

Sommaire

8	6 ^e escadre de chasse	256	Évaluation et expérimentations
19	EC 1/6 Oranie	265	Les Vampire Mk 1 télépilotés (par Jean-Paul Rossignol)
49	EC 2/6 Normandie-Niemen	275	Les Mistral télépilotés
70	1 ^{re} et 7 ^e escadres de chasse	279	CJEEES 343 – BA 145 de Colomb-Béchar
85	EC 1/7 Provence	296	Unités diverses
105	EC 2/7 Nice	298	Ateliers Industriels de l'Air
140	8 ^e escadre de chasse	303	Parcs et ateliers
145	EC 1/8 Maghreb	305	Entrepôts de l'Armée de l'Air
166	EC 2/8 Languedoc	308	École de Cap-Matifon
176	Orléans : 10 ^e escadre de chasse et EEC 2/17	310	Aéronautique navale - Escadrière 57.S (par Jean-Pierre Dubois)
179	Les réservistes sur Vampire		
184	La 10 ^e escadre de chasse		
187	EEC 2/17 Valois		
200	EC 1/10 Parisis		
202	EC 2/10 Seine		
203	EC 3/10 Annis		
204	20 ^e escadre de chasse		
206	EC 1/20 Aurès-Nementcha		
218	Les écoles		
220	École de l'Air – BE 701		
225	École de Chasse – BE 708		
249	Écoles des Mécaniciens – BE 721 – CEAN		
256	Le Centre d'Essais en Vol		



Le 224 7-CH est destiné à devenir une cible au CIEES 343. (Photo Sirpa/Air)



Dessin humoristique dû à la plume du Sgt Guillemot représentant le S/Lt Conan lors du détachement à Télergma le 3 juillet 1955. (Photo JMO 1/6 Oranie)



C'est à bord de cet appareil, le n° 115, que le Sgt Chardron fut victime d'un accident sur le champ de tir de Misserghin le 3 août 1955. (Photo DR, coll. M. Fournier)

Déplacement à Télergma de 12 Mistral, le 3 juillet, pour participer au maintien de l'ordre dans l'Aurès. Ils sont de retour le lendemain, après avoir effectué 11 sorties d'appui-feu. Départ pour le "Neu-Neu" du Lt Marquis, qui laisse la Spa 96 sans commandant. Le 3 août, le Sgt Chardron est victime d'un accident sur le Mistral n° 115 F-UHVL, sur le champ de tir de Misserghin. Le 6 août, l'*Oranie* participe au Pentathlon militaire national, en prélude à l'épreuve internationale qui va se dérouler en Turquie le mois suivant. À partir du 23 août, l'escadron met en place une patrouille légère en alerte à 30 min et une patrouille lourde en alerte à 1 heure tous les deux jours, afin d'effectuer des intimidations au-dessus du Maroc oriental.

Le 3 octobre, le 1/6 effectue sa dernière mission d'intimidation au Maroc. Le 11, le Lt Conan est victime d'un éclatement de canopée à 40 000 ft, mais parvient quand même à ramener l'appareil à bon port. Le Lt Conan est de nouveau victime d'un éclatement verrière le 19 octobre, mais cette fois à 29 000 ft.

Le 11 novembre, l'*Oranie* met en l'air 11 Mistral pour célébrer l'armistice de 1918. Le 10 décembre 1955, le Cne Verdet est victime d'une rentrée prématurée du train d'atterrissage du n° 242 6-VP et termine sa course en bout de piste. Le pilote n'a rien, quant au Mistral il est momentanément hors service. En décembre encore, le Lt Claret de Fleurieu prend la tête de la Spa 96 *Le Gaulois* laissée libre depuis l'été.



Vue plein profil du 103 Victor Écho lors d'une escale sur le terrain de Tours au cours de l'année 1955. (Photo DR, coll. S. Joanne)

Accident du Cne Vernet le 10 décembre 1955 suite à un incident de train. (Photo JMO 1/6 Oranie)



Dans la Luzerne

Aujourd'hui (18 août 1958), Fournier fait parler de lui, et profite d'une panne de freins pour saccager le chenil de la base, au grand effroi de la gent canine.

Voici le résumé succinct de la chose :

Retour d'une mission sans histoire, atterrissage sur des œufs, piste claire, etc., etc. Le Mistral roule au sol, un virage, deux virages et au troisième virage à 50 m du chenil, la c... pardon, la panne totale pression d'air : 0.

Le Mistral (*Mistral n° 6, 6-QD*) sort du taxiway, cavale à travers 50 m de sable et d'herbe, défonce le grillage du chenil, en évitant de bien peu un trou suffisamment grand pour engloûtir une loco et son tender. Les toutous sont dérangés dans leur somnolence heureuse et manifestent à leur façon.

Fournier referme son cockpit à vitesse grand-V, car deux molosses se sont précipités au beefsteak et laissent voir une rangée de quenottes assez impressionnantes. Petite émotion de Fournier qui se demande s'il va rester longtemps ici avec ses deux anges gardiens. Finalement tout rentre dans l'ordre : un peu de tôle écorchée, l'avion est disponible pour le lendemain matin...

**Extrait du JMO
humoristique du
Normandie-Niémén**

Sortie de piste suite à une panne de
frein du Sgt Fournier qui termine sa
course dans le chenil de la base le
18 août 1958.
(Photo DR, coll. C. Petit)



Le lendemain, c'est au tour du Cne Fèvre d'avoir un petit ennui sur le 185 6-QA : lors d'un tir, un des obus explose à la sortie du canon, endommageant l'appareil. Le 10 septembre 1958, le Sgt Fournier est touché à une jambe par la DCA rebelle lors d'une intervention à 15 km d'Uzès-Le-Duc. Blessé, il parvient à regagner le terrain de Tiaret et se pose en catastrophe le 6-QE n° 209.

Le 16 septembre, lors de l'atterrissage à Oran-La Sénia, le S/Lt Morela subit l'affaissement du train du Mistral n° 42 6-QK. Le 1^{er} octobre, le S/Lt Chataigner se met en vrille avec le Mistral 17 6-QV, mais il parvient à récupérer. Le lendemain, le Lt Darcy sur le même Mistral n° 17 6-QV trouve la mort en service aérien commandé à Messer, lors d'une mission au sud de Sidi Bel Abbès. Ce même jour, le *Normandie-Niémén* effectue une escorte de la Caravelle gouvernementale avec huit Mistral. Quelques heures après, quatre autres SE.535 du 2/6 escortent à nouveau le général de Gaulle se trouvant cette fois dans un DC-3. Lors du vol retour du DC-3, ce sont cinq Mistral qui forment l'escorte.

Le 6 octobre, le S/Lt Lemaitre ne parvient pas à larguer ses bombes dans les environs de Lamoricière. Le 8, le train d'atter-

rissage du 46 du Sgt Sallet ne rentrant pas, le pilote décide de se reposer dans la foulée. Le 23 octobre 1958, le Gal Accart, qui effectue un vol sur le 223, largue accidentellement un "bidon spécial" du 6-QP au sud de Descartes.

Du 1^{er} novembre au 13 décembre, le 2/6 est en détachement à Boufarik avec huit chasseurs-bombardiers au profit du Gatac n° 3. Le 28 novembre 1958, le S/Lt Chataigner déclenche à 29 000 ft et se met en vrille, qu'il parvient heureusement à rétablir. Départ en novembre 1958 pour l'état-major de l'Armée de l'Air à Paris du Cne Fèvre, le Lt Le Cornoux prenant la tête de la 1^{re} escadrille.

Le 3 décembre, le S/Lt Jeanjean largue par erreur ses deux lance-bombes. Le lendemain, c'est le Sgt Pastorelli qui répète la même erreur. Le 7 décembre, le Sgt Auffret largue ses bombes dans le circuit de bombardement par action sur le circuit largage secours. Le 12, le S/Lt Sauvignet ne peut éviter un vol d'oiseaux en vol à très basse altitude. Deux jours plus tard, lors d'un vol d'essai, le S/Lt Sauvignet subit un éclatement de canopée à 35 000 ft. À compter du 29 décembre 1958, départ de tout le *Normandie-Niémén* pour Tlérgma.



Tiaret le 10 septembre 1958, le Sgt Fournier est extrait du 209 après avoir été touché à la jambe par la DCA rebelle dans les environs d'Uzès-le-Duc lors d'une mission d'appui feu.
(Photo DR, coll. M. Fournier)

1958



Le 7-BN permet de découvrir l'évident caractère des premiers caractères des codes des Mistral de Sidi Ahmed. (Photo ECPAD)

Au repos, les volets sont toujours baissés. (Photo DR, coll. J-L Gaynecoetche)



Le 4 janvier 1958 a lieu sur le terrain de Sidi Ahmed, une prise d'armes : le Cne Blanc, muté au GALA 1/473, laisse le commandement du *Provence* au Cne Lenain, et le Cne Raoust devient comme commandant en second. Le 6 février, le Lt Faraud devient le nouveau commandant de la Spa 15. Le 24 février 1958, après le décollage et pendant la manœuvre de rassemblement, le Sgt Calafatis, de la Spa 15, reste trop près du sol malgré l'ordre de monter donné deux fois par son leader. Le Mistral n° 74 7-BE qu'il pilote (tout juste réparé après l'accident du Sgt Muzart du 18 avril 1957 relaté plus haut) percute une colline au sud du terrain de Sidi Ahmed, explose et tue par la même occasion un malheureux cultivateur tunisien.

Le 10 mars 1958, le S/Lt Bregeon décolle de Boufarik en n° 2 avec les réservoirs largables pleins. Alors que le Mistral n° 84 7-BP atteint 80 nd et qu'il est à mi-bande, le pilote décide d'interrompre son décollage car son chef de patrouille a lui aussi quelques difficultés. Le S/Lt Bregeon ne coupe pas sa turbine, essaie de freiner au maximum, rentre le train et sort de la bande de décollage. L'appareil est considéré comme détruit mais le pilote est indemne.

Durant le mois de mai 1958, le 1/7 *Provence* assure un détachement sur le terrain de Télessa. La mésaventure qui vient d'arriver au S/Lt Bregeon se répète : au cours d'un décollage, le 5 juin à Télergma avec les réservoirs largables pleins, le S/Lt Gambotti sur le n° 122 7-BY rentre le train trop tôt. Le Mistral s'écrase sur la piste, mais son pilote s'en sort indemne. Le code F-UGBY est transféré au n° 71. Énième détachement sur la BAO 211 de Télergma du 10 juin au 15 juillet 1958. Le 24, le Mistral du Sgt Marmont rentre de mission au-dessus de la zone rebelle, troué comme une passoire.

Le 8 juillet 1958, l'Aspt Toffano disparaît à bord du Mistral n° 71 7-BY au cours d'une mission opérationnelle au-dessus de Mechta-Demtenia en Algérie. À la suite d'un incendie causé par l'éclatement d'un canon, le pilote s'éjecte en zone rebelle. Il ne sera malheureusement jamais retrouvé.

Nouveau départ le 16 août d'une partie des pilotes pour le terrain de Télergma, afin de participer aux missions d'appui-feu. Ce détachement va

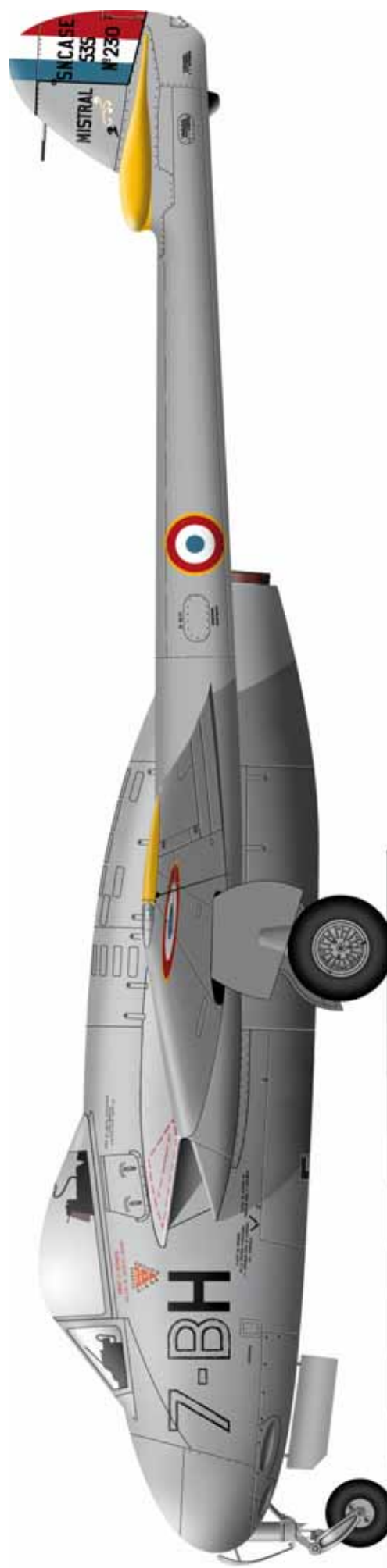
À Télergma, le "ramasse-miettes" est à l'œuvre sur le 122 7-BY du Lt Gambotti. (Photo Armée de l'Air)

ec 1/1 puis 1/7 Provence



Vampire Mk 5 n° 10102 codé Z (F-UGBZ) affecté au commandant en second de l'escadron, et portant un insigne regroupant les deux escadrilles de tradition.

SE.535 Mistral n° 230 7-BH, avec l'insigne de la Spa 15 sur la dérive.





Le Lt Bruneau, lors des derniers
convoyages des Mistral.
(Photo ETO 2/8 Nice)

À Bizerte, le 4 août 1961,
le Mistral F-UGBL (n° 142)
appartient bien au *Nice*, même
s'il a conservé les marques du
Provence déjà équipé de
MD.454. (Photo Armée de l'Air)



1^{re} puis 7^e escadre

EC 2/7 *NICE*

Code: 7-CA/Z, indicatif radio F-UGCA, code phonie "Bothas", puis
"Riquet" à compter du 1^{er} mai 1953.

Dans les dernières années d'emploi, la dernière lettre du code est
peinte à l'intérieur des volets, et donc visible de l'arrière lorsque
ceux-ci sont baissés.

Traditions: Spa 73 (Cigogne japonaise) et Spa 78 (Panthère noire)
réunies, sur les Vampire, dans un écusson surmonté d'une aigle
héraldique, ou regroupées, sur les Mistral, sur les deux fanions de
tradition peints sous la verrière. Après 1956, les insignes cessent
d'être peints.

Les saumons d'ailes et les bulbes de dérives sont de couleur
rouge.



Une vue splendide de l'insigne composite du *Nice*, peint sur le
F-UGCZ. (Photo DR, coll. A. Crosnier)



Panneau regroupant les traditions Spa 73 (Cigogne) et Spa 78
(panthère). (Photo ECPAD, coll. C. Petit)

Un contrat de réserve active de cinq ans avait été offert à la plupart des pilotes (29 en avril 1956). Chacun doit fournir, chaque année, un minimum de 40 jours de présence, dont 15 consécutifs, et au moins 40 heures de vol. Par un entraînement rationnel, ils suivent la progression normale d'un pilote de chasse, d'élève-équipier à chef de patrouille. Mais entre 37 et 38 ans (limite ensuite reculée à 44 ans), cette fois sans contrat ni solde, les plus "mordus" atteints par la limite d'âge peuvent continuer à tâter du "jet", avec un statut de "convoyeur" : seuls la voltige et les exercices de tir leur deviennent interdits.

Le 1^{er} décembre 1954, à la re-crédation de la 10^e escadre, le 2/17 troque son code 17-LA/LZ pour 17-XA/XZ. Après deux années d'existence, ses jours sont comptés, mais les pilotes vont avoir droit au baroud : le 9 juillet 1956, 25 Vampire sont envoyés vers l'Algérie, via Istres, pour participer à quelques missions opérationnelles au départ d'Oran. Les avions sont ensuite transférés à Médiouna.

La 10^e escadre (2)

L'ancienne "Dix" a donc été dissoute, faute de percevoir les Ouragan espérés. Le tunnel va cependant être court : on ne peut disperser sans problème une grande unité constituée. Le 1^{er} décembre 1954, le commandant Loubet reçoit officiellement le commandement de la 10^e escadre recréée à Creil avec deux escadrons :

- 1/10 *Parisis*, codes 10-LA/LZ ;
- 2/10 *Seine*, codes théoriques 10-RA/RZ.

À cette occasion, on intègre les éléments du 3/17 qui avait survécu un temps à Dijon. Les Mystère IIC se faisant attendre, des Vampire sont affectés au 1/10 jusqu'en novembre 1955,



Le n° 11 codé 17-XT en 1954. (Photo DR, coll. S. Guillemin)

bien que les premiers Dassault soient arrivés en juillet. Les avions de la 10^e E/C, qui provenaient pour la plupart du parc du 2/17, y sont reversés le 7 novembre 1955.

Il va donc exister concurremment à Creil une unité d'active et un escadron de réservistes, que l'on envisage très tôt de faire fusionner, d'autant que les réservistes du 2/17 se tournent plus volontiers vers les Erala où l'activité est plus intense. La première étape consiste à recréer le 1^{er} mars 1956 un "escadron d'accueil", le 3/10 *Valois*. Après une mise en condition sans appareils, cet escadron fusionne le 31 juillet avec le 2/17 pour former un nouveau 3/10 *Valois* sur Mystère IIC, devenant ultérieurement 1/10 *Valois* le 1^{er} février 1958.

Les réservistes perdent ainsi leur dernière unité de chasse propre. Ils continueront toutefois, avec des rangs s'amenuisant au fil des ans, à voler sur des matériels divers (Mystère IVA, SMB.2, T-33, voire même Mirage IIIC pour quelques-uns), mais cette fois au sein des escadres d'active.

Après ce tour d'horizon de la situation des réservistes, voyons en détail comment s'est déroulée la vie de chaque unité citée.



Rare vue air-air d'un Vampire de Creil : le 10033 17-XG. (Photo J. Parmentier)

Travers spectaculaire du Lt Erbani sur la piste de La Sénia.
(Photo DR, coll. M. Cristescu.)

quatre sorties Ops contre 689 sorties d'entraînement, d'essai, de liaisons et d'exercices lors de la campagne de tir, pour un total de 490,50 heures de vol.

Le 18 mai 1959, le Cne Bonnet, commandant en second de l'Aurès-Némentcha et le Lt Cuenot effectuent une démonstration au profit de l'Armée de Terre à Bel Krialat, au sud de Méchéria. Trois jours plus tard, c'est au tour du Cdt Berthet, commandant la 20^e escadre de chasse, du S/Lt Balfourier, du Lt Erbani et du Sgt Janvier, d'effectuer une démonstration au profit de la Marine. Le lendemain, le S/C Jumelle et le Sgt de Marco remettent ça, mais cette fois au profit de l'Armée de Terre. En mai, l'Escadron a effectué 565 sorties d'entraînement, essai et liaison en 422,35 HdV et aussi huit sorties opérationnelles en quatre missions et 6,20 heures. Les pilotes ressentent mal cet engagement opérationnel très limité, alors que le plan Challe bat son plein depuis le 15 mai en Oranie.



Pilotes de l'EC 1/20 devant le Mistral n° 44 20-LH. Le Lt Erbani est à gauche, l'Adj Tomasi à droite ; les deux autres restent à identifier. (Photo P. Baratscabal)

En attendant les Skyraider

Je suis de la première promotion brevetée à Meknès sur Ouragan lestés. Le premier stage sur MD.450 avait montré un centrage arrière trop important, avec de graves problèmes. On avait remis les Vampire avant de récupérer des "Ouragan lestés" [NdIA: numéros supérieurs à 150].

J'ai été affecté au 1/20 Aurès-Némentchas sur Mistral, sur lequel j'ai totalisé 131 h 25 min. Notre commandant était alors le capitaine Crouzet, qui revenait d'Indochine.

Avec nous volaient quelques pilotes de F-47 Thunderbolt du 2/20 Ouarsenis, dans le cadre des épreuves pour devenir chefs de patrouille, comme Paul Narjoux, par exemple.

L'ambiance à l'escadron était bonne, mais nous avions - du moins pendant mon bref passage - une certaine frustration en raison du fait que nous faisions beaucoup d'entraînement, mais pas de tir réel. Je dirais que la 6^e escadre nous faisait de l'ombre... Et puis, nous savions que nous allions bientôt toucher les Skyraider, et notre avenir s'écrivait déjà sur cet avion formidable...

Jacques Le Coz

Rares sont les photos en couleurs des Mistral de l'Aurès-Némentcha.

On voit ici le n° 56 20-LY, probablement à Boufarik. (Photo DR, coll. S. Guillemin)





Les Vampire des quatre escadrons étaient parqués indifféremment ensemble ; par contre, chaque EIV n'employait que ses propres avions. Ici le 10026 RO.
(Photo Y. de Molliens)



Le 10157 UY. Noter les protections des entrées d'air déposées.
(Photo M. Blanc)



En février 1958, le S/Lt Blanc pose devant le 10157 UY. (Photo M. Blanc)



Seule photo connue à ce jour d'un Vampire arborant la codification "moderne" de l'Aéronautique navale... alors que le 10160 "60" n'est pas entré en service à l'escadrille 57.S. Il s'agit de l'un des Vampire cédés par l'AA à la Marine comme cellules d'instruction, et qui, d'abord resté "17-L" a été redécoré après 1961. (Photo DR, coll. J-J Petit)



Le prototype 04 du Mistral porte sur les poutres le code DIT (Déclassé Instruction Technique) et, à l'avant, l'insigne de l'ETAA. Plus tard transféré à La Roche-sur-Yon, il finira par y être détruit. (Photo DR, coll. B. Régner)

Il ne faut pas confondre le 4D-L ci-contre avec le 4L-D, reconnaissable à ses pneus à flancs blancs. (Photo DR, coll. M. Cristescu)



Les travaux au sein de l'AJA de Maison-Blanche



L'atelier de révision des cellules. (Photo J-M Lauro)

Vampire de l'AA et de la Marine en révision. (Photo DR, coll. J. Delmas)



Autre exemple, en mars 1956, l'école accueille un autre officier des équipages chevronné. Il est le chef de la section réception et convoyage pour l'Afrique du Nord (SRC-AFN), mais stagiaire le temps d'être rapidement habilité aux réacteurs après onze vols sur "lampe à souder" et un contrôle voltige sur SNJ.

Cela dit, comme les Vampire ne quittent guère leur base qu'à destination de Camp Cazes, et pour des motifs purement techniques, l'escadrille gère elle-même une partie des transferts et des réceptions de sortie de révision ou stockage. Les cas de réception officielle par un pilote de l'ERC demeurent rarissimes, leur transformation "réacteurs" les destinant plutôt à s'occuper des réceptions et mises en service de l'Aquilon. C'est l'antenne Section réception et convoyage en Afrique du Nord (SRC/AFN) qui s'occupe des Vampire, mais fort peu : moins de 20 heures de vol cumulées pour toute l'année 1956, par exemple.

Khouribga, mars 1956. Paré avant le vol : le SM Kerleroux devant son Vampire 57.S-10. (Photo DR, coll. J-M Gall)



Le 10 juin 1959, le train du Vampire n° 10078/57.S-3 s'efface à l'atterrissage. Le Mt Castel est indemne, mais l'avion ne volera plus. (Photo DR, coll. J-M Gall)



Non, la 57.S ne s'est pas déplacée aux États-Unis ! Les voitures américaines à l'arrière-plan sont les véhicules du personnel de l'U.S. Navy basé Port-Lyautey. Les Vampire sont en campagne de tir. On notera les variations dans la disposition de l'insigne et du numéro de série tantôt sur la poutre, tantôt sur la dérive. (Photo Aéronautique navale)





Le n° 10102 "57.S-6" en campagne de tir à Port-Lyautey, avec l'insigne de formation sur le nez. Le numéro individuel est rappelé à l'extrémité des poutres.
Les marquages de service sont peints en blanc.



Le n° 10103 "57.S-16" conserve sa peinture aluminium de l'Armée de l'Air.

Les Vampire suisses et la France

Bien avant que ses Vampire viennent faire le bonheur des amateurs français, des avions helvétiques ont volé aux couleurs de l'Armée de l'Air.

À la fin du mois de juin 1981, l'escadron de chasse *Alsace* commémore les 30 ans de son existence en tant qu'EC 3/2. C'est en effet le 1^{er} mai 1951 que l'escadron a remplacé le *Côte-d'Or* pour cette numérotation (voir le chapitre consacré à la 2^e escadre). À cette époque, le Vampire était la monture de l'unité.

Deux Vampire suisses, invités pour la circonstance, attirent les regards : débarrassés de leurs marquages nationaux, ils reçoivent une décoration tout à fait authentique : VV730 "NL-Z" et VX964 "NL-D". Ces appareils ont bien existé à l'Alsace, avant et après la permutation.

Tout serait parfait si le "NL-D" n'était pas... un biplace, modèle dont ne s'est jamais dotée l'Armée de l'Air... Quoi qu'il en soit, leur vol en patrouille avec des Mirage IIIE donne un petit coup de nostalgie aux Anciens rassemblés à Dijon.

En 1987, le biplace U-1212 a une relation bien particulière avec la France : peint en gris et vert, il figure un avion espion dans l'épisode 4 *Vista Diavoli* de la série télévisée en couleurs *Les Nouveaux Chevaliers du Ciel*. Cet appareil garde ensuite son camouflage unique dans les forces helvétiques ; devenu SE-DXT en Suède, affublé des cocardes de ce pays, il est toujours en état de vol et est venu se poser à Altenrhein en juillet 2017... toujours vert !

Le 1^{er} janvier 1991, la Troupe d'Aviation Suisse retire de service les derniers exemplaires de sa flotte de Vampire FB.6. Cette version se distingue extérieurement du FB.5 français par un nez légèrement retroussé, une modification locale permettant d'abriter un équipement radio analogue à celui des DH.112 Venom également mis en ligne par la Suisse. Concentrés à Dübendorf, les avions sont débarrassés de tous leurs équipements militaires. Leurs canons de 20 mm seront remontés sur des engins chenillés M-113.

Le 23 janvier 1991, 53 avions, entretenus comme des horloges... suisses, sont vendus aux enchères sur la base de Dübendorf, donnant ainsi une deuxième vie à la majorité d'entre eux. Le 23 mars, ce sont 28 T.11 et T.55 biplaces qui sont à leur tour mis en adjudication à Sion.

Peint en vert et gris pour les besoins de la télévision, le U-1212 a conservé cette livrée depuis 30 ans, tous propriétaires confondus.
(Photo DR, via G. Jennings)



Nonobstant la présence d'un biplace et de réservoirs supplémentaires anachroniques, l'effort d'authenticité de la décoration est réussi, y compris pour le blason de l'Alsace peint sur la trappe frontale du train avant et les serials peints en grands caractères sous la voilure.
(Photos Y. Laurençot)

