

Sommaire

Préambule	page 4
GC 1/55, Explication sur un cas à part	page 6
Etampes, les origines du GC 1/55	page 13
Le repli de Villacoublay	page 31
Tours, Défendre la Loire	page 61
Putez 63.11 du CIR à la DAT	page 84
Avord, du centre à l'ouest	page 94
Bordeaux, "la dernière garde gouvernementale"	page 107
L'installation à Bordeaux	page 108
Le GC 1/55 en opération 16-25 juin 1940	page 116
25 juin, le repli à Toulouse	page 140
Dossier Arsenal VG 33	page 156
Dossier Morane-Saulnier MS 410	page 174
Annexes	page 191



ÉTAMPES

Les origines du GC 1/55

Après des hésitations de l'état-major, c'est à Étampes que s'installent quatre patrouilles de défense - dont une tchèque et une polonaise - devant défendre la région parisienne. Ce rassemblement va rapidement devenir le GC 1/55 puis combattre difficilement le 3 juin 1940, face à l'opération Paula.

Le 12 juin, le commandant Rabatel en prend le commandement avec l'ordre d'assurer le repli de la base de Villacoublay avec ses hommes. C'est là que le groupe va mettre en service l'Arsenal VG 33 avant de se replier vers le sud pour rejoindre Bordeaux.

Voici son épopée hors-norme.





Le **commandant Dhôme** va assurer le commandement du GC 1/55 entre le départ du commandant Dantan-Merlin à la fin du mois de mai et l'arrivée du commandant Rabatel le 12 juin. Il était jusque-là en charge de la défense d'Étampes et est lui aussi un ancien des Cigognes, titulaire de plusieurs victoires durant le premier conflit mondial. Sans que nous en ayons la certitude, il semble qu'il reste par la suite à l'état-major du groupe.
(origine Brocard)

A sept pilotes, ils disposent de quatre avions tandis que les Français en ont sept pour neuf (en comptant le commandant de groupe). Ce déséquilibre qui découle du manque de moyens de l'unité va générer des relations entre Français et Polonais franchement tendues. Jan Zumbach a témoigné à deux reprises sur la vie du 1/55 à Étampes : dans son rapport remis aux autorités anglaises en

1940, puis dans son livre *Mister Brown*¹³. Le premier est d'une sévérité à relativiser vis à vis des Français (les Polonais avaient tout intérêt à se mettre en valeur aux yeux de la RAF) ; quant au second il est abracadabrantesque au possible, à quelques détails près (sur la période française en tout cas).

Les reproches du futur As sont multiples : moral bas, couardise, fainéantise des mécanos, etc. Il stigmatise les pilotes français « coutumiers de se faire remplacer par les pilotes polonais ou tchèques (...) Les Français avaient souvent des problèmes : leurs appareils manquaient de puissance, toussaient, mais ces problèmes disparaissaient immédiatement dès lors qu'un pilote polonais ou tchèque devait voler ».

La réalité des faits doit cependant largement atténuer ce jugement : Zumbach vole 37h20 entre le 17 mai et le 17 juin, soit autant voire moins que la moyenne des pilotes français étudiés (environ 44

¹³. Lot A IV 2/1a/2, PISM et *Mister Brown*, ed. Robert Laffont, 1973

Organisation par patrouille



Patrouille
française
Bloch



Bloch 151 n° 7 (Y-494)
Provenance : déstocké d'Étampes, ex-GC II/1



Bloch 152 n° 10 (Y-497)
Provenance : déstocké d'Étampes, ex-GC II/1
Schéma de peinture donné à titre illustratif



Patrouille
française
Morane



MS 406 n° 997 (L-587)
Provenance : Étampes
vol majoritairement avec le s/c Tulle



MS 406 n° 998 (L-588)
Provenance : Étampes
Schéma de peinture donné à titre illustratif



Patrouille
polono
tchèque
Morane



MS 406 n° 241 (N-641)
Provenance : 1^{ère} escadrille du CIC de Chartres
Schéma de peinture donné à titre illustratif



MS 406 n° 595 (L-534)
Provenance : 1^{ère} escadrille du CIC de Chartres

heures pour Bouygues, 43 heures pour Balmer, 36 heures pour Lespinasse ; seule exception Tulle avec 25 heures).

Cette amertume s'explique vraisemblablement par le dénuement général de l'unité et le regret de ne pas être intégré au sein d'un « vrai groupe » du front...

Il est cependant évident que les relations franco-polonaises ne sont pas bonnes, ce qui explique aussi le fait que le capitaine Krasnodebski demande à travailler uniquement avec les Tchèques. Dans l'ensemble et sans témoignage français, on se gardera bien d'un jugement tranché sur le sujet.

Cette organisation globale, où tout est centralisé à Étampes, est définitivement validée le 22 mai par la dépêche n° 1843 1/1S (demande d'un détachement téléphonique pour le groupement de patrouilles d'Étampes).

Le 21 mai, faute de mieux, les Polonais réalisent quelques vols d'essais sur le chasseur néerlandais Koolhoven FK-58

(voir page suivante). Notes et carnets de vols nous permettent de savoir que si Zumbach vole en patrouille dès le 22 mai (MS n° 595), le capitaine Krasnodebski ne participe à aucun vol avant le 3 juin, sans doute à cause du manque d'appareils.

Jusqu'à la fin du mois de mai, l'activité est relativement soutenue. Plusieurs couvertures sur alerte ont ainsi lieu chaque jour.

Le 23 mai, le carnet de vols de l'adjudant-chef Balmer indique un accrochage avec sept Heinkel 111 dont nous n'avons cependant confirmation nulle part.

BROCARD DEVIENT PATRON DE LA DAT

A la fin du mois, l'organisation des patrouilles est une nouvelle fois chamboulée et il semble bien que ce soit à cette période que naisse le 1/55 en tant que tel.

du 20 mai au 3 juin



Bloch 151 n° 36 (Y-523)
Provenance : destocké d'Étampes

L'analyse des carnets de vols nous permet de comprendre que les patrouilles se répartissent vraisemblablement entre d'un côté les neufs Français disposant de trois Bloch et quatre Morane, et de l'autre les sept Polonais et Tchèques disposant simplement de quatre Morane.

Cette répartition, à défaut d'être formellement validée, explique sans doute le ressentiment des Polonais qui ont l'impression que les Français volent peu.

A l'aune du nombre de pilotes présents à Étampes, un minima de trois appareils supplémentaires aurait été nécessaire.



MS 406 n° 1001 (L-591)
Provenance : Étampes
vol majoritairement avec le s/c Bouygues
Schéma de peinture donné à titre illustratif



MS 406 n° 1009 (L-599)
Provenance : Étampes



MS 406 n° 663 (L-692)
Provenance : 4^{ème} escadrille du CIC de Chartres
Schéma de peinture donné à titre illustratif



MS 406 n° 670 (L-699)
Provenance : 4^{ème} escadrille du CIC de Chartres

Koolhoven FK-58

En attendant mieux...



A leur arrivée sur le terrain d'Etampes, les pilotes de la patrouille polonaise ne disposent pas d'avions. Force est donc de faire avec ce qui est disponible tout en maintenant le potentiel d'alerte. C'est ainsi que ces pilotes vont voler avec les **FK-58 n° 9 et 16** disponibles sur la base. Le 21 mai, le capitaine Krasnodebski effectue un court vol d'entraînement à bord du n° 9 et Zumbach fait un aller-retour à Châteaudun le 23 avec le n° 16. Marian Belc monte aussi à bord du chasseur néerlandais à deux reprises. Avec un cynisme assumé, il note dans son journal : « **Nous n'avions pas d'avions alors ils nous ont donné un chasseur de premier ordre : le Koolhoven hollandais. Naturellement tout le monde nous enviait. J'ai encore effectué un court vol un peu dingue à son bord aujourd'hui. Nous sommes tous sidérés qu'un aussi bon appareil soit disponible ici** ».

Fort heureusement pour les Polonais, des Morane en provenance de Chartres vont pouvoir les équiper et les FK-58 prennent la direction de l'EAA 301 de Châteaudun. Le capitaine Krasnodebski y convoie le n° 16 le 23 mai (après l'aller-retour sur place de Zumbach), puis c'est au tour du sergent-chef Lespinasse qui emmène le n° 9 le 28 mai. Les deux chasseurs seront immédiatement renvoyés vers le sud pour la dotation des patrouilles DAT de Clermont et Salon.

C'est lors de ce convoyage, le 27 mai, que le **n° 16** est accidenté à Lyon-Bron par le segent Cazac de l'EAA 301, où il est abandonné. Il est ici photographié par les Allemands lors de leur arrivée sur la base lyonnaise.

(Profil © Yan Le Gal, photo Archives of Modern Conflict)



Le 28 mai, le commandant Dantan-Merlin est muté au sous-groupement de Chasse 41 et est remplacé de manière intérimaire par le commandant Dhôme, jusque-là en charge de la défense de la base d'Étampes. Dhôme est un ancien des Cigognes et a neuf victoires à son actif.

Le 30 mai, un événement primordial a lieu. Le Général Brocard, jusque-là en poste à Étampes comme on l'a vu, reçoit toute autorité concernant l'organisation de la Défense Aérienne de l'intérieur de la part du Ministère de l'Air. Son aura d'ancien commandant des Cigognes, une capacité d'organisateur certaine et le fait qu'il ait réussi à organiser l'une des seules patrouille DAT à peu près viable sur le territoire, ont sans doute joué dans cette décision. Quoiqu'il en soit, le 1/55 ne dépendra dorénavant que de lui.

3 JUIN FACE À L'OPÉRATION PAULA

C'est le lundi 3 juin 1940 que le GC 1/55 connaît son véritable baptême du feu. A cette date, la Luftwaffe lance une vaste offensive aérienne sur la région parisienne, qui a pour objectif d'affaiblir le

potentiel militaire, aérien et industriel d'une France déjà en pleine débâcle. Tous les terrains de l'Armée de l'air subissent l'assaut allemand. Étampes n'échappe pas à la règle.

Plusieurs patrouilles d'environ une heure sont menées par le groupe dans la matinée sans la moindre rencontre avec l'ennemi. Nous en avons les traces suivantes :

Adjudant Balmer

Bloch n° 10, 6000 m, 50 minutes

Bloch n° 10, 5500 m, 1 heure 10 minutes

Sergent-chef Bouygues

MS n° 1001, 6000 m, 1 heure 25 minutes

Sans doute en fin de matinée, le sergent-chef Bouygues décolle seul en direction de La Rochelle à bord du Farman 403 F-AOHM, vraisemblablement dans le cadre du repli de l'école vers cette base. Il sera de retour le lendemain, au terme d'un vol d'un peu plus de deux heures, et ne participe donc pas aux combats.

Vers 13 heures - 13 heures 30, alors que tout le monde déjeune, c'est le branle-bas. Étampes est survolé par une vingtaine d'appareils, identifiés comme des Dornier 17, qui commencent à larguer leur mortelle cargaison. Ils sont escortés de Bf 110 de la ZG 1. Dans une

Trois Morane de la 4^{ème} escadrille du CIC de Chartres en vol de patrouille peu avant le déclenchement des hostilités. Rapidement, après le 10 mai, l'école est dépouillée de ses chasseurs CI pour compenser les pertes du front. Le GC 1/55 va en toucher quatre, en mauvais état, qui sont affectés à la patrouille des Polonais et des Tchécoslovaques. (SHD Air)



en accord avec le reste de la chasse française lors de cette journée.

Sur le terrain même, les dégâts sont certains mais auraient pu être plus graves. Cinq des grands hangars sont touchés, le Glenn Martin de Weygand et l'appareil du général Brocard sont détruits ainsi que deux MS 406 (dont un en réparation). On relève malheureusement quatre morts.

Aucune victoire, deux pilotes blessés

Les adjudants Doucet, Balmer et Vopalecky et le sergent-chef Zolowski recevront

chacun une citation au nom du 1/55 pour leur action au cours de cette terrible journée. Il convient encore une fois d'ajouter ici que, contrairement à ce qui a toujours été écrit jusqu'à aujourd'hui, l'adjudant Balmer ne revendique aucune victoire lors de ce combat et que l'adjudant Benausse n'y a absolument pas participé.



Le bombardement du 3 juin ne laisse pas la base d'Etampes totalement indemne. Les bâtiments et cinq des hangars sont touchés, endommageant plusieurs appareils dont le **Potez 621 F-APOD** réquisitionné auprès d'Air-France. Ces hangars regorgent aussi d'appareils de liaison qu'il sera impossible d'évacuer avant l'arrivée des troupes allemandes. (Coll. Comas)





Morane 406 n° 595

Le premier chasseur de Zumbach

A l'inverse des groupes de chasse classiques, aucun appareil de la DAT d'Étampes puis du 1/55 n'est affecté en propre à un pilote. Tout au plus peut-on avancer l'attribution d'appareils à certaines patrouilles. Cependant, plusieurs pilotes volent plus sur certains que sur d'autres. C'est ainsi que le sous-lieutenant Jan Zumbach, qui à l'époque est encore un inconnu, vole à plusieurs reprises sur le Morane 406 n° 595, précisément dix fois entre son arrivée à Étampes et le 5 juin 1940. Ce ne sera pas son seul appareil lors de la campagne, puisqu'il pilote aussi le n° 663, puis par la suite le Curtiss H-75 n° 107 qu'il récupère à Villacoublay et enfin l'Arsenal VG 33 n° 7.

Peu avant le 10 mai, ce Morane est affecté à la 1^{ère} escadrille du CIC de Chartres dont il reçoit les marques : une dérive blanche avec « 12 » rouge bordé de noir (voir profil complet et détaillé page 57)

Le 13 mai, le chasseur est convoyé de Chartres (Bessay précisément) à Châteaudun par l'adjudant tchécoslovaque Fürst pour servir à la défense de la base.

Après cinq jours sur place, il est rapatrié par Zumbach à Étampes, où il intègre définitivement l'effectif de la patrouille DAT. Il va majoritairement voler entre ses mains en étant affecté à la patrouille des pilotes polonais et tchèques. On note néanmoins deux décollages du sergent-chef Lespinasse les 24 et 25 mai.

Si l'on en croit le Polonais, l'appareil est en mauvais état, ce que confirme le combat du 3 juin où seul son canon fonctionne. Passé cette date, le Morane décolle encore une fois avec Zumbach le 5 juin.

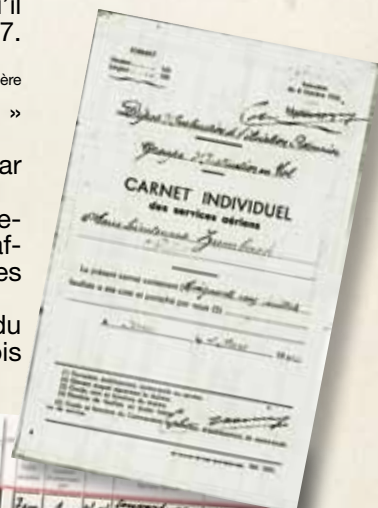
Nous n'en avons plus trace par la suite et il est définitivement abandonné, décapoté et sans moteur, dans les hangars d'Étampes, ce qui laisse évidemment penser qu'il a connu un problème mécanique majeur juste après cette dernière date.

Quant à Zumbach, après la campagne de France il rejoindra l'Angleterre pour devenir un des mythes de l'aviation polonaise. On peut considérer ce Morane comme son premier véritable avion de combat....

En haut, le **sous-lieutenant Jan Zumbach** à son arrivée en France. On voit dans l'extrait de son carnet de vol, reproduit ci-contre, ses vols effectués début juin sur le MS n° 595. Après le 5 juin, il opère à bord du 663. On note aussi un vol sur le Bloch n° 178 mais il s'agit d'une erreur de transcription cet appareil étant formellement identifié en groupe de chasse.

Ci-dessous, le **Morane n° 595** « 12 », abandonné sans moteur à Étampes. Les marques du CIC de Chartres n'ont évidemment pas été recouvertes après son affectation au GC 1/55.

(Coll. Comas)



1940

1940

Date	Appareil	Heure de départ	Heure d'arrivée	Altitude	Observations
1.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
2.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
3.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
4.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
5.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
6.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
7.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
8.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
9.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
10.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
11.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
12.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
13.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
14.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
15.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
16.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
17.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
18.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
19.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
20.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
21.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
22.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
23.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
24.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
25.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
26.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
27.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
28.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
29.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
30.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
31.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine

Date	Appareil	Heure de départ	Heure d'arrivée	Altitude	Observations
1.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
2.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
3.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
4.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
5.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
6.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
7.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
8.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
9.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
10.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
11.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
12.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
13.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
14.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
15.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
16.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
17.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
18.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
19.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
20.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
21.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
22.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
23.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
24.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
25.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
26.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
27.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
28.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
29.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
30.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine
31.10.40	Peche	10.00	11.30	4000	Vol de routine

Replier Villacoublay et couvrir Paris

Passé le 3 juin, l'activité du groupe reprend son cours mais avec une hausse très sensible des vols et ce malgré les pertes matérielles. Nécessité faisant loi, tous les pilotes volent maintenant sur tous les avions et la séparation entre appareils français et patrouilles tchécoslovaque et polonaise semble moins nette. Chaque pilote ne décolle pas quotidiennement, ce qui permet des plages de repos. Les patrouilles d'astreinte volent plusieurs fois par jour, soit en effectuant des vols sur alerte, soit en assurant des couvertures à priori de la zone d'Étampes.

A titre d'exemple, le 5 juin, le sergent-chef Lespinasse effectue quatre décollages sur alerte sur le Morane n° 1009. Krasnodebski effectue un décollage à bord du même appareil, ce qui permet de totaliser à minima cinq décollage de patrouille dans la journée.

Le vendredi 7 juin est une journée record puisque la plupart des pilotes volent :

- Trois décollages pour Zumbach (MS n° 663)
- Deux décollages sur alertes pour

Une quarantaine de kilomètres séparent les terrains d'Étampes et de Villacoublay, comme on peut le voir sur cette carte aéronautique d'époque. Une distance ridicule qui va permettre aux pilotes du 1/55 d'effectuer de nombreuses rotations tout en se mettant très provisoirement à l'abri des troupes allemandes qui rentrent dans Paris le 14 juin.
(Coll.Comas)



Balmer (Bloch n° 10)¹, Bouygues (MS n° 1009), Krasnodebski (MS n° 1009), Chamarat (MS n° 1001) et Karubin (MS n° 663)

- Un décollage pour Tulle (Bloch n° 7) et Lespinasse (MS n° 997)

10 JUIN DIRECTION VILLACOUBLAY

Le 10 juin, depuis Villacoublay, où il est arrivé la veille de Chartes en Romano 82, le commandant Rabatel prend officiellement la direction du groupe et reçoit l'ordre de coordonner l'évacuation de la base ainsi que sa couverture. L'activité va dès lors devenir intense.

A cette date et depuis le milieu des années 30, Villacoublay est un des centres importants de l'Armée de l'air. On y retrouve, entre autres, la production des Bréguet 695, une annexe de l'usine Morane assurant la transformation de MS 406 en 410, le CRAS (Centre de réception des avions de série) ou encore un atelier de conversion de Bloch 152 14N-25 en 14 N-49. Il y a aussi et surtout une annexe de la SNCAN terminant l'assemblage des Arsenal VG 33 dont la production a directement lieu à Sartrouville. Jusqu'au début du mois de juin, cet important centre de l'aviation française est protégé par les GC 1/4 et 1/145 et

occasionnellement par une patrouille du CRAS, avant d'être laissé sans défense. C'est donc le 1/55 qui va prendre le relais².

Le 10 juin au matin c'est le branle-bas total à Étampes. Les Polonais sont d'abord envoyés par la route à Villacoublay pour en assurer la couverture. Au milieu du flot des réfugiés, ils vont mettre près de 7 heures pour parcourir les 50 kilomètres qui les séparent de ce terrain !

Cette décision apparaît totalement incompréhensible car si le manque de chasseurs ne permet sans doute pas de les envoyer en patrouille constituée, le groupe dispose pourtant d'appareils de transport (C.445 ou Farman) qui auraient permis de les déposer nettement plus rapidement...

Arrivé sur place, Zumbach aura le temps d'effectuer deux vols d'essais sur Bloch mais aucune couverture³.

Dans le même temps, les autres pilotes effectuent des rotations afin de transférer les appareils à Villacoublay.

Les Bloch n° 10 et 7 et les MS 406 n° 663, 997, 1001 et 1009 sont convoyés

2. Le 7 juin, la dépêche n° 2198 1/1S décide la constitution d'une patrouille à Villacoublay avec neuf pilotes polonais... Ils ne rejoindront jamais, et ce d'autant plus que six d'entre eux étaient déjà affectés depuis longtemps à la patrouilles d'usine de Bourges !

3. Son carnet de vol indique deux vols à bord du Bloch 152 n° 178. Il ne peut cependant s'agir de cet appareil, puisqu'il fut affecté au 11/1 et fut criblé de balles (plus de 360 impacts !) après un combat le 15 mai.

1. Le carnet de vol de l'a/c Balmer indique un Do 17 abattu ce jour, mais nous n'en avons trouvé trace nulle part.

Lorsqu'ils arrivent à Villacoublay, les Allemands découvrent un véritable cimetière aéronautique. Dans la mesure du possible, le maximum d'appareils non évacuables est détruit par les Français. C'est ainsi que les Bréguet 695 sont rassemblés en rond avec un brasier au centre. Ces tentatives de destruction ne pourront être totalement menées à bien mais au final et malgré l'impression laissée par les photos, très peu d'appareils modernes et en état de vol seront laissés sur place.
(Coll. Bernad via Avions)

