford - Les pilotes en réserve ; l'attente du passage en OTU - Les conditions du passage en OTU sur Blenheim et Boston - Arrivée au Lorraine ; les missions ; le bombardement de jour - Les missions le jour du débarquement - L'ambiance au Lorraine ; rapports avec les Anglais - La grande

qualité de l'enseignement reçu dans la RAF ; le pilotage aux instruments - Une sélection impitoyable - Départ pour les Etats-Unis ; stage de monitorat - Précisions sur les missions du Lorraine : destruction de rampes de VI et de voies de chemin de fer ; les missions de nuit après le débarquement - Inexistence de la chasse allemande mais efficacité de la flak - Départ du Lorraine ; jugement porté sur le Boston - Retour en France - L'absence de problèmes de conscience lors du ralliement aux FFL - Conclusion ; bilan de la période ; les voyages ; l'amitié - Les accidents en entraînement - Les conditions météo et les accidents en Angleterre.

N° 449

Général Georges **PERSEVAL**

Interview réalisée le 11 mars 1986 au SHAA.

Durée : 3 h - 2 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 19 novembre 1920 à Chamery (Marne).

Elève à l'école de Saint-Cyr en 1939 puis à l'école de l'Air de Versailles. En août 1940 en AFN, écoles de Kasba-Tadla et Meknès. En 1944, muté en Grande-Bretagne au groupe de chasse II/2 Berry. Part en Indochine en 1946 comme commandant en second de la 2^e escadrille du groupe Cigognes. Muté à l'état-major de la 2^e escadre de chasse en Allemagne en 1948, à Dijon à l'escadron de chasse II/2 en 1949, en 1953 au commandement de la 1^{re} division aérienne de Lahr, et à la 1^{re} escadre de chasse de Saint-Dizier en 1955. Ecole supérieure de guerre aérienne en 1958. A l'Inspection générale de l'armée de l'air à Paris en 1961. Prend le commandement de la base de Dijon en 1963, puis nommé chef d'état-major du commandement des forces aériennes tactiques et de la 1^{ère} région aérienne à Dijon en 1965. Chef d'état-major du commandement de la défense aérienne à Taverny en 1965. En 1967, auditeur au CHEM. Nommé général adjoint du général commandant supérieur des forces françaises du sud de l'océan Indien en 1968. Adjoint au général commandant la défense aérienne à Taverny en 1970. Quitte l'armée de l'air 1973.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1940 |
| | - lieutenant | 1942 |
| | - capitaine | 1947 |
| | - commandant | 1952 |
| | - lieutenant-colonel | 1957 |
| | - colonel | 1962 |
| | - général de BA | 1968 |
| | - général de DA | 1973 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1

Commandant de la 1^{re} escadre de chasse : équipement et composition - L'affaire de Suez - Les forces aériennes d'intervention - Envoi à Chypre pour étudier les objectifs égyptiens ; les réticences britanniques - Prise du commandement de la base d'Akrotiri ; les effectifs accueillis ; mise en place du camp - L'inspection de la base par le colonel Gauthier - septembre : arrivée de Legrand sur la base et retour à Saint-Dizier - Fin octobre : convocation à Paris par le général Jouhaud ; envoi

en Israël pour une mission secrète - L'organisation du départ - Anecdote - Le voyage - Utilisation des JATO au départ de Brindisi ; nouvelle escale à Akrotiri ; décollage pour Israël - Départ pour l'aéroport de Lod ; pose des cocardes israéliennes ; l'accueil en Israël - Les premiers engagements israéliens ; destruction des lignes téléphoniques ennemies - Arrivée des mécaniciens français - Les premières missions ; accrochage accidentel avec des Mystère IV de la 2^e escadre ; incursions de Phantom de la VI^e flotte - Utilisation des Nord 2500 par les parachutistes israéliens dans le Sinaï - Opération contre une colonne de chars égyptiens par le lieutenant Juillot - Préparation de l'opération Louxor - Equipement des avions en bidons non largables - L'annulation de l'opération ; interventions britanniques - L'intervention des Français sur Louxor, le 4 novembre ; la composition de la première patrouille d'intervention - Différentes phases de l'attaque et absence totale de réaction égyptienne - Retour sur Israël - Bilan de l'opération ; la fuite d'un Ill 28 de Louxor vers l'Arabie Saoudite - L'environnement international : le cessez-le-feu ; le retour sur Brindisi et Saint-Dizier - Deux avions accidentés au cours d'un décollage de nuit - La remise en place des cocardes et des uniformes français dans la nuit précédent l'attaque de Louxor - Des voyages sans plan de vol officiel et l'absence de contacts radio.

Face 2

Les indications de destination pour Israël au départ de Chypre - Le vol à basse altitude de Tel Aviv à Louxor - Les armes de bord - Organisation tactique des missions d'attaque au sol ; Absence de réaction de la chasse et de la DCA égyptiennes - La recherche de l'efficacité immédiate - Coordination avec les autres forces aériennes engagées - Les ordres donnés avec préavis très court - Retour progressif des forces françaises ; les avions laissés en Israël - L'envoi du matériel par bateau et la préparation générale de l'opération de Suez - Le calendrier des événements depuis le discours de Nasser - Les problèmes logistiques : ravitaillement en matériel américain - La sélection des pilotes - L'entraînement sur 84 F à Saint-Dizier - Le VSV ; absence de

problèmes de givrage - Les conditions météo au départ de Brindisi - L'entraînement au tir - Préparation logistique aux échelons supérieurs ; les unités opérationnelles - Travail des mécaniciens - Les consignes de silence au sujet de l'opération ; refus gouvernemental de laisser accréditer l'idée d'une présence française aux côtés des Israéliens - L'extraordinaire état d'esprit du personnel - Les tergiversations britanniques au sujet du déclenchement de l'opération de Suez et la déception des Israéliens.

Bande 2 - Face 1

Origines familiales ; une jeunesse nourrie de souvenirs de guerre ; l'ambition de devenir officier - Du choix de Saint-Cyr - Entrée à l'école de Versailles - Le 10 mai 1940 - Mers El-Kébir : arrivée en AFN : la consternation - Les conséquences - Affectation à Agadir comme observateur - L'état d'esprit au Maroc et les directives de défense - Une mission de reconnaissance sur Gibraltar en 1942 - Une visite du général Bergeret : s'opposer à un éventuel débarquement américain - Le débarquement du 8 novembre ; les pertes françaises - Ordres reçus de bombarder les troupes du débarquement - Désigné pour aller chercher des avions à Fez ; accrochage avec des Grumman - Ultime tentative de réunir des avions français - Relations avec les Américains - Les avions américains, les Grumman ; les avions torpilleurs Avenger - L'interprétation des consignes données par le général Bergeret : l'occupation de la zone non occupée en métropole, et permettre à des unités françaises de rejoindre l'Afrique du Nord - Reprise de l'entraînement au pilotage, puis départ pour l'Angleterre - Arrivée en Grande-Bretagne en mai 1944 ; AFU puis OTU sur Spitfire ; Group Support Unit ; affecté en Belgique au Berry ; fin novembre, arrivée à Anvers - Le 1er janvier 1945 : la dernière expédition importante de la Luftwaffe - La nature des missions - Affectation à Skinjdel, en Hollande - Participation au franchissement du Rhin ; les pertes françaises - Missions de reconnaissance armée sur l'Allemagne et la Hollande - Les Spit IX et XVI - Attaque d'un PC allemand ; accrochage avec des Messerschmitt 262.

Face 2

L'équipement des Spitfire - Anecdote au sujet d'une mission de reconnaissance armée en Hollande - La fin de la guerre - Rapatriement dans les forces françaises ; arrivée à Friedrichshaffen - Réorganisation des unités - Départ pour l'Indochine en juillet - Les opérations de reconnaissance - Amélioration de la situation ; renforts apportés par la SPA 3 - Retour en France - Les missions et les pertes en Indochine - Une mission au cours de laquelle Ho Chi Minh fut blessé - Appréciation sur les débuts de la guerre d'Indochine - Le comportement du Spit X au cours des missions - Retour en France - L'Inspection de la chasse - Le rôle de l'officier chasse de la DPMAA dans les mises en place - Le rôle de l'inspecteur de la chasse dans la politique du personnel et la composition des tableaux d'avancement - Les éléments pris en considération - La prévision des profils de carrière - Anecdote concernant l'avion américain descendu dans le couloir de Berlin en 1965 - Chef d'état-major de la FATAC 1^{ère} RA, puis chef d'EM de la défense aérienne - La défense aérienne et son personnel - Départ à la retraite en 1973 ; l'affaire "Clément Marot".

N° 450

Général François **MASNOU**

Interview réalisée à Paris les 18 mars et 27 mars 1986.

Durée : 3 h 20 - 2 bandes – Vitesse : 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 30 avril 1894

Décédé le 10 novembre 1986

Incorporé dans l'Armée de terre au 155° régiment d'infanterie en 1912. Elève à l'Ecole spéciale militaire en 1913. Muté à l'escadrille 98 en Orient en 1915. Prend le commandement de l'escadrille 555, puis 551 au Maroc en 1917. Affecté au 36° régiment d'aviation en 1920. Ecole supérieure de guerre en 1923. Affecté successivement au 1° bureau de l'EMA et à l'Inspection technique de l'aéronautique en 1929. Nommé attaché militaire à la Légation de France en Grèce en 1930. Affecté à la 55° escadre

en 1936. Attaché au cabinet du Président de la République en 1938. Affecté à l'état-major du commandement de la zone d'opérations aériennes Nord en 1939. Commandant de la base aérienne de Pau en 1940. Affecté au service de la presse du secrétariat d'Etat à l'aviation en 1940. Nommé 2° sous-chef d'état-major de l'EMAA en 1942. Rejoint la Résistance, arrêté par les Allemands en 1943. Nommé délégué du commissaire à l'Air en 1944. Quitte l'armée d'active en 1945.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1914 |
| | - lieutenant | 1915 |
| | - capitaine | 1917 |
| | - commandant | 1929 |
| | - lieutenant-colonel | 1936 |
| | - colonel | 1938 |
| | - général de BA | 1946 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 18 mars 1986)

Choix de Saint-Cyr ; le 155° régiment d'infanterie de Commercy ; l'influence paternelle - Instruction reçue à Saint-Cyr - Affecté au 17° bataillon de chasseurs - Première mission de reconnaissance - Blessé et évacué en août - Départ pour les Dardanelles et affectation dans l'observation - L'opération des Dardanelles ; les responsabilités de Churchill - Survol du détroit après son évacuation - Le vie quotidienne à Ténédos ; les Farman 80 puis 130 - Réintégration dans l'armée d'Orient - Tentative de passage dans la chasse ; appui du maréchal Lyautey ; commandant d'une escadrille d'observation - Formation reçue à l'école de chasse ; entraînement sur SPAD - Situation au Maroc : missions de l'aviation - La guerre du Rif - Retour en France : commandant d'un groupe de SPAD - Préparation de l'Ecole de guerre : les conceptions sur l'utilisation de l'aviation - Le division aérienne à Metz - Mutation à l'Etat-major de l'armée - Création du ministère de l'Air - Affecté comme attaché militaire en Grèce - Renseignements obtenus sur les activités soviétiques et

italiennes en Albanie - La vie d'attaché militaire - L'attaché militaire de l'Air à Bucarest - Commandant d'un groupe d'observation au Bourget - Transformation de biplaces en multiplaces de reconnaissance de nuit - La tournée en Italie du général Denain ; le Potez 540 - Attaché au Président de la République, Albert Lebrun ; rapport concernant l'état de l'aviation française en 1938 - Anecdote sur le président Lebrun et la crise de Munich - Le ministère Cot et son action - La Drôle de guerre : commandement auprès du général Bergeret - L'action de Guy La Chambre ; une entrevue avec le Président de la République - Le général Vuillemin ; jugement sur l'aviation française après une démonstration de la Luftwaffe - Entrevue avec Lebrun - Une querelle de chiffres avec Guy La Chambre.

Face 2

Sous-chef d'EM de la zone sud ; rapports avec le général d'Astier de La Vigerie - Repli et départ de d'Astier pour Bordeaux - Commandement de la base de Pau - Visite d'une commission allemande - Affectation à Vichy : chef du service de presse puis chef du 2° bureau - Travail avec le SR : relations étroites entre le 2° bureau et le SR - Jugement porté sur l'amiral Darlan - Contacts avec les Américains et l'Intelligence Service - Travail accompli par le colonel Ronin, chef du SR Air - Critique de l'article d'Air-Actualités (n°386-387) - Recherche de contacts avec les Anglo-saxons - Entrée des Allemands en zone et retour à Paris - Les postes d'écoute du SR sur la ligne de démarcation et les renseignements apportés aux Alliés sur l'ordre de bataille allemand - Menaces d'arrestation par les Allemands et entrée dans la Résistance - Affecté à l'état-major du général Juin ; attitude de Juin au moment du débarquement en AFN - Le général Bergeret - Anecdote sur la collaboration avec les Allemands - Contacts de Bergeret avec le SR et tentatives de rapprochement avec les Alliés - Jugement sur Laval - Les documents nécessaires à la connaissance de cette période ; le livre de Payole - L'entente totale avec le SR guerre : son

financement par les fonds secrets du maréchal Pétain - Anecdote concernant Heurtaux et Loustaunau-Lacau.

Bande 2- Face 1

Suite de l'anecdote : aide apportée à la Résistance par Pétain - Le secret entourant les activités du SR - Voyages en Suisse : contacts avec les Américains et l'Intelligence Service - Critique du BCRA de Londres - Algarade avec le général Denain en 1933 au sujet du premier plan de réarmement allemand - L'incrédulité des politiques face aux renseignements apportés par le SR - Supériorité aérienne allemande - Rénovation du matériel allemand après la guerre : obsolescence du matériel français.

(entretien du 27 mars 1986)

Contestation de l'article d'Air-Actualités - La reconstitution de l'armée de l'air après l'Armistice ; la commission d'Armistice de Wiesbaden - La destruction d'archives des 2° et 3° bureaux lors de l'entrée des Allemands en zone libre ; les archives du SR - Critique du procès du maréchal Pétain et les archives du procès - La défense de l'empire colonial - Embarquement de Ronin à Istres au moment de l'invasion de la zone libre - Absence actuelle de témoins vivants - L'idée d'une force aérienne en AFN - Churchill et ses erreurs - Mers El-Kebir et le bombardement de Gibraltar - L'attaque de Dakar par les Britanniques et les FFL ; justification de la résistance opposée à cette attaque - L'affaire de Syrie, condamnation de Catroux - L'attitude anglaise lors de la débâcle ; la demande de renforts à l'aviation britannique - Renseignements fournis à la Grande-Bretagne sur les positions de l'aviation allemande - Les plans de Vichy contre les colonies britanniques en Afrique - Les sentiments germanophobes dans l'aviation.

451

Lieutenant-colonel Jean **DUJOUR**

Interview réalisée au SHAA le 20 mars 1986.

Durée : 2h - 2 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 9 juillet 1932 à Niort (Deux-Sèvres)

Ecole de l'air en 1952. Stage de pilotage au Canada. Affecté à la 1^o escadre de chasse à Saint-Dizier en 1955. Participe à l'opération de Suez. Envoyé en Algérie de 1958 à 1962. Nommé commandant en second du II/2, puis du I/5 à Orange en 1964. Affecté à Aix-en-Provence, puis au centre de détection de Nice en 1968, enfin à la base de Taverny en 1970. Termine sa carrière à la base de Contréxéville en 1976.

Le témoignage ne concerne que l'affaire de Suez.

| | | |
|----------|----------------------|------|
| Grades : | - sous-lieutenant | 1954 |
| | - lieutenant | 1956 |
| | - capitaine | 1960 |
| | - commandant | 1965 |
| | - lieutenant-colonel | 1974 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 Face 1

Été 1956 : préparation de l'opération de Suez, départ de l'échelon lourd - Départ des F 84 F de Saint-Dizier - Arrivée à Akrotiri puis vers Israël - Peinture des avions - L'installation à Lod : identification des appareils - La tenue - Secret de la destination - Départ de l'échelon lourd, anecdote - Définition des missions : adjoint opération de Ladouce - Types de missions : le cahier d'ordres - 1^o et 2 novembre, appui au sol et attaque d'un convoi - Préparation de l'attaque de Louxor.

Face 2

Préparation des avions ; absence de cartes - Terrain de secours du Sinaï - L'attaque de Louxor - Le personnel de la I/1 - Résultats des bombardements - L'attaque de Damas - Les reconnaissances des terrains - Réflexions sur le livre des frères Bromberger « Les secrets de l'expédition d'Égypte » - La vie du détachement en Israël - Les appelés - Le courrier - Les distractions et les visites - L'ambiance - La surveillance des avions - L'état-major de Ramleh - Le retour : les avions laissés à Akrotiri.

Bande 2 Face 1

Le retour - Les décorations - Les actions des Noratlas - Les liaisons Israël-Chypre - Les problèmes de langue - Le terrain de Lod : accident sur la piste courte - La tenue de vol - Correction à propos de la destination.

N° 452

Général Michel **LADOUCE**

Interview réalisée le 25 mars 1986 au SHAA.

Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 23 mars 1930 à Villeneuve-sur-Yonne (Yonne).

Elève à l'école de l'Air en 1949. En stage aux USA puis affecté à la 1° escadre de chasse de Reims en 1952. Envoyé en Algérie en 1958. Nommé commandant en second de l'escadron de Colmar, puis affecté à la base de Salon. Stagiaire à l'ESGA en 1964. Affecté au 2° CATAC à Nancy en 1966, puis à l'EMAA cabinet ; prend le commandement de la base de Salon en 1974. Après une dernière affectation à Tours, admis en congé du PN en 1984.

Le témoignage ne concerne que l'affaire de Suez.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1951 |
| | - lieutenant | 1953 |
| | - capitaine | 1957 |
| | - commandant | 1962 |
| | - lieutenant-colonel | 1967 |
| | - colonel | 1973 |
| | - général de BA | 1981 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Passage sur F 84 F ; l'entraînement - Déplacement du matériel - Le départ ; hypothèse de la destination - Le voyage ; arrêt à Brindisi ; décollage JATO - Arrivée à Akrotiri - L'ambiance - Un briefing : explication de l'affaire - Débarquement des parachutistes à Chypre - Arrivée en Israël ; peinture des cocardes ; les réparations faites par les ouvriers israéliens - L'installation ; les véhicules - Les missions de couverture - Première reconnaissance armée hors du territoire, au-dessus de Gaza - L'affaire de Louxor ; le debriefing - Anecdote : Juillot félicité par les parachutistes israéliens - Le retour ; un incident à Akrotiri - Les Anglais informés - La destination finale - Les cocardes changées à partir du 31 octobre - La mission de Louxor ; les Illiouchine 28 - L'ambiance.

Face 2

La préparation, logistique et personnel - L'aide américaine ; le rôle du Pentagone - Le choix des pilotes ; leur entraînement au tir - Organisation en Israël - Situation en 1955 du personnel navigant ; pléthore de pilotes - Conditions météorologiques - Le décollage JATO.

N° 453

Colonel Jacques **BOULEY**

Interview réalisée le 7 avril 1986 au SHAA.

Durée : 1 h 30 - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 13 mars 1930 à Blonville-sur-Mer (Calvados).

Elève à l'Ecole de l'air en 1951. Stage à Marrakech puis Meknès. Commandant l'escadrille I/2 à Dijon de 1955 à 1959. Participe à l'opération de Suez en 1956. Envoyé en Algérie comme commandant d'escadrille à Paul-Gazelle. Affecté successivement en 1962 à Nancy à l'escadron de chasse I/7, au 3° bureau de l'EM du commandement des écoles de l'AA en 1964, au groupement école de Cognac en 1966. Stagiaire à l'ESGA en 1968. En 1970, chef du bureau école de l'Inspection générale de l'AA. Commandant en second de la base de Dijon en 1973 puis professeur à l'ESGA.

Le témoignage ne concerne que l'affaire de Suez.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1952 |
| | - lieutenant | 1956 |
| | - capitaine | 1960 |
| | - commandant | 1966 |
| | - lieutenant-colonel | 1973 |
| | - colonel | 1976 |

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Sa situation à la 2^o escadre ; réception des premiers Mystère IV ; essais de consommation grande distance, escorte et assaut sur

Mystère IV ; convoiage d'avions sur Mont-de-Marsan - Les premiers essais de tir - Octobre : campagne de tir opérationnel à Cazaux - Rumeurs concernant un départ éventuel au Moyen Orient ; préparation d'une navigation jusqu'à Chypre via Brindisi - Départ le 28 octobre de Dijon ; la composition de la patrouille - L'accueil franco-britannique à Akrotiri - Les enveloppes contenant les indications de destination pour Israël - Le voyage vers Ramat David en vol rasant ; arrivée le 29 octobre ; le terrain et sa défense ; présence d'avions-leurres ; les Mystère IV dans des blockhaus - Le briefing organisé par les Israéliens - L'intégration dans l'Israeli Air Force ; trente six Mystère IV pour 45 pilotes - Départ du colonel Souviat et changement de commandement - Couverture du ciel israélien par les Français et attaque au sol par les Israéliens ; utilisation d'avions de la Seconde guerre mondiale - Les premières missions ; climat d'alerte permanente - Pose des cocardes israéliennes et cartes d'identité israéliennes - Retour aux cocardes françaises et début des missions d'attaque au sol - La mission du 2 novembre : la "guerre psychologique" et la DCA égyptienne - Anecdote sur la destruction d'une locomotive - Contact avec une autre patrouille française - Anecdote - Mission de couverture le 5 novembre : rencontre avec des 84 F de Saint-Dizier ; annonce de la fin de la guerre - Le 15 novembre : retour en France - Le régime alimentaire en Israël ; la pénurie d'essence en France - Le vol avec les Israéliens ; après Suez, transformation d'Israéliens sur Mystère IV, en France - La flotte aérienne d'Israël - La répartition des missions entre Israéliens et Français - L'attaque accidentelle des 84 F de la 1^o escadre - La liberté dans les missions de couverture et l'absence de secteurs partagés entre 84 F et Mystère IV ; utilisation de bidons - Organisation des missions au sol - Précision concernant les roquettes.

Face 2

La logistique ; le transport des mécaniciens et des pilotes en Israël - La mauvaise qualité de l'alimentation ; détail des repas - Le rythme des missions - Le mode de vie ; l'indissolubilité des patrouilles - Les alertes de nuit - La protection des avions sur le terrain de Ramat David - L'équipement du terrain ; le complexe de supériorité des Israéliens face à leurs ennemis arabes - Le

conflit Irak-Iran actuel et la stratégie israélienne - Les relations avec les Israéliens ; les problèmes de langue et de communication - Anecdote : inspection de l'ONU et tourisme - L'officier de liaison israélien - Installation précaire - Le moral et les états d'âme ; une guerre planifiée - L'appréciation des conséquences géopolitiques de l'opération - La formation reçue à Dijon ; les heures de vol avant le départ pour Israël - Le mauvais réglage des avions ; appréciation portée sur les Mystère IV ; la valeur opérationnelle et l'entraînement - Le lieutenant Pinay et son action ; le réglage des canons d'obus - La vie en escadre à Dijon ; les pertes et l'officier obsèques - Les causes des accidents - La sélection des pilotes pour Israël.

N°454

Commandant Raymond **VAN WYMEERSCH**

Interview réalisée le 16 avril 1986 à La Rochelle.

Durée : 1 h 30 - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 24 septembre 1920 à Asnières (Hauts-de-Seine).

Elève pilote à Rochefort en 1939. Evadé de France par Bayonne en juin 1940, rallie les FAFL. Passe par l'école d'Odiham. Affecté au 6070 puis 174^e squadron. Fait prisonnier à Dieppe en août 1942 et envoyé en Allemagne. Evadé en avril 1945. De retour en France, affecté à la base école de Cognac, puis au GGI/6 Corse à Rabat. Envoyé en Indochine de février 1950 à septembre 1951. Affecté à son retour à Aulnat puis Lille, enfin en Algérie en 1955. De 1960 à 1963 affecté à Bangui. De retour en France, nommé officier d'infrastructure à Rochefort. Placé en congé du PN en 1965.

| | | |
|---------------------|-------------------------|------|
| Grades successifs : | - 2 ^e classe | 1939 |
| | - sergent | 1940 |
| | - sergent-chef | 1941 |
| | - aspirant T.T | 1942 |
| | - sous-lieutenant | 1943 |
| | - lieutenant | 1945 |
| | - capitaine | 1950 |
| | - commandant | 1965 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Ses études - Appartenance au mouvement socialiste pour la paix - Les motivations d'entrée dans l'armée de l'air ; l'Aviation populaire ; le concours de l'école d'Istres - Breveté pilote à l'école Hanriot - Le départ pour l'AFN puis l'Angleterre - Les conditions de l'évasion de France ; arrivée à Casablanca ; vol d'un camion militaire ; départ pour l'Angleterre déguisé en polonais - L'accueil et les conditions de vie en cantonnement - Départ pour Londres et

dispatching sur le pays de Galles ; école d'Odiham - Comparaison avec la formation française - Rapports avec les Anglais - Le mélange des nationalités en SFTS, OTU et dans les squadrons - Novembre 1941 : les premières missions de chasseurs bombardiers, de jour et de nuit - Missions au dessus de la mer et sur le territoire français - Le rythme des missions - Les conditions de vie - Rapports avec l'état-major gaulliste - L'opération de Dieppe et sa préparation - Le débarquement et la résistance des Allemands ; les pertes au réembarquement - Réaction de l'aviation allemande - Collision avec un Focke-Wulf ; blessures - La bataille aérienne - Les qualités des Hurricane par rapport aux Focke-Wulf ; le Spitfire - Conditions de détention en Allemagne - Les colis - Les évasions - Séjour en camp de concentration - La Grande évasion - Les prisonniers assassinés par la Gestapo - Le passage en Italie depuis Innsbruck ; l'aide apportée à la résistance italienne - Retour en France via l'Angleterre.

Face 2

La camaraderie - Le jugement porté sur la guerre - Impossibilité de quitter l'armée de l'air - 1950-51 : dix-huit mois en Indochine ; affectation au groupe Corse - La vie et les missions - Rapports avec les Vietnamiens - L'espoir de conserver l'Indochine - Le Bearcat - Comparaison avec la Seconde guerre mondiale ; absence de guerre aérienne - Les pertes - Les différentes générations et leur comportement respectif en vol - Le retour d'Indochine ; l'affectation au CRPN à Aulnat puis à Castelnaudary ; la formation des jeunes pour les USA et le Canada - Le CRO (centre des réserves ordinaires) de Lille - Affectation à Oran - La guerre d'Algérie et les opérations - Chef du 3^e bureau de Bigeard - le 13 mai 1958 à Oran ; la possibilité de conserver l'Algérie ; l'ambiguïté des consignes de de Gaulle et l'OAS - Les appelés du contingent - Une guerre de guérilla : le terrorisme - Coordination entre l'armée de Terre et l'armée de l'air - L'aviation française en 1939-40 - Une anecdote sur la descente d'un avion allemand le 9 mai 1940 - Comparaison entre la guerre d'Algérie et la guerre d'Indochine - La possibilité de conserver l'Algérie - Les opinions dans l'armée de l'air - En 1960 départ pour Bangui : la guerre au Cameroun - Les réactions au Putsch d'Alger - La vie en Afrique Noire et les missions - Retour à

Rochefort en tant qu'officier d'infrastructure : projet de construction de la nouvelle base.

N° 455

Capitaine de corvette Albert **DUVAL**

Interview réalisée le 23 avril 1986 à Vanves.

Durée : 1 h 15 - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 16 avril 1891.

Décédé le 19 décembre 1991.

Appelé dans la Marine en 1914 et envoyé dans les Dardanelles. En 1916, affecté à Corfou comme observateur. Passe le brevet de pilote d'hydravion. En 1917, affecté au centre d'aviation maritime de Saint-Raphaël, puis au centre école. En 1923, affecté à l'escadrille BR 301. Versé dans la réserve. En 1932, entre au ministère de l'Air. En 1936, affecté au service des études et signalisation et en 1937 sous-directeur administratif aux services techniques des constructions aériennes.

Grades successifs :

| | |
|--|------|
| - enseigne de vaisseau de 2° classe de réserve | 1914 |
| - EV de 1° classe de réserve | 1916 |
| - lieutenant de vaisseau de réserve | 1922 |
| - capitaine de corvette de réserve | 1933 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Affectation dans l'Aéronavale à Corfou - Le séjour à Corfou - Activités de mécanicien - Anecdote concernant une mission de reconnaissance en hydravion - Les hydravions - Missions sur l'Adriatique, apprentissage du pilotage ; anecdote sur un amerrissage forcé - Le brevet de pilote d'hydravion - Attaque d'un sous-marin allemand en Adriatique - Les moyens de communication ; les pigeons voyageurs - La navigation en vol - Les missions d'interception et de barrage ; absence de missions de nuit - Autres attaques de sous-marins allemands - Saint-Raphaël à la CPA : essais de bombes Le Prieur et d'hydravions nouveaux - Les progrès dans la technique des hydravions ; les hydravions Tellier, et Gourdou-Lesseur - Mise au point d'une méthode de navigation de nuit ; l'escadre des Caproni et l'instruction - Bombardement et reconnaissance de nuit - Attaque de trains de munitions - L'utilisation de la TSF - Le centre d'instruction de l'aviation de chasse et de bombardement - L'Armistice et le retour dans la Marine - Les bombes et le déroulement des essais à Saint-Raphaël - L'ambiance dans les

escadrilles de l'aviation maritime - Le rythme et l'organisation des missions à Corfou - Peu de pertes - L'absence de combat aérien - L'après-guerre ; tentatives infructueuses de rentrer à la Société générale trans-aérienne - Entrée au ministère de l'Air - Professeur à l'Ecole supérieure d'aéronautique ; les élèves et l'organisation des cours à l'Aéro-club de France - Activités au ministère de l'Air ; le service des instructions aéronautiques ; les vols de nuit Paris-Londres.

Face 2

Les périodes volontaires de réserve - Blessé au cours d'un vol de nuit - L'aéronavale entre les deux guerres - Les rapports entre civils et militaires au ministère de l'Air - La commission locale consultative - La création des aérodromes civils en France et en Afrique du Nord - La préparation de la guerre ; la recherche de terrain de secours ; les aéro-clubs et l'Aviation populaire - La protection des aérodromes contre les lignes électriques à haute tension - L'EGAM (Entrepôt général de l'aviation maritime) à Orly - La préparation de la mobilisation, l'Armistice, la démobilisation et le repli des services - Les relations avec les constructeurs ; la relance de la construction aéronautique.

N° 456

Monsieur Paul **MENET**

Interview réalisée le 25 avril 1986 à Marly-le-Roi.

Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 1^{er} février 1890 à Paris.

Mobilisé en 1914. Passe de l'infanterie dans l'aviation. Breveté pilote en avril 1917 et affecté à la SPA 21.

Grade : - sergent

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Ses activités avant la guerre de 1914 - La mobilisation ; affectation dans un parc d'aviation ; les horreurs de la guerre - Vedrines et son avion - Le ravitaillement des escadrilles ; différents déplacements au cours de la guerre - La suite de la guerre, dans l'infanterie - Le pilotage sur Farman et Caudron - La formation au pilotage, à Châteauroux - Affectation à la SPA 21 - La reconnaissance et le réglage d'artillerie - La démobilisation - Anecdote concernant un incident de vol sur SPAD - Le capitaine Escudier - Les missions de reconnaissance - La vie quotidienne en escadrille - Commentaire d'album photo - La chasse et la DCA allemandes - Les as anglais - Les officiers et les sous-officiers ; absence de pertes dans l'escadrille - La fin de la guerre ; travail de réception d'avions à Saint-Cyr-l'Ecole - La surdité des aviateurs - Le rythme des missions ; l'armement des avions ; l'absence de combat aérien - Les permissions - Une virille en mission - Les stages de pilotage - Les manoeuvres de 1910 dans l'aérostation - Les sorties en ballon ; l'équipage et l'équipement d'un dirigeable ; la fin du dirigeable "République" - L'absence de parachute en avion - Pas de formation préalable au passage dans l'aérostation - Les souvenirs de la vie d'escadrille ; les avions pilotés : Farman et Caudron en  cole, et Caudron bimoteur - Anecdotes concernant un camarade pilote, Paul Schneider - Les atterrissages forcés ; les accidents en  cole - Paul Schneider, fondateur des Vieilles tiges - Anecdote concernant Védrines - Les obus de 75 et les fléchettes lancés sur les Allemands ; les bombes Claude - Le pilotage ; Latham et Blériot dans la traversée de la Manche -

Face 2

Les avions Blériot d'Avord - La traversée de la Manche.

N° 457

Général Paul **VAUJOUR**

Interview réalisée les 20 mai 1986 et le 28 juin 1990 au SHAA.

Durée : 3 h 30 - 3 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 18 octobre 1926 à Cognac (Charente).

Elève à l'Ecole de l'air en 1945. Passe par les écoles de Cognac et Meknès. Affecté successivement à la 1° escadre de chasse d'Oran puis au GC III/6 à Sidi-Ahmed en 1950. Envoyé en Indochine jusqu'en 1952. A son retour, affecté à la 2° puis 1° escadre de chasse à Saint-Dizier en 1955. En 1958, chef de la section

circulation aérienne au 1° CATAAC ; en 1959, affecté à la 9° escadre de chasse, puis commandant stagiaire à l'ESGA en 1963. Chef du 3° bureau de la FATAC en 1965, et chef des opérations au 1° CATAAC en 1967. Commandant de la base de Creil en 1968. Affecté au commandement de la 2° RA. Auditeur au CHEM et à l'IHEDN en 1972. Nommé au commandement des écoles de l'AA en 1973, adjoint au général commandant la Défense aérienne en 1976, commandant des Ecoles de l'armée de l'air en 1978. Membre du conseil supérieur de l'Air. Nommé conseiller du gouvernement pour la Défense en 1981. Placé en congé du personnel navigant en 1982.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1947 |
| | - lieutenant | 1949 |
| | - capitaine | 1954 |
| | - commandant | 1959 |
| | - lieutenant-colonel | 1965 |
| | - colonel | 1968 |
| | - général de BA | 1974 |
| | - général de DA | 1977 |
| | - général de CA | 1979 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 20 mai 1990)

Mise en place de l'escadron I/I "Corse" sur F 84 F - Les raisons de l'opération 700 : la nationalisation du canal de Suez - Préparation de l'opération dès juillet - Le Corse en dehors de l'opération - Prise d'alerte, fin août - La préparation logistique, les renforts - L'entraînement au tir de roquettes - Confirmation de l'imminence du départ ; l'installation du matériel sur train - Installation de l'échelon mécano à Istres - Le départ de l'escadron - L'escale à Brindisi : départ de Brindisi en JATO - Escale à Akrotiri - L'arrivée à Lod - Briefing de l'officier de liaison israélien - Les missions de couverture - Le camouflage ; l'habillement - Les problèmes de couverture aérienne - Les premières missions d'attaque au sol - Anecdote : réquisition de

fournitures par l'armée israélienne - La mission sur Louxor : problèmes de cartes - La préparation logistique de l'opération : l'impossibilité d'emporter des roquettes - L'attaque du terrain de Louxor - Départ de Lod - Les raisons politiques de l'arrêt de cette opération.

Face 2

Les problèmes militaires liés à l'opération de Louxor - L'accélération du rapatriement - Accident à Lod - La promptitude des Israéliens à évacuer les carcasses de F 84 F - La mauvaise volonté des dockers de Marseille - Règlement de la perte d'avions OTAN en Israël - Le secret de l'opération - Le secret après l'opération : les participants à l'opération 700 consignés sur base - La nécessité du secret - Risques d'être abattu - L'assistance au sol - Le moral des pilotes, l'accueil des Israéliens - La présence d'appelés dans l'expédition - L'ambiance à l'escadron - L'assistance technique américaine - Les cocardes - Le problème de l'autonomie de vol pour l'attaque de Louxor - Anecdote sur Dujour.

Bande 2 - Face 1 (Entretien du 28 juin 1990)

Suite de l'anecdote sur Dujour - Anecdote sur une visite au Portugal - Entrée à l'Ecole de l'Air - Première affectation - Départ en Indochine ; entraînement avant le départ - Le mode de désignation pour partir en Indochine - Le voyage en bateau et l'arrivée - Les missions du groupe - Les décollages sur alerte - Rythme des missions - Transport du général de Lattre à Tianh Yen - Le P 63 ; le travail des mécaniciens - Remplacement du P 63 par le Bearcat - La guerre vue par les aviateurs - Les opérations sur la RC 4 - La bataille de Vinh Yen - Le travail du Transport - Absence totale d'informations sur l'Indochine avant le départ - Le travail de Leclerc en Indochine - Pas de solution militaire à ce problème - L'enthousiasme des aviateurs ; vision de l'empire français - L'affaire de la RC 4.

Face 2

L'affaire de Cao Bang ; changement des mentalités - Virage très important avec l'arrivée de de Lattre - L'affaire de Vinh Yen : une victoire grâce à de Lattre - La population vietnamienne - La politique menée par de Lattre ; les prémonitions de Leclerc - Rencontre avec Bernard de Lattre - La vie quotidienne - Réflexions sur cette guerre - Le manque de moyens - Les événements après 1952 en Indochine - L'action de de Lattre.

N° 458

Commandant Jean **MENDIHARAT**

Interview réalisée le 27 mai 1986 au SHAA.

Durée : 1 h 30 - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 25 novembre 1928 à Diourbes (Sénégal).

Décédé le 8 novembre 1988.

Appelé en 1948. Rengagé en 1951 et affecté à Mont-de-Marsan puis Aulnat. Détaché aux USA pour un stage de pilotage. Affecté à la 2° escadre de chasse et envoyé en Extrême-Orient de juillet 1954 à juillet 1955. Affecté à la 2° escadre de Dijon et envoyé en Israël pour participer à l'opération 750. Affecté en 1957 en Algérie à l'EALA 11/72 à La Regahia. Effectue un deuxième séjour en 1960. Envoyé en Allemagne à la 4° escadre de chasse en 1961. Placé en congé du PN en 1965.

Le témoignage ne concerne que l'affaire de Suez.

| | | |
|---------------------|------------------------------|------|
| Grades successifs : | - sergent de réserve | 1949 |
| | - sergent-chef | 1955 |
| | - sous-lieutenant de réserve | 1958 |
| | - lieutenant de réserve | 1960 |
| | - capitaine de réserve | 1964 |
| | - commandant | 1970 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Sa situation à l'époque - Vols sur Mystère IV ; les carences dans l'équipement des avions - Missions de longue distance sur Mystère IV - Une alerte, fin octobre ; réception de balises de détresse et de paquets - Pressentiment d'un envoi imminent au Moyen-Orient - Première tentative de départ, le 27 octobre - Départ le 28 octobre par patrouilles de trois - Arrivée à Brindisi et départ pour Akrotiri - Le départ de Dijon ; anecdote concernant des rouleaux de cartes et une fiche rédigée en hébreu - Le 29 octobre : annonce par le général Brohon de la destination finale :

Ramat David ; anecdote sur une erreur de navigation - Arrivée sur le terrain ; pose de cocardes israéliennes - Les avions de la base ; Les Mustang et la destruction de lignes téléphoniques dans le Sinaï - Le 30 octobre : missions de couverture et alerte en vol - Le 31 octobre : tir accidentel sur des 84 F - L'arraisonnement d'un navire égyptien - Le fin mot de l'affaire concernant l'accrochage accidentel avec les 84 F - Les systèmes de liaison radio israéliens - Une mission de reconnaissance armée sur la rive orientale du canal de Suez - Attaque d'un train ; la DCA égyptienne - Le retour en Israël ; rencontre avec patrouille égyptienne au sol - Anecdote concernant l'officier de liaison israélien - Retour du gros de l'escadre ; vol sur Mystère IV israéliens - Le 15 novembre : rencontre inopinée avec des Venom britanniques - Fin des vols en décembre ; logement à l'hôtel ; la transmission des ordres.

Face 2

Suite de l'anecdote - Retour en France incognito - Le caractère secret de la présence des militaires français en Israël - Les cartes d'identité israéliennes - Anecdote - L'entraînement au tir avant le départ pour Israël - Les pressentiments des pilotes quant à leur destination finale - La sélection et la rareté des jeunes pilotes - Le retour aux cocardes françaises - Les tenues et les cartes d'identité israéliennes - Les rapports avec les Anglais - Briefing avec le général Brohon : les objectifs militaires ; plan de court-circuitage des Anglais - La reconnaissance par les Israéliens des codes arabes ; l'Egypte et les avions jordaniens - La cellule de commandement de Ramleh - La vie quotidienne sur le terrain de Ramat David - Les rapports avec les militaires israéliens ; anecdote sur un DC 4 d'Air France ayant survolé la Jordanie - Les consignes de sécurité à Ramat David - La motivation des pilotes - Les implications géopolitiques de l'opération ; ses liens avec la guerre d'Algérie - L'acceptation du combat sous cocardes israéliennes - Les citations et témoignages de satisfaction au retour en France - Les relations avec les hommes de la 1^o escadre.

N° 459

Monsieur Jean AGIER

Interview réalisée le 28 mai 1986

Durée : 30 mn - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 8 novembre 1929 à Poitiers (Vienne).

Appelé en 1954 à la base de Caen. Affecté au 1° CATAC puis à la 1° escadre de chasse comme officier de renseignement. Participe à l'opération 750, envoyé en Israël. Libéré en 1957.

| | | |
|---------------------|------------------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant de réserve | 1955 |
| | - lieutenant de réserve | 1957 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Sa désignation pour partir en opération - Le problème du secret - Les cartes nécessaires à l'opération voyagent avec le major Adler - Départ de Saint-Dizier - Convoi consigné à Istres - L'arrivée en Israël - L'organisation à Lod - Le moral des personnels engagés - Rapports avec les Israéliens - Préparatifs de l'opération sur Louxor, les problèmes logistiques - Mission d'appui-feu en soutien des troupes israéliennes - La sécurité sur la base - La réception des ordres - Les papiers, l'uniforme - Reste en mission "post-cursive" en Israël jusqu'en décembre - Les regrets sur la lenteur de l'opération.

N° 460

Colonel Clovis **PARISOT**

Interview réalisée le 4 juin 1986 à Montmorency.

Durée : 45 mn - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 25 novembre 1928 à Colmar (Haut-Rhin).

Décédé le 24 septembre 1986.

Elève à l'Ecole de l'Air en 1949. Suit une formation dans les écoles américaines. A son retour, affecté en Indochine d'avril 1953 à août 1954 dans l'escadrille de reconnaissance outre-mer 80. Affecté ensuite à la 2° escadre de chasse puis en 1957, en Algérie avec le "Dauphiné". Détaché au Moyen-Orient en octobre 1956 pour participer à l'opération de Suez. Démissionne de l'armée d'active en 1958.

Le témoignage ne concerne que l'opération de Suez.

| | | |
|---------------------|---------------------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1951 |
| | - lieutenant | 1953 |
| | - capitaine | 1957 |
| | - commandant de réserve | 1964 |
| | - lieutenant-colonel de réserve | 1969 |
| | - colonel de réserve | 1976 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Départ pour Brindisi via Chypre, puis arrivée à Ramat David - Les couleurs israéliennes - Défense du territoire israélien - Le détachement de la 2° escadre : Mystère IV - Mystère IV livrés en Israël - Départ de l'escadre le 16 novembre 1956. Contacts avec Souviat - Relations avec Israël - Le second de Parisot, Castagnos. Anecdote - Le matériel apporté par la France - La vie à Ramat David - Réception des premiers pilotes israéliens. Leur formation - Le travail de formation des pilotes - Départ d'Israël le 18 décembre - Les mécaniciens israéliens - Raisons du départ des Français. Indiscrétions - L'arrivée à Orly - Les opérations avec

Israël ; cadre de l'affaire - Les papiers donnés aux Français - Les opérations de couverture permanente - Puis opérations contre l'Egypte - Les missions d'attaque au sol - Guidage du sol pour opérations de couverture - Les avions israéliens - Répartition des tâches - L'Algérie, Sétif ; son départ de l'AA - Impressions sur l'affaire de Suez - Relation avec la guerre d'Algérie. Espoir de renverser Nasser - Raisons de son départ de l'armée de l'air - Retour à la vie civile - L'industrie charbonnière.

N° 461

Général Gérard **SAINT-MARTIN**

Interview réalisée le 19 juin 1986 à Paris.

Durée : 1 h 30 - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 8 juin 1922 à Wiesbaden (Allemagne).

Ecole de l'Air en 1942 puis Ecole des mines en 1943. En école de pilotage aux USA. Affecté au GC II/6, puis II/5 à Bizerte. En opérations en Indochine de 1949 à 1951. Commandant en second de la base d'Orange en 1951. Affecté à Salon en 1952, puis à Oran en 1954 comme commandant du I/6. Nommé à la 2° escadre de chasse de Dijon en 1957. Affecté à l'état-major du 1° CATAC à Lahr en 1959. Ecole de guerre en 1962. Nommé à l'Inspection générale de l'armée de l'air puis commandant de la base de Colmar en 1965. Sous-chef opérations puis chef d'état-major de la FATAC à Metz en 1968. Prend le commandement du 1° CATAC en 1971. Directeur de la circulation aérienne militaire en 1976. Directeur du CSI et CESID. En congé du personnel navigant en 1978.

Le témoignage ne concerne que sa participation à l'opération 700 en Israël en 1956.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1942 |
| | - lieutenant | 1944 |
| | - capitaine | 1949 |
| | - commandant | 1954 |
| | - lieutenant-colonel | 1960 |
| | - colonel | 1965 |
| | - général de BA | 1971 |
| | - général de DA | 1975 |
| | - général de CA | 1977 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

La 2° escadre ; transformation sur Mystère IV - Les déplacements à Londres du colonel Perdrizet - Préparatifs de l'opération ; le personnel - Le matériel ; visite d'inspection du général Jouhaud - Le secret de la destination finale - Arrivée à Chypre - Les enveloppes concernant la destination - Volume du détachement - Les Mystère IV israéliens - Le voyage - L'entraînement au tir - Ambiance à la base de Dijon avant le départ - Installation à Ramat David - Les cocardes israéliennes : uniformes, papiers et insignes - Les états d'âme du personnel - Information des familles - Les cocardes - Anecdote sur les reporters de Paris-Match.

Face 2

Les hangars ; protection du matériel - L'ambiance en Israël - Les missions de couverture : leur organisation - Les radars - Organisation du commandement ; le commandant Perdrizet - Interception entre la 2° et la 1° escadre - Missions d'attaques au sol sur le canal - Réflexions sur cette guerre - L'organisation britannique et française ; le général Brohon - Rapports avec la guerre d'Algérie - Un détachement laissé en Israël et formation du 109° squadron - L'armée de l'air israélienne - La vie quotidienne sur le terrain - Un MiG 15 abattu par un israélien.

N° 462

Général **PERDRIZET**

Interview réalisée le 24 juin 1986 à Crest.

Durée : 1 h 15 - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 11 juillet 1912 à Crest (Drôme).

Décédé le 2 juin 1994.

Elève à l'Ecole spéciale militaire en 1932, puis Ecole militaire et d'application de l'armée de l'air. Affecté à la 25° escadre en Tunisie en 1937. Participe à la campagne de 1940 avec l'escadrille V/13. Evadé de France par l'Espagne en août 1943, rejoint l'AFN puis la Grande-Bretagne. Prend le commandement du GC III/3 en 1945. Affecté à l'état-major général Air, puis à la 60° escadre de transport en 1949. Commandant de la base Ouges-Longvic en 1953, puis de la base de Dijon en 1954. Affecté au secrétariat d'Etat aux forces armées Air en 1956. En mission au groupement mixte n°1 pendant l'opération 700 au Moyen-Orient. Nommé chef d'état-major du secrétaire d'Etat aux forces armées Air. Placé en congé du PN en 1957.

L'interview ne concerne que l'affaire de Suez.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1934 |
| | - lieutenant | 1936 |
| | - capitaine | 1940 |
| | - commandant | 1944 |
| | - lieutenant-colonel | 1948 |
| | - colonel | 1953 |
| | - général de BA | 1957 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Les conditions de sa nomination pour la préparation de l'opération de Suez - Création d'un état-major à Londres - Départ en secret pour Londres - L'initiative politique de l'opération - L'ambiance à l'état-major de Londres - Les liens avec l'Afrique

du Nord - Préparation du départ pour Israël - Les contacts avec monsieur Kedar, émissaire israélien à Paris - Les réunions de préparation à Paris - Les problèmes de coordination - Les rapports entre Israël et la France - L'organisation du départ de France - L'arrivée en Israël - Premiers contacts avec l'armée de l'air israélienne - Début des opérations - Les liaisons avec Chypre - Les cocardes - Les problèmes de coordination entre Chypre et Israël - Attitude des Américains - Les relations avec le général Brohon - Absence de nouvelles de France - Les missions d'appui-feu - L'attaque de Louxor - Les préparations de missions avec les Israéliens - La vie quotidienne - Les missions de couverture aérienne - La valeur du Mystère IV - Les Israéliens et les Mystère.

Face 2

Les Mystère (suite) : la formation des mécanos - Les radars ; le matériel laissé aux Israéliens - Leur rôle d'instructeurs jusqu'en décembre 1956 - Les rapports entre la 1^o et la 2^o escadre - La discrétion du retour en France - L'efficacité du général Jouhaud - L'erreur majeure des Français : se mettre sous les ordres des Britanniques - Bilan de l'opération.

N° 463

Monsieur Marcel **BIRSANSKI**

Interview réalisée le 27 juin 1986 à Paris

Durée : 40 mn - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 29 décembre 1891.

Appelé dans l'infanterie au 74° RI, puis 162° RI et 412° RI.

Envoyé en 1919 à Berlin avec la mission chargée du contrôle aéronautique.

Grade : - capitaine

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Départ pour la guerre - Passage dans l'aéronautique à la commission de contrôle interalliée de Berlin - Affectation à la mission japonaise - La commission aéronautique et son commandement - Récupération de matériel : un dirigeable ramené en France - Le matériel aéronautique récupéré - Un exemple des tentatives allemande de cacher du matériel - Les relations avec les Allemands - Le putsch de Kapp - Deux chauffeurs français tués - Visite d'usines et de casernes dans toute l'Allemagne - Les relations avec les Japonais - Examen de photos - La durée du séjour - Les problèmes de communication avec les Japonais ; l'autre Français de la commission - La fin de la mission - L'état du matériel aéronautique récupéré - Après son départ, les activités de la commission - Le retour à la vie civile ; la vie matérielle à Berlin - Le putsch de Kapp - Les différentes commissions à Berlin - Conclusion.

N°464

Monsieur Maurice **DEPECKER**

Interview réalisée le 1^o juillet 1986 à Paris.

Durée : 1 h 30 - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 25 février 1911

Engagé dans l'aviation en 1937 : passe par l'école des mécaniciens de Rochefort. Participe à la campagne de France. Evadé de France par l'Espagne en décembre 1942. Rejoint l'Angleterre. Démobilisé en 1945.

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Son engagement dans l'aviation - Le 38^o régiment d'aviation : l'ambiance - L'école régimentaire de Metz : dureté des instructeurs - Les cours - Difficulté du concours d'entrée à l'école de Rochefort - L'enseignement à Rochefort - Retour à Metz - Le peloton de sous-officiers - Départ pour le Proche Orient - La course Istres-Damas-Paris : ravitaillement à Damas ; crash d'un Savoia-Marchetti ; remplissage des réservoirs sous pression - 12 mai 1938 un exercice aéronaval : incidents graves avec la Marine : réactions de l'amiral de Laborderie - La vie quotidienne au Liban - Anecdote : un pari avec la Marine - Les missions : participation des mécaniciens volants - Entraînement de mitrailleur - Retour à Bordeaux ; affecté sur Bloch 210 : qualités et défauts de l'appareil.

Face 2

Les moteurs du Bloch 210 - Départ au front avec le GAO ; inefficacité de la reconnaissance - Affecté à Wisseps ; terrain de secours - L'attaque du 10 mai 1940 : bombardement du terrain ; le repli - La campagne de France, problèmes de personnel et de ravitaillement - Manque de matériel - Fin des combats - Les projets d'évasion - Décide de quitter l'armée - Allées et venues en France : erreurs à ne pas commettre - Esprit des sous-officiers de l'AA - Démission de l'armée - Passage en Espagne - Arrivée à Barcelone - Arrestation et emprisonnement à Saragosse et

Miranda ; action d'un camarade de la Red Cross - L'interrogatoire
- Passage en Angleterre - Les officiers français au Moyen-Orient
et la Résistance - Anecdote sur l'atterrissage d'un Beaufighter à
Casablanca.

N° 465

Colonel Maurice **BLANCHET**

Interview réalisée les 3 juillet et 4 septembre 1986 à Bourg-la-Reine.

Durée : 2 h 15 - 2 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 13 novembre 1919 à Lorient (Morbihan).

Elève à l'Ecole de l'air en 1939. Démobilisé en 1940. Rapellé en 1945 et envoyé en école de pilotage aux USA. Affecté au CIET de Toulouse en 1946 ; envoyé en Extrême-Orient, affecté au GT Anjou. Effectue un séjour en Algérie en 1948. Affecté à Baden puis à Lahr à la 1^o division aérienne en 1951. Deuxième séjour en Indochine avec le groupe I/64. Fait prisonnier à Dîen Biên Phû le 7 mai 1954. Rapatrié en septembre. Affecté en Algérie au I/62 de 1955 à 1958. Stagiaire au CESA ; puis affecté à la Délégation ministérielle à l'armement en 1961.

En congé du personnel navigant en 1964.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1940 |
| | - lieutenant | 1942 |
| | - capitaine | 1947 |
| | - commandant | 1953 |
| | - lieutenant-colonel | 1958 |
| | - colonel | 1963 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1

Ses études - Entrée à l'Ecole de l'air : promotion 1939 ; multiples pérégrinations de l'école - Etudes à Sup Elec - Le pilotage aux USA ; la sélection, le brevet - Le matériel utilisé ; le T 6 - Départ en Indochine en 1946 à l'Anjou ; la ligne 102 - Les opérations ; l'insécurité à Saïgon - Le transport et les lignes régulières - Retour en France et entraînement au CIET - Départ pour l'Algérie au GT I/62 puis mutation au Bourget - Liaisons avec l'Indochine - Composition du groupe et vie quotidienne - Fin 1949, commandant d'une escadrille de liaison en Allemagne du haut commissaire François-Poncet - Affecté à Lahr à la division de liaison - Anecdote : atterrissage forcé chez les Russes - L'école d'état-major puis affectation au 3^o bureau-accidents - Deuxième

séjour en Indochine : différences avec le premier séjour - Les villes colonisées et leur tranquillité - Stationnement à Nia Trang ; activité de son groupe - La peur : anecdote - Efficacité de la Marine dans les bombardements - Les Fairchild Packet et les Tigres volants : le parachutage - Sa captivité ; seul officier de l'AA - Défaillances du transport - La vie quotidienne du transporteur ; rythme des missions et surmenage - La captivité ; départ de Dîen Biên Phû ; condition du voyage - Commentaires de photos du livre de Jules Roy - Traitements des Viets ; exemple d'évasion manquée de Ferrando - Pourcentage de décès dans les camps - Accueil à leur libération par l'AA en septembre ; conditions de la libération et échanges de prisonniers.

Face 2

La libération et l'arrivée en France - Geneviève de Galard - Echelonnement de la libération des camps - Manque d'information dans le camp de DBP - Choix de DBP : une erreur - Possibilité de l'intervention américaine : la bombe atomique - Renouveau de l'intérêt pour l'Indochine ; Jules Roy - Affectation en Algérie en tant que commandant du I/62 - Muté à l'Inspection générale ; recommence des études : ingénieur atomicien - Installations des champs de tir - Démission de l'armée - Les livres sur l'Indochine - Reconnaissance de la France pour les anciens de Dîen Biên Phû - Dernière anecdote.

Bande 2 - Face 1

Les missions sur Dîen Biên Phû - Une opération de diversion en Annam - Evacuations sanitaires - Son sentiment sur la situation - Les chefs : de Castries - Conduite de l'armée de l'air - Le dernier atterrissage à Dîen Biên Phû - Geneviève de Galard - La vie dans le camp - Les derniers jours de Dîen Biên Phû et la reddition - Départ et conditions du voyage - La captivité, les interrogatoires, la démoralisation - Conditions matérielles - Pertes humaines dans les camps et sévices moraux - Sa libération ; étapes du voyage - Echange de prisonniers puis embarquement sur un bateau français - Hanoï, Nia Trang puis la France - Souvenirs sur Castagnos - Considérations sur l'état d'otage.

N° 466

Madame Jeanne **FONTAINE**

Interview réalisée le 30 juillet 1986 au Blanc-Mesnil.

Durée : 1 h 15 - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Née le 29 août 1897 à Genelard (Saône-et-Loire).

Décédée le 2 mars 1994.

Travaille à la compagnie aérienne française (CAF) de 1921 à 1940. Participe à la Résistance en Bourgogne. Après la guerre, dirige une entreprise de bâtiment.

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Son baptême de l'Air en 1921 : anecdote - Son entrée à la Compagnie aérienne française ; rencontre avec balayer - Signature d'un contrat - Personnalité de Balayer - Les vieux pilotes de la guerre 1914-18 ; misère de l'aviation civile à cette époque - Choix de sa tenue - Son rôle : attirer les gens pour les emmener voler - Le vol : Les différentes phases - Un vol sur Paris : un incident - Fonctionnement de la compagnie ; allusion à Potez - La première hôtesse de l'Air - Le personnage de Maryse Hills - Maryse Bastié et Adrienne Bolland - Histoire de Duterrier tombé dans le cimetière de Pantin - Le Potez - Souvenirs sur Saint-Exupéry - Les pilotes allemand.

Face 2

Les différentes compagnies ; Air France - Les accidents et pertes - Rôle des hôtesse ; Air Union ; les compagnies - Evolution entre les deux guerres évocation de Costes - Le Bourget - La CAF - La Résistance : trois arrestations - Installation du Musée de l'Air - L'exposition de Vincennes de 1937 ; anecdotes - Le départ de Costes et Bellonte - L'arrivée de Lindbergh - Son goût pour l'Amérique.

N°467

Général Yves **GUEGUEN**

Interview réalisée les 24 septembre 1986, 8 décembre 1987, 20 janvier, 22 janvier, 5 février, 12 février et 4 mars 1988 au SHAA.
Durée : 10 h - 7 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 2 novembre 1919 à Rouen (Seine-Maritime).

Elève à l'Ecole de l'air en 1940. Envoyé en AOF à Bamako puis Thiès. En congé d'Armistice en 1943. Evadé de France et interné en Espagne. Rejoint l'Angleterre et rallie les FAFL : affecté au groupe Lorraine en 1944 puis au groupe Maine en 1945. Passage au CIET en 1946 ; affecté à Villacoublay au groupe de transport et de liaisons aériennes en juin 1953. Sous-chef du GMMTA en 1955. Adjoint au commandement du groupement mixte n°1 à Chypre en 1956. Commandant la 61° escadre d'Orléans en 1957 puis le CIET et la base de Toulouse en 1959. Chef d'état-major du GATAC n°2 à Oran, puis chef d'état-major du commandement du Transport aérien en 1962. Stagiaire à l'ESGA en 1964. Dirige le 3° bureau de l'EMAA en 1965. Adjoint au commandant des écoles de l'AA en 1967. Commandant du 2° CATAC à Nancy en 1969. Directeur central du matériel en 1970. Placé en congé du PN en 1975.

BIBLIOGRAPHIE

Groupe de liaisons aériennes ministérielles, Livre d'or 1986 : 40 ans de 60° escadre, 20 ans sur Mystère 20, Villacoublay, 1986.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1940 |
| | - lieutenant | 1942 |
| | - capitaine | 1944 |
| | - commandant | 1949 |
| | - lieutenant-colonel | 1955 |
| | - colonel | 1961 |
| | - général de BA | 1967 |
| | - général de DA | 1970 |
| | - général de CA | 1974 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 8 décembre 1987)

Présentation du général Gueguen par le général Robineau - L'Ecole de l'air en 1939 - Evasion vers Bamako, rejoint le groupe 1/63 - Rapatrié sanitaire vers la France occupée - Son évasion vers l'Espagne - Départ vers l'Angleterre, l'ambiance à Gibraltar - Arrivée en Angleterre, les FAFL, le stage d'entraînement - Arrivée au Lorraine en mai 1944 - Traversée avec BC Vallières, récit du voyage et de l'arrivée - Les interrogatoires du premier jour - Rejoint l'état-major des FAFL - Le désir de se battre - Stage dans la RAF - Différence avec l'armée de l'air - L'Ecole de l'air en 1939 - Le séjour à Bamako - Le Glenn-Martin 167 - Pilotes et navigateurs - Son expérience du vol à l'époque - Les différences entre la RAF et l'armée de l'air - Retour d'une mission ; différents terrains fermés - L'armée de l'air alignée sur la RAF - Bon niveau actuel - L'armée de l'air en 1939-40 - La RAF en 1939-40 - Le groupe Lorraine, son fonctionnement - Le personnel technique - Différentes figures du groupe - Accueil des nouveaux du groupe par les anciens en 1944 - Le général Valin et la réunification de l'AA - Les missions du Lorraine.

Face 2

Missions de bombardement en vue du Débarquement ; les objectifs - Missions spécifiques d'appui de l'armée Montgomery - Missions d'interdiction et d'interception - Installation à Vitry-en-Artois puis en Hollande - Les matériels successifs du Lorraine - Importance du renseignement dans la RAF - Durée des missions et leur préparation - Ampleur des expéditions, moyens mis en oeuvre - Les missions sur la France ; bombardement de Rouen - Armement employé, méthodes de bombardement - Récit de missions ; les instruments - Les V1 - Le Messerschmitt 262 - Les pertes du groupe - La protection de la chasse - Les largages de fumée - Les tours d'opération - Cadence des missions - Confirmation des missions par photographies - Le risque au quotidien - Attaque d'un rassemblement de chars après le débarquement - Différentes missions (carnet de vol).

Bande 2 - Face 1

Les opérations du débarquement ; les écrans de fumée - Danger de ces missions - Missions d'appui avec Montgomery - Les missions d'intruders de nuit ; les pertes - Retour en France ; combativité du groupe - La nuit du 4 août : les pertes énormes - La bataille d'Arnhem et la contre-attaque des Ardennes - Arrivée du Mitchell - Le retour en France et l'accueil - La Hollande - Oppositions franco-anglaises au Liban - Les FAFL : les différents clans - Etat de l'AA après la guerre - Affecté au III/15 : les missions de transport - Le centre d'instruction des équipages de transport - La formation donnée - Les missions de rapatriement des déportés en 1945 - Affectation à l'EMAA - Commandant du GLAM en 1953 ; transport de personnalités civiles - Un voyage avec de Gaulle - Missions pour le GMMTA vers Saïgon.

Face 2

Les diverses personnalités et leur attitude vis-à-vis de l'équipage - Anecdote sur monsieur Christiaens - Le président Coty et sa femme - Le premier voyage du général Fay – Anecdote - Voyage en Inde de monsieur Christiaens - Le GLAM contesté par l'AA - Sous-chef d'opérations au COTAM ; envoyé à Chypre - Mission à Londres avec le général Brohon pour la préparation du plan Mousquetaire - Elaboration du plan - Indiscrétions des parachutistes - Projet d'opérations avec Israël - Départ pour Chypre - Opération de largage des parachutistes - Arrêt des opérations - Les menaces américaines - Relations avec les Anglais - Opérations menées en Israël - Objectifs anglais différents pendant cette guerre.

Bande 3 - Face 1 (Entretien du 20 janvier 1988)

Suez, la coopération franco-israélienne - L'aide française aux Israéliens dans le domaine du transport - Rôle des Nord 2501 - L'opération de Louxor contre les bombardiers égyptiens - L'appui virtuel qu'auraient pu apporter les Israéliens - L'opération avortée sur El Kantara - Le rôle du transport - La valeur des unités engagées - Le rôle du SDEC, ses moyens - Les relations avec le général Brohon - L'adaptation du matériel français à ce type de mission - L'impact réel des interventions russes et américaines - L'ambiance à Chypre, attitude des Français à l'égard du terrorisme - Les conditions de vie pour les unités du transport -

Sous-chef opération au COTAM - Commandant en second de la base d'Orléans - Responsabilités à l'égard de la base et de l'escadre - L'attitude des officiers durant la période précédant le 13 mai 1958 - La nuit du 13 mai 1958 à Alger - Position de l'armée de l'air vis-à-vis de de Gaulle - La préparation d'une action de soutien sur Paris - La défense des bases en 1958 - La position des appelés.

Face 2

Opposition entre le comportement de l'armée en 1958 et en 1961 - Manoeuvres de l'OTASE - Le renforcement des bases d'Algérie à partir d'Orléans - Les activités du Transport - L'entraînement opérationnel - Début de standardisation du matériel - Les nécessités d'une gestion plus centralisée du potentiel - Le "je vous ai compris" sur la place du Forum - Commandant de la base, du CIET, et de la garnison à Toulouse - Rôle du commandant de la base - La patrouille "Guimauve" - La qualification au CIET - Le Putsch de 1961 - La défense des bases contre un débarquement venu d'Algérie - Les troubles provoqués au sein de l'armée de l'air par ces crises politiques - L'arrivée des commandos de l'Air d'Algérie - La situation difficile des militaires engagés vis-à-vis des populations civiles algériennes.

Bande 4 - Face 1 (22 janvier 1988)

L'armée de l'air en 1940, 1958, et 1961 : différences et similitudes des situations - L'attitude du général Jouhaud - Situation du général Nicot - Permanence d'une solidarité au sein de l'AA malgré le Putsch - Un entretien avec le général Bigot - Mauvaise appréciation de la situation par les putschistes - Départ en Algérie comme chef d'état-major du GATAC à Oran - Conjectures sur les rôles respectifs de Michel Debré, du général Nicot et du colonel Lacoste - La nécessité de sanctions en Algérie après le Putsch - Organisation des groupements aériens tactiques - L'emploi des différents types d'unités au sein du GATAC - Une bonne coopération armée de l'Air-armée de Terre - L'efficacité du soutien aérien - Les sentiments des officiers de l'AA sur la base d'Oran - La situation militaire dans la région d'Oran en avril 1961 - L'efficacité des commandos ; le commando Georges, son organisation - Démarche de Pichoff en faveur de Jouhaud alors

dans la clandestinité - La lutte contre l'OAS - L'arrestation de Jouhaud - Le colonel Gueguen reconnaît le général Jouhaud - Le transfert du général Jouhaud à Paris.

Face 2

La réaction du chef d'Etat-Major, Stehlin - Conséquences pour le colonel Gueguen de cette arrestation - Climat de violence à Oran en 1961 - La violence culmine à l'approche de l'indépendance - Responsabilité de l'OAS dans ce "climat de folie" - La fin dramatique du commando Georges, 500 morts français à Oran - Risque élevé de tout commandement militaire en Oranie à cette époque - Le risque d'un nouveau putsch à l'approche de l'indépendance - Les sentiments de la Légion à Sidi-bel-Abbes - Protection de la base contre l'OAS - Les troubles le jour de l'indépendance, le transfert des unités en France - Retour en France, chef d'Etat-Major du COTAM - La réorganisation fonctionnelle à la suite de la circulaire du général Martin.

Bande 5 - Face 1 (Entretien du 5 février 1988)

Retour en France au COTAM 1962-1964 - Implantation de moyens de transport outre-mer - Spécificité du COTAM - Réaffectation des hélicoptères, création de l'ALAT - Centre des hautes études militaires - L'intégration des questions militaires dans la stratégie globale d'un pays - IHEDN à temps partiel - Le colonel Mitterrand - Réflexions sur l'utilisation du nucléaire - Voyage en Pologne - 3^o bureau de l'Etat-Major en 1965 - Les problèmes dans cette tâche - La directive du général Martin - Problème de hiérarchie et d'information - Le problème de la formation, insuffisant recours aux compétences extérieures - Etude de l'activité aérienne en milieu nucléaire.

Face 2

Problèmes budgétaires. Exemple, le brevet de tireur d'élite - Le retrait de l'OTAN - Les consignes provisoires d'opération et d'instruction - Les commissions d'évaluation - Conciliation entre circulation militaire et civile dans l'espace aérien - Le partage des infrastructures au sol - Le renforcement de la coopération, création de la DIRCAM - Le rapatriement des écoles du Maroc - Effectifs du 3^o bureau - Accident des Mystère IV en Espagne -

Début de mise en oeuvre de la force nucléaire avec le Mirage IV - Divers incidents avec le Mirage IV.

Bande 6 - Face 1 (Entretien du 12 février 1988)

Fin de la période au 3^o bureau. Affectation au commandement des écoles - Les problèmes de l'époque - Le retour des écoles de pilotage du Maroc. Problème du partage de l'espace aérien avec l'aviation civile - Les questions de formation - La nécessité d'une certaine uniformisation des programmes - Le recrutement des instructeurs - Les moniteurs de pilotage - Tentative pour établir un roulement pour les moniteurs entre l'école et l'escadre - Retour au système ancien - Les insuffisances dans l'apprentissage des pilotes - Essai d'adaptation de l'emploi du temps pour répondre aux nécessités de la formation - Passage d'un tiers de l'école Polytechnique à l'Ecole de l'air - Insuffisance du nombre d'heures de vol pour les futurs pilotes - De nombreux accidents dus au manque de rigueur de l'encadrement.

Face 2

Valorisation de la fonction "école" dans l'armée de l'air - Faible écho de mai 1968 dans les écoles de l'AA - L'Ecole de l'air, cas particulier pour le commandement des écoles - Commandant du 2^o GATAC à Nancy - Rôle et missions du 2^o GATAC dans cette région - Problème de l'initiative dans le commandement - Formation de la composante Air de la Force d'Intervention (CAFI) - Une coopération difficile dans les opérations inter-armées - Rôle de réflexions sur l'emploi de l'arme nucléaire dans l'AA - Importance croissante de la subordination aux autorités politiques du fait de l'arme nucléaire - La Direction centrale du matériel de l'AA - Importance de cette direction - Organisation de cette direction (la loi de 1984) - Une grande autonomie dans cette responsabilité - Problème de l'informatisation - La maintenance du matériel globale.

Bande 7 - Face 1

Relation avec les syndicats - L'organisation de la maintenance héritée de l'avant-guerre - Les faiblesses de la maintenance dans l'AA - Rapports avec les employés d'Etat syndiqués - Exemple : la faible mobilité du personnel civil - Insuffisante remontée de

l'information vers le sommet de la hiérarchie - Regroupement du 2^o échelon au sein du GERMAS au niveau de l'escadre - Suppression du 4^o échelon - La sous-traitance aux industries civiles - Nécessité d'une conception globale des réformes sur la maintenance - Partage des responsabilités dans la gestion des stocks - Les expériences dans la RAF et l'armée de l'air canadienne - Le problème de l'interchangeabilité des pièces - Rationalisation de la maintenance - Adaptation des stocks à un type de conflit donné, les possibilités de regroupement des dépôts - Etat d'esprit différent des civils et des militaires d'active à l'égard du syndicalisme.

Face 2 (Entretien du 4 mars 1988)

La formation d'équipes spécialisées dans un matériel particulier - L'achat de matériel nouveau, la répartition des commandes - Tentative de rationalisation des choix budgétaires - Nécessité d'un personnel navigant à la Direction du matériel - Insuffisante valorisation de la fonction technique dans l'AA - Isolement dans l'exercice de sa fonction du directeur du matériel - Le dernier vol sur "Paris". Fin de la carrière dans l'AA.

N° 468

Monsieur Albert **RIVES**

Interview réalisée le 8 octobre 1986 au SHAA.

Durée : 1 h 10 - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 10 juillet 1914 à Paris (15°).

Engagé volontaire en 1933. Affecté successivement à la 32° escadre à Dijon, puis à Châteauroux en 1936. Elève pilote à l'école de Bourges en 1939, puis de Châteauroux. Rallie les FAFL en août 1940 : après un passage en OTU, affecté à Damas aux lignes aériennes militaires en 1942. Affecté au GT I/15 Touraine en 1946. Démobilisé et versé dans la réserve.

| | | |
|---------------------|-------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1943 |
| | - lieutenant | 1944 |
| | - capitaine | 1949 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Ses débuts dans l'aviation - Formation de pilote à l'école de Bourges puis d'Istres - Sentiments à la veille de la guerre - Les débuts de la guerre - Incompétence des officiers - Etat d'esprit de l'armée - Décision de quitter la France ; la pagaille - l'appel du 18 juin - La difficulté de partir - Embarquement vers Liverpool ; accueil des Anglais - L'aventure de de Marmier ; le camp d'Odiham - Enseignement du pilotage en Angleterre - Formation du 1° groupe de combat ; l'expédition de Dakar - Débarquement à Douala et montage des appareils - Affectation dans un squadron anglais ; missions de protection de Tobrouk - Avantage des Messerschmitt - Retour en Egypte puis en Syrie - Centre d'enseignement de Damas - Mise sur pied des lignes aériennes militaires : organisation - Les moyens ; le transport des passagers - Rivalité de Marmier-Valin - Inspection de de Gaulle en Afrique.

Face 2

Les lignes aériennes et leur fonctionnement - Apport des pilotes d'Air France - Conditions mystérieuses de la mort de Lionel de Marmier - Bilan de son passage dans les FAFL.

N° 469

Monsieur Robert **CROENNE**

Interview réalisée les 10 octobre, 15 octobre, 17 octobre, 20 octobre, 28 octobre, 4 novembre, 6 novembre, 18 novembre 1986 au SHAA.

Durée : 11 h 30 - 9 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 14 mai 1923 à Montigny-en-Gohelle (Pas-de-Calais).

Evadé de France en mai 1941 par l'Espagne. Passe par Camberley, rejoint les FAFL. Breveté parachutiste et affecté au 4° bataillon d'infanterie de l'Air en 1943. Parachuté en Bretagne en juin 1944. Muté au 2° RCP en août 1944, participe aux opérations du sud de la Loire, de Belgique et de Hollande. Envoyé en 1946 en Indochine avec les troupes coloniales. Quitte l'armée en 1974.

Grade : - adjudant-chef

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1 (Entretien du 10 octobre 1986)

Présentation ; ses débuts dans la vie - Adhésion de son père au Parti communiste en 1920 - Arrestation de son père par la Gestapo - septembre 1939 : aide-chauffeur dans une brasserie - La "Drôle de guerre" - Le 10 mai 1940 - Les bombardements ; la déroute - Réquisitionné par les autorités militaires à 17 ans - Evacuation d'Arras - Anecdote - Entrée des Allemands à Paris - Le repli ; l'exode - Anecdote - Arrivée des Allemands à Rochefort - Attente jusqu'au mois d'août dans un centre de réfugiés - Retour dans le Pas-de-Calais - Contact avec un ancien responsable local des Jeunesses communistes - Débuts dans la Résistance - Les diverses formes de Résistance - Le Pas-de-Calais, zone interdite - Difficultés à contacter les filières de Londres - Arrivée à Paris - Aidé par un cheminot résistant - Passage de la ligne de démarcation - Le consulat américain à Lyon - Marseille : engagement de trois de ses camarades dans

l'armée d'Armistice - Arrivée du "Golden Harbor" de Philadelphie - Son arrestation par les Américains - Sa libération par le commissaire du port - Autres tentatives pour rejoindre Londres.

Face 2

Echec dans sa tentative pour rejoindre l'Angleterre en train - Anecdote - Départ pour Narbonne, puis Perpignan - Tentative de passage en Espagne en partant d'Argelès - Arrestation par les gardes mobiles - Prend une identité anglaise - Entre en contact avec un passeur - Le groupe des résistants - Franchissement de la frontière espagnole et arrestation du groupe - Arrivée au poste de sécurité, à Figueras - Les prisons en Espagne : Figueras, Barcelone, Servera, Saragosse - Enfermé avec quinze autres étrangers - Départ pour le camp de concentration de Miranda de Ebro - La vie quotidienne dans le camp (mai-juin 1941) - Les conditions d'internement - Visite de l'attaché militaire anglais.

Bande 2 - Face 1 (Entretien du 15 octobre 1986)

Destin d'Albert Bekaert, auteur du premier sabotage de la voie ferrée Arras-Dunkerque - Le plan Barbarossa - Changement des conditions de vie dans le camp - Propagande allemande dans le camp - La division Azul - Départ de la division Azul pour le front russe - Le travail dans le camp ; sa condition de réfractaire - Les prisonniers chantent la "Marseillaise" - Réaction des franquistes - Changement d'attitude des franquistes - Quarante libérations - Arrivée à Madrid : les prisonniers reçus par l'ambassadeur - Départ pour Gibraltar ; prise en charge par les FFL - Choisit avec deux de ses compagnons l'infanterie de l'Air, dans les FAFL - Embarquement sur un cargo britannique - L'armement du cargo - Arrivée à Liverpool 1941, attaque par les quadrimoteurs allemands Condor - Prisonnier des Britanniques - Les conditions de vie à York - Départ pour le camp des Français libres dirigé par le commandant Charles - L'infanterie de l'Air - La 2^o compagnie commandée par le capitaine Georges - L'entraînement physique - La compagnie rejoint l'Ecosse, à Largo House - A Largo, la première brigade indépendante de parachutistes polonais - Entraînement physique très dur - Apprentissage des rudiments du parachutisme - La tour à parachutes.

Face 2

Les conditions de vie au camp d'entraînement en Ecosse - Départ pour Ringway, base britannique de parachutistes - Le Flying Coffin - Les conditions de saut - Ses premiers sauts de ballons - Impressions - Comparaison avec le saut en avion - Quatre sauts en Flying Coffin (Whitley) - Breveté en février 1942 - Réduction des effectifs - Nombreux stages sélectifs - 1943 : le 1^o bataillon d'infanterie de l'Air - Tentative de formation d'une unité intégrée dans l'armée soviétique - Arrivée d'un deuxième bataillon d'infanterie de l'Air, en provenance d'Afrique du Nord - Stage à Invernloch Castle, dans l'Allied Special Training Center : les conditions d'entraînement - Les parcours d'assaut - La mise en condition - Les points sensibles - L'égalité des grades lors des stages - Deuxième stage en Ecosse - Fait partie de la troupe commandée par le capitaine Marianne - Arrivée dans une base secrète de la RAF ; essais de parachutes - 23 octobre 1943 : record du monde de saut en parachute - Choix du quadrimoteur Sterling et du Douglas Dakota - Intégration dans la brigade du Special Air Service - Installation du 4^o BIA dans un cantonnement du Heshire - Poursuite de l'entraînement en vue du débarquement.

Bande 3 - Face 1

La grève des parachutistes dans le cantonnement - Visites de personnalités - Départ au camp de Fairford, dans l'Oxfordshire, en vue du débarquement - Prévisions des opérations sur la Bretagne et les Côtes-du-Nord - L'équipement et l'armement du parachutiste - Ouverture de l'opération Overlord, dans la nuit du 5 au 6 juin 1944.

Face 2 (Entretien du 17 octobre 1986)

La tenue camouflée, la "smoke" - Parachutages sur la Bretagne - Résultats - Quelques largages approximatifs - Le stick de Marianne s'égare - Des radios tués par les Allemands - Marianne prend une métairie par surprise - Relations des Français libres

avec les Américains et les Anglais - Les parachutages de la nuit du 7 au 8 juin 1944 - Parachuté sur Saint-Marcel dans la nuit du 8 au 9 juin 1944 - Récit de son parachutage - Mise en place d'un maquis concentré - Inorganisation des patriotes bretons - Parachutages de containers vers le 17 juin - La vie à Saint-Marcel - Attaques allemandes - 10500 patriotes armés le 18 juin 1944 - L'hôpital de Malestroit tenu par des soeurs - Attaque d'une ferme par les Allemands - Rôle des FTP - La base de Duau - Déclenchement de l'attaque allemande sur Saint-Marcel le 18 juin 1944 - La défense du camp - Importants renforts allemands - Conduite des patriotes bretons.

Bande 4 - Face 1 (Entretien du 17 octobre 1986)

Suite de la bataille de Saint-Marcel - La notion de prisonnier de guerre et les SAS - Arrivée de l'aviation alliée - Rôle de Marienne - Evacuation du camp la nuit - Les blessés - Le matériel - Les pertes allemandes et françaises - Ordre de repli, destruction du matériel - Installation dans le bois de Callac - Retour à la méthode anglaise du stick - Les agents de liaison - Leurs noms - Leurs missions - Nouvelle organisation le 19 juin 1944 - Conditions atmosphériques déplorables - Dispersion de la colonne - Constitution d'un stick de cinq - Projet de sabotage de la voie ferrée Quimper-Paris - Poursuite du périple des cinq ; anecdotes - Installation d'une base opérationnelle.

Face 2 (Entretien du 20 octobre 1986)

Les missions de nuit : sabotages - Destruction de lignes téléphoniques et de voies ferrées - Le ravitaillement - La tension et la peur - Une indiscretion : les FFI au courant - Installation avec les FFI - Poursuite des missions de sabotage : destruction d'un pylône - Sabotage d'une ligne à haute tension - Evacuation de Vannes par les Allemands - Préparation de l'attaque du train - Réussite de l'attaque du train : les Allemands en déroute - Appel de Marienne - Réactions des Allemands : représailles - Action des paysans - Soutien de la population.

Bande 5 - Face 1 (Entretien du 28 octobre 1986)

Arrivée au relais ; installation sous un dolmen - Rencontre avec Marienne : conférence concernant la suite des opérations - Projet

de Marianne - Le piège : Marianne est trahi - Parachutistes, patriotes et fermiers fusillés - Pas de réaction du sous-lieutenant Taylor - La chance de Judée : son histoire - Décision de quitter la région - 12-13 juillet, nouveau drame ; attaque du stick - Deux blessés en très mauvais état - Deux sentinelles parachutistes disparues de leur poste - Le stick surpris par les Allemands.

Face 2

Attaque dans la forêt - Sort des différents membres du stick de de Kerillis - Aide des paysans - Un 14 juillet sanglant - Contacts avec la Résistance ; poursuite du périple en civils - Arrivée à Vannes ; accueil de la population - Arrivée des Américains - Les sources d'informations américaines - Deux opérations parachutées avec jeeps, le 4 août.

Bande 6 - Face 1

Déplacement des jeeps - Circonstances de la mort d'un para
Reconstitution des SAS - Quelques opérations ; réflexions sur la poche de Lorient - Départ pour l'Angleterre ; réception des jeeps - Débarquement à Arromanches et voyage vers Vannes ; équipement des jeeps - Unité reconstituée vers Briare - Déclenchement de l'opération "Spencer" pour bloquer la colonne Elster - Opérations en liaison avec les FFI et FTP - Installation en Sologne - Extrait d'un rapport en anglais - Petites opérations ; arrêt de la voiture de la Kommandantur de Biarritz - Attaques des convois allemands - Pourparlers avec les Allemands à Issoudun avec le sous-préfet - Capitulation de la colonne Elster.

Face 2

Accompagnement des colonnes allemandes vers les points de rassemblement - Installation et repos à Montmirail - Visites de personnalités - Le 11 novembre 1944.

Bande 7 - Face 1 (Entretien du 4 novembre 1986)

Complément d'information sur les unités de la colonne Elster
Constitution du groupement de marche Sud (fin août 1944) - Les

réseaux FFI et FTP ; les autres maquis - Les trois phases de la reddition de la colonne Elster - La reddition officielle : bilan et dénombrement de l'armement - Le quartier général des parachutistes à Esternay - Le ravitaillement - Attaque des armées allemandes dans les Ardennes belges le 16 décembre 1944 - Evacuation de la population civile - Incident dû à une maladresse américaine Début des opérations dans les Ardennes - Le stick du sous-lieutenant Nicolle - Anecdote - Installation à Bertrix.

Face 2

Anecdote sur Bertrix - Les missions de reconnaissances - Premier contact avec les Allemands ; les combats - Ses blessures lors d'une explosion - Les actions des autres groupes - Arrivée des Américains après la libération de Saint-Hubert - Poursuite des missions de reconnaissances - Les dégâts causés par les bombardements - Les premiers chasseurs à réaction allemands : les Messerschmitt 262 - Les stocks américains - Appréciation des événements - Composition des troupes allemandes à la fin de la guerre - Dernière opération : à la recherche d'une unité SS - Anecdotes ; l'attaque allemande - Reddition d'une unité allemande grâce à un seul para - Retour à Esternay-Montmirail - Départ des unités pour l'Angleterre en février 1945 - Installation du 4° BIA - 2° RCP dans le Suffolk à Orwell Park - Reconstitution de l'unité avec un effectif moindre - Anecdotes sur les activités de l'unité dans le Suffolk - Intégration de l'unité dans une brigade britannique Anecdote - Départ des 3° et 4° BIA en opération à Mushroom Farm en prévision de l'opération Amherst sur la Hollande.

Bande 8 - Face 1 (Entretien du 6 novembre 1986)

Mise sur pied de l'opération Amherst en Hollande - Délimitation de la zone de parachutage ; mauvaise organisation de l'opération - Le but de l'opération avec le 3° et 4° BIA : entrer en relation avec la 1° armée canadienne - Pas de liaison avec la résistance hollandaise - Largage des parachutistes ; pas de jeeps - Contacts avec les Alliés ; rôle des SAS belges - Le point de rassemblement - Le ravitaillement et les munitions - Intentions du commandement - Conditions atmosphériques très mauvaises pour le largage - Départ de son stick ; les effectifs ; le moral

Déroulement de l'opération de largage - Problème du parachutage.

Face 2

Son atterrissage et son aventure personnelle - Contacts avec la population hollandaise ; accueil dans une ferme - Topographie des lieux - Regroupement du stick - Les premières attaques de convois - Contacts avec la résistance hollandaise - Attaque des allemands ; violents combats franchissement de la voie ferrée - Décrochage et repos dans une ferme - Jonction avec les Alliés : des Polonais.

Bande 9 - Face 1 (Entretien du 18 novembre 1986)

La récupération des deux sticks et les opérations avec la 1^o armée canadienne - Prise et massacre d'otages par les Allemands à cause de l'atterrissage de parachutistes - Transport des deux unités à Nimègue ; le camp de transit - Embarquement sur Douglas Dakota pour Orwell Park, en Angleterre - La capitulation allemande - La liesse à Londres et la fête de la Victoire - Précisions sur l'opération Amherst les pertes parmi les parachutistes français et les Allemands - Le retour en France et les félicitations - Churchill interdit toute publicité à l'opération Amherst - Projets d'une autre opération pacifique en Norvège - L'opération effectuée par les Britanniques - Retour des 3^e et 4^e bataillons d'infanterie de l'Air en France - Le cantonnement près de Nantes - Bagarre de paras avec la police de Nantes et de Tarbes - Une cérémonie organisée par les Anglais - Conclusion sur l'histoire de la France Libre - Citation du général de Gaulle Précisions sur les relations des Britanniques avec les parachutistes de la France Libre.

Face 2

Rectificatifs : témoignage d'un officier britannique - Lettre du général de Gaulle.

N° 470

Madame Aimée **CALVEL** épouse **BORGEAUD**

Interview réalisée le 23 octobre 1986 à Paris.

Durée : 1 h - 1 bande - vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Née le 2 juin 1925 à Béziers (Hérault).

Engagée volontaire en 1953 comme convoyeuse de l'Air. Envoyée à plusieurs reprises en Extrême-Orient puis en Algérie entre 1953 et 1956. Détachée au GTI/63 Bretagne à Thiès, puis à Alger. Démobilisée en 1958.

Grades successifs : - convoyeuse de 3^e classe 1954
 - convoyeuse de 2^e classe 1956

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Raisons de son engagement - Une émission de radio - Reçue au concours de convoyeuse - Une réponse à ses aspirations - Sa promotion - Les épreuves du concours - Ses relations avec mademoiselle de Guyencourt - Le recrutement - Le jury - Les premières missions - Jaïc Domergue - Rôle des convoyeuses - Les trajets vers l'Indochine - Relations avec les équipages - La vie à Saïgon en 1953-54 - Les évacuations sanitaires - Mitraillages d'avions - Le danger - Récit de deux évacuations - Les missions à Diên Biên Phû - Atterrissages de nuit - Sa dernière mission à Diên Biên Phû Impressions sur le camp et le moral des combattants - Alger-Maison-Blanche, anecdote au moment de l'interception de l'avion de Ben Bella - Ravitaillement des postes sahariens en Algérie - Le travail quotidien en Algérie et l'ambiance - Différences entre l'Indochine et l'Algérie - L'Indochine après Diên Biên Phû - Considérations sur les deux guerres : Indochine et Algérie - Bilan de sa carrière.

Face 2

Raisons de son départ de l'Armée - La camaraderie avec les hommes - Les femmes dans l'armée de l'air - L'ambiance - Accompagnement d'une mission Euratom - Plusieurs missions sur Languedoc - Les mécaniciens - Retour à la vie civile dans le journalisme - Fin.

N° 471

Monsieur Raymond **STREIFF**

Interview réalisée le 27 octobre 1986 à Strasbourg.

Durée : 2 h 30 - 2 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 23 novembre 1908 à Isming (Moselle).

Appelé en 1930 - Breveté pilote et affecté au 2^e régiment de chasse puis à la base de Chartres en 1936. Placé en congé d'Armistice en 1940. Affecté à Vichy en 1942 au secrétariat d'Etat à l'aviation, et au Service des oeuvres sociales de l'Air. Affecté au GAL en Allemagne en 1946. Placé en congé du PN en 1947.

| | | |
|---------------------|-------------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-officier | |
| | - sous-lieutenant | 1945 |
| | - lieutenant de réserve | 1947 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1

Ses études ; passe son brevet de pilotage chez Farman en novembre 1929 - Formation à Istres, dans la chasse - Affecté au deuxième régiment de chasse à Strasbourg - Son accident - Installation à Chartres ; les Nieuport 62 - Départ sans entraînement pour la guerre - Anecdote - La guerre d'Espagne - Les demandes de mutation pour les opérations de chasse - La Drôle de guerre - Comparaisons techniques entre les Morane et les Messerschmitt - Beauvais - Anecdote - Considérations techniques et comparaisons - Offensive allemande des 10-11 mai 1940 à Ochey - Rencontre avec un Heinkel 111 à Ligny-en-Barrois - Sa première victoire le 11 mai 1940 - Les vols d'entraînement - Anecdotes sur la Drôle de guerre à Beauvais - Jours d'arrêt.

Face 2

Suite des opérations ; rencontre avec un Hurricane - Pertes parmi les Potez 631 de la 33° escadre - Apprentissage et fausses manoeuvres - Missions de protection des Potez 631 - Offensive du 10 mai 1940 - Son opinion sur le matériel et l'entraînement - Création d'un troisième groupe en 1939 - Anecdote - Combat avec un Messerschmitt en mai 1940 - L'Armistice - Mers El-Kebir - Le repli et la démoralisation pendant l'été 1940 - L'ambiance dans le groupe - En congé d'Armistice - Affectation au Mans au ravitaillement général - La refonte des groupes de chasse en 1942 - Les oeuvres sociales de l'armée de l'air - Les levées de réquisition - Le centre des prisonniers de guerre et le bureau d'engagement pour l'armée d'Armistice.

Bande 2 - Face 1

Son opinion sur le commandement - Le groupe de LÉO 45 ; Manque d'entraînement - Ses sentiments à l'égard de de Gaulle - Affecté à la BA 117 - La section de réception et de convoyage - Incident sur Siebel à Issy-les-Moulineaux - Troisième victoire le 11 juin 1940 - Récapitulatif de ses victoires - Nommé officier - Anecdotes - Pilote en Sarre - Considérations techniques sur le Nord 1000 - Dans la vie civile, pilote de direction chez Motostandard - Le général Stehlin - Son goût pour l'aviation et bilan de sa carrière - Anecdote - Les appareils pilotés à la fin de sa carrière militaire.

Face 2

Edmond Marin La Meslée - Sa participation au film "La grande vadrouille" - Fin de l'interview.

N° 472

Monsieur Marcel **BOULET**

Interview réalisée le 13 novembre 1986 à Paris.

Durée : 45 mn - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 3 août 1896 à Dreux.

Appelé en 1916 et affecté au 74° RI. Passe en juin 1918 dans l'aviation. Breveté pilote à Istres. Démobilisé en 1918.

Grade : - caporal

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Ses débuts dans l'infanterie en 1915 - Les tests pour entrer dans l'aviation - Ses débuts à Istres ; l'entraînement - Les Nieuport - Pau : les acrobaties en vol : les tonneaux, les spirales - Biscarosse : les patrouilles et les tirs sur cibles - La procédure d'incorporation dans l'aviation - L'action des avions de reconnaissance Caudron G3 - L'aviation à Verdun - Les instructeurs - L'origine des élèves-pilotes ; le "piston" - L'école d'acrobatie : le simulateur et les figures - Guynemer contre "Fantomas" - Les circonstances de la mort de Navarre - Le général Mangin - Les accidents lors de l'entraînement - Comparaison entre les Nieuport et les Caudron - La guerre, facteur de progrès - Verdun - Ses regrets concernant son intégration potentielle en escadrille et ses activités liées à l'aviation après la guerre.

N° 473

Ingénieur général Jean **FORESTIER**

Interview réalisée les 17 novembre 1986 et le 30 janvier 1987 au SHAA.

Durée : 4 h 30 - 3 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 11 février 1924 à Paris (6^e).

Elève à l'école Polytechnique en 1943. Engagé en 1944 et affecté au 64^e RAA. Termine Polytechnique en 1946. Nommé dans le corps des ingénieurs militaires de l'Air et affecté à l'Ecole nationale supérieure de l'aéronautique. Breveté pilote d'avion des corps techniques en 1948 et affecté au centre d'essai en vol en 1949, puis au service technique de l'aéronautique en 1956. Mis à la disposition de la Direction des programmes et des affaires industrielles de la Délégation ministérielle pour l'armement en 1965, puis à la disposition du ministre de l'Equipement, secrétariat général à l'aviation civile. Intégré dans le corps des ingénieurs de l'armement en 1968.

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 17 novembre 1986)

Ses débuts d'ingénieur ; les premiers essais et relations avec l'AA - Relations avec le général Grigaut - L'entretien de la flotte du CEV - En 1956 au service technique de l'aéronautique : responsable du Vautour - Les problèmes posés par le Vautour - La Direction de la Société du sud-ouest ne trouve pas de solution - Amélioration du Vautour - Le 4060 : début des programmes ; l'intercepteur lourd - Priorité des programmes - Le Mirage IV - Été 1957 : conclusions du service technique - Reproches faits à Sud-aviation - Le concurrent du Mirage III : le Durandal - Détails techniques ; la réussite du Mirage III : le moteur et l'avion - L'affaire Pratt et Whitney : missions aux USA ; fonctionnement du réacteur - Poursuite du programme des Mirage.

Face 2

Le prototype Mirage IV en retard - Le radar - Les échéances du programme - Choix du réacteur ; Pratt et Whitney - Construction de la maquette ; modification du programme - Lancement du Mirage IV A ; les différents éléments ; sa mission de dissuasion - Le radar Marconi - Les essais du Mirage IV ; la limite de 0,8 Mach - Discussion avec Marcel Dassault - Blocage du train - Changement de la dérive - Coopération avec les constructeurs - Avant mai 1968 ; la direction Papon puis Ziegler - Les différentes directions et leur efficacité - Le Concorde et Papon.

Bande 2 - Face 1

Lancement du Mirage IV ; trois appareils de présérie - Les nouveautés - Coût du Mirage IV ; comparaison avec les Anglais - Le but et les possibilités de l'appareil - Le rayon d'action ; le cadre principal - Le nouveau moteur Atar - Les délais de livraison ; la bombe de précocité - A propos de l'arme : les équipements - Présentation de l'appareil - Le ravitaillement en vol ; achat de douze avions ravitailleurs aux USA - Modifications de l'appareil - Les délais respectés - Volonté politique dans la réalisation du Mirage ; une équipe libre - D'autres équipes ; comparaison avec l'organisation américaine.

Face 2

L'ECAT ; victoire de Breguet-Aviation - Partage entre les différents constructeurs - Travail franco-britannique - Monsieur Zinovski et sa société - La coopération franco-britannique - La géométrie variable ; études paramétriques - Contrat passé avec Dassault pour un prototype à géométrie variable - Intérêt de la géométrie variable - Nécessité de la coopération européenne ; problèmes avec les britanniques - L'Airbus - Esprit des Britanniques ; exemples - Le Concorde.

Bande 3 - Face 1 (Entretien du 30 janvier 1987)

Rectifications concernant certains points de la précédente interview - Le programme Minerve - Le V STOL entre 1962 et 1965 - Compétition française entre Dassault et Sud-Aviation - Projet Mirage III V - Projet Servanti (Sud-Aviation) - Victoire du Mirage III V - Coopération Dassault - Sud-Aviation nécessaire pour réaliser l'avion - Sud-Aviation chargée du fuselage -

Problèmes de coûts - Projets NBMR anglais - Essais de moteurs ATAR par la SNECMA dès 1957 - Formules anglaises et formules françaises - Concours NATO NBMR 3 - L'exigence de Mach 2 - Réalisation par les Anglais d'un Harrier supersonique - Difficultés françaises - Les concours NATO et René-Moïse Bloch - Ajournement sine die du concours NATO - Réalisation d'un VTO : le Mirage III V - Les essais du Mirage III V - Développement du programme Harrier par les Anglais - Projets allemands vers 1963-64 - Les difficultés du décollage vertical.

Face 2

L'ébauche du programme Minerve (1962-63) - Création de la Délégation ministérielle à l'armement - Projets de lanceurs volants d'engins : Breguet, Sud-Aviation, Dassault - Naissance chez Dassault de la formule F et définition du programme - Rapports entre délégation et constructeurs - Abandon du projet Minerve - Projet de missile balistique stratégique - Idées de pointe de la France - Bilan de ce projet - La formation des ingénieurs - Différences entre les Français et les Anglais - Nécessité du pragmatisme - Durée excessive des études - Ses débuts au CEV - Critique des préparations aux grandes écoles - Son choix de l'aéronautique en 1947 - Esprit d'innovation et pouvoir d'évolution - Le corps des ingénieurs de l'Air et ses carrières - Son expérience personnelle - mai 1968 et les jeunes ingénieurs de l'armement - Anecdote sur son départ - Contacts entre l'armée de l'air et les ingénieurs - Gestion du personnel du corps des ingénieurs - L'ingénieur doit-il être pilote ? - Les ingénieurs et les ouvriers - Sa façon d'enseigner.

N° 474

Général Maurice **AVON**

Interview réalisée les 26 novembre 1986 et 1^{er} avril 1987 à Saint-Claude (Jura).

Durée : 7 h - 5 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 6 septembre 1918 à Monteux (Vaucluse).

Décédé le 21 novembre 1996.

Appelé en 1938. En école de pilotage à Bourges puis affecté à Oran, puis Casablanca au GG III/4 en 1940. Démobilisé et rappelé en 1943. Participe avec le squadron 329 au débarquement. Affecté au GC Provence en 1947 en AFN, commandant du GC I/2 Cigognes en 1948, commandant en second la 7^o escadre de chasse en 1953 ; commandant en second de la base-école de Meknès en 1956 ; stagiaire à l'ESGA en 1958. Nommé sous-chef opérationnel au commandement de la 5^o RA à Alger. Commandant de la 9^o brigade aérienne et la base aérienne de Metz en 1960. Affecté à l'EMAA 3^o bureau en 1963, au commandement de la zone aérienne de défense sud d'Aix-les-Milles en 1965. Nommé chef du service militaire de la circulation aérienne puis directeur de la circulation aérienne en 1968. En congé du personnel navigant en 1972.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1939 |
| | - lieutenant | 1943 |
| | - capitaine | 1945 |
| | - commandant | 1951 |
| | - lieutenant-colonel | 1955 |
| | - colonel | 1960 |
| | - général de BA | 1966 |
| | - général de DA | 1971 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 26 novembre 1986)

Ses études ; l'école normale d'instituteurs à Avignon - L'Aviation populaire - La préparation militaire supérieure ; demande à passer dans l'aviation - Obtention d'une bourse de pilotage - L'école de Bourges ; pilotage sur Hanriot ; la formation - Le brevet de pilote militaire - Incorporation à Istres : multiples difficultés - Arrivée à Avord ; formation d'observateur - Affecté en AFN à Oran ; problème des réservistes - Inactivité puis vols sur Potez 25 - Entraînement au tir - Adjoint au commandant de la base - Mobilisation à Blida - Pilotage sur Nieuport 62 - Affectation en escadrille sur Dewoitine 510 - Son expérience de pilote ; anecdote - Affecté à Rabat ; constitution du III/4 - Arrivée des Curtiss en juin 1940 ; rejoint le II/5 - Convoyage de Curtiss à Dakar.

Face 2

Un appareil accidenté - Désir de partir en Angleterre ; composition de son groupe à Dakar - Sabotage de leurs avions ; cinq appareils partent pour Gao - Une patrouille perdue - Libération des réservistes et rentrée en France - Redevient instituteur - Retour au Maroc en octobre 1942 - Rappel à l'activité en février 1943 ; une "pagaille noire" en AFN - Le I/2 Cigognes : état d'esprit du groupe - Demande d'affectation au Normandie refusée ; envoyé en Grande-Bretagne - Envoyé en OTU : la formation - Entraînement à l'école de chasse sur Spitfire - Les femmes mécaniciens et leur efficacité - Jacques Andrieux - Les difficultés en école : différences avec les méthodes françaises - Le Spit V à Perenporth puis le Spit IX ; le personnel au sol.

Bande 2 - Face 1

Le personnel féminin - L'organisation des groupes en Angleterre ; Fleurquin - L'installation - Sorties des chasseurs bombardiers - Stage de tir ; missions sur rampes de V 1 - Le 5 et 6 juin 1944 : protection des plages du débarquement, escortes et bombardements - Concentration des chasseurs - L'organisation anglaise : déplacement de la wing - La vie quotidienne - Appui de l'armée canadienne - L'accueil des Français - Rencontre avec les FFI - La vie à Courtrai - Déplacement du groupe à Anvers

bombardée par les V 1 et les V 2 : les pertes - Le logement - Problème du froid sur les appareils ; travail des mécaniciens - Visite d'un inspecteur de la chasse - Un deuxième tour d'opérations : les volontaires - Déplacement de la wing.

Face 2

Les différents commandants de groupe - Arrivée de de Bordas ; le groupe envoyé au repos à Edimbourg - Scape flow aux îles Shetland et Orcades - Le vie quotidienne très pénible - Le 8 mai 1945 - Six mois de plus en Angleterre - Une grande parade militaire en Angleterre : les nouveaux appareils - L'occupation en Allemagne - Sa situation militaire après-guerre : démobilisation - Commandant en second du groupe I/9 à Friedrichshafen - Problème du réserviste réactivé ; ambiance dans ce groupe - Allées et venues de la 7° escadre - Prend le commandement du I/7 à Oran - Le I/2 sur P 47 ; remplacement du commandant ; parenthèse sur Murtin - Prend le commandement du I/2 à la place de Trulla - Accueil à Coblenz ; les appareils.

Bande 3 - Face 1

L'organisation du groupe - Stage de transformation sur avions à réaction ; VSV à Avord - Vols sur planeurs allemands - Stage à Mont-de-Marsan : lâcher sur Vampire en 1949 - Etat de la base de Dijon - Les Vampire IV ramenés de Grande-Bretagne - Le 14 juillet, défilé des Vampire - Affectation à Lahr en 1950 au 3° bureau du CATAC - Le vol à travers les nuages ; les différents appareils - Problèmes de Murtin ; vol sur Mustang - Commandant en second de la 7° escadre en août 1953 à Bizerte : arrivée du Mistral - Les campagnes de tir - Participation aux opérations de maintien de l'ordre en Tunisie - Commandant de l'école de chasse de Meknès (1955) : organisation de l'école - Les promotions très mélangées ; motivations diverses - Les pertes à Meknès ; un exemple.

Face 2

Fin de l'histoire - Un autre cas ; les devoirs du commandant d'école - Les limites d'âge dans l'aviation - Maintien de l'ordre au Maroc : les missions - Un accident : son appareil touché et l'observateur tué.

Bande 4 - Face 1 (Entretien du 1^o avril 1987)

Stagiaire à l'Ecole de guerre - Un temps de réflexion et de décompression - Vision de réalités extra-militaires - Stage en unité en Algérie - Changements de programmes consécutifs à la guerre d'Algérie - Devient sous-chef opérations de la 5^o RA - Ses supérieurs et ses collègues - Création d'un centre opérationnel - Les autorités et le déclenchement des opérations - Challe devient commandant en chef en Algérie - Les opérations Challe - Effet psychologique - Les briefings de Challe - Innovation de Challe, des missi dominici - Victoires sur le terrain - L'affaire des barricades - Evolution de la situation - Rapports au général Martin puis au général Challe - Départ à La Reghaïa - Tentations de séparatisme - Reddition des barricades - Relève de Challe et départ du général Martin - Prise de commandement de la base de Metz - Organisation du commandement, succession difficile.

Face 2

Problème de disponibilité des avions dans le cadre OTAN - Les problèmes spécifiques de la base de Metz, le personnel - La maintenance des avions - Matériels techniques et casernements insuffisants - Résolution de ces problèmes - Signature de bons de perte par le général Accart - Renvoi de personnels militaires - Système de la brigade, déploiement et manoeuvres - La base soumise à une évaluation par des Américains (OTAN) - Organisation spéciale pour cet exercice - Tests complets - Désigné comme juge suppléant à la cour militaire de justice - Quelques affaires jugées - Sujet à aucune pression dans cette cour - Affecté à l'EM des Armées à la Division emploi, le général Ailleret - Le capitaine de frégate Philippe de Gaulle - Le départ de l'OTAN - Bonne ambiance interarmée - Répartition des crédits - Différentes études - Nommé chef du 3^o bureau de l'EMAA - La sécurité des vols - Ses opinions sur les problèmes de sécurité des vols.

Bande 5 - Face 1

Exigences d'information de l'Elysée sur les accidents - Les enquêtes - La prévention des accidents - Les pertes de Mirage III et de F-84F, comparaison avec les Américains - Les vrilles sur F-

84F, les accidents sur Mirage III - Fait sa thèse de l'Ecole de guerre - Le commandement de la zone sud, liberté d'action - Manoeuvres avec la 6° flotte américaine - Comparaison avec l'actuelle organisation des RA - Nommé au Service militaire de la circulation aérienne - La Direction de la circulation aérienne civile - Eurocontrôle à Bruxelles - Non intégration des circuits aériens français - Nécessité de réformer la circulation aérienne militaire - Contrôle stratégique et contrôle tactique - Allocation des espaces - La gestion américaine des problèmes de circulation aérienne - Briefings aux généraux Philippe Maurin et Gabriel Gauthier, des oppositions - Fait un amphi à l'Ecole de guerre sur la circulation aérienne - Création d'une délégation pour la gestion de l'espace - Absence de consensus - Question de l'autonomie de la DIRCAM vis-à-vis de la Défense aérienne - Déménagement à Villacoublay - Oppositions de son adjoint - Travail de son successeur - Retour de la DIRCAM à Taverny.

Face 2

La nouvelle DIRCAM - Les grèves des aiguilleurs civils - Le plan Clément-Marot en 1968 - Relations avec les compagnies et bon déroulement - Refonte du plan Clément-Marot par la suite - Entraînement des contrôleurs militaires - N'a pas atteint ses objectifs en matière de circulation aérienne - Fin de sa carrière - L'utilisation des hélicoptères dans l'AA - Les hélicoptères en Algérie, "bananes" et H-34 - Transport opérationnel - Le manuel d'emploi des hélicoptères de Santini - Accidents - Mise au point d'un H-34 armé par Félix Brunet et Babin - S'occupe des hélicoptères au 3° bureau - Etudes sur des missiles, heurts avec l'armée de Terre - Les avions de complément - Avantages des missiles aéroportés - L'attitude de Challe - Motivations de Challe, les commandos de chasse - Engagement massif de harkis - Le concept de guerre révolutionnaire - Mise des villages en autodéfense - Challe, l'homme incontesté des trois armées - L'ultime assaut - Compréhension de cette attitude, mais non approbation - Conclusion sur sa carrière.

N° 475

Monsieur Albert **AZOULAY**

Interview réalisée les 2 décembre et 9 décembre 1986 au SHAA.
Durée : 5 h - 4 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 15 décembre 1916 à Saïda (département d'Oran, Algérie)

S'engage dans les Corps francs en 1943 en AFN. Rallie les FAFL et rejoint la Grande-Bretagne : reçoit une formation de parachutiste ; participe à la libération de la Bretagne. Démobilisé en 1945.

Grade : - caporal-chef

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1

Son enfance et son environnement familial - Affecté dans les Postes à Toulouse - Son attitude face à la montée de l'hitlerisme - La tension et la mobilisation de 1938 ; Réformé à deux reprises - "Récupéré" lors de la déclaration de guerre - La Drôle de guerre - L'appel du général de Gaulle et le discours de Pétain : commentaires - Après la démobilisation, départ pour Meknès - Décret contre les juifs (octobre 1940) - Licencié de son poste aux PTT - Emploi dans les mines, près de Colomb-Béchar - Engagement dans les Corps francs à Oran - La formation du bataillon de parachutistes - Le camp de transit à Tripoli - Intégration dans les FAFL et embarquement pour la Grande-Bretagne en octobre 1943 - Arrivée à Liverpool ; le camp de Camberley - Le capitaine Château-Jobert - Mutation à l'état-major - Mouvement vers l'Ecosse.

Face 2

Le lieutenant de Roquebrune - L'entraînement des parachutistes organisé par le capitaine Fournier - Premiers sauts en ballon d'entraînement, puis en Whitley - Breveté le 1° janvier 1944 - Réunion des deux régiments opérée par Montgomery -

Anecdote - Projets de débarquement - Le moral des hommes - Mauduit - Exercice pré-opératoire dans le Hershire : Saut en "blind" - Mouvement vers Fairford ; Anecdote - La nuit du 5 au 6 juin 1944.

Bande 2 - Face 1

Anecdote - L'atmosphère dans l'avion avant le débarquement - La préparation avant l'action - Atterrissage en Bretagne (13 juin 1944) - Le camp de Saint-Marcel ; une mission - Départ pour Pontivy - Rivalité entre les FTP et les paras.

Face 2

Projets d'organisation à la suite de l'éclatement du maquis de Saint-Marcel - Armement de quatre bataillons FFI-FTP - Détachement de cinq parachutistes auprès du 11^o bataillon FTP - L'indépendance des Special Air Services - Une mission de récupération de containers - Difficultés matérielles dans le maquis ; la guerrilla - Circonstances de la mort du sergent Bonis - Des Allemands s'entretuent lors de la guerrilla - Réquisition d'un médecin - Enquêtes menées par les Allemands - Du côté des résistants, la chasse aux espions - Arrestation d'une coiffeuse - Un tribunal dans le maquis breton - Le cloisonnement des services dans la Résistance - Les risques de méprise dans le maquis - Considérations sur la vie quotidienne dans le maquis - Les agents de liaison - Anecdotes - Un parachutage - Choix du terrain et balisage - La chasse à l'ennemi.

Bande 3 - Face 1

Les exactions allemandes Le parachutage ; la revanche des allemands - Le matériel des SAS - Un des derniers parachutages - Anecdote sur la guérilla - Attaque d'une cellule de la Résistance intérieure par les Allemands et arrestation de ses membres - Dernier parachutage - Les commissaires politiques dans le réseau FTP - Réquisitions des habitants - La libération de Pontivy et la déroute allemande - La section française de la Gestapo, formée de miliciens - Mort de Marienne, à la suite d'une trahison - La libération de Pontivy (suite), le 3 août 1944 - Rencontre du colonel Monceau à l'hôpital de Pontivy - Regroupement à Vannes - Projets de mission dans le Loiret, pour contrecarrer une

agression allemande - Certains membres du mouvement autonomiste breton transformés en auxiliaires de l'armée allemande - Anecdote.

Face 2

Anecdotes - Bilan de ses activités ; ses motivations - Action de l'Intelligence Service en mars 1944 - Un bombardement à Londres - Au BCRA, sa candidature pour être parachuté en France - Les femmes agents de liaison - Rejoint le lieutenant Deplante - Arrive en AFN ; action d'éléments fascistes, malgré la défaite de l'Allemagne - L'état d'esprit de l'armée d'Afrique - En instance de Cour martiale - La sécurité militaire - En prison à Alger - L'atmosphère qui régnait en AFN - Le jugement ; envoyé à la prison de Barberousse ; sa souffrance morale - Son acquittement au mois d'août 1945 - Démobilisé – Réflexions sur la guerre - Echos de la bataille de Stalingrad à la BBC - La fin de la guerre ; les blessés.

Bande 4 - Face 1

La démobilisation - Les bombardements à Lorient ; Anecdote - Projets d'emploi à la poste militaire en Indochine - Anecdote - Considérations sur la guerre coloniale - Son retour à la vie civile - Bilan - Les témoignages de la nation - Considérations générales sur la Résistance - Les revendications des anciens résistants - La pathologie du résistant - Les conditions de la mort de Darlan.

N° 476

Lieutenant-colonel Roger **COTTET**

Interview réalisée le 14 décembre 1986 au SHAA.

Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 7 décembre 1915 à Pantin (Seine).

Engagé en 1935 : passe par l'école d'Aulnat puis affecté à Istres. Observateur pendant la campagne de France. Effectue un séjour en chantier de la jeunesse puis rejoint les FFI en 1944. Démobilisé en 1945. Reprend l'activité en 1952 et affecté à Dakar au V/5 Provence ; envoyé en Indochine en 1953. Breveté pilote d'hélicoptère en 1954, repart en Indochine jusqu'en 1957. Affecté en Algérie en 1958 à l'EHL 5/57. Nommé à la mission militaire auprès du gouvernement royal du Laos en 1959. Affecté à nouveau en Algérie, à Boufarik, à l'escadron d'hélicoptères légers 5/57. A nouveau au Laos en 1960, puis en Algérie. Affecté à l'AIA 585 de Maison-Blanche. En congé du PN en 1961.

| | | |
|---------------------|---------------------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1939 |
| | - lieutenant | 1943 |
| | - capitaine TP | 1950 |
| | - capitaine TD | 1958 |
| | - commandant de réserve | 1966 |
| | - lieutenant-colonel de réserve | 1974 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face

Les motivations d'entrée dans l'armée de l'air - Perfectionnement à Istres - Entrée en 1939 à l'Institut géographique des armées - Récapitulatif de sa carrière - Observateur pendant la campagne de France - Son jugement sur la préparation à la guerre - Arrivée en Indochine en 1952 ; les pilotes - Etat d'esprit à l'égard des officiers vietnamiens - Le commandement des groupes - Comparaison entre les mécaniciens formés à Rochefort et ceux formés aux Etats-Unis - Le rythme des missions - Les répercussions de Diên Biên Phû - Sa formation sur hélicoptère - Les missions en hélicoptère : surveillance et investigations en cas de non-respect des accords de Genève - Stage sur Alouette II à Pau - Départ volontaire en Algérie, puis détaché par le ministère des Affaires Etrangères pour livrer du matériel au Laos -

Formation des Laotiens et des Cambodgiens sur Alouette II - Contact avec les souverains et les officiels - Vie quotidienne et missions en Algérie sur Alouette - Le Putsch - Les motivations de Challe et les conséquences du Putsch - Les hélicoptères en Indochine et en Algérie : comparaison - Le transport de personnalités - Nouveau départ en Indochine ; vente d'hélicoptères chez un correspondant de l'OFEMA

Face 2

Bilan de sa carrière - La fête de l'Indépendance du Viêt-Nam - Une démonstration de ski nautique derrière hélicoptère - Un mitraillage lors d'un transport sanitaire sur un hélicoptère des Missions internationales (à la suite d'une rivalité entre la CIA et le département américain de l'armée) - Précision sur une mission de liaison en Algérie.

N° 477

Monsieur Marius **JACEK**

Interview réalisée les 20 janvier et 23 janvier 1987 au SHAA.
Durée : 2 h 15 - 2 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 13 janvier 1920 à Saint-Genest (Loire).

Incorporé en 1940 à la 2° division polonaise de chasseurs. Interné en Suisse, récupéré par la Résistance en Saône-et-Loire. En août 1944, engagé dans les parachutistes SAS, envoyé en Grande-Bretagne, et affecté au 3° régiment de parachutistes : participe aux opérations sur la Hollande. Démobilisé en 1945.

Grade : - 1^{ère} classe

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 20 janvier 1987)

Ses origines et sa famille - Les événements de 1936 - Intégration progressive et emploi au Syndicat des mineurs - Le choix de la nationalité française (19 octobre 1939) - Recensement des Polonais au début de la guerre et mobilisation dans la 2° division de chasseurs polonais - Interprète auprès du ministre du travail du gouvernement provisoire polonais - Son premier baptême du feu en 1940, à Belfort - Franchissement de la frontière suisse - Les conditions de vie - L'offensive allemande et son arrivée en Suisse - Prisonnier en Suisse ; sa tentative d'évasion - Rapatriement et démobilisation le 26 mars 1941 - Enfermé en forteresse avec des étrangers - Démarches pour obtenir la nationalité française puis sa démobilisation en tant que français - Les problèmes pour passer la ligne de démarcation - Les différentes formes de résistance - Echos de la trahison de Hardy - Actions dans le cadre du maquis charollais - Genèse de son engagement dans les parachutistes.

Face 2

Les excès de la Résistance - Fin août 1944, engagement dans les paras et départ de Reims pour l'Angleterre - L'école de Ringway - La qualité de l'accueil en Grande-Bretagne - L'entraînement en Grande-Bretagne et les exercices de simulation de saut - Le colonel de Bollardière - Retour à Epernay en janvier 1945 - Projet de départ des 3° et 4° RCP pour la Hollande - La préparation à Mushroom Farm - Les missions envisagées - L'ambiance avant la mission - Le premier saut.

Bande 2 - Face 1 (Entretien du 23 janvier 1987)

Les préparatifs pour l'opération de Hollande - Les vivres et l'équipement du stick - Le changement de stick au dernier moment - Le parachutage - Son accident : accroché dans un arbre et blessé à la tête - La marche dans la nuit ; rencontre avec un autre compagnon de stick - Arrivée dans un village - Camouflage dans les marécages ; les souffrances endurées - Rejoint l'armée canadienne, près de Coervorden - Le camp - Départ pour le camp de transit de Nimègue, puis pour l'Angleterre, à Rendlesham Hall - Retour des 3° et 4° RCP près de Nantes, à Château-Bougon - Le défilé du 14 juillet, à la Libération - Participation au film "Les Bataillons du Ciel" tourné en Angleterre - Démobilisation et arrivée à Tarbes - Problèmes pour l'obtention de la Croix de la Libération - Anecdote.

N°478

Colonel Louis **BERTHET**

Interview réalisée les 27 janvier 1987 et le 3 février 1987 au SHAA.

Durée : 3 h - 2 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 7 novembre 1916 à Cours-les-Barres (Cher).

Engagé volontaire : école de pilotage d'Istres en 1937. Affecté au GC III/7 : participe à la campagne de France. Evadé de France par l'Espagne en octobre 1943, rejoint l'AFN et affecté au

squadron I/7 Provence. Envoyé en Indochine en 1945, en Algérie en 1947 au GGI/1, à la base de Mont-de-Marsan en 1949. A nouveau en Algérie en 1952 ; en 1955, affecté au commandement de la 5° RA à Alger, prend le commandement de l'escadre d'Oran en 1958, puis en 1960 affecté au GATAC d'Alger. Affecté à l'état-major des forces alliées Centre-Europe en 1961. En congé du PN en 1961.

| | | |
|---------------------|---------------------------------|------|
| Grades successifs : | - aspirant | 1944 |
| | - sous-lieutenant | 1944 |
| | - lieutenant | 1946 |
| | - capitaine | 1950 |
| | - commandant | 1956 |
| | - lieutenant-colonel de réserve | 1968 |
| | - colonel de réserve | 1977 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 27 janvier 1987)

Etudes - Engagement dans l'aviation - Le concours d'Istres en 1937 - Les épreuves - Ses impressions sur l'école d'Istres - Les corvées de cailloux - La tenue de vol et les différents terrains - La vie quotidienne - La fréquence des vols et le perfectionnement - Les avions : Morane 315 et 230, Dewoitine 501, Les Mureaux, Potez 25 - Le brevet de pilote à 80 heures - Examen de sortie, tri entre chasseurs et bombardiers - Atterrissages sauvages à certaines époques - Anecdotes sur les lavabos de l'école d'Istres - Exercices avec les masques à gaz - Maniement des armes - Le mistral - Les cantines - La répartition entre chasse, bombardement, transport et observation - Entraînement des chasseurs à Salon et enseignement actuel des pilotes - Affectation en escadre en avril 1939 - Niveau général des élèves à Istres - Grande expérience des moniteurs - Anecdote sur le repli de l'école d'Istres sur Avord - Le commandant en second de l'école d'Istres - Etat d'esprit devant la montée des périls - Désir de piloter des avions modernes - Le Caudron Simoun - Vols sur Morane 405 et voltige - Organisation d'une escadre - Affectation au II/7 à Dijon en 1939.

Face 2

Le tir sur parachute - Formation du III/7 - Son personnel - Fait mouvement vers Ambérieu - Missions de guerre sur Morane 406 - Les réglages de tir - Organisation des vols - Entraînement au tir - Les cinémitrailleuses - Rôle du chef de patrouille dans les missions - Mauvaise qualité des liaisons radio - Retard de livraison des Dewoitine 520 - Premier combat contre des Allemands - Défense contre des Messerschmitt et des Heinkel 111 - Combats au-dessus de la montagne de Reims - Les liaisons radio - 10-11 mai 1940 : déferlement d'avions allemands et impuissance des appareils français - Les chefs de patrouilles - Mauvais palmarès de guerre du III/7 - Le Bloch 152 - Armement français déficient - Un grand pilote, Littolff - Arrivée du Morane 406 - Emploi du collimateur.

Bande 2 - Face 1 (Entretien du 3 février 1987)

Considérations générales sur les pertes en matériel - Dégradation du moral de l'escadrille ; intégration difficile des pilotes polonais - Etat d'esprit très mauvais - Eclatement du groupe - La Résistance à Lyon - Les groupes autorisés par les Allemands - Vols sur les Me 109 - Franchissement de la ligne de démarcation - La résistance des aviateurs : activités diverses - La vie à Lyon - Son métier pendant cette période : varonneur - Les aviateurs résistants morts - Départ par l'Espagne et le Portugal vers l'AFN - Arrivée en AFN et réentraînement des pilotes sur avions modernes - La fin de la guerre ; choix difficile du départ en Indochine - Conditions du départ et du voyage - La situation en Indochine.

Face 2

Installation à Saïgon puis Phnom Penh - Les Japonais et leurs appareils - La mécanique sur leurs appareils - Réception des Spit IX - Les Oscar japonais - Retour vers l'Allemagne puis Oran - La mission de la 7^e escadre - La vie à la 20^e escadre - Le Potez 75 : les essais - Les différents appareils en AFN - La guerre psychologique - Composition de la 20^e escadre - Le transport dans les avions de chasse - Bilan de son commandement à la 20 - Le P 47.

N° 479

Lieutenant-colonel Léon SAUVANET

Interview réalisée le 28 janvier 1987 au SHAA en présence de monsieur Casamayor.

Durée : 1 h 30 - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 24 juillet 1908 à Grevaut (Puy-de-Dôme).

Décédé en octobre 1995.

Engagé en 1927 et affecté au 11° régiment d'aviation. Après diverses affectations, admis à l'Ecole de l'air en 1934 et affecté à la 38° escadre de Metz. Pendant la guerre, détaché au secrétariat d'Etat à l'aviation. Rayé du PN en 1947 et versé dans la réserve.

| | | |
|---------------------|---------------------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1937 |
| | - lieutenant | 1938 |
| | - capitaine | 1943 |
| | - commandant de réserve | 1954 |
| | - lieutenant-colonel de réserve | 1960 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Engagement en 1927 comme mécanicien d'avions - Le concours d'élève officier d'active - Ecole de l'air de Versailles en 1935 - Arrivée à la 38° escadre à Metz - Tour d'opération en Tunisie - Missions de nuit sur Amiot 143 - Largages de tracts au-dessus de l'Allemagne - Heinkel 111 au-dessus de Troyes le 10 mai - Missions de guerre offensives - Les largages de tracts - Missions de nuit et DCA ennemie - Faisceaux projecteurs et désynchronisation des moteurs - Fréquence des missions - Les phares de rappel - Les communications radio - Bombardement allemand du 10 mai - Les mécaniciens civils Gnôme et Rhône - Sabotages des moteurs de rechange - Les bombardements français - Les bombes - Bombardement d'un dépôt de munitions - La mission du 14 juin sur Sedan - Bombardement de colonnes

allemandes - Les ordres pour la mission du 14 juin : bombardement des ponts de la Meuse.

Face 2

Mission sur Sedan (suite) - Nombre des missions de guerre - La DCA ennemie - L'organisation et le matériel du groupe - Renseignements sur les forces allemandes - Manque de combativité des français - Opinions des grands chefs comme Giraud - Un discours de Giraud sur la base de Metz en avril 1939 - Le général Vuillemin - Le "bluff" allemand - *Casamayor* : réflexions sur l'affaire de la Rhénanie, l'Anschluss, Munich - Discours de Giraudoux en décembre 1939 - Politique des alliées : l'Allemagne rempart contre l'URSS - Causes de l'impréparation française - (*Fin de l'intervention de Casamayor*) - La presse française - La mobilisation de 1938 - Une permission en décembre 1939 - Euphorie des Français pendant la "Drôle de guerre" - Repli sur Avignon - Congé d'armistice en novembre 1942 - Détaché au cabinet de Francisque Gay.

N° 480

Général Bernard **CAPILLON**

Interview réalisée les 5 février 1987, 19 octobre 1987, 11 janvier 1988, 21 décembre 1988, et 5 avril 1989 au SHAA.

Durée : 14 h 15 - 10 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 15 octobre 1929 à Bizerte (Tunisie).

Décédé le 2 septembre 1993.

Elève à l'école de l'Air en 1950. Envoyé en formation aux USA. Affecté à Dijon au GC I/2 Cigognes ; nommé commandant de la 1° escadrille au III/2 Alsace. D'avril 1953 à mars 1956, affecté alternativement en Algérie et à Dijon. Commande la Patrouille de France sur Mystère IV pendant trois ans. En 1963, affecté à la FATAC de Villacoublay. Sert à la 11° escadre de chasse à Bremgarten. Chef des opérations, puis commandant de l'escadre en 1966. Admis à l'ESGA en 1967. Chef du bureau FATAC en 1969. Commandant de la base de Luxeuil en 1973, puis adjoint-air au chef de l'état-major particulier du président de la République. Nommé en 1977 sous-chef d'état-major de l'AA, en 1979 commandant en second de la FATAC, 1° RA et commandant de la zone de défense nord-est. Commandant de la Défense aérienne en 1981, membre du Conseil supérieur de l'AA, chef d'état-major de l'AA en 1982. Quitte l'armée d'active en 1984.

BIBLIOGRAPHIE

Plusieurs préfaces d'ouvrages d'histoire de l'armée de l'air.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1952 |
| | - lieutenant | 1954 |
| | - capitaine | 1958 |
| | - commandant | 1963 |
| | - lieutenant-colonel | 1967 |
| | - colonel | 1972 |
| | - général de BA | 1977 |
| | - général de DA | 1980 |

| | |
|-----------------|------|
| - général de CA | 1981 |
| - général d'AA | 1982 |

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 5 février 1987)

Les patrouilles existant avant la Patrouille de France ; Fleurquin - Les patrouilles acrobatiques ; Delachenal - Labaye, Tournière, Bretagnon, ses prédécesseurs - 1956 à l'EALA I/72 puis mise sur pied de la Patrouille de France - Refus d'être chef de patrouille - Entraînement et choix des équipiers - Passage devant un jury : choix de la patrouille devant le colonel Delachenal - Le Mystère IV - Premier meeting à Lahr en avril : déroulement de la séance - Les peintures - Le meeting du Bourget ; présence d'autres patrouilles : anglaise sur Hunter et italienne sur F 86 - Utilisation de fumigènes - Le général Stehlin et son intérêt pour la Patrouille - Un meeting à Lyon - Un autre meeting à Milan puis à Coventry - La patrouille américaine : le professionnalisme ; le F 100 - L'année 1958 : rôle du commandant Saint-Martin.

Face 2

Les consignes pour l'année 1958 : installation et entretien du matériel - Les remplaçants - Les fumigènes - Les minima d'altitude - L'entraînement ; un meeting à Pittsburgh - La sécurité en vol ; passage de 4 à 7 - Déroulement du meeting - A Salon-de-Provence devant le chef d'Etat-Major - Le Mystère IV ; les mécaniciens et leur polyvalence complète - Evolution de la séance : changements de la formation ; niveau amélioré - Plus de complexe ; vol sur un avion exclusivement français - L'année 1959 ; le commandant Saint-Martin et ses directives passage de sept à neuf - Conditions d'entraînement en vue du meeting du Bourget - Les trois en plus ; la présentation - Conditions de la séance ; les différentes parties - Confiance des équipiers dans le leader : exemple - Rencontre avec le général Jouhaud ; félicitations de Besset - Les atterrissages - Une série de meetings en Afrique du Nord - Evolution des autres patrouilles - Un meeting à Cannes et le "bang" - La patrouille anglaise : ses qualités ; les Italiens.

Bande 2 - Face 1

Les Italiens - Organisation d'une tournée africaine - Le brevet de chef de patrouille - Le déroulement du voyage et de la tournée - La sécurité des vols ; incidents pendant la tournée - Autre incident - Les risques pendant les changements de formation - La sécurité grâce à la confiance totale des équipiers - Les équipiers : les anciens et les nouveaux : qualités et défauts - Places dans une patrouille - Bilan de son passage dans cette patrouille ; le professionnalisme - La patrouille à douze ; évolution pendant trois ans - La PAF maintenant - En 1961, arrivée des Mirage III C - Le choix des leaders et des équipiers - L'entraînement du leader.

Face 2

Problèmes spécifiques du leader - L'altitude et les risques - Qualités et défauts du Mystère IV - Le rôle de relations publiques de la Patrouille de France - Le déplacement de la PAF aux USA en 1986 - Le rôle d'ambassadeurs des pilotes de la PAF - Faut-il un avion d'arme à la PAF ? - Séjour en Algérie en 1956 - Mise sur pied d'une EALA sur T-6 - Constitution du groupe, entraînement opérationnel et installation - La base de Setif - Conditions matérielles difficiles - Les mécaniciens et les pilotes - Raisons des nombreuses pertes de la I/72 - Organisation des unités en Algérie - Départ d'Algérie et retour pour un second séjour.

Bande 3 - Face 1

Fait la relève de Clovis Parisot - L'utilisation du T-6 - L'appui léger en Algérie et ses faiblesses - Sécurité des vols insuffisante - Récits de deux accidents évités de justesse sur T-6 et sur Mirage III C - Tir à bout portant sur T-6, anecdote - La sécurité des vols à l'époque en métropole - Les commandants de l'époque, issus de la guerre - Vols intensifs sur Ouragan en 1955, imprudences - Les vols et la météo - Comparaison avec les Etats-Unis - Rigueur apportée par le général Gauthier dans l'armée de l'air - Consensus tardif sur la sécurité des vols - Rigueur due à l'emploi du nucléaire - Le CEVSV - Lâcher du général Gauthier sur Mystère IV - Conclusion sur la sécurité des vols - Le groupement d'artillerie de l'Air (GAA) à Dijon.

Face 2 (Entretien du 19 octobre 1987)

L'Ecole de l'air en 1950 - Salon puis les Etats-Unis - La formation aux Etats-Unis, le pilotage - Formation très pragmatique et discipline stricte - L'anglais, langue indispensable à l'aviateur - Fin du séjour et sortie "combat ready" - La meilleure formation de l'époque - Affecté à Dijon, son état d'esprit - Critères de sélection des élèves pour les Etats-Unis ou pour le Maroc - La fonction de "cadet major" ; l'autodiscipline - Le code de l'honneur aux USA, examens sans surveillant - Considérations sur la formation à l'étranger d'officiers français - Les unités françaises à l'époque - Une lacune : le vol par temps nuageux - Examen pour devenir chef de patrouille - Influence de l'Algérie sur sa formation - Préparation de l'ESGA - Utilité de l'ESGA et de son concours - Jugement sur l'ESGA en 1967-68 - Son rôle - L'ESGA au coeur de l'armée de l'air - La sélection pour l'ESGA, la note d'aptitude - Les diverses sélections au cours des carrières.

Bande 4 - Face 1

Les épreuves d'admission à l'ESGA - Possibilité de carrières intéressantes sans l'ESGA - Exemples concrets - Choix des instructeurs - Son influence personnelle de CEMAA sur l'ESGA - La thèse , un élément à conserver - Le CSI, bon souvenir de ce séjour - Ouverture sur les autres armées - Envoyé à Norfolk, sorte de CSI américain - Participation d'homologues civils de même niveau - Stricte égalité entre les membres - Vocation du Staff College - Les exercices - Réflexions sur les positions de la France à cette époque - Anecdote après le premier vol du Concorde - Rencontre avec le chef d'état-major de l'US Navy - Ne fait ni le CHEM ni l'IHEDN ; rôle de l'Institut - Remarques sur les circuits de formation des personnels - Appréciation de son propre circuit - Rôle de Stehlin, accent sur la formation d'ingénieur - La formation actuelle des jeunes officiers - Un juste équilibre entre la formation d'officier, celle d'ingénieur et celle de spécialiste - Les moyens de cette formation ; le travail continu de l'officier.

Face 2

Le travail continu de l'officier tout au long de sa carrière - Formation des pilotes ne sortant pas de l'Ecole de l'air -

Recyclage et formation continue dans l'AA - Possibilité de mettre ensemble les candidats aux écoles des trois armées - La polyvalence totale et ses limites - Le problème en cas de début de conflit - La polyvalence des matériels - La mission principale et la mission secondaire simplifiée - L'armement des appareils - Nécessité d'un avion futur (Rafale) polymission - Le cas à part du Mirage IV spécialisé - La coupe "comète" gagnée par des Mirage 2000 - Nécessité des missions secondaires - Son passage à l'état-major particulier de la présidence de la République - Côté très formateur de ce poste - Représentant de l'AA à l'Elysée - Chargé du nucléaire militaire et de l'exportation des armements - Missions en Libye et en Egypte - L'affaire Claustre, entretiens avec Khadafi - Directives du président de la République - Réussite de sa mission, retour du ménage Claustre - Organisation de leur retour - Etat d'esprit du ménage Claustre - Relation de sa mission au président Giscard d'Estaing.

Bande 5 - Face 1 (Entretien du 11 janvier 1988)

Fin de l'affaire Claustre - Mission en Egypte - Le nucléaire, introduction du problème - La composante S 4 - Le nucléaire dans l'AA - Les manoeuvres "Shooting star" - A Bremgarten, vrai début du nucléaire militaire au II/II - La rigueur s'installe à cause du nucléaire et des Américains - L'évacuation tactique, la checklist - L'ambiance ; le vol à basse altitude à outrance - Sa thèse à l'Ecole de guerre - Les abris - De nombreux exercices chronométrés - Préparatifs de l'armement nucléaire tactique sur le Mirage III E - Prend le commandement de la base de Luxeuil - Rénovation et prolongation du Mirage IV - Le LAD (low altitude delivery) - Nommé à l'Elysée à l'état-major particulier du Président : organisation et attributions de chacun - Les plans et le code - Les divers cas de figures envisagés ; le changement du code - Le PC de l'Elysée ; Jupiter.

Face 2

Changement d'appellation : le tactique devient le pre-stratégique ; signification des deux mots - Sous-chef opérations, puis à la FATAC : l'armement nucléaire tactique pre-stratégique - Coordination avec les Alliés et avec l'armée - La Défense aérienne à Taverny : information de la situation aérienne - Juin

1982, chef d'EM de l'AA - transformation du S 2 en S 3 - Le Mirage 2000 N - Un avion nucléaire ASMP ; évolution vers le N', ses missions - Le Air Sol longue portée (ASLP) ; ses possibilités - Le S 4 retardé par plusieurs personnes - Elément essentiel de la dissuasion stratégique ; la composante navale (sous-marins nucléaires) - Avantages de cette arme ; peut aider à tenir le leadership en Europe en cas de décrochage des USA - Mobilité du S 4.

Bande 6 - Face 1

Retour sur la Patrouille de France, réflexions à propos d'une vidéocassette du SIRPA - Omissions sur les années 1957-59 - Origine de l'appellation Patrouille de France - L'organisation de l'unité en 1958 ; peinture et fumigènes - L'insigne de la PAF ; la voltige à douze - Le directeur de figures au sol - Le S 4 - Avantages de la composante nucléaire sol-sol - Nécessité d'assurer la relève des S 3 vers 1996 - Avantages offerts par des missiles déplaçables - Prééminence nucléaire de la France dans la perspective européenne - Des missiles aérotransportables ou déplaçables - Les divers choix possibles - L'intérêt du pays et l'intérêt de l'armée de l'air - Des retards dans le projet S 4 ; les conseils de Défense - Scrupules de certains ; les marins ; le chef d'état major du Président - Rôle du ministre des Finances dans les conseils de Défense - Anecdote sur Raymond Barre lors d'un conseil de Défense - Situation actuelle du S 4 - Le Hadès par rapport au S 4 - L'armée de Terre et le nucléaire - Prééminence de la Marine dans le nucléaire stratégique.

Face 2

La composante nucléaire aéroportée - Le Rafale, sa situation en 1982 - Exigences de plus en plus sérieuses pour les nouveaux avions de combat - Limites d'un monomoteur, avantages d'un bimoteur - Adaptation aux besoins de l'armée de l'air, de l'Aéronavale et de l'exportation - Concordance des besoins de l'armée de l'air et de l'Aéronavale - Le marché de l'exportation - Un bimoteur monoplace le plus petit possible de 8,5 tonnes - Programme destiné au remplacement des Mirage III, Jaguar, Mirage F 1, Mirage 2000, Crusader, Etendard IV et Super Etendard - Le coût du Rafale dans le titre V du budget de l'armée

de l'air - Polyvalence des avions de combat français - Perspective de coopération européenne en 1982 - Les spécifications de l'Aéronavale ; position de l'Aéronavale sur le Rafale - Contacts avec la RFA, certains besoins analogues - Signature d'accords avec plusieurs pays européens - Augmentation du poids du projet d'avion européen en 1985 - Préférence anglaise pour un avion plus gros - Le raisonnement italien - Le point de vue espagnol - Aboutissement à un avion de 9 750 tonnes.

Bande 7 - Face 1

Atmosphère de crise à l'été 1985 - Contexte difficile avec le gouvernement socialiste - Les garanties offertes par une coopération - Le partage des tâches dans une coopération - Contacts téléphoniques avec ses homologues allemand et italien - Une certaine coalition contre la France ; des maladresses françaises - Considérations sur l'ancien projet d'avion de combat futur (ACF) - Les enjeux politiques et industriels d'un programme comme le Rafale - Les aspects négatifs d'une coopération - Différences notables entre l'actuel Rafale A et le futur Rafale D - Les commandes actuelles de l'état à Dassault et à la SNECMA - Fin.

Face 2

Rappel des programmes majeurs de l'armée de l'air actuelle - Le nombre des avions de combat - Explication du chiffre de 450 - Nécessaire polyvalence des avions - Les 33 avions de renouvellement annuel - Longévité et vieillissement des avions - Exemple du Mirage 2000 - Relations avec les politiques pourvoyeurs de fonds - Aucun avion commandé en 1982 ; 4 925 MF rayés d'un trait - Les avions compris et non compris dans le chiffre de 450 - Les pertes budgétaires de l'armée de Terre et de la Marine - Risques de moins bonne réalisation des missions - Opinion sur les sous-marins d'attaque, les porte-avions et les chars de combat - Insuffisances de la détection à basse altitude - Visite du président Mitterrand à Taverny en 1981 - Les solutions exposées au Président au sujet de la détection - Seule solution envisageable après réflexions : trois AWACS au minimum - La

commande de quatre AWACS ; critiques au sein de l'armée de l'air - Le transport aérien militaire - Le Transall et son successeur.

Bande 8 - Face 1

Les différents volets du transport militaire - Conventions avec des compagnies civiles - Militarisation éventuelle d'avions civils ; les besoins des pays voisins - Le cas de l'ATR 42 refusé par l'armée de l'air - Choix du CASA 235 - Les problèmes de 1982, économies imposées en titre III fonctionnement - Moins 5 500 personnes pour l'armée de l'air ; conversations avec Charles Hernu - Les baisses d'effectifs - Enumération devant le ministre de chacune des bases de l'armée de l'air - Fermeture de quatre bases ; Rocamadour, Chambéry, Aulnat, Creil - Bilan de ces fermetures.

Face 2

Sa nomination au poste de chef d'Etat-Major de l'A.A. ; les différents candidats ; caractère non politique de cette nomination - Rencontre avec Charles Hernu - Réactions des autres généraux de l'AA - Le général Arbelet - L'avancement dans l'AA - L'absence de toute influence politique ; les interventions - Une exception - Rôle du général chargé de mission - Les nominations dans les cabinets ministériels - Le cabinet du Premier ministre - Rôle important de ces nominations - La formation : les appelés, les engagés - Les officiers à Salon ; le niveau des élèves - Le profil de carrière - Evolution des élèves depuis quelques années - Les capitaines ; culture générale insuffisante - Comparaison avec les autres armées - Importance de la culture générale pour le jeune officier - L'Ecole de guerre.

Bande 9 - Face 1

L'importance de l'Ecole de guerre : "faire de bons colonels" - L'IHEDN - Les femmes dans l'AA ; les diverses tâches - Les problèmes : le manque d'effectifs - 25% de femmes en unité : saturation - Les femmes fusiliers commandos - La femme pilote de combat ; le prix de la formation d'un pilote - Les femmes pilotes de transport - Pas de femmes à l'Ecole de l'air - Les filles officiers mécanos - La communication interne ; l'avance dans

l'AA - Problème de moral - Les grèves ; les augmentations - La communication externe - (passage non communicable) le devoir de réserve des généraux, les 45 - Le général Copel - La répercussion politique de cette déclaration des 45.

Face 2

Son départ de l'AA ; remerciements au SHAA - Missions données par le ministre - La présidence de Dassault - Nommé président de la SNECMA - Raisons et conditions de cette nomination - Refus de l'OGA - Assiste à diverse commissions - ACE internationale recherche un président - La formation professionnelle ; président d'une fondation - Fin de son mandat le 29 juin 1989 ; proposition d'un poste à Air France - Raisons du non renouvellement de son contrat - Son successeur ; les 45.

Bande 10 - Face 1

Motivation du choix de Dijon - Affectation à Sétif pendant la guerre d'Algérie - Arrivée à Dijon des premiers Mirage IIIC - Moyens et méthodes ; navigation à vue et vol de nuit - Exemple d'une mission d'entraînement - Attitude du colonel Simard au moment du Putsch - Rapports avec le premier CATAC ; fréquence et variété des exercices - Disponibilité des pilotes - Création de la Patrouille de France en 1957 - Premier " ballet aérien " au Bourget en 1959 - Tournée africaine de la patrouille avec le général de Gaulle - Représentativité de la Patrouille de France - La zone de défense aérienne nord-est - Arrivée des Mirage 2000 à la 2^e escadre de Dijon - Impression du jeune officier lors de son arrivée à Dijon - Degré d'exigence du commandement de la base - L'entraînement au combat : attaque au sol, défense aérienne - Démonstration en Italie du Mirage IIIC.

Face 2

Adaptation des pilotes aux évolutions de la technique - Capacité d'adaptation des jeunes pilotes ; le Mystère IV - Parrainage de l'EALA 72 ; circonstances de sa désignation - La création de l'EALA 72 - Respect du secret quant à l'opération de Suez - Osmose entre pilotes et contrôleurs - Conséquences de la guerre d'Algérie pour les jeunes officiers - Importance des

responsabilités en Algérie - Conclusion sur ses responsabilités à
Dijon - Relativisation des responsabilités successives - Evocation
de plusieurs personnalités connues à Dijon.

N° 481

Monsieur Claude **WAUTHIER-WURMSER**

Interview réalisée le 13 février 1987 et 20 février 1987 à Paris et au SHAA.

Durée : 2 h - 2 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 26 septembre 1917.

Mobilisé en 1939 dans l'artillerie. Fait prisonnier puis évadé. Passe en AFN puis retour en France. Evadé et prisonnier en Espagne, rejoint l'Angleterre en juin 1941 ; affecté au 3° régiment de parachutistes SAS puis à l'état-major du 18° corps d'armée de parachutistes américains. Démobilisé en 1945.

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1 (Entretien du 13 février 1987)

Origines, formation et service militaire dans l'artillerie hippomobile - Mobilisation au fort d'Europe, à Belfort, puis au 44° corps de forteresse en tant qu'officier SRA (Service de repérage de l'artillerie) - L'Armistice et les derniers combats "pour l'honneur" - Prisonnier à l'hôpital d'Epinal, puis passage dans différents camps - Son évasion définitive - Arrivée à Sedan - Passage de la frontière Sedan-Reims en camionnette à double fond - Arrivée en zone libre, à Moulins - Retour à Pau, dans sa famille - Enrôlement des Alsaciens dans l'armée d'Afrique du Nord - Affectation à l'état-major de l'artillerie, à Alger, début 1940 - Réunion organisée par Weygand - Achat d'un bateau pour rejoindre Gibraltar - Une trahison - Départ d'Afrique du Nord - Le réseau Radio-Patrie - Les Allemands en zone libre - Passage des Pyrénées et arrestation par la garde civile espagnole - La prison de Pampelune - Arrivée à Miranda - Départ pour Madrid, puis Gibraltar - Le choix entre Giraud et de Gaulle - Arrivée en Angleterre - Affectation comme chef du 1° bureau - Affectation au 3° régiment de parachutistes SAS - La formation et l'entraînement - Direction de manoeuvres en Ecosse - Parachutage sur la route de Clermont-Ferrand - Bordeaux -

Parachutage à Aigleton (Corrèze) - Dissensions entre l'Armée secrète et les FTP - Intervention de la RAF - Un bimoteur Heinkel descendu - Les massacres de Tulle et les repréailles allemandes.

Face 2

Encerclement de la poche de Saint-Nazaire - Affectation à l'état-major du 18° corps d'armée de parachutistes américains - Les opérations envisagées - Franchissement du Rhin - La résistance allemande - Libération d'un camp de concentration - Arrivée sur la mer baltique - Jonction avec l'armée russe - Libération du camp de Lubeck - Son rôle dans le rapatriement des prisonniers de guerre en France - Précisions et bilan.

Bande 2 - Face 1 (Entretien du 20 février 1987)

Débuts de sa carrière militaire - Mobilisation en 1938 dans l'artillerie hippomobile - Affectation à l'état-major de la 8° armée - Combats en Alsace, puis dans les Vosges - Première évasion et arrestation par les Allemands - Les différents camps - Son évasion définitive - Arrivée à Sedan, puis passage de la ligne de démarcation - Démobilisation à Moulins - Arrivée à Alger ; Weygand - Le camouflage du matériel roulant - Le réseau Radio-Patrie - Son action dans la Résistance - Le rôle des cheminots de la SNCF - Dissensions graves entre les divers réseaux de la Résistance - Départ pour l'Espagne - Conditions du départ en Grande-Bretagne - Arrestation par la garde civile espagnole puis transfert à la prison de Pampelune - Les conditions de détention - Le camp de Miranda - Une grève de douze jours au camp - Le choix entre de Gaulle et Giraud - Activités en Angleterre : Patriotic School - Engagement dans les FFL le 27 juin 1941 - Affectation au 3° régiment de parachutistes - Les divers exercices d'entraînement - Retour au 3° SAS.

Face 2

Départ en opération ; Dropping de containers - Départ pour Aigleton (Corrèze) - La Résistance à Ussel - Un bimoteur Heinkel abattu - Intégration dans le 18° corps d'armée américain

commandé par Ridgeway - Opération de franchissement du Rhin - Franchissement de l'Elbe ; Ultime résistance allemande - Libération du camp de Lubeck puis du camp de Schwerin - Jonction avec l'armée russe - Bilan.

N°482

Général François **MAURIN**

Interview réalisée au SHAA les 23 février, 23 mars, 29 avril et 25 mai 1987, les 12 janvier, 11 février et 21 mars 1988, les 30 octobre et 21 novembre 1991.

Durée : 21 heures - 14 bandes - Vitesse : 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 9 mars 1918 à Paris (Seine).

Elève à l'Ecole de l'air en 1938. Affecté en AFN en juin 1940 avec le GB II/62, puis en AOF à Thiès. En congé d'armistice en mars 1943. Affecté au cabinet du secrétaire général à la Défense aérienne. Affecté successivement au GB I/31, GT III/15, GT I/62 et GT II/62. Nommé au GT II/64 Anjou en Indochine en 1947, puis commandant en second du même groupe. A son retour en 1950, affecté comme commandant en second, puis commandant du groupe de transport et de liaisons aériennes à Villacoublay. Affecté en 1952 au Service du personnel de l'AA, en 1954 au Centre d'expériences aériennes de Brétigny ; stagiaire à l'Ecole de guerre en 1957. En 1959, chef du Bureau d'études générales de l'EMAA. Commandant de la base et du Centre d'expériences aériennes militaires de Mont-de-Marsan en 1960. Sous-chef d'état-major de l'AA en 1963. Commandant de la 3e région aérienne en 1966, commandant de la Défense aérienne en 1967. Membre du conseil de l'Air. Nommé chef d'Etat-Major des armées en 1971. Quitte l'armée d'active en 1975.

| | | |
|---------------------|---------------------|------|
| Grades successifs : | -sous-lieutenant | 1939 |
| | -lieutenant | 1941 |
| | -capitaine | 1945 |
| | -commandant | 1950 |
| | -lieutenant-colonel | 1954 |
| | -colonel | 1959 |
| | -général de BA | 1963 |
| | -général de DA | 1966 |
| | -général de CA | 1967 |
| | -général d'AA | 1971 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 23 février 1987)

Adjoint puis chef du Bureau d'études générales de l'armée de l'air
- Le délégué ministériel à l'armée de l'air et l'avenir de l'AA -
Définitions des besoins et élaboration d'un programme - La
première loi de programme militaire (1960-1964). Le virage

nucléaire - Problème de l'avion porteur de l'arme nucléaire - Choix du Mirage IV et de son moteur - Attitude de la maison Dassault - Problèmes de commandement avec l'OTAN - Réduction par le BEG de la partie AIR de la loi de programme - Le virage nucléaire. Rôle de de Gaulle et de ses prédécesseurs - Les conseils de Défense - Contraintes budgétaires et prévisions de l'au-delà - Attitude de Jouhaud puis de Stehlin - Bonnes conditions de réalisation du Mirage IV et des infrastructures nécessaires - Achat d'un ravitailleur, le C-135 - Le plan NADGE - Réalisation de l'infrastructure d'outre-mer - Affecté comme commandant du CEAM de Mont-de-Marsan - Expérimentations nucléaires de Reggane - Expérimentations de radars - Problèmes posés lors des essais du Mirage III et leur solution - Réalisation de manuels d'instruction technique - Installation d'une unité opérationnelle de Mirage IV à Mont-de-Marsan - Expérimentation de la première bombe atomique opérationnelle - Visite de de Gaulle au CEAM en avril 1961. Anecdotes.

Face 2

Responsabilité du secteur de défense aérienne du sud-ouest de la France lors du Putsch - Nommé sous-chef Plans à l'état-major de l'AA - Travaux en coopération avec l'OTAN ; séances interminables - Le programme Breguet Atlantic, un exemple - attitude des différentes parties prenantes - La coopération bilatérale et ses aléas - Le Transall franco-allemand - Programme avorté franco-allemand d'avion de combat à décollage vertical - Différence des méthodes entre les Français et les Anglais - Pourparlers avec les Allemands - Difficultés de réalisation d'un appareil opérationnel - Décision d'arrêter ce programme - Coopération franco-britannique : le programme Jaguar - Conditions de cette réussite - Coût de ce programme - Les délais nécessaires - Nécessité d'un programme nouveau tous les dix ans - Les débuts de la géométrie variable aux USA - Projet de GV franco-britannique et abandon français - Elaboration de la deuxième loi-programme (1965-1970) - Avantages et inconvénients des lois de programme - Mélange entre le budget de fonctionnement et le budget d'investissement - conséquences

catastrophiques de ce phénomène - Bonne réalisation des deux premières lois de programme - Impératifs financiers.

Bande 2 - Face 1

Problèmes de l'inflation des programmes - La définition des programmes - Les équipages de marque - Gestion des budgets : le titre 3 et le titre 5 - Commentaires sur le programme Mirage 2000 (avion de combat futur) - Avantages du Mirage 4000 par rapport au Mirage 2000 - Conséquences de ce manque de continuité - responsabilités des hommes politiques - Les contraintes industrielles - Les monopoles - Un industriel unique comme partenaire - Les coopérations par le biais de sociétés supranationales - Fourniture du Super-Etendard à la Marine - La marche du siècle - Problème de la maîtrise d'oeuvre dans une coopération - La solution du Concorde - Le Mirage F 1 imposé par le constructeur - Efficacité opérationnelle nécessaire des gadgets imposés par les constructeurs - Les ingénieurs de l'Air très proches de l'armée de l'air - Enthousiasme nécessaire pour la réalisation d'un grand programme - Fabrication des IFF - Achats à l'étranger justifiés dans certains cas.

Face 2 (Entretien du 23 mars 1987)

Implantation du plateau d'Albion - Problème de commandement du plateau d'Albion - Le choix du site - Construction des infrastructures par le génie de l'armée de Terre - Inscription des crédits des forces stratégiques sur la section commune des trois armées - Précisions sur les dates des études des missiles nucléaires - Anecdote sur les réticences d'un sénateur de la région du plateau d'Albion - Les crédits stratégiques sur la section commune vers 1959-1960 - Intérêt de la solution des trois forces d'unités stratégiques - Le général Stehlin, favorable à des coopérations - Le général Martin, défenseur d'une solution française indépendante - Réduction de trois à deux escadrons - Etudes sur la destruction hypothétique du plateau d'Albion - Devient commandant de la 3^o RA à Bordeaux - Rôle d'un commandant de RA - Rôle logistique et présence de l'AA dans la région - Les plaintes consécutives à des vols supersoniques - Exposé sur le mur du son devant des préfets et des conseils généraux - Opposition du transfert de la RA de Bordeaux à

Toulouse - Relations avec les autres armées et avec la population - Relations état-major-unités - Le drap du manteau des aviateurs de la 3^o RA - Les affaires du mur du son, anecdotes.

Bande 3 - Face 1

Réception des grands commandeurs par de Gaulle - Problème de changement d'implantation de la base de Rochefort - Décision de de Gaulle de construire une nouvelle base à Rochefort - Exposé fait par de Gaulle sur le mur du son - Nommé commandant à la Défense aérienne - Automatisation de Taverny et aboutissement du plan NADGE - Relations avec les Alliés après le retrait de l'OTAN - Chargé de la circulation aérienne en cas de grève - Déclenchement du plan Clément Marot en mai 1968 - Test de ce service par un avion militaire américain - Bon déroulement des opérations de régulation - La Défense aérienne et l'OTAN - Le système STRIDA - Calculateurs réalisés par IBM-France - Nouveauté du système STRIDA - Beaucoup d'anciens officiers de l'Air dans des sociétés fournissant du matériel à l'AA - Besoin d'un avion de veille radar - Rapports avec l'aviation civile pour l'implantation de radars - Rôle d'un grand commandeur - Le Conseil supérieur de l'Air - Choix des cadres et contacts avec le ministre - Visites nombreuses à Taverny - Etablissement des listes d'aptitude - Relations FAS-Défense aérienne - La défense anti-missiles.

Face 2

Les limites de la défense anti-aérienne française - Nommé major-général de l'AA - Organisation de l'EM - Sérieux problèmes financiers à l'époque - La condition matérielle des personnels - Réduction d'effectifs imposés à l'AA - Mise en place d'une commission présidée par Bernard Tricot - Considérations sur l'évaluation des besoins de l'AA en personnel - Trop longue période en état-major pour les officiers - Conséquences des réductions d'effectifs - Les forces vives d'une armée - Inflation actuelle quant aux grades - Arrêt de la déflation d'effectifs - Modifications et évolutions des besoins - Les priorités - La protection des bases - Les prises de décision - Sous-emploi des capacités de l'industrie française - Problèmes rencontrés lors de son commandement comme major-général - Le prix du carburant

- La garde statique - Contraintes politiques à ce niveau de commandement.

Bande 4 - Face 1

La fixation des prix des matériels - Bénéfices de l'exportation - Evolution anormale des prix des matériels - Les coûts des matériels légers - Création du génie de l'Air - Prix du kilogramme d'avion - Souci de la bonne utilisation du budget de l'Etat - Le Tornado, exemple de gestion anglaise - Problème français du constructeur unique - Le bimoteur de combat voulu par l'AA - Manque de décision politique - La construction de nouveaux Transall, une erreur - Projets d'ATR 42 militaires - Achats éventuels de matériels à l'étranger.

Face 2 (Entretien du 29 avril 1987)

Commentaire de la phrase "des avions plutôt que du béton" - Nombre minimal d'avions de combat pour rester crédible - La situation des autres pays - Condition de sa nomination au poste de CEM des Armées - Rencontre avec Michel Debré, le 24 mars 1971 - Les arguments du ministre et les réserves de François Maurin - Anecdote - Sa nomination au grade de général d'AA - Période de transition avec le général Fourquet et prise de fonction - Les caractéristiques du poste de CEM des Armées - Changement de nature des responsabilités des hommes politiques avec l'apparition du nucléaire - Les hommes politiques et les problèmes de défense - Georges Pompidou - Evolution de l'EM des Armées depuis la mort de de Gaulle - Positions des trois CEM des trois armées - Ses objectifs - Gestion de la section commune du budget des armées - Création d'un comité sur l'évolution des armes nucléaires - Les rapports avec les trois CEM - Rencontre avec le Président puis avec le ministre des Finances - La situation au Tchad, directives de Pompidou - Coordination nécessaire entre le militaire et le politique - Un incident en Centrafrique.

Bande 5 - Face 1

Préparation par l'EM des Armées d'une opération à Bangui - Succès de la solution retenue - Les accords de défense avec certains pays - Difficultés de certaines interventions militaires -

Rapports du CEM des armées avec ses homologues étrangers et avec l'OTAN - Rapports avec ses homologues soviétiques et des pays de l'Est - Visite en France du maréchal Gretchko en 1971 - Anecdotes sur cette visite - Différences de raisonnement entre Soviétiques et Occidentaux - Autres anecdotes sur cette visite - Perception par les Soviétiques de la doctrine de la dissuasion - Les pôles de référence des Soviétiques - Leur attitude vis-à-vis de l'Occident - L'industrie d'armement soviétique - Anecdotes sur un voyage en Russie. M. Illiouchine - L'extraordinaire aventure spatiale de l'URSS - Plagiats d'avions occidentaux - Différence des modes de pensée - Leur perception de la dissuasion.

Face 2

Les rapports avec les Alliés - Se consacre au renforcement des forces nucléaires - Le maintien des priorités - Prises de décision lors des conseils de Défense - Création du Commandement des forces extérieures - Circulaire sur la DOT - Les divisions territoriales - Accords avec les Alliés - Problème du déploiement des missiles Pluton en RFA - La consommation de matériels - L'entraînement des forces navales et des parachutistes - Création du Commandement militaire de l'Océan Indien - Les stocks de carburant des armées - Maintien du CEP militaire - Une révolte au Niger - Rôle du Président et du Premier ministre dans la définition de la politique militaire - Discussions sur la protection des convois pétroliers - Les positions militaires spécifiques de la France - Les Pluton en RFA - Les hommes politiques et le nucléaire, anecdotes - Le nucléaire tactique français.

Bande 6 - Face 1 (Entretien du 25 mai 1987)

Responsabilités des chefs d'état-major en ce qui concerne les forces - Pompidou et le nucléaire - Opinions de son entourage - Evolution des objectifs de l'arme nucléaire - Le coup de semonce, sa forme - Relations avec M. Pompidou - Problèmes de l'atome tactique ; la météo - les objectifs de l'AA - L'Allemagne et l'OTAN - Emploi militaire du Pluton ; les forces en Allemagne : installation éventuelle du Pluton - Maintien du 2^e corps d'armée en Allemagne - Engagement de forces tactiques - 1973 : travail sur les possibilités des forces tactiques - L'atome tactique : essais des bombes - Opposition à la théorie du général Gallois -

Evolution des armements et des objectifs : la précision - La "bataille de l'avant".

Face 2

L'arme tactique aérienne ; rayon d'action du Pluton - Opinion des responsables militaires de l'OTAN - Arrivée de Giscard d'Estaing ; revoir la position de la France face à l'OTAN - Problème de l'arme nucléaire tactique : discussion avec le Président - Exposition de l'état des forces par les grands commandants - Proposition de prolongation dans son poste - Reconversion dans le civil : le Conseil d'Etat - Son opinion sur l'organisation actuelle des forces tactiques - La réorganisation de l'armée de Terre - Les comités de soldats, séquelles de mai 1968 - Causes des incidents - Les mesures prises - L'affaire de Draguignan mêlée à des problèmes civils - Le procès : politisation de l'affaire - Le général Bigeard et son affectation à la région militaire de Bordeaux - Les réorganisations.

Bande 7 - Face 1

Le général Bigeard, secrétaire d'Etat, sa personnalité - Attitude vis-à-vis des comités de soldats - La solution à ce problème - Evolution des forces nucléaires ; préoccupation du long terme - Mauvaise organisation actuelle - La solution : augmentation du potentiel des forces - Les moyens et les délais des programmes - Augmentation du nombre des sous-marins ; les forces de la Marine - Les porte-avions et le manque d'appareils adaptés - L'engin-mobile - les forces classiques : vente du Tornado à l'Arabie - Manque de continuité et de décision : le Mirage 4000 - L'aviation de transport : pas de programme et "divorce" avec l'aviation civile - La crise des arsenaux - Les prévisions des programmes - Son opinion sur la dissolution des bases - La réforme du statut des militaires en 1975 ; cas des sous-officiers et des médecins - Les majors.

Face 2 (Entretien du 12 janvier 1988)

Organisation de la déflation des effectifs en tant que CEM des Armées - Priorité donnée aux missions opérationnelles - Organisation des tâches de servitude - Rôle du contingent - Exemple d'une réorganisation dans l'armée de Terre contraire à

ses principes - Priorité à la réduction des effectifs - L'inflation des grades : ses raisons - Le problème de l'inflation dans l'encadrement sans augmentation des unités - Les ratios officiers-unités dans les différentes armes - Moyens de faire face à cette pléthore de l'encadrement - Nécessaire reconversion des officiers dans le civil - La loi de dégagement des cadres - Exemple, l'ENAC : une hérésie - Le risque de dilution des responsabilités - La DGA - L'acquisition d'avions AWACS : ses implications sur le plan du personnel - Les effectifs face à l'entrée de l'informatique dans la défense aérienne - Les effectifs face à l'introduction du Mirage IV - Les effectifs et l'introduction des sous-marins nucléaires - Les effectifs et la décolonisation - Arrivée du Concorde - Utilisation du contingent - Choix armée de métier - armée de conscription - Exemples canadiens et anglais - Inconvénients de l'armée de métier - Nécessité de faire effectuer les tâches de servitude par le contingent.

Bande 8 - Face 1

Peut-on se passer du contingent ? - Les comités de soldats - Importance des problèmes financiers dans toutes les réformes touchant le service national - Problème des objecteurs de conscience - Ouverture du service national aux filles - La coopération - Résumé sur la question du service national - Nécessité d'une plus grande préparation des individus aux emplois importants - Rôle difficile du secrétaire général de la Défense nationale - La situation des officiers généraux détachés dans les ministères civils - Exemple dans les transports, les transmissions et la protection civile - Exemple des attachés militaires - La fusion des armées - L'expérience pour les ingénieurs et les services de santé.

Face 2 (Entretien du 11 février 1988)

L'Ecole de l'air en septembre 1938 - Inconscience vis-à-vis des événements ; encadrement de la promotion - Aucune préparation à la guerre - Une grande fête à la fin des études - Les facéties à l'Ecole de l'air - septembre 1939 : départ à Bordeaux - La patrouille d'Etampes - Installation à Bordeaux et répartition sur trois terrains - Pilotage à Bergerac ; breveté pilote - A Mont-de-Marsan, pilotage d'avions modernes - Départ à Châteauroux à

Pâques 1940 ; difficultés du Breguet 690 - Engagé le 12 mai à Briare au 11/35 - trois missions de mitraillage - Transformation sur Glenn Martin à Toulouse fin mai 1940 - Le vol d'accoutumance : quelques problèmes à cause d'une panne. Modifications sur le Glenn - Missions d'entraînement au bombardement à Cazaux - Départ en AFN vers Oran ; le voyage - Un incident, vol sur un moteur et atterrissage dans un champ.

Bande 9 - Face 1

Un équipage s'écrase à côté d'eux - Les équipages réunis à la base d'Oran - Départ vers Camp-Robert ; préparation de bombardements sur l'Italie - Bombardements sur la Sicile, le port de Trapani - D'autres bombardements et atterrissage forcé à Tunis - Départ vers Meknès fin juin - Part chercher l'Ark Royal juste avant Mers El-Kebir - Photographies du désastre et interprétations diverses - Départ en AOF en passant par Tindouf - Le 14 juillet en plein Sahara ; arrivée à Dakar - Traumatisme des gens à Dakar ; le porte-avions Hermès bombarde Le Richelieu - A Thiès, escadrille commandée par de Maricourt, arrivée de plusieurs groupes - La vie à Thiès - L'Armistice - Limitation des heures de vol - L'affaire de Dakar en septembre 1940 - Incompréhension et affaire mal montée - L'appel de de Gaulle - Dakar : bombardement par les Anglais - Renforts arrivés de France - Exercices de bombardements en piqué - A Saint-Louis, accompagne le général Huntziger dans un périple en AOF - La mort de Huntziger - Retour en métropole.

Face 2

En congé d'armistice à Paris en novembre 1942 - Sur une liste pour le STO ; départ vers Clermont-Ferrand fin 1943 - Décide de partir par l'Espagne : échec de l'affaire - A Vichy, avec le général Gastin ; plusieurs aviateurs dans la Résistance - Rôle de Jeunesse et Montagne - Fournit du matériel à des groupes de résistants - Après le débarquement, récupération du matériel aérien et mise sur pied d'un groupe de Ju 88, l'Aunis - Les poches de l'Atlantique : nombreuses pertes du groupe - Récupération du

Heinkel 111 de Goering avec Corniglion-Molinier - Un groupe de Ju 52 reformé et envoyé à Alger avec le commandant Jousen sur les lignes intérieures du Sahara - Prend les opérations du groupe Franche-Comté à Meknès puis à Blida sur Marauder - Aide de camp du général Gastin à Vichy : sa carrière et sa personnalité - Opinion sur la Résistance - Attitude de l'EM à Vichy ; justification de l'attitude de Maurin - Les moyens de l'EM - Jeunesse et Montagne ; actions de Résistance - Ambiance à Vichy ; état d'esprit ; opinion des Américains - Réflexions sur cette époque - Départ en Indochine sur Dakota sur la ligne Paris-Saïgon : les étapes - Parachutages ; brevet de parachutisme ; les autorités politiques n'ont rien compris à ce problème.

Bande 10 - Face 1 (Entretien du 21 mars 1988)

Départ en Indochine en septembre 1947 ; la ligne Paris-Saïgon - Les étapes du voyage - Evolution des pays : l'Inde - Incident avec le général Monclar : problème de vaccinations - Parachutages et ravitaillements ; passe le brevet de parachutisme - Missions difficiles - Le problème indochinois : invasion des Japonais en 1941 ; les différents peuples - Détérioration de la situation ; après 1949, conséquences de la collectivisation Russie-Chine - Voyage avec le général Revers et monsieur Plevin ; un dîner avec eux - Arrivée de Bao Daï ; les solutions au problème - Les différentes lignes aériennes - Prend le commandement du GAEL - Jules Roy ; le général Garde - Le Service du personnel : mise en place du personnel de l'AA - Des pilotes pour l'aviation civile - Besoins de l'AA en pilotes - Coupure entre l'aviation militaire et l'aviation civile - Transformations sur Vampire - Le centre d'essais en vol : annexe à Brétigny - Turcat et le général Maurin à l'ESGA - Osmose entre les officiers et les ingénieurs.

Face 2

Le personnel : les gens formés aux USA ; les besoins en pilotes - Progression de l'aviation civile. Possibilité d'un ministère de l'Air ? Coupure entre l'aviation civile et militaire - Inutilité de l'ENAC - Les pilotes formés aux USA : problème de l'élimination - Le brevet d'hélicoptère : la formation des pilotes - Les opinions d'un commandant ont-elles une influence à l'époque ? L'ESGA - Le Bureau d'études générales ; la revue annuelle de l'OTAN -

Période de virage ; les conseils de Défense - Les délégués à l'Air : monsieur Blancard - Travail sur les plans pour l'avenir de l'AA - Plans d'équipement de l'AA ; intégration des défenses aériennes - Explication devant le général de Gaulle ; le problème de l'OTAN - Succession des chefs d'EM entraîne des difficultés - Jouhaud demande une étude sur les problèmes algériens - L'intérêt du BEG - Commandant de la base de Mont-de-Marsan ; les missions - Transformation des étrangers sur Mirage III - Transport de Mirage III en Israël : opération Hirondelle.

Bande 11 - Face 1

Les Mirage en Israël - Les pilotes d'Afrique du Sud - Transport d'appareils démontés dans les C 130 - La transformation sur Mirage des Suisses - Une bombe atomique sur la base - Arrivée de Gaston Palewski et des responsables de Paris - Voyage de de Gaulle dans les Landes - Anecdote sur les parachutistes à l'arrivée de de Gaulle en avril 1961 - Visite de la base de Mont-de-Marsan - Arrivée de Michel Debré ; le Putsch, ordres et contordre - Arrivée d'un B 26 - Conclusion sur sa carrière dans l'AA ; réflexions diverses - L'Algérie - Les gouvernants français connaissent mal les pays d'outre-mer - Le Liban après la guerre - Rôle des autorités politiques : les mettre en face de leurs responsabilités ; les Américains au Viêt-nam.

Face 2

Relations avec les hommes politiques : Raymond Marcellin - Michel Debré - Georges Pompidou - Relations avec les différents ministres et secrétaires d'Etat.

Bande 12- Face 1 (Entretien du 30 octobre 1991)

Propositions faites après son départ de l'Armée - Proposition de Giscard d'Estaing d'entrer au Conseil d'Etat - Accueil au Conseil d'Etat et affectation au contentieux et comme conseiller militaire - Première affaire traitée - Problèmes du Conseil d'Etat - Réflexions sur la législation - Les différentes présidences - Les limites d'âge au Conseil d'Etat - Les membres du Conseil d'Etat, les grades -Fonctions variées après le Conseil d'Etat : dans les cabinets ministériels ou dans le privé - Les délais du contentieux - Les nominations - La Caisse militaire de sécurité sociale :

organisation - Le déficit de la caisse - Informatisation - Fonctionnement du centre d'aide aux personnes âgées et handicapées - Président de diverses associations ; deux maisons de soins spécialisés - Installation d'une maison dans la région parisienne - Cumul des fonctions au Conseil d'Etat.

Face 2

Le comité des prix de l'armement : composition - Intérêt du poste - Etalement des programmes et coût - Nature des études - Disparition de ce comité ; son utilité - Le Conseil supérieur de la fonction militaire et la désignation de ses membres - Etablissement des listes - La Commission de recours des réfugiés politiques - Le statut de réfugié politique et le recours au Conseil d'Etat - Séances du jugement - Gens refoulés : longueur des délais - Les avocats - Activité salariale des réfugiés - Rôle des Affaires étrangères - Destination des gens refoulés - Problème des Algériens - Problème des anciennes colonies.

Bande 13 - Face 1 (Entretien du 21 novembre 1991)

Un livre blanc sur la défense - Nécessité actuelle d'une redéfinition des objectifs - Attitude de la France vis-à-vis de l'OTAN ; le devenir de l'OTAN - La défense européenne et le problème de la Grande Bretagne - La France, l'Allemagne et l'Italie dans la défense européenne - Les forces nucléaires françaises ; situation des forces nucléaires soviétiques - Nécessité d'adapter les forces d'intervention outre-mer ; la guerre du Golfe - Budget de la défense en France ; l'industrie d'armement - Exemple de la navette Hermès - Réflexion sur les enjeux actuels et les choix à opérer par les politiques - Utilité de la navette Hermès - Controverses sur la navette Hermès, avantages d'une navette habitée - Accession à quatre ou cinq étoiles des ingénieurs de l'armement - Evolution des programmes ; prix exorbitants de l'armement - Evolution du commissariat de l'Air - Format des armées ; le Service national.

Face 2

Le plan Armées 2000 ; les régions aériennes - Implantation territoriale des armées - Les commandements inter-armées - La gendarmerie et le grossissement de ses effectifs - La justice

militaire, sa suppression- La défense européenne ; exemple de la guerre civile en Yougoslavie - Projet d'une intervention française au Niger en avril 1974 - Réunion à l'Elysée avec le président Poher - Responsabilités des hommes politiques dans la guerre civile yougoslave - Conjonction entre politique étrangère et politique militaire - Création de l'IFRI, ses statuts, son financement - Le DAN, comité Défense, Armée, Nation au sein du centre d'information civique - Le GREFHAN - Nécessité pour les militaires de participer à des activités civiles - L'Académie de l'Air et de l'Espace - L'expression des militaires, difficultés - L'expression publique devrait être réservée aux généraux.

Bande 14 - Face 1

L'expression des militaires dans la presse - Mise à la retraite de trois officiers généraux : Stehlin, de La Bollardière, Sanguinetti - Les hommes politiques et le droit de réserve - Le droit en France, engluement - La loi hospitalière.

N°483

Colonel Alexis **SANTINI**

Interview réalisé les 24 février et 21 avril 1987 au SHAA
Durée : 4 heures - 3 bandes - Vitesse : 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 31 octobre 1914 à Ota (Corse)

Décédé le 31 janvier 1997

Appelé en 1935. Elève pilote en 1939 à l'école d'Istres. Affecté au GR II/36 en 1940. Démobilisé en 1942. Entre dans les FFI des Alpes en 1944. Affecté en Indochine de 1946 à 1949, puis de nouveau de 1950 à 1955, où il dirige l'expérimentation des hélicoptères. Affecté à la base-école de Chambéry en 1956, puis en Algérie jusqu'en 1962 à la tête de la division instruction hélicoptères. Nommé au commandement de l'aviation légère à Villacoublay. Placé en congé du PN en 1963.

| | | |
|---------------------|---------------------|------|
| Grades successifs : | -sous-lieutenant | 1945 |
| | -lieutenant | 1947 |
| | -capitaine | 1951 |
| | -commandant | 1956 |
| | -lieutenant-colonel | 1961 |
| | -colonel de réserve | 1968 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 24 février 1987)

Ses débuts dans l'aviation à l'école de Nîmes, les instructeurs - Les appareils- Le Simoun - Déroulement de sa formation de 1938 à 1940 - Opinion sur la formation reçue : perte de temps - Transformation sur différents appareils - Mauvaise instruction, manque de moyens - Fonctionnement de l'école de Chartres - Le CIR de Tours : l'ambiance - Le vol de nuit ; l'école de Nîmes jusqu'en 1942 - Affecté dans une unité de SAP - Prise de contact avec le maquis : mise sur pied d'un groupe - Libération des villes de la Drôme - Bataillon installé en Haute-Savoie ; attaque d'un poste allemand - L'armement - Organisation et décisions - Directives générales ; missions de harcèlement des convois - Pertes et résultats obtenus - Les aviateurs au maquis.

Face 2

Un parachutage près de Nîmes ; arrestation et déportation de plusieurs résistants - Retour dans l'AA - Campagne avec l'armée des Alpes à partir de Nice sur Fiesler Storch - Réentraînement à Toulouse puis départ en Indochine en 1946 - Affecté dans un GAOA ; un accident - Les appareils ; les différentes liaisons - Des missions difficiles : incident à Tourane - Une mission spéciale - Des missions photographiques sur Siebel - Liaisons avec l'armée de Terre - Contacts avec les GATAC - Utilisation des moyens - Beaucoup de "bricolage" - Les appareils - Retour en France - Passage à l'hélicoptère ; stage.

Bande 2 - Face 1

Le médecin-général Robert et la création du premier groupe d'hélicoptères - Les hélicos américains utilisés en Birmanie - Retour en Indochine ; le parc de Bien Hoa - Première mission - Conditions difficiles : les forêts - Consignes d'atterrissage mal respectés - L'ELA 52 ; arrivée et formation d'autres pilotes - Arrivée de Valérie André - Achat de nouveaux appareils ; formation des élèves - Les appareils et leurs défauts - La section hélicoptère de l'ELA 53.

Face 2 (Entretien du 21 avril 1987)

Formation de la 65° escadre d'hélicoptères - Composition de l'escadre ; ses missions (transport de la commission d'armistice) - Désigné pour l'achat d'hélicoptères aux USA ; choix de l'H 34 - Création du GMH en 1956 ; ses missions et son travail personnel - Création de l'école d'instruction de Chambéry - Le matériel - Fonctionnement de l'école : les moniteurs et leur formation ; les conditions de vol - Provenance des pilotes - Formation des mécaniciens - Les officiers : les chefs d'escadrons - Renfort d'élèves de l'Ecole de l'air - Les officiers mécaniciens mis à la disposition de l'armée de Terre - Les supports de DHI sur les bases d'AFN - Le travail des escadres en Algérie - L'hélicoptère armé : le H 34, son armement - Protection des aires d'atterrissages - L'UIH (unité d'intervention d'hélicoptères) - Organisation d'une opération : rotation des DIH - Distances d'héliportage - Les débuts du Pirate du colonel Brunet et l'opposition de l'EM - Expérimentation d'un H 34 vers l'AFN - Essais de l'armée de Terre et de la Marine - Rôle de Félix Brunet

; choix des pilotes - Les hélicoptères dans l'armée de Terre - Problèmes avec le général Léchères - Les pannes : pas de pièces de rechange - Les besoins en hélicoptères pour les sauvetages - La dotation en hélicoptères et en pilotes dans l'AA.

Bande 3 - Face 1

Les pertes en Algérie sur Alouette ; accidents divers - Des évacuations sanitaires difficiles - Le vol aux instruments - Les héliportages de nuit et le vol de nuit : un exemple - Son dernier vol - A la FATAC en 1962, prend le commandement des hélicoptères et des commandos - Distribution des escadres sur Saint-Dizier et Chambéry - Les hélicoptères sous commandement COTAM - Les moyens mis en oeuvre dans les DOM-TOM ; le Tchad - L'aviation légère de l'AA - Les hélicoptères actuellement - Distribution du personnel après l'Algérie, notamment dans le civil - Héliportage en montagne - Après son départ de l'AA ; l'immobilier - Travail avec les généraux Avon et Feuvrier - Les événements d'Algérie d'avril 1961.

N°484

Monsieur Henri **PLISSON**

Interview réalisée le 3 mars 1987 à Montrouge.

Durée : 45 min - 1 bande - Vitesse : 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 8 novembre 1902.

Formé à l'école de Nungesser à Orly, puis à Istres. Affecté à la 11e escadrille du 12e régiment d'aviation en 1922. Quitte l'aviation en 1923. Remobilisé en 1939.

Grade : - sergent

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Origine de son goût pour l'aviation - Les bourses de pilotage ; l'école Nungesser à Orly - Les appareils - Passage du brevet militaire - L'école d'Istres - L'entraînement ; Salmson et Breguet 14 - Nomination à Neustadt à la 11e escadrille du 12e régiment d'aviation - Fréquence des vols - Missions de surveillance sur la Ruhr - Photographies aériennes et lancers de tracts - Le vol de groupe ; les accidents - Son départ de l'escadrille - Une mission photographique - Déficiences des moteurs - Relations pilote-équipier - Les mécaniciens - L'ambiance - La pénurie à l'école d'Istres - Le départ en escadrille - Le Breguet 14 - Bilan de son passage dans l'aviation militaire - Remobilisation en 1939 à Caen-Carpiquet - Le personnage de Nungesser et l'encadrement de l'école - La formation à l'école Nungesser - Les bourses de pilotage.

N°485

Général Nelzir **ALLARD**

Interview réalisée les 6 mars 1988 et 2 mars 1988 au SHAA.
Durée : 2 heures 15 - 2 bandes - Vitesse : 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 29 janvier 1923 à Cherbourg (Manche).
Décédé le 2 juillet 1989.

Incorporé aux chantiers de la Jeunesse en juillet 1943. Rallie les FFI en 1944. Participe à la campagne sur le front de l'Atlantique. Elève à l'Ecole de l'air en 1945. En stage à l'école de Meknès en 1948, puis affecté au GC II/6 Normandie-Niemen en Tunisie. Envoyé en Indochine de 1949 à 1951. A son retour affecté en Algérie. Prend le commandement de la 2e escadre de chasse à Dijon. Détaché en Israël pendant l'affaire de Suez en 1956. Après un passage en Algérie, nommé commandant de la 12e escadre. Affecté en 1962 au bureau des programmes et matériel, en 1967 au groupement des moyens d'expérimentation de Mont-de-Marsan. Commandant de la base de Cazaux en 1968. Nommé en 1972 à l'Inspection général de l'AA. Quitte l'armée d'active en 1974.

| | | |
|---------------------|---------------------|------|
| Grades successifs : | -sous-lieutenant | 1947 |
| | -lieutenant | 1949 |
| | -capitaine | 1954 |
| | -commandant | 1959 |
| | -lieutenant-colonel | 1964 |
| | -colonel | 1968 |
| | -général de BA | 1974 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 6 mars 1987)

Commandant du 1/2 Cigognes en 1956 - Préparation à l'opération 700 - Mystère IV destinés à Israël - Entraînement opérationnel intensif - Expérimentation de la conduite de tir à Cazaux - Départ de convois à destination inconnue - Brindisi puis Chypre - Arrivée à Ramat-David - Pose immédiate d'étoiles sur les avions - La première journée en Israël. Organisation en unités israéliennes - Premières missions à Rehovot et à Revivinn - Fauchage de lignes téléphoniques par des Mustang - Les missions

: attaque au sol et couverture aérienne - Consignation sur base - Retour à Dijon et inspection du général Bailly - Les objectifs au sol pendant l'opération - Organisation des missions de couverture et ignorance des F 84F - Absence de liaisons. Transmission des ordres - Altitude des missions - Départ des mécaniciens vers Marseille puis vers Israël par bateau - La décision politique de l'opération - Nombre de missions - Motivations des combattants - Cheminement direct des ordres - Déroulement du voyage et conditions de vol - Atterrissage près d'Athènes - Un grand professionnalisme.

Face 2 (Entretien du 2 mars 1988)

Les années 1960 : la production aéronautique ; responsable du Bureau des avions nouveaux - Choix des services techniques : Pratt et Whitney, mauvais choix - Alignement trop serré avec Dassault - Les moteurs Pratt et Whithney et Rolls-Royce - Le concept du Mirage III V Strike - Projet abandonné - Responsabilités du service technique de l'Etat-Major avec les généraux Maurin et Grigaut - Avantages de la formule anglaise - Critique du Mirage III V - Projets d'avions ; la mission Strike - Le F III et le III V Balzac - Le F III - Le Mirage F I - Le Mirage III G - Discussions sur le choix des appareils - La géométrie variable - Relations entre le BPG et le BPM - Sa responsabilité de chef du bureau des avions nouveaux - Le III F2 - L'industrie des moteurs.

Bande 2 - Face 1

Organisation du bureau des avions nouveaux - Une fiche programme - La présérie : fabrication de l'outillage de série - Le CEAM de Mont-de-Marsan : son travail et les missions - Emploi technique et emploi tactique - ,Les programmes : le Mirage III E ; le Transall : un voyage au Pérou - Transformation de pilotes étrangers ; anecdote - Le STRIDA, le radar, les essais de Biscarosse - Le Crotale et le Roland - Discussions autour du Crotale vendu à l'étranger - Réunions communes avec le BPM - Le Jaguar , besoin d'un avion-école et d'un avion d'appui - La fiche programme - Les projets des constructeurs - Lutte serrée avec les Anglais - Les différentes versions du Jaguar - Le Breguet 941 ; différents projets d'appareils français et anglais.

N°486

Monsieur Jacques **PICARD**

Interview réalisée le 10 mars 1987 à Paris.

Durée : 1h30 - 1 bande - Vitesse : 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 15 juillet 1902 à Paris

Décédé le 18 février 1989.

Diplômé ingénieur des industries électromécaniques de l'école Breguet. Poursuit une carrière d'ingénieur dans différentes sociétés. directeur technique de la société C. et J. Weir de 1925 à 1940. Président de la société des métaux inoxydables ouverts à partir de 1941. Président de la société Opcis en 1962. Administrateur de la société des huiles Yacco et de la Société d'expertises foncières.

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Pierre Forgeot - Création de la société Hispano-Suiza et préparation de la guerre - Lecture d'un passage extrait du recueil *La pensée politique* de Pierre Forgeot (1932) - Les différentes branches d'activités d'Hispano-Suiza - Anecdote - Relations entre Hispano-Suiza et Gnome-et-Rhône - Paul-Louis Weiller - Pierre Forgeot, le politique et l'industriel - Relations avec Guy La Chambre - La politique industrielle de prototypes - Insuffisance de la production en série - Raisons techniques de cette insuffisance - Autres raisons possibles - Le canon à tir rapide - Voyage de Pierre Forgeot aux Etats-Unis - L'accord anglo-américain - Le devenir de la société Hispano-Suiza pendant la guerre - L'usine de Tarbes - Le maréchal Pétain - Suite de la carrière politique et industrielle de Pierre Forgeot - La carrière de Jacques Picard, ingénieur spécialiste des alliages - La société MIO (avril 1941) - Bichelonne et Puheu.

Face 2

Le devenir de Gnome-et-Rhône, future SNECMA - Difficultés d'Hispano-Suiza après la guerre - Emploi des alliages dans l'aéronautique - Création de la société Yacco - La Citroën Rosalie des records - Retrait de Dintillac après la guerre - La nouvelle usine Yacco - Relations Hispano-Yacco - Début de la carrière de Jacques Picard - L'école Breguet - L'enseignement dispensé à l'école Breguet - Les nouvelles installations électriques du Printemps - L'entrepôt de matériel d'aviation de Nanterre - Relations Turboméca-SNECMA -M. Szydlowski - Les débuts de Turboméca - Dieudonné Costes.

N°487

Monsieur Jean-Paul **BRASSART**

Interview réalisée le 12 mars 1987 à Saint-Cloud.

Durée : 45 min - 1 bande - Vitesse : 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 15 juillet 1901 à Croissy-sur-Seine (78).

Décédé le 20 juin 1989.

Breveté en 1920 à l'école du Crotoy et affecté au 12e régiment d'aviation. effectuée entre les deux guerres plusieurs périodes de réserve. Mobilisé en 1939.

Grade : - sergent-chef

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Sa jeunesse, la vocation d'aviateur - Prestige des as de 1914-1918 - Concours de recrutement des pilotes - Raisons du choix du Crotoy - Instruction au Crotoy - Plaisir et danger du vol, anecdote - Niveau de l'instruction au Crotoy - Affectation à Neustadt (Allemagne) ; les forces d'occupation - Dernière mission, à Mourmelon - Comparaison des différents moteurs ; des pannes fréquentes - Une panne - Périodes de réserve ; le Potez 600 cv Farman à hélice mécanique - Ambiance en escadrille - Les anciens de 1914-1918 - Evolution technique - Des appareils anciens - Mobilisation en 1939 ; escorte du colonel Heurtaux au front - Rencontre avec Fonck - Missions de transport - Le Simoun - Les appareils français en 1939 - Moral des troupes en 1939 - Repli des unités - L'armistice, un soulagement - Périodes de réserve dans l'après-guerre - Anecdote sur Suzanne Deutsch de la Meurthe - Bilan des années passées dans l'aviation- Regrette de ne pas avoir fait carrière dans l'armée de l'air.

N° 488

Lieutenant-colonel **RUBIN**

Interview réalisée le 19 mars 1987 au Chesnay (78).
Durée : 1h15 - 1 bande - Vitesse : 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 12 mars 1915 à Chambéry (Savoie).

Elève pilote à l'école de Nîmes en 1935. Affecté à la 5^e escadre à Reims - Admis à l'école militaire d'application de l'AA en 1939, puis affecté au GG II/4, participe à la campagne de France. Replié en AFN en 1940. Affecté au II/5 à Casablanca. Nommé à l'école de Meknès en 1944, puis au CESA en 1948. Envoyé à Tananarive en 1950 au commandement supérieur des forces armées de Madagascar. A son retour, affecté à Reims, puis en 1955 en Algérie au commandement de la 5^o RA. En 1956, affecté au commandement de la Défense aérienne du territoire à Versailles, en 1957 au commandement de la 2^o RA, en 1960 à l'escadron d'entraînement d'aviation légère d'appui. Placé en congé du personnel navigant en 1962.

| | | |
|---------------------|---------------------|------|
| Grades successifs : | -sous-lieutenant | 1939 |
| | -lieutenant | 1941 |
| | -capitaine | 1944 |
| | -commandant | 952 |
| | -lieutenant-colonel | 1962 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Ses premiers vols à Lyon- L'école Morane de Nîmes - Arrivée à Lyon au IV/55 dans la reconnaissance - Volontaire pour la chasse , affectation en groupe - La base de Reims : entraînement - Les débuts de la guerre : l'Ecole de l'air - Le II/4 - Types de missions : anecdotes - Qualités des chasseurs français - Manque de pièces de rechange et d'avions - Rythme des missions ; relations avec le commandement - Récupération d'appareils - Passage en AFN du groupe ; les pertes - Voyage vers Dakar - Réactions à l'armistice - Incident à Konakry - Vie à Meknès ; les missions - Le débarquement américain : combats et pertes - Constitution du groupe Lafayette - Départ pour la Tunisie : opérations contre les Allemands - Le P 40 - Retour en Tunisie ; le Coastal Command -

Mutation des différents pilotes de l'escadrille : indépendance d'esprit - Rozanoff, Stehlin, les grandes figures du groupe - Moniteur à Meknès sur Spit - Affectations à Madagascar, puis à Reims.

Face 2

Vols sur le F 84F - Différentes affectations - Entraînement des pilotes de réserve - Relations avec les anciens - Personnalité de Rozanoff ; la camaraderie dans son groupe - Stehlin - Bilan de sa carrière ; sa première mission sur l'Allemagne - Ses victoires.

N°489

Monsieur Raymond **SIRETTA**

Interview réalisée les 24 mars, 17 et 27 avril 1987 au Blanc-Mesnil.

Durée : 3 heures - 2 bandes - Vitesse : 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 18 juin 1893.

Décédé le 2 décembre 1987.

Breveté pilote militaire en 1913. Mécanicien à l'escadrille de bombardement n°66. Participe avec Henri Fabre à diverses expérimentations d'hydravions. Affecté à la section technique aéronautique en 1917. Après la guerre, journaliste à Aviasport.

Grade : - caporal

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1

L'aviation au début de la guerre 1914-1918 - Son expérience dans l'aviation à partir de 1915 - Son projet de bombardier - Intégration dans un groupe de mécaniciens à Bordeaux - Le capitaine de Kerillis - L'aviation héritière de la cavalerie ; le capitaine de Kerillis et l'ecadrille 66 - L'escadrille 66 de bombardement de jour ; les Caudron G4 bimoteur et les moteurs Gnome pour hydravions - Henri Fabre et l'ingénieur Sybil - Henri Fabre inspiré par la foulque pour créer son modèle - Les essais d'Henri Fabre - Le capitaine Ferber et son appareil - Suite des essais de Fabre - Le mécanicien Burdin, qui a construit l'hydravion de Fabre - Description de l'hydravion de Fabre - Le principe des moteurs à fond souple - Le démontage du moteur 50 CV - Les frères Seguin et le moteur rotatif - Durée de vie des moteurs.

Face 2

Débuts de Gabriel Voisin ; perfectionnisme de ce constructeur dans les domaines automobile et aéronautique - Commande gouvernementale de nombreux avions Voisin en 1917 et répartition de cette commande entre les différents constructeurs - Louis Breguet - Le Breguet, pendant la Grande guerre - Oubli

dans lequel est tombé Gabriel Voisin à la fin de sa vie -
Technique de l'expérimentation d'ondes - Le Caudron G4 - La
"Demoiselle" de Santos-Dumont - Ses activités pendant la guerre
1914-1918 : la section technique aéronautique, fin 1917 - Ses
activités après l'armistice : la Guyane - Le journalisme : création
d'Aviasport en 1954 - Etudes de Stanislas Schneider - René
Couzinet - Costes et Bellonte.

Bande 2 - Face 1 (Entretiens du 17 et 27 avril 1987)

Bombardement de Karlsruhe - Recherches dans le domaine de
l'hydrodynamique - Le capitaine de Kerillis - Son escadrille ; un
accident - Attitude de de Kerillis ; la reine de Suède à Karlsruhe -
Bombardement d'un hôtel à Nancy - Son pilote Maurel - Le
Caudron G4 - Survols d'un appareil allemand.

Face 2

Les appareils au-dessus de Karlsruhe - Evocation de ses
camarades de la C 66. Brun - L'inventeur des fusées Drachen - La
Guyane.

N°490

Madame Jacqueline **PERNEY**

Interview réalisée le 2 avril 1987 à Paris, en présence de madame
de Labrusse, présidente de l'amicale des IPSA.

Durée : 1h - 1 bande - Vitesse : 9,5.

BIOGRAPHIE

Née le 29 mai 1911.

Brevetée pilote civil en 1937. Engagée dans les IPSA pendant la Seconde guerre mondiale.

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Origines de son goût pour l'aviation - Les IPSA - Madame Jean Schneider - Passage du brevet de pilote (1937) - L'école Morane - Réactions de son entourage - Etudes d'infirmière - Les exercices : évacuations sanitaires - Les IPSA pilotes - Dispensaire au Bourget - Séjour en Syrie en 1940 - Les équipes de madame de Vandeuve - Organisation hybride des IPSA - Missions pour le compte du ministère des Rapatriés en 1945 - Missions vers l'Afrique - L'AA et le GMMTA - Les infirmières au sol - La section des infirmières parachutistes - Engagement en Algérie - Entraînement actuel des IPSA - Activités après la guerre dans la Croix-Rouge - Enseignement dispensé à la Croix-Rouge - Formation de convoyeuses de l'Air de réserve - Reprend le pilotage sur Stamp après la guerre - Fondation d'un aéro-club IPSA en 1950 - Jacqueline, Golay monitrice au CEV - Activités actuelles de l'aéro-club IPSA à Guyancourt - Missions de rapatriement - Voyages en Afrique pour le Noël de l'AA - Missions des convoyeuses de l'ALAT - Présence de la Croix-Rouge en Indochine (*madame de Labrusse*) - Maryse Bastié et Adrienne Bolland - Elisabeth Lion - Records du monde établis par deux IPSA - Evocation de quelques camarades - Formation de secouristes aériens.

Face 2

Sections de province des IPSA - Evocation de madame de Vandeuve et de madame Jean Schneider - Madame de Vandeuve, un grand chef (*Mme de Labrusse*) - Des IPSA pilotes d'hélicoptères - Bilan (*Mme Perney et Mme de Labrusse*).

N°491

Commandant Jean **TOURTEAU**

Interview réalisée les 30 avril et 14 mai 1987 au SHAA.

Durée : 1h40 - 2 bandes - Vitesse : 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 30 novembre 1915.

Engagé en 1936 et affecté en Algérie. Breveté parachutiste et mitrailleur en avion en 1940. Affecté en AOF à Thiès avec le GB II/62. Participe au débarquement de Provence. Elève navigateur à Cazaux en 1946 et affecté au GB II/21 Guyenne - Effectue deux

séjours en Indochine avec le GT II/64 Anjou de mars 1950 à avril 1951, et d'octobre 1952 à février 1953. Envoyé en Algérie en 1954 avec le groupe Touraine I/61. Affecté au groupe de transport et de liaisons aériennes de Villacoublay en 1959 et mis en congé du PN en 1961.

| | | |
|---------------------|------------------|------|
| Grades successifs : | -sous-lieutenant | 1945 |
| | -lieutenant | 1947 |
| | -capitaine | 1953 |
| | -commandant | 1961 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 30 avril 1987)

Motivations de son engagement dans l'AA - Incorporation dans les parachutistes - Le concours d'Istres en 1939 - Formation de mitrailleur - Volontaire pour l'outre-mer, le voyage - Le GB II/62 à Thiès, les missions en AOF - Situation politique et militaire - Les forces navales anti-britanniques - Camps de concentration dans le sud-algérien - Débarquement allié le 8 novembre 1942 - Attitude des forces françaises - Transfert du GB II/62 au Maroc - La campagne d'Italie : l'entraînement - Le Vulti Vengeance - Propositions du 2° bureau, son refus - Fin de la campagne d'Italie - Retour en France et occupation en Allemagne - Le transport aérien en Algérie - Situation militaire en Indochine à son arrivée au groupe Anjou - Le désastre de Cao Bang - Changement d'attitude des Etats-Unis dans le conflit indochinois - Arrivée du général de Lattre - Le matériel américain - Missions et conditions de vie à Saïgon - Attitude de l'URSS et de la Chine face au Viet-minh - Les écrits de Guillaume de Fontange - Deuxième séjour en Indochine : une situation altérée - Retraite de Na San - Etat d'esprit des troupes françaises - Diên Biên Phû - Missions de transport en Indochine - Liaison entre le transport aérien et l'armée de Terre - Les parachutistes - Les évacuations sanitaires - Les convoyeuses de l'Air - Les pertes - Rythme des missions - Anecdotes - Ambiance dans le groupe - Conséquences de Na San - Les Américains - Eléments vietnamiens de l'armée française - Des transports sous-équipés - Les pilotes mercenaires américains.

Face 2

Eloignement de la France - Incident dramatique - Valeur des soldats vietnamiens - Difficultés des journalistes - L'erreur tragique de Diên Biên Phû - Le général Brohon - Témoignage de M. Poulet sur Saint-Exupéry - Le colonel Lurtin, le général Dompnier - Considération sur la guerre d'Indochine - Anecdotes - Anecdote sur l'Algérie - Projet d'une opération prévue au Caucase en 1939 - Transfert de l'école d'Avord à Istres en octobre 1939 - Confusion générale.

Bande 2 - Face 1 (Entretien du 14 mai 1987)

Anecdote - L'opium de Lao Kay - Début des opérations en Algérie ; le contexte - Opération de Suez - Ambiance en escadrille - Bilan de l'AA de 1939-1945 - Comparaison avec l'US Air Force et la RAF - Opérations en Sardaigne ; les Américains - Opinion sur l'article du colonel Boillot (RHA, 1986-2) - Occupation de la zone libre en novembre 1942 - Attitude peu glorieuse des militaires français - La flotte d'Alexandrie - Collaboration et milice parmi les militaires de l'AA - Responsabilité des pertes de 1940, attribuées aux sous-officiers - Dakar - Le CPSO - Jules Roy - Les évadés de France par l'Espagne ; le camp de Miranda - Amicale des anciens d'Istres - Un militaire face à son passé - Achats français d'avions américains avant 1939.

N°492

Colonel François **BLECH**

Interview réalisée les 11 mai et 5 octobre 1987 au SHAA.

Durée : 3h - 2 bandes - Vitesse : 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 7 avril 1908 à Belfort

Engagé volontaire en 1928 et affecté à la 7e escadrille, puis en 1933 à la 21° escadre de bombardement. Admis à l'Ecole de l'air de Versailles en 1935 dans le corps des mécaniciens. Rejoint la 33e escadrille en 1937. Participe à la campagne de France. Démobilisé. Affecté en 1945 au 1° corps aérien puis au GR I/33 en Allemagne. En 1950, rejoint Cognac ; affecté en 1952 au service du matériel de l'AA, en 1959 au GMMTA, en 1963 à Saint-Cyr. En congé du PN en 1964.

BIBLIOGRAPHIE

Nombreux historiques d'unités (voir bibliothèque du SHAA)

| | | |
|---------------------|---------------------|------|
| Grades successifs : | -sous-lieutenant | 1936 |
| | -lieutenant | 1938 |
| | -capitaine | 1943 |
| | -commandant | 1950 |
| | -lieutenant-colonel | 1954 |
| | -colonel | 1961 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 11 mai 1987)

Raisons et circonstances de son engagement dans l'AA en 1928 - Vie quotidienne du soldat - L'entretien des armes - Les catégories de soldats ; les repas, les corvées, la discipline - Problèmes d'hygiène - Les tenues - La formation dans le peloton - Préparation à la spécialité de mécanicien - Le LeO 20 - Détails sur la fonction de mécanicien - Précisions sur les Goliath et les LeO 20 ; passage d'un moteur à un autre - Les officiers, anciens de 1914-1918 - Les arrosages : distinction entre les plaisirs et le

travail - Préparation du concours d'entrée à l'école de Versailles - Anecdotes sur les épreuves : culture générale, épreuves militaires, épreuves pratiques - Reçu premier - Enseignement reçu à l'école dans les années 1930 - L'année d'application : remise en état d'un moteur Hispano 500 CV - La régulation des bielles - Travaux en laboratoire - Le GR I/33 : les Potez 542 ; mentalité des mécaniciens.

Face 2

La montée des périls et les problèmes de disponibilité du matériel - Le commandant Valin à la tête du GR I/33 ; l'ambiance au sein du groupe - Les premiers Potez 63-7 - Le peu d'influences des événements politiques sur les militaires - Atmosphère avant la guerre - Au début de la guerre, mouvement sur Saint-Dizier - Difficultés techniques : l'enrayage des pièces de Potez - Les mitrailleuses - Problèmes techniques posés par les Potez 63-7 - Comparaison avec les Messerschmitt 109 ; considérations techniques - Problèmes posés par les équipements - Enquêtes menées lors des accidents ; anecdote - Pertes du groupe - Comparaison du matériel français avec le matériel allemand - Moral de l'escadrille - Les pièces détachées - Les pilotes du groupe - Martial Valin.

Bande 2 - Face 1 (Entretien du 5 octobre 1987)

Repli vers le sud après le 18 juin - Arrivée à Marseille et impossibilité de passer en AFN - Dissolution du I/33 ; la vie à Istres - Invasion de la zone sud et liquidation de la base - Envoyé à Reims : la libération de la ville - Passe devant une commission d'épuration - Son travail à l'EM du 1er corps aérien français - Retour au I/33 ; le matériel (1945) - Occupation en Allemagne à Fribourg - La vie à Fribourg - Stages d'officiers mécaniciens issus des FTP et FFI - La 33e escadre basée à Cognac en 1950 - La vie à Cognac ; mauvais contacts avec la population - Stage de SPOM (stage de perfectionnement des officiers mécaniciens) à Versailles - Mépris des officiers instructeurs - Affecté au Service du matériel puis à l'Inspection technique de l'AA puis au commandement du GMMTA - Le congrès du transport - Commandement de la base de Saint-Cyr ; son insigne - La vie à Saint-Cyr - Comportement de l'armée vis-à-vis des mécaniciens -

Règlements de compte après la guerre : l'attitude des Français libres.

Face 2

Les Français libres - Relations avec les Allemands à Fribourg : les efforts de reconstruction - La guerre d'Algérie - Rôle de la base de Saint-Cyr - La fonction du commandant de base ; intérêt pour son personnel - Le personnel féminin de la base - Construction d'un stade - Importance des bases de matériel - Les FFA - Le tutoiement dans l'armée - Bilan de sa carrière ; réflexions sur l'armée - Dans le civil, nommé à la Direction des études et fabrications de l'armement puis à l'agence Havas.

N°493

Lieutenant-colonel André **DESLORIEUX**

Interview réalisée le 13 mai 1987 au SHAA.

Durée : 2h - 2 bandes - Vitesse : 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 4 septembre 1918 à Saint-Symphorien-de-Marmagne (Saône-et-Loire)

Décédé le 16 septembre 1996.

Appelé en 1938. Entre dans la Résistance en mars 1943. En occupation en Allemagne avec le régiment d'artillerie de l'Air n°2 en 1945. Affecté en Indochine en 1947 au commandement de l'Air à Saïgon. A son retour affecté à Dijon à l'infrastructure, puis en AOF en 1957, en 1960 à la Direction de l'infrastructure de l'administration centrale. Nommé expert de l'OTAN. En 1966, affecté à la DIRCEN, effectue de nombreuses missions aux Antilles, en Polynésie et à Cayenne. Mis à la retraite en 1974.

| | | |
|---------------------|---------------------|------|
| Grades successifs : | -sous-lieutenant | 1946 |
| | -lieutenant | 1948 |
| | -capitaine | 1954 |
| | -commandant | 1965 |
| | -lieutenant-colonel | 1970 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1

Entrée dans l'aviation ; début de la guerre - Passage du courrier par la ligne de démarcation - Arrestation par les Allemands - Passage de la ligne - Entrée dans un mouvement de résistance des Alpes en mars-avril 1943 - Activité du groupe ; les parachutages de matériel - Aide de la population - Rôle de Jeunesse et Montagne à partir de mai 1944 - Les Brigades internationales - Le groupe du commandant Hermine dans le Vercors - Prise de Briançon - Arrivée des Américains - Les différentes actions du groupe ; rôle de la postière - Attaque d'un village - Les sabotages - Provenance des résistants ; rôle de Mitterrand - Attente sur les terrains d'aviation pour les parachutages - Vie quotidienne des résistants ; ravitaillement - L'occupation en Allemagne ; nommé dans une section d'artillerie de l'Air - Départ en Indochine, affecté à l'infrastructure : étude des pistes.

Face 2

Ambiance en Indochine : l'opium et l'alcool - Le terrain de Dîen Bien Phû - Le terrain de Dalat ; son travail sur différents terrains - Relations avec la population - Lao Chaï ; attitude des fonctionnaires - L'infrastructure en Indochine, les intérêts commerciaux - Affectation à Dijon : terrains affectés par l'OTAN - Problèmes rencontrés avec les municipalités - Caractéristiques des pistes de l'OTAN - Les missions américaines d'inspection - Remise en état des terrains - En AOF : conditions d'installation des terrains ; problèmes politiques rencontrés en Mauritanie : le terrain d'Atar - Problèmes avec l'armée de Terre - Problème de l'eau - Affectation à Thiès - Retour à Paris ; les terrains de l'OTAN - Nommé expert OTAN pour la réception des bases américaines et canadiennes.

Bande 2 - Face 1

La base d'expérimentation proposée par de Gaulle : Clipperton - Installation à Tahiti ; équipements ; problèmes rencontrés dans les atolls - Missions en Guadeloupe et Guyane - Les financements de la DIRCEN - Bilan de sa carrière.

N°494

Monsieur Pierre **REYNAUD-FOURTON**

Interview réalisée le 19 mai 1987 à Paris.

Durée : 1h - 1 bande - Vitesse : 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 8 avril 1909

Décédé en octobre 1995

Breveté pilote à l'école Blériot. Pilote de ligne à Air-France. Mobilisé en 1939. Affecté au service civil des liaisons aériennes en AFN. Réintègre Air-France après la guerre.

Grade : - sous-lieutenant

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Ses origines, ses motivations - Lotti, Lefèvre et le projet d'un raid Paris-Madagascar - Entrée chez Marcel Bloch - Brevet de pilote chez Blériot - Les bourses de pilotage - Emploi au service commercial de Bloch-Aviation - Pilote de ligne à Air-France - Brevet supérieur de navigation - Mobilisation en 1939 ; première affectation - La patrouille d'Etampes - Le capitaine Fleurquin - Anecdote d'une mission - Meknès et l'AFN en mai-juin 1940 - Réintègre Air-France à la démobilisation - Dakar et les lignes africaines - André Gide - Lecture d'un texte dédié par Gide à P. Reynaud - Léopold Sedar Senghor - Rencontre avec Albert Camus, Jean Amrouche - André Malraux - Mexico et New-York - L'aviation civile aujourd'hui - Fin de sa carrière à Air-France, 1970 - Incidence des événements de mai 1968 sur le trafic aérien - Entrevue particulière avec le président d'Air-France - Une boîte de cigares offerte par Fidel Castro - Camus et Kessel à Alger, 1940-1944 - Max-Pol Fouchet et Jules Roy - Les tours de cartes.

Face 2

Saint-Exupéry et la prestidigitation - Salons et revues littéraires à Alger, 1940-1944 - Le ministre Jack Lang - Débuts de l'aviation civile en AFN - Anecdote sur le Breguet-Deux-Ponts - Sa dernière rencontre avec Saint-Exupéry - Son article sur Saint-Exupéry publié dans *Icare* - Saint-Exupéry, un homme distrait.

N°495

Monsieur Henri **STEPHAN**

Interview réalisée les 20 mai et 26 juin 1987 à Paris.

Durée : 4h30 - 4 bandes - Vitesse : 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 16 novembre 1917 à Lannion (Côtes d'Armor).

Décédé le 30 octobre 1987.

Mobilisé en 1939 dans l'armée de Terre et affecté à Coëtquidan. Fait prisonnier en juin 1940 et évadé à plusieurs reprises. Rejoint l'Angleterre et engagé dans les parachutistes SAS. Parachuté en Bretagne, puis en Hollande. Démobilisé en 1945.

Grade : - capitaine de l'armée de Terre.

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 20 mai 1987)

Service militaire à Versailles dans le Train - Affectation à Paris à la déclaration de guerre - Affectation à Poissy le 15 novembre 1939 - Encadre une division polonaise à Coëtquidan - Enseignement équestre et mécanique aux Polonais - Vie à Coëtquidan. Chant composé par un camarade - Les Polonais - Arrivée des Allemands en Bretagne - A la disposition des autorités à Vannes - Ravitaillement des camps de prisonniers - Fait prisonnier par les Allemands le 26 juin 1940 - Semi-liberté jusqu'au 17 mai 1941 - Attente d'une libération - Extraits de lettres à ses parents - Départ pour l'Allemagne - Tentatives d'évasion - Arrivée au Stalag 18C à Mark Pongau - Travaux dans le Tyrol autrichien - Refus de poursuivre le travail - Conversation avec un colonel autrichien.

Face 2

Travaille à la poste du camp - Facilités pour correspondre avec sa famille - Circonstances de son évasion - Départ des camarades. Part travailler dans la Ruhr - Travaux de ciment - Son évasion - Arrivée de vêtements civils par colis - Evadé par Duisbourg - Se dirige vers Dusseldorf - Conversation avec une femme allemande - Passage par Neuss et traversée du Rhin - Le train Cologne-Paris - Proximité de la frontière hollandaise - Une nuit dans un champ (août 1942).

Bande 2 - Face 1

Réfugié près d'une rivière - Passe la frontière hollandaise - Arrivée en Hollande le 15 août - Se dirige vers la frontière belge - Passage en Belgique - Contact avec les Belges - Rencontre avec un prêtre à Liège - Prend le train pour Bruxelles puis pour Lille - Arrivée à Paris chez son frère - Passage en zone libre à Argelès-Gazost - Démobilisation à Montauban le 17 septembre 1942 - Départ d'Argelès-Gazost pour Marseille.

Face 2 (Entretien du 26 juin 1987)

De Marseille à Lannion - Premières tentatives de départ pour l'Angleterre - S'embarque sur un canoë : faux départ - Choix d'un bateau - Circonstances de son départ, préparatifs - Son départ sur un canot - Récit de la traversée (extraits de son journal) - Réactions à l'annonce de son départ - Très bon accueil des Anglais.

Bande 3 - Face 1

Interrogatoires par des policiers - Part pour Londres, conduit à Patriotic school - Les interrogatoires - Passage à Patritotic school - Interrogé par les services du commandant Passy - Engagement dans les parachutistes - Premiers sauts à Ringway à partir d'un ballon captif - Premiers sauts d'avions - Sauts de nuit - Apprend la proximité du débarquement - Désigné pour sauter en Bretagne - Nommé aspirant à titre fictif - Parachuté en forêt de Duhau - Contacts avec les maquisards - Un camarade tué par imprudence - Manque de discrétion de ce rassemblement - Arrivée des Allemands - Ordre de repli sur Saint-Marcel.

Face 2

Arrivée à Saint-Marcel - Distributions d'armes aux FFI - Bataille de Saint-Marcel - Rejoint Duhau pour s'occuper des blessés - Des officiers tués par des Bretons autonomistes pro-Allemands - Fait soigner le lieutenant Botella - Parachutage de personnalités - Rejoint Saint-Brieuc avant les Américains - Reddition des Allemands - Arrivée des Américains : Dupérier - Repart pour Vannes libérée - Blessé à la main avec une grenade - Rejoint l'Angleterre puis part pour la Hollande - Parachuté dans la région d'Assen le 7 avril 1945. Les opérations.

Bande 4 - Face 1

Les prisonniers allemands - Les opérations - Fait des prisonniers - Le 8 mai 1945 - Démobilisé à Chateaubougon - Les règlements de compte après la guerre - Histoire de son bateau - Retour à la vie civile - Anecdote sur l'un de ses camarades en Hollande - La vie quotidienne en Bretagne.

N°496

Colonel Jean **HONNORAT DE MALLIARD**

Interview réalisée le 25 juin 1987 à Paris.

Durée : 1h15 - 1 bande - Vitesse : 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 11 septembre 1915 à Marseille (Bouches-du-Rhône)

Décédé le 24 juin 1996.

Elève à l'école de pilotage de Nîmes en 1935 - Affecté en Algérie à la 2° escadrille à Setif en 1936. Affecté au groupe Jeunesse et Montagne en 1940. Détaché au GC III/6 à Alep, puis en Algérie ; au II/5 La Fayette en Corse, participe à la campagne d'Italie. En 1945, affecté à Colmar puis en Indochine avec le II/5 en 1947. Rejoint en 1950 la 3° escadre de chasse de Reims, commandant du II/72 Saverne en 1953. Nommé commandant de la base de Telergma de 1955 à 1958. Affecté au 1° CATAC à Lahr, puis au 2e bureau de l'EMAA en 1960. Attaché de l'Air à l'ambassade de France à Madrid. Mis à la retraite en 1962.

| | | |
|---------------------|---------------------|------|
| Grades successifs : | -sous-lieutenant | 1944 |
| | -lieutenant | 1945 |
| | -capitaine | 1949 |
| | -commandant | 1955 |
| | -lieutenant-colonel | 1960 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Origines de sa vocation aéronautique, ses études - Brevet de pilote civil - Le Caudron Phalène - Passage du brevet militaire et admission dans la chasse - Affectation au II/8 à Marignane - Une victoire aérienne le 10 mai 1940 - Repli à Villacoublay puis départ pour l'Angleterre - Les missions en Angleterre : une anecdote - Retour en France à Aix-les-Milles - Jeunesse et Montagne - Affecté en Syrie - Le III/6 à Alger. La vie quotidienne - La Société marseillaise de crédit - Le débarquement américain - Poursuite de l'entraînement au Maroc et transformation sur P39 -

Intégration dans le Coastal Command - L'accident du général Murtin - Le Lafayette - La campagne d'Italie sur P47 - Retour à Luxeuil - Départ en Indochine en 1947 - Le Lafayette à Hanoï - Lang Son - Les missions - Missions anti-guérilla et bombardements en Chine - La situation en Indochine - Relations avec les terrestres.

Face 2

Félix Brunet - Retour à Friedrichshafen. Murtin - Commandement du III/3 Ardennes à Reims - Volontaire pour l'Algérie - Le climat politique à Constantine - Le PCR de Tebessa. Les troupes - Nommé 1^o classe de la Légion - Relations avec le général Jouhaud - Devient adjoint-air du général Vanuxem - Lutte contre les fellaghas - Nommé attaché de l'Air à Madrid - Sa mise en cause dans l'affaire Salan - Termine à la IV^o ATAF - Le rôle d'un attaché de l'Air - Opinions sur de Gaulle et l'Algérie - Les succès militaires en Algérie - Ses relations avec Jouhaud pendant l'OAS - Les meilleurs souvenirs de sa carrière - Reconversion dans le civil.

N°497

Général Georges **GRIMAL**

Interview réalisée les 2 juillet et 26 octobre 1987 (voir aussi l'interview n°127) au SHAA.

Durée : 3h30 - 3 bandes - Vitesse : 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 2 octobre 1908 à Lyon (Rhône).

Elève à l'école Polytechnique en 1929, puis à l'Ecole de l'air de Versailles. Après plusieurs affectations en escadre d'aviation lourde, nommé au 5e bureau de l'EMAA en 1938. Participe à la campagne de France avec le II/34. Replié en AFN avec le I/52, affecté à la base-école de Marrakech. En occupation en Allemagne avec la 31e escadre. En 1946, détaché au ministère de l'Armement, à la Direction technique et industrielle, puis au bureau des plans techniques de l'EM. En 1952, commandant de la zone aérienne d'Alger. En 1956, adjoint au général chef de la délégation française auprès du groupe permanent à Washington. Inspecteur général des fabrications et programmes en 1959. Adjoint au général chef d'Etat-Major de l'AA pour la Défense aérienne en 1960. Quitte l'armée d'active en 1961.

| | | |
|--------------------|---------------------|------|
| Grades successifs: | -sous-lieutenant | 1931 |
| | -lieutenant | 1933 |
| | -capitaine | 1937 |
| | -commandant | 1942 |
| | -lieutenant-colonel | 1946 |
| | -colonel | 1950 |
| | -général de BA | 1955 |
| | -général de DA | 1960 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 2 juillet 1987)

Réflexions sur l'histoire - Choix de son orientation : l'X - Le bombardement : les écoles de Versailles et d'Avord - Essais de bombardement en piqué - Stage de navigation à Brest -

L'entraînement à la 21^e escadre - L'EM de l'AA en 1937 ;
approche de la guerre - La mission de de Vitrolles en Pologne et
en Allemagne - Stehlin et l'état de l'aviation allemande - Sa
responsabilité au 3^o bureau - Exemple : l'armement du Curtiss -
Choix des appareils - La montée des périls dès les années 1933-
1934 - Les événements de Munich - La peur de la guerre -
Nommé à l'état-major de Vuillemin à Saint-Jean-les-Deux-
Jumeaux - Essais à Beni-Ounif de guerre chimique : épandage
d'ypérite en février 1940 - Partage du 5^o bureau - Problèmes de
l'armement.

Face 2

Arrivée en escadrille le 10 mai - Les premières missions de nuit -
La mission de Sedan - Déroulement des missions de nuit sur
l'Allemagne - Le ravitaillement de Dunkerque - Les « sottises »
du commandement - Départ pour l'AFN - Retour en France et
affectation dans le guet - Le groupe de reconnaissance I/52 à
Marrakech ; détaché dans la Marine à Port-Lyautey - Manoeuvres
sous les ordres du général Juin - Le vol sur Potez 63-11 - Les
contrôles d'Armistice - Le débarquement d'AFN : son avion
abattu par les Américains - Réaction des Français - Décision de
mettre sur pied des écoles : naissance de l'école de Marrakech -
Provenance des pilotes - Les appareils - Les moniteurs - Les
pertes.

Bande 2 - Face 1

Division de l'école en deux parties - Les accidents de nuit - L'aide
américaine ; les moyens déployés - Relations avec les officiers
américains - Retour dans un groupe et préparation d'une mission
secrète de ravitaillement des maquis de la Montagne Noire -
Retour à Marrakech et convocation par Grenier - Pilote sur
Marauder - De Gaulle voulait une action indépendante pour aider
la Résistance : le groupe Patrie - Les missions sur Marauder - Le
commandant Michaud et sa mission - La section des engins
spéciaux puis le Bureau des programmes - Travail avec les Alliés
- Rencontre avec Dassault et naissance de l'Ouragan - Prises de
décision ; attaque des Alliés contre le projet Ouragan - La
mission à Londres "une standardisation clandestine".

Face 2 (Entretien du 26 octobre 1987)

Le bureau militaire de standardisation à Londres - Résultats de ces travaux communs - La zone de Défense aérienne 903 à Alger - Lutte contre les rebelles tunisiens, problèmes de détection - Prémices de la guerre d'Algérie - Nommé au groupe permanent à Washington ; l'image des Français - Conférences aux USA sur la guerre d'Algérie - Les événements de Suez et de Hongrie vus de Washington - Ses homologues anglais et américains - Les décisions de de Gaulle en 1958 - La direction à trois dans les faits - Le général Brohon - De Gaulle et la presse américaine - Le Breguet Atlantic - Nommé inspecteur des fabrications et programmes des armées - Ses difficultés avec le général Lavaud et Pierre Guillaumat - Devient commandant de la Défense aérienne, problèmes de ce poste - Prend sa retraite dans la pétrochimie - Ses relations avec le général Stehlin - Avantages d'une industrie d'armement puissante - La défense aérienne à l'époque ; les priorités - Opinion sur la guerre d'Algérie - Sa réaction à l'annonce du Putsch - La pétrochimie - Devient directeur général de Potez-Avco.

Bande 3 - Face 1

Accord entre Potez et Avco pour la fabrication des moteurs Lycoming - Difficultés de cette société - Relations avec M. Szydlowski. Dissolution de la société - Devient artiste et peintre sculpteur - Ses innovations dans le domaine de la sculpture - Conclusion sur sa carrière militaire - Opinion sur l'armée de l'air d'aujourd'hui - Ses activités artistiques.

N°498

Madame Irène **FONCK** (née **BRILLANT**)

Interview réalisée le 8 juillet 1987 à Paris.

Durée : 2h - 2 bandes - Vitesse : 9,5.

BIOGRAPHIE

Décédée le 28 octobre 1997.

Epouse de René Fonck, as de la Première guerre mondiale.

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1

Article sur Nungesser - Anecdotes sur la personnalité de Fonck - Les relations avec René Fonck - Les autres as vus par Fonck ; Guynemer - Les qualités respectives de Guynemer et de Fonck - Article de Weygand - Une victoire de Fonck - Des ouvrages sur Fonck - La reconnaissance témoignée à Fonck - Anecdote sur le pacha de Marrakech - Contacts avec les homologues allemands de René Fonck - Le sens de l'honneur chez les aviateurs - Evocation des travaux de madame de Carbuccia ; les activités de René Fonck juste avant la deuxième guerre ; ses relations avec Goering - Compte rendu de Fonck sur l'aviation allemande ; réactions de Daladier et de Gamelin - Anecdotes sur la Résistance - Activités de René Fonck aux USA - Anecdote sur Henry Ford I - Conversation de Fonck avec le docteur Ménétreel - Projet de mission de Fonck en Afrique du Nord pour constituer un gouvernement - Anecdote sur le maréchal Pétain.

Face 2

Considérations sur Vichy - Laval et le maréchal Pétain - Entente Pétain-Franco contre les Allemands - Opinion de Fonck sur le maréchal Pétain - Un projet de Fonck : un avion cavalier anti-chars - Pourparlers avec Henri Potez - Circonstances du retour de madame Fonck à Paris - Arrestation de Fonck à la Libération - Madame Fonck rue Saint-Dominique - Codos - Tixier - Raisons de l'attitude de Fonck pendant la guerre ; sa fidélité au maréchal - Commentaire sur l'attitude des disciples de Pétain - Arrestation et libération de René Fonck au lendemain de la guerre - Rôle d'Edgar Pisani lors de cette libération - Conséquences de son arrestation sur son moral - Sa traversée manquée de l'Atlantique en 1926 - Circonstances de sa mort - La mémoire de René Fonck - Fonck et la politique ; Clemenceau - Le centenaire de l'indépendance du Brésil en 1922 - Eventualité d'une promotion Fonck à l'Ecole de l'air.

Bande 2 - Face 1

La mémoire de René Fonck - Irène Brillant, la comédienne - Raisons de son départ de la Comédie Française en 1951 - Présentation à la reine Marie d'Angleterre, à Georges VI et à la reine Elisabeth - Rencontre avec Randolph Churchill - Epoque de sa rencontre avec Fonck - Evocation des établissements Breguet, rue du Château.

N°499

Monsieur André **BENOIT**

Interview réalisée les 6 et 13 octobre 1987 au SHAA.

Durée : 3h - 2 bandes - Vitesse : 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 21 juin 1907 à Dunkerque (Nord).

Engagé volontaire en 1926. Mobilisé en 1939 dans l'armée de Terre. Fait prisonnier en juin 1940 et libéré. Entre dans un réseau de Résistance jusqu'en 1942. Evadé par l'Espagne en mars 1943,

rejoint l'AFN à Casablanca. Breveté parachutiste et envoyé en Angleterre. Parachuté en Saône-et-Loire en août 1944, puis en Hollande en avril 1945. Démobilisé en juillet 1945.

Grade : - adjudant

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 6 octobre 1987)

Origines israélites - Séjours en Allemagne avant la guerre - Service militaire - Périodes militaires - Affecté à Dunkerque en 1938 - La mobilisation de 1938 ; Munich - La mobilisation de 1939 - Rejoint son unité d'infanterie - Incompétence des officiers - Le 10 mai 1940 à Gravelines - Rejoint Knokke-le-Zoute - Présence d'Allemands - Missions à Breskens - Retour vers Dunkerque - Relations avec un major belge - Ordres de repli. Missions de ravitaillement - Capturé par les Allemands - Conditions de vie - Diverses tentatives d'évasion - Prend une nouvelle identité, encore repris - S'échappe et arrive à Saint-Just-en-chaussée - Arrêté et ramené à Amiens - S'échappe d'une Kommandantur le 17 juin 1940.

Face 2

Part vers Cayeux-sur-mer - Retour vers Dunkerque le 21 juin 1940 - Obtient une nouvelle carte d'identité au nom de Benoit - Quitte Dunkerque pour Paris - Monte dans un car belge - Poursuit son voyage vers le sud-ouest - Arrive à Bordeaux le 7 juillet - Poursuit vers Marseille et Cannes - Fait du renseignement pour Londres d'octobre 1940 à mars 1942 - Inquiété en raison de ses origines israélites - Part pour l'Espagne, péripéties - Arrivée à Casablanca le 21 juillet 1943, engagement dans les FFC - L'anti-gaullisme à Casablanca - Passe son brevet de parachutiste à Fez - Permission à Alger - Début de sa carrière de parachutiste.

Bande 2 - Face 1 (Entretien du 13 octobre 1987)

La villa des Glycines à Alger ; Bourgoin - Libération de certains prisonniers - Formation des BIA - Premières responsabilités d'encadrement ; Aucoterreau - Départ pour l'Angleterre - Arrivée à Liverpool en novembre 1943 - L'accueil ; Camberley ; un cours de sabotage en Ecosse - L'organisation anglaise - Exemples

d'exercices - Rejoint son unité : le commandant Conan - Promesse d'un capitaine anglais - Accueil des Britanniques ; anecdotes - Les activités d'instructeur - Rapports avec l'EM gaulliste à Londres - Ordre de rejoindre un camp secret - Parachuté le 13 août 1944 près de Saint-Gentoux-le-National - Le stick du lieutenant Dreyfus - Rejoint son camp près de Mâcon - Arrivée de Conan - Nombreux FTP dans les maquis - Les forces ennemies ; fausses nouvelles - Générosité des vignerons - Protection du camp ; visite de Conan - Dissolution du camp.

Face 2

Retrouve des officiers à Saint-Vincent - Rapports privilégiés avec les maquis - Participe à peu d'opérations – Embuscades - Arrivée de la 1^o armée, rapports parfois difficiles - Fait mouvement à la frontière suisse près de Morteau - Permission puis départ pour la Champagne - Le colonel Paris de Bollardière - Reprise de l'entraînement en Angleterre - Devient adjoint au commandant de compagnie - Parachuté en Hollande en avril 1945 ; combats sévères - Largage approximatif - Relations avec la population civile - Encerclement par les Allemands - Retrouve le colonel de Bollardière - Arrivée dans un village de deux sticks - Les pertes , le commandant Simon - Arrivée des Canadiens - Opinion sur l'opération de Hollande - Regagne l'Angleterre et part en permission - Annonce de l'Armistice - Bilan ; très marqué par la guerre - Un certain oubli des SAS après la guerre - Moral des unités.

N°500

Monsieur Henri **DEPLANTE**

Interview réalisée le 7 octobre 1987 à Paris.

Durée : 3h - 2 bandes - Vitesse : 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 12 novembre 1907 à Lyon (Rhône)

Appelé dans l'aviation en 1929. Effectue plusieurs périodes de réserve. Affecté à la SNCASO en 1939-40. Evadé de France par l'Espagne en novembre 1942 et interné dans les prisons espagnoles jusqu'en mai 1943. Rejoint l'Angleterre et engagé dans les FFL : incorporé au 2^e régiment parachutiste. Parachuté en Bretagne en juin 1944. Participe à la campagne de Belgique. Démobilisé en 1945, rejoint la SNCASO.

| | | |
|---------------------|------------------------|------|
| Grades successifs : | -sous-lieutenant | 1930 |
| | -lieutenant de réserve | 1933 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1

Ses études, l'Ecole centrale - Service militaire dans l'aviation - Observateur à Avord - Affecté en escadrille à Lyon-Bron - Les missions, fin de son service militaire - Candidature chez Marcel Bloch - Le premier avion Bloch en duralumin - Visite des usines Blériot à Suresnes - Embauche chez Bloch ; description des établissements - Projet d'un trimoteur de transport qui s'accidente - Essais statiques - Etude d'un trimoteur colonial et d'un avion sanitaire - Les deux projets retenus par le ministère de l'Air - Installation de véritables ateliers, production en série - Etudes des bombardiers selon les plans du général Denain - Inconvénients des tourelles de tir - Etude du Bloch 174 - Réalisation de quadrimoteurs pour Air-Afrique - La production militaire au début de la guerre - L'usine de Châteauroux - Affecté spécial aux usines Bloch, quelques changements - Refus d'admettre l'Armistice - Poursuite des études - Intérêt des services

techniques de l'Etat repliés à Roanne - Quitte Châteauroux pour Cannes - Essais de cabine étanche et d'avions postaux.

Face 2

Les nationalisations de 1936, organisation des sociétés - La SNCASO-Bloch - Manque d'hélices et insuffisances des moteurs - Critique de la doctrine des multiplaces de combat - Décide de quitter la France en novembre 1942 - Part avec Vallières vers le Pyrénées - Difficultés pour passer en Espagne - Arrêté près de Barcelone et jugé - Interné à Figueras pendant un mois - Dirigé sur Miranda ; les conditions de vie - Grève de la faim début 1943 - Résidence en Aragon puis dirigé sur Madrid - Itinéraire de Vallières - Arrivée à l'Ambassade britannique à Madrid - Un mois à Séville - Embarque à Huelva pour Gibraltar - Accueil à Gibraltar, retrouve M. Jacquinet - Rejoint l'Angleterre en Dakota - Interrogatoires. Retrouve M. Bourgès-Maunoury - Patriotic School - Impossibilité de devenir pilote de guerre - Engagement dans les parachutistes : rencontre avec Marianne.

Bande 2 - Face 1

Stage d'entraînement parachutiste à Ringway - Accident - Entraînement à la boussole - Organisation insuffisante jusqu'à l'arrivée de Bourgoïn et Puech-Samson - Mise en place de deux régiments français ; ses fonctions - Préparation du débarquement, problème du colonel Durand - Un secret bien gardé - Les premiers parachutages - Parachutage le 6 juin - Marianne - Mission : couper les voies de communication entre Bretagne et Normandie - Formation de la Résistance. FTP et FFI - Coupure des lignes téléphoniques à J+1 - Combats contre des Allemands - Collision entre deux avions - Récupération des paras des Côtes-du-Nord - La formation des combattants - La bataille de Ploërmel - Création d'un noyau de résistance dans la région de Pontivy - Réaction des Allemands ; sa radio est repérée - Choix des caches, véritable chasse à l'homme - Faux messages de Pétain - La fin de Marianne - Libération de Pontivy, le sous-préfet - Contrôle de la ville, une femme assassinée.

Face 2

Nommé commandant de la 4° SAS - Opérations de la Loire ; Nevers - Le château de Sermoise, reddition d'Allemands - conversation avec un général allemand - Utilisation de jeunes Allemands - Rejoint Montmirail puis les Ardennes - Situation dans les Ardennes - La région de Bastogne - Nombreux accrochages avec des Allemands - Bombardement américain contre la ligne Siegfried - Mauvaise coordination entre Américains et SAS - Retour en Angleterre en février 1945 pour rejoindre la SNCASO - Remet de l'ordre dans la SNCASO - Marcel Dassault rentre de déportation - Rejoint la société Dassault pour y faire une carrière complète.

N°501

Monsieur Louis **DEMAIZIERE**

Interview réalisée le 8 octobre 1987 à Garches.

Durée : 2h - 2 bandes - Vitesse : 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 6 avril 1902 à Chalon-sur-Saône.

Décédé le 3 avril 1903.

Ingénieur civil de l'aéronautique, promotion 1923. Sous-lieutenant au 35e RA en 1924. Ingénieur dessinateur aux Avions de Monge en 1924, puis à la société des carburants Solex. Mobilisé en 1939 au service technique de l'aéronautique - Directeur commercial de la société Solex en 1950, directeur général de la société du Vélo Solex en 1958.

BIBLIOGRAPHIE

Un grand pilote, Romanet, France-Empire, 1981.

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1

Naissance de sa vocation aéronautique, la "guerre aérienne" - Influence de Bernard de Romanet - Souvenir laissé par Guynemer au collègue Stanislas - Entrée à Sup'Aéro en 1921, l'enseignement - Un professeur, le colonel Paul Renard - Evocation de quelques camarades - La mort de Romanet - La catastrophe de l'Emeraude, sa cause - Embauché chez Louis de Monge - Etude d'une aile volante ; Marcel Riffard - L'équipe de Louis de Monge - Mademoiselle Guyot, aérodynamicienne centralienne - L'ingénieur Maurice Victor - Crise de l'aviation en 1924, dépôt de bilan de Monge - Entre chez Solex ; contacts avec les firmes Peugeot et Citroën - Rencontre avec Heurtaux - Souvenirs et état d'esprit d'Heurtaux - Guynemer vu par Heurtaux - Anecdotes d'Heurtaux sur de Moulignon - Les pilotes de 1914-1918 - Heurtaux chez Laurent-Eynac - Rencontre Battesti pendant son service militaire à Lyon-Bron - Le SPAD canon.

Face 2

Vie d'Heurtaux dans l'entre-deux-guerres - Séjour d'Heurtaux au Canada et aux USA, employé chez Ford à Détroit - Heurtaux entre chez A.C. (bougies) et y rencontre Fonck - Albert Champion découvre Heurtaux - Retour en France d'Heurtaux - Relations Heurtaux-Demaizière - Déportation d'Heurtaux -

Rencontre Heurtaux après la guerre - Evocation du général Brocard - L'ingénieur Béchereau, père du SPAD - Les avions Deperdussin avant la première guerre - Blériot rachète Deperdussin - Louis Blériot - Béchereau et Herbemont - Amitié avec Béchereau - Lettres de Guynemer à Béchereau - Rencontre avec la mère de Guynemer - L'ingénieur André Herbemont - Promotion d'un futur avion de transport - Maurice Tabuteau - Tabuteau reçu par le général Roques, les manoeuvres de Reims - Mobilisation au Service technique aéronautique en 1939 - L'ingénieur Cambois et les avions de chasse multiplaces - Projet d'avion Demaizière-Jeoffrin - Avantages de ce projet qui n'aboutit pas - Relations avec Willy Copens de Houthulst.

Bande 2 - Face 1

Willy Copens - Le monument de Guynemer à Poëlcapelle - La dernière lettre de Willy Copens - Les autres as - Sa carrière chez Solex - Les carburateurs Solex du Breguet 19 - Le pilote Lotti - Le général Murtin.

N° 502

Général Pierre **DELACHENAL**

Interview réalisée les 12 octobre 1987, 14 mars, 29 avril et 6 mai 1988 au SHAA

Durée : 9h - 6 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 5 octobre 1918 à Chambéry (Savoie).

Entre à Saint-Cyr puis à l'Ecole de l'air en 1939. Fait mouvement sur l'AFN en 1940. Affecté au GB II/32 puis comme instructeur à

l'école de Marrakech. Avec le groupe La Fayette II/5 participe au débarquement de Provence. Affecté en 1947 au 3^e bureau de l'EMAA, en 1949 commandant de l'escadron de chasse III/2, en 1951 à la 3^e escadre de chasse de Reims, en 1955 au 3^e bureau de l'EMAA. Stagiaire à l'Ecole de guerre en 1957, puis affecté à l'Inspection générale de l'armée de l'air commandant de la base de Colmar en 1961, sous-chef puis chef de la division programme de l'EMAA en 1965. Prend le commandement du 2^e CATAC en 1966, nommé président au Centre perfectionnement de la sécurité aérienne en 1967. Chargé des études et plans de l'EMAA en 1969, commandant de la 2^e RA en 1969, inspecteur technique de l'Armée de air en 1972. Membre du Conseil supérieur de l'armée de l'air. Quitte l'armée d'active en 1976.

| | | |
|----------------------------|----------------------|------|
| <u>Grades successifs</u> : | - sous-lieutenant | 1940 |
| | - lieutenant | 1942 |
| | - capitaine | 1943 |
| | - commandant | 1951 |
| | - lieutenant-colonel | 1955 |
| | - colonel | 1960 |
| | - général de BA | 1965 |
| | - général de DA | 1969 |
| | - général de CA | 1971 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 12 octobre 1987)

Motivations et origines de sa vocation aéronautique - Pierre Cot bat son père aux élections législatives - Orienté vers le droit et la politique - Impossibilité d'entrer à l'Ecole de l'air - Entrée à Saint-Cyr en 1939, l'ambiance - Passe dans l'armée de l'air - L'école d'application de Versailles - Les classes préparatoires à Saint-Cyr - Etat d'esprit à l'école de Versailles - Faiblesse de l'encadrement - Désigné comme pilote de chasse et envoyé à Orly - L'instruction ; premiers vols sur Morane 315 - Son premier vol en octobre 1939 - Privilégié par rapport aux élèves de Salon - Retour à Versailles ; une sanction disciplinaire - Quelques vols sur LÉO 20 et Potez 540 - Exercices de photo aérienne sur Potez 25 à

Villacoublay - A nouveau à Orly - Vols plus nombreux à Brétigny sur Morane 315 - La chasse aux lièvres - Repli et embarquement pour Oran - Rejoint Mascara - Intention de rejoindre l'Angleterre - Affecté à Agadir en décembre 1940 - Le commandant Marette à la tête d'un groupe de bombardement - Chargé de l'instruction des soldats et sous-officiers.

Face 2 (Entretien du 12 octobre 1987)

Ses activités au II/5, l'entraînement au VSV - Devient instructeur lintrainer - Stage à Marrakech - Le débarquement américain ; un combat - Missions contre les Américains - Retour à Agadir ; affecté à Meknès au II/45 - Les combats après le débarquement américain - Un colonel américain ancien du La Fayette - Le La Fayette équipé de P 40, sous commandement américain - Vols à Meknès sur Morane 315, puis nommé à Marrakech - Le métier de commandant de brigade, transport du courrier - Convoyages de P-36 - Passe enfin son brevet de pilote - Parcours analogue d'autres pilotes - Affecté au La Fayette à Bône ; le Coastal Command - Transformation sur P-40 - Son accueil au La Fayette, bizutage - Un vol test en patrouille serrée - Missions sans intérêt de Coastal Command - Réception des P-47 Thunderbolt - Fait mouvement sur la Corse ; la vie avec les Américains - Une vraie cigogne, compagne du groupe - Missions avec les Américains sur l'Italie -Reconstitution d'une escadre française, activité intense - Les types de missions ; la DCA adverse - Les problèmes du P-47 en piqué ; les visées.

Bande 2 - Face 1 (Interview du 12 octobre 1987)

Autres missions, le strafing - Le débarquement de Provence, missions sur la vallée du Rhône - Mitrailage du terrain d'Orange, accidents - Mitrailages de convois - Largage d'un message lesté au-dessus de son village natal - Missions de préparation du débarquement de Provence - Le groupe retrouve la France ; Ambérieu - L'appui aérien : les objectifs - Missions sur le pont de Khel - Missions sur les points de DCA - Esprit chaleureux au sein des unités - Convoyages de P-47 de Marrakech à Ambérieu - Installation du groupe à Luxeuil - Les aléas des missions - Dernière mission le 8 mai 1945 au-dessus du lac de Constance - Occupation en Allemagne - La logistique du groupe, américaine

puis française - Evolution des missions en fonction des appareils
- Point de rendez-vous en cas de parachutage - L'Air-Sea Rescue
- Récit d'un sauvetage américain au Viêt-Nam - Le cours
technique d'état-major puis deux ans au 3^{ème} bureau.

Face 2 (Entretien du 15 mars 1988)

Ses travaux au 3^o bureau ; la directive 730 sur le maintien de l'ordre - Un dossier important, la transformation sur Vampire - Mesures techniques particulières pour les pilotes et les avions - Sa transformation sur Vampire - Liaisons sur bimoteur Goéland - Quelques vols sur Yak 5 à Villacoublay - Affectation au II/5 refusée par Hartemann - La 2^o escadre à Dijon, l'escadron Côte-d'Or - Une cérémonie d'anniversaire ; la voltige - Appréciation sur la période ; des accidents - Pratique du VSV - Reconnaissance météo, une panne radio et une vrille - Des sorties à 24 appareils, une boucle à 24 - Un meeting à Alger - Différentes figures de voltige - Réfection de la piste de Dijon en 1951. Séjours sur différents terrains - Départ d'Orange pour Bizerte, incidents - Accident de Jean Fillon.

Bande 3 - Face 1 (Entretien du 15 mars 1988)

Circonstance de l'accident de Fillon - Arrivée difficile sur Bizerte, retour à Dijon, des accidents - Le VSV et de vol de nuit - La 3^o escadre à Reims sur F-84G - Parenthèse sur le chanoine Kir à Dijon, le "Kir" - Les effectifs de la base de Reims - Les élèves équipiers - Qualités et défauts du F-84 - Problème du siège éjectable - Le crash de Bachelier - Nombreux meetings en 1953 - Les meetings de Constantine et d'Alger - Victime d'un malaise lors d'un exercice, récupéré par Godde - Naissance du nom Patrouille de France - Arrivée des F-84F en 1955, servitudes techniques - Affecté au 3^o bureau de l'EMAA comme lieutenant-colonel - Mis au secret pour l'opération de Suez - Le montage de l'opération - Coordination avec Londres - Les nouveaux avions Mystère IV et Fouga Magister - Un aller-retour en Indochine sur le DC-4 - Etablissement de normes communes pour la formation des pilotes - Parenthèse sur les simulateurs - Reçu au concours de l'ESGA.

Face 2 (Entretien du 15 mars 1988)

L'ESGA, conférences et visites - Quelques vols sur Mystère II et sur Mystère IV - Voyage au Brésil, dispensé du CSI - Arrivée en Algérie comme sous-chef opérations de la 5^{ème} région aérienne - Problèmes de certains pilotes de chasse sur T-6 - Les opérations Bigeard - Echos radar bizarres dans la région de Tebessa - Compte rendu à monsieur Christiaens - Dépôts d'armes fellaghas en Tunisie, montage d'une opération - Information déformée par la presse française - Thèse de l'ESGA sur l'entraînement des pilotes - Regagne l'Algérie le 13 mai 1958 - Chargé d'une mission à Colombey avec le général Dulac, préparation de l'opération Résurrection - Récit de la mission, arrivée à Colombey, échanges avec de Gaulle - Retour vers Saint-Dizier - Le montage de Résurrection - L'opération de Saqiet - De Gaulle au gouvernement général d'Alger - Nommé inspecteur de la chasse - L'organisation de la chasse à l'époque - La vie dans les escadres - Epreuves du brevet de chef de patrouille - La sécurité des vols - Anecdote à Bremgarten, éjection de Grandperret.

Bande 4 - Face 1 (Entretien du 29 avril 1988)

Fin de l'accident de Grandperret sur F-84F - La particularité de l'altimètre du F-84F - Problème que constituait ce premier vol sur insuffisamment préparé - Importance du brevet de chef de patrouille pour les officiers et sous-officiers - La position de l'examineur - Sévérité de l'examen - L'attaque fictive subie le candidat - Un incident grave dû à la météo (Mystère IV/F-84F) - Incident dû à une défaillance de l'approche - Un accident personnel à Rabat - Retour sur Paris - Difficulté du déplacement pour ces missions d'examination - L'examen de passage de la qualification transport (carte verte) - Voyage avec le général Magne en Algérie - Mission aux États-Unis pour l'achat de T-28 - Les avions réformés entassés sur des terrains de dépôts - Les T-28A et T-28C - L'achat de T-28A, transformation en T-28C - L'offre de convoyage des pilotes américains jusqu'à la côte est - Achat de 114 AD4 pour l'Afrique du Nord en remplacement du B-47 - Essai d'un avion d'observation, un tonneau difficile - Les réactions aux recommandations du général Delachenal d'acheter du matériel américain - L'arrivée du Mirage III - Les 100 premiers mach 2 de l'armée de l'air française - Voyage avec Jouhaud en Afrique - Visite du Tactical Air Command et du

Training Command en compagnie du lieutenant-colonel Bourdillat - L'exemple d'une transformation tardive sur F-100 - Exemple du haut niveau opérationnel de l'armée de l'air américaine : une mission sur Ankara - Une leçon à tirer : nécessité de l'entraînement et de la rigueur - Efficacité du ravitaillement en route - Visite du général de Gaulle à la Nouvelle-Orléans.

Face 2 (Entretien du 29 avril 1988)

Une confusion du général de Gaulle - Importance de l'exemple américain - Affectation comme commandant d'une base : décision en faveur de Colmar - L'importance de la base de Colmar et de ses équipements- Les missions de la base et son caractère très opérationnel - Mise en place du Mirage IIIC : construction d'un hangar d'alerte - La qualification "tout-temps", organisation d'une permutation avec les escadres de jour - La fusée d'appoint du Mirage IIIC - Accident lors d'un stage à Mont-de-Marsan en 1962. Fuite de pétrole provoquant le feu - Utilisation de la barrière d'arrêt - Les leçons de cet accident - La dispersion vers Belfort, la piste annexe - Le plan d'évacuation de la base -Un voyage en Israël : un contexte de guerre très différent -Une démonstration du décollage en 3mn en Israël -Expérience d'atterrissage du Mirage III turbine coupée -Faiblesse du réacteur AATAR 9III - Le radar Cyrano 2 bis - Les problèmes humains.

Bande 5 - Face 1 (Entretien du 29 avril 1988)

L'expérience du journal de la base : "CAP 132" - Les nuisances du Mirage pour l'environnement. Information des maires locaux - Journée portes ouvertes. L'impact de cette mesure - Construction d'infrastructures grâce au bénévolat -Inauguration oecuménique de la chapelle - Le congrès de la chasse - Le congrès des réserves - Baptême de la base - Un tract communiste sur la base - Une opération écologique : largage de nourriture pour des oiseaux - Visite de l'Ecole de Saint-Cyr - Importance et intérêt du commandant d'une base - Importance des facteurs humains - Le défilé hebdomadaire - Une génération marquée par l'expérience de la guerre - Le caractère excessif du contrôle hiérarchique dans la période récente - Conclusion sur la base de Colmar - L'organisation du CI - La présentation au drapeau en ville -Le

concours de chambrée - Une formule de clubs pour les appelés -
Tourisme pour les appelés - Le mess - Journal de la base

Face 2 (Entretien du 6 mai 1988)

Affecté à l'Etat-major des armées. Assistant du chef Plan -Les différents types de programmation militaire - Choisi comme chef de la Division plan programme budget - L'esprit interarmée - La méthode pour un effort d'économie -Les partenaires de la Division PPB - Le fonctionnement des négociations interministérielles - Nécessité d'un accord budgétaire à un niveau infra-ministériel - Les trois programmes de l'équipement nucléaire - Les sous-marins nucléaires - La priorité initiale à l'aviation plus facile à mettre en oeuvre - La génération intérimaire au plateau d'Albion - Neuf escadrons de quatre avions Mirage IV -Problème de fiabilité mis en lumière par les Mirage III - La génération sol-sol d'Albion, problème de propulsion et de guidage - L'équipement en sous-marins : les essais à l'île du Levant - La sortie de la rade de Brest - Les sous-marins d'accompagnement - La participation aux différents comités techniques de mise en oeuvre - Visite de monsieur Messmer au Portugal pour des essais dans les Açores - Les grandes décisions soumises au Conseil de défense - L'arme nucléaire tactique sur Mirage III - Tentative pour faire le Mirage III-E, un palier de moyen terme pour éviter les petites séries - Les problèmes posés par les Ouragan, Mystère, Super-Mystère - Refus du général Martin - Anecdotes sur le Mirage III-E- Affectation au 2^{ème} CATAC à Nancy - La force d'intervention - Une mission à Dakar.

Bande 6 - Face 1 (Entretien du 6 mai 1988)

Exercice au Tchad avec le général de Lalande - Le rôle trop limité de l'aviation dans ces simulations - Le président Tombalbaye veut passer le mur du son sur Vautour -Poursuite de manoeuvres à Abidjan - L'absence de société civile puissante en Afrique - Le brevet de pilote d'hélicoptère - fin des onze mois au CATAC - Centre de perfectionnement de la sécurité en vol - Nécessité d'une plus grande rigueur sur ce point - Mise au point d'une circulaire sur ce problème - La commission chargée de déterminer la sanction - Deux exemples d'enquêtes pour les

accidents en Corse et à Cazaux - Une réglementation trop précise et l'autonomie de réflexion des pilotes - En 1969, commandant de la Région aérienne de Paris - Relations humaines, infrastructures - Affectation à l'inspection technique - La réorganisation de la carrière des mécaniciens.

Face 2 (Entretien du 6 mai 1988)

L'intérêt pour des postes imprévus - La commission centrale de modification des avions - Reconversion dans le civil - Entrée à l'Aérospatiale - Etude du Tornado, comparaison avec ses concurrents - Projet de renouvellement des avions de transport - Relance de la chaîne Transall, dans une version modernisée - Nécessité d'exporter, un concurrent le C-130 américain - Démonstration difficile du Transall - Un Transall ensablé - demi-échec de ses missions d'exportation - L'avion de remplacement du Fouga Magister - Nouveau réacteur TurboMeca - Echec du Fouga 90 - Le programme Epsilon, le choix du moteur à piston contre le turbo - Les relations avec les jeunes pilotes : toujours le même enthousiasme.

N° 503

Colonel Emmanuel **DESGREES DU LOÛ**

Interview réalisée le 14 novembre 1987 à Paris.

Durée : 1h20 - 1 bande - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 16 juin 1925 à Rennes (Ille-et-Vilaine).

Engagé dans la 2^o division blindée en 1944. Entre à l'Ecole de l'air en 1945. Passe par l'école de pilotage de Meknès en 1948. Affecté à Reims à l'escadre de chasse n° 3, puis en Allemagne au II/4 en 1953. Affecté à la base de Cazaux en 1954, au 5^o bureau de l'EMAA en 1957. Nommé à l'Etat-major du Président de la république. Aide de camp du général de Gaulle en 1969. En congé du personnel navigant en 1971.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1948 |
| | - lieutenant | 1950 |
| | - capitaine | 1955 |
| | - commandant | 1961 |
| | - lieutenant-colonel | 1965 |
| | - colonel | 1970 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1

Vocation militaire, préparation de l'Ecole navale -Engagement dans la 2^{ème} DB - Reçu à l'Ecole de l'air, promotion 1946 - Le colonel de Maricourt - Choisit la chasse - L'école de Meknès - Le capitaine Risso ; la sécurité des vols - Le centre de transformation sur avions à réaction (CTAR) de Mont-de-Marsan - Stage de VSV à Avord -Affecté au Navarre puis La Fayette - Rivalité avec la 2^{ème} escadre de Dijon - Devient professeur de tir - balistique à Cazaux - Le 5^{ème} bureau à Paris - Circonstances de sa nomination à l'Elysée - Présenté au général de Gaulle - Devient

aide de camp de de Gaulle après sa démission - Ses fonctions, les voyages et la vie privée - Les voyages préparatoires - Relations avec le GLAM, achat d'avions - La suite de général de Gaulle dans les voyages - Les menus - Les déplacements en France - Madame de Gaulle, visites de maisons d'enfants handicapés - Les élections de 1965 - Simplicité des de Gaulle dans leur vie privée

Face 2

Continue à voler sur des avions du GLAM - La crainte des attentats, les mesures - La vie à l'Elysée en mai 1968 - De Gaulle revient de Roumanie - L'inquiétude du général - Voyage à Baden-Baden - L'état d'esprit de général de Gaulle en mai 1968 - Sa démission - Voyage en Espagne du général et de madame de Gaulle - L'entrevue de Gaulle-Franco - Le voyage en Irlande ; Flohic - De Gaulle conserve quelques collaborateurs après son départ - La mort du général - Sa simplicité et sa grande courtoisie - Caractère et occupations de madame de Gaulle - Offices religieux, le maigre du vendredi - Classement d'archives après la mort du général - Demande le congé du personnel navigant - Devient secrétaire général du Comité des transports aériens français - Délégué général du Syndicat national des transports aériens - Les présidents des compagnies aériennes.

N° 504

Monsieur Pierre **ESCOFFIER**

Interview réalisée les 15 octobre et 30 novembre 1987 à Paris.
Durée : 1h30 - 1 bande - Vitesse : 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 16 juin 1909 à Paris

Effectue son service militaire en 1932. Réserviste, rappelé en 1938 au groupe de chasse II/1. Démobilisé en 1940. Appartient à un réseau de Résistance.

| | | |
|---------------------|------------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1932 |
| | - lieutenant | 1935 |
| | - capitaine de réserve | 1951 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1 (Entretien du 15 octobre 1987)

Vocation aéronautique : Ecole supérieure aéronautique -Service militaire dans l'aviation. - Ecole d'Angers puis d'Avord - Devient pilote de chasse à Etampes. - 2^e régiment de chasse de Strasbourg - La croisière du commandant Balbo - Termine son service à Tours en 1933 - Entre à la Shell ; statut de réserviste de chasse A - Périodes de réserve - Les mobilisations de 1938 et 1939 - Effectue une traversée du lac Tchad en bateau - L'armée de l'air et la préparation de la guerre ; l'amateurisme - Les nouveaux Bloch ; problème des pièces détachées - Carence de l'intendance - Le 10 mai 1940 à Buc ; les missions - Pinsard, son état d'esprit - Envoyé dans l'Est - Replis successifs ; Valensole - Les pilotes tchèques et polonais -Etat d'esprit de ses camarades - Commandant de l'escadrille par intérim - L'Armistice, dernières missions contre les Italiens - Démobilisation, choix de rester en France - Impact de Mers El-Kébir - Liaisons avec le général Bergeret - Les réserves après la guerre.

Face 2

Considérations sur Gustave Le Bon et l'épuration - La Résistance et l'Armée secrète - Le Service de renseignement de Bergeret -

Les chantiers de charbon de bois - Bilan de son passage dans l'armée de l'air - Le général Stehlin - Lindbergh.

(Entretien du 30 novembre 1987)

Un rapport de Stehlin avant la guerre - Les écoles ; le brevet civil avant Avord - L'école d'Angers - A Avord, niveau des équipements - Son unité le 10 mai 1940 - Récit de sa victoire aérienne - L'avion ennemi se pose - Rencontre la "Noria" dans la région de Roye -Anecdote à propos de l'espionnite - Déplacements vers l'Est, bombardements - Le moral de l'escadrille - Considérations diverses.

N° 505

Monsieur Jean **ROUMENS**

Interview réalisée le 27 octobre 1987 à Boulogne.

Durée : 1h15 - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 6 novembre 1894

Décédé.

Engagé en 1914 dans l'artillerie, passé dans l'aviation et affecté à la C-47 en 1917. En 1918 à l'état-major de la 2^e armée. Démobilisé en 1919. Pendant la Deuxième guerre mondiale, affecté au Service des fabrications aéronautiques.

| | | |
|---------------------|-------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1915 |
| | - lieutenant | 1918 |
| | - capitaine | 1938 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Commence la guerre dans l'artillerie, blessé en 1915 - Retour sur le front de Champagne puis sur la Somme - Passe dans l'aviation ; observateur à la C-47 ; Fonck - Les premières victoires de Fonck - Problèmes de tir sur les Caudron G-4 - Fonck et la chasse - Anecdote sur un équipage de la C-47 ; relations pilotes-observateurs - Le rythme des missions - Qualité du matériel ; nature des missions - Est abattu ; différentes missions - L'attaque du 5 mai 1918 au moulin de Laffaux - Rejoint ensuite Lunéville puis la région de Saint-Michel - Son rôle d'officier de renseignement - Affecté dans la reconnaissance, à la BR 243 - Les difficultés de la reconnaissance lointaine - Rencontre Pinsard - Rapports entre l'aviation et les états-majors, incompréhension - La confiance sur le terrain ; mitraillages de tranchées - Termine la guerre à l'état-major aéronautique de la 2^e armée - Des renseignements erronés - Derniers vols et démobilisation en 1919, rejoint l'Ecole centrale - Versé dans l'artillerie de réserve puis dans l'armée de l'air - Mobilisé en 1939 à l'Etat-major du ministre, boulevard Victor - Inspections dans les usines d'aviation - Le Service des fabrications aéronautiques.

Face 2

Retour de Caquot au Service des fabrications - Installation de quatre mitrailleuses sur les Morane - Répartition des fabrications - Le problème des pièces détachées - Anecdote sur

un fournisseur de trains d'atterrissage - Lenteurs administratives -
Le prototype VG-33 ; fabrication fantaisiste - Guy La Chambre
remplacé par Laurent Eynac - Quitte le service des fabrications,
démobilisation après l'Armistice.

N° 506

Monsieur J e a n **SARRAZIN**

Interview réalisée le 5 novembre 1987 à Joinville-le-Pont.

Durée : 1h20 - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 12 octobre 1898

Mécanicien à l'escadrille SPA 73 et SPA-95 pendant la Première
guerre mondiale. Démobilisé en 1920. Participe à la création de

la compagnie aérienne Franco-roumaine. Pilote à Air-Orient puis Air-France de 1933 à 1964.

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Formation de mécanicien - Ecole d'aviation de Bron puis Avord - Premier mécanicien à Avord - Apprentissage sur Blériot du pilotage - Affecté à la SPA-73 ; blessé au Plessis-Belleville ; affecté à la SPA-95 - Rôle du premier mécanicien dans une escadrille - Les causes des accidents - Anecdotes, des frites à l'huile de ricin - Occupation en Allemagne - Relations avec les pilotes - Deullin ; imprudence de certains pilotes - Les qualités du SPAD ; compa-raison avec le Nieuport - L'occupation en Allemagne - Démobi-lisation en 1920 - Rencontre avec Deullin ; la création de la Franco-roumaine en avril 1920 - La ligne Paris-Bucarest - Récit d'un voyage, un incident - Acquisition de Potez, récit d'une panne - La Franco-roumaine devient la CIDNA (Compagnie internationale de navigation aérienne) - Les premiers passagers transportés.

Face 2

Acquisition de Farman - Un incident sur le parcours Paris - Bruxelles - Création d'Air-France ; arrivée de Dewoitine - Préparation d'un voyage auquel il ne peut pas participer ; l'avion s'écrase - Ses nombreux voyages - Voyage à Los Angeles pour chercher le premier DC-3 ; retour par le Brésil - Affecté spécial à Air-France en 1939 - Actes de résistance dans le réseau Jade Amicol - Responsable à Air-France de la commission d'enquête sur les accidents - Bilan de sa carrière - Un Paris - Saïgon sur Dewoitine - L'arrivée de Lindbergh au Bourget en 1927 - Accueil et protection de son appareil (Récit dans France-aviation de juillet 1987).

N° 507

Colonel C h a r l e s **LOCQUENEUX**

Interview réalisée le 16 novembre 1987 à Paris.

Durée : 1h15 - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 27 juillet 1916 à Ault (Somme)

Engagé en 1936, passe le concours des EOR. Mobilisé en 1939 comme observateur au GB I/23. Entre dans un réseau de résistance en 1943, arrêté et emprisonné en 1944. Affecté en 1946 à 6^e escadre aérienne à Dijon, puis à Rabat-Salé au Maroc. Envoyé en Indochine en 1947 avec le GC I/3 Corse, puis de nouveau au Maroc. Affecté à la base de Cognac en 1948, puis à

l'école de Marrakech en 1949. Après un stage au CIET, effectuée en deuxième séjour en Indochine au GT II/62 de juin 1951 à février 1953. Moniteur à l'école d'Avord, puis affecté à Ouargla, comme commandant de la base aérienne en 1957. Affecté au 4^e bureau de l'EMAA en 1959, puis à l'escadrille aérienne de recherche et de sauvetage à Maison-Blanche en 1961. Placé en congé du PN en 1965.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1938 |
| | - lieutenant | 1945 |
| | - capitaine | 1949 |
| | - commandant | 1956 |
| | - lieutenant-colonel | 1963 |
| | - colonel | 1970 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Début de sa carrière ; activités pendant la guerre - La Résistance : arrestation - Réintègre l'armée de l'air, départ en Indochine en 1947 - Les missions du groupe Corse - Affectation à Marrakech - Deuxième séjour en Indochine : Les missions - L'ambiance en 1947 à Tan Son Nhût - Hanoï en 1951 - Les missions à cette époque et leur efficacité - L'évacuation de Na Sãn - Un incident - La chute de Nghia Lô - Déroulement de l'affaire - Les missions de Lai Chau - Collaboration avec l'Armée de terre - Largage à Tulé du bataillon Bigeard en octobre 1952, anecdote - Une évacuation sanitaire à Hoa Binh - Les convoyeurs - Les opérations de Kon Tum ; un OVNI à Tourane - Anecdote - Diên Biên Phủ : choix du lieu - Vie quotidienne ; impressions face à cette guerre : les états d'âme - Pas d'aide américaine.

Face 2

La présence américaine - La mort du commandant de groupe - Les sabotages - février 1953 : Kon Tum, déroulement des opérations - Equipement du pilote - Moniteur à Avord - L'Algérie : commandant de la base de Ouargla - Les DBFA (double bataillons de fusiliers commandos de l'Air) - Inspection de Max Lejeune - Construction de la base - Recherches et sauvetage en mer : peu de moyens - Conclusion sur sa carrière.

| | |
|----------------------|------|
| - lieutenant | 1940 |
| - capitaine | 1945 |
| - commandant | 1951 |
| - lieutenant-Colonel | 1958 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Formation en école - Engagement dans l'armée de l'air comme mitrailleur-navigateur - Le vol de nuit ; la vie en escadrille - Le concours de l'Ecole de l'air - Passage dans l'aérostation à Chalais-Meudon , l'installation de ballons d'observation au début de la guerre - La mobilisation ; mentalité des officiers de réserve - L'Armistice : repli au sud de Toulouse - Candidature pour Jeunesse et Montagne - Repli des écoles ; formation de Jeunesse et Montagne - Rôle du général d'Harcourt - Affecté au centre de Chambéry - Création d'un nouveau centre-école - Rôle de Jeunesse et Montagne - Installation matérielle - L'esprit de revanche - Début de la Résistance après la dissolution de Jeunesse et Montagne - La Résistance : les missions, l'armement, les combats - Réintégration dans l'armée de l'air - Comparution devant une commission d'épuration - Envoyé aux USA en 1944 en stage de pilotage - Arrivée aux USA ; le voyage - Un mois en Alabama - En école à Orangeburg (Caroline du Sud) sur P-13 - Richesse du matériel américain - De nouveau en Alabama sur T-6 en Basic School - Le vol de nuit - L'Advanced School à Craig Field et Turnfield sur B-25.

Face 2

Pilote regroupés à Détroit - Stage au CIET - Affecté au IV/15 à Chartres - Convoyage de Ju 52 en Indochine en 1946 - Le voyage, les escales - Les problèmes posés par le JU-52- Le Béarn envoyé à Madagascar en 1947 puis en Indochine en 1950 - Envoyé en Indochine et affecté à la protection des bases - Mise en oeuvre des moyens sur les bases - La base de Do Son : réalisation de l'infrastructure - Les missions de l'unité - Disparition du général Hartemann - Difficultés des missions - Renforts et approvisionnement - Aggravation de la situation après Cao Bang et Lang Son - Situation à Do Son - Coordination

avec l'Armée de terre - Le moral - Utilisation artisanale du napalm - Désintérêt de la métropole : exemples - Les événements de Diên Biên Phû - Ses affectations successives ; attaché de l'Air à Vienne - Affecté à la base saharienne de Ouargla - Ses fonctions d'attaché de l'Air ; l'aviation autrichienne (vente de la caravelle) - Les missions à Ouargla.

N° 509

Monsieur P o l **BODET**

Interview réalisée le 24 novembre 1987 au SHAA.

Durée : 1h30 - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 18 avril 1903 à Rennes (Ille-et-Vilaine)

Elève à l'ENSA en 1927. Appelé sous les drapeaux. Effectue des périodes de réserve dans le corps des officiers mécaniciens de l'air jusqu'en 1956. Ingénieur à Breguet-Aviation de 1931 à 1968.

| | | |
|---------------------|------------------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant de réserve | 1928 |
| | - lieutenant de réserve | 1938 |
| | - capitaine de réserve | 1952 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Origines de sa vocation aéronautique ; Garros et Camerman - Le concours de Sup'Aéro ; qualité de l'enseignement - Présence d'étrangers à Sup'Aéro - Service militaire dans l'aviation - Versailles puis Cazaux - Vols sur Farman Goliath ; ses activités - Recherche du travail - Contacts avec Michelin ; décline une

proposition - Entre à la société d'aviation Villiers - Rôle d'Albert Caquot ; les prototypes - Les autres ingénieurs de la société Villiers et leurs projets - Les premiers volets hypersustentateurs - Un concours d'avionnette - S'occupe d'hydravions ; son expérience à l'époque - Les débuts de Marcel Bloch - La fabrication des réservoirs - Son entrée à la société Breguet - L'accident de Bucquet au cours d'un vol d'essai - La grande période de Breguet - L'entourage de Louis Breguet ; monsieur Vullierme - Le Br 27 tout acier - Vullierme entre chez Lorraine, fondation de la SGA - Une période de récession - Accident du Br 410.

Face 2

L'accident du Br 410 - Arrivée de Georges Ricard à la société Breguet - Les contacts avec Louis Breguet - La conversion aux monoplans ; l'hydravion 730 et le 690 - René Leduc ; la coque du Br 730 ; un accident - Le gyroplane-laboratoire - Le Vultur et le Fulgur - Les débuts du Br 690 ; les moteurs Gnôme et Rhône - Les Br 693 pendant la bataille de France - Déplacement d'une partie du bureau d'études à Bayonne - Activités du bureau d'études pendant la guerre - Réorganisation après-guerre - Ses travaux sur le Deux-Ponts - Projet Br 960 pour la Marine ; l'Alizé - Le projet Br 940 - Projet d'Airbus lancé par monsieur Ziegler - Le Jaguar, difficultés de conception - La fusion entre les sociétés Dassault et Breguet - L'administration provisoire de monsieur Gandillon en 1954-55 - L'arrivée de monsieur Ziegler - Bilan de sa carrière aéronautique.

N° 510

Général Michel-Jacques **FORGET**

Interview réalisée les 2 décembre, 23 décembre 1987, 29 février et 7 mars 1988 au SHAA.

Durée : 8h - 6 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 17 juin 1930 à Taza (Maroc)

Elève à l'Ecole de l'air en 1951. En stage aux USA en 1953. Affecté à la 6^o escadre de chasse à Oran en 1955, à la 5^o escadre de chasse à Orange en 1957 avec laquelle il effectue plusieurs séjours en Algérie. En 1960, affecté au groupement instruction de l'Ecole de l'air de Salon-de-Provence, 1962 à la 12^o escadre de chasse à Cambrai, en 1965 au Centre de détection et de contrôle de Doullens, en 1966 à la 5^o escadre de chasse d'Orange. Stagiaire à l'ESGA en 1969. Affecté au 3^o bureau de l'EMAA en 1971, au groupement instruction de Salon-de-Provence en 1973. Prend le commandement de la base de Reims en 1975. Affecté au bureau budget de l'EMAA en 1977, dont il devient le chef en 1978. Sous-chef d'Etat-major en 1979, commandant de la 3^o RA en 1982. Commandant de la FATAC en 1983 et commandant de la 1^o RA.

| | | |
|---------------------|-------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1953 |
| | - lieutenant | 1955 |
| | - capitaine | 1959 |

| | |
|----------------------|------|
| - commandant | 1964 |
| - lieutenant-colonel | 1968 |
| - colonel | 1974 |
| - général de BA. | 1979 |
| - général de DA. | 1983 |
| - général de CA. | 1983 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1

Conditions particulières de son entrée dans l'armée de l'air - La FATAC, son dernier commandement - Nécessité d'une formation interarmée - L'antagonisme Armée de l'air-Armée de terre - La solution britannique - Le budget des armées en France et la politique de défense - La FATAC et les relations avec les autres armées - L'équipement ; la fonction défensive de l'armée de l'air - Insuffisance du Jaguar au Tchad - Influence du sous-chef Plans de l'EMAA - Le développement industriel d'un avion, priorité du rôle défensif - Anecdote sur un plan de défense - Rencontre le général Archambault au risque de sa carrière - Manque de participation dans l'AA ; découplage Paris-province - Le Conseil supérieur de l'AA, la nomination des généraux - Programme de l'AWACS, anecdote en Conseil supérieur de l'AA - Rôle et influence des grands commandeurs - Individualisme de l'AA - Importance dominante de la chasse dans l'AA - Le concept d'atteinte en profondeur du dispositif ennemi - Rôle de l'hélicoptère dans la zone de contact - Rôle du commandant de la FATAC - Le nucléaire pré-stratégique.

Face 2

La planification des opérations en Centre-Europe et l'OTAN - Participation à des manoeuvres OTAN ; le raid massif - Les avan-tages de la solution du raid massif - Les manoeuvres américaines dans le désert du Nevada - La question des objectifs d'opportunité - Les avions futurs - Le "targeting" des aviations de l'OTAN, rôle de la technique - Réseau électro-magnétique,

standardisation nécessaire avec l'OTAN - La destruction des avions ennemis au sol - Les AWACS de l'Alliance Atlantique en cas de bataille - Nécessité de la destruction des avions ennemis au sol, les pistes - L'armement à dispersion ; le tir à distance de sécurité - Neutralisation des terrains du pacte de Varsovie par le nucléaire tactique - L'option Alpha ; rôle de Charles Hernu qui associe la France aux raids offensifs de l'OTAN - Autorisation de connecter l'informatique de commandement entre la France et les Alliés - Forget accusé d'atlantisme par l'EMA - Le raid français sur Baalbeck, anecdote - La connexion avec les Alliés et les forces conventionnelles - Rapports entre la politique et le militaire ; anecdote sur le Jaguar abattu au Tchad

Bande 2 - Face 1

Suite anecdote concernant le politique et le militaire - Kennedy et l'affaire de Cuba - Raid de la FATAC sur Beyrouth - Anecdote sur Bokassa en septembre 1979 à Evreux - Contact avec l'Élysée ; questions posées par l'Élysée - Une erreur psychologique du commandant de la 2^e RA - Annulation des manœuvres du Pacte de Varsovie en Tchécoslovaquie.

(Entretien du 23 décembre 1987)

L'équipement futur de l'AA - Propos sur le budget des armées - Les programmes de l'armée de l'air - L'avion futur défini en 1979, un avion de pénétration - Retrofil et refurbishing - Entrée en service prévue pour 1992, projet de coopération européenne - Divergences avec les Allemands puis avec les Anglais - Bimoteur équipé de M-88 SNECMA - La France séparée des autres Européens - Réalisation par Dassault d'un avion polyvalent à forte capacité air-air - Coopération et partage du travail sur le plan européen - Exemple du consortium Tornado, son fonctionnement - L'avenir du Rafale ; la Marine tentée par le F-18 - Capacité de décollage et atterrissage court du Rafale.

Face 2 (Entretien du 23 décembre 1987)

Relations difficiles entre monsieur André Giraud et la maison Dassault - La part de l'Etat dans les programmes de recherche de Dassault - La Marine et ses échéances, désintérêt pour le Rafale - Essais prévus du F-18 sur le Foch pour fin 1988 - L'AA dotée de

missiles sol-air à moyenne portée par décision de l'EMA - L'avion de transport futur - Parenthèse sur l'ASMP - Un besoin OTAN pour un avion de transport à long rayon d'action - Rapports entre l'armée de l'air, le constructeur et l'exportation - Echec du Mirage 4000, anecdotes - Impossibilité de militariser l'ATR 42 ; le CASA 235 - L'avion-école, insuffisances de l'Epsilon - Absence de réflexion profonde de l'AA sur son équipement - Le BPG ; tentative du général Huguet - Des plans à plus longue échéance dans l'industrie - Le BPE actuel - Les structures de l'EMAA, un gâchis de matière grise boulevard Victor - Exemple de quatorze allers et retours pour un papier - La baisse récente des effectifs de l'AA, la FATAC peu touchée - L'organisation en régions aériennes - La fermeture de quatre bases aériennes - Utilité de quatre bases aériennes - Utilité de maintenir certains commandements.

Bande 3 - Face 1 (Entretien du 23 décembre 1987)

La restructuration de juillet 1985 - Développement de tendances terrestres dans l'AA, la protection des bases - L'entraînement com-mandements régionaux - La déflagration des effectifs dans l'AA - Réflexion sur l'échelon régional, utilité de former des groupes interarmées - Exemple de la Marine à Bordeaux - La suppression de la base d'Aulnat - Récupération de certains terrains NATO - Le commandement d'une région aérienne - Dynamisation des forces et représentation - L'AA néglige ses anciens - Effort de réflexion avec les anciens - Les centres sportifs et artistiques sur les bases - Les pompiers de l'air, anecdotes - Le rôle de défense aérienne d'un commandant de région - Son expérience à la FATAC-1^o RA - Les commandants de zone de DA ; revendications de l'Armée de terre pour ses hélicoptères.

Face 2 (Entretien du 29 février 1988)

L'enseignement militaire, l'ESGA - Réflexion et acquisition de con-naissances - Aspects civils ; le colonel Lissarague - Le CSI, les contacts interarmées - Un stage de créativité dans une entreprise civile - Bénéfice de ce stage dans ses différents commandements, exemple - La thèse de l'ESGA - La thèse

collective et la thèse indi-viduelle - La sélection pour entrer à l'ESGA, le concours - Des cas d'échecs à l'ESGA - La finalité de l'école, la culture - Une ouverture vers l'histoire de l'aéronautique militaire - Nomination à l'Ecole de l'air comme instructeur, stage à Ancel - Sabotage d'une messe du Révérend père Riquet en 1961 - Encadrement d'une promotion de sous-lieutenants - Vols du général Gauthier sur SMB-2 - L'enseignement à l'Ecole de l'air - Excès d'intellectualisme.

Bande 4 - Face 1

L'Ecole de l'air, une école professionnelle, sa finalité - Second séjour, un certain enseignement du commandement - Elaboration de nouveaux programmes ; la note de pilotage - Le général Archaimbault, sa façon de commander - Anecdote du drapeau canadien à la cérémonie des couleurs - Les nouveaux programmes de l'Ecole de l'air - Questions posées aux élèves pendant les vols - Une cérémonie militaire présidée par Charles Hernu, chahut - Les problèmes d'OAS en 1961, un court séjour en Algérie - Ambiance en Algérie, deux clans dans les unités - L'OAS ; barricades formées par certains élèves à Salon-de-Provence - Attitude de certains cadres - Le général Gauthier ; fermeture de la piste de Salon - Un discours du général Gauthier aux cadres de l'école - Une évasion de Saint-Maurice-l'Ardoise.

Face 2

Circonstances de cette évasion - Un mariage à Saint-Maurice-l'Ardoise, anecdote - Un combat simulé contre Mermet sur Fouga - Anecdote avec le colonel Bret sur Dassault 312 - Autre aventure avec un Dassault 312 - Panne d'un moteur et des instruments, atterrissage d'urgence à Aulnat - Le colonel Arnaubec - L'Algérie. En escadre à Oran avec Godde et Auffray - Une erreur lors d'un exercice de tir - Ses activités à l'escadre - Nombreux vols en Algérie, licence de sous-chef de patrouille - Accident de Godde et sonnerie aux morts ! - Apprentissage du vol de nuit - Un très grave accident à Oran avant son arrivée - Un vol avec le capitaine Pradal.

Bande 5 - Face 1 (Entretien du 7 mars 1988)

La 6^{ème} escadre de chasse - Les défauts du Mistral ; l'accident du sergent Pagès - Interception manquée du DC-3 de Ben Bella - Premières missions de maintien de l'ordre en Algérie - La 5^{ème} escadre de chasse à Orange sur Mystère II - Vols du pilote d'essais Sarraïl - Grosse activité aérienne sur Mystère II - Vente aux Domaines des Mystère II ; les verrières - Les conditions de vol sur Mystère II - Commandement de l'EALA II/72 à Batna - Coopération avec l'Armée de terre - Peu de pertes dans l'EALA. Relations avec son homonyme - Diminution de la consommation de munitions, l'indiscipline des Mistral - La précision des marins - Exemples de coopération avec l'Armée de terre - Bilan de son passage en Algérie - Attitude de la Légion Etrangère - Retour à la 5^{ème} escadre à Orange, puis à l'Ecole de l'air - Affectation à Cambrai en septembre 1962 à la 12^{ème} escadre de chasse - commandement de l'escadron VI/12, un escadron de "voyous" - Mort de Castillon du Perron à Orléans.

Face 2 (Entretien du 7 mars 1988)

La personnalité de Castellano, sa façon de commander - L'état d'esprit à Cambrai ; mission risquées - Limitation des heures de vol - Voyages à l'étranger avec les SM B2 - Un déplacement à Venise, anecdotes - Redémarrage des avions et retour à Solenzara - Le problème des Journaux de marche officieux - La station radar de Doullens "Mazout" - Le monde des contrôleurs aériens - Son ho-mologue britannique, une femme - La vie dans le "trou" de Doullens ; problèmes de santé des personnels - La prudence des contrôleurs - Exercices d'interception lointaine - Retour à Orange en septembre 1966 ; grosse activité sur Mirage IIIC - Anecdote du canal de Cambrai - Perte d'un avion près d'Orange - Le 3^{ème} bureau de l'EMAA - Un énorme gâchis de matière grise.

Bande 6 - Face 1 (Entretien du 7 mars 1988)

Les allers et retours des papiers; anecdotes - Le 3^{ème} bureau et la vie de l'armée de l'air - Le général Saint-Macary et les contrôleurs aériens - Commandement de la base aérienne de Reims - Plénitude du commandement et maturité de l'âge - Une base particulièrement intéressante. Le F-1 - Relations difficiles avec Valérie André - Pro-blème de présence lors d'un meeting

national à Reims - Autres anecdotes avec Valérie André - Visite de pilotes soviétiques à Reims - Parenthèse sur Jacques Soufflet - Les Soviétiques en visite, comparaisons de carrières - Certains produits de consommation recherchés par les Soviétiques - Retenus dans l'ambassade ; pas de visite de Paris - Autre anecdote avec des Soviétiques.

N° 511

Monsieur Denys **COCHIN**

Interview réalisée le 3 décembre 1987 à Paris.

Durée : 1h - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 28 novembre 1913 à Paris (7e)

Engagé en 1939 dans l'infanterie. Rejoint la Résistance puis rallie les Forces françaises libres à Londres en 1943. S'engage dans les parachutistes. Parachuté en Bretagne en juin 1944. Participe aux campagnes de Belgique et Hollande.

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Situation avant-guerre, activités politiques - Nommé au 101^{ème} d'infanterie en 1939, quelques combats - Envisage de partir en AFN - Séjour à Vichy ; un petit groupe de résistance - Le retour de Laval en 1942. Rencontre avec Brossolette - Circonstances difficiles de son départ pour Londres - Voyage en barque ; ses compagnons - Rejoignent Gibraltar puis Londres - Patriotic School ; sollicité par le BCRA - Opte pour les parachutistes ; accueil de de Gaulle, anecdotes - Appelé en 1943 au cabinet de de Gaulle ; séjour à Alger - Reconduit des SS à Londres ; anecdote avec Vincent Auriol - Devient ordonnance du général d'Astier - Les opérations de guerre ; Michel de Camaret, l'organisation - Exemple de mission : faire sauter un train en Bretagne - L'attaque d'un poste allemand - Manque de préparation psychologique à la vie en milieu hostile - Chargé de former trois compagnies de FFI et FTP ; discrétion nécessaire - Arrêté puis relâché grâce à sa connaissance du pays et de ses habitants - Les opérations de Sud-Loire, arrestation de nombreux Allemands - La Belgique, le trajet ; la mort ; connaissance du pays et de ses habitants - Les opérations de sud-Loire - La Hollande, retard des Américains - Anecdotes : arrestation en Bretagne ; l'accueil en Bretagne et en Hollande.

Face 2

La formation des FFI et FTP, anecdotes - Contact avec le général de La Morlaye - Les chefs de groupes, quelques châtelains - Atmosphère en Hollande, les différences, son arrivée - Réinsertion très difficile pour de nombreux camarades.

N° 512

Colonel André **DURANTHON**

Interview réalisée le 9 décembre 1987 au SHAA.

Durée : 1h 15 - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 21 novembre 1911 à Saint-Meard-de-Drone (Dordogne)

Engagé volontaire en 1931. Breveté mécanicien. Affecté au III/6 en 1936. Admis à l'Ecole de l'air en 1938. Participe à la campagne de France avec le GC II/2 puis le I/9. Rejoint l'AFN à Casablanca. Affecté à l'école de Marrakech en 1945, en Indochine en 1952 comme commandant de la base de Bach Maï. Affecté à l'inspection générale de l'armée de l'air en 1954. Prend le commandement de la base de Telergma en 1955. Affecté au SHAPE en 1957. Participe au pont aérien de Berlin. En congé du PN en 1961. Réserviste.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1939 |
| | - lieutenant | 1941 |
| | - capitaine | 1944 |
| | - commandant | 1947 |
| | - lieutenant-colonel | 1952 |
| | - colonel | 1956 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Motivation d'entrée dans l'armée de l'air - Première tentative au concours d'élève pilote - Stage d'acrobatie à Etampes - Ecole militaire de l'Air à Versailles. Affectation à la 11^{ème} escadre de chasse. A Casablanca au groupe II/5 La Fayette. Pilote de la commission d'Armistice en Afrique du Nord - Détaché à la IV^o division marocaine en Italie - Pilote du général Juin - Retour en France au groupe Touraine - Un atterrissage de fortune avec le Dakota - Retour à Marrakech à la division d'instruction - Indochine, commandant de la base de Bach Maï en juillet 1952 - Les différentes escadrilles et missions - L'évacuation de Na San - Les conditions de navigation aérienne - Diên Biên Phủ. La

décision d'implantation - La responsabilité de ce choix - Parachutages et ravitaillements du camp - Les conditions de la défense du camp - Conditions de vie sur la base de Bach Maï - Le rôle du commandant de base - Les problèmes de sécurité - Les visites de personnalités : passage de monsieur Plevin - Utilisation des prison-niers viet-minhs - Utilisation du napalm - Importance de la base de Bach Maï sur le plan opérationnel.

Face 2

Départ de l'Indochine. Sentiment général sur cette expérience - L'Algérie en 1954 - Etat-major de l'armée de l'air - L'Inspection générale - Création de la base Telergma - L'arrivée des réservistes - Rapports avec la population locale - Les moyens de la base en avions - Les opérations - Les raisons de sa démission - Sa reconversion à la vie civile - Au SHAPE, instruction aérienne des écoles de l'OTAN - Le pont aérien de Berlin - Précision sur la campagne d'Italie.

N° 513

Monsieur Georges **FRANCOIS**

Interview réalisée le 10 décembre 1987 au SHAA.

Durée : 1h - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 7 août 1908 à Paris (Seine)

Engagé en 1928. Breveté pilote militaire en 1929 et affecté au 34^e régiment d'aviation. Effectue de nombreuses périodes de réserve. Moniteur à l'Ecole de l'air d'août 1939 à août 1940. S'engage dans la Résistance, arrêté et emprisonné. Après la guerre, réserviste jusqu'en 1956.

Grade : - sergent 1931

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

L'orientation des pilotes dans l'aviation - Moniteur à Salon-de-Provence, la vie quotidienne à Salon - L'aérostation ; l'aviation française en 1910 - Les saucisses et les ballons de Caquot - Entraînement à Saint-Cyr et à Versailles - Son expérience du dirigeable - Implantation de l'aérostation en France - Les installations de Saint-Cyr - Brevet de pilote et bourse de pilotage - Brevet militaire à Istres, manoeuvres - Remobilisation en 1939 - Devient moniteur à Saint-Cyr, puis à la patrouille de l'Ecole de l'air à Salon-de-Provence - Les moniteurs militaires d'Istres - Arrivée d'appareils modernes - Mise au point par le capitaine Fleurquin d'une méthode de pilotage - La promotion 1939 de l'Ecole de l'air - Les avions modernes - Transformation difficile pour les pilotes anciens - Les sabotages d'appareils en 1939-40 - Engagement dans la Résistance dès le 1^{er} août 1940 - Rapports avec Londres grâce à un médecin - Un rendez-vous dans le jardin des Tuileries - Versé dans les services de renseignement - Les avions Gourdou à Saint-Maur.

Face 2

Les activités industrielles à Stuttgart - Le cas de Monsieur Gourdou - Sa vie quotidienne de résistant - Spécialisé dans le renseignement aéronautique - Dénonciation et disparition de son réseau - Engagement dans les FFI ; le colonel Bourgoïn - Les pilotes de chasse de Reims et la réception des Curtiss - Réception des T-6 montés à Escoublac - La livraison des avions modernes - Evocation de Fleurquin et de sa patrouille.

N° 514

Général Jean **LELOUP**

Interview réalisée le 29 janvier 1988 au SHAA

Durée : 2 h - 2 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 14 mai 1928 à Brest (Finistère).

Décédé le 21 mars 1997.

Entré à l'école de l'air en 1948. Affecté au GB I/25 en 1952, envoyé en Indochine. Rapatrié en 1954, nommé moniteur-pilote au CIET. Affecté à la DEFA en 1957 puis au CEAM de Mont-de-Marsan en 1959. Commande le I/64 jusqu'en 1964. Stagiaire à l'ESGA en 1964; affecté à la Direction centrale des essais nucléaires en 1966 puis au Centre d'essais du Pacifique en 1966 ; à la DIRCEN responsable "équipements-matériels" en 1967. En 1969, affecté à l'EMAA, successivement adjoint division-emploi et chef entraînement-opérations. Commandant de la base de Cognac en 1973, à l'EMAA 4^e bureau en 1975, directeur central adjoint de la DCMMA en 1978. Quitte l'armée d'active en 1983.

Le témoignage ne concerne que la guerre d'Indochine

| | | |
|---------------------|-------------------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1950 |
| | - lieutenant | 1952 |
| | - capitaine | 1956 |
| | - commandant | 1962 |
| | - lieutenant-colonel | 1966 |
| | - colonel | 1972 |
| | - général de brigade aérienne | 1979 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1

Motivations d'entrée dans l'armée de l'air - Utilisation de l'aviation de bombardement à des fins civiles ; le GMMTA - Affecté dans une unité américaine, le 126^e Bomb Group à Lens - Départ pour l'Indochine comme second pilote sur C-47 - Les procédés du GMMTA pour l'acheminement vers l'Indochine - Affecté au GB I/25 à Haïphong - Description géographique du

Tonkin - Les maladies courantes, difficultés climatiques - Le relief difficile sur les bords du Delta - La brume sèche, ses conséquences pour les opérations - Les unités en place - Le matériel, le B-26 "invader" ; importance du matériel américain - Les différents types de bombardements horizontaux - La couverture de l'objectif par le vol en formation - Le bombardement en semi-piqué - Stabilité du B-26 en piqué - Faible efficacité des roquettes - Différents types de bombes employées - Le tir contre les batteries de DCA à Diên Biên Phû - Les clusters : une arme mal maîtrisée - Protection de l'avion : les blindages - Un pilote atteint par un tir sol-air de mitrailleuse - La faiblesse du renseignement - Les hommes dans la Haute région : le GCMA.

Face 2

Les missions d'appui aérien - La faiblesse du renseignement - Le camp retranché de Na San - Le bombardement des rassemblements viêt-minhs - Les difficultés du bombardement dans la jungle - Les opérations commandos - Les techniques de camouflage du Viêt-minh - Les bombes à court retardement - La coopération Armée de terre-Armée de l'air - Enseignement trompeur de Na San - L'insécurité - Opération manquée du Viêt-minh sur Do Son - Tentative manquée contre l'état-major de Giap - Les infiltrations viêts-minhs sur les bases - Un raid des parachutistes dans la région de Lang Son - Diên Biên Phû - Un incident de vol - Les pertes en avions sur Diên Biên Phû - Les conditions climatiques - Conclusion sur l'Indochine.

Bande 2 - Face 1

Le sentiment d'abandon par la métropole - Hostilité de l'opinion publique - Les problèmes de sécurité - Le moral de l'escadrille - Le bon entraînement des pilotes - Les résultats incertains des bombardements - La mobilisation viêt-minh - Nouvelle conclusion sur l'Indochine.

N° 515

Madame Marie-Maguerite de **CHIABRANDO**

Interview réalisée le 4 février 1988 à Paris.

Durée : 1h 05 - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Née le 24 juillet 1908

Brevetée pilote en 1931. Rejoint la Résistance en Tunisie. Arrêtée et déportée. Engagée dans les IPSA en 1945 et envoyée en Indochine.

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Passion pour l'aviation avant la guerre - Activités au début de la guerre - Départ pour la Tunisie dans la Résistance - Première arrestation puis libération - Seconde arrestation, la fin de son réseau - Envoyée en déportation ; retour de Ravensbrück - Engagement dans les IPSA, rapatriement des déportés - Activités dans le civil - Engagement pour l'Indochine comme infirmière - Raisons de son engagement - Son brevet de pilote en 1931 - Utilisation de son avion Stampe pour la Résistance - Les convoyages de déportés en 1945 - Anecdote avec un déporté - Séjour en Indochine de 1950 à 1954 - Sa blessure à la jambe - Organise un centre de transfusion sanguine - Mutée au Cap-Saint-Jacques, ses responsabilités - Les ambulances - Considérations sur les Américains et l'Indochine, anecdote - L'oubli de la guerre d'Indochine - Les infirmières de la guerre d'Indochine - Son statut de militaire - Ses décorations - Intérêt pour l'aviation - Considérations sur la déportation.

Face 2

Son brevet de pilote, l'aéro-club du Beauvaisis - Un baptême de l'air - Ses vols en planeur après la guerre - Maryse Bastié - Commentaires de photographies - Une femme pilote, opinion de sa famille - Un stage à Saint-Yan, anecdote avec le général Martial Valin - Le général Bergé et les SAS.

N° 516

Général Claude **GODDE**

Interview réalisée les 25 février et 19 avril 1988 au SHAA.

Durée : 4h50 - 4 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 24 avril 1918 à Lyon (Rhône)

Entré à l'Ecole de l'air en 1938. Affecté à Montpellier, participe à la campagne de France. Instructeur au CIEAA de Carcassonne, rejoint le GC I/8 en 1942. Affecté au premier bataillon de défense passive en 1943. Rejoint les FFI en août 1944 à Grenoble. Détaché auprès de la 45^o armée américaine ; envoyé à l'école de Meknès en avril 1945. Part pour l'Indochine en 1946 et affecté au GC I/2 Cigognes. Rapatrié en 1947, affecté successivement au III/2 Côte-d'Or en 1950, à la 3^o escadre en 1953, à la 6^o escadre de chasse de La Sénia (Algérie) en 1954. Rapatrié en 1956, à la base-école de Salon-de-Provence jusqu'en 1959, au 5^o bureau de l'EMAA puis à l'état-major des Forces aériennes tactiques. Prend le commandement de la base de Tours en 1963 et devient officier supérieur adjoint à l'état-major de la 2^o RA en 1966. Quitte l'armée d'active en 1971.

| | | |
|---------------------|-------------------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1939 |
| | - lieutenant | 1941 |
| | - capitaine | 1947 |
| | - commandant | 1952 |
| | - lieutenant-colonel | 1957 |
| | - colonel | 1963 |
| | - général de brigade aérienne | 1969 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 25 février 1988)

Vocation militaire, attirance pour l'Ecole navale. Préparation des concours - Entrée à l'Ecole de l'air en septembre 1938 - Histoire de sa promotion, la vie à l'école - Le baptême de sa promotion - Rappelé le 28 août 1939, envoyé à Bordeaux - Nomination au grade de sous-lieutenant - Désigné pour encadrer les poussins - La vie aux environs de Bordeaux - Le CIC de Montpellier, évocation de quelques camarades - Missions de guerre avec le CIC dans la vallée du Rhône - Affecté au I/8 à Montpellier jusqu'en novembre 1942 - Passage dans les unités de défense passive, les pompiers de l'Air - Réentraînement à Meknès en 1944 ; Ezanno - Le I/2 Cigognes en Indochine, le capitaine Jacques Marchelidon - La fin de la guerre - L'intervention française en Indochine - Le Spitfire, inadapté à l'Extrême-Orient - Relation Cambodge - Siam (Thaïlande) - Séjour de six mois au Cambodge, l'opération Oméga - Traversée sur le Pasteur, anecdote - Arrivée à Saïgon, anecdote - Une patrouille pour Pnom Penh, contact avec un indigène - L'état-major des troupes françaises au Cambodge, le colonel Albinet - Les missions d'intimidation - Départ pour une mission à Angkor.

Face 2

Suite de la mission - Commentaire sur un article de presse - Evacuation de civils par Catalina - Réaction de l'amiral d'Argenlieu - Reconnaissance et prestige - Les deux civilisations d'Indochine - La vie tranquille au Cambodge, ses relations avec la famille royale - Début de l'opération Oméga en décembre 1946 - Les aviateurs décorés par le jeune roi Sihanouk - Une sorte de paradis terrestre, la vie de château - Un incident avec Trulla - Négociation entre la France et Hô-Chi-Minh, déclenchement de la révolte en décembre 1946 - La campagne du Tonkin, Nâm Dinh - Les missions de bombardement et d'appui des troupes au sol - Une reconnaissance armée entre Hoa-Binh et Chin-Neh - Atterrissage forcé au sud-d'Hoa-Binh, anecdote - Arrivée d'un Morane 500.

Bande 2 - Face 1 (Entretien du 19 avril 1988)

Récupéré par Morane 500, à Hanoï - Evocation de Marchelidon - Le rôle de Marchelidon dans sa récupération - Refus d'aller se reposer à Nhà Trảng - Mission de bombardement dereprésailles, différents mitraillages - Inspection du commandant Philippe Maurin - Second de la SPA 3, chef des opérations du groupe - Demande de l'évêque de Fât Diêm de détruire sa cathédrale - Attitude de Marchelidon ; entrevue avec Salan et annulation de la mission - Coopération Armée de terre-Armée de l'air excellente - Les pertes - Une attaque viêt-minh contre les troupes françaises - L'été 1947 à Haïphong - Période des succès français, grosse opération anti-viêt-minh en octobre 1947 - Passe quinze jours avec le La Fayette - But de l'opération : fermeture de la frontière chinoise - Ses deux dernières missions en Catalina, sorte de PC volant - Accident d'un Ju-52 début octobre 1947 - Sanction contre des hommes de troupe - La vie quotidienne à Hanoï.

Face 2

La vie quotidienne à Hanoï - L'arrivée du ravitaillement par avions de transport - Les IPSA - Une très grande amitié entre tous - Anecdote entre l'adjudant Mazoyer et le général Gauthier - Indifférence de la métropole à l'égard du problème indochinois - Sa réaction à l'annonce de la chute de Diên Biên Phủ - La guérilla viêt-minh.

Bande 3 - Face 1

Retour en arrière sur la guerre et sur le rôle des pompiers de l'Air - Leur création et leur mission - Composition d'une compagnie - Action psychologique, action matérielle en cas de bombardement - Le bombardement des usines Berliet - Bombardement des usines Sigma - Départ au maquis - Le devoir des pompiers de l'air - Affecté en Allemagne en 1948-49 - Transformation sur Vampire , entraînement à Avord et Mont-de-Marsan - Commandant la SPA-3, réorganisation de la 2^o escadre - Chef des opérations à la 3^{ème} escadre à Reims - Le Mistral ; affectation à Oran en septembre 1954, objectifs de la 6^o escadre - Formation d'escadrille de T-6 ; les missions - Anecdote sur le rappel des réservistes ; vingt appelés envoyés en mission - L'ambiance à Oran - Saut en parachute ; accueil par un arabe

avec qui il reste en relation - Sentiments à propos de la guerre d'Algérie ; le général Bigot.

Face 2 (Entretien du 19 avril 1988)

Suite Algérie - Affecté à l'Ecole de l'air en 1956 avec le général Bigot - Son rôle ; organisation de l'école - Action du général Bigot - Le 13 mai 1958 - Les voyages de l'Ecole de l'air ; anecdote en Afrique du Sud - Anecdote sur le voyage en Italie et rencontre avec le pape - Mentalité des élèves à propos de l'Algérie - A l'EMAA au 5^o bureau ; le Putsch - Témoin au procès de Bigot - Le Putsch ressenti au 5^o bureau - Retour en arrière ; le général Dorance - Proposition de diriger l'Ecole des pupilles de l'air - L'état-major de FATAAC : la mission ; les manoeuvres - Le départ du général de Maricourt - Trois semaines de visite aux USA ; vol sur F-5 - Prend le commandement de la base de Tours ; organisation.

Bande 4 - Face 1

Les radars de Cinq-Mars-la-Pile ; nouveaux noms des bases - Anecdote sur Pisani - La base-école - Anecdote sur le colonel Fouchier et le père Goudal, la construction de la chapelle - Les moyens de la base de Tours : besoins en essence - Refus de dérouter la RN 10 - Le problème du logement - Anecdote sur le maire de Tours - Relations avec les écoles de l'Armée de terre des environs - Adjoint au commandant de la 2^o région avec le général Madon puis le général Sauvanet - Déclenchement des alertes - Ses vols et la fin de sa carrière - L'ESGA ; évocation de l'ensemble de sa carrière : la fin de la guerre et l'épuration - Pendant la guerre d'Indochine, la nouvelle de la mise à la retraite - Retard dans sa carrière.

N° 517

Général Jean **NICOT**

Interview réalisée les 9 mars, 26 avril, 4 mai, 16 mai, 25 mai, 30 mai et 3 août 1988 au SHAA.

Durée : 12h - 8 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 14 février 1911 à Paris (Seine).

Entre à l'Ecole spéciale militaire de Saint-Cyr en 1930, puis à l'Ecole militaire et d'application de l'aéronautique en 1932. Breveté pilote en 1933 et observateur en 1934. Affecté à la 32^{ème} escadre d'observation. Commandant de la III/31 en 1936. Affecté en octobre 1939 à l'état-major du général inspecteur du bombardement. En 1940, prend le commandant de la IV/51 et participe à la campagne de France. En 1941, muté à Bamako (AOF), commande la I/61 puis à l'EM du groupement n° 1 de Thiès en 1942. En 1943, affecté à l'école interarmée de Rabat et en 1944 au groupe de bombardement Gascogne ; participe à la campagne d'Italie, au débarquement de Provence et aux campagnes du Rhin et l'Allemagne. Affecté au cabinet militaire du Ministère des armées en 1945, à l'Inspection générale de l'armée de l'air en 1946. Commandant de la 61^o escadre de transport en 1947. ESGA en 1949. Chef du 3^o bureau de l'EMGAA en 1952, et de la délégation française-Air auprès du Comité intérimaire de la CED en 1952. En 1953, prend le commandement du transport aérien en Indochine. Dirige les opérations de Diên-Biên-Phû puis le Pont aérien du Tonkin. Rapatrié en 1954, auditeur au CHEM, commandant de l'aviation de bombardement en 1957. Major-général des armées en 1959. Nommé conseiller militaire, chef du cabinet militaire du Premier ministre en 1960 ; Major général de l'armée de l'air en 1961.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1932 |
| | - lieutenant | 1934 |
| | - capitaine | 1938 |
| | - commandant | 1943 |
| | - lieutenant-colonel | 1945 |

- colonel 1951
- général de brigade aérienne 1957
- général de division aérienne 1960
- général de corps aérien 1960

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 9 mars 1988)

Origines familiales et vocation pour l'aviation ; ses études - Cours d'aéronautique - Décision de préparer Saint-Cyr - Entrée à Saint-Cyr en 1930 ; la mentalité de l'Armée de terre - Propagande contre l'AA ; anecdote - Cours d'aviation à Saint-Cyr ; l'image de l'aviateur - Premier vol - Choix de l'aviation : vingt deux personnes affectées à l'école de Versailles - Le parcours du général Brohon - L'école de Versailles et les cours ; le vol à Villacoublay sur Breguet 19 - Pilotage à Avord et affectation à la 32^o escadre - L'école de Versailles ; les cours théoriques ; le vol à Buc - La 32^o escadre à Dijon - Les différents appareils - Le personnel - Le tir et le bombardement négligés - Stage de haute altitude - Quitte Dijon pour Châteauroux ; vol sur Bloch 200 - Les officiers de l'Armée de terre engagé dans l'AA - Pénurie de moyens ; campagne de tir en AFN - Stage de VSV à Istres - Système de dégivrage et vol dans les remous - Vol de nuit avec balisage de l'objectif - Sa génération par rapport aux anciens - Mauvaise préparation au tir.

Face 2

Entraînement à la navigation de nuit ; les moyens de navigation à l'estime - Passage de l'aviation militaire à l'armée de l'air : exercices combinés avec l'Armée de terre - Relation AA-Armée de terre - Août 1938 : Munich, projet de départ en Tchécoslovaquie - Peu d'heures de vol : emploi du temps - Les travaux d'hiver: rédaction de rapport sur l'aviation d'assaut - Désigné d'office comme aide de camp du général Pastier à Tours - Réunions de généraux de l'Armée de terre - Sentiment de l'impréparation par rapport à l'aviation allemande - L'absence de moyens pour faire une instruction à la hauteur - Anecdote sur Ladouce : le Loire 41 des marins - Mobilisé avec le général Pastier à Nancy - Rédaction d'un opuscule sur l'aviation d'assaut -

Commandant de la IV/51 en mars 1940 ; les BR 691 et 693 - La DCA - Comparaison avec la guerre de 1914 ; la mentalité des anciens de 1914 - Les efforts de la 32^{ème} escadre - Passage sur avions modernes, facultés d'adaptation des pilotes.

Bande 2 - Face 1 (Entretien du 26 avril 1988)

Retour en arrière sur la formation - Les pilotes de réserve - En 1936, choix le SHAA par les officiers de l'Armée de terre - 1937, promotion de sous-officiers ; l'AA : une armée hétérogène - L'aviation d'assaut et les transmissions avec l'Armée de terre - Fonctionnement du système - La photographie aérienne en 1936 - Couverture photographique verticale - Fréquence des manoeuvres - Campagne de tir à Cazaux - Les missions de bombardement stratégique - La navigation du nuit et les phares - Le VSV et les Bloch 200 - Le multiplace de combat - Secrétaire et l'existence de la flak - Le canon à 15° - Etablissement sous les ordres du général Gama d'un règlement de l'aviation d'assaut (fait par le général Nicot) - Arrivée à la 52^{ème} escadre (mars 1940) et transformation sur Breguet - Exercices de combat ; tir et bombardement - Les Potez 63 étrangers ; engagement de son escadrille le 21 mai - Attaques en semi-piqué.

Face 2

Première mission vers Amiens - Attaques de la chasse allemande - Une mission sur Reims ; intensité de la flak - A l'ouest d'Eprenay, attaque d'une colonne allemande - Renseignements périmés - Réunion de préparation des missions : les ordres - Les liaisons radio presque inexistantes - Efficacité de l'armement : anecdote sur une altercation avec un général - Ravitaillement d'avions : anecdote - Retour sur le terrain de Landes-de-Bussac - Mauvaises transmissions de renseignements - Au moment de l'Armistice, réfugiés à Lézignan - Départ de certains officiers en Indochine - Mutation à Bamako (AOF) sur sa demande - Réflexions sur l'impréparation de la guerre - Adaptation aux avions nouveaux - L'échelon roulant - Les compagnies de terrains - Le terrain de Bordeaux - Attente à Salon-de-Provence - Protection et attaques de terrains.

Bande 3 - Face 1

Arrivée en mars 1941 à Dakar puis Bamako - L'escadrille remise sur pied - Formation à Gao - Méthode de bombardement en semi-piqué - Incident et mutation à Thiès : affecté avec Testard - Les trois groupes de la base - Le débarquement d'AFN et dispersion des groupes - Pont aérien AOF-AFN - Affecté à l'école d'état-major à Rabat - Affecté au I/19 à Telergma sur Marauder ; entraînement à l'américaine - Accidents à l'entraînement et discipline américaine - Le bombardement et le vol groupé - Techniques de bombardement - Quatre groupes en Sardaigne à Villacidro ; les premiers engagements.

Face 2 (Entretien du 4 mai 1988)

Evocation d'un instructeur américain, le lieutenant-colonel Robinson - Les premières missions du Gascogne, la 31^e escadre - L'appui aux troupes alliées en Italie - Techniques de bombardement - La DCA de 88 allemande ; bombardement de La Spezia - Le Marauder, les "spare" - Incidents au décollage, anecdotes - Préparation du débarquement de Provence - Le bombardement de Sisteron - Appui aérien du débarquement de Provence - Bombardement de Toulon-Saint-Mandrier - Un équipage sauvé de justesse, anecdote ; le colonel Bouvarre - L'appareil de Nicot, touché : retour difficile à Villacidro - Son avion réparé par un mécanicien - Départ de Villacidro pour Istres puis Lyon - Difficultés climatiques à Lyon - Protection de la chasse pour les missions à longue distance - Dures missions sur le Rhin, anecdotes - Les ponts du Rhin, anecdote sur le général Michaud - Appui au sol de l'armée de de Lattre - Affectation à Paris à l'état-major du général Bouscat - Rédaction de règlements sur le bombardement avec Marias - Au cabinet d'Edmond Michelet au ministère des Armées.

Bande 4 - Face 1

Validation des citations des aviateurs - Rectification de propos antérieurs - Commandement de la 61^e escadre de transport à Chartres - Transport au profit de l'Indochine - Participation au pont aérien de Berlin - Troubles communistes en décembre 1947 - Un lieutenant communiste sur la base, Vergès - Nicot retrouve Vergès en Indochine, anecdotes - Une commission

d'avancement, Vergès promu lieutenant-colonel - Nouvelle rencontre avec Vergès lors d'une inspection à Drachenbronn - Les missions de la 61^o escadre de transport - Examineur à l'ESGA - Reçu second au concours de l'ESGA, passé à la demande du général Léchères.

Face 2 (Entretien du 16 mai 1988)

L'Ecole de guerre - Les instructeurs - Problème étudiés - A Meerburg, étude du problème posé par la bombe atomique - Vie quotidienne à l'ESGA ; les tests - Le CSI - Anecdote - Chef au 3^o bureau de l'EMAA après Labit - Transformation des chasseurs sur Vampire - Le retour de Leclerc d'Indochine : un amphi - Les opérations militaires en Indochine - L'Europe ; conférence pour une mise sur pied d'une armée européenne - Les Allemands - Anecdote sur la mort d'un Allemand - Demande à partir pour l'Indochine - Attitude du général Léchères - Son opinion sur la CED - Réflexions sur l'organisation de l'armée de l'air - Au 3^o bureau, visite d'une délégation italienne - Un mois en Italie pour réorganiser l'aviation - Portrait du général Léchères - Antipathie entre Léchères et Gérardot.

Bande 5 - Face 1

Arrivée en Indochine en septembre 1953 à la tête du sous-GMMTA - L'opération de Na San ; le ravitaillement - Les possibilités du transport - novembre 1953, préparation de l'opération de Diên Biên Phû - Une réunion à Hanoï pour préparer le projet - Les objections faites à ce projet - Importance de l'artillerie viêt-minh - Problème du ravitaillement de la cuvette - Cogny consulte Navarre - Entrevue de Lauzin et Bodet avec Navarre - Premiers largages de l'opération Castor - Autonomie du Dakota - Suggère de faire appel aux Tigres volants en renfort pour piloter les C-119 - Les effectifs et l'aide américaine - Problèmes avec la DCA viêt-minh - Rôle des B-26 - Les vols de nuit - Utilisation des bidons de napalm - Rôle du transport - Les convoyeuses - La mission du Geneviève de Galard - Rôle de l'aviation civile - Refus des Américains de prendre l'air puis départ (anecdote) - Largage d'un bulldozer - Les missions Luciole - Reproches faits au transport.

Face 2

La météo - Les accidents ; les possibilités du tonnage - Les largages - Les chasseurs ; les marins - Les largages à haute altitude ; problème des parachutes - Idée du haut-commandement : largage d'un bataillon sur la piste - L'état-major de Navarre - Tractation avec les Américains.

Bande 6 - Face 1 (Entretien du 25 mai 1988)

Extraits d'un livre "Epervier, le 8^o choc à Diên-Biên-Phû" de Henri Le Mire ; le plan présenté par Cogny et Navarre - L'opération Atlante - L'artillerie viêt-minh : les postes dissimulés dans le Tonkin - Autre extrait : l'attaque de l'artillerie viêt-minh - Les problèmes d'essence - Chapitre sur l'aviation et la DCA ; les reproches fait à l'aviation - Le napalm - Le C-119 américain - Suite des arguments contre l'aviation - Bodet, patron du bombardement et les B-26 - Le tonnage des appareils - Les évacuations - Les hélicoptères - Le ravitaillement du camp - Les procédés de guidage et l'action anti-DCA.

Face 2 (Entretien du 25 mai 1988)

Autre extrait concernant les raids anti-DCA ; les parachutages de sticks et de matériel - Geneviève de Galard - Un texte de Le Mire.

Bande 7 - Face 1 (Entretien du 30 mai 1988)

L'organisation des ponts aériens en Indochine après Diên-Biên-Phû - "L'aviation de transport et les ponts aériens" : conférence à l'ESGA - Les enseignements de ces missions - L'opération Cognac - Le problème sanitaire pour les réfugiés - L'organisation du transport en Indochine - Les avions disponibles - L'évacuation des prisonniers libérés - Départ d'Indochine, retour en France - Affectation au Centre des hautes études militaires - Souvenir d'un dialogue avec le général Fay au sujet de Diên-Biên-Phû - L'idée de refaire une aviation de bombardement avec des B-26 - Désigné comme futur chef de cette arme - L'activité au CHEM - Le Centre d'instruction du bombardement, transformation sur avion à réaction - Désigné au cabinet du général Koenig, ministre de la Défense : refus.

Face 2

Au cours du CHEM, une grande manoeuvre avec le colonel Beaufre - Commandant de l'aviation de bombardement - L'implantation de ces futurs avions - Les relations avec la défense aérienne de Taverny - Transformé sur avion à réaction à Meknès en 1958 - Stage de VSV sur T-33 - Les événements du 13 mai - Adjoint-air : présenté au général Lorillot, nouveau chef d'Etat-major - Demande pour rendre visite aux généraux Martin et Challe en forteresse - L'atmosphère de déliquescence du pouvoir - Plan pour le retour de général de Gaulle - Visite au RPF pour prendre contact avec les proches du général - Les forces particulières au plan - Appel téléphonique au général de Gaulle, pas de contact direct - Annulation du putsch en cours d'exécution - Retour du général Ely comme chef d'Etat-major des forces armées - Le mémorandum de de Gaulle sur les grands axes de réformes de l'armée - Mise en place de l'Etat-major des armées - Chef du cabinet militaire de monsieur Debré.

Bande 8 - Face 1 (Entretien du 3 août 1988)

Conditions de son entrée au cabinet de Michel Debré - Discussions dans les jardins de Matignon - Départ pour Alger avec Michel Debré - Contacts avec le général Challe et monsieur Delouvrier - Sa mission auprès des Pieds noirs - Une certaine incapacité de monsieur Delouvrier - Son rôle auprès de Michel Debré ; initiatives sur l'Algérie - Tentative d'entraver le ravitaillement en armes du FLN - Araisonnement d'un bateau rempli d'armes - Lutte contre le racket des Musulmans en Algérie - Elaboration des accords de défense avec les pays nouvellement indépendants - Le premier essai nucléaire à Reggane, anecdote avec le Président du Mali - Lancement de la commande des Mirage IV ; les Mirage III - Travaux sur l'Algérie avec messieurs Tricot et Racine - Les relations avec l'OTAN - La préparation des budgets militaires - Les membres de son cabinet, travail de renseignement - L'affaire Si Salah ; Les wilayas - Accueil des chefs de la wilaya 3 - Contenu de leurs conversations avec de Gaulle - Rôle de Si Salah ; énigmes sur les raisons de sa mort - Hypothèse d'une fuite émanant de l'Elysée ; Monsieur Tricot -

Les succès militaires français de l'époque - Les réflexions de de Gaulle sur l'Algérie.

Face 2

Relation très étroite avec le Premier ministre Debré - Positions de Nicot sur l'Algérie - La pensée de Michel Debré ; Michel Debré et la télévision - Le virement de Debré - Nicot demande à réintégrer l'armée de l'air en décembre 1960 - L'OAS, le drame des Français d'Algérie - Les discussions Nicot - Racine - Tricot, élaboration de propositions - Tentative de « Paix des braves » - Raisons de sa décision de quitter Matignon - Devient major-général de l'armée de l'air - Chef d'Etat-major pendant le voyage de Stehlin à Madagascar - Rencontre Jouhaud le 13 avril 1961 – Discussions interminables avec Challe ; Nicot tente de le dissuader - Méfiance de Challe à l'égard de Salan - Conversation téléphonique Nicot-Bigot - Accepte de faire partir Challe en Algérie - Convoqué par Michel Debré la nuit du putsch - Positions des principaux généraux de l'armée de l'air, Delfino - Son arrestation, son procès et sa condamnation - Jouhaud et Salan déclenchent une guerre civile - Appui hypothétique de la CIA au putsch - Ne regrette pas ses prises de position - Ses réflexions en prison.

N° 518

Colonel Robert **NICAISE**

Interview réalisée les 14 avril, 21 avril et 9 juin 1988 à Paris.

Durée : 3h 45 - 3 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE

Né le 16 août 1920 à Noyant (Maine-et-Loire)

Elève mécanicien à l'école Breguet en 1939. Participe à la campagne de France avec la 21^e escadre. Affecté au Maroc en 1941. Rejoint la Grande-Bretagne en décembre 1943. Affecté en tant que radionavigant au GB II/21. Affecté en Algérie en 1950, en Indochine au GT II/61 Maine puis au GBI-19 en 1952. Affecté à Orléans à l'ET III/61 en 1955 - En Algérie de 1956 à 1962 - Placé en congé du PN en 1967.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1952 |
| | - lieutenant | 1954 |
| | - capitaine | 1958 |
| | - commandant | 1965 |
| | - lieutenant-colonel | 1975 |
| | - colonel | 1981 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1 - (Entretien du 14 avril 1988)

Origine de sa vocation aéronautique, l'école Breguet - Déclaration de guerre, devient opérationnel - Un groupe de bombardement à La-Ferté-Gaucher - Détails des missions, repli sur Avord - Problèmes de maintenance, la débâcle - Le rôle du radionavigant - A Francazal, sabotage des Dewoitine - Les matériels à La-Ferté-Gaucher ; les Amiot 354 - Le moral en 1940 - Les pilotes polonais - Les techniques de bombardement - Anecdote lors d'une mission - La percée du 10 mai, bombardement des terrains - Le phénomène du battement sur les avions allemands - L'appel du 18 juin et l'Armistice - Départ vers l'Angleterre de certains pilotes - Envoyé à Toulouse, "mise en condition" - Attitude du général Bergeret ; embarquement vers le Maroc - Activités quotidiennes au Maroc, le Glenn Martin - Le

scoutisme - L'arrivée des Américains en AFN - Retour en AFN après une permission, anecdotes.

Face 2 - (Entretien du 21 avril 1988)

A Oujda, ralliement à Giraud - Ecole de mitrailleur à Agadir et vol à Marrakech - Arrivée en Angleterre à Glasgow ; école de radio - Les différentes écoles anglaises ; AFU, OTU et HCU - Le vol de nuit - Les missions semi-opérationnelles - La base d'Elvington - Les missions de guerre ; référence à Jules Roy - Une mission sur Magdebourg : la DCA et les projecteurs - Les moyens radio - Le bombardement de Stuttgart - Problème de chargement des bombes et largage des bombes de nuit - Incident - Une nuit à Elvington : récupération de parachutistes - La vie sur la base ; les loisirs, les femmes, la chasse - Anecdote - Les officiers de la RAF - La discipline et l'entraînement - Premier retour en France ; état de la base de Bordeaux - Pont aérien Bordeaux-Dakar.

Bande 2 - Face 1

La loi Grenier ; cours d'EOA - Suite de sa carrière - Le transport après la guerre ; raids sur l'Afrique - Muté à Bouffira - Un accident au Bourget - Désigné pour l'Indochine sur B-26 - Départ en Indochine en convoyant un Dakota - Envoyé à Tourane avec la promotion de l'Ecole de l'air 1949 - Devient bombardier - Etat d'esprit en Indochine - Action des B-26 ; les fléchettes et largage de bombes - Les B-26 adaptés au combat indochinois - Efficacité relative des bombardements - Anecdote sur le bombardement d'un village le bombardement des ponts - Problèmes d'objectifs - Les Packet et le largage de napalm - Les bombardements au napalm.

Face 2 - (Entretien du 9 juin 1988)

La motivation en Indochine - Le cas du bombardement lourd, la formation - Le bombardement à Diên Biên Phủ - La DCA viet-minh, le bombardement en formation - Aide refusée par les Américains - Les objectifs à Diên-Biên-Phủ, problèmes de météorologie - Coordination avec les troupes terrestres - L'armement du B-26 - Les grenades - Missions après la chute de Diên Biên Phủ - Ses réactions à l'annonce de la chute de Diên

Biên Phủ - Opération dans la région de Séno - Le strafing sur B-26, le semi-piqué - L'activité des derniers mois - Séjour d'un mois au Japon - Retour d'Indochine, affecté dans le transport - Détaché pour trois mois à Oran en 1956 - A nouveau sur B-26 en Algérie, les missions - La vie en Algérie, différences avec l'Indochine - Le 13 mai 1958.

Bande 3 - Face 1

A Paris pour chercher un avion, consigné à Cognac - A Bône en mai 1958, une inspection du général Salan - La vie en Algérie, les missions - Le 2^o bureau, objectifs demandés par les terrestres - Les opérations des régiments de chasseurs parachutistes (RCP) - Changement d'atmosphère après le putsch - Attitude des politiques au moment du putsch - Le général Ailleret - Attitude de différents officiers - Après le putsch, une certaine épuration - La sécurité militaire - Reste en Algérie quelques mois après l'Indépendance - Départ des militaires et des civils - Affecté au Bourget dans un groupe de DC-6 - Un stage aux Etats-Unis, très nombreux voyages - La fin de sa carrière, les moyens généraux au Bourget - Entre dans le civil chez Fenwick - Effectue des périodes de réserve dans l'armée de l'air - Bilan de sa carrière dans l'armée de l'air.

N° 519

Général Guy **LEBLEVENNEC**

Interview réalisée le 3 mai 1988 à Mareil-Marly

Durée : 1 h 30 - 1 bande - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 17 octobre 1917 à Nice (Alpes-Maritimes)

Décédé le 21 novembre 1996

Engagé en 1937. Elève à l'école de Saint-Maixent. Affecté au GAO 543 en 1939. Rallie les FAFI à Kairoman en juin 1943 et affecté au groupe Bretagne Participe à des missions sur l'Italie. Affecté successivement dans les écoles de Cognac, Avord et Marrakech puis en Algérie en 1947. Nommé au 3^{ème} bureau, puis à la DAT en 1951. A nouveau en Algérie à Blida, puis au commandement du GATAC d'Alger ; stagiaire à l'ESGA en 1958. Affecté à la Direction centrale du matériel en 1960 puis commandant de la base de Maison-Blanche en 1961. Affecté à Blida auprès du commandant supérieur du FAF en Algérie. Chef d'EM du COTAM en 1964, commandant de l'école et de la base de Rochefort en 1967. Quitte l'Armée d'active en 1970.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1938 |
| | - lieutenant | 1943 |
| | - capitaine | 1945 |
| | - commandant | 1950 |
| | - lieutenant-colonel | 1955 |
| | - colonel | 1961 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Ses études ; la montée des périls ; fait une PMS - Ecole de Saint-Maixent - Stage d'observateur puis affectation au GAO 543 - Missions de reconnaissance - Réintégré dans l'armée de l'air, vols sur Potez 63 - Les missions sous protection de chasse - Le bombardement de Luxeuil - Les reconnaissances ; l'exploit de Berveller - Obtient une citation après une reconnaissance - Repli vers le sud et retour à la vie civile comme instituteur - Transmission des renseignements - Les déficiences de l'aviation en 1940 - Les missions sur Mureaux 115 puis Potez 63-11 - La photographie aérienne - Problèmes en Afrique du Nord ; départ de certains officiers vers la Tunisie puis les FFL - Arrêté, et évadé - Engagé au groupe Bretagne sur B-26 - Les missions sur l'Italie - Bombardement de Toulon - Le Marauder ; les

bombardements sur l'Allemagne - Un incident avec de Maricourt - Nouveaux bombardements sur l'Italie - Deux ponts sur le Rhin difficiles à prendre ; les pertes.

Face 2

Le 3^o bureau avec Fabry ; anecdote sur la protection des radars - Opération Cyrus - Le bureau plans ; le CODA à Taverny - Le GOM-86 en Algérie 1954 - L'opération Condor - Affecté au CATAC à Constantine - L'opération de Saqiet et ses conséquences - La responsabilité de Jouhaud - Le 13 mai 1958 - Le Putsch : sa position en tant que gaulliste - Devient commandant de la base de Maison-Blanche - Problèmes avec l'OAS ; la protection de la base ; l'ambiance - Les rapatriements : organisation des départ - affecté à Blida puis La Regahia - Devient commandant du COTAM - Le général Genty - Commandant de la base de Rochefort ; mauvais état de la base - Projet d'une nouvelle base - Réflexions sur l'Algérie - La vie à Lyon ; anecdote - Bombardements des villes allemandes ; Fribourg - Nouvelle base : Saint-Dizier - Pilotage à Avord puis Marrakech - Affecté à l'Air Rescue sur Wellington à Blida - L'école d'Etat-major - A la DAT à Versailles avec Delfino.

N° 520

Général Charles de **LOUSTAL**

Interview réalisée les 24 mai 1988 et 10 juin 1988 au SHAA.

Durée : 4 h 15 - 3 bandes - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 25 janvier 1911 à Tunis (Tunisie)

Décédé le 28 octobre 1996

Entré à l'école de Saint-Cyr en 1931. Ecole de cavalerie en 1933. Affecté au 4^o régiment de hussards et envoyé au Maroc au 2^o goum mixte marocain puis au 11^o goum mixte. Passe dans l'aviation en 1938 comme observateur. Affecté à la base de Rabat en 1940, puis en France. Evadé par l'Espagne et interné en août 1943. Basé en AFN et affecté à l'école de Marrakech en 1944, à l'école de Salon en 1946. Affecté au 2^o bureau de l'EMAA en 1948, puis commandant en second de la 61^o escadre de transport. Affecté au commandement de l'air au Maroc en 1951 ; en Indochine à l'EM du GATAC nord en 1953. A nouveau au Maroc au cabinet du résident général en 1954, stagiaire à l'ESGA en 1955, affecté au collège de Défense NATO en 1956. Attaché militaire de l'Air à Londres. Commandant de la 4^o RA en 1961. Affecté à l'EM de la Défense aérienne 1964. Quitte l'Armée d'active en 1966.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1933 |
| | - lieutenant | 1935 |
| | - capitaine | 1940 |
| | - commandant | 1945 |
| | - lieutenant-colonel | 1949 |
| | - colonel | 1954 |
| | - général de BA | 1959 |
| | - général de DA | 1962 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 24 mai 1988)

Sa vocation militaire - Choix de la cavalerie - Départ au Maroc et affectation dans un goum - Pessimisme quant à la situation au Maroc - Première affectation et stage d'observateur à Avord - Les événements du Munich 1938 - Affecté au GAO 589 ; les missions de Coastal command sur Potez 25 - Séjour en France - Instructeur d'observation à l'école de Rabat - Les pilotes polonais - La défaite ; période d'attente au Maroc - Mers El-Kebir ; arrivée d'unités françaises au Maroc - Missions sur Gibraltar - Essaie de passer son brevet de pilote - Anecdote et convocation à la police - Affectation à Istres au I/12 - Invasion de la zone sud -

Ambiance à Istres ; les résistants cherchent à quitter la France -
Départ en direction de l'Espagne - Emprisonnement.

Face 2

Le camp de Miranda - Entrevue avec Leclerc - Pilotage à Kasba-Tadla ; rencontre avec de Maricourt au I/32 - Opérations à partir de Villacidro et bombardements sur l'Italie - Offensive des Ardennes : les pertes - Une mission sur Fribourg - Occupation en Allemagne à Mengen ; rapatriement des prisonniers - Affectation à Alger - 1946 à Salon ; prépare l'Ecole de guerre - L'enseignement à l'Ecole de guerre - Affecté au 2^e bureau ; le général Léchères - La 61^e escadre avec le général Dechaux - Premier contact avec l'Indochine - Au Maroc avec Puget ; les bases américaines - Envoyé en Indochine en mars 1953 ; les moyens - La situation - Le général Navarre et le projet de Diên Biên Phû - Inutilité de cette guerre - Le général Nguyen Van Hinh - Les possibilités aériennes - Réflexions sur cette guerre et Diên Biên Phû.

Bande 2 - Face 1

Les opérations de mars 1953 ; bombardement des logistiques viêts-minhs - L'artillerie viêt-minh - Rôle de l'aviation - L'aide américaine ; la fin des opérations à Diên Biên Phû - Les pertes - Réflexions sur cette guerre - Voyage au sein de l'Indochine avec le général Bodet - Adjoint au général Dechaux - Evacuation de Na San - L'opération "Mouette" - Le rôle de l'AA dans la bataille de Diên Biên Phû - Responsabilités personnelles dans cette opération - Préparation à Lang Son et sur la RP-41 - Une sous-estimation des forces de Giap - La difficulté à ravitailler le camp - Le succès de l'opération "Castor" - Les incertitudes de la météo - Le général Vanuxem - Convergence des troupes viêts-minhs vers le camp retranché par le RP-4 - Difficulté de l'appui aérien autour du camp - Importance de Gabrielle et Béatrice pour l'accès à la piste - Courage et compétence de Bigeard - L'impact psychologique et cette défaite.

Bande 3 - Face 1 (Entretien du 10 juin 1988)

Suite sur l'affaire de Diên Biên Phû - Le manque d'avions -
Départ d'Indochine - chef du cabinet militaire de Lacoste au

Maroc - Rapport avec le Glaoui - Affecté à l'OTAN, le NATO Defense college - Une mission à Chypre - Attaché de l'Air à Londres en 1957 - Un voyage en Algérie - Les différentes personnalités à l'ambassade de Londres - Les fonctions de l'attaché de l'Air - Affecté à la direction du renseignement - Rapport avec Challe - Appréciation pessimiste sur la situation en Algérie - L'amertume des responsables militaires en Algérie - Le putsch de 1961.

Face 2

Le Putsch de 1961 - Importance de la présence de de Gaulle - Commandant de la 4^e région aérienne - Une vengeance de l'OAS - Rencontre avec de Gaulle - Les commémorations du débarquement en Provence - Souvenirs sur de Gaulle - Le sens du détail du chef de l'Etat - Adjoint au général commandant l'AA en temps de guerre - Réflexions sur l'évolution de l'AA - Le problème des officiers de réserve.

N° 521

Colonel Gilbert **BUFFAT**

Interview réalisée le 8 juin 1988 à Wissous

Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 18 juillet 1909 à Brion (Maine-et-Loire)

Décédé en mai 1995

Engagé volontaire en 1930 comme élève officier mécanicien. Affecté à l'école d'Avord en 1932 et à l'Ecole nationale supérieure d'aéronautique en 1935. Passe à la 11^o escadre en 1937. Affecté à la base de Toulouse en septembre 1939, à l'Inspection de la défense passive en août 1943, à l'atelier industriel de l'Air de Maison-Blanche en 1945 avant de rejoindre l'école de chasse de Meknès en 1946. Devient chef des Services techniques de l'Etat-major du commandement de l'air à Rabat en 1952. Part à la retraite en 1956. Entre à Nord-Aviation.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1932 |
| | - lieutenant | 1934 |
| | - capitaine | 1939 |
| | - commandant | 1945 |
| | - lieutenant-colonel | 1950 |
| | - colonel | 1954 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Vocation pour l'aéronautique - Le concours à la fin des Arts et Métiers - Entrée à Versailles - Les différents brevets passés à l'école - Les professeurs - Les avions en service - Affectation à Avord - Le mouvement croissant de l'effectif des promotions de l'école - Chef de l'entretien avions à Avord - Le démarrage des avions - Le concours de l'école supérieure aéronautique : le recrutement - Affectation à Toulouse - Etat d'esprit avant la guerre - Affectation au magasin général de l'AA - Responsable technique dans les bataillons de défense passive - Mis en congé d'armistice - Départ pour Angers - Directeur technique à Maison-

Blanche - Affectation à Meknès - Les approvisionnements en pièces détachées.

Face 2 (Entretien du 8 juin 1988)

Le matériel américain - Un acte de sabotage dans les ateliers - Départ pour Rabat, Directeur des services techniques pour le Maroc - Départ de l'AA en 1956, entrée à Nord-Aviation.

N° 522

Monsieur Armand **LOTTI**

Interview réalisée le 19 juillet 1988 et 1^{er} juin 1989 au Cannet et au SHAA

Durée : 2 h 10 - 2 bandes - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 16 novembre 1897 à Paris

Décédé le 30 novembre 1993

Incorporé en septembre 1917 au 8^o régiment d'artillerie lourde comme canonnier puis au 36^o régiment d'artillerie de DCA en juin 1918. Démobilisé en 1919. En 1929, devient célèbre en effectuant la première traversée française de l'Atlantique en avion avec Lefèvre et Assollant. Officier de réserve du PN en 1932. Affecté aux formations aériennes de Madagascar en 1937, au groupe de chasse II/6 en juin 1940 comme officier de renseignement, passé en AFN. Démobilisé en janvier 1941, entre dans la Résistance. Rappelé à l'activité en août 1942, rejoint le relais de DAT à Bougie. Après le débarquement allié, officier de liaison auprès du QG britannique jusqu'en mai 1943, puis participe à la campagne de France. Démobilisé en 1945.

| | | |
|---------------------|-------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1932 |
| | - lieutenant | 1935 |
| | - capitaine | 1944 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 19 juillet 1988)

Origines de sa vocation d'aviateur, une vengeance contre le sort - Leçons de pilotage à l'école Blériot en 1928 - Présenté à Joseph Le-Brix, un moment décisif - Achat d'un avion Bernard 191 - Echec d'une première tentative de traversée de l'Atlantique Nord - Nouveau départ, escale à Casablanca et retour forcé à Paris - Interdiction des grands raids par le ministre Laurent-Eynac - Quelques essais de l'appareil en France - Embarquement de l'Oiseau Canari à bord du Leviathan à Southampton - Arrivée de Lefèvre et Assolant en Angleterre - Contacts avec Lindbergh

aux Etats-Unis, les conseils de ce dernier – Départ de la plage d'Old Orchard - Un faux départ dû à des problèmes de carburation - Nouveau départ le vendredi 13 juin 1929 - La découverte d'un passager clandestin - Un début de givrage - Traversée d'un orage colonial - Un contact radio avec les Açores - Arrivée en vue des côtes espagnoles - Atterrissage sur une plage près de Commillas - Le télégramme de félicitations de Laurent-Eynac - L'accueil en Espagne, contact avec l'aviateur Iglescias - Retour en France, Mimizan puis Cazaux - Reçus à Paris en héros par le ministre - Remise à Lotti du brevet de pilote de tourisme - Périodes de réserve dans l'armée de l'air et obtention du brevet militaire.

Face 2

Mobilisé en 1939 à l'école de pilotage de Saint-Cyr - Fait mouvement sur Royan - En bateau vers Casablanca - La recherche du III/6 - La disposition des Alliés en 1942 pour faciliter le débarquement - Son action à Bougie pour éviter des drames - Incident avec une patrouille de SOL - Arrivée de 52 navires alliés près de Bougie - Organisation de la reddition des Français - Entrée des Alliés dans la ville de Bougie - Officier de liaison - Rejoint l'EM de l'aviation française en Italie avec le colonel Stehlin - Diverses missions - Sa dernière mission sur Toulouse - Situation confuse dans la ville de Toulouse - Anecdote sur une bombe au phosphore - Versé aux affaires allemandes et démobilisé le 14 juillet 1945 - Son autogyre La Cierva, deux accidents - Bien accepté dans l'armée de l'air après son raid - Le passager clandestin, Arthur Schreiber - Vente de l'Oiseau-Canari au Musée de l'air - La place de l'aviation dans sa vie - En 1928, prédiction du raid par une diseuse de bonne aventure.

Bande 2 - Face 1 (Entretien du 1^o juin 1989)

La mort d'Assolant - La ligne aérienne de Madagascar - Une permission pour aller de Bougie à Madagascar en 1943 - Embarquement pour Le Caire, un incident - Au Caire, anecdotes - Les circonstances de la mort d'Assolant - Reconnaissance des Français au-dessus d'un porte-avions anglo-sud africain - Assolant touché par un tir, son inhumation -

Dieudonné Costes, sa personnalité - Le départ du Breguet, anecdote - La rédaction de la biographie de Costes avec le colonel Réveillac - Anecdotes sur Costes et Bellonte - La procès de Costes - Le témoignage de Bellonte - Les défauts de Costes.

N° 523

Monsieur Marc **ROSTAING**

Interview réalisée les 2 août 1988, 4 août 1988 et 16 septembre 1988 au SHAA

Durée : 4 h - 3 bandes - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 30 mai 1936 à Pigoin (Saône-et-Loire)

Engagé en 1954 ; adjoint officier en 1956 à la station radar à Lyon-Bron, puis à Lyon-Satolas en 1957. Contrôleur circulation opérationnelle militaire en 1959 à Lyon puis à Cinq-Mars-La-Pile de 1966-1968. De 1968 à 1986, occupe les fonctions de contrôleur de circulation aérienne militaire et d'interruptions ; chef guidage et d'instructeur défense aérienne à Lyon-Satolas puis à Solenzara. En 1986, affecté au SHAA à la section audiovisuelle. Départ à la retraite en 1987.

Grade : - major

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 2 août 1988)

Origine familiale ; naissance d'une vocation - La guerre de 1940 - Les différentes affectations d'un père mécanicien dans l'armée de l'air - Passage en Algérie en 1941 - Le débarquement allié à Alger - Les attaques allemandes en 1943 sur la rade d'Alger - Retour en France en JU-52 - Passage à la 33^{ème} escadre à Fribourg - Affectation à Dijon - Les premiers avions à réaction : Vampire - Affectation du père du narrateur à Dakar entre 1951 et 1954 au GLA-48 - Entrée dans l'armée de l'air en 1954 - Les conditions de vie des jeunes engagés - Elève télémechanicien en 1954 - L'encadrement - Nouvelle affectation à l'école du contrôle aérien.

Face 2

Affectation à Romilly-sur-Seine - Passage à Contrexéville - Brevet au SICOA à Dijon - Affectation à Dijon - La faible motivation de la majorité du personnel - La crise de 1958 : le manque de crédits - Les différents types de radars mis en œuvre -

Le faible niveau de vie des sous-officiers - Le choix de la station du Mont-Verdun.

Bande 2 - Face 1 (Entretien du 4 août 1988)

La progression professionnelle jusqu'à la qualification de contrôleur aérien - Les débuts de la circulation aérienne militaire - Les moyens de preuve lors des conflits : l'accident du téléphérique du Mont-Blanc - Autre anecdote sur les relations avec les pilotes - Problème de la responsabilité - Problème de comptabilité entre les systèmes UHF et VHF - Le trafic aérien étranger - L'incident du survol par des avions américains de l'usine de Pierrelatte - Un avion espion - Les critères de la détection - Changement de dénomination dans la défense aérienne - Mutation à Cinq-Mars-La-Pile.

Face 2

Anecdotes sur le contrôle à Cinq-Mars-La-Pile - Les grèves des contrôleurs civils en 1968 - L'ambiance de travail dans cette station - Retour à Lyon-Satolas - La qualification de contrôleur d'interception - L'implantation de la station radar au Mont-Verdun en 1973 - Affectation à Solenzara - Les activités opérationnelles sur cette base (tir air-air) - Les autres types de missions, la détection marine - Les risques de l'interception - La motivation des contrôleurs - Les rapports contrôleurs-pilotes.

Bande 3 - Face 1 (Entretien du 16 septembre 1988)

Manque actuel de contrôleurs de défense aérienne - Les hauts responsables de la DA - La densité de la circulation aérienne - Le survol de Paris à basse altitude - Progrès dans les transmissions - Saturation de l'espace aérien français - La place de la circulation militaire - Les vols sur Mirage IV - La focalisation d'une onde de choc sur Nantes - Bilan de la carrière de contrôleur - La grève des contrôleurs civils de 1973 - L'accident de Nantes ; un contrôleur inexpérimenté - Une épreuve psychologique pour les contrôleurs militaires - Fin de sa carrière de contrôleur - Affectation au SHAA en mars 1986 ; le grade de major - La place du SHAA dans l'armée de l'air - Les historiques d'unités - La passion du vol ; ses premiers vols - Le vol à voile à partir de 1956.

Face 2

Différents planeurs ; le pilotage des planeurs - Pilote d'avions légers civils et moniteur de vol à voile - Vols sur des appareils militaires ; T-6 et SIPA - Vols sur C-135, photographies aériennes - Vols sur le nombreux appareils à Solenzara, Mirage III, Fouga, T-33, hélicoptères... - Le Mirage 2000 et ses commandes électroniques - Bilan de sa carrière, le métier méconnu du contrôleur aérien - Comparaisons avec les contrôleurs d'autres forces aériennes.

N° 524

Monsieur Gilbert **HENTSCHKE**

Interview réalisée le 27 septembre 1988 au SHAA

Durée : 2 h 30 - 2 bandes - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 17 juin 1921

Engagé dans l'armée de l'air en AFN en 1942. Rejoint l'Angleterre et le BCRA de Londres. Reçoit une formation de parachutiste dans les SAS. Parachuté en Bretagne en juin 1944. Participe aux campagnes de Belgique et Hollande.

Grade : - sergent

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1

Situation de famille avant guerre, une école d'agriculture - L'exode sur les routes de France, se dirige vers l'Auvergne - Retour à Paris, rencontre un convoi allemand - Travaille à Paris à France-Cuir - Voyage à Marseille, passe la ligne de démarcation - Retour à Paris - Son désir de quitter la métropole - Volontaire pour l'AFN en avril 1942 - Juillet 1942 à Meknès - Des jours d'arrêts à Meknès - Une marche forcée, travaux dans le bled - Devient gérant du mess - Départ pour la Tunisie, montage de lignes télégraphiques - Devient caporal et chef d'une équipe de filistes - Caporal-chef ; retour à Meknès, Fez - Le pain frais en AFN - Anecdote en Tunisie - Recrutement pour le BCRA, arrivée à Liverpool - Interrogatoires ; la vie en Angleterre.

Face 2

Convocation au BCRA, choix des parachutistes SAS - Dirigé en train vers l'Ecosse ; rude discipline - L'entraînement au parachutisme - Un rythme très soutenu - Appréciation des méthodes anglaises - Anecdotes ; les sorties à Manchester - Les marches d'entraînement, le cross country - Imminence du débarquement ; un camp secret - Parachutage dans la forêt de Duhau - Attitude de la population - La bataille de Duhau, Sanchez, l'adjudant Baptiste

- Font route vers Saint-Marcel, son groupe prend la fuite - Premiers contacts avec les Allemands, son premier combat - Tue ses premiers Allemands - Essai de retrouver son groupe ; sa colère - Considérations sur son chef, l'adjudant Baptiste - Des imprudences.

Bande 2 - Face 1

Porte des plis à Deplante et effectue plusieurs missions en solitaire - Opinion de monsieur Corta sur les plus belles missions - Une plaque à Josselin à la mémoire d'un fusillé - Le château de Quénétan - Convoyage de jeeps - Les opérations de la Loire avec l'équipe Bourgoin - Quelques dures batailles - La libération de Bourges - La Belgique via Montmirail - Disputes avec Varnier - Opérations de déminage ; entrée sans mérite à Saint-Hubert le 11 janvier 1945 - Blessé en Belgique, circonstances de l'accident - Soigné dans un hôpital américain - S'échappe de l'hôpital - Retour en Angleterre, camp secret - Parachutage en Hollande - Traversée d'un bois, une méprise - Mésentente avec Varnier - Surpris par des Allemands avec Soliveau.

Face 2

Anecdotes avec Varnier - Combats avec Allemands, son stick se sauve, hommage à Soliveau - Le SAS Le Bihan - Son accident, rejoint le stick de de Camaret - Rencontre des Allemands - Pénurie de munitions - Blessé à la jambe gauche, reçoit les premiers soins - Bilan de son passage dans le Special Air Service - Décoré de la Légion d'honneur - Ses citations.

N° 525

Ingénieur-général Raymond **MARCHAL**

Interview réalisée les 5 octobre, 13 octobre et 26 octobre 1988 à Marcel-Marly

Durée : 3 h 15 - 3 bandes - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 11 mars 1910 à Paris (Seine)

Décédé le 12 septembre 1992

Elève à l'Ecole polytechnique en 1929 et à l'Ecole supérieure de l'aéronautique en 1932. Breveté pilote en 1932. Affecté à l'Etablissement d'expériences techniques d'Issy-Les-Moulineaux (ministère de l'Air) puis à l'Administration centrale. en 1940 constitue le groupe d'études de moteurs à l'huile lourde. Affecté en 1945 à la SNECMA, comme directeur technique en 1956, directeur de la division atomique et enfin directeur scientifique en 1964.

| | | |
|---------------------|---|------|
| Grades successifs : | - ingénieur au corps de l'Aéronautique | 1933 |
| | - ingénieur militaire principal de l'Air | 1944 |
| | - ingénieur militaire en chef | 1946 |
| | - ingénieur général de 2 ^e classe | 1957 |
| | - ingénieur général de 1 ^{re} classe | 1964 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 5 octobre 1988)

Motivations de son entrée dans l'aéronautique - Ses études : Polytechnique et Sup-aéro - L'enseignement à Sup-aéro ; les professeurs Albert Caquot et Maurice Roy - Début de sa carrière à l'établissement d'expériences techniques d'Issy-Les-Moulineaux - Les défauts du "Pou du Ciel" - Développement du laboratoire de moteurs du ministère de l'Air - Recherches sur les moteurs diesel avec Clerget - La direction technique et industrielle de l'aéro-nautique - Joseph Szydowski et les débuts de Turboméca - Considérations sur l'industrie française des moteurs avant la guerre - Appréciations sur les moteurs Hispano - Les prototypes Lorraine de monsieur Barbaroux - L'effort de guerre - Faiblesses

du Morane 406 et du Caudron 714 - Le blockhaus du boulevard Kellermann - Organisation des directions au ministère de l'Air ; l'ingénieur en chef Roos - Précisions sur ses fonctions - Son rôle pendant la débâcle - Passage en Afrique du Nord, anecdotes sur ce voyage.

Face 2

Passage en Afrique du Nord (suite) - Départ pour Alger, deux accidents évités de justesse - Retour en France et constitution d'un groupe d'études sur les moteurs à l'huile lourde - Mise au point d'un moteur à haute suralimentation - Ses activités pendant l'occupation - Anecdote sur la découverte d'un moteur expérimental par les Allemands - Reprise d'une usine Talbot après la guerre - La nationalisation de Gnome et Rhône - Circonstances de la création de la SNECMA - Aperçu global de sa carrière à la SNECMA.

Bande 2 - Face 1 (Entretien du 13 octobre 1988)

Retard de la France en matière de moteurs après la Seconde guerre mondiale - Ses activités à la SNECMA comme direction technique - Le développement des pipes d'échappement en céramique - Mise au point du satinage - Problèmes posés par la vibration des moteurs - Difficultés causées par l'huile émulsionnée - Invention du "squeeze film" - Montage d'un service d'aérodynamique - Investigations sur les compresseurs - Création du centre d'essais de Melun-Villaroche - Les problèmes politiques liés à l'implantation du centre - Projets pour le personnel du centre - Les moyens d'essais d'un moteur, les coûts - Les débuts du moteur ATAR - La réduction de ses responsabilités à la SNECMA - Choix du moteur ATAR contre un Hispano par le gouvernement.

Face 2

Construction d'un moteur de 900 CV - Mise au point du moteur 14U - Son passage à la direction de la division atomique de la SNECMA - Ses activités au poste de directeur scientifique - Les moteurs civils fabriqués par la SNECMA - La cellule et le moteur dans l'élaboration d'un avion.

Bande 3 - Face 1 (Entretien du 26 octobre 1988)

Rectifications sur les entretiens précédents - Origine de l'usine de Suresnes - Partage des compétences entre les services installés boulevard Kellermann et ceux de Suresnes - Suite des travaux sur les moteurs diesel - Découverte d'un principe analogue à celui des moteurs V-1 allemands et mise au point d'une technique nouvelle - Les applications actuelles de cette technique - Découverte de la déviation du jet avec Jean Bertin - Invention de la striction - combinaison de la striction et de la déviation ; l'ATAR volant - Etudes sur la post-combustion aérodynamique - Résolution du problème posé à haute vitesse par les pulsoréacteurs - La probabilité d'aboutissement des études théoriques - Reconversion de l'usine de Suresnes dans le domaine de l'énergie atomique - Appréciation sur Jean Bertin.

N° 526

Général Jean **GLAVANY**

Interview réalisée le 6 octobre 1988 à Paris

Durée : 1 h 15 - 1 bande - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 28 avril 1922 à Nantes (Loire-Atlantique)

Elève à l'Ecole de l'air en 1941. Passage au Groupe Jeunesse et Montagne; Evadé de France par l'Espagne, rejoint l'AFN en juin 1943. Affecté au 1^{er} bataillon de choc en Corse, puis en 1945 au II/33. Elève à l'école supérieure d'aéronautique en 1948. Affecté au CEV de Bretigny en 1950. En congé en 1959. Rappelé à l'activité et affecté en Algérie à la 10^e division parachutiste. En 1960, affecté à l'EMAA, en 1961 à la délégation ministérielle pour l'armement. Ecole de guerre en 1962. Commandant de la base d'Istres en 1964. Chef du bureau des programmes de matériel en 1965. Commandant de la base et du centre d'expériences aériennes militaires de Mont-de-Marsan. Adjoint au commandant des écoles de l'armée de l'air en 1971 puis commandant des écoles en 1975. Quitte l'armée d'active en 1978.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1942 |
| | - lieutenant | 1943 |
| | - capitaine | 1947 |
| | - commandant | 1958 |
| | - lieutenant-colonel | 1962 |
| | - colonel | 1966 |
| | - général de BA | 1971 |
| | - général de DA | 1975 |
| | - général de CA | 1976 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Motivations de son entrée dans l'aéronautique - L'Ecole de l'air en 1941 - Le groupement Jeunesse et Montagne - Les circonstances de son évasion - L'arrivée en Espagne - La perception du général de Gaulle en 1941 - Le passage en Afrique du Nord (intégration dans le 1^{er} bataillon de choc) - Les opérations en Corse - L'île d'Elbe - Le débarquement de Provence

- Les missions du groupe II/33 - Sup-aéro en 1948 - Son entrée au CEV - Anecdote sur le Vautour - Appréciation sur l'équipe du CEV - La succession de Rozanoff et son passage chez Dassault - Sa réintégration dans l'armée de l'air en 1959 (Algérie) - Ses relations avec les autres militaires en Algérie - Appréciation sur le Putsch - Sa position vis à vis du général de Gaulle et son jugement sur la guerre d'Algérie.

Face 2

Les commandements de base - Les grands changements dans l'armée de l'air depuis la fin de la Deuxième guerre mondiale - L'entrée au Bureau des programmes du matériel - Anecdotes sur le Mirage F 1 et sur le Jaguar - Appréciation sur l'ambiance au sein du service - Son commandement de la base de Mont-de-Marsan et du Centre d'expériences aériennes militaires - Son commandement des écoles de l'armée de l'air - Bilan sur sa carrière.

N° 527

Monsieur Edouard **LECOEUR**

Interview réalisée le 11 octobre 1988 à Paris

Durée : 1 h 15 - 1 bande - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 30 avril 1899 à Beauvais (Oise)

Décédé le 25 mars 1995

Mobilisé en avril 1918 au 82^o régiment d'artillerie. Breveté pilote en 1919 et affecté à l'escadrille BR-123 en occupation dans le Palatinat. Démobilisé en 1921. Effectue des périodes de réserve. Pilote de ligne dans les compagnies Latécoère, CIDNA, Air-Orient et Air-France. Rappelé en 1939 ; rejoint les FAFL à Madagascar en 1943. Démobilisé en 1945. Breveté pilote d'hélicoptère aux USA en 1947.

| | | |
|---------------------|-------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1937 |
| | - lieutenant | 1940 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Motivations de son entrée dans l'aéronautique - La guerre, l'après-guerre et sa carrière de pilote de ligne - Ses activités à Madagascar puis à Alger - Retour en France et débuts dans le pilotage d'hélicoptères destinés au traitement des cultures - Réflexion sur sa baraka - La vie en escadrille pendant la Première guerre mondiale - Périodes d'entraînement comme pilote de réserve - Appréciation sur la qualité de la préparation des réservistes - Anecdote à propos d'Achille Murat - Ses rapports avec Didier Daurat chez Latécoère - Nouvelle anecdote concernant sa "baraka" - Un vol avec Armand Lotti - Les différents types d'avions qu'il a pilotés pendant sa carrière - Appréciation sur le Breguet 14 - Ses activités pendant la Deuxième guerre mondiale - Allusion au croiseur Graf Spe - Madagascar pendant la guerre.

Face 2

Rencontre avec le général Cuffaut - Ces débuts dans le traitement agricole par hélicoptère - Les avantages de l'hélicoptère par rapport à l'avion pour ces traitements - Les hélicoptères utilisés (allusion à monsieur Dorant) - Sa retraite - Réflexions sur la chance - La mort d'Assolant - Jugement sur Didier Daurat.

N° 528

Commandant Jacques **GRAIS**

Interview réalisée les 20 octobre et 19 décembre 1988 au SHAA

Durée : 1 h 30 - 1 bande - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 29 mars 1928

Ancien CRS. Témoignage sur mai 1968 sur la base de Villacoublay. De 1962 à 1969, affecté à la logistique du groupement de CRS n°1. Poursuit sa carrière jusqu'en 1987.

Grade : - commandant de réserve

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1 (Entretien du 20 octobre 1988)

Sa situation professionnelle en mai 1968 - Importance des cuisines dans un cantonnement - Mai 1968 : arrivée des CRS à Villacoublay - Avantage du cantonnement de Villacoublay ; la proximité de Paris - Contribution de l'armée de l'air par le service courrier au maintien du moral des CRS et de leurs familles - Occupation des cantonnements par des unités relevées tous les mois - Effectifs d'une compagnie de CRS - Les véhicules actuels des CRS - La vie des CRS sur la base de Villacoublay - Les CRS face à la crise ; l'interchangeabilité des compagnies sur l'ensemble du territoire - La préparation des CRS à la crise - L'hébergement des CRS en dehors de Villacoublay - Démonstration d'une extinction d'incendie par des aviateurs - Transport de certaines unités par voie aérienne.

(Entretien du 19 décembre 1988) définition héraldique de l'insigne de la CRS-8.

Face 2

Définition et fonction des CRS - Les garnisons des unités de CRS en mai 1968 - Les commandements de groupement. Les escadrons de gendarmerie mobile - Rapatriement massif d'unités envoyées en Bretagne, sur Paris en mai 1968 - L'arrivée des unités sur la base de CRS de Vélizy - Une compagnie de CRS installée sur la base aérienne de Villacoublay - L'avantage de la base aérienne de Villacoublay : la proximité de Paris - La collaboration de l'armée de l'air en ce qui concerne le courrier - Le camp canadien à Villacoublay - La cuisine roulante - Le départ des CRS de Villacoublay en avril 1969 - La présence des CRS sur les bases aériennes de la région parisienne en 1968 - Les avantages que procure une Base aérienne pour le cantonnement d'une compagnie de CRS - L'importance de l'alimentation pour les CRS - Les bonnes relations entre l'armée de l'air et les CRS en 1968 - L'activité quotidienne au Bureau logistique - Autre avantage d'un logement sur une base militaire - Les fluctuations du nombre de compagnies de CRS présentes en région parisienne

en 1968-69 - La non-utilisation des transports militaires par les CRS en 1968 – Leur armement - Anecdote : l'extinction des feux d'essence par les CRS.

N° 529

Monsieur Bernard **PASCUCCI**

Interview réalisée le 3 mai 1988 à Mareil-Marly

Durée : 1 h 30 - 1 bande - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 8 février à Bergers (Hérault).

Décédé le 11 février 1991.

Engagé volontaire en 1944 dans l'Armée de terre. Envoyé en Indochine comme correspondant de guerre de 1947 à 1949. Breveté parachutiste. Passe dans l'armée de l'air en 1950 et affecté au service de l'information de l'armée de l'air. Affecté à la base de Villacoublay en 1953 puis Rochefort en 1954. Affecté à

l'ECPA d'Ivry en 1955. En mission photo en Algérie la même année.

Grade : - sergent-chef

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Débuts dans l'armée - Formation en Angleterre comme SAS - Les missions en Indochine - Appréciation sur l'aviation classique et embarquée - Réflexions sur la guerre d'Indochine - Retour en France à Rochefort - Séjour de formation à la photographie aux Etats-Unis - Rencontre avec René Leduc - Mort de Maryse Bastié - L'accident de Rozanoff - Allusion à Antoine de Saint-Exupéry - Rencontre avec Jules Roy - Nouvelles entrevues avec Jules Roy en Algérie - Anecdote sur l'Airbus - L'assistance française à l'Etat d'Israël.

Face 2

L'accident du Tupolev 144 au salon du Bourget de 1973 - Rumeurs sur son implication dans l'accident - Entraînement de commandos en 1960.

N° 530

Lieutenant-Colonel Pierre **SEGUIN**

Interview réalisée le 15 novembre 1983 à Sceaux

Durée : 1 heure - 1 bande - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 21 avril 1911 à Cognac (Charente)

Engagé volontaire en 1931. Elève pilote à Istres, affecté à la base de Chartres puis en 1938 à Rabat. Rejoint le GC II/3 à Air Sefra (sud algérien). Participe aux missions à partir de la Corse. Moniteur à l'école de Meknès en 1945. Affecté au I/6 Corse et envoyé en Indochine en 1950. Transformé sur avion à réaction et affecté au Maroc en 1953. En congé du PN en 1958.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1943 |
| | - lieutenant | 1944 |
| | - capitaine | 1948 |
| | - commandant | 1954 |
| | - lieutenant-colonel | 1958 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Les différentes étapes de son entrée dans l'armée de l'air - Sa formation au pilotage - Son intégration dans l'escadrille régionale de chasse de Rabat - Les missions au Maroc - Arrivée des Américains au Maroc - Son intégration dans le groupe de chasse II/3 - Les missions en Corse - Accident en Italie - Moniteur à Meknès - Mise sur pied de la patrouille acrobatique tricolore de Meknès - Départ pour l'Indochine - Les opérations de l'île d'Elbe - Les missions en Indochine - L'atmosphère en Indochine à son arrivée - Appréciation sur la guerre d'Indochine - Rythme des missions et types d'avions utilisés - Les relations avec les transporteurs - Situation en Indochine au moment de son départ - Retour en France et transformation sur avion à réaction - Passage au CIEES de Colomb-Béchar

Face 2

Sa maladie et ses admissions successives au Val-de-Grâce puis aux Invalides - Conclusion sur sa carrière dans l'armée de l'air - Considérations sur la colonisation française - Influence des Américains sur l'organisation de l'armée de l'air - Sa baraka - Les accidents de Meknès - Ses rapports avec ses supérieurs hiérarchiques - Sa courte expérience de l'aérostation.

N° 531

Monsieur Paul **THIERRY**

Interview réalisée le 18 novembre 1988 AU SHAA

Durée : 1 heure - 1 bande - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 5 juillet 1904

Participe à la guerre du Rif comme photographe.

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Circonstances et raisons de son arrivée au Maroc - Son choix de l'aéronautique militaire - Le voyage pour le Maroc et ses classes - Intégration dans le service cartographique à Rabat - Explication sur son refus de s'engager - Une mission cartographique pendant la guerre du Rif - La mentalité des aviateurs au Maroc - Le retour d'une patrouille après une mission - Appréciation sur le Breguet 14A2 et les pistes d'atterrissage marocaines - Anecdote : atterrissage difficile d'un avion près de chez lui en 1916 - Les accidents survenus aux avions pendant la guerre du Rif - Précisions sur son rôle de photo-navigant - Conditions de réussite d'une mission photo - Considérations sur les pilotes présents au Maroc - Le soutien matériel et technique aux forces aériennes au Maroc - Remarques sur le maréchal Lyautey - La ligne Latécoère - Anecdote sur l'accrochage des bombes - Précisions techniques sur les avions et les appareils photo - La prise de clichés en mission - Considérations sur la guerre du Rif - Ses origines familiales. Ses études - Sa carrière dans les chemins de fer.

Face 2

La débâcle de juin 1940 dans les Ardennes - La supériorité allemande en 1940 - Chef de dépôt sous l'Occupation - Le sabotage d'un train en juin 1944.

N° 532

Général Philippe MAURIN

Interview réalisée les 22 novembre, 28 novembre, 29 novembre et 14 décembre 1988 au SHAA.

Durée : 10 heures 30 - 7 bandes - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 13 décembre 1913 à Paris (Seine)

Ecole centrale des Arts et Manufactures. Entré dans l'armée de l'air en 1937 et affecté au GAO II/1. Participe à la campagne de 1939-40. Rejoint le GC I/4 en AOF, puis au Maroc et en Algérie. Participe, à la campagne d'Italie, au débarquement de Provence et à la campagne d'Allemagne. Affecté en Indochine avec le II/6 en 1946 ; nommé sous-chef d'Etat-major du commandement de l'Air en Extrême-Orient. De 1948 à 1950, commande le centre d'expériences aériennes militaires de Mont-de-Marsan. Ecole de guerre en 1951. Affecté à l'EMAA au Bureau des plans d'emploi. En 1956, commandant de la base de Tours, en 1958, attaché au cabinet du ministre des Armées, puis en 1959, prend le commandement du 4^e GATAC de Constantine. Nommé à l'état-major du Président de la République en 1960. Commandant du 1^{er} GATAC et des Forces aériennes françaises d'Allemagne en 1962, commandant des Forces aériennes stratégiques en 1964. Chef d'Etat-major de l'armée de l'air en 1967. Membre du Conseil de l'air . Quitte l'armée d'active 1969.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1937 |
| | - lieutenant | 1939 |
| | - capitaine | 1943 |
| | - commandant | 1946 |
| | - lieutenant-colonel | 1950 |
| | - colonel | 1954 |
| | - général de BA | 1959 |
| | - général de DA | 1961 |
| | - général de CA | 1963 |
| | - général d'AA | 1967 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 22 novembre 1988)

L'Ecole centrale ; obtient une bourse de pilotage, Ambérieu - Evocation de son capitaine et des autres boursiers - Le cours d'observateur - Un looping : quatre jours d'arrêts - Formation d'observateur à Avord, anecdotes, les logements - Affecté dans la chasse à Etampes sur Dewoitine 510 - Le personnel de l'escadrille, expérience du Nieuport 62 - Décide de se faire activer ; muté à l'école de chasse de Salon - Un vol avec Fleurquin ; un rase-mottes - Manoeuvres dans l'ouest de la France - Sa situation au moment de la déclaration de guerre - Passage à Rouen-Boos ; le Bloch 152 - Des problèmes de malfaçons ou de sabotages sur des avions - L'attaque du 10 mai 1940 ; descend un Heinkell 111 et en touche un autre - Utilisation des groupes de chasse au cours de la bataille, carence de la radio - Décollage le 14 mai de Laon-Couvron pour Sedan et avion touché - Récit détaillé de sa mission et de son accident

Face 2

Mission d'escorte d'un Potez 63 de reconnaissance demandée par la ZOAN - Saut en parachute de son avion en flammes - Soigné à Epernay pour ses brûlures - Embarqué dans un train sanitaire pour Tours - Bombardement de Tours, évacuation sur La Réole, s'échappe de l'hôpital - Retrouve des aviateurs le 18 juin 1940, prend un avion pour Bordeaux - Se dirige vers Cazaux pour retrouver le I/1 avec un Morane 406 - Repli de son groupe à Valensole - Halte à Salon - Mission de bombardement dans la région lyonnaise - L'Armistice ; une commission d'armistice italienne - Stationne au Luc-en-Provence ; une commission d'armistice allemande - Demande à quitter la France ; voyage à Vichy - Parenthèse sur Georges Lamarque et le réseau Alliance - Séjour à Paris en novembre-décembre 1940, un sentiment de dégoût - Le retour des cendres du duc de Reichstadt aux Invalides - Retour à Salon et affectation au GC I/4 à Dakar - Arrivée au Maroc en février 1941, retrouve Christian Martel - Le GC I/4 sur Curtiss P36 à Dakar.

Bande 2 - Face 1

Retour sur l'état d'esprit à Valensole ; l'impact de Mers El-Kébir - Sentiments à l'égard du maréchal Pétain - Les missions de protection de bombardiers ou d'avions de reconnaissance en mai-juin 1940 - Fonctionnement des systèmes radio ; les fréquences pré-réglées - Impréparation des chefs de l'armée de l'air ; une inspection du colonel Fonck - Mérite des pilotes français - Arrivée tardive des avions modernes - Rôle des compagnies de terrains lors des déplacements - La place des réservistes dans les groupes - Le I/4 à Dakar ; pilotes titulaires et non-titulaires ; le PSV - L'affaire de Dakar en septembre 1940 - Le débarquement américain ; montage de P40 pour l'AFN - Entraînement sur P39 près de Casablanca - Envoyé en Tunisie à La Sebala, protection de convois - A Bizerte puis à La Reghaïa - Lutte contre les expéditions allemandes visant Gibraltar - Protections de convois, les risques - Des accidents - Devient commandant du groupe : transformation sur P47 à Telergma - Rejoint la Corse en juillet 1944 - Accompagnement de bombardiers et strafings sur l'Italie ; une mission sur Alessandria - Missions sur la France, strafings sur longues distances, les pertes. Mitrailage du terrain de Salon-de-Provence.

Face 2 (Entretien du 28 novembre 1988)

Retours sur des thèmes évoqués dans l'entretien précédent ; le D510 à Etampes - Les exercices de tir à Perpignan-La Salanque, ses camarades - L'ambiance dans le groupe, des facéties - Un stage de PSV à Toulouse en janvier 1940 sur Bloch 152 - Les hommes du groupe I/4, Stehlin, Ladouce... - Le commandant de La Martinière, son accident - Présence d'un officier américain de liaison dans le groupe - Les missions du P 39, déclenchement de ses missions - Fait la connaissance de Gaston Palewski - Peu de conversations politiques ; le procès Pucheu - Visite du commissaire à l'Air Fernand Grenier, anecdote - Embarquement pour la Corse avec dix sept Dakota - L'accueil par les autres groupes ; son échelon roulant - L'ambiance, évocation de quelques camarades, la mort d'Allard - Le vol dans les nuages peu fréquent avant le P47 - Récit d'un vol entre Grenoble et l'Italie - Autres exemples de vols dans les nuages - Le Provence.

Bande 3 - Face 1

La préparation du débarquement de Provence, les instructions - Missions sur la France, envoyé sur le terrain d'Ambérieu - Passage à Saint-Raphaël - Les missions sur l'Allemagne ; enterrement d'un camarade à Ambérieu - Objectif : casser l'infrastructure allemande - La pseudo-disparition d'un officier de l'aéronavale - Relation avec les FFI dans la région d'Ambérieu ; Roman-Petit - Anecdotes avec des FFI - Une inspection du général de Gaulle qui lui remet la Légion d'honneur - Le banquet, de Gaulle et Juin - Le verrouillage de la roulette de queue du P47 - Recherche d'une coordination avec la 1^{ère} armée de de Lattre - Crash le 5 décembre 1944 à Ensisheim - Fait prisonnier par les Allemands - Conduit au centre d'interrogatoire d'Oberransel près de Francfort - Subit plusieurs interrogatoires - Menaces des Allemands ; derniers interrogatoires par des civils - Evacué dans un camp à Barth sur la Baltique ; arrivé le 31 décembre - L'atmosphère dans le camp.

Face 2

L'appui rapproché lors des débarquements méditerranéens - Le Tactical Air Command American - Les forces françaises à la fin de la guerre - Description du camp allemand - Les possibilités d'évasion ; la faim - Contacts avec les prisonniers américains - Rencontre avec le fils du général d'Astier de la Vigerie - Les Allemands et leur peur des Russes - Son évvasion du camp ; le début de son périple - Ses démêlés avec l'armée russe - Passage à l'Ouest et premiers contacts avec les Américains - Dirige un camp de déportés et de prisonniers sous contrôle américain - Retrouve des pilotes dans le camp - Quitte le camp - Rencontre des soldats allemands - Les routes allemandes à la fin de la guerre - La traversée des Pays-Bas - Arrivée à Lille puis Paris ; pris dans une rafle - Se présente au colonel Thibaudet pour recevoir une nouvelle affectation - Problèmes avec le colonel Thibaudet - Envisage de quitter l'AA - Commandant du groupe de chasse II/6 - Ses meetings sur P39 : Longchamp - Un King Cobra à Casablanca présenté au Bourget.

Bande 4 - Face 1

L'utilisation du King Cobra ; des meetings sur cet appareil - Son affectation à l'état-major du colonel Fay en Indochine - Le

voyage - La 1^o escadre de chasse, présente en Indochine - Le colonel Fay - Méconnaissance américaine de la Péninsule indochinoise - Le Haut-commandement français en Indochine - La réarmement des troupes françaises à Hanoï - Missions sur Haiphong - Négociations avec les Chinois - Prend le commandement de la 1^o escadre - Rencontre le maréchal Juin à Saïgon - Les possibilités limitées du Spitfire - Rapatrie la 1^o escadre en France - L'accueil regrettable de l'opinion française - Retour en Indochine avec la 2^o escadre - Mauvais climat entre la 1^o et la 2^o escadre - La répartition des escadrilles. Son état-major - Accident de parachutage lors d'une opération dans la plaine des Joncs - L'attaque viêt-minh de décembre 1946 - L'erreur du commandement français - Jugement sur le conflit indochinois - La cohésion de l'armée de l'air en Indochine - La 4^o escadre en Indochine - Retour en France. Les Français en Indochine - Devient commandant du centre d'expérience de Mont-de-Marsan - Les objectifs du Centre de Mont-de-Marsan - Les avions testés.

Face 2

Evocation de certains avions japonais, le Zéro et le Daïna - Les avions à Mont-de-Marsan ; anecdote sur la livraison du premier Flamand à l'armée de l'air - Les expérimentations du centre d'expériences de Mont-de-Marsan - Les conditions de son entrée à l'Ecole de guerre - Jugement sur cette école - Passage au Bureau des plans d'emploi - Bilan de ses trois années à l'EM et rapports avec les Alliés dans le cadre de l'organisation interalliée - Compte rendu d'une réunion au sommet de l'OTAN : la guerre ne peut être que nucléaire - Jugement sur Pierre Mendes France - Prise de commandement de la base aérienne de Tours - Anecdotes à propos de certains règlements périmés - Appréciation et anecdote sur le Vautour - La fin de son commandement à Tours ; stage de six mois à Brétigny - Mutation à l'état-major particulier du ministre, Pierre de Chevigné - Jugement sur Pfimlin et Jules Moch - Son rôle au cabinet - Envoi de Nord 2501 en Algérie - Ses rapports avec le directeur de cabinet Engamare.

Bande 5 - Face 1 (Entretien du 28 novembre 1988)

Voyage en Algérie avec le général de Gaulle - L'organisation administrative du cabinet du ministre : quelques points particuliers - Appréciation sur Pierre Guillaumat - Mutation en Algérie et commandement du GATAC - La lourdeur de l'organisation des commandements de l'Armée de terre en Algérie - Le T6, - Déjeuner avec Jouhaud chez le Président - Les conséquences du Putsch - Le T28 et le Skyraider - Les opérations du plan Challe - Mutation à l'état-major particulier du général de Gaulle - Première discussion avec de Gaulle à propos du caractère équivoque de l'expression "Algérie française" - Fonction exactes à l'état-major du Président - Les rapports avec le général - Le Putsch d'Alger vécu par l'entourage de de Gaulle - Appréciation sur le putsch - L'affaire du général Nicot - Discussion avec de Gaulle à propos du Putsch et la mise sur pied d'une force nucléaire.

Face 2

L'atmosphère au CEAM ; l'esprit d'équipage et l'esprit monoplace - Récit de deux incidents techniques en cours de vol - Lors de son séjour à l'Elysée, assistant aux conseils de Défense, rédaction de comptes rendus - Anecdote sur un jeune ministre, Valéry Giscard d'Estaing - Une explosion nucléaire dans le Hoggar sous une montagne, le dispositif - Anecdotes avec les deux ministres présents ; problème de radioactivité - Bilan de son séjour à l'Elysée - Un comité de Défense avec Michel Debré ; propos de Debré sur l'Algérie - Devient commandant du 1^o CATAC ; les premiers pas du Mirage III - Echec du projet de vente de Mirage III à l'Allemagne fédérale - Offensive de Lockheed pour vendre des F104 à plusieurs pays européens - Fonctionnement du CATAC ; un certain isolement des commandants du CATAC - Liaison avec la 1^{ère} Armée - Relations avec la 4^o ATAF à Ramstein - Séances d'entraînement sur F100 en vue de recevoir des bombes nucléaires américaines - Un accident spectaculaire à Lahr ; la discipline allemande - Un accident spectaculaire à Toulouse en janvier 1940 sur Potez 63 - L'entraînement des F100 ; arrivée des bombes nucléaires en avril 1963 - Les ordres venant du SHAPE ; conversations avec le général Ailleret

Bande 6 - Face 1 (Entretien du 29 novembre 1988)

Obtient une ligne directe avec le chef d'Etat-major des Armées - Objectifs tactiques au niveau de la frontière soviétique - Allusions aux problèmes actuels de désarmement entre Américains et Soviétiques - Les manoeuvres du 1^{er} CATAC, nationales et alliées - Un commandement des forces aériennes tactiques à Villacoublay – Chargé, en 1964, de la mise sur pied des Forces aériennes stratégiques - Sacrifice des autres forces au profit des FAS - Définition de la dissuasion ; forces et faiblesses des sous-marins nucléaires - L'instruction des équipages sur Mirage IV, le CIFAS – Achat de douze Boeing KC-135 aux Etats-Unis ; le ravitaillement - Missions dans le Pacifique sud - Projet d'explosion nucléaire à partir d'un Mirage IV dans le Pacifique - Vols des KC-135 - Nécessité d'amener un Mirage IV dans le Pacifique sud, obtention des autorisations - Préparation de la mission et déroulement ; ravitaillements successifs - Arrivée du Mirage IV à Hao ; un autre arrive par bateau - Déroulement de l'explosion et retour à Hao du Mirage ; retour en France - Exemplarité du Mirage IV ; l'équipe de marque - Le Mirage IV et le Concorde.

Face 2

Les échelons politiques au-dessus du commandant des FAS - Le COFAS ; moyens de transmission avec l'Elysée - Une réunion avec le général Ailleret et le capitaine de vaisseau de Gaulle - Les désignations d'objectifs, des changements momentanés - Un reportage télévisé sur les FAS en octobre 1965 ; contacts avec les journalistes - Répétition de l'émission - Un pot à Taverny après la diffusion de l'émission - Envoi d'une lettre au ministre des Armées - Audience avec de Gaulle - L'isolement du commandement - Décollage d'un Mirage IV sans pilote à Cazaux - Autre incident à Orange, décollage avec la bombe de l'armée de l'air - Raisons du choix de Philippe Maurin - Exemplarité du Mirage IV ; parallèle avec le Rafale - Son prédécesseur le général Martin et le Jaguar - La solution tendante de la géométrie variable - Arrêt de l'avion franco-britannique à GV - Obtient la commande du Mirage F1 - Réalisation du Jaguar ; montage de l'organisation Tornado - Responsabilité de Marcel Dassault dans l'incapacité de la France à coopérer ; anecdote avec BC Vallières

- Le Jaguar - Lancement de l'Alphajet en coopération avec les Allemands.

Bande 7 - Face 1 (Entretien du 14 décembre 1988)

Le retrait des Forces françaises de l'OTAN en 1966 - Lancement de l'Alphajet, les moteurs Turboméca - Le moteur SNECMA M-53 - L'idée de réaliser l'ASMP - Volonté d'informatiser l'armée de l'air - Insuffisance de l'analyse opérationnelle ; une mission en Indochine - L'information dans l'armée de l'air ; généralisation des diapositives - Le CPE (Centre de prospective et d'évaluation) et ses limites - Inutilité d'une nouvelle réorganisation de l'armée de l'air - Les conseils de Défense ; examen d'un projet du général Ailleret - Ne parvient pas à obtenir la commande de quadriréacteurs Lockheed C-141 - Description des conseils de Défense ; anecdote avec R. de La Genière - Passage de de Gaulle à Saint-Dizier après son retrait du pouvoir - Premier conseil de Défense avec le président Pompidou - Anecdotes sur mai 1968, boulevard Victor - Les chasses à Rambouillet et à Marly, occasion d'échanges avec Pompidou - Conversations avec le président Pompidou - Ses adieux au président Pompidou, le 12 décembre 1969 - Entrevues ultérieures à propos du tunnel sous la Manche - Conclusion sur sa carrière militaire - Givrage des deux réacteurs sur Morane 760 - Considérations sur les accidents dans l'armée de l'air.

Face 2

Retour sur l'information dans l'armée de l'air - Le CEMAA et les grands commandeurs - Le Conseil supérieur de l'armée de l'air - Des conseils restreints sans le ministre - L'enseignement dans les écoles : Salon, l'ESGA, le CSI - Propos sur de Gaulle et l'armée de l'air - Visite du général de Gaulle à Salon, anecdotes - Comparaison du CEMAA et du CEM de l'USAF - Les limites d'âge dans l'armée de l'air - Retour sur Pompidou et les militaires - Carrière civile ; les atouts d'un militaire dans la vie civile - Pressenti par la société Suez pour s'occuper du tunnel sous la Manche - Constitution d'une société unique française fin 1970 - Difficultés de financement ; les financiers français et anglais - Le projet technique, proche du projet actuel - Désengagement anglais fin 1974 et échec du projet - Les différents ministres

français des transports - Prend la présidence de Labinal pour sept ans - L'histoire de la société Labinal - Les câblages des Mirage F1 - Câblages pour les automobiles - Fabrication de ralentisseurs électromagnétiques et de vario-alternateurs - Sous-traitance d'IBM.

N° 533

Colonel Jacques **REYX**

Interview réalisée les 30 novembre et 15 décembre 1988
au SHAA

Durée : 2 h 15 - 2 bandes - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 28 janvier 1915 à Saint-Verain (Nièvre)

Engagé en 1937. Affecté en 1939 au GBI/34, participe à la campagne de France. Elève à l'Ecole de l'air en 1942 et à l'école de Kasba Tadla en 1944. Affecté au Dauphine II/3 en 1945, au GT I/61 Touraine en 1948. Envoyé en Indochine en 1952, affecté à Châteaudun en 1955, puis à L'Etat-major de l'armée de l'air en 1958. Envoyé en Algérie en 1962 à Oran. Stagiaire au CESA. En congé du personnel navigant en 1964.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1942 |
| | - lieutenant | 1943 |
| | - capitaine | 1945 |
| | - commandant | 1953 |
| | - lieutenant-colonel | 1962 |
| | - colonel (réserve) | 1969 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 30 novembre 1988)

Son engagement dans l'armée de l'air. L'école d'Istres - L'apprentissage du pilotage - Les accidents - Vol en solitaire sur Amiot 143. L'amphi-garnison à Metz - Les carences de l'école d'Istres - Affectation au I/38 : le nombre limité de vols effectués - Séjour à côté de Caen au début de la guerre - La 34^e escadre installée à Montbard ; la pauvreté matérielle - Prépare les EOR : les écoles de Chartres et de Bordeaux - La débâcle vécue près de Perpignan ; le moral des Français à cette époque - Garde-veilleur sur la base de Perpignan - Passage à Jeunesse et Montagne : l'organisation et l'encadrement - Son poste de secrétaire de commune mixte en Algérie - Reçu aux EOA : l'école de Salon-de-Provence - Anecdote : l'arrivée des Allemands sur la base de

Salon, évacuation - Son action à l'ORA en tant qu'officier de liaison- Ses supérieurs - Des missions à Tours - La Libération - Rejoint l'école de pilotage de Kasba-Tadla - Les appareils - L'école de chasse de Meknès - Différences entre Istres et Meknès - La voltige relative - Voyage pour retrouver le II/30 à Coblenze.

Face 2 (Entretien du 15 décembre 1988)

Séjour à Coblenze - Moniteur à Cognac après la création d'une école - Rapatriement d'avions Arado de Leck sur Cognac - Les vols sans radio ; un atterrissage difficile - Les élèves et les types d'avions utilisés à Cognac - L'enseignement prodigué à l'école de Cognac - Stage sur Ju-52 à Chartres - Affectation au groupe Touraine à Orléans ; vols sur DC-3 - Participation au pont aérien de Berlin en 1948-49 - Tournée des grandes villes d'Europe avec des stagiaires de l'IHEDN - Ses responsabilités sur la base de Reims ; formation des pilotes de chasse au vol sans visibilité - Stage de vol en montagne à Chambéry ; départ pour l'Indochine - Voyage de trois semaines sur "La Marseillaise", arrivée à Tourane - Les conditions de vie à Tourane - Les avions et leur entretien - Les missions et les rapports avec l'Armée de terre - Les moyens de transmission de l'armée de l'air et de l'Armée de terre - Sauvetage d'un bateau au large de Đông Hoi - La pénurie matérielle de l'escadrille - Rythme et évolution des missions - Récit de quelques missions originales - Considérations sur situation en Indochine.

Bande 2 - Face 1

Ses fonctions à l'Ecole militaire de l'air ; le COREM - Vols à Villacoublay dans le cadre du GAEL - L'escadron de convoyage de Châteaudun - Les missions et les types d'avions utilisés - Transport de T-6 en Algérie : l'opération Icare - Appréciation sur les T-6 livrés à la France - Missions de routine de l'escadron en Israël, à Madagascar et en Afrique du Nord - Précisions sur ses fonctions à Châteaudun - L'atmosphère au sein de l'Etat-major en mai 1958 - Ses fonctions au 3^e bureau - Ses rapports avec le général Gauthier - L'Etat-major face au Putsch - Le général Nicot - Le cas de conscience posé par le Putsch - Circonstances de son affectation en Algérie ; arrivée à Oran - Le climat d'insécurité à Oran - Ses fonctions sur la base - Le rapatriement des civils

d'Algérie - Sa mutation à Philippeville - L'atmosphère sur la base
- Sa mission à Philippeville - Le certificat d'aptitude au
commandement pour les sous-officiers de l'Algérie.

Face 2

Ses fonctions au Service militaire de la circulation aérienne -
Stage de trois mois dans un organisme de formation et départ de
l'armée - Bilan sur sa carrière militaire ; réflexions sur les
rapports entre les officiers issus de l'Ecole de l'air et ceux de
l'Ecole militaire de l'air - Le climat d'insécurité régnant sur la
base d'Oran - Sa carrière civile.

N° 534

Monsieur André **VOIRIN**

Interview réalisée les 1^o décembre 1988, 7 février, 28 février et 6
mars 1989 à Boulogne-Billancourt

Durée : 7 h 30 - 5 bandes - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 31 mars 1922 à Monthermé (Ardennes)

Engagé dans les FAFL à Londres en mars 1941 et envoyé dans la RAF. Affecté au Maroc en 1945. Démobilisé puis engagé en 1951. Breveté pilote d'hélicoptère et envoyé en Indochine à l'ELA 52 de 1952 à 1954. Démobilisé.

Grade : - sergent

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 1^o décembre 1988)

Sa décision de rejoindre le général de Gaulle et le départ des Ardennes - Arrivée à Morlaix ; étude et choix des moyens d'atteindre la Grande-Bretagne - La recherche de carburant - Départ de Morlaix et arrivée sur la plage - Le faux départ en vedette - Découverte d'un bateau de pêche et début de la traversée - La nuit sur le bateau ; le réveil des trois hommes - Les patrouilles allemandes - La tempête - La terre en vue - Traversée d'une zone minée - Montée à bord d'un navire anglais - Passage au service des douanes - Arrivée à la citadelle de Plymouth - Départ de la citadelle par le train pour une destination inconnue.

Face 2

Suite du voyage en train - Arrivée à Londres à Patriotic School - Le climat de suspicion - Description du terrain d'aviation de Morlaix au cours des interrogatoires - Ses indications sur la localisation exacte de certains bateaux allemands - Proposition d'un stage de radionavigation - Rencontre avec l'entourage du général de Gaulle : le colonel Valin et le capitaine Challe - Arrivée à Camberley - L'enseignement à Camberley - Le handicap de sa vue - Séjour à l'école de Cromwell et échec au stage de radio-navigation - Retour à Camberley et reconnaissance de son aptitude au pilotage - Apprentissage du pilotage à Scarborough et à Sywell - Rencontre avec le colonel Pinot - Reversement chez les navigateurs bombardiers et stage au Canada - Son aptitude au pilotage de nouveau reconnue et son départ de l'armée de l'air - Jugement sur l'accueil et l'organisation des Anglais et des Canadiens.

Bande 2 - Face 1 (Entretien du 7 février 1989)

Retour du Canada - Affecté à Meknès - Reprend la vie civile - Réintégré dans l'armée de l'air comme pilote d'hélicoptère - Stage en Grande-Bretagne, l'arrivée en Indochine - Le genre de missions effectuées dans le Delta ; les hélicoptères employés - Une mission au napalm - Une opération d'évacuation à Bin Lang - Un bazooka français bizarrement détenu par le Viêt-minh - Le rythme des missions ; les procédures d'alerte - Une opération à Na Sân - La situation des militaires français aux environs de Na Sân - Récupération de blessés au piton de Bân Saï - Le crash de l'hélicoptère pendant le retour - Les raisons expliquant leur survie - Dans la jungle, poursuivis par les Viêt-minhs - Récupérés miraculeusement par un détachement envoyé à leur rescousse.

Face 2

Soignés à Ba Noa - Retour à Na San - La fin du poste de Bân Saï - L'état-d'esprit de l'armée en Indochine - Coopération insuffisante entre l'Armée de terre et l'armée de l'air - La DCA viêt-minh - L'opération aéroportée, victorieuse de Lang Son - Récupère alors des blessés sous le feu ennemi - Comprend la raison du crash de Bân Saï - Secourt un pilote de Bearcat sur le Fleuve-Rouge - Le crash de ce Bearcat - Une mission contre le Viêt-minh sur la route Mandarine - Le sauvetage de blessés par hélicoptères - Récupère des parachutistes sous le double feu français et viêtnamien - Tombe gravement malade - Sauve Barrier en difficulté dans un village du Delta - Problèmes physiques après cette opération - Lors d'une mission sur Diên Biên Phủ, incident avec l'hélicoptère - Pilote un Sikorski pendant 1h50 en pilotage manuel.

Bande 3 - Face 1 (Entretien du 7 février 1989)

Parvient à poser l'hélicoptère - La raison de l'incident - Le site de Diên Biên Phủ - Le rôle essentiel du seul hélicoptère présent au début de la bataille - Anecdote : un accident d'avion sur la piste de Diên Biên Phủ - Une infiltration d'un commando viêt-minh dans le camp - Le moral des combattants - Retour à la vie civile - Anecdote montrant l'indifférence de la métropole à l'égard de

l'Indochine - Le sabotage d'un hélicoptère, exemple de cette hostilité - Jugement sur les hélicoptères engagés en Indochine - L'autonomie ; le nombre de blessés transportables - Les problèmes de maintenance - Le rayon d'action - Le problème du graissage des appareils - La cohésion des pilotes d'hélicoptère - La vie d'un pilote en Indochine - Attaque du Viêt-minh sur Nam Dinh.

Face 2 (Entretien du 28 février 1989)

Une mission au sud de Nam Dinh en décembre 1952 pour récupérer des blessés - Panne de moteur sous le feu de l'ennemi - Parvient par miracle à retourner à Nam Dinh en sauvant son hélicoptère mais pas les blessés - Son départ de l'armée - Monte une affaire civile en Indochine pour récupérer des parachutistes - Part en Algérie ; contrat avec les CRS à la frontière tunisienne - Engagé par une compagnie civile ; lutte contre les sauterelles, missions d'épandage, surveillance de lignes à haute tension - Réquisitionné par le gouvernement général lors du tremblement de terre d'Orléans-ville - Préparation d'un vol de démonstration avec le gouverneur général et François Mitterrand - Incident au décollage lors du baptême d'hélicoptère de François Mitterrand - Les prémices de la rébellion en Algérie - Missions de surveillance pour repérer les rebelles - Appelé à Batna le 1^{er} novembre 1954 - L'agitation extrême des Français à Batna - Anecdote à propos d'un atterrissage sur un site touristique - Rejoint Arris, attaqué par les rebelles, pour sauver une institutrice.

Bande 4 - Face 1

L'installation de l'institutrice blessée dans l'hélicoptère - Le sauvetage de la blessée - Devient auxiliaire de l'administration ; assure la liaison avec Arris, isolé par les rebelles - Les problèmes liés à ces opérations - L'arrivée des parachutistes près d'Arris ; sollicité pour récupérer des blessés - Parvient à sauver un blessé sous les tirs des fellaghas - Incidents lors de vols de nuit - Evacuation de parachutistes tués par les fellaghas - Panne de moteur dans les Aurès - une technique originale d'atterrissage - Dépanné par des automitrailleuses jusqu'à Biskra - Retourne vers Batna en autorail - Déraillement de l'autorail provoqué par les

fellaghas – Retour à Batna - La récupération de l'hélicoptère au poste de Gemorah - Cause de la panne : intérêt de la panne pour les hélicoptères de l'armée - Reçoit des appels de détresse de légionnaires isolés dans les Aurès - Fait le transport d'eau - Mitraillé par des fellaghas après avoir franchi une crête.

Face 2

Les suites de la mission - La perte de plusieurs hélicoptères de l'ALAT - Les retours de nuit sur Batna - l'anéantissement de ces rebelles par Bigeard - Fait des recherches géologiques et pétrolières dans le Hoggar - Problème posé par le sable pour les hélicoptères et l'utilisation du scotch - Méthodes utilisées pour adapter l'hélicoptère aux conditions désertiques ; le déroulement des recherches - Panne de son hélicoptère dans les dunes - Un massacre à Timi-moun en septembre 1957 - Rejoint Timi-moun - Récupération des hommes massacrés - L'embuscade des fellaghas - L'intervention de l'armée de l'air avec des Sikorski et de Bigeard avec ses paras - L'atmosphère à Timi-moun.

Bande 5 - Face 1 (Entretien du 6 mars 1989)

La mission Berliet Ténéré (novembre, décembre 1959) : les objectifs - Son rôle : guider la mission - Découverte d'un site archéologique - Les difficultés de la navigation saharienne - Vol dans une tempête de sable - Le retour sur Alger et la traversée d'une tempête de neige - La mission Berliet Tchad : nouvelle rencontre avec Frison-Roche - Le site Voirin - Escale à Zouar ; les débris d'avions de la France libre - Vol délicat au milieu de gorges - Son accident - Retour en France et reprise de ses fonctions - Ses prises de vues, les relations amicales avec les savants au Sahara - Découverte d'une hache ténérienne - Départ pour la Guinée en 1956 - Ses missions en Guinée : confirmation d'un gisement de bauxite, participation à la construction d'un barrage - Le danger des missions - Anecdote à propos de la découverte de l'hélicoptère par les indigènes - Evacuation d'une femme blessée par un requin - Les suites du sauvetage - Les difficultés de communication avec les indigènes - Situations inattendues au cours de missions en Indochine.

Face 2

Situations inattendues (suite) - Les circonstances de son dernier accident - Le choc avec la ligne à haute tension - Ses blessures, son internement à l'hôpital - Son retour en France et sa chance relative dans l'accident ; sa retraite prématurée - Ses relations avec la peur - Sa baraka - Jugement sur son passage dans l'armée de l'air - Les hélicoptères dans l'armée de l'air - Le rôle de l'hélicoptère dans sa vie.

N° 535

Monsieur Derma **BAILLERGEAU**

Interview réalisée le 9 janvier 1989 à Wissous

Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 21 août 1895 à Saint-Léger (Vienne)

Incorporé en 1914. Affecté au 6^o génie. Passe dans l'aviation, à l'escadrille 63, puis 533. Breveté pilote en 1917 à Avord. Envoyé sur le front des Balkans en septembre 1917. Blessé et rapatrié en 1918.

Grade : - sergent

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1

Origine de sa vocation aéronautique - Les conditions de son engagement dans l'armée de l'air - Les difficultés de pilotage et son premier accident - Son entrée dans la chasse - Le stage d'apprentissage à Pau - Les figures acrobatiques enseignées - Evocation d'un accident au cours d'une acrobatie - Les premiers contacts avec les avions - Récit de son deuxième accident - Rappel des circonstances de la mort de l'inventeur du parachute - L'importance d'une bonne condition physique dans les combats aériens - Mode de vie de certains as - Nouvelle évocation de ses blessures ; les soins médicaux prodigués - Le Nieuport et le SPAD - Les rapports humains au sein de l'escadrille - Le rythme des missions - Son départ pour les Balkans - L'atmosphère - Ses activités à Salonique - Son séjour en Yougoslavie.

Face 2

Récit des circonstances de la perte de ses papiers militaires à Salonique.

N° 536

Commandant Sampong **SU**

Interview réalisée les 12 janvier 1989 et 19 janvier 1989 au SHAA Durée : 3h 30 - 3 bandes - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 4 décembre 1940 à Battambang (Cambodge)

Officier cambodgien. Breveté pilote à l'Ecole royale de l'air khmère en 1961. Envoyé à l'école de chasse de Tours, puis au sud Viêt-nam pour la transformation. Stage aux Etats-Unis en 1973. Après 1975, réfugié en Thaïlande, puis en France.

Grade : - commandant

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 12 janvier 1989)

Origine de sa vocation aéronautique, sa jeunesse en France - Retour au Cambodge et difficultés pour devenir pilote - Son recrutement dans l'aviation cambodgienne en 1960 - Evolution du statut des élèves-officiers au Cambodge - Les épreuves du concours - Son passage dans une école d'infanterie - Les cours théoriques - Les premiers vols sur Morane MS 733 - Les accidents - La ventilation des pilotes à la sortie de l'école - Transformation sur Fouga Magister et abandon des T6 - La rivalité franco-américaine au Cambodge et l'interdiction de vol des avions américains - Premiers vols sur Fouga Magister - Stage à Tours ; difficultés d'intégration des pilotes cambodgiens envoyés en France - Vols sur MiG 15 et MiG 17 - Nouveau stage à Tours ; difficultés d'adaptation au VSV - Vols sur Mystère IV et obtention du brevet de pilote de chasse français - Rapports avec les moniteurs - Campagne de tir à Cazaux et stage de perfectionnement de vol à Solenzara - Retour au Cambodge ; montée du communisme et de la tension avec le Viêt-nam - Les choix politiques et militaires de Norodom Sihanouk.

Face 2

La chute de Norodom Sihanouk et le remplacement des militaires français par les militaires américains - Livraisons de T28, de Skyraider par les Américains ; les difficultés d'adaptation des

bombes à ces nouveaux avions - L'accroissement de l'aide des Américains en matériel et arrivée de nouveaux instructeurs - Les différents modes de fonctionnement des bombes - Le jeu politique de Norodom Sihanouk et la montée de l'influence des Khmers rouges - Création de la première école de formation d'élèves pilotes - Nature et rythme des missions - Précisions sur le vieil antagonisme entre les communautés cambodgienne et vietnamienne - Les divisions politiques au Cambodge - Les difficultés économiques et l'exploitation de la corruption par les communistes - La coopération entre Cambodgiens, Vietnamiens et Américains en matière de raids aériens ; le stage à Saïgon - Précisions sur le rythme des missions - Arrêt des livraisons soviétiques de pièces détachées ; les problèmes posés par l'entretien des MiG 17 - Largage accidentel d'une bombe près d'une caserne et sa mutation sur une base école - Appréciation sur les T28 ; l'utilisation des bombes au napalm et de bombes chimiques.

Bande 2 - Face 1 (Entretien du 19 janvier 1989)

Livraison par la France du premier avion purement chasseur utilisé au Cambodge : le Skyraider A1D - Rapprochement avec les Soviétiques et réception des MiG 15 et MiG 17 - Rapports difficiles entre jeunes et anciens dans l'escadron à son retour au Cambodge - Les tensions dans l'armée vietnamienne ; l'arrivée du premier pilote déserteur vietnamien au Cambodge - Description des forces aériennes stationnées sur la base de Biên-Hoa - Arrivée d'un deuxième pilote déserteur - Crash d'un Skyraider vietnamien venant de bombarder le palais présidentiel de Diêm - Accrochage aérien entre le Cambodge et le Viêt-nam - Attaque de la base de Pochentong par les Viêt-congs - L'intervention des Américains après l'attaque - Le bilan des pertes humaines et matérielles - Les conséquences de l'événement ; la prise de conscience de la vulnérabilité des bases cambodgiennes - Nouvelles réceptions de T28 ; les observations cambodgiennes face à une éventuelle livraison américaine de A37 - Précisions sur son stage au Viêt-nam - Vols sur OV10, 01, 02 pendant ce stage ; formation de nouveaux observateurs traducteurs cambodgiens - Les avions de chasse américains utilisés au Viêt-nam et leurs bases d'origine - Sa réincorporation

dans la chasse - L'appui des troupes au sol ; l'utilisation de roquettes et de napalm dans les attaques.

Face 2

Les jalousies causées par sa réussite, sa mutation sur une base école - Sa nomination au poste de commandant d'escadron d'observation ; le changement d'atmosphère dans l'escadron - Stage aux Etats-Unis en 1973 ; le concept de "viêtnamisation" du conflit - La progression des troupes communistes au Viêt-nam et au Cambodge ; leurs manoeuvres de diversion - Son transfert dans l'escadron de transport (1973-1974) - Description de la flotte de transport de l'aviation cambodgienne - Sa transformation sur C123 en Thaïlande - L'attaque de Pnom-Penh par les Khmers rouges - L'absence d'ordres ; le stade de Pnom-Penh transformé en héliport - Repli sur la base de Pochentong - Rapatriement de bombes et d'essence sur Pochentong - Transport d'un peloton d'hommes de troupe ; panique à la descente de l'avion - La mutinerie des sous-officiers ; tentative de retour sur Pnom-Penh pour évacuer sa famille - La débâcle et les raisons de la démotivation des hommes de troupe ; la corruption - Les circonstances de son départ pour la Thaïlande - Décollage délicat sur C123 - Les incidents pendant le vol - L'accueil peu chaleureux des Thaïlandais.

Bande 3 - Face 1

Son transfert dans un camp de réfugiés - Le défilé d'avions américains au-dessus du camp ; la chute de Saïgon - Le piège tendu par les Khmers rouges aux militaires cambodgiens réfugiés en Thaïlande - La confirmation de la mort de ses anciens amis pilotes retournés au Cambodge - Les conditions difficilement acceptables d'une éventuelle réinsertion dans l'armée de l'air américaine - Retour en France ; ses différents métiers - L'impossibilité de sa réintégration dans l'armée de l'air.

N° 537

Colonel (US Air Force) Miner C.**MARKHAM**

Interview réalisée le 16 janvier 1989 à Paris

Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 6 octobre 1896

Décédé le 12 octobre 1991

Officier américain envoyé en France dans l'escadrille n° 1 en 1918.

Grade : - colonel

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Son voyage pour la France au printemps 1918 - L'école américaine d'aviation à Issoudun - Anecdote : un vol dangereux avec des camarades - Envoyé au terrain de Tours - La 99^o escadrille d'aviation de reconnaissance américaine - La 1^o escadrille française de reconnaissance - Anecdotes : des missions au front ; un retour difficile - Une mission photo type - Le rythme des missions - Les relations franco-américaines dans l'escadrille - La formation des équipages - Le transfert de l'escadrille à Saint-Michel - Combats aériens lors d'une mission - Les deux derniers mois de la guerre à la 1^o escadrille - Anecdote : deux missions où l'avion fut touché - Un atterrissage forcé dans les Vosges - Son retour aux Etats-Unis après l'armistice - Promotions successives dans la réserve - La campagne de France avec l'armée de Patton en 1944.

Face 2

Origine de sa vocation aéronautique.

N° 538

Monsieur R e n é **ROY**

Interview réalisée le 17 janvier 1989 au SHAA

Durée : 1 h 10 - 1 bande - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 20 juin 1921 à Talence (Gironde)

Engagé en 1939. Elève à l'école d'Evreux. Entre dans la Résistance au groupe "Joseph". Ecole à Kasba-Tadla et Meknès en 1945. Affecté à Cazaux, puis à Cognac en 1948, à Marrakech en 1952. Moniteur à l'école des moniteurs jusqu'en 1958. Moniteur à Caen de 1958 à 1961.

Grade : - adjudant-chef

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Origine de sa vocation aéronautique - Le concours d'Istres et l'école Morane - Affectations successives à l'école du Blanc et celle d'Evreux ; vols sur Morane 230 - Les épreuves du brevet - Echec dans la tentative de rejoindre l'Afrique du Nord - Son entrée dans le maquis - Appréciation sur les écoles ; le sentiment de pénurie - Sa situation pendant les mois précédant l'Armistice - Mise en congé d'Armistice et retour au maquis - Reprise de l'entraînement à Rabat puis à Kasba-Tadla - Affectation à l'école de chasse de Meknès - Mission de convoyage de Curtiss P36 sur Cazaux - Entraînement de mitrailleurs opérant à partir de Wellington - Participation à des opérations de biroutage - Anecdote à propos d'une mission de convoyage de Focke-Wulf - Affectation à Cognac en tant que moniteur à l'école des moniteurs - Anecdote à propos d'un incident survenu en plein vol près de Kasba-Tadla - Départ pour Cazaux et participation à une patrouille acrobatique sur Morane 230 - Transfert de l'école de Cazaux à Marrakech et constitution d'une nouvelle patrouille acrobatique sur T6.

Face 2

Limite du T6 dans les figures acrobatiques - Ses élèves et leur formation - Sa transformation sur réacteur - Mutation à Caen ; formation de mitrailleurs et de navigateurs - Les missions des élèves - Bilan de sa carrière dans l'armée de l'air.

N° 539

Général Hector **PISSOCHET**

Interview réalisée les 20 et 22 janvier, 27 février, 17 et 18 octobre 1989 et 4 avril 1990 au SHAA

Durée : 10h 30 - 7 bandes - vitesse 9.5

BIOGRAPHIE

Né le 3 avril 1935 à Cesena (Italie)

Ecole de l'air 1955, en perfectionnement au Canada. Moniteur à l'école de Marrakech en 1957. Envoyé en Algérie à Boufarik en 1957 à la 20^e escadre. Affecté en 1963 à la 11^e escadre de chasse de Bremgarten, puis Toul. Fait partie de la patrouille de France de 1969 à 1972. Commandant de l'escadron de Nancy-Ochey, puis commandant de l'escadre de Toul en 1977. Affecté à la FATAC en 1979, commandant de la base aérienne de Colmar en 1982, de nouveau à la FATAC 1^o RA en 1984, puis affecté à Taverny jusqu'en 1987.

Le général Pissochet n'a pas témoigné sur la fin de sa carrière.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1961 |
| | - lieutenant | 1963 |
| | - capitaine | 1967 |
| | - commandant | 1972 |
| | - lieutenant-colonel | 1976 |
| | - colonel | 1980 |
| | - général de BA | 1987 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 20 janvier 1989)

Les divers épisodes africains de sa carrière - Les trois opérations tchadiennes : Tacaud, Manta, Epervier. L'opération Tacaud en 1978, une crise aiguë, le président Maloum - Les visées expansionnistes de Kadhafi, destruction d'appareils français - Arrivée du général Huguet, les forces en présence - L'environnement naturel à Salal ; échec de deux attaques françaises - Pas de renfort des éléments Air de Dakar -

Engagement d'éléments Air en avril 1978 - Le problème du ravitaillement en vol - Le nombre des pilotes fin 1978 - Parenthèse sur ses précédentes affectations - La mise en place à N'Djamena le 27 avril - Le rôle du Breguet Atlantic - Effet psychologique de l'arrivée des Jaguar à N'Djamena - Mise en place d'un dispositif à Abidjan ; opposition des autorités - Le terrain de Bangui - Un théâtre d'opérations nouveau pour l'armée de l'air - Le péril aviaire - Une piste unique pour tout le pays - Adaptation de l'équipement du Jaguar - Les guidages effectués par l'Atlantic.

Face 2

L'armement disponible ; avantages du Jaguar ; le canon de 30 mm - Un stock d'armement très limité - Combat d'Ati et de Djeda ; la bombe de 125 kg - L'accident du colonel Pachebat - Reprise de la ville d'Ati, rôle des Jaguar - Grosses pertes pour le Frolinat - Découverte d'un dépôt de munitions à Serratat - Mise en place d'une opération avec huit avions, une réussite - Repérage de véhicules - Bilan de l'opération de Serratat ; attitude du général Bredèche - Les déchirements intérieurs du Tchad en 1979-80 ; missions sanitaires des C-160 Transall - Absence au sein de l'armée de l'air d'un avion de type C-5A ou C-141 ; insuffisance du Transall - Départ des Français à la demande de Goukouni - Les faiblesses de l'opération Tacaud - Comparaisons avec Manta et Epervier - Inconvénients liés à l'absence d'un avion de transport à long rayon d'action - Avantages de l'AWACS - Bombardement de N'Djamena par un Tupolev TU-22 - Ravitaillement en carburant de N'Djamena par la route et par les airs - Aléas des ravitaillements routiers ; position du colonel Arnaubec.

Bande 2 - Face 1

Le ravitaillement en vol ; un stage de formation - Difficultés de cette opération - Le ravitaillement en vol sur Jaguar et sur Mirage F-1 - Les problèmes spécifiques du F-1 - Relation d'un incident lors de Manta ; déroutement d'avions vers Palma - Attitude novatrice de l'armée de l'air dans le domaine du ravitaillement en vol ; expérience de la Mauritanie - Conditions d'utilisation des Transall ravitailleurs - Le ravitaillement d'un avion de combat.

(Entretien du 23 janvier 1989)

Brevet de pilote au Canada en 1956 et affectation à Marrakech comme moniteur - Organisation de l'école de Marrakech, vols sur T-6 - Les accidents - Le niveau des moniteurs - Faiblesse en VSV, niveau très insuffisant - Sa formation au Canada ; formation initiale dans l'Alberta - Utilisation des thermosoufflantes au Canada - Une promotion très internationale ; la discipline des cadets - Difficultés des jeunes pilotes avec la discipline - Le système de notation canadien - Ses débuts de moniteur à Marrakech - Les avantages des jeunes moniteurs.

Face 2

Les inconvénients des jeunes moniteurs - Termine son séjour comme chef moniteur - Entraînement d'escadrilles de maintien de l'ordre pour l'Algérie en 1957 - Torture d'officiers français au Maroc ; une reconnaissance photo dans l'Atlas - Bilan de son passage à Marrakech - Affectation à la 20e escadre de chasse à Boufarik sur Skyraider - Affectation à la 11e escadre de chasse à Bremgarten sur F-100 - Transformation à la mission nucléaire tactique sous contrôle américain - Sortie de la France de l'OTAN ; dernière alerte - Déménagement de la 11 en 1967 vers Toul - Mission d'entraînement des jeunes pilotes sur F-100 - Appréciation sur le F-100 et son réacteur - Un accident survenu au colonel Lauzeral - L'armement du F-100 - Missions très diverses de la 11 à Toul - Relations entre les 3° et 11° escadres ; les brevets de chef de patrouille - Anecdote avec des F-84 de Luxeuil - Les niveaux respectifs de la 3 et de la 11 ; les commandants d'escadre - Réflexions sur son expérience des avions à hélice - Changements dans l'encadrement - La mission nucléaire et le contrôle américain.

Bande 3 - Face 1

La garde franco-américaine autour de l'avion armé de la bombe nucléaire - Prise de l'alerte pendant 24 heures - Equipes américaines chargées de l'évaluation des pilotes - La sélection des pilotes pour la mission nucléaire - Les missions de guerre ; le stockage des bombes - Sentiments dans l'escadre après le retour à l'armement conventionnel - L'emménagement à Toul, le logement

des personnels - Les étapes du déménagement - Absence de thermosoufflantes, utilisation du glycol - Dispersion des avions en cas de problèmes climatiques - Les deux escadrons de l'escadre, arrivée tardive du III/11 - Les détachements de la 11 sur diverses autres bases en hiver - La 11, une escadre exceptionnelle ; état d'esprit des pilotes de la 11 - Comparaison avec la 3 - Le rôle des commandants d'escadre.

Face 2 (Entretien du 27 février 1989)

La patrouille de France de 1969 à 1972 - Le personnel de la PAF, des volontaires ; la cooptation - Compétence des pilotes ; bonne adaptation - Arrivée en fin de saison 1969, vols comme observateur - La saison d'entraînement, cadence des vols - Un poste particulier pour chacun ; rôle très limité des remplaçants - Effectif nominal de neuf puis de onze avions - Comportement professionnel des hommes ; le premier meeting - Les qualités du pilote - Les excentricités, exemples - Influence des patrouilles étrangères - Eviter le passager en place arrière - Difficulté à tenir constamment sa place - L'entraînement des nouveaux pilotes ; les figures - Les positions françaises pour l'entraînement - Le premier mois d'entraînement puis la soudure du total - Les vols sur le dos en Fouga Magister, difficultés - Le vol sur le dos à neuf ; l'entraînement du leader - Le premier passage collectif en vol sur le dos ; interdiction de cette figure en 1972 - Circonstances de son entrée dans la PAF ; les accidents de 1969 - Premier charognard, premier solo puis leader - Le rôle du second - Les manipulations de gaz sur Fouga très délicates - Le directeur des équipes de présentation de l'armée de l'air.

Bande 4 - Face 1

Rôle du directeur des équipes de présentation - Jeunesse des leaders français - La confiance du directeur envers le leader - Une excentricité lors du meeting de Tours en 1971 - Les plafonds par temps couvert ; annulations des meetings dans certains cas - Le comportement relationnel des pilotes ; rôle de représentation de la PAF - Les tentations ; la patrouille et la vie familiale - Anecdote sur les chambres lors des déplacements - Bonne planification - Rythme d'hiver et rythme d'été - Une vie sociale

dans la patrouille - Un déplacement avec les épouses une fois par an - Le recrutement des mécaniciens - Dévouement des mécaniciens mais problèmes de discipline ; Un séjour de trois semaines en Angleterre ; ravitaillement en postes de radio - L'équipe fixe pilote-avion-mécanicien - Critique des mécaniciens lors des présentations - Disponibilité des avions ; le Nord 2501 de soutien - Le Fouga Magister, évolution de sa livrée - La livrée, idée du lieutenant Cluzel - Création de l'insigne actuel par Barcaroli - Utilisation difficile du système fumigène, corrosion.

Face 2

Secret de fabrication des fumigènes français - Difficulté du maniement des fumigènes - Un équipement plus complet pour les voyages, UHF, VHF. - Préparation de la série de l'année à venir - Pas de survol du public ; l'éclatement final - Tradition et innovation dans les figures ; description des figures - Relations avec les patrouilles étrangères - La patrouille américaine - La sécurité dans la PAF ; deux accidents évités de justesse - Une levée de pigeons face à la patrouille, verrières brisées - La vision du soleil - Un commandement merveilleux - La cooptation pour l'entrée dans la PAF - Manque de concentration de certains pilotes - La ceinture vol dos - Les risques d'accidents des meilleurs pilotes, exemple du lieutenant Villeneuve - Autre exemple de Gilbert - Mauvaise influence des patrouilles étrangères indisciplinées - Le système anglais, un minima pour chaque figure différente - Les éclatements, des figures très préparées - Les chasseurs et les moniteurs - Influence de l'anxiété des épouses sur le comportement des pilotes - Des accidents par box entiers dans des patrouilles étrangères.

Bande 5 - Face 1

Les exercices Redflag dans le Nevada sur la base de Nelis - Création de l'exercice vers 1976-77 - Première participation de la France en 1980, le détachement français - Bonne préparation des pilotes français - Entraînement et accoutumance, puis participation à l'exercice - Le briefing du dimanche matin, anecdotes - Attitude de l'aggressor squadron - La base de Nelis ; grande liberté tactique dans l'exercice - Rapidité des résultats et des analyses - Une zone d'essais secrets interdite de survol -

Efficacité de la chasse adverse ; protection d'un AWACS et de F-15 - Enseignements tirés de cet exercice - Inefficacité des A10 - Les manoeuvres d'attaque - Le Jaguar et ses calculateurs - Les objectifs : des imitations de bases aériennes - La sécurité pendant l'exercice ; le taux très élevé d'accidents - Atmosphère stressante ; accidents nombreux en ligne droite - Le deuxième exercice ; le matériel emporté par les Français - Le voyage ; non-participation des avions de défense aérienne - Un exercice majeur - Participation du C-160, logistique de dépannage - Description de la base de Nelis - Les procédures pour le décollage.

Face 2 (Entretien du 17 octobre 1989)

Les débuts de l'opération Manta ; la situation politique tchadienne - Intervention de la France et des Etats-Unis, fourniture d'armes - Les moyens de communication américains, les AWACS - Mise en place des éléments français au sol le 10 août - Les caractéristiques de Manta, difficultés matérielles à N'Djamena - La FATAc met sur pied un OSO (organisme de subsistance opérationnelle) - Le COMELEF dirigé par le général Poli ; le COMAIR par Le Patezour - Description du théâtre d'opérations, terrains et distances - La menace sol-air, la couverture radar libyenne - Les moyens français de la FATAc, les Jaguar - La maintenance des avions, le sable - Les autres éléments fournis par la FATAc - La défense aérienne pour la première fois au Tchad, Mirage F 1 et Crotale - La circulation aérienne au-dessus du Tchad - Les règles d'ouverture de feu applicables par les pilotes français - Problèmes d'identification des troupes au sol - Fourniture par les FAS de ravitailleurs C-135 - Les charges assurées par le COTAM.

Bande 6 - Face 1 (Entretien du 18 octobre 1989)

Mise en place du matériel avion du COTAM : vingt trois C-160 - Le GFCA (groupe des fusilliers commandos) à N'Djamena ; les missions et les conditions de vie - Les chiens de guerre - Point faible du dispositif : le C-135 - Le génie de l'Air : la piste de N'Djamena et les bandes anti-souffle - Les travaux du génie de l'Air ; le matériel - Mise en place des moyens de la DA - Le déroutement aux Canaries - L'organisation au Tchad - Problème au niveau des finances - Le type de missions : aide à l'armée de

Terre, les missions coups de poing et l'entraînement au tir - La sécurité des vols et la tenue d'alerte - Les missions d'appui-feu.

Face 2

Problème des liaisons inter-AA - Syracuse : installation du matériel - Degré de liberté du COMELEF ; exemple lors d'un accrochage Libyens-Tchadiens - Importance de l'ambassadeur de France : entente avec le COMELEF - Condition des missions : la menace sol-air et les équipements électromagnétiques - Les missions de DA : difficultés d'identification des appareils - Les Crotale - Les hélicoptères - L'Atlantic, un moyen très efficace - Ses moyens de détection - Les enseignements de l'opération Manta : l'emploi de l'aviation de combat.

Bande 7 - Face 1 (Entretien du 4 avril 1990)

L'opération Epervier ; la situation politique - Rappel des événements précédents - Le dispositif mis en place : comparaison avec Manta - La nuit du 14 février : le départ pour N'DJAMENA - Les moyens mis en oeuvre : projet d'attaque de Ouadidoum - Arrivée des forces à N'Djamena - Provenance du personnel - Arrivée des matériels : nombre d'appareils - La protection de la piste de N'Djamena : l'absence de radars - Les moyens d'intervention sol-air - Les leçons de Manta ; le COMELEF - conditions d'hébergement du personnel ; conditions de vie difficiles - Exemple de délabrement des locaux - Possibilité d'attaque libyenne - Attaque de la piste : largage de quatre bombes - Réparation de la piste - Capacité des Crotale - Efficacité des canons de 20 - L'ouverture du feu déléguée.

Face 2

L'acheminement des matériels - Le C-141 : son efficacité - Le missile Hawk - Relations avec les autorités politiques locales : entrevues avec Hissène Habré - Relations avec l'ambassade de France - Photographies d'un terrain libyen au Soudan - Survol du nord tchadien par un Illiouchine soviétique - Organisation du commandement : relations directes entre le CEMA et le COMELEF - Organisation de la Rescue - En cas d'intervention libyenne - Le commandement local : l'antenne chirurgicale aéroportée - Pas de pertes ; un cas de décès - Le plan de secours

en cas d'attaque du poste de Moussouro - Le plan Bagheera en vue de récupération d'officiers de la DGSE - Appui des Tchadiens : une mission de couverture - Attaque tchadienne du poste de Chicha ; pas d'intervention française - Relations avec Paris - Le satellite militaire.

N° 540

Colonel Christan **LUPOLD**

Interview réalisée les 26 janvier, 14 mars et 30 mars 1989 au SHAA.

Durée : 2 h 20 - 2 bandes - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 7 avril 1918 à Thaon-les-Vosges (Vosges).

Elève de l'Ecole de l'air en 1939. Affecté au I/25 Tunisie puis au GC I/3 en 1944. Participe au débarquement de Provence. En 1946, passe par les écoles d'Avord et de Tours. Affecté au centre de Bretigny en 1948, à la base aérienne de Tours en 1953, au BPM en 1958. En 1961, en Algérie au commandement de la 5^{ème} RA, détaché à Reggane. Affecté en 1963 à Taverny au CODA. Participe aux travaux de l'AGARD en 1964. En congé du PN en 1967.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1940 |
| | - lieutenant | |
| | - capitaine | |
| | - commandant | 1954 |
| | - lieutenant-colonel | 1963 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 26 janvier 1989)

Origine de sa vocation aéronautique ; début dans l'aviation civile - Préparation en concours de l'Ecole de l'air - L'Ecole de l'air à Bordeaux - Peu d'heures de vol - Les avions utilisés à Bordeaux - L'Armistice à l'Ecole de l'air - Départ pour la Tunisie - Le groupe I/25 à Tunis - La base de stockage de Sidi Ahmed ; volontaire pour un stage de montage - Anecdote : un stage de moteur à alcool et gazogène - Le débarquement des Américains en Afrique du Nord lors d'une permission - L'attitude des Français - La suite de sa formation de pilote dans l'armée de l'air en 1943 - Les différentes écoles de pilotage sur les bases aériennes d'Afrique du Nord, les avions utilisés - L'OTU britannique de Sétif ; sa dissolution - La ventilation des pilotes

après cette disparition - L'école de Meknès ; transformation sur Spitfire - Les différences d'enseignement entre les écoles françaises et anglaises - Les groupes II/7 et III/7 - Les missions effectuées au I/3 basé à Ajaccio - La préparation du débarquement de Provence.

Face 2

Préparation du débarquement de Provence au I/3 en Corse - Le rythme des missions - La défense allemande et les pertes alliées - Participe à la remontée des Alliés vers l'Alsace - Les missions effectuées à partir de Luxeuil et d'Hagueneau - Retour difficile d'une mission - Un accrochage avec des Messerschmitt - L'accident du lieutenant Marchal - Autres missions effectuées sur l'Allemagne - Jugement sur le Spitfire - Fin des missions sur l'Allemagne - Difficultés à quitter le groupe de chasse - Jugement sur ses activités pendant la guerre - Préparation de Sup-aéro - Appréciation sur l'enseignement - Volontaire pour rentrer au CEV de Brétigny. Spécialisé dans l'armement - Jugement sur monsieur Bonte - L'intérêt de travailler dans l'armement comme pilote d'essais - Le passage du mur du son en Mystère II - Spécialiste de tir à Cazaux, annexe du centre d'essais en vol de Brétigny.

Bande 2 - Face 1 (Entretien du 30 mars 1989)

Circonstances de sa mutation en Algérie - L'état d'esprit dans l'armée de l'air après le Putsch - La situation en Algérie au printemps 1961 - Les attentats - La coordination entre l'armée de l'air et l'Armée de terre - L'utilité de l'hélicoptère armé - Une expédition punitive au Maroc par ses subordonnés - Sa mutation à la suite de cette affaire - Le maintien de l'ordre par l'armée française - L'accident d'un hélicoptère - La faiblesse des pertes - Les évacuations sanitaires - Attributions en tant qu'adjoint au chef opérations du commandement de la région aérienne du Sahara - L'attrait de son commandement - Les nouvelles installations de Taverny : la salle d'opérations de la défense aérienne - Les effectifs - La conditions de vie - L'arrivée des FAS - La modernité des équipements - Précisions sur son affectation à l'AGARD - Les rapports avec les industries civiles - La finalité de l'AGARD - Réflexion sur l'ensemble de sa

carrière - Anecdote : un voyage avec Saint-Exupéry en 1943 -
Le conflit entre de Gaulle, Giraud, et Pétain pendant la guerre -
L'intervention de la politique dans l'armée de l'air.

N° 541

Ingénieur en chef Raymond **GOFFIN**

Interview réalisée le 27 janvier 1989 au SHAA

Durée : 1 h 30 - 1 bande - Vitesse 9,5

Né le 19 août 1918.

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Conditions de son entrée dans l'armée de l'air ; l'Ecole polytechnique - Stagiaire à l'école Supérieure de guerre aérienne - L'ingénieur en chef Martin, commandant de la Direction technique régionale de l'aéronautique en Algérie (DTRA) - Précisions sur son entrée à la DTRA comme adjoint de Martin - Ses fonctions - Les différents centres de réparation en Algérie - Le rôle de la DTRA ; ses rapports avec l'armée de l'air - Le successeur de Martin, l'ingénieur en chef Quenin - L'insurrection de novembre 1954 - L'arrivée des hélicoptères en Algérie, en provenance des USA - Remplace par intérim Quenin. La prise en charge difficile des hélicoptères par la DTRA - Les différents hélicoptères reçus - Commentaires sur l'ingénieur général Bonte, sur les ingénieurs Faisandier et Duc - Un arrivage d'hélicoptères pendant la bataille d'Alger - L'appel à des réservistes par manque de main d'oeuvre - Echec de cette demande symptomatique de l'état d'esprit régnant en France - La réparation des hélicoptères pour les opérations algériennes - L'étude du blindage - Longueur de cette étude expliquée par le faible dynamisme à défendre l'Algérie.

Face 2

Sa promotion comme ingénieur en chef ; ses relations avec Jouhaud - La direction de la DTRA en Algérie - Etude pour simplifier le prototype d'un avion bimoteur - Les directives de Bonte - Ce prototype en compétition avec un prototype de chez Dassault - Anecdote : le suicide de l'ingénieur Foch, subit une intoxication - Participe à un programme de renouvellement des cours de l'Ecole de l'air - Lance le principe d'un stage de polytechniciens à l'Ecole de l'air - Anecdote : exclu d'un déjeuner lors d'une visite de de Gaulle à Salon - Les programmes de l'Ecole de l'air ; organise les semaines parisiennes - Ses relations avec les commandants de l'Ecole de l'air. Le général Rouquette - Ses rapports avec le général Lecerf - La proportion d'échecs dans une promotion de l'Ecole de l'air - Dernier poste à Nancy - Ses relations avec l'armée de Terre - Pas d'évolution des mentalités après la création d'un corps unique de l'armement - L'opération

anti-sable en Algérie - Le colonel Brunet. Jugement sur la qualité
des hélicoptères utilisés en Algérie.

N° 542

Monsieur Claude **BREGUET**

Interview réalisée le 1^{er} février 1989 à Paris

Durée : 1h - 1 bande - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 2 mai 1910 à Douai (Nord)

Décédé le 27 octobre 1989

Diplômé de sciences politiques. Fait carrière aux ateliers d'aviation Louis Breguet, puis AMD-BA de 1942 à 1975.

BIBLIOGRAPHIE

Auteur de plusieurs articles historiques dans la RHA.

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Origines familiales - Premiers souvenirs, son père revenant du front - Divers accidents sur le terrain de Villacoublay - Baptême de l'air - La période glorieuse des grands raids - Inauguration de la ligne Marseille-Cannes d'Air-Union - Les dix ans d'Air-Union - La rallye de Deauville - Un vol acrobatique Villacoublay-Le Bourget - Un rallye dans le Nord - Vols sur Farman 230 - Vol sur Breguet 731 à Biscarosse avec Breguet - Vols divers - Retour sur la guerre de 14-18 - La reconnaissance de la Marne - Les cadences de fabrication en 1918 - Livraison de Breguet XIV aux Américains - Le célèbre combat de Frantz et Quénault - Son entrée dans la société d'aviation Louis Breguet en 1942 - La Résistance dans l'usine de Biarritz-Anglet - La Libération à Anglet - Réalisation du Breguet 730 - Les voitures électroniques - Stockage de pièces de Ju-88.

Face 2

Récit d'un acte de sabotage par la Résistance - Sa carrière dans la société Breguet sous les ordres de monsieur Ricard - Fin de carrière à Vélizy-Villacoublay.

N°543

Colonel Abel **DESCLERC**

Interview réalisée les 15 février et 1er mars 1989 au SHAA

Durée : 2h 15 - 2 bandes - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 26 juin 1909 à Dijon (Côte-d'Or)

Ecole spéciale militaire en 1927, puis école militaire et d'application de l'aéronautique en 1929. Affecté au 2° groupe d'aviation d'Afrique en 1931, à la base de Colomb-Béchar en 1935. Rejoint la 35° escadre de défense en AFN en 1937. Prend le commandement de la I/54 en mai 1940. Affecté au groupe Jeunesse et Montagne, au Service des oeuvres sociales de l'Air en 1943, au secrétariat d'Etat à la production industrielle en 1944. En 1945, affecté aux Forces aériennes tactiques, en 1947 au CESA. Stage à l'ESGA en 1949. Affecté à l'état-major général des forces armées en 1949, au CESA à nouveau en 1951, au collège NATO en 1958. En congé du PN en 1960.

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 15 février 1989)

Origine de sa vocation aéronautique - L'enseignement du pilotage : Saint-Cyr, Avord - Le choix de la spécialité dans l'armée de l'air - Le choix de la garnison : la base d'Oran - Une mission à Beni-Ounif - Missions photographiques à partir de Colomb-Bechar dans le sud saharien - L'arrivée de la radio et la fin de la liberté pour les pilotes - Devient commandant d'escadrille à Lyon - L'Amiot 143 - L'incapacité de l'Etat-Major de l'AA à prévoir l'arrivée de la guerre - L'équipement en avions insuffisant par rapport à la Luftwaffe - Perception du Breguet 691 par l'armée de l'air - L'absence de doctrine de bombardement : un exemple - Les missions au I/54 comme commandant d'escadrille - Ampleur des pertes - L'Armistice - Repli de son unité jusqu'à Toulouse - L'armement français comparé à l'armement allemand - Le moral des pilotes ; état d'esprit après la défaite - Mauvaise circulation de l'information pendant la campagne de France - Relations

chasse-bombardement lors des missions - Danger représenté par la Flak pour les bombardiers - Jugement sur le personnel de l'armée de l'air - Appréciation sur le Breguet 691, sur le Léo 45 - Le retard d'une année dans la préparation de la guerre - La vie difficile du groupe pendant le repli de mai-juin 1940 - Les inspections - La Drôle de guerre au I/54. L'effet de surprise - Le général Vuillemin.

Face 2

Organisation, origine des membres, conditions de vie et occupations du groupe Jeunesse et Montagne - Appréciation sur ce groupement - Congé d'armistice et l'origine des membres de la commission G - Lieu de réunion de la commission ; nature et origine des documents utilisés - L'atmosphère pendant les réunions, la ventilation des tâches entre les membres : Carayon, Bodet, Marchal, Challe - Finalités de la commission - Les conclusions d'un rapport allemand sur les faiblesses de l'armée de l'air française - Origine de la commission G - Précisions sur les finalités de la commission ; le projet pour l'avenir - La notion de puissance aérienne et la pensée du général Douhet - Le double jeu de l'armée d'armistice - Réflexions sur le développement de la puissance américaine - Contraste entre la capacité industrielle et de manoeuvre des Anglais et des Américains - Les relations de la commission avec la Résistance et la puissance occupante - Motivation personnelle de chacun des membres de la commission - Etat d'esprit du personnel de l'armée de l'air pendant l'Occupation - Durée des travaux de la commission et la synthèse des travaux - Ses affectations successives au service du personnel de l'Air et aux oeuvres sociales de l'Air - Les difficultés liées au reclassement des militaires en congé d'armistice - Affectation au commandement de la brigade de bombardement - Sa situation personnelle et celle de l'armée de l'air pendant la période des règlements de compte - Précisions sur son rôle au sein de la brigade de bombardement.

Bande 2 - Face 1 (Entretien du 1er mars 1989)

Affectation aux Forces aériennes tactiques - Son entrée à l'école de Guerre - L'enseignement à l'Ecole de Guerre ; la notion de supériorité aérienne - La vie quotidienne des stagiaires - Le

Cours supérieur interarmées - L'importance des relations à la sortie de l'école - L'absence d'un esprit de clan à l'ESGA - Rencontre avec des officiers iraniens - Les voyages d'étude - Bilan sur son stage à l'école de Guerre - Son affectation à l'état-major des forces armées ; la promotion du Breguet 94 - Précisions sur les finalités de l'école de Guerre - Ses fonctions d'instructeur au CSI ; réflexions sur la guerre d'Indochine - Le rôle de l'instructeur - Mutation à l'état-major interallié ; la grande discrétion des Américains et la rétention d'informations - L'atmosphère régnant à Fontainebleau - Anecdote sur la surveillance américaine - Sa mutation au collège de l'OTAN ; le but des stages - Le projet de déplacement du collège à Alger - L'organisation de l'enseignement : les conférences - Anecdote survenue au cours d'une conférence - Les langues utilisées - Les séminaires - Bilan de sa carrière.

N° 544

Général Claude **GRIGAUT**

Interview réalisée les 21 et 22 février 1989 à Saint-Remy-de-Provence.

Durée : 7 h - 5 bandes - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 23 juin 1919 à Paris (14^{ème})

Elève à l'Ecole de l'air en 1939. Affecté au GB I/11 à Oran puis au GB II/52, affecté au Centre d'essais de Brétigny en 1945, à l'EMAA en 1950, au CEAM de Mont-de-Marsan en 1953. A l'ESGA en 1958. Affecté au GATAC d'Oran en 1958, à la 92^o brigade de bombardement à Cognac en 1960, au BPM en 1962. Nommé sous-chef d'Etat-major de l'AA en 1966, commandant de l'Ecole de l'air, puis commandant des Ecoles en 1969. Major général de l'AA en 1971. Chef d'Etat-major de l'AA en 1972. Membre du conseil supérieur de l'AA.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1940 |
| | - lieutenant | 1942 |
| | - capitaine | 1945 |
| | - commandant | 1951 |
| | - lieutenant-colonel | 1955 |
| | - colonel | 1960 |
| | - général de BA | 1965 |
| | - général de DA | 1969 |
| | - général de CA | 1971 |
| | - général d'AA | 1972 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 21 février 1989)

Le rôle du chef d'Etat-major de l'armée de l'air - Le chef d'Etat-major des Armées, une primauté anormale - Ses excellentes relations avec les généraux Francois Maurin et Guy Mery - Le risque d'isolement du CEMAA - La discipline intellectuelle de l'armée de l'air - Le choix des collaborateurs - Le choix du successeur au poste de CEMAA - Contexte politique de sa prise de fonction - Baisse des crédits de défense sous Pompidou - Intérêt de Valéry Giscard d'Estaing pour les questions de défense - Les troubles dans les casernes et sur les bases - Le premier choc pétrolier - La mise en oeuvre opérationnelle de l'armée de l'air - La gestion des personnels ; quantité insuffisante de pilotes - La question de l'aptitude au commandement des officiers - Les matériels ; des systèmes d'armes imparfaits et

incomplets - Exemples du Jaguar et du Mirage F 1 - Influence gouvernementale dans le choix des matériels - Importance du maillage ; communications et détection.

Face 2

Le rôle du CEMAA en temps de guerre ou de manoeuvres - Les budgets et les plans à long terme - Premier objectif, la flotte de combat - Les heures de vols et la compétitivité des matériels - Les baisses d'effectifs - La loi de programmation militaire de 1976 - Pas d'évolution stratégique fondamentale - Adoption par l'armée de l'air du nucléaire tactique - Les matériels ; réflexions sur l'ouvrage de Claude Carlier - L'affaire de l'avion de combat de l'armée de l'air - L'avion de combat franco-anglais à géométrie variable ; le moteur TF 306 - Démarrage de la coopération franco-britannique - L'avion à géométrie variable ; mauvaise répartition des rôles - Arrêt de la coopération ; réflexions sur l'aviation britannique - Obligation de prendre le Mirage F 1 ; choix du moteur M 53 - Programme de l'avion G8 à géométrie variable en 1970 - La géométrie variable et le décollage vertical - Définition de l'avion de combat futur bimoteur à voilure fixe - Avantages de la formule bimoteur - L'avion G8 A de 1974 - Abandon du projet bimoteur en 1975.

Bande 2 - Face 1

Les problèmes d'allonge du Mirage 2000 - Souhait de voir réaliser d'abord le Mirage 2000N basse altitude - Sortie du Mirage 2000 de défense aérienne ; son radar - L'avion de combat européen ; la solution britannique - Capacité du marché européen à absorber deux avions différents - Solitude critique de la France dans le programme Rafale - Les problèmes de budget, une volonté politique - Comparaison avec la Grande-Bretagne - Nécessité pour la France de faire des choix dans les programmes des armées - Les propositions des militaires aux politiques - Se placer dans un contexte européen - Les programmes de coopération européenne - L'Alphajet ; les servocommandes - Risque de double emploi des bureaux d'études ; la chaîne de montage unique - Mise en place d'une politique de défense européenne ; rôle de la France - Positions ambiguës de la France en cas de déclenchement des hostilités - L'emploi du nucléaire

tactique français - Le missile Pluton ; la notion de "bataille de l'avant" - Les missiles de théâtres ; le missile Hadès ; les deux Allemagne - Capacité anti-force des nouveaux missiles du plateau d'Albion - Définition et choix des matériels ; allusion à la thèse de Claude Carlier - Continuité dans les choix des CEMAA successifs.

Face 2

Les missiles ASMP et AS 30 - Le marché du siècle ; Mirage F 1 à moteur M53 contre F 16 - Refus d'intégrer le F 1 M53 dans l'armée de l'air - Erreurs et insuffisances de Dassault ; positions du général Stehlin - Evolution du STRIDA - Naissance d'appareils de contre-mesures électroniques - Le programme Alphajet ; un avion réussi - Demande d'AWACS dès cette époque - Echec du projet de commande de Lockheed C 141 - Le Mirage IV basse altitude - Lancement des SSBS, description du programme - Profit de l'expérience américaine - Les officiers de tir des SSBS - Le Breguet 941 - Poids du CEMAA dans ces prises de décision - L'élaboration des plans par le BPM ; discussions avec le chef d'Etat-major des Armées et le ministre - Les sommes allouées en francs ; l'inflation - La bataille du budget annuel de l'armée de l'air - Le fonctionnement opérationnel de l'armée de l'air.

Bande 3 - Face 1

La formation opérationnelle de l'officier - La question méditerranéenne, orientation sud de la FATAC - Lancement de la politique du ravitaillement en vol - La détection à basse altitude - Déclenchement du plan Clément Marot en 1973 ; l'armée de l'air et la presse - L'accident de Nantes ; torts attribués à l'armée de l'air dans le procès - Conférence de presse le lendemain de l'accident - Le personnel ; le nouveau statut de la fonction militaire - Réévaluation des rémunérations ; le système des trois catégories - Le passage de commandant à lieutenant-colonel - Une discussion avec le général Ailleret - Inflation actuelle des grades - Diversité du recrutement dans l'armée de l'air -

Réévaluation des soldes des sous-officiers ; création du grade de major - Fusionnement des médecins, des ingénieurs ; le cas des médecins - Ralentissement du rythme des mutations - La notation et l'avancement des officiers - La préparation aux responsabilités ; l'Ecole de l'air - La communication dans le commandement ; travaux avec le général Lissarague - Communication indispensable dans la hiérarchie - Son commandement de l'Ecole de l'air ; les programmes - Programme d'échanges avec des cadets de Colorado Spring.

Face 2

Poids trop considérable des études scientifiques à l'Ecole de l'air - Le programme aérien, les vols dans les deux premières années - L'apprentissage du commandement dès l'Ecole de l'air - Anecdotes sur le code d'honneur de Colorado Springs - l'ESGA et sa préparation - Réserves sur le fonctionnement de l'ESGA - L'oral - La cote d'amour ; suggestion pour un meilleur fonctionnement - Bilan de son passage à l'ESGA - Les objectifs de l'ESGA - Absence de considérations d'ordre stratégique - Les départs d'officiers vers le civil et leur gestion - Le personnel d'essais ; la politique des CEV - L'organisation de l'armée de l'air ; la XII/57 du général Martin - Dissociation de la mission et du support de la mission - Organisation des grands commandements ; l'exception de la FATAAC-1^o RA - La décentralisation géographique des grands commandements - L'infrastructure - Construction de la nouvelle base de Rochefort ; travaux importants à Salon - L'école des pupilles de l'Air à Grenoble - Critiques sur l'aménagement de la Cité de l'air.

Bande 4 - Face 1 (Entretien du 22 février 1989)

Le temps de commandement du CEMAA ; problème de la limite d'âge - Préférence pour le maintien des limites d'âge actuelles - Quatre ans, durée idéale de commandement pour un CEMAA - Les différentes solutions envisageables - Le programme Jaguar, sa genèse ; l'ECAT - Projets des constructeurs, choix du Breguet, réaction de Dassault - Lancement de la coopération franco-britannique - Evolution du projet - Etude d'une version embarquée pour la Marine - Dassault cherche à torpiller le programme Jaguar ; un lobby anti-Jaguar - Rachat de Breguet par Dassault ; un seul

bureau d'études d'avions de combat en France - Les problèmes d'exportation du Jaguar - Lobbies et influences dans les programmes d'avions, exemples - Marcel Dassault et ses méthodes ; importance de l'exportation - Le Mirage F1 ; conséquences dramatiques pour l'armée de l'air - Anecdote sur le F1 M53 - Besoins nationaux et importation-exportation ; réflexions - Avantages de la coopération européenne - Inconvénients d'acheter des avions aux Etats-Unis - Le moteur M53 du Mirage 2000 - Positions actuelles de la Marine vis-à-vis du F18, un jeu personnel.

Face 2

Les origines du Mirage III ; l'intercepteur léger Mirage I - La réussite du Mirage III ; problèmes fiabilité des ATAR - L'échec du TSR 2 britannique - Le CEMAA et les relations publiques de l'armée de l'air ; la presse - Rôle du SIRPA Air et de l'ECPA - Les voyages à l'étranger ; les relations publiques de la France - Rôle d'ambassadeur du CEMAA ; fréquence des voyages - Un voyage en Inde, les matériels soviétiques - Un voyage au Pakistan, les MiG 19 - Le GNAT anglais, intercepteur léger qui équipe l'Inde - La liberté de parole dans les pays visités ; le cas de l'URSS - Anecdote sur le MiG 23 - Excellents contacts avec les Anglais et les Américains - L'ambassade de France à Moscou ; la cage de Faraday, anecdote - La langue, le français ou l'anglais - Rôle et place du cabinet du CEMAA - Le major général, son expérience de ce poste - Le rôle du commandant de base - Anecdote lors d'un déjeuner au CEV ; le général Léchères et monsieur Bonte - L'Etat-major de l'armée de l'air - Le Service historique de l'armée de l'air - Réflexions sur l'histoire - Choix du général Christianne.

Bande 5 - Face 1

Le commandement des écoles - Importance considérable de ce commandement - La tentation de la routine ; lourdeur de l'école de Rochefort - Les programmes - Son second, le général Lissarague - Importance des stagiaires étrangers - Efforts dans le domaine pédagogique - Les problèmes des moniteurs dans l'armée de l'air - Les solutions adoptées - Comparaison avec les carrières des pilotes à l'étranger - Nécessité du brassage - Un

commandement réconfortant - La féminisation de l'armée de l'air ; influence de monsieur Debré - Le problème des femmes pilotes de chasse ou de transport - Bilan de la féminisation ; grande motivation des femmes - Anecdote sur l'avancement de Valérie André - Les volontaires féminines pour le service militaire - Réflexions sur le service national - Place très importante du contingent dans les armées françaises - L'image de l'armée dans le pays ; un impôt civique - La conscription ; répercussions dans la vie des jeunes - La vie de l'appelé sur une base de l'armée de l'air - Nécessité d'occuper les appelés ; problèmes liés au budget des armées - Réflexions sur la durée du service militaire.

Bande 5 - Face 2

Avantage de la formule actuelle du service militaire - La coopération - Les trop nombreuses dispenses.

N° 545

Général René **MARTY**

Interview réalisée le 12 avril 1989 à Paris

Durée : 1h - 1 bande - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 17 octobre 1898

Décédé en janvier 1994.

Général de CA de l'armée de terre. Entre à Saint-Cyr en 1916 et affecté au 24 RT. Commandant de transmissions dans une division marocaine en Allemagne. Ecole du génie en 1923. Affecté à Toulouse en 1926. Ecole de liaison des transmissions de 1927. Ecole de guerre en 1930. Affecté à l'Etat-major de la région de Paris en 1934, puis à l'Etat-major de l'armée en 1936. Affecté en 1940 au GQG, puis chef de l'état-major de la direction des services de l'Armistice à Vichy. Entre dans la Résistance en 1943 au maquis de la Corrèze. Affecté au commissariat aux

affaires allemandes de 1945 à 1949. IHEDN puis commandant des transmissions de la 1^o région Invalides en 1951. Directeur et inspecteur des transmissions de 1953 à 1958.

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Conditions de son entrée au 2^o bureau de l'Etat-major de l'armée - Le manque de préparation à la guerre dans les années trente - Relations conflictuelles avec le 3^o bureau - Ses fonctions au sein du 2^o bureau en 1939 - La séparation du quartier-général entre Montry et Vincennes - Une conférence de l'Etat-major montrant les carences du Haut-commandement - Prévenu à l'avance par les services de renseignement de l'attaque sur Sedan - La percée allemande - La carence défensive des forces françaises - La non exploitation des renseignements issus des SR par l'Etat-major - Anecdote ; l'incapacité de Gamelin à choisir un nouveau PC après la percée allemande - Bilan négatif sur l'action du 3^o bureau pendant la Drôle de guerre - Un exemple de l'inaptitude de Gamelin en tant que chef d'état-major : la goniométrie - La responsabilité des gouvernements des années trente dans la défaite de 1940 - Le manque total d'intérêt des diplomates en poste en Allemagne pour les affaires militaires - Plus grande confiance de l'EM pour les renseignements venant des diplomates - L'absence de modernisation des transmissions dans l'entre-deux-guerres - Anecdote : l'armée anglaise mieux équipée en goniométrie que son homologue française - Faibles contacts entre l'EM de l'armée de l'air et celui de l'armée de terre - Création et rôle de la Direction des services de l'Armistice - Cause de la neutralisation de cette direction - Entre dans l'ORA : expert en transmissions - Elimination des chefs de l'ORA par la Gestapo - Créé un service de renseignement au sein de la Résistance dans le Limousin - Opérations de guérilla de la Résistance - Bilan mitigé sur l'action de la Résistance.

Face 2

Sa réaction personnelle à l'annonce de l'Armistice. Le rôle de la Direction des services de l'Armistice - Organise la Résistance à la 13^o division de Clermont-Ferrand - Anecdote : le stage d'aviation

avant l'entrée à l'Ecole de guerre - Résumé succinct de sa carrière et des divers postes occupés.

N°546

Colonel Gérard **MAURY**

Interview réalisée les 19 avril, 18 mai, 23 mai, 30 mai 1989 et le 6 mai 1992 à Paris.

Durée : 6h 45 - 6 bandes - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 29 juin 1901 à Labastide (Tarn).

Incorporé en 1922 dans l'armée de terre. Passe le concours des EOR et affecté au 6° régiment de tirailleurs nord-africains au Maroc. Passe dans l'armée de l'air en 1937. Admis à l'Ecole de l'air en 1939. Replié en Afrique du Nord puis démobilisé en 1942. Affecté en 1943 au 1° bataillon de défense passive. Officier de liaison état-major FFI en 1944. Chef de mission militaire en Grèce en 1946. Détaché à l'EMAA comme observateur militaire à l'ONU en Grèce. Affecté au Service historique de l'armée de l'air en 1951. A la retraite en 1958.

| | | |
|----------|-------------------|------|
| Grades : | - sous-lieutenant | 1939 |
| | - lieutenant | 1941 |
| | - capitaine | |

| | |
|----------------------|------|
| - commandant | 1945 |
| - lieutenant-colonel | 1949 |
| - colonel | 1955 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1(Entretien du 19 avril 1989)

Ses débuts dans l'armée de Terre, départ pour le Rif - Son affectation à la tête d'un BMC - Départ de l'armée de terre et retour à la vie civile ; ses périodes dans la réserve - Les conditions de son entrée dans l'armée de l'air - Sa mutation à Salon - La pose de la première pierre de l'Ecole de l'air - Passe le concours des EOA et devient officier navigant pilote - Ses activités pendant le début de la guerre - Les incertitudes du commandement au moment de l'Armistice - Son choix après l'Armistice - Arrivée à Mascara ; ses conférences - Anecdote à propos d'une marche militaire - Reprise de l'entraînement opérationnel dans le groupe de bombardement léger I/19 à Blida - Mers El-Kébir - Les conditions du bombardement de Gibraltar - Les autres missions - Les pertes dues au vieillissement du matériel - Encadrement d'une brigade ; rencontre avec Turcat - Les circonstances de l'évacuation de la base en 1942.

Face 2

Sa participation au groupe Jeunesse et Montagne - Le transfert de Jeunesse et Montagne dans le Massif Central - Devient pompier de l'Air dans l'un des quatre bataillons nouvellement créés - Baptême d'une des promotions des pompiers de l'Air - La coopération de l'Ecole des mines - L'entrée des pompiers de l'Air dans la Résistance - Sa participation à l'armée secrète - Les tortures - Opération de protection d'une station essence - Destruction d'une colonne allemande - Sa prise de commandement d'un bataillon.

Bande 2 - Face 1 (Entretien du 18 mai 1989)

La libération de Lyon - Défilé devant de Lattre - Incident après le défilé - Rencontre avec le général Patton - Commandement d'un bataillon de marche dans le cadre de l'Armée secrète - Rencontre avec la famille de Galard - Rassemblement d'un bataillon dans la

forêt - Départ à Albertville et son accident de moto - Son immobilisation après l'accident - Les problèmes posés par l'adjonction d'un deuxième bataillon au sien - Passage en revue de son bataillon - Les activités quotidiennes : une formation militaire de base - Départ pour le front des Alpes, appréciation sur les FTP - Nature de sa mission : la relève d'éléments de la 1^o armée française - Les patrouilles nocturnes - La dureté des missions - Prise en charge d'un régiment de dragons - Altercation à propos du maréchal Pétain.

Face 2

Altercation à propos du maréchal Pétain - Défense d'un nouveau secteur près de Briançon - Description du nouveau dispositif de défense - Les patrouilles du Mont-Genèvre - Attaque d'un poste frontière - La libération de bourgs en Italie en avril - L'accueil des troupes françaises en Italie - Célébration d'une messe à Suze - Litige avec le lieutenant-colonel de Valette Dauziat - rencontre avec un maquisard - Arrivée à Turin dans une villa détenue par les communistes - Rencontre avec un comte turinois - Une réception organisée par les communistes.

Bande 3 - Face 1 (Entretien du 23 mai 1989)

Participation à une manifestation à Turin après la Libération - Rendez-vous manqué avec un colonel américain - Tentative d'organisation d'un référendum en Italie en vue d'un rattachement en France - Surveillance de 80 kilomètres de frontière dans la vallée de La Maurienne - Protection des pèlerins se rendant à Notre-Dame-de-Rocamelone - Son séjour à Saint-Etienne et le cadeau offert par la manufacture d'armes - Rencontre avec des officiers libérés d'oflags allemands - Les circonstances de son entrée dans l'armée de l'air - Affectation à la base de Caen ; la remise en état de la base - Réception du maréchal Montgomery et d'un ministre canadien - Précision sur ses fonctions et sur celles de la base - Les circonstances de son départ pour la Grèce - Sa mission : surveiller les élections - Rencontre à Marseille les personnes qu'il va diriger - ses rapports avec l'armée de Terre à Naples - L'instruction de son détachement à Naples - Le partage de la Grèce entre la France, la Grande Bretagne et les Etats-Unis

- Ses activités en Macédoine - Anecdote à propos d'un interprète grec.

Face 2

Suite de l'anecdote à propos de l'interprète grec - Les conditions de son retour en France : les liberty ships - Escale à Venise - Affectation au CRAP (Centre de rassemblement aéronautique du personnel) - Incendie dans une prison de femmes - Les causes de l'incendie - Son rôle au CRAP et son départ pour Evreux - L'entraînement des volontaires pour les colonies - Les marches à Evreux - Ses fonctions de juge militaire au CRAP - Mission en Grèce au titre de l'ONU ; la mort du colonel Serraut et du comte Bernadotte - Activités en Grèce : l'observation - La situation en Grèce en 1948 : les antagonismes - La question d'Orient - Les interrogatoires de prisonniers- Les rapports de Tito avec la Grèce - Précisions sur son groupe d'observateurs - Les méthodes de communication avec le lieutenant-colonel Forimont - Les conditions de son accession à la présidence du groupe d'observateurs - Anecdote à propos d'un certain monsieur Ki et de la famille de Beauharnais

Bande 4- Face 1

Les circonstances de son accident - Rapatrié sanitaire en France - Rencontre avec la princesse Marie Bonaparte - Les mauvaises conditions d'accueil au Val-de-Grâce - Nouvelle rencontre avec la princesse Marie et la famille royale de Grèce.

Face 2 (Entretien du 30 mai 1989)

Séjour à l'hôpital américain - Anecdotes sur le colonel Denille, affecté au Bourget - Remarques sur le colonel Lécivain - La base du Bourget en 1951 - Se blesse lors des obsèques du maréchal de Lattre - Suit un stage à Wiesbaden dans l'armée américaine - Les objectifs du stage - Techniques de vol sans visibilité apprises à Avord : des méthodes originales - Second séjour à l'hôpital - L'attitude négative des officiers réservistes lors de leur rappel pour l'Algérie en 1953 - Le rappel du contingent au centre mobilisateur - Anecdote à propos de colons algériens et leur rappel sous les drapeaux - "Purifie" le milieu des cadres de réserve de l'armée de l'air - Difficultés pour organiser le départ

des réservistes pour l'Algérie - Anecdote à propos du départ de JJ Servan-Schreiber pour l'Algérie - Les différentes sections du Service historique de l'armée de l'air - Crée l'insigne du SHAA - Son rôle au SHAA ; excellentes relations avec le colonel de Saint-Pereuse - L'utilisation des archives - Suit des cours de guerre subversive à son arrivée en Algérie - Sa tâche à Sidi-Bel-Abbès

Bande 5 - Face 1

Rappels historiques sur l'Algérie - Ses responsabilités en tant qu'adjoint du sous-préfet de Sidi-Bel-Abbès - Relations avec les Musulmans, anecdote à propos du Ramadan - S'occupe de prisonniers musulmans - La reconnaissance de ces Musulmans - Précisions sur ses adjoints : deux officiers chez les Spahis - Les attentats en Algérie - Remarques sur le Cercle militaire - Anecdote : le bal de l'héritier du trône de Russie - L'organisation d'un tribunal militaire - Le procès d'un lieutenant alsacien, nommé Epp, à la Libération - Le bilan de sa carrière - Carrière civile dans les BTP après son départ de l'armée.

Bande 6 - Face 1(Entretien du 6 mai 1992)

Rôle du général Carayon pendant la guerre - Motivations du général Carayon - Les pompiers de l'Air - La mentalité des subordonnés - Un accord avec un officier allemand, à Saint-Etienne - Organisation préparatoire à la prise du maquis - Causes de l'incompréhension envers le général Carayon - Les élèves de l'école de l'Air ; l'attestation du général Sagaud - Une lettre du colonel Boulet à l'occasion du cinquantenaire de la promotion "Commandant Tricot" - La dernière lettre de Turcat - Personnalité de Henri Eiken, Allemand antinazi au service de la France - Une confiance d'Eiken - Retrouvailles après la guerre - Lettre posthume d'Eiken.

N° 547

Monsieur Marcel **MORE**

Interview réalisée le 20 avril 1989 à Courbevoie

Durée : 1h - 1 bande - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 5 février 1903 à Montrejeau (Haute-Garonne)

Décédé le 6 janvier 1993

Elève à l'école de mécanique Latécoère en 1915. Appelé au 36^o groupe d'aviation en 1923. Entre à l'Aéropostale comme chef mécanicien sur la route de l'Afrique, puis en 1927 sur les lignes d'Amérique du Sud. Après huit ans au Brésil, devient, en 1935, chef d'escale à Méryignac. En 1937, contrôleur principal à la direction du matériel. Après la guerre, contrôleur principal de fabrication et d'essais en vol. Chef du service entretien en Argentine.

BIBLIOGRAPHIE :

"J'ai vécu l'épopée de l'Aéropostale".

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

Evocation de sa carrière - Origine de sa vocation aéronautique - Apprentissage du métier de mécanicien dans les ateliers de Latécoère - Rencontre avec Mermoz - Les qualités de pilote de Mermoz à travers plusieurs anecdotes - Son intervention pour éviter un accident à Saint-Exupéry - Ses responsabilités à Alicante et Pelotas - Formation de mécaniciens espagnols à Pelotas - Les conditions son départ en Amérique du Sud - Appréciation sur Daurat - Les conditions de l'accident de sa femme - Une mission délicate en Breguet 14 - Allusion à monsieur Antoine - Appréciation sur Guillaumet - Les avions utilisés en Amérique du Sud - Les moyens matériels et financiers - Incident au cours d'une mission sur Natal - Fréquence et organisation des missions - L'atmosphère dans les avions - L'infrastructure au sol - Rencontre avec un évadé du bagne -

Contacte Maurice Noguès à Bahia - Nombre d'avions opérant sur la ligne - La révolution à Pelotas - Périodicité des retours en France - Considérations sur l'accident de Mermoz.

Face 2

Le manque de rigueur des pilotes - Appréciation sur l'Amérique du Sud - Ses fonctions de chef d'escale à Mérignac - Devient contrôleur principal à la direction du matériel chez Air-France - Ses activités pendant la guerre - Son affectation à Buenos-Aires comme chef du service entretien des Constellation - Appréciation sur le Languedoc et le Breguet-Deux-Ponts - L'esprit d'équipe à Air-France - Bilan de sa carrière.

N° 548

Lieutenant-Colonel Joseph **BATLLE**

Interview réalisée le 25 avril 1989 à Vinca

Durée : 2 h 15 - 2 bandes - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 16 décembre 1894 à Rodès (Pyrénées-Orientales)

Décédé le 22 octobre 1990

Incorporé au 26^o bataillon de chasse en 1912. Elève pilote en 1916, affecté à l'escadrille 77, puis à la SPA 103. Commandant de la 103 en 1918. Commandant la BA 105 au Maroc en 1919. Affecté au 2^o groupe d'ouvriers d'aviation à Istres ; en 1932, commandant de la base de Dijon, en 1936 à Orly, en 1937 à Villacoublay. Versé dans la réserve et rappelé en 1939 : commandant de l'école auxiliaire de pilotage aérien en 1939. Prend le commandement du groupement des écoles repliées et de l'Ecole de l'air en 1940. Versé dans les réserves en 1949.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | - sous-lieutenant | 1915 |
| | - lieutenant | 1917 |
| | - capitaine | 1918 |
| | - commandant | 1928 |
| | - lieutenant-colonel | 1935 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1

Origine de sa vocation militaire - L'école de Saint-Hippolyte-du-Fort - Les raisons de son engagement dans les chasseurs à pied - Sa première citation et sa première blessure - Anecdote sur les conditions de l'engagement d'un nouveau soldat - Son affectation à l'état-major du 6^o corps d'armée - Les circonstances de son entrée dans l'aviation - La réputation de l'aviation au début de la guerre - Ses premiers cours de pilotage ; la prière à la Vierge - Passage du brevet à Avord ; les raisons de son entrée dans la chasse - L'école d'acrobatie à Pau ; les accidents ; l'atmosphère - Ses premiers combats - Les capsules de cyanure - Le rythme des missions - La valeur réelle des victoires ; allusions à Fonck -

Description du groupe des Cigognes - Les circonstances de la mort de Guynemer - Prononciation de l'oraison funèbre de Garros - Les figures de la 77 ; réception d'un Nieuport - Les conditions de son passage à la SPA 103 - Les circonstances des victoires de Fonck - Les figures marquantes de la 103 - Appréciation sur le SPAD.

Face 2

L'ambiance dans l'équipe : la famille - Le chef d'escadrille - Anecdote à propos de Marty - Les rapports avec ses pilotes - Rencontre avec un cousin de Jean-Louis Chrétien - Les combats aériens : le Drachen-Bourjade - La morale dans les combats - Attitude des pilotes allemands lors de la mort de Garros - Ses rapports avec Guynemer - Conditions d'homologation des victoires - Ses victoires ; relations avec les commandements d'autres escadrilles - Anecdotes sur les rapports avec les pilotes américains - Brocard, Nungesser, Navarre et d'Harcourt - Les différences aviation-Armée de terre ; les risques plus importants dans l'aviation - Anecdote pendant une manoeuvre chasse-marine après la guerre - La fin de la guerre - Les qualités de pilote de Fonck ; "un don du ciel" - Son goût pour le pilotage - Ses fonctions d'attaché militaire en Espagne après l'Armistice puis son départ au Maroc - Le Breguet 14 - Précisions sur sa vie au Maroc.

Bande 2 - Face 1

Son séjour au Liban - Rencontre avec Pierre Benoît - La création de l'Arabie Saoudite - Rencontre avec Romain Rolland - Réflexions sur le Liban - Ses fonctions de directeur d'instruction à Istres - Prise de commandement de la base de Dijon - Son passage à la base de Lyon - Description de la base de Dijon ; précision sur ses fonctions- Sa mutation à Villacoublay - Les raisons de son départ à la retraite - Ses activités pendant la guerre : la formation de combattants - Ses fonctions en juin 1940 - Fonck et le général Denain à la Libération - Bilan sur sa carrière.

N° 549

Lieutenant-colonel Robert **HIRSCH**

Interview réalisée les 10 mai, 4 octobre et 8 novembre 1989
au SHAA.

Durée : 3h 45 - 3 bandes - Vitesse 9,5

BIOGRAPHIE

Né le 20 novembre 1912 à Paris (Seine).

Ecole polytechnique en 1932. Ecole d'application de l'aéronautique de Versailles, 1934. Affecté à la 31^e escadre aérienne en 1937. Participe à la campagne de France avec le GB I/31. Démobilisé, rappelé en 1944 et affecté au ministère de l'Intérieur comme directeur des Services techniques de la Sûreté nationale. Versé dans la réserve. Poursuit sa carrière comme préfet puis administrateur de nombreuses sociétés.

| | | |
|---------------------|----------------------|------|
| Grades successifs : | sous-lieutenant | 1934 |
| | - lieutenant | 1936 |
| | - capitaine | 1940 |
| | - commandant | 1944 |
| | - lieutenant-colonel | 1951 |

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Bande 1 - Face 1 (Entretien du 10 mai 1989)

Raison de son entrée dans l'armée de l'air - L'école d'application de Versailles - Arrivée à la 31^e escadre à Tours en 1936 - Devient commandant d'escadrille - Une panne sur Bloch 200 ; le dépannage de l'avion - Le pistolet signaleur, anecdote - Préparation d'une inspection d'armurerie - Un vol vers Perpignan sur Mureaux - Une inspection de mobilisation de l'escadre fin 1938 - Utilisation du parachute en cas de panne - La fréquence des vols, les appareils - La déclaration de guerre, les premiers jours de la guerre - Atterrissage dans la nature - Sous-motorisation du Bloch 210 - Le Léo 45 - Etat d'esprit du groupe avant la guerre - Suit un stage d'instruction en décembre 1939 - Mission photo d'un équipage de reconnaissance sur l'Allemagne - Largage de parpaings à partir de Bloch 200 - Les lâchés sur Lioré 45 - Refuse de décoller sur un Bloch 210, anecdote - Les commissions de perfectionnement et de simplification des appareils de bord - Séjour à Lézignan-Corbières jusqu'en mai 1940 - Manque de stabilité du Léo 45, anecdotes.

Face 2 (Entretien du 4 octobre 1989)

L'attaque du 10 mai vécue à Lézignan-Corbières - Mission sur Montcornet, évacuation de l'avion en feu - Se rend à Reims pour faire soigner un de ses équipiers - Arrivée au camp de Mailly, anecdotes - Rejoint son unité à Claye-Souilly - Bombardements sur Abbeville - Mouvement sur Chartres puis sur Châlons-sur-Saône ; ses deux dernières missions - Arrivée à Istres, les unités stationnées à Istres - Quitte l'armée de l'air en 1941 et entre chez Messier - Exerce ensuite différentes activités - L'Armée secrète dans la région de Pau - Raison de son départ de l'armée de l'air - Etablit un rapport sur les V 2 - Conduit un prisonnier allemand à Paris ; reçu par Dewavrin - Devient directeur du matériel, du logement et des transports de la Sûreté nationale - Nommé préfet de la Charente-Maritime - Les grèves de 1947 ; application du plan de défense et fin des grèves - Réaction des milieux patronaux - Réquisition de l'armée pour charger des bateaux pour l'Indochine.

Bande 2 - Face 1 (Entretien du 4 octobre 1989)

Grèves des dockers - Contacts avec le ministre de l'Intérieur, Jules Moch - Nommé directeur général de la Sûreté nationale par le président Queuille - Anecdote sur les carnets de guerre de Marcel Déat - Nommé préfet de la Seine-Maritime - Période du poujadisme - Anecdote à la Sûreté, prise de commandement du général Ridgway - Attitude des communistes, les pigeons-voyageurs de Jacques Duclos - Emprisonnement de Duclos - Mutinerie dans une caserne de Rouen pendant la guerre d'Algérie - Riposte des forces de l'ordre et déménagement de la caserne en pleine nuit.

Face 2 (Entretien du 8 novembre 1989)

Rencontre avec le général Nicot au cabinet de Michel Debré - Son départ du département du Nord - Répercussions du Putsch dans le Nord et action de l'OAS - Propositions de postes ; devient administrateur général du Commissariat à l'énergie atomique - Remplacement de Pierre Couture - Problème de Pierrelatte - Le financement - Les orientations du commissariat - Problème des réacteurs à uranium naturel - Accrochage avec l'amiral Sanguinetti - L'aspect militaire ; transport d'engins sur Mirage IV - Incident avec le général Philippe Maurin - Expérimentation de

bombes - Le SSBS expérimenté à Mururoa - Un incident avec un ballon ; les assurances - Ballon gonflé à l'hydrogène puis hélium - Les essais de Mururoa - Retour en arrière sur l'histoire du ballon.

Bande 3 - Face 1

Le ballon gonflé à Mururoa - Premier tir en présence de de Gaulle - Discussion avec Peyrefitte - Début du fonctionnement de Pierrelatte - Anecdotes à propos de la bombe chinoise - mai 1968 : un voyage en Polynésie - Les problèmes au Commissariat - Les dangers du poste - Conditions de son départ ; accrochage avec Jean Couture - Anecdote - Problème avec le président Giscard - Anecdote sur Palewski et Pompidou - Autre problème : renvoi de son directeur, le général Albi - D'Ornano lui demande sa démission - Devient administrateur et président de la SODERN, puis LEP et puis TR.

N° 550

Monsieur Jean-Charles **PAROT**

Interview réalisée le 29 mai 1989 à Paris

Durée : 30 min - 1 bande - Vitesse : 9.5

Décédé en mars 1994

COMPTE RENDU ANALYTIQUE

Face 1

La mort de Rozanoff - Anecdote concernant Etienne Michelin pendant la guerre - L'accident mortel d'Etienne Michelin - Origine de sa vocation aéronautique - La formation à Sup Aéro - Les premiers postes occupés ; entre chez Bloch - Relations avec M. Dassault - Atmosphère chez Bloch - Itinéraire personnel au début de la guerre - Remarque sur les débuts de l'Airbus - La naissance du Vautour - Un incident lors des essais - L'utilisation du Vautour et sa carrière en France - L'emploi du Vautour par les Israéliens.

I N D E X

NOMS PROPRES

A

| | |
|----------------------------|--|
| Abbas (Farhat) | 447(3) |
| Abbeville | 549(1) |
| Abbas | 549(1) |
| Abidjan | 502, 539(1) |
| Accart (général Jean) | 474(4) |
| Acores | 502(5) |
| AFN | 411, 416, 420, 421, 433(1), 440(1), 447(2), 449(2), 481, 483(2), 497(1), 502(4), 512, 517, 518, 519, 524(1), 525(1), 533(2), 540(1) |
| Afrique du Sud | 482(11) |
| Agadir | 502(1) |
| Ailleret (général Charles) | 423, 474(4), 518, 532(5,6), 544(3) |
| Air-Actualités | 450(1) |
| Airbus | 529 |
| Air-France | 411, 444, 466, 468, 480(9), 494, 506, 547 |
| Air-Union | 542 |
| Ajaccio | 540(1) |
| Akrotiry | 446, 447(1), 449(1), 451(1), 452, 453, 457(1) |
| Albanie | 450(1) |
| Albion (plateau d') | 482(2), 502(5), 544(2) |
| Alep | 438(1), 445(2) |
| Alessandria | 532(2) |
| Alexandrie | 491(2) |
| Alger | 426, 428, 467(3), 496, 499(2), 502(3), 523(1) |

| | |
|----------------------------|---|
| Algérie 2° guerre mondiale | 420, 428, 432, 447(3), 533 |
| guerre d'Algérie | 413, 423, 428, 433(2), 435(8,9), 437(2), 445(3), 454, 465, 467, 470, 474(4), 476, 480(2), 482(11), 483(3), 491(1), 492, 496, 497(2), 502(3), 510, 512, 516, 517(7,8), 518, 520(3), 526, 532(4,5), 533(2), 534(3), 539(2), 540(2), 541, 546(4), 548 |
| Algériens | 431(4), 447(4), 549(2) |
| Allemagne | 413, 416, 420, 421, 430, 431(1), 440(3), 474(2), 479, 482, 493(1), 495, 502(2), 519, 520(1), 532(3,5), 540(1), 544(2), 549 |
| Allemands | 426, 431(1), 445, 450(1), 469(1), 475(2), 482(1), 495(1,3), 499(1), 500, 517, 524(2), 525 |
| Alliance (réseau) | 532(1) |
| Alliance Atlantique | 510 |
| Alpes | 483, 493(1), 546(2) |
| Alsaciens | 481 |
| Alsace | 420, 445(4), 540(1) |
| Amberieu | 502(2), 532(1,3) |
| Américains | 414, 421, 422, 423, 426, 431(1), 447(2), 449, 450(2), 474(5), 480(5), 495(3), 502(1), 530, 536(1), 542, 543, 544(4) |

| | |
|--|-------------------------------------|
| Amérique du sud | 444, 547 |
| Amherst | 469(8) |
| Amrouche (Jean) | 494 |
| Ancône | 435(6) |
| André (Valérie) | 483(2), 510, 544(5) |
| Andrieu (général) | 447(3) |
| Andrieux (général Jacques) | 416, 431(3), 474(1) |
| Angkor | 516 |
| Anglet | 542 |
| Ankara | 502(4) |
| Annam | 418, 420 |
| Anterroches (Therèse d') | 429 |
| Anvers | 411, 437(2), 449(2), 474(2) |
| AOF (Afrique occidentale française) | 431(1), 491(1) |
| Arabie Saoudite | 449(1), 482, 548(2) |
| Arbelet (général Jean-Paul) | 480(8) |
| Archaimbault (général Henri) | 510 |
| Ardennes (offensive des) | 467(2), 469(7), 500, 520(1), 530 |
| Argenlieu (Thierry d') | 516 |
| Arnaubec (colonel Gérard) | 510, 539(1) |
| Arnaud (commandant) | 420 |
| Arnaud de Vitrolles (général René d') | 497(1) |
| Arnhem | 437(1), 467(2) |
| Arras | 469(1) |
| Arris | 534(3,4) |
| Arromanches | 469 |
| Assolant (Jean) | 522(1,2), 527 |
| Astier de La Vigerie (général d') | 450(1), 511, 532(3) |
| Astier de Villate (colonel Jean) | 424 |
| Atar | 493(1) |
| Ati | 539(1) |
| Atlan (général Henri) | 435(13) |
| Atlante (opération) | 517 |
| Atlantique (poche de l') | 482(9) |
| Atlantique (traversée) | 522(1) |
| Atlas | 415, 539(2) |

| | |
|------------------------|-------------------------------|
| Aulnat (base) | 480(8), 510 |
| Aurès | 534(4) |
| Auriol (Vincent) | 511 |
| Australiens | 435(6) |
| Autriche | 430 |
| Aviasport | 489(1) |
| Avon (général Maurice) | 483(3) |
| Avord | 474(1), 506, 521, 532, 546 |
| Azul (division) | 469(2) |

B

| | |
|--------------------------|-----------------|
| Baalbeck | 510 |
| Bach Maï | 435(2), 512 |
| Baden-Baden | 503 |
| Bagheera (plan) | 539(7) |
| Bailly (général Paul) | 435(7), 485(1) |
| Balbo (Italo) | 504 |
| Balkans | 535 |
| Bamako | 431(1), 467(1), |
| Bangui | 482(5), 539 |
| Ban Sai | 534(2) |
| Bao-Daï (empereur) | 482(10) |
| Barbarossa (plan) | 469 |
| Barbaroux | 525(1) |
| Barcelone | 414 |
| Barre (Raymond) | 480(6) |
| Bastie (Maryse) | 466, 490, 515 |
| Batna | 534(3,4) |
| Baudry (Patrick) | 435(11) |
| Battesti (François) | 501 |
| Beaufre (général) | 517 |
| Beauharnais (famille de) | 546(3) |
| Beauvais | 471(1) |
| Béchereau (Louis) | 501 |
| Bekaert (Albert) | 469(2) |

| | |
|------------------------------------|---|
| Belfort | 502(4) |
| Belges | 469(8), 495, |
| Belgique | 495(2), 511, 524(2) |
| Bellonte (Maurice) | 466, 489(1) |
| Ben-Bella (Ahmed) | 433(2), 447(4), 470, 510 |
| Beni-Ounif | 497(1) |
| Benoit (Pierre) | 548(2) |
| Beni-Ounif | 543 |
| Bergé (général) | 515 |
| Bergeret (général) | 445, 449(2), 450, 504, 518 |
| Berliet (missions) | 534(5) |
| Berliet (usines) | 516 |
| Berlin | 445(4), 463 |
| pont aérien | 512, 517, 533(1) |
| Bernadotte (comte) | 546(3) |
| Bertin (Jean) | 525(3) |
| Bertrix | 469(7) |
| Beyrouth | 510 |
| Bien Hoa | 483(2), 536(2) |
| Bigéard (général Marcel) | 440, 454, 482(6,7), 502(3), 507, 520(2), 534(4) |
| Bigot (général Pierre) | 467(4), 516, 517 |
| Biggin Hill | 416 |
| Bin Lang | 534(2) |
| Birmanie | 483(2) |
| Biscarosse | 485 |
| Bizerte | 435(9), 502 |
| Blainville | 440(3) |
| Blancard (Jean) | 482(10) |
| Blériot (Louis) | 456, 494, 501 |
| Blida | 415, 420, 431(1) |
| Bloch (Marcel) voir aussi Dassault | 438, 494, 500, 509, 550 |
| Bloch (René Moïse) | 473 |
| Bodet (général Pierre) | 517, 520(2), 543 |
| Boillot (colonel Pierre) | 491(2) |

| | |
|-----------------------------------|---|
| Boissieu (général de) | 420 |
| Bokassa (empereur) | 510 |
| Bolland (Adrienne) | 466, 490 |
| Bollardière (général Paris de) | 482(14), 499(2) |
| Bonaparte (Marie) | 546(4) |
| Bône | 431(4), 518 |
| Bonnier de La Chapelle (Bertrand) | 420 |
| Bonte (ingénieur général) | 420, 540(1), 541, 544(4) |
| Bordas (général Henri de) | 474(2) |
| Bordeaux | 540 |
| Boudier (Michel) | 431(3) |
| Boufarik | 423 |
| Bou-Sfer | 437(2) |
| Bordeaux (base) | 516, 518 |
| Bougie | 522(1) |
| Bourdila (colonel Jean-André) | 502(4) |
| Bourges | 524(2) |
| Bourgès-Maunoury(Maurice) | 500 |
| Bourgoin (colonel) | 513, 524(2) |
| Boussat (général René) | 517 |
| Boysson (général René de) | 426 |
| Brédèche (général) | 539(1) |
| Breguet (société) | 473(2), 498, 509, 544(4) |
| Breguet (Louis) | 489(1), 509, 542 |
| Brésil | 498, 502(3) |
| Bremgarten | 480(5) |
| Brest | 502(5) |
| Bret (général Maurice) | 510 |
| Bretagne | 469(2), 475(2), 495(2), 500, 511 |
| Bretigny | 416, 502(1), 540(1) |
| Briançon | 493(1), 546(2) |
| Brindisi | 446, 447(1), 449(2), 457 |
| Britanniques | 424, 439, 441, 442, 462, 469, 473(3), 482, 499(2), 544(4) |

| | |
|---------------------------|---|
| Brocard (général Antonin) | 501, 548(1) |
| Brohon (général Raymond) | 438, 458, 461, 462, 467(2), 491(1), 497(2), 517 |
| Bromberger (frères) | 451(1) |
| Brossolette (Pierre) | 510 |
| Brunet (colonel Felix) | 435(1), 474(5), 483(2), 496, 541 |
| Bruyère (André) | 435(6) |
| Bruxelles | 438 |
| (conférence de) | 438 |
| Buc | 504, 517 |
| Bucarest | 450(1), 506 |
| Buenos Aires | 444 |

C

| | |
|------------------------------------|---------------------------------------|
| Caen | 538, 546(3) |
| CAF (compagnie aérienne française) | 466 |
| Cailles (général) | 445(3) |
| Calmel (général Jean) | 440(3) |
| Camaret (Michel de) | 511, 524(2) |
| Camberley | 441, 475(1), 499(2), 534(1) |
| Cambodge | 418, 431(2), 516, 536(1,2) |
| Cambrai | 431(3) |
| Cameroun | 454 |
| Camus (Albert) | 494 |
| Camus (Jacqueline) | 423 |
| Canada | 416, 444, 448, 454, 534(1), 539(2) |
| Canadiens | 499, 534(1) |
| Canaries | 539(6) |
| Cannes | 447(2) |
| Cao Bang | 420, 447(2), 457(3), 491(1), 508 |
| Caquot (Albert) | 505, 509, 513, 525(1) |

| | |
|-------------------------------|---|
| Carayon (général Léon) | 543, 546(5) |
| Carcopino (Jean) | 437(1) |
| Carlier (Claude) | 544(1) |
| Carpentras | 422 |
| Casablanca | 431(1), 499(1), 522(1) |
| Casamayor (Serge Fuster) | 479 |
| Castagnos (général Claude) | 460 |
| Cassin (René) | 425 |
| Castellano (Jean) | 435(2) |
| Castillon du Peron (Alex) | 435(5) |
| Castor (opération) | 435(3), 520(2) |
| Castro (Fidel) | 494 |
| Catroux (Georges) | 450(2) |
| Caucase | 491(2) |
| Cazaux (base) | 538 |
| Centrafrique | 482(4) |
| Chalais-Meudon | 508 |
| Challe (général Maurice) | 440(4), 474(4,5), 476, 517, 520(3), 534(1), 543 |
| Plan | 474, 532(5) |
| Chambéry (base) | 480(8), 483(2), 508, 533(1) |
| Champion (Albert) | 501 |
| Chang Ping yu | 435(4) |
| Charente-Maritime | 549(1) |
| Charles (commandant) | 469(2) |
| Château-Jobert (colonel) | 475(1) |
| Châteaudun | 533(2) |
| Châteauroux | 500 |
| Chavagnac (Gilles de) | 431(3) |
| Chevigné (Pierre de) | 532(4) |
| Chevilly-La-Rue | 445(2) |
| Chicha | 539(7) |
| Chine | 491(1), 496 |
| Chinois | 532(4) |
| Chrétien (Jean-Loup) | 548(1) |
| Christiaens (Louis) | 467(2), 502(3) |
| Christienne (général Charles) | 544(4) |

| | |
|--|---|
| Churchill (Winston) | 450(1,2), 451, 469, 498 |
| Chypre | 413, 418, 423, 435(5,7), 446, 449(1), 451(1), 452, 453, 462, 467(2), 485 |
| Cinq-Mars-la-Pile | 516, 520(3), 523(2) |
| Cité de l'Air | 544 |
| Citroën Rosalie | 486 |
| Claustre (Françoise) | 480(4) |
| Clément Marot (plan) | 449(2), 474(5), 482(3), 544(3) |
| Clipperton | 493(2) |
| Coblence | 474(2), 533(1) |
| Cognac (base) | 431(2), 440(1), 492(2), 532, 533(1) |
| Cogny (général René) | 517 |
| Colmar | 420, 432, 502(4,5) |
| Colomb-Bechar | 429, 440 |
| Colombey-Les-Deux-Eglises | 502(3) |
| Cologne | 440(2) |
| Colorado Spring | 544(3) |
| Conan (commandant) | 499(1) |
| Condor (opération) | 519 |
| Conrad (Joseph) | 435(3) |
| Constance (lac de) | 502(2) |
| Constantine | 496, 502(3) |
| Copel (général Etienne) | 480(9) |
| Coppens de Houthuslt (Willy) | 501 |
| Corée (guerre) | 420 |
| Corfou | 455 |
| Corniglion-Molinier (général Edouard) | 416, 445(1), 482(9) |
| Corrèze | 481 |
| Corse | 420, 502(1), 526, 530, 532(2), 540(1) |
| Costes (Dieudonné) | 466, 489(1), 522(2) |
| Cot (Pierre) | 450(1), 502(1) |
| Coty (René) | 467(2) |

| | |
|------------------------|--------|
| Courtrai | 474(2) |
| Couture (Jean) | 549(3) |
| Couzinet (René) | 489(1) |
| Creil (base) | 480(8) |
| Cuba | 510 |
| Cuffaut (général Léon) | 527 |
| Cyrus (opération) | 519 |

D

| | |
|-----------------------------|---|
| Dakar | 429, 431(1), 437(3), 440(3), 445(1,4), 450(2), 474(1), 494, 502, 517, 539(1) |
| opération de | 468, 482(9), 491(2), 532(1,2) |
| Daladier (Edouard) | 498 |
| Dalat | 493(1) |
| Damas | 444, 445(1), 451(1), 464, 468 |
| Danemark | 435(10) |
| Dardanelles | 450(1) |
| Darlan (François) | 420, 440(1), 450, 475(4) |
| Dassault (industries) | 473(3), 480(7), 482(1), 485(1), 510, 526, 544 |
| Dassault (Marcel) | 438, 472, 473(1), 480(9) 497(1), 500, 509, 532(6), 544(2), 550 |
| Daurat (Didier) | 417, 527, 547 |
| Daussac (colonel Eugène) | 431(3) |
| Déat (Marcel) | 549(2) |
| Deauville | 542 |
| Debré (Michel) | 467(4), 482(3,11), 517, 532(5), 544(5), 549(2) |
| Dechaux (général Jean) | 520(1,2) |
| Delachenal (général Pierre) | 480(1) |
| Delfino (général Louis) | 517, 519 |

| | |
|---------------------------------|--|
| Delouvrier (Paul) | 517 |
| Delta (du Tonkin) | 534(2) |
| Demaizière (Louis) | 501 |
| Denain (général Victor) | 450(1,2), 500, 548(2) |
| Deplante (Henri) | 475(3), 524(1) |
| Deullin (Albert) | 506 |
| Deutsch de La Meurthe (Suzanne) | 487 |
| Dien-Bien-Phù | 412, 418, 419, 431(3), 433(1), 435(2), 465, 470, 476, 491(1), 493(1), 507, 508, 512, 514, 516, 517, 518, 520(1,2,3), 534(2,3) |
| Diem (président) | 536(2) |
| Dieppe | 454 |
| Dijon (base) | 431(3), 453, 474(3), 480(10), 502(2), 523(1), 548(2) |
| Djeda | 539(1) |
| Domergues (Jaïc) | 419, 470 |
| Dompnier (général Paul) | 491(1) |
| Dong Khe | 447(2) |
| Dong Hoï | 431(2), 533(1) |
| Dorance (général Michel) | 516 |
| Do Son | 508, 514 |
| Douhet (général) | 543 |
| Doullens | 428, 510 |
| Draguignan (affaire de) | 482(6) |
| Drancy | 422 |
| Drôme | 483 |
| Duc (ingénieur) | 541 |
| Duclos (Jacques) | 549(2) |
| Dulac (général) | 502(3) |
| Duhau (forêt de) | 524(1) |
| Dujour (colonel Jean) | 457(3) |
| Dunkerque | 497(1), 499(1) |
| Dupérier (colonel Bernard) | 495(3) |
| Duranthon (colonel André) | 435(2) |
| Duthoit (Didier) | 435(15) |

E

| | |
|-----------------------|---|
| Ecosse | 469(2), 524(1) |
| Egypte | 435(7), 447(1), 453, 458, 460, 480(4) |
| Eiken (Henri) | 546(5) |
| El Aouina | 440 |
| Elbe (île d') | 526, 530 |
| El Kantara | 435(6), 467(2) |
| Elster (colonne) | 469(6) |
| Elvington | 440(1), 518 |
| Ely (général Paul) | 517 |
| Elysée (palais) | 474(4), 480(5), 503, 510, 532(5) |
| Epervier (opération) | 539(1,6) |
| Escudier (Georges) | 456 |
| Espagne | 411, 414, 415, 417, 422, 425, 428, 433(1), 464, 467(5), 469(1) , 499(1), 500, 503, 520(1), 522(1), 526, 548(1) |
| (guerre d') | 411, 425, 471(1) |
| Esteva (amiral) | 440(1) |
| Etampes (base) | 482, 512 |
| Etats-Unis | 416, 420, 435(12), 436(1), 446, 447(2), 465, 473(1), 476, 477, 480(2,3), 491(1), 502(4), 508, 517, 518, 522(1), 532, 537, 539(5), 544 |
| Evian (accords d') | 440(4) |
| Evreux | 546(3) |
| Ezanno (général Yves) | 435(1), 441, 445(2), 516 |

F

| | |
|-------------------------------|---|
| Fabre (Henri) | 489(1) |
| Fabry (général Jacques) | 519 |
| Faisandier (ingénieur) | 541 |
| Falconara | 435(6) |
| Fay (général Pierre) | 467, 517, 532(4) |
| Fayolle (maréchal) | 427 |
| Fenwick | 518 |
| Ferber (capitaine) | 489(1) |
| Feuvrier (général Charles) | 483(3) |
| Fez | 423, 424 |
| Fezzan | 424 |
| Figueras | 428, 469(1), 500 |
| Fillon (Jean) | 502(2,3) |
| Fleurquin (général) | 437(1), 474(2), 480(1), 494, 513, 532(1) |
| Fleuve Rouge | 534(2) |
| Flohic | 503 |
| Fonck (René) | 427, 487, 498, 505, 532(2), 548(1) |
| Fontanges (Guillaume de) | 491(1) |
| Fontainebleau | 543 |
| Ford (usine) | 501 |
| Forgeot (Pierre) | 486 |
| Forimont (lieutenant-colonel) | 546 |
| Fort-Lamy | 423 |
| Foucher (Max-Pol) | 494 |
| Fouchier (colonel) | 516 |
| Fourquet (général Michel) | 447(3), 482(3) |
| Franchet d'Esperey (Louis) | 426 |
| Franco (général) | 498, 503 |
| Franco-roumaine (ligne) | 506 |
| François-Poncet (André) | 465 |
| Frantz (Joseph) | 542 |
| Fribourg | 492(2), 519, 520(1) |
| Friedrichshafen | 428, 431, 435(1) |
| Frison-Roche (Roger) | 534(5) |
| Fuchs (Bernard) | 431(2) |

G

| | |
|--------------------------------|--|
| Galard-Terraube (Geneviève de) | 418, 465, 517, 546(2) |
| Gallipoli | 450(2) |
| Gallois (général Pierre-Marie) | 482(6) |
| Gama (général Paul) | 517 |
| Gamelin (général Maurice) | 498, 545 |
| Garde (Gabriel) | 432 |
| Garde (général Michel) | 482(10) |
| Garros (Roland) | 509, 548(1) |
| Gary (Romain) | 439 |
| Gastin (général) | 482(9) |
| Gaulle (général Charles de) | 411, 414, 424, 425, 431(4), 439, 440(3), 445(2), 447(4), 454, 467(3), 469(9), 471, 475(1), 480(10), 482(1,11), 496, 497(2), 502(3), 503, 511, 517, 520(3), 532(3,5), 534(1), 541 |
| Gaulle (amiral Philippe de) | 474(4), 532(6), 549(3) |
| Gauthier (général Gabriel) | 435(1), 449(1), 474(5), 480(2), 510, 516, 526, 533(2), 534 |
| Gauthier (Georges) | 449 |
| Gavoile (général René) | 447(1) |
| Gay (Francisque) | 479 |
| Genève (accords de) | 476 |
| Genty (général René) | 519 |
| Gérardot (général Paul) | 517 |
| Gerone | 425 |
| Georges (commando) | 467(4), 469(2) |
| Giap (général Vo Ngyen) | 514, 520(2) |
| Gibraltar | 424, 425, 449(2), 450(2), 467(1), 469(2), 481, 500, 520(1), 532(2), 546(1) |
| Gide (André) | 494 |

| | |
|-------------------------------|---|
| Gimbert (général Henri) | 435(12) |
| Giraud (André) | 510 |
| Giraud (général) | 414, 479, 481, 518, 540(2) |
| Giscard d'Estaing (Valery) | 480(4), 482(6), 532(5), 544(1), 549(3) |
| Glasgow | 518 |
| Gnome et Rhône | 479, 486, 525(1) |
| Godde (général Claude) | 502(3), 510 |
| Goering (maréchal) | 498 |
| Golay (Jacqueline) | 490 |
| Golfe (guerre du) | 482(13) |
| Gourdou-Lesseur | 455, 513 |
| Grande-Bretagne | 416, 424, 425, 428, 431(1), 437(1), 439, 440(1), 445(1), 450(2), 454, 469(1), 474(1), 475(1), 477, 495, 496, 499, 524(1), 534(1), 544 |
| Grandperret (colonel Jacques) | 502(3,4) |
| Gras (général Yves) | 431(3) |
| Grèce | 426, 450(1), 546(3) |
| Grenier (Fernand) | 497(1), 532(2) |
| Loi | 437(2), 518 |
| Grenoble | 425, 544(3) |
| Gretchko (maréchal) | 482(5) |
| Grigaut (général Claude) | 435(12,14), 473(1), 485(1) |
| Guadeloupe | 493(2) |
| Gueguen (général Yves) | 467(4) |
| Guerin (général Jacques) | 435(4) |
| Guillaumat (Pierre) | 497(2), 532, |
| Guillaumet (Henri) | 547 |
| Guinée | 534(5) |
| Guyancourt | 490 |
| Guyane | 489(1,2), 493(2) |
| Guyencourt (Marguerite de) | 423, 470 |

| | |
|----------------------|-------------------------------|
| Guynemer (Georges) | 427, 472, 498, 501, 548(1) |
| Guyot (mademoiselle) | 501 |

H

| | |
|-----------------------------|--|
| Hablot (général Jean) | 435(10) |
| Habré (Hissène) | 539(7) |
| Hai Phong | 514, 516, 532(4) |
| Hanoï | 418, 419, 431(3), 435(2), 507, 516, 517, 532(4) |
| Hao | 532 |
| Harcourt (général Henri d') | 508, 548(1) |
| Hardy (René) | 477 |
| Harrier (programme) | 473(3) |
| Harris (général) | 440(2) |
| Hartemann (général) | 420, 502(2), 508 |
| Haute-Savoie | 483(1) |
| Hawk (missile) | 539 |
| Héliopolis | 435(7) |
| Herbement (André) | 501 |
| Hernu (Charles) | 480(8), 510 |
| Heurtaux (colonel Alfred) | 450(1), 487, 501 |
| Hills (Maryse) | 466 |
| Hispano-Suiza | 486, 525(1) |
| Ho Chi Minh | 449(2) |
| Hoggar | 532(5), 534(4) |
| Hongrie | 497(2) |
| Hollande | 449(2), 467(2), 469(8), 477, 495(3,4), 499(2), 511, 524(2) |
| Hue | 418 |
| Huguet (général Paul) | 510, 539(1) |
| Huntziger (général) | 482(9) |

I

| | |
|------------------------------|---|
| IBM | 482(3) |
| Icare | 533 |
| Iglescias | 522(1) |
| Illiouchine (monsieur) | 482(5) |
| Inde | 482(10)544 |
| Indochine 2° guerre mondiale | 431(2), 447(2), 475(4), 517 |
| guerre d'Indochine | 411, 413, 418, 419, 423, 431(2), 433(1), 435(2,3,4,5), 436(1,2), 438, 445(3), 447, 448, 449(2), 454, 457(3), 465, 470, 476, 478, 482(10), 483(2), 491(1), 493(1), 496, 507, 508, 512, 514, 515, 516, 517, 518, 520(1,2), 529, 530, 532(4), 533(1), 534(2), 549(1) |
| Inverloch Castle | 469 |
| Irak | 445(1), 453 |
| Iran | 453 |
| Irlande | 413, 451, 503 |
| Israël | 446, 447(1), 449(1), 451(1), 452, 453, 457(1), 458, 459, 460, 461, 462, 467, 482(10,11), 485(1), 502(4), 529, 533(2) |
| Israéliens | 446, 447(1), 453, 457, 458, 462, 550 |
| Issoudun | 469 |
| Issy-les-Moulineaux | 435(15), 525(1) |
| Istanbul | 421 |
| Istres (base d') | 492, 513, 520(1), 549(1) |

| | |
|---------------|--|
| Italie | 420, 447, 450(1), 480(10), 482(9), 502(1), 517, 519, 520(1), 522(1), 530, 532(2), 546(2) |
| (campagne d') | 432, 433(1), 447(2), 491(1), 496, 512 |
| Italiens | 424, 445(1), 450(1) 480(1,2) |

J - K

| | |
|---------------------------|---|
| Jacquot (général Bernard) | 445(3) |
| Jade Amicol (réseau) | 506 |
| Jannin (Suzanne) | 436(2) |
| Japon | 433(1), 518 |
| Japonais | 431(2), 433, 463, 482(10) |
| Jordanie | 458 |
| Jouhaud (général Edmond) | 429, 440(4), 445(4), 449(1), 461, 467(4), 480(1), 482(10), 496, 502(4), 517, 519, 532(5), 541 |
| Joussen (Pierre) | 482(9) |
| Juillot (colonel Marcel) | 449(1), 452 |
| Juin (général Alphonse) | 450(1), 497(1), 512, 532(3,4) |
| Jupiter (exercice) | 440(3) |
| Kadhafi (Muammal el) | 539(1) |
| Kapp (putsch de) | 463 |
| Karlsruhur | 489(2) |
| Kasba Tadla | 431(1), 520(1), 533(1), 538 |
| Kedar (monsieur) | 462 |
| Kennedy (John Fitzgerald) | 510 |
| Kerillis (capitaine de) | 469(5), 489(1,2) |

| | |
|-------------------------------|--------|
| Kessel (Joseph) | 494 |
| Khedar (capitaine) | 435(6) |
| Khel (pont de) | 502(2) |
| Kir (chanoine) | 502(3) |
| Kmers rouges | 536(1) |
| Koenig (général Marie-Pierre) | 517 |
| Kolwesi | 423 |
| Konakry | 488 |
| Kon Tum | 507 |

L

| | |
|---------------------------------|---------------------------------------|
| Labinal (société) | 532(7) |
| Labit (général Georges) | 517 |
| Laborderie (Amiral) | 464 |
| La Chambre (Guy) | 450(1), 486, 505 |
| Laï-Chau | 507 |
| Lacoste (amiral) | 433(2), 467(4), 520(3) |
| Ladouce (général Michel) | 451(1), 517, 532(2) |
| La-Ferté-Gaucher | 518 |
| Lahens (général Pierre) | 435(7) |
| Lahr | 465, 480(1), 532(5) |
| Lamarque (Georges) | 532(1) |
| La Martinière (colonel Jean de) | 532(2) |
| La Morlaye (général de) | 511 |
| Lalande (général de) | 502(6) |
| Lang (Jack) | 494 |
| Lang-Son | 420, 496, 508, 514, 520(2), 534(2) |
| Lao Chaï | 493(1) |
| Lao Kay | 491(1,2) |
| Laos | 431, 476 |
| La Regahia | 474(4) |
| Largo House | 469(2) |
| La Réunion | 418, 423 |
| La Spezzia | 517 |
| Latécoère (ligne) | 527, 531, 547 |
| Latham (Hubert) | 456 |
| Lattre de Tassigny | |

| | |
|--|---|
| (général Jean de) | 416, 420, 431(3), 457(3), 491(1), 517, 546(2,4) |
| Laurent-Eynac (Laurent) | 505, 522(1) |
| Lauzeral (colonel Pierre) | 539(2) |
| Lauzin (général Henri) | 517 |
| Laval (Pierre) | 450(1), 511 |
| Lavaud (général) | 497(2) |
| Le Bon (Gustave) | 504 |
| Le Bourget (base) | 418, 422, 480(1), 518, 546(4) |
| (salon) | 529 |
| Le Brix (Joseph) | 521(1) |
| Lebrun (Albert) | 450(1) |
| Le Caire | 424, 522(2) |
| Lecerf (général Jean-Louis) | 435(11), 541 |
| Lèchères (général Charles) | 483(2), 517, 520(1), 544(4) |
| Leclerc de Hauteclouque (maréchal Philippe) | 424, 438, 445(3), 457, 520 |
| (division) | 438 |
| Le Crotoy | 487 |
| Leduc (René) | 509, 529 |
| Lefèvre (Charles) | 522(1) |
| Le Havre | 437(1) |
| Lejeune (Max) | 507 |
| Le Mire (Henri) | 517 |
| Le Patezour (général) | 539 |
| Le Prieur (Yves) | 455 |
| Le Richelieu | 482 |
| Les Mureaux | 437(2) |
| Levant | 441 |
| Levant (île du) | 502(5) |
| Lézignan-Corbières | 549(1) |
| Liban | 464, 482(11), 548(2) |
| Libye | 411, 429, 441, 445(1) |
| Limassol | 435 |
| Limousin | 545 |

| | |
|-----------------------------|--|
| Lindbergh (Charles) | 466, 504, 506, 522(1) |
| Lion (Elisabeth) | 490 |
| Lioncourt (Therèse de) | 423 |
| Lisbonne (conférence de) | 445(3) |
| Lissarague (général Pierre) | 510, 544(3,4) |
| Litolff (Albert) | 478 |
| Lod | 446, 447(1), 449(1), 451(1), 457(1), 459 |
| Loire | 500, 524(2) |
| Londres | 425, 445(2), 454, 462, 469(9), 475, 497(2), 499(2), 502(3), 513, 520(3) |
| Lorient | 475(4) |
| Lotti (Armand) | 494, 501, 527 |
| Loustaunau-Lacau (colonel) | 450(1) |
| Louxor | 435(6), 446, 447(1), 449, 451(1), 452, 457(1), 459, 462, 467 |
| Lubeck | 481 |
| Ludwigshafen | 440(3) |
| Luxeuil | 420, 480(5), 502(2), 519 |
| Lyautey (maréchal) | 450(1), 531 |
| Lybie | 480(4) |
| Lybiens | 539(6) |
| Lyon | 478, 519, 546(2) |

M

| | |
|-----------------|--|
| Macédoine | 546(3) |
| Madagascar | 437(2), 508, 517, 522(2), 527, 533(2) |
| Madon (Georges) | 447(3), 516 |
| Madrid | 417, 425, 469(2), 496, 500 |
| Magdebourg | 518 |
| Magne (général) | 502(4) |
| Maison-Blanche | 413, 519 |

| | |
|--|--|
| Maismont (lieutenant de) | 445(2) |
| Mali | 445, 517 |
| Malraux (André) | 494 |
| Malte | 423 |
| Maloum (président) | 539(1) |
| Manche (tunnel) | 532(7) |
| Mangin (général) | 435(8), 472 |
| Manille | 448 |
| Manta (opération) | 539(1,5) |
| Marcellin (Raymond) | 482(11) |
| Marchelidon (Jacques) | 516 |
| Maricourt (général Alain Dumesnil de) | 440(3), 482, 503, 516, 519, 520(1) |
| Marienne (capitaine) | 469(2), 475(3), 500 |
| Marin La Meslée (Edmond) | 471(2) |
| Marmier (colonel Lionel de) | 444, 468 |
| Marne (bataille de la) | 427, 542 |
| Maroc | 415, 419, 425, 428, 431(1,3), 432(1), 439, 445(2,3), 449(1), 450(1), 467(5), 474(3), 520(1), 521, 530, 531, 540(2), 548 |
| Marrakech | 411, 415, 497, 502(1), 538, 539(2), 548(1) |
| Marseille | 431(1, 2), 457(1), 469(1) |
| Martel (Christian) | 532(1) |
| Martin (Renée) | 423 |
| Martin (général André) | 435(10), 440(3), 467(5), 474(4), 482(2), 502(5), 517, 532(6), 544(3) |
| Martin (ingénieur en chef) | 541 |
| Massif Central | 546(1) |
| Mauritanie | 493(1), 539(2) |
| Maurienne (vallée de la) | 546(3) |
| Maurin (général François) | 482, 485(1), 544(1) |

| | |
|------------------------------|---|
| Maurin (général Philippe) | 532, 549(2) |
| Mauritanie | 493 |
| Meknès | 431(1), 435(1), 437(1), 440, 474(3), 503, 524(1), 530, 533(1), 540(1) |
| Melun-Villaroche | 525(2) |
| Mendès France (Pierre) | 439, 445(1), 532(4) |
| Ménetrel (docteur) | 498 |
| Mengen | 435(1), 520(1) |
| Mentré (Roland) | 447(2) |
| Mermoz (Jean) | 547 |
| Mers El-Kebir | 421, 437(2), 443, 445(1), 449(1), 450(2), 471(1), 482(9), 520(1), 532(2), 546(1) |
| Mery (général Guy) | 435(14), 544(1) |
| Messier (usines) | 549(1) |
| Metz (base) | 474(4) |
| Meulun-Villaroche | 525 |
| Meuse (ponts de la) | 479 |
| Michaud (colonel René) | 517 |
| Michaud (Robert) | 497(1) |
| Michelin (Etienne) | 550 |
| Minerve (programme) | 473(3) |
| Miranda (camp) | 425, 464, 469(1), 481, 491(2), 500, 520(1) |
| Mitterrand (François) | 480(7), 493(1), 534(3) |
| Mitterrand (général Jacques) | 435(11), 467 |
| Moch (Jules) | 532(4), 549(2) |
| Mollet (Guy) | 447(4) |
| Monclar (général) | 482(10) |
| Monge (Louis de) | 501 |
| Montagne-Noire | 497(1) |
| Mont-Blanc | 523(2) |
| Montcornet | 549 |

| | |
|-------------------------|--|
| Mont-de-Marsan | 420, 431(4), 435(1), 447, 482(1,10), 485(2), 502(4), 526, 532(4) |
| Montebello | 447(3) |
| Mont-Genèvre | 546(2) |
| Montgommery (maréchal) | 467(1), 475(1), 546(3) |
| Montmirail | 469(6) |
| Mont-Verdun | 523(1) |
| Morlaix | 534(1) |
| Moscou | 544(4) |
| Mouchotte (René) | 416 |
| « Mouette » (opération) | 520(2) |
| Moulignon | 501 |
| Moyen-Orient | 445(1) |
| Munich (événements) | 450(1), 479, 497(1), 499(1), 517, 520(1) |
| Murat (Achille) | 527 |
| Murtin (général) | 474(2), 496, 501 |
| Mururoa | 437(2), 549(2,3) |
| Musée de l'Air | 522(1) |
| Musulmans | 517, 546(5) |

N

| | |
|-------------------------|---|
| Nam Dinh | 419, 516, 534(3) |
| Nancy-Ochey | 474 |
| Nantes | 469(9) |
| (accident) | 523(3), 544(3) |
| Naples | 546(3) |
| Na San | 418, 419, 491(1), 507, 514, 517, 520(2), 534(2) |
| Nasser (Gamel) | 449 |
| Navarre (général Henri) | 427, 434, 517, 520(1) |
| Navarre (Jean) | 427, 434, 472, 548(1) |
| N'Djamena | 539(1,5,7) |
| Nelis (base) | 539(5) |
| Nevada (désert) | 510 |

| | |
|---------------------------|-----------------------------------|
| Nevers | 500 |
| Nghia Lô | 507 |
| Nia Trang | 431(2), 465 |
| Nicot (général Jean) | 467(4), 532(5), 533(2), 549(2) |
| Nicosie | 435(7) |
| Niger | 482(5,13) |
| Noguès (Maurice) | 547 |
| Norfolk | 480(4) |
| Normandie débarquement de | 411, 437(1) |
| Norvège | 435(10), 469(9) |
| Nouvelle-Orléans | 502(4) |
| Nungesser (Roland) | 548 |

O

| | |
|----------------------|---|
| Océan Indien | 482(5) |
| Odiham | 454, 468 |
| Oiseau Canari | 522(1) |
| Omega (opération) | 516 |
| Oran | 426, 435(9), 437, 440(3), 454, 467(4), 474(1), 482(9), 510, 516, 533(2), 543 |
| Orange (base) | 502(2), 510 |
| Oranie | 435(9), 467(4) |
| Orient | 426, 442, 450(1), 546 |
| Orléans | 440(3) |
| Orléans-ville | 534(3) |
| Orly | 411, 484, 502(1) |
| Ornano (Michel d') | 549(3) |
| Ouad Amimin | 429 |
| Ouadidoum | 539(7) |
| Ouakam | 413 |
| Ouargla | 507, 508 |
| Overlord (opération) | 469 |

P

| | |
|-----------------------------|--|
| Pachebat (colonel Léon) | 539(1) |
| Pacifique | 532(6) |
| Pakistan | 544(4) |
| Palewski (Gaston) | 482(11), 532(2), 549(3) |
| Palma | 539 |
| Pampelune | 481 |
| Papon (Maurice) | 473(2) |
| Paris (comte de) | 450(2) |
| Paris | 457(3) |
| Paris-Match | 461 |
| Parisot (colonel Clovis) | 480(2) |
| Pas-de-Calais | 469(1) |
| Passy (colonel) | 495(3) |
| Pastier (général) | 517 |
| Patton (général) | 537, 546(2) |
| Patrie (groupe) | 497(1) |
| Pau | 441, 450(1), 548(1) |
| Pays-Bas | 431(1), 449, 532 |
| Pearl Harbor | 448 |
| Pelletier d'Oisy (Georges) | 440(1) |
| Pelotas | 547 |
| Perseval (général Georges) | 447(1) |
| Perdrizet (général Maurice) | 446, 461 |
| Perenporth | 474(2) |
| Pérou | 485 |
| Perpignan | 425, 532(2), 533(1) |
| Pétain (Philippe) | 450(1,2), 475, 486, 498, 500, 532(2), 540(2), 546(2) |
| Peugeot (firme) | 501 |
| Peyrefitte (Alain) | 549(3) |
| Pfimlin (Pierre) | 532 |
| Philippeville | 533(2) |
| Pichoff (André) | 435(6,7,9), 467(4) |
| Pieds-Noirs | 517 |
| Pierrelatte | 523(2), 549(2) |

| | |
|----------------------------|--|
| Pijaud (colonel) | 445(1) |
| Pinot (colonel Edouard) | 534(1) |
| Pinsard (Armand) | 504, 505 |
| Pirot (Yves) | 435(4) |
| Pisani (Edgar) | 498 |
| Pittsburgh | 480(1) |
| Plaine des Jones | 532(4) |
| Plymouth | 534 |
| Pleven (René) | 435, 482(10), 512 |
| Ploërmel | 500 |
| Pnom Penh | 478, 516, 536(2) |
| Pochentong | 536(2) |
| Poher (Alain) | 482(1,13) |
| Poli (général) | 539(5) |
| Pologne | 467 |
| Polonais | 469, 477, 478, 469(9), 495(1), 518, 520(1) |
| Polynésie | 423, 549(3) |
| Pompidou (Georges) | 447(4), 482(4,6,11), 532(7), 544(1), 549(3) |
| Pontivy | 475(3), 500 |
| Port-Lyautey | 497(1) |
| Port-Saïd | 435(7), 446 |
| Portugal | 478 |
| Potez-Avco | 497(2) |
| "Pou du ciel" | 525(1) |
| Prague (printemps de) | 445(4) |
| Pratt et Whitney | 473, 485(1) |
| Prayer (général Gilbert) | 447(3) |
| Prestat (colonel Louis) | 435(1) |
| Proche-Orient | 464 |
| Provence (débarquement de) | 502(2), 532(2), 540 |
| Pruneau (général) | 442 |
| Puget (général) | 520(1) |
| Pyrénées | 425, 481 |

Q -R

| | |
|----------|-----|
| Quenault | 542 |
|----------|-----|

| | |
|----------------------------|---|
| Quenin (ingénieur en chef) | 541 |
| Rabat | 431(3), 433, 520, 530 |
| Radio-Patrie (réseau) | 481 |
| Ramat David | 453, 458, 460, 461, 485(1) |
| Ramleh | 446, 451(1) |
| Rayack | 411, 424 |
| RC 4 (route) | 406, 457 |
| Redflag (exercices) | 539(5) |
| Reggane | 420, 445(3), 482(1), 517 |
| Reichstadt (duc de) | 532(1) |
| Reims | 478, 492(2), 501 |
| Reims (base) | 431(3), 435(5), 502(3), 510, 517, 533(1) |
| Relizane | 431(1) |
| Renard (Paul) | 501 |
| Résurrection (opération) | 502(3) |
| Réveilhac (colonel) | 522(2) |
| Revers (général) | 482(10) |
| RFA | 480(6), 482(5) |
| Rhénanie | 479 |
| Rhin | 432, 449(2), 481, 519 |
| Rhodésie | 423 |
| Rhône | 420, 502(2) |
| Rhur | 484, 495(1) |
| Ricard (Georges) | 509 |
| Ridgeway (général) | 481, 549(2) |
| Rif (guerre du) | 432(1), 450(1), 531, 546(1) |
| Riffard (Marcel) | 501 |
| Ringway | 469(2), 495(2), 496, 500 |
| Robert (médecin-général) | 483(2) |
| Rocamadour (base) | 480(8) |
| Rochefort (base) | 441, 454, 469(1)482(3), 544(3) |
| Rolland (Romain) | 548(2) |
| Romanet (Bernard de) | 501 |

| | |
|------------------------------|-----------------------------------|
| Romans-Petit (colonel Henri) | 532(3) |
| Rommel (maréchal) | 445(2) |
| Ronin (colonel) | 450(1) |
| Roos (Joseph) | 525(1) |
| Roquebrune (lieutenant de) | 475(1) |
| Roques (général) | 501 |
| Rouen | 467(1), 549(2) |
| Rouquette (général Marcel) | 541 |
| Roy (Jules) | 482(10), 491(2), 494, 518, 529 |
| Roy (Maurice) | 525(1) |
| Rozanoff (Constant) | 488, 526, 529, 550 |
| Rundstedt (général von) | 433(1) |
| Russes | 532(3), 546(5) |

S

| | |
|-------------------------------|--|
| Sahara | 419, 423, 447(4), 482, 534(5), 540(2) |
| Saïgon | 420, 433(1), 447, 465, 478, 516, 536(1) |
| Saint-Atham | 424 |
| Saint-Brieuc | 495(3) |
| Saint-Cyr | 492(2), 513 |
| Saint-Cricq (général Maurice) | 435(14) |
| Saint-Dizier | 449(1) |
| Saint-Etienne | 546(3) |
| Saint-Exupéry (Antoine de) | 466, 494, 529, 540(2), 547 |
| Saint-Hubert | 469(7) |
| Saint-Jean-d'Acre | 445(1) |
| Saint-Macary (général Daniel) | 435(5), 510 |
| Saint-Marcel | 469(3), 475(2), 495(2,3), 524(1) |
| Saint-Martin (général Gérard) | 480(1) |
| Saint-Nazaire | 481 |
| Saint-Raphaël | 455, 532 |
| Salal | 539(1) |

| | |
|---------------------------------------|---|
| Salan (général Raoul) | 410, 445(4), 447(3), 496, 517 |
| Salon-de-Provence | 435(12,13), 436(1), 510, 512, 532(2), 533(1), 546 |
| Salonique | 442, 535 |
| Salvador | 423 |
| Salvagniac (médecin-général André) | 435(2) |
| Sanguinetti (amiral Antoine) | 482(14), 549(2) |
| Santini (colonel Alexis) | 474(5) |
| Santos-Dumont (Alberto) | 489(1) |
| Saqiet | 433, 502, 519 |
| Sardaigne | 491(2), 517 |
| Sarre | 443 |
| Schoelsing (commandant) | 416 |
| Schreiber (Arthur) | 522(1) |
| Schneider (madame Jean) | 490 |
| Schneider (Paul) | 456 |
| Schneider (Stanislas) | 489(1) |
| Sedan | 479, 497(1), 545 |
| Seine-Maritime | 549(2) |
| Sénégal | 437 |
| Senghor (Léopold) | 440(3), 494 |
| Serratat | 539(1) |
| Serraut (colonel) | 546(3) |
| Servan-Schreiber (Jean-Jacques) | 546(4) |
| Servanti (projet) | 473(3) |
| Setif | 480(2,10) |
| Seville (affaire de) | 435(15) |
| Shangai | 448 |
| Shetland (îles) | 411, 474(2) |
| Siam | 431(2) |
| Sianouk (Norodom) | 516, 536(1) |
| Sicile | 432, 433(1), 482(9) |
| Sidi-bel-Abbes | 467(4), 546(4,5) |
| Sidi Ahmed | 540(1) |
| Sigfried (ligne) | 500 |
| Sigma (usines) | 516 |

| | |
|----------------------------|---|
| Si Salah (Zamon Mohammed) | 517 |
| Simard (général Pierre) | 480(10) |
| Sinaï | 446, 447(1), 451 |
| Singapour | 448 |
| Sisteron | 517 |
| SNECMA | 480(9), 486, 525(1,2), 532(7) |
| SNCASO | 500 |
| Solenzara | 523(2) |
| Sologne | 469(6) |
| Somme | 442 |
| Soufflet (général Jacques) | 510 |
| Soudan | 539(7) |
| Soustelle (Jacques) | 433(2) |
| Soviétiques | 447, 450(1), 482(5), 532(6), 536(1,2) |
| Spahis | 546 |
| Stalingrad | 410, 475(3) |
| Stehlin (général Paul) | 426, 435(9), 467(4), 471(2), 480(1,4), 497, 482(2), 497(1,2), 504, 517, 522(1), 532(2), 544(2), 545 |
| Stockholm | 435(10) |
| Stuttgart | 518 |
| Sud-Aviation | 473(1) |
| Suède | 435(10) |
| Suez (opération de) | 435(5,6,7), 447, 449, 450, 451(1), 453, 457(1), 458, 462, 480(10), 491(2), 497(2), 502(3) |
| Suez (société) | 532(7) |
| Suffolk | 469(7) |
| Suisse | 450(1,2), 477, 482(11) |
| Suresnes | 525(3) |
| Syrie | 424, 436(1), 445, 450(2), 468 |
| Szydowski (Joseph) | 486, 497(3), 525(1) |

T

| | |
|---|--|
| Tabuteau (Maurice) | 501 |
| Tacaud (opération) | 539(1) |
| Tahiti | 493(2) |
| Talbot | 525(1) |
| Tacaud (opération) | 539 |
| Tan Son Nhut | 507 |
| Tassin de Saint-Péreuse (colonel Pierre) | 546(4) |
| Taverny | 474, 480(5), 482(3), 519, 532, 540(2) |
| Tchad | 423, 437(3), 482(4), 483(3), 502(6), 510, 534(5), 539(1,5) |
| Tchadiens | 539(6) |
| Tchécoslovaquie | 510, 517 |
| Tebessa | 496, 502(3) |
| Telergma | 428, 431(4), 512 |
| Tenedos | 450(1) |
| Ténéré | 534(5) |
| Thaïlande | 536(2,3) |
| Thibaudet (colonel) Commission | 532(3) 436(1) |
| Thiès | 482(9) |
| Tigres volants | 465 |
| Tillon (Charles) | 416 |
| Timi-moun | 534(4) |
| Tindouf | 432, 440 |
| Tito (maréchal) | 546(3) |
| Tlemcen | 440(3) |
| Tobrouk | 441, 468 |
| Tombalbaye (président) | 502(6) |
| Tonkin | 420, 431(2), 433(1), 447(2), 516 |
| Toul | 539(3) |
| Toulon | 426, 517, 519 |
| Toulouse | 430, 522(1) |
| Tourane | 445(3), 533(1) |

| | |
|------------------|---|
| Tours (base) | 420, 532(4), 533(1), 539(3) |
| Tricot (Bernard) | 482(3), 517 |
| Tripoli | 475 |
| Trômelin (île) | 437(2) |
| Tulle | 481 |
| Tunis | 432, 439, 440 |
| Tunisie | 426, 447(2), 474(3), 479, 488, 502(3), 524(1), 532(2) |
| Tunisien | 497(2) |
| Turbomeca | 486, 525 |
| Turcat (André) | 482(10), 546(1,5) |
| Turin | 546(3) |
| Tyrol | 495(1) |

U -V

| | |
|------------------------------|--|
| URSS | 482(5), 544 |
| UTA | 423 |
| Val de Grâce | 546(4) |
| Valin (général Martial) | 416, 424, 439, 444, 445(2), 467(1), 468, 492(1), 515, 534(1) |
| Valette-Dauziat (colonel de) | 546(2) |
| Vandœuvre (Vassilia de) | 490 |
| Van Hinh (général N'Guyen) | 415, 520(1) |
| Vannes | 469(4), 495(1,3) |
| Vanuxem (général) | 496, 520(2) |
| Varsovie | 418 |
| Pacte de | 510 |
| Vedrines (Jules) | 434, 456 |
| Vercors | 493(1) |
| Verdun | 434, 472 |
| Velizy-Villacoublay | 542 |
| Vichy (gouvernement de) | 432(1), 445(1), 450(1), 482, 511 |
| Victor (Maurice) | 501 |
| Vienne | 508 |

| | |
|----------------------------|-----------------------------------|
| Vientiane | 433(1) |
| Viet-minh | 431(2), 447(2), 491(1), 534(2) |
| Viet-nam | 476, 482(11), 502(2), 536(1) |
| Vietnamiens | 454, 465, 476, 536(1) |
| Villacidro | 517, 520(1) |
| Villacoublay | 411, 502, 528 |
| Villeneuve | 539(4) |
| Villiers (société) | 509 |
| Vincennes | 466 |
| Vinh Yen (bataille) | 457(3) |
| Voisin (Gabriel) | 489(1) |
| Vuillemin (général Joseph) | 450(1), 497(1), 543 |
| Vullierme | 509 |

W - X - Y - Z

| | |
|--------------------------|--------------|
| Walter (général Pierre) | 445(4) |
| Washington | 497(2) |
| Weiller (Paul-Louis) | 496 |
| Weygand (général Maxime) | 498 |
| Wiesbaden | 546(4) |
| Wilhelem (Claude) | 435(4) |
| Yacco (société) | 486 |
| Yougoslavie | 482(13), 535 |
| Ziegler (Henri) | 473(1), 509 |
| Zinowski | 473(2) |
| Zouar | 534(5) |

MATIERES

A

| | |
|----------------------------------|--|
| Académie de l'Air et de l'Espace | 482(13) |
| Accident | 431(1), 435(15), 442, 447(2), 467(5), 472, 474(5), 492(1), 497(2), 502(2,6), 530, 531, 532(1), 533(1), 534(5), 535, 536(1), 539(2,4), 548(1) |
| Accords (Genève) | 476 |
| Achat | 482(2,4), 502(4), 532(6) |
| Acrobatie | 472, 512, 535, 548(1) |
| Aéro-club | 455, 490 |
| Aérodynamique | 525(2) |
| Aérodrome | 455 |
| Aéronavale | 455, 480(6) |
| Aérostation | 430, 456, 508, 512, 530 |
| AGARD | 540(2) |
| Aide américaine | 457(1), 497(2), 517, 520(2), 536(1) |
| Aide de camp | 482(9), 503, 517 |
| Aiguilleur du ciel | 474 |
| Air Sea Rescue | 502(2) |
| ALAT | 467(5), 490, 534(4) |
| Alerte | 539(2,3) |
| Alliance Atlantique | 510 |
| Alliés | 450(1), 469(8), 479, 482(3), 497(2), 522(1), 532, 540(1) |
| Air sea rescue | 502 |
| Ambassadeur de France | 539(6,7), 544(4) |
| Antenne chirurgicale | 539(7) |

| | |
|---------------------------|--|
| Antigaullisme | 499(1) |
| Antisémitisme | 445(1) |
| Appel du 18 juin | 439, 444, 468, 475(1), 518 |
| Appelé du contingent | 435(7), 440(4), 457(1), 467(3), 502(5), 544(5) |
| Appui aérien | 502(2), 514, 520(2) |
| Appui feu | 447(3), 462, 539(6) |
| Archéologie | 534(5) |
| Archive | 450(2), 503, 546 |
| Armée américaine | 431(1), 546(3) |
| Armée belge | 445(4) |
| Armée canadienne | 469(9), 474(2), 477 |
| Armée de métier | 482(7) |
| Armée secrète | 481, 546(1,2), 549(1) |
| Armée soviétique | 469(2), 481, 532(3) |
| Armée de terre | 436, 447(3), 454, 467(4), 474, 480(6), 482(6), 483(1,2), 491(1), 493(1), 507, 508, 510, 514, 516, 517, 532(5), 533(1), 534, 539(6), 540(2), 545, 546(1,3), 548(1) |
| Armée vietnamienne | 536(2) |
| Armement des appareils | 447(3), 456, 478, 480(4), 534(2), 539(1,2), 543 |
| Armement nucléaire | 480(5), 482(4,6) |
| Armistice du 22 juin 1940 | 455, 471, 487, 488, 508, 518, 532(1), 540, 543, 545, 546(1) |
| Contrôle | 497(1) |
| Armistice (Indochine) | 435(5) |
| Armurerie | 549(1) |
| Arrestation | 466, 469(1), 493(1) |
| Arsenal | 482(7) |
| Artillerie | 481, 505 |
| viet-minh | 520(2) |

| | |
|------------------------------------|--|
| Artillerie de l'Air | 493 |
| As de l'aviation française | 427, 434, 487, 498, 535 |
| Anglaise | 456 |
| Assistante sociale | 402 |
| ATAF 4°(Allied tactical air force) | 428, 496, 532(5) |
| ATAR (moteur) | 525(3), 544(4) |
| Atelier de l'Air | 521 |
| Attaché de l'Air | 508, 520(3) |
| Attaché militaire | 450(1), 482(8), 496, 548(1) |
| Attaque au sol | 453, 485, 543 |
| Attentat | 503, 540(2), 546(5) |
| Aumônier | 435(1,13) |
| Autogyre | 522(1) |
| Avancement | 449(2), 480(8), 544(3) |
| Aviation allemande | 450(2), 454, 478, 497(1), 498, 517 |
| Américaine | 502(4), 536(3), 537 |
| d'assaut | 517 |
| autrichienne | 508 |
| britannique | 440(2), 450, 544(1) |
| cambodgienne | 536(1) |
| civile | 437(2), 444, 467(6), 482(3,7,10), 494, 517, 540(1) |
| israélienne | 458, 460, 461 |
| italienne | 517 |
| légère | 483(3) |
| populaire | 411, 437(1), 454, 455, 474(1) |
| Avion américain | 428, 491(2), 536(1,2) |
| Avion de combat | 480(7), 539(2,6), 544(1,4) |
| Avion-école | 485 |
| Avion européen | 480(6), 544(2) |
| Avion futur | 480(4), 510 |
| Avion japonais | 532(4) |
| Avion nucléaire | 480(5) |

| | |
|--------------------|--|
| Avion ravitailleur | 473 |
| Avion à réaction | 436(2), 469(7), 503, 517, 523(1), 530 |
| Avion de transport | 480(9), 539(1) |
| AWACS | 480(7), 482(7), 510, 539(5), 544(2) |

B

| | |
|--|--|
| Barrage | 534 |
| Barricades (d'Alger) | 474(4) |
| Ballon | 430, 445(2), 456, 508, 513, 549 |
| Barrage | 534(5) |
| Base aérienne | 435(16), 467(3), 480(8), 482(3), 502(4), 508, 510, 540(1), 546 |
| Américaine | 493(1), 520(1) |
| Cambodgienne | 536(2) |
| Canadienne | 493(1) |
| Base de stockage | 539, 540(1) |
| Bataillon de marche | 546 |
| BBC | 475(3) |
| BCRA (bureau central de renseignement de l'armée) | 450, 475(3), 524(1) |
| Bimoteur | 480(6), 482(4), 544(1) |
| Blindage | 514, |
| | |
| Bombardement 1939-1945 | 440(2,3), 448, 467(1), 469(1), 475, 482(9), 518, 519, 549 |
| Egyptien | 467 |
| Indochine | 514 |
| Lourd | 518 |
| en piqué | 497(1), 514 |
| stratégique | 517 |
| Bombe | 445(2), 514, 518, 536(1), 539 |

| | |
|---|---|
| Atomique | 465, 482(1), 532(5), 539(3), 549(2,3) |
| Chimique | 536(1) |
| Bourse de pilotage | 438, 474(1), 484, 494, 513, 532(1) |
| BPE (bureau de prospectives et études) | 510 |
| BPG (bureau plan-programme) | 485 |
| BPM (bureau programme matériel) | 485, 544(2) |
| Brevet chef de patrouille état-major | 502(3,4) 435(14) |
| parachutisme | 499(1) |
| pilote | 440(1), 442, 474, 478, 496, 502(1), 513, 515, 536(1), 539(2), 548 |
| pilote d'hélicoptère | 482(10), 502(6) |
| pilote de tourisme | 522(1) |
| Brigades internationales | 493(1) |
| Budget de l'AA | 435(15), 467, 480(6), 482(1,4,13), 502(5), 510, 544(2) |
| Bureau des avions nouveaux | 485(1) |
| Bureau d'études générales | 481, 482(1,10), 544(2) |
| Bureau plans | 445(3), 485(1), 519, 532(4), 544(2) |
| Bureau des programmes de matériel | 485(1), 497(2), 526 |

C

| | |
|--------------------------------------|---------------------|
| Cabinet ministériel | 480(8), 517 |
| Cahier d'ordres | 451(1) |
| Caisse militaire de sécurité sociale | 482(12) |
| Camouflage | 440(2), 514 |
| Camp d'entraînement | 469(2) |
| Camp de jeunesse | 445(2) |
| Camp de concentration | 481, 491(1), 532(3) |

| | |
|---|---|
| Camp de prisonniers | 425, 430, 431(1), 445(2), 454, 495(1), 532(3) |
| Vietminh | 465, 536(3) |
| Campagne de France (1940) | 420, 464, 509, 537, 543 |
| Canon | 485, 539 |
| Capitulation allemande | 469(9) |
| Captivité | 439 |
| Carburant | 447(1), 482(3,5), 539(1) |
| Carrière civile | 532(7), 533 |
| Carrière militaire | 449 |
| Carte d'identité | 446, 447(1) |
| Cartographie | 451(1), 531 |
| CATAC (commandement aérien tactique) | 447(1), 474(3), 480(10), 502, 519, 532(5) |
| Cavalerie | 427, 489(1), 520(1) |
| CED | 445(3), 517 |
| Censure | 445(4) |
| Centre de prospective et d'évaluation | 532(7) |
| Cessez-le-feu | 447(3) |
| CEV (Centre d'essais en vol) | 473(1,3), 482(10), 490, 526, 540(1), 544(3) |
| CEAM (Centre d'expériences aériennes militaires) | 431 (4), 482(1), 485(2), 526, 532(4,5) |
| Champs de tir | 465 |
| Chantier de la jeunesse | 425, 428, 433(1) |
| Char | 446, 447(1), 449(1), 467(1), 480(7) |
| Chasse allemande | 430, 434, 448, 456 |
| Egyptienne | 449(1) |
| Française | 510, 530 |
| Chasseur à pied | 548(1) |
| Chef d'escadrille | 548(1) |

| | |
|---|---|
| Chef d'état-major de l'AA | 480(8), 532(7), 539(7), 544(1,2,4) |
| Chef d'état-major des armées | 482(4), 532(6), 544(2) |
| Chef de patrouille | 478, 480(3), 502(3), 539(2) |
| CI (centre d'instruction) | 502(5) |
| CIET (centre d'instruction des équipages de transport) | 467(2), 508 |
| Cinéma | 471(2), 477 |
| Circulation aérienne | 431(4), 467(5), 474(5), 523(2,3), 533(2), 539(5) |
| Citation | 434, 517, 524(2) |
| Cité de l'Air | 544(3) |
| Climat | 514 |
| Coastal command | 421, 441, 447(2), 488, 502(1), 520(1) |
| Cocarde | 446, 447(1), 449(1), 452(1), 453, 458, 461, 462 |
| COFAS | 532 |
| Collaboration | 450(1), 491 |
| Colon | 546(4) |
| Colonialisme | 431(4) |
| Colonie française | 465, 482(12), 546 |
| Britannique | 450(2) |
| Colonisation | 530 |
| Combat aérien | 546, 548(1) |
| COMELEF | 539(5) |
| Comité des prix de l'armement | 482(12) |
| Comité de soldats | 482(6,7,8) |
| Commandant de base | 420, 437(2), 440(3), 450(1), 467(3), 474(4), 480(10), 482(10), 492(2), 502(4), 507, 510, 512, 516, 519, 526, 532(4), 544(4), 548(2) |
| d'escadre | 539(3) |

| | |
|--|---|
| d'escadrille | 548(1), 549(1) |
| des FAS | 532(6) |
| de groupe | 431(3), 532(2) |
| de région aérienne | 482(2), 502 |
| Commandement des écoles | 467(6), 544 |
| des forces extérieures | 482(5) |
| des transmissions | 435(15) |
| Commando de l'Air | 435(8), 467, 510, 530 |
| Commando | 435(8), 447(3), 467(3), 474(5) |
| Commissariat à l'Air | 435(15) |
| Commissariat de l'Air | 482(13) |
| Commissariat à l'énergie atomique | 549(2) |
| Commission d'Armistice | 447(2), 450(2), 483(2), 532(1) |
| d'avancement | 438 |
| de contrôle interalliée | 463 |
| d'épuration | 492(2) |
| d'évaluation | 467 |
| G | 543 |
| Communisme | 536(1) |
| Communiste | 546(2), 549(2) |
| Compagnie civile | 480(8), 534(3) |
| Concours convoyeuses | 412, 413, 419 |
| école de Versailles | 492(1) |
| EOA | 546 |
| ESGA | 435(13) |
| NATO | 473(3) |
| Congé d'Armistice | 543 |
| Congrès de la chasse | 502(5) |
| des réserves | 502(5) |
| du transport | 492 |
| Conseil de défense | 480(6), 482(1), 492(2), 502(5), 532(5,7) |
| Conscription | 482(7) |
| Conseil d'Etat | 482(6,12) |
| Conseil permanent de la sécurité aérienne | 435(15) |

| | |
|---|--|
| Conseil supérieur de l'Air | 433(2), 482(3), 510, 532 |
| Conseil supérieur de la fonction militaire | 482(12) |
| Constructeur | 433(2), 455, 473(1), 482(2), 485(2), 489(1), 510, 544(4) |
| Construction aéronautique | 450(2) |
| Contingent | 440(4), 447(4), 451(1), 454, 482(7), 544, 546 |
| Contre-espionnage (SDECE) | 432 |
| Contrôle aérien | 523(1) |
| Contrôleur aérien militaire | 474(5), 510, 523(2,3) |
| Civil | 523(3) |
| Convoi | 440(3), 447(1,2,3), 482(5), 483(1), 485, |
| Convoyage | 415, 437(1), 453, 502, 533(2), 538 |
| Convoyeuse de l'Air | 412, 413, 418, 419, 423, 429, 433(1), 470, 490, 491(1) |
| Coopération européenne | 473(2), 480(7), 482(1), 510, 544(2,4) |
| Coopération franco-allemande | 532(6) |
| Corps francs | 475(1) |
| Corruption | 536(2) |
| COTAM (commandement opérationnel du transport aérien militaire) | 423, 467(2,4), 483(3), 519, 532, 539(5,6) |
| Coupe « Comète » | 480(4) |
| Cour martiale | 474(3) |
| Cour militaire de justice | 474(4) |
| Courrier | 451(1), 502(1) |
| Couverture aérienne | 462 |
| CRAP (centre de rassemblement aéronautique du personnel) | 546(3) |
| Crédits | 474(4), 482(2), 544(1) |
| Croix de la Libération | 477, 523(1) |

| | |
|-----------------------------------|-------------|
| Croix rouge | 490 |
| Crotale | 485, 539 |
| CRS | 528, 534(3) |
| CSI (centre supérieur intéarmées) | 532 |
| Cyanure | 548 |

D

| | |
|--------------------------------------|--|
| DAT (défense aérienne du territoire) | 433(2), 519 |
| DCA (défense contre-avion) | 435(4), 479, 502(1), 517, 518 |
| Egyptienne | 446 |
| viet-minh | 517(5), 518(2), 534(2) |
| Débâcle française | 533(1) |
| | |
| Débarquementd'AFN | 432(1), 433(1), 440(1), 449(2), 450(1), 488, 491(1), 496, 497(1), 502(1), 522(1), 523(1), 540(1) |
| de Dieppe | 454 |
| de Normandie | 439, 440(2), 445(2), 448, 467(1), 469, 474(2), 475(2), 495(3), 500, 524(1) |
| de Provence | 502(2), 517, 520(3), 526, 532(2), 540(1) |
| de Sicile | 432(1) |
| Décentralisation | 544 |
| Déclaration de guerre | 532(1), 549(1) |
| Décollage | 502 |
| Vertical | 473(3), 482(1), 544(1) |
| Décolonisation | 435(9), 482(7), |
| Décoration | 451(2) |
| Défaite française de 1940 | 520(1), 531, 543, 545 |
| Défense (politique de) | 510, 523, 544(2) |

| | |
|--------------------------------|---|
| Défense aérienne | 417, 449(2), 480(5), 482(3,4), 497(2), 523(2), 539(5), 540(2) |
| Défense européenne | 482(13) |
| Défense passive | 516, 521 |
| Défilé | 431(3), 435(11) |
| Dégagement des cadres (loi) | 482(7) |
| Délégation ministérielle | |
| à l'armement | 473(3) |
| Délégué à l'Air | 482(10) |
| Délégué ministériel | 482(1) |
| Déminage | 524(2) |
| Dépannage | 539(5) |
| Déportation | 467, 483(1), 515, 532 |
| Désarmement | 532(6) |
| Désertion | 536 |
| Détection | 480(7), 497(2), 523(2), 539(6), 544(1,3) |
| Devoir de réserve | 480(9) |
| DGA (délégation générale | |
| à l'armement) | 482(7) |
| DGSE | 539(7) |
| Direction centrale du matériel | 437(2), 438, 467 |
| DPMAA (direction du personnel | |
| militaire de l'armée de l'air) | 449(2) |
| Direction du renseignement | 520(3) |
| Direction des services | |
| de l'Armistice | 545 |
| Direction technique et | |
| industrielle de l'aéronautique | 438, 525(1) |
| Direction technique régionale | |
| De l'aéronautique en Algérie | 541 |
| DIRCAM | 467(5), 474(5), |
| DIRCEN | 493(2) |
| Dirigeable | 456, 513 |
| Discipline | 437(2), 442, 444, 480(3), 492(1), 524(1), 532(6), 539(2,4) |
| Dissuasion | 482(5), 532(6) |

| | |
|---------------------------------|--|
| Division plan programme budget | 502(5) |
| Doctrine d'emploi de l'aviation | 543 |
| Drôle de guerre | 450(1), 469(1), 471(1), 475(1), 479, 543, 545 |

E

| | |
|---|---|
| EALA (escadrille légère d'appui aérien) | 447(3) |
| Echelon lourd451(1) | |
| Ecoles | 467, 492, 497, 516, 526, 532, 538 |
| ECPA (établissement cinématographique et photographique des armées)544(4) | |
| Ecran de fumée | 467 |
| Effectif | 480(8), 482(3,7), 510, 544(1) |
| Ejection | 502 |
| Empire colonial | 450, 457(3) |
| Encadrement | 502(1) |
| Energie atomique | 525(3), 549 |
| Engagé | 523(1) |
| Enseignement435(12), 532(7) | |
| Entraînement aérien | 447(2), 449(1), 452, 480(10), 502(1), 524(1), 539(3) |
| EOA | 518, 533(1), 546(1) |
| EOR | 533(1) |
| Epuration | 508, 516 |
| Equipage | 536 |
| Esprit chevaleresque | 427 |
| Essai | 550 |
| Essai nucléaire | 437(2), 445(3) |
| Etat-major de l'armée de l'air | 510, 544(4) |
| 3° bureau | 435(11,15), 465, 467(5), 497(1), 502(2), 510, 517, 533(2) |
| 5° bureau | 497(1), 516 |

| | |
|-------------------------|---|
| Etat-major des armées | 474(4), 502(5), 543, 545 |
| Etat-major du Président | 532(5) |
| Evacuation sanitaire | 431(2), 440(1), 465, 470, 483(2,3), 491(1), 534(2), 540 |
| Evasion | 411, 428, 430, 431, 436(1), 454, 467(1), 469, 491(2), 495(1), 499(1), 526, 532(3), 534(1), 469, 524(1) |
| Exode | 532(5,6) |
| Explosion nucléaire | 480(6), 482(4), 544(4) |
| Exportation | |

F

| | |
|--|--|
| FAFL (forces aériennes françaises libres) | 416, 417, 424, 444, 445(1), 448, 467(1), 468, 469(2), 475(1), 481, 492(2) |
| FAS (forces aériennes stratégiques) | 435(10), 532(6), 539(5), 540(1) |
| FATAC (forces aériennes tactiques) | 449(2), 480, 483, 510, 516, 539(5), 544(3) |
| Fellagha | 496, 502(3), 534(4) |
| Femme pilote | 480(9), 544(5) |
| Féminisation | 470, 480(9), 492(2), 544(5) |
| FFI (forces françaises de l'intérieur) | 431(2), 469(6), 474(2), 475(2), 492(2), 495(3), 511, 513, 532(3) |
| FFL (forces françaises libres) | 438(1) |
| Flak | 448, 517, 543 |
| Fléchette | 434, 456, 518 |

| | |
|-----------------------|---|
| FLN | 517 |
| Flight nurse | 423 |
| Force d'intervention | 502(5) |
| Force nucléaire | 482(13) |
| Forces tactiques | 482(6) |
| Formation des pilotes | 436(1), 442, 456, 467(6), 480, 502(3) |
| France-libre | 445(1), 448, 450(2) |
| Franquiste | 469(2) |
| Frontière | 532(6), 546(3) |
| FTP | 469(3,6), 475(2), 481, 492(2), 499, 511, 546(2) |
| Fumigène | 480, 539(4) |
| Fusée | 489(2), 502(4) |
| Fusilier commando | 480(9), 507, 539(6) |

G

| | |
|---|---|
| GAEL | 482(10), 533(2) |
| GATAC (groupe aérien tactique) | 420, 428, 438, 445(3), 467(4,6), 483(1), 532(5) |
| Gaullisme | 425 |
| Gendarmerie | 482(13), 528 |
| Génie de l'Air | 482(4), 539(6) |
| Génie de l'armée de Terre | 482(2) |
| Géologie | 534(4) |
| Géométrie variable | 473(2), 485(1), 532(6), 544(1) |
| GERMAS | 435(16), 467(7) |
| Gestapo | 469(1), 475(3), 545 |
| Givrage | 446, 447 |
| GLAM (groupement des lignes aériennes ministérielles) | 417, 467(2), 503, 514 |
| GMMTA (groupement des moyens militaires de transport aérien) | 467(2), 492(2), 514 |
| Goniométrie | 545 |
| Grade | 469, 544(3) |

| | |
|----------------------------------|------------------|
| Grand commandement | 544(3) |
| Grand commandeur | 435(15), 532(7), |
| Grenade | 518 |
| GREFFAN | 482(13) |
| Grève | 480(9), 549(1,2) |
| Groupe permanent (Washington) | 497(2) |
| Groupement d'artillerie de l'Air | 480(3) |
| Guerre chimique | 497(1) |
| Coloniale | 475 |
| Psychologique | 453, 478 |
| Révolutionnaire | 474(5) |
| Guérilla | 454, 475, 516 |
| Guet | 497(1) |
| Gyroplane | 509 |

H- I -J

| | |
|--|---|
| Harki | 447(3), 474(5) |
| Haut commandement français en Indochine | 532(4) |
| Hélice | 427, 438 |
| Hélicoptère | 413, 423, 429, 440(4), 447(3), 467, 474(5), 476, 482(10), 483(1,2,3), 490, 510, 517, 527, 534(2,3,4), 539(6), 540, 541 |
| Américain | 483(2) |
| Armé | 474(5), 483(2), 540(2) |
| Hermès (navette) | 482 |
| Heure (de vol) | 544(1) |
| Hiérarchie | 467(5), 502(5), 544 |
| Historique d'unité | 523(3) |
| Hitlérisme | 475 |
| Homme politique | 482(11,13,14) |
| Homologation (victoire) | 548 |
| Hôpital | 413, 423, 546(4) |
| Hôtesse de l'Air | 466 |
| Hydravion | 455, 489(1), 509 |

| | |
|--|---|
| IFRI | 482(13) |
| IHEDN (institut des hautes études de défense nationale) | 467 |
| Indépendance (Algérie) | 467(4), 518 |
| Industrie aéronautique | 435(12), 467((7), 482(3), 485, 510, 525, 540(2) |
| Armement | 482(13), 497(2) |
| Industriel | 482(2), 486 |
| Infanterie | 499(1), 536 |
| Infanterie de l'Air | 469(2) |
| Infirmière | 490 |
| Informatique | 467(6), 482(7), 510, 532(7) |
| Information | 532(7) |
| Infrastructure | 454, 493(1), 502(6), 508, 544, 547 |
| Allemande | 532(3) |
| Ingénieur | 473(1,3), 480(4), 482(8,13), 501, 509, 525, 541, 544(3) |
| Insécurité | 533(2) |
| Insigne | 480(6), 492(2), 539(4), 546(4) |
| Inspecteur des fabrications | 497(2) |
| Inspection | 435(7), 543 |
| de la chasse | 435(7), 449(2), 502(3) |
| technique | 502(6) |
| Interception | 435(8) |
| Institut géographique national | 476 |
| Instructeur | 430, 440(3), 462, 467(6), 472, 483(1), 492, 510, 520, 536, 543 |
| Instruction | 436(1), 502(1) |
| Intelligence service | 450(1), 475(3) |
| Intercepteur | 544 |
| Interception | 467 |
| Interrogatoire | 534(1) |

| | |
|---|--|
| IPSA (infirmière pilote secouriste de l'Air) | 490 |
| JATO | 449(1), 457(1) |
| Jeunesses communistes | 469(1), 482 |
| Jeunesse et montagne | 436(1), 482(9), 493(1), 496, 508, 526, 533(1), 543, 546(1) |
| Journal de base | 502(5) |
| Journaliste | 435(15), 461, 489(1), 491(1), 532(6) |
| Juif | 475(1) |
| Justice | 435(15), 474 |
| Militaire | 482(13), 546(3) |

K -L

| | |
|-----------------------------------|---|
| LAM (lignes aériennes militaires) | 444, 468 |
| Largage de fumée | 467(1) |
| Largage de matériel | 517 |
| Légion étrangère | 447(2,3), 467, 510, 534(4) |
| Légion d'honneur | 431(3), 532(3) |
| Libération de la France | 411, 533, 542, 546(2), 548(2) |
| de camp vietminh | 465 |
| Liberty ship | 546(3) |
| Ligne aérienne | 494, 522(2), 542 |
| Ligne de démarcation | 422, 430, 450(1), 469(1), 477, 493(1), 524(1) |
| Ligne téléphonique | 458, 524(1) |
| Limite d'âge | 532(7), 544(4) |
| « Livre blanc » | 482(13) |
| Logement | 474, 539(3) |
| Logistique | 435(6), 440(1), 453, |
| Loi Prêt-bail | 436 |
| Loi de programmation | 482(1), 544(1) |
| Luftwaffe | 420, 449(2) |

M

| | |
|-------------------------|--|
| MAAG | 435(6) |
| Magasin général de l'AA | 582 |
| Mai 1940 (10) | 471(1), 478, 479, 504, 518, 532(1), 549(1) |
| Mai 1958 (13) | 435(7), 467(3), 519 |
| Mai 1968 | 423, 437(3), 482(6), 494, 532(7), 549(3) |
| Maire | 502(5) |
| Major | 482(7), 523(3), 544(3) |
| Major général | 544(4) |
| Maintien de l'ordre | 474(3), 510, 539(2), 540(2) |
| Manœuvres | 480(5), 501, 513, 517, 532(6), 544(1) |
| Maquis | 422, 469(3,7), 475(2), 477, 483(1), 497(2), 499(2), 546(5) |
| Maquisard | 495, 546 |
| Marine | 431(2), 435(9,15), 464, 480(6), 482(2,7), 497(1), 510, 544(4), 548(1) |
| Matériel allemand | 450(2), 463, 492(1) |
| Américain | 417, 491(1), 502(4), 508, 514, 521 |
| Français | 417, 544(1) |
| Soviétique | 544(4) |
| | |
| Mécanicien | 416, 427, 434, 435(1), 438, 441, 449, 457(3), 460, 462, 474(1), 476, 479, 483(2), 484, 492(1), 506, 539, 547 |
| Médecin | 422, 435(2, 14), 482(7), 539(4), 544(3) |

| | |
|-----------------------------------|---|
| Meeting aérien | 431(3), 438, 480(1), 502(2), 510, 532(3,4), 539(3,4) |
| Memorandum | 517 |
| Mercenaire | 491 |
| Mess | 502(5) |
| Météorologie | 440(2), 448, 452, 520(2) |
| Milice | 491 |
| Ministère des Affaires étrangères | 445(3), 482(12) |
| Ministère de l'Air | 450(1), 455, 482(10), 500, 522(1), 525(1), 532(4) |
| Ministère des Armées | 517, 532(6) |
| Ministère des Finances | 480(6), 482(4), |
| Ministère de l'Intérieur | 549 |
| Ministère des Transports | 532(7) |
| Missile | 473(3), 474(5), 480(6), 482(2,5), 510, 539(7), 544(2) |
| Mission aérienne | 453, 454, 457, 458, 460, 461, 502(2) |
| d'appui | 446, 516 |
| de couverture | 485(1) |
| japonaise | 463 |
| nucléaire | 539(2) |
| de nuit | 435(4,5), 479, 497(1), |
| photographique | 483(1), 549(1) |
| de protection | 411, 468, 532 |
| de reconnaissance | 469 |
| sanitaire | 539(1) |
| de transport | 467, 487, 491, |
| Mitrailage | 420, 502(2) |
| Mitrailleur | 445(1), 464, 491, 508, 518, 538 |
| Mitrailleuse | 427, 492 |
| Mobilisation | 475, 479, 487, 492(1), 499(1), 504, 508, 549 |

| | |
|----------------|---|
| Moniteur | 411, 427, 431(2), 467(6), 478, 483(2), 488, 497(1), 513, 530, 533(1), 536(1), 538, 539(2), 544(5) |
| Ecole | 431(2) |
| Moral | 420, 435(5,7), 445(2), 447(2), 450, 457(1), 470, 471(1), 475, 478, 487, 491(1), 492(1), 499(2), 504, 508, 514, 518, 533(1), 534(2,3), 543 |
| Moteur d'avion | 438, 473(3), 484, 485(1), 487, 489(1), 492(1), 497(3), 509, 525(1,2,3), 532, 544(1) |
| Motoballon | 430 |
| Multiplace | 450(1), 500 |
| Mur du son | 482(2,3), 540(1) |
| Munition | 426, 447, 539 |
| Mutation | 544 |
| Mutinerie | 442, 536(2), 549(2) |

N - O

| | |
|-----------------------|--|
| NADGE | 482(1) |
| Napalm | 420, 431(3), 435(5,8), 447(1,3), 512, 517, 518, 534(2), 536(1) |
| Nationalité française | 477 |
| Nationalisation | 500, 525(1) |
| NATO | 510 |
| Navigateur | 435(8), 467, 534(1), 538 |

| | |
|---|--|
| Navigation aérienne | 435(7), 445(2), 455, 480(10), 512, 517, 534(5) |
| Nucléaire | 420, 433(2), 435(7), 437, 445(4), 467(5), 480(4,5), 482(1,4,5,6), 502(5), 510, 517, 532(5), 544(2) |
| OAS | 447(4), 467(4), 496, 510, 517, 520(3), 549(2) |
| Objecteur de conscience | 482(8) |
| Observateur | 434, 443, 532(1) |
| Observateur de l'ONU | 546(3) |
| Observation | 430, 432, 445, 450(1), 520(1) |
| Occupation en Allemagne | 411, 416, 420, 427, 428, 474(2), 487, 491(1), 492(2), 493(1), 502(2), 506, 520(1) |
| en France | 422, 525(1), 543 |
| Oeuvres sociales de l'AA | 471(1) |
| OFEMA | 476 |
| Offensive allemande (mai 1940) | 471, 477 |
| Officier de liaison | 416, 440(1), 446, 522(1), 532(2) |
| Officier de renseignement | 505 |
| Oflag | 546(3) |
| Opération commando | 514 |
| Opération aéroportée | 534(2) |
| Opération | 750, 447(1) |
| Opium | 491(2), 493, |
| ORA (organisation de résistance de l'armée) | 533(1), 545 |
| OTAN (organisation du traité de l'Atlantique nord) | 431(4), 435, 445(4), 467(5), 474(4), 482(1,3,6,10,12), |

| | |
|---------|---|
| | 493(1), 510, 512, 520(3), 532(4), 539(2) |
| collège | 543 |
| retrait | 532(7) |
| OTASE | 467(3) |

P

| | |
|------------------------|--|
| Pacification | 432 |
| Pacte de Varsovie | 510 |
| Parachutage | 433(1), 435, 452, 465, 469(3), 475(2,3), 477, 481, 482(9,10), 483(1), 493(1), 512, 517, 524(1) |
| Parachute | (1)430, 469(2), 535, 549 |
| Parachutisme | 425, 433, 435, 482(9,10) |
| Parachutiste américain | 481 |
| | |
| Français | 433(1), 435(7), 440(4), 449, 467, 475, 482(5), 491(1), 511, 514, 518, 534(1,4) |
| Israélien | 449(1) |
| SAS | 433(1), 469(2), 475(1), 477, 481, 495(3), 499(1), 500, 524(1) |
| Parc d'aviation | 417 |
| Pathfinder | 440(2) |
| Patrouille acrobatique | 435(1), 436(2), 530, 538 |
| Patrouille étrangère | 539(3,4) |
| Américaine | 480, 539(4) |
| Anglaise | 480(1) |
| Italienne | 480(1) |

| | |
|--------------------------------|---|
| Patrouille Ecole de l'air | 482, 513 |
| Etampes | 482(8), 494 |
| Patrouille de France | 435(12), 480(1,2,3,6, 10), 502(3), 539(3) |
| Patrouille "Guimauve" | 467(3) |
| Permission | 456 |
| Personnel de l'AA | 543, 544(1) |
| Civil | 467 |
| Féminin | 423, 474(1,2), 492 |
| Naviguant | 440 |
| Pertes | 449(2), 453, 454, 467(2), 469(4), 474(2), 480(2), 491(1), 492, 497(1), 499, 514, 519, 520(2), 536, 543, 546(1) |
| Pétrole | 447(4), 532(2), 534, 536(2) |
| Photographie aérienne | 427, 435, 445, 467(1), 484, 502(1), 517, 519, 523(3), 529, 531, 543 |
| Pièce détachée | 536(1) |
| Pilotage sans visibilité (PSV) | 426 |
| Pilote allemand | 466, 548(1) |
| Américain | 416, 491(1), 537, 548(1) |
| Cambodgien | 536(1) |
| Israélien | 447(1) |
| Soviétique | 447(1)510 |
| Pilote d'essai | 437(2), 510, 540(1) |
| PIM | 435(4) |
| Piste d'atterrissage | 531, 539(1,6,7) |
| Plan Armées 2000 | 482(13) |
| Planeur | 474(3), 515, 523 |
| Poésie | 435(4) |
| Police | 448 |
| Politique de défense | 510, 544 |
| Pompier de l'Air | 436(1), 510, 516, 546(1,5) |

| | |
|-----------------------------------|---|
| Population civile | 469 |
| Polytechnicien | 435(13) |
| Porte-avion | 480(7), 482(7), |
| Post-combustion | 525 |
| Poujadisme | 549(2) |
| Préfet | 549(1,2) |
| Premier ministre | 480(8), 482(5) |
| Préparation à la guerre (1939-40) | 476 |
| Président de la République | 423, 450, 480(4), 482 |
| Presse | 461, 479, 482(14), 497(2), 502(3), 544(3,4) |
| Prière | 548(1) |
| Prise d'arme | 431(4) |
| Prison espagnole | 469(1), 481, 500, 520(1) |
| Française | 425 |
| Prisonnier | 418, 423, 428, 430, 431(1), 465, 471, 477, 481, 495(1), 499(1), 517, 532(2), 546 |
| Allemand | 495(4) |
| Américain | 532 |
| viet-minh | 512 |
| Procès | 517 |
| Profil de carrière | 480(8) |
| Programme de l'AA | 480(7), 482(2), 485(2), 497, 502(5), 510, 544(2) |
| Programme d'études | 544(3,5) |
| Promotion (Ecole de l'air) | 516, 521, 546 |
| Propagande | 430, |
| Allemande | 469 |
| Protection de convois | 532(2) |
| Mission | 443, 471(1), 532(2) |
| Prototype | 486, 509, 525, 541 |
| PSV (pilotage sans visibilité) | 436(1), 532(2) |
| Putsch d'Alger | 420, 423, 429, 431(4), 435(9), 437(2,3), |

| | |
|------------------|--|
| | 440(3), 445(4), 447(4), 467(3,4), 476, 480(10), 482(1), 483(3), 497(2), 516, 517, 518, 519, 520(3), 526, 532(5), 533(2), 540(2), 549(2) |
| Pupille de l'Air | 447, 467, 516, 544(3) |

Q – R

| | |
|---------------------------------|--|
| Radar | 428,431(4), 440(2), 461, 473(1), 482(3), 485(2), 502, 516, 519, 523(1), 539(5,7), 544(2) |
| Radio | 445, 446, 447(2,4), 449(1), 478, 479, 517, 532(2), 539(4), 543 532(5) |
| Radio-activité | |
| Radio-navigant | 518, 534(1) |
| RAF (Royal Air Force) | 431(4), 445(1), 448, 467(1), 469(2), 491(2) |
| Raid | 494, 522(1), 542 |
| Raid aérien | 510, 536(1) |
| Ralliement | 411, 445 |
| Rampe de lancement (V 1) | 445 |
| Rapatriement de civils | 533(2) |
| de prisonnier | 520(1) |
| sanitaire | 429 |
| Ravitaillement | 482(10), 497(1), 499(1), 532(6) |
| en vol | 449(1), 473(2), 502(4), 539(1,2), 544(3) |
| Ravitailleur | 482 |
| R C 4 (Indochine) | 447(2), 457(3) |
| RCAF (Royal canadian Air Force) | 444 |

| | |
|----------------------|---|
| Réacteur | 473(1), 502(4), 532(7), 539(2) |
| Réarmement | 445 |
| Allemand | 450(1) |
| Reconnaissance | 431(1,2), 435(8), 447(2,3), 449, 456, 464, 469(7), 505, 516, 519, 539(2) |
| de nuit | 455 |
| Reconversion | 482(7) |
| Recrutement | 432(1), 521, 544(3) |
| Réferendum | 546(3) |
| Réfugié | 417, 469 |
| Politique | 482(12) |
| Région aérienne | 435(10), 482, 502(6), 510, 520, 540(2) |
| 1° | 435, 438 |
| 3° | 482(2) |
| 4° | 428, 520(3) |
| 5° | 474(4), 502(3) |
| Réglage de tir | 430, 478 |
| Relève coloniale | 418 |
| Renseignement | 426, 431(3), 447(2), 467(1), 513, 514 |
| Repli | 469 |
| Représailles | 440, 469(4) |
| Réserviste | 421, 454, 474(1), 504, 508, 512, 516, 520(3), 527, 532(2), 541, 546(1,4) |
| Résistance française | 425, 426, 437(2), 450(1), 464, 469(5), 475(2), 477, 481, 482(9), 483(1), 493(1), 498, 500, 504, 506, 507, 508, 511, 513, 515, 520(1), 538, 542, 543, 545, 546(1) |
| Hollandaise | 469 |

| | |
|----------------------------|--|
| Reconversion dans le civil | 502(6), 512, 544, 546 |
| Roquette | 435(6,7,8), 446, 447(1,3), 457(1), 514, 536(2) |
| Route allemande | 532(3) |

S

| | |
|---|---|
| Sabotage | 431(2), 469(2,4), 474(1), 479, 493(1), 499, 532(1), 534(3)542 |
| Saint-cyrien | 445(2) |
| SAMU | 423 |
| SAP (sécurité aérienne publique) | 483 |
| SAS (section d'assaut spéciale) | 433, 469, 481, 499, 510, 515, 529 |
| Satellite | 539(7) |
| Saut en parachute | 469 |
| SDECE (service du contre-espionnage) | 432(2), 467(3) |
| Secrétaire général de la Défense nationale | 482(8) |
| Section des engins spéciaux | 497(2) |
| Sécurité aérienne | 445, 480, |
| Sécurité militaire | 475, 518 |
| Sécurité des vols | 474(4), 480(2,3), 502(3,6), 539(6) |
| Sélection | 480(3), 539(3) |
| Service des fabrications Aéronautiques | 505 |
| Service historique de l'armée de l'air | 480(9), 523(3), 544(4), 546(4) |
| Service national | 482(8, 13), 544(5) |
| Service du personnel | 438, 482(10), 543 |
| Service de presse | 450 |
| Service de renseignement | 447(1), 450, 504, 545 |
| Service de santé | 482(8) |
| Service technique | 485(1) |

| | |
|--------------------------------------|--|
| SHAPE | 431(4), 445(4), 512, 532(5) |
| Siège éjectable | 502(3) |
| Simulateur | 502(3) |
| SIRPA | 544(4) |
| Sky-marker | 440(2) |
| Solde | 544(3) |
| Sous-chef de patrouille | 510 |
| Sous-marin | 440(2), 455, 480(7), 482(7), 502(5) |
| Nucléaire | 480(5), 482(7), 502(5), 532(6) |
| Sous-officier | 482(7), 523(1), 533(2) |
| Special Air Service | 469(2), 475(2), 524 |
| SR (service de renseignement) | 450(1) |
| SSBS (missile) | 544(2) |
| Staff college | 480(4) |
| Stage de pilotage | 508, 536 |
| Stalag | 430, 495(1), |
| Station radar | 510, 523(2) |
| Statut (des militaires) | 482(7), 544 |
| Stick | 469 |
| Strafing | 502(2), 518, 532(2) |
| Stratégie | 467(5) |
| STO (service du travail obligatoire) | 482(9) |
| STRIDA | 482(3), 485, 544(2) |
| Sureté nationale | 549(1) |
| Sweep | 437 |
| Syndicat | 435(14), 467(7) |

T

| | |
|----------------------|--|
| Tactical air command | 502(4), 532(3) |
| Tenue | 450, 451(2), 478, 492(1), 539(6) |
| Terrain | 427, 446, 447(2), 451(1), 493(1), 510 |
| Terrorisme | 454, 467(3), 510 |
| Thermosoufflante | 539(2,3) |

| | |
|------------------------|---|
| Tir | 435(7), 447, 453, 458, 474(2,3) |
| Torture | 539(2), 546(1) |
| Tour d'opérations | 445(2), 474(2) , 479, |
| Tract | 443, 445, 479, |
| Trafic aérien | 523(2) |
| Trafic d'arme | 420 |
| Training command | 502(4) |
| Tranchée | 426, 442, 505 |
| Transmission | 435(15), 445, 517, 523(2), 533(1), 545 |
| Transport (aviation) | 435(3), 457(3), 467(3), 480(7,8), 482(7), 491(1), 502(6), 510, 517, 536(2) |
| Traversée (Atlantique) | 498, 522(1) |
| Tremblement de terre | 423, 534 |
| Tribunal militaire | 546(5) |
| Trimoteur | 501 |

U - V

| | |
|-----------------------------|--|
| Uniforme | 445(2), 449(1), 457(1) |
| USAF | 491(2) |
| Usine aéronautiqueallemande | 440(3), 463 |
| Française | 438,, 440, 462, 501, 505 |
| V1 | 437, 440(2,3), 445(1), 448, 467(1), 474(2) |
| V2 | 474(2), 549(1) |
| Victoire aérienne | 416, 471(2), 488, 548(1) |
| Vie quotidienne | 431(3), 434, 435(2), 440(1,2), 447(1,2), 450, 451(1), 456, 457(3), |

| | |
|--------------------------|---|
| | 462, 474(2), 478, 492(1), 495(4), 518 412, 419, 423 |
| Viet-minh | |
| Voie de communication | 445 |
| Vol à voile | 523(3) |
| Vol de nuit | 435, 447(1), 483(3), 502(3), 510, 517 |
| Voltige | 435(1,12), 480(6), 502(2), 533(1) |
| Vol en montagne | 533 |
| VSV(vol sans visibilité) | 431(2), 435(1), 445, 447(1), 449(2), 474(3), 502(1,3), 517, 532(2), 533(1), 536, 539(2), 546(4) |

W -X -Y -Z

| | |
|-------------------|--|
| Willaya | 447(4)517 |
| Zone aérienne | 474(5), 497(2), 510 |
| Zone libre | 420, 491(2), 492(2), 495(2), 520(1) |
| Zone d'opérations | 450 |

UNITES

1914-1918

| | |
|-----------------------------------|--------|
| I° escadrille de reconnaissance : | 537 |
| BR 243 | 505 |
| C 47 | 505 |
| SPA 73 | 506 |
| escadrille 66 | 489(1) |
| SPA 103 | 548 |
| escadrille 216 | 434 |
| Les Cigognes | 548(1) |

DEUXIEME GUERRRE MONDIALE ET APRES-GUERRE

CHASSE

| | |
|-------------------|--|
| 1° escadre | 420(2), 435(6), 449(1) |
| I/1 Corse | 457(1), 460, 461, 532(1,3,4) |
| 2° escadre | 435(6), 449(1), 502(2), 532(4) |
| I/2(Les Cigognes) | 411, 427, 431(2), 436(1), 453, 460, 461, 474(1,2), 516(1) |
| II/2 | 532 |
| III/2 | 502(2) |
| 3° escadre | 539(2) |
| I/3 | 507, 540(1) |
| II/3 | 435(6), 530 |
| III/3(Ardenne) | 435(6) |
| 4° escadre | 420(2), 532(4) |
| I/4 | 532(1,2) |
| II/4 | 488 |
| III/4 | 474(1) |
| 5° escadre | 510(5) |
| II/5(La Fayette) | 414, 488, 502(1) |
| 6° escadre | 435(8,9,15), 510(5), 516 |
| I/6 | 431(2) |

| | |
|-------------|------------------------|
| II/6 | 532(3) |
| III/6 | 522(1) |
| 7° escadre | 474(2) |
| II/7 | 478(1), 540(1) |
| III/7 | 478(2), 540(1) |
| I/8 | 431(4) |
| II/8 | 436(2) |
| 11° escadre | 539(2) |
| III/11 | 539 |
| 12° escadre | 431(3), 447(3), 510(5) |
| I/12 | 437 |
| II/13 | 422(1) |

Groupes FAFL :

| | |
|----------------------|------------------|
| Groupe Alsace | 416 |
| Groupe Berry | 431(1), 441, 449 |
| Groupe Ile-de-France | 416, 428, 431(1) |
| Groupe Normandie | 420 |

BOMBARDEMENT

| | |
|--------------|----------------|
| I/19 | 420(1), 517(3) |
| 20° escadre | 478(2) |
| 31° escadre | 517(3), 549(1) |
| 32° escadre | 517(1) |
| I/32 | 520 |
| 33° escadre | 492 |
| I/33 | 549 |
| II/33 | 526 |
| 34 ° escadre | 533(1) |
| II/35 | 482(8) |
| 38° escadre | 431(3) |

Groupes FAFL :

| | |
|-----------------|---|
| Groupe Lorraine | 417, 439, 441, 445(1,2), 448, 467(1) |
|-----------------|---|

Groupe Bretagne 411, 424

RECONNAISSANCE ET OBSERVATION

GAO 543 519
GAO 589 520(1)
GR I/33 492(1)
52° escadre 517(2)
GR I/52 497(1)
GR I/54 543
GR IV/51 517(1)

TRANSPORT

61° escadre 517(4), 520(1)
GT I/62 465
GLA 48 523
EALA II/72 510(5)
ELA 52 483(2)
III/15 437(2)

UNITES BRITANNIQUES

squadron 174 454
squadron 329 436(1)

HELICOPTERES

65 °escadre 483(2)

APPAREILS

| | |
|---------|--|
| Airbus | 473, 509, 550 |
| Amiot | Amiot 143 479, 533(1), 543(1) Amiot 354 518(1) |
| Arado | 533(1) |
| Bell | P-39 Airacobra 532 P-63 Kingcobra 447(2,3), 457, 532(3,4) |
| Blériot | 456 |
| Bloch | 504 Bloch 152 478, 532(1) Bloch 174 500(1) Bloch 200 517(1,2), 549(1) Bloch 210 464, 549(1) |
| Boeing | KC-135 482(1), 532(6), 539(5) |
| Breguet | 473, 489(2) Breguet 14 527, 531, 542, 547, 548(1) Breguet 19 501(2), 517(1) Breguet 27 509 Breguet 410 509 Breguet 690 482, 509 Breguet 691 517(1), 543(1) Breguet 693 517(1) Breguet 731 542 Breguet 940 509, 543(2) Breguet 941 485(2), 544(2) Breguet 960 509 Breguet Atlantic 482(1), 497(2), 539(1) Breguet Deux-Ponts 509, 547 |

| | |
|-------------------------------|--|
| Bristol | Blenheim 441, 445(1) |
| British Aviation-Aérospatiale | Concorde 473(1), 532(6) |
| Caproni | 455 |
| Caudron | 456 Caudron G 3 472 Caudron G 4 489(1) Caudron Phalène 496 Caudron Simoun 361, 424, 483(1) Caudron 714 525(1) |
| Curtiss | 421, 474(1), 497(1) P-36 502(1), 532, 538 P-39 532(2) P-40 435(15), 447(2), 488, 502(1), 532(1,2) |
| Dassault | Dassault 312 510(4) Mirage III 420(2), 431(4), 473(1,3), 474(4), 480(2,5), 482, 482(1,10), 485(1), 502(4,5), 510(5), 517, 532(5), 544(4) Mirage IV 431(4), 467(5), 473(1,2), 480(4), 482(1), 502(5), 517, 532(6), 536 Mirage 2000 480(5,7), 482(2), 523(3), 544(2,4) Mirage 4000 482(4), 510(2), 523, 532 Mirage F 1 482(2), 485(1), 510(6), 526, 532(6), 539(2,5), 544(1,2,4) Mystère II 502(3), 510(5), 540(1) Mystère IV 431(3,4), 446, 449(1), 453, 458, 460, 461, 462, 467(5), 480(1,2), 484, |

| | |
|--------------------------|---|
| | 485(1), 502(3,4), 536(1), 540, 544(2) Ouragan 420(2), 431(3), 447(1), 480(3), 497(2), 502(5) Rafale 480(6), 510(2), 544(2) Etendard 482(2) Super Etendard 480(6) |
| Dassault-Breguet/Dornier | Alphajet 532(6), 544(2) |
| De Havilland | Mosquito 420(1), 440(2) Tiger Moth 447(2) Vampire 436(1,2), 474(2), 502(2), 516(3), 523(1) |
| Deperdussin | 501 |
| Dewoitine | 518 Dewoitine 510 474(1), 532 Dewoitine 520 478, 518 |
| Douglas | Boston 441, 445, 448 DC 3533(1) C-47/ DC.4/Dakota 435(5), 512, 517(5), 532, 533 C-130 482 DC.4 535(8) DC.6 518 DC.8 423(1), 447 Skyraider 447(3), 502(4), 536(2) |
| Fairchild | C-119 465(1), 517(5) C-123 B 536 |
| Farman | 450(1), 456, 506 F.60 509 230 542 |
| Focke-Wulf | 454 |

| | |
|-------------------|---|
| Fokker | 431 |
| Fouga | Magister 502(3,5), 536(1), 539(3) |
| Glenn Martin | 467(1), 482(8), 518 |
| Gourdou-Leseurre | 513 |
| Grumman | 449(1) Bearcat 431(3), 435(2), 454, 457, 534(1) Hellcat 431, 449 OV-10 536 |
| Handley-Page | Halifax 440 |
| Hanriot | 474(1) |
| Hawker | Hurricane 431(1), 454 |
| Heinkel | 111 479 |
| Illiouchine | Ill 28 446, 447(1), 449(1), 452 |
| Junkers | Ju 52 418, 419, 482(9), 508 Ju 87 Stuka 440(1) |
| Lioré et Olivier | LeO 20 438, 445, 492(1), 502(1) LeO 216 432(1) LeO 451 471(1), 543(1), 549(1) |
| Lockheed | C 130 539(5) C 141 532(7), 538, 539(1,7), 544(2) |
| McDonnell Douglas | F-15 539 Phantom 449(1) |
| Martin | B-26 Marauder 447(3), 497, 514(1), 517(3,5), 518(2), 519 |

| | |
|----------------------|--|
| Messerschmitt | 468, 471(1), 540(1) Bf109 478, 493(1) Me 262 449(2), 467(1) |
| Mikoyan et Gurevitch | MiG-15 : 536(1,2) MiG-17 : 536(1,2) MiG-19 : 544(4) MiG-23 : 544(4) |
| Mitsubishi | Dinah 532(4) Zeké "Zero" 532(4) |
| Morane-Saulnier | 471(1) 230 478(1), 538 315 478(1), 502(1) 405 478(1) 406 293, 371, 375, 394, 525 500 516(2) 733 536 (1) 760 532(7) |
| ANF Mureaux | 115 478(1), 519 |
| Nakajima | Ki. 43 Oscar 478(2) |
| Nieuport-Delage | Nieuport 62 471(1), 474(1), 532(1) |
| North American | B-25 Mitchell 445(2), 467(2) F-100 480, 502(4), 532(5), 539(2) T-6 431(4), 447(3), 465(1), 480(3), 502(3), 513, 523(3), 532(5), 533(2), 538, 539 T-28 502(4), 532(5), 536(1) T-33 420(2), 517, 523 |
| Panavia | Tornado 482(4), 502(6), 510(2), 532(6) |

| | |
|-----------------------------------|--|
| Potez | 466, 506 Potez 25 431(1), 432(1), 441, 445, 478(1), 502(1), 520(1) Potez 63 440(1), 471(1), 492(1), 497(1), 517(2), 519 Potez 540 450(1) Potez 542 492(1) Potez 75 478(2) |
| Republic Aviation | F 84 F 431(3), 435(6), 446, 447(1), 449(1), 451(1), 452, 453, 457(1), 458, 474(5), 485(1), 488, 502(3,4), 539(2) F 100 480(1), 539 P 47 Thunderbolt 420(1), 431(2), 435, 447(2), 474, 478(2), 496, 502(1,2), 532(2) P 63 457 |
| SEPECAT (Dassault-Breguet-BAC) | Jaguar 510, 480(6), 482(1), 485(2), 509, 510(1), 526, 532(6) 539(1,2,5), 544(1,4) |
| Sikorski | H 34 423(1), 474(5), 483(2), 534(4) |
| SNCASE | Mistral 510(5), 516(3), Nord 1000 471 Nord 2500 449, 539(4) Nord 2501 467, 532(4), 539 Vautour 435(8,15), 550 |
| SPAD | 426, 427, 442, 450(1), 501(1), 548(1) |
| Supermarine | Spitfire 416, 431(1,2), 441, 449(2), 454, 474(1), 478, 516, 540(1) |

| | |
|----------|---|
| Transall | C 160 480(7), 482(1), 485(2), 502(6), 539(6) |
| Tupolev | 144 529, 539(1) |
| Vulti | Vengeance 491 |
| Wickers | Wellington 538 |
| Yakovlev | 502(2) |

LES ECOLES

A

| | |
|----------|---|
| Amberieu | 532(1) |
| Angers | 437(1), 504 |
| Avord | 438, 443, 474(1), 491(1), 497(1), 506, 521, 532, 543(1) |

B

| | |
|---------|------------------|
| Blériot | 438, 494, 522(1) |
| Blida | 415 |
| Bourges | 431, 468, 474(1) |
| Breguet | 518(1) |
| Bron | 506 |

C

| | |
|---------------------------------------|---|
| Camberley | 534(1) |
| Cazaux | 538 |
| Centrale | 500(1), 532(1) |
| Chambéry | 483(2) |
| Chartres | 434 |
| Châteauroux | 456 |
| CHEM | |
| (centre des hautes études militaires) | 435(14), 517(7) |
| Cognac | 431(2), 533(1), 538 |
| Colorado Springs | 435(12), 544(3) |
| Contrôle aérien | 431(4), 432(2), 523(1) |
| Corps technique | 431(4) |
| CSI (centre supérieur interarmées) | 437(2), 440(3), 480(4), 510(3), 517(4), 532(7), 543 |

D - E

| | |
|--------------------------|---|
| Dijon | 427 |
| Ecole de l'Air | 420, 421, 423(2), 428, 435(1,11,12,13,14), 436(1), 457(1), 465, 467(1,6), 479, 480(3), 482(8), 488, 502(1), 503(1), 508, 510(3,4), 513, 516(1,3),526, 532(7), 540(1), 541, 544(3), 546(1,6) |
| Ecoles américaines | 436(1), 447(1), 480(3), 508, 544 |
| Ecoles anglaises | 431(1), 440(1), 441, 445(2), 449(2), 474(1), 500(1,2), 518(1), 534(1) |
| Ecoles d'AFN | 467(6), 474, 497(1), 540(1) |
| Ecoles canadiennes | 444, 448, 534(1), 539(2) |
| Ecole de Guerre | 435(10, 11, 13, 16), 437(2), 440(3), 450(1), 474(4) 480(3,4,9), 482(10), 502(3), 510(3), 515(4), 516(4), 517(4), 520(1), 532(4,7), 541, 543, 544(3) |
| Ecole militaire de l'Air | 533(2) |
| ENAC | 482(7,10) |
| Etampes | 437(1) |
| Etat-major | 440, 517(3) |

H - I

| | |
|---------|--------------------------------------|
| Hanriot | 423(2), 431(1), 432, 435(14), 454 |
| IHEDN | 423, 435(14), 467(5), 480(9) |

| | |
|--------|---|
| Istres | 411, 426, 432(1), 472, 478(1), 484, 491, 533(1) |
|--------|---|

K - L

| | |
|-------------|--------|
| Kasba-Tadla | 533 |
| Le Blanc | 431(1) |
| Le Crotoy | 487 |
| Luxeuil | 443 |

M - N

| | |
|-------------|--|
| Marrakech | 437(2), 483(2), 497(1), 539(2) |
| Mécaniciens | 427 |
| Meknès | 431(1,2), 440(3), 474(3), 503(1), 533(1), 540(1) |
| Metz | 464 |
| Mines | 436(1), 546 |
| Morane | 490, 538 |
| Nîmes | 483(1), 488 |
| Nugesser | 484 |

P - R

| | |
|-------------------|--------------------------------------|
| Patriotic school | 417, 495(3), 500(1), 534, |
| Pau | 426, 535, 548(1) |
| Polytechnique | 435(13), 447, 467(6), 497(1), 541 |
| Pupilles de l'Air | 516(3), 544(3) |
| Rabat | 520(1) |
| Rayack | 411 |
| Rochefort | 441, 464, 476, 544(5) |

S

| | |
|-------------------------|--|
| Saint-Cyr (aviation) | 502, 513, 522, 543(1) |
| Saint-Cyr | 420(1), 445(2), 450(1), 449(2), 495(1), 502(1), 517(1) |
| Saint-Hippolyte-du-Fort | 548(1) |
| Saint-Maixent | 519 |
| Sommessous | 434 |
| Staff College | 445(3), 480(4) |
| Sup Aéro | 501(1), 504, 521, 525(1), 540(1), 541, 550 |
| Sup Elec | 465(1) |

V

| | |
|------------|--|
| Versailles | 420(1), 449(1), 492(1), 497(1), 502(1), 512, 517(1), 521, 549(1) |
|------------|--|

Achévé d'imprimer :

Dépôt légal :

ISBN 2-904521-32-1

Service historique de l'armée de l'air
B.P. 110 – 00481 ARMEES