

# Ligne directe

## Naudy était à 50 kilomètres

Un petit message concernant l'atterrissage forcé d'André Naudy le 31 mai 1940. Le lieu indiqué dans l'article est inexact. André Naudy s'est en réalité posé près de Breteuil à Troussencourt (Oise), ce que j'avais indiqué dans mon ouvrage sur le GC II/3 (Hors-série Avions n° 46).

Son fils Michel s'était d'ailleurs rendu à Hallencourt (Somme) sans rien obtenir auprès des habitants. Lorsque j'ai trouvé Troussencourt il y a quelques années, je lui ai appris, mais trop tard pour qu'il puisse s'y rendre. Ci-joint une autre photo prise par des habitants sur place.

Bernard Philippe

Cher Bernard, merci pour ces précisions et la qualité de vos recherches mémorielles.

À notre corps défendant, Hallencourt est le lieu indiqué dans les documents de l'unité, mais un coup d'œil à vos travaux aurait été opportun. Le plus surprenant dans cette affaire est que les deux lieux sont distants de près de 50 kilomètres. Ceci indiquerait qu'il a pu parcourir cette distance après avoir été coiffé par la chasse allemande. Par ailleurs, la localisation exacte que vous avez découverte colle beaucoup plus logiquement avec son hospitalisation à Beauvais.

## Le Mauboussin d'Hilsz

À l'association les Casques de cuir, nous nous intéressons un peu à l'histoire des Mauboussin en ce moment. Dans le n° 7 des AILES, on retrouve page 56 une photo de Maryse Hilsz justement à côté d'un Mauboussin immatriculé F-ANGR qui selon le registre des immatriculations serait le M120/34, numéro constructeur 121.

Or dans certains documents, l'avion du record de Maryse Hilsz est annoncé comme un M122/34 (un 121/35 avec ajout d'un compresseur) et le seul existant est le n° 115 immatriculé F-ANGL. Où se trouve la réalité ? Merci de votre éclairage !

Thierry Courtat

Cher Thierry, merci pour votre courrier et votre fidélité.

La réponse à votre question est à la fois simple et compliquée. Simple parce qu'il n'y a strictement aucun doute sur le fait que Maryse Hilsz vole sur le Mauboussin F-ANGR le 24 septembre 1935 lors de son record. Cela est confirmé par son carnet de vol, comme par de nombreuses photos prises le jour même. Compliqué, car l'identification technique précise de cet appareil reste aléatoire. S'il ne fait aucun doute qu'il est équipé d'un moteur Salmson 9 A2R3 de 75 CV, difficile de dire s'il y a un compresseur comme vous le suggérez. Le registre civil l'identifie effectivement comme un 120/34 mais avec un détail intéressant : il est enregistré ainsi en décembre 1935, est-ce que cela indique une modification les mois précédents ? Précisons que le carnet de vol de Maryse Hilsz ne précise pas le type exact et que la presse de l'époque, elle, le désigne sous plusieurs appellations, y compris 122. Enfin, il est impossible de voir quoi que ce soit sur la dérive. Néanmoins, l'hypothèse 120 reste la plus probable.

MC & JJ Leclercq

Maryse Hilsz devant le moteur Salmson 9 de son F-ANGR lors de son record d'altitude du 24 septembre 1935. Ci-dessous, son carnet de vol où l'immatriculation F-ANGR est bien lisible malgré une écriture difficilement lisible. (Coll. Gallica et Don Hilsz, coll. MAE via Leclercq)



56

LISTE DES VOL.

DATE	APPAREIL		NATURE DES VOL.	HEURE DU VOL.		OBSERVATIONS DU VOL.
	TYPE	IMMATRICULATION		DEPART	ARRIVÉE	
1935	Mauboussin	F-ANGR	Record	17.52	18.15	
				18.40	19.00	
				19.05	19.25	18.46
				19.27	19.45	18.25
				19.50	20.10	18.00
				20.10	20.30	17.50
				20.30	20.50	64/112/212
				20.50	21.10	64
				21.10	21.30	64
				21.30	21.50	64
				21.50	22.10	64
				22.10	22.30	64
				22.30	22.50	64
				22.50	23.10	64
				23.10	23.30	64
				23.30	23.50	64
				23.50	24.10	64
				24.10	24.30	64
				24.30	24.50	64
				24.50	25.10	64
				25.10	25.30	64
				25.30	25.50	64
				25.50	26.10	64
				26.10	26.30	64
				26.30	26.50	64
				26.50	27.10	64
				27.10	27.30	64
				27.30	27.50	64
				27.50	28.10	64
				28.10	28.30	64
				28.30	28.50	64
				28.50	29.10	64
				29.10	29.30	64
				29.30	29.50	64
				29.50	30.10	64
				30.10	30.30	64
				30.30	30.50	64
				30.50	31.10	64
				31.10	31.30	64
				31.30	31.50	64
				31.50	32.10	64
				32.10	32.30	64
				32.30	32.50	64
				32.50	33.10	64
				33.10	33.30	64
				33.30	33.50	64
				33.50	34.10	64
				34.10	34.30	64
				34.30	34.50	64
				34.50	35.10	64
				35.10	35.30	64
				35.30	35.50	64
				35.50	36.10	64
				36.10	36.30	64
				36.30	36.50	64
				36.50	37.10	64
				37.10	37.30	64
				37.30	37.50	64
				37.50	38.10	64
				38.10	38.30	64
				38.30	38.50	64
				38.50	39.10	64
				39.10	39.30	64
				39.30	39.50	64
				39.50	40.10	64
				40.10	40.30	64
				40.30	40.50	64
				40.50	41.10	64
				41.10	41.30	64
				41.30	41.50	64
				41.50	42.10	64
				42.10	42.30	64
				42.30	42.50	64
				42.50	43.10	64
				43.10	43.30	64
				43.30	43.50	64
				43.50	44.10	64
				44.10	44.30	64
				44.30	44.50	64
				44.50	45.10	64
				45.10	45.30	64
				45.30	45.50	64
				45.50	46.10	64
				46.10	46.30	64
				46.30	46.50	64
				46.50	47.10	64
				47.10	47.30	64
				47.30	47.50	64
				47.50	48.10	64
				48.10	48.30	64
				48.30	48.50	64
				48.50	49.10	64
				49.10	49.30	64
				49.30	49.50	64
				49.50	50.10	64
				50.10	50.30	64
				50.30	50.50	64
				50.50	51.10	64
				51.10	51.30	64
				51.30	51.50	64
				51.50	52.10	64
				52.10	52.30	64
				52.30	52.50	64
				52.50	53.10	64
				53.10	53.30	64
				53.30	53.50	64
				53.50	54.10	64
				54.10	54.30	64
				54.30	54.50	64
				54.50	55.10	64
				55.10	55.30	64
				55.30	55.50	64
				55.50	56.10	64
				56.10	56.30	64
				56.30	56.50	64
				56.50	57.10	64
				57.10	57.30	64
				57.30	57.50	64
				57.50	58.10	64
				58.10	58.30	64
				58.30	58.50	64
				58.50	59.10	64
				59.10	59.30	64
				59.30	59.50	64
				59.50	60.10	64
				60.10	60.30	64
				60.30	60.50	64
				60.50	61.10	64
				61.10	61.30	64
				61.30	61.50	64
				61.50	62.10	64
				62.10	62.30	64
				62.30	62.50	64
				62.50	63.10	64
				63.10	63.30	64
				63.30	63.50	64
				63.50	64.10	64
				64.10	64.30	64
				64.30	64.50	64
				64.50	65.10	64
				65.10	65.30	64
				65.30	65.50	64
				65.50	66.10	64
				66.10	66.30	64
				66.30	66.50	64
				66.50	67.10	64
				67.10	67.30	64
				67.30	67.50	64
				67.50	68.10	64
				68.10	68.30	64
				68.30	68.50	64
				68.50	69.10	64
				69.10	69.30	64
				69.30	69.50	64
				69.50	70.10	64
				70.10	70.30	64
				70.30	70.50	64
				70.50	71.10	64
				71.10	71.30	64
				71.30	71.50	64
				71.50	72.10	64
				72.10	72.30	64
				72.30	72.50	64
				72.50	73.10	64
				73.10	73.30	64
				73.30	73.50	64
				73.50	74.10	64
				74.10	74.30	64
				74.30	74.50	64
				74.50	75.10	64
				75.10	75.30	64
				75.30	75.50	64
				75.50	76.10	64
				76.10	76.30	64
				76.30	76.50	64
				76.50	77.10	64
				77.10	77.30	64
				77.30	77.50	64
				77.50	78.10	64
				78.10	78.30	64
				78.30	78.50	64
				78.50	79.10	64
				79.10	79.30	64
				79.30	79.50	64
				79.50	80.10	64

# Entretien avec Philippe Ricco L'œuvre Bloch



Auteur d'une œuvre magistrale sur les avions Bloch dont le prochain tome est attendu pour novembre, Philippe Ricco est bien connu de nos lecteurs pour ses multiples articles et ouvrages depuis maintenant plus de vingt ans. Il revient avec nous sur ce projet pharaonique, nous faisant découvrir en partie les coulisses de ses recherches historiques.

**Les Ailes :** Philippe, débutons par une question simple. Pourquoi avoir choisi Bloch comme sujet de ce travail titanesque ?

Dans les années soixante-dix et quatre-vingt, beaucoup d'auteurs parmi les meilleurs comme Jean Cuny, Jean Liron, Jean Noël s'étaient penchés sur le sujet. Pour les avoir tous rencontrés, le constat était clair : Bloch était compliqué à traiter, faute de sources exploitables. Ceci s'explique simplement : Marcel Dassault était un homme tourné vers l'avenir, qui méprisait son passé parsemé de blessures personnelles, au point d'avoir lui-même ordonné la destruction de tout document rappelant son ancien nom.

J'ai alors commencé à rassembler ce que je pouvais trouver. C'est une quête sans fin, mais durant le confinement de 2020, j'ai réalisé qu'il était temps que tout cela prenne une forme concrète. Si j'attends de tout trouver, je ne ferai jamais rien. J'ai consacré beaucoup d'efforts à rassembler bribes et poussières, recouper, consolider, éliminer les doutes, combler les trous ou, à défaut, les circonscrire, afin de recons-

tituer et sortir de l'oubli une histoire enterrée depuis bientôt près d'un siècle.

*(Coll. DR et Gilbert)*

*Marcel Bloch during the 1930s and below the entrance to the Déols factory, symbol of his success and ambitions before its nationalisation.*



**Les archives Bloch d'avant-guerre ont totalement disparu, comment se sort-on de cette difficulté ?**

Comme je n'ai pas pu m'appuyer sur de grandes sources, j'ai utilisé les petites... J'ai aussi appliqué un principe de base : il ne faut pas croire tout ce qu'on lit, même si la source semble sérieuse. Même les documents officiels mentent parfois à dessein pour différentes raisons. Il faut choisir des bases plausibles, croiser les sources et étayer sur ces fondations, quitte à faire s'effondrer le château de cartes lorsqu'un élément vient le contredire. Je trouve cela souvent plus intéressant encore lorsque je suis amené à détruire ce que je croyais savoir, en raison de l'apparition d'un nouvel élément contradictoire. C'est ce qui m'a apporté mes plus grandes découvertes.

Les premières sources, les plus faciles à trouver, ce sont les articles dans les journaux spécialisés d'avant-guerre et d'après-guerre. Mais les contradictions se sont rapidement montrées innombrables et parfois si énormes qu'elles me semblaient invraisemblables. Et pourtant ! Ensuite, il y a les documents conservés par les acteurs eux-mêmes, ainsi que leurs témoignages. J'ai épluché des quantités de registres, de rapports, de carnets de vols, de récits, de courriers, de marchés, de comptes-rendus. Il ne faut pas oublier non plus les autres collectionneurs et la solidarité entre les chercheurs. Cela m'a énormément servi et fourni une matière première aussi conséquente qu'inédite.

**Mis à part les Bloch 152 et 174, les avions Bloch sont relativement peu connus, comment expliquer cela ?**

Là, je vais me montrer un peu sévère : c'est avant

# LE CHOIX DE LA REDAC'

## Françaises en guerre et en lumière

En rebond parfait à notre série d'articles sur les premières femmes brevetées pilotes, il nous est apparu indispensable de vous présenter l'ouvrage *Femmes au service de la France, 1939-1940* écrit par Frédéric Pineau, car nous avons ici un travail absolument exemplaire tant sur la forme que sur le fond. S'attaquer à ce sujet, nous en savons quelque chose, tient du véritable sacerdoce. Ceci s'explique par des sources pour le moins rares, mais également parce qu'il a été raconté à peu près tout et n'importe quoi sur ce sujet depuis des années. Passionné, méticuleux et rigoureux, Frédéric Pineau a tout remis à plat en nous offrant un panorama le plus complet à ce jour sur les femmes en guerre en 1940, ce qui nous éclaire à la fois sur la situation française à l'époque (où le droit de vote se faisait largement attendre) et l'évolution de la position de la femme dans la société à cette période. Après une introduction générale brillante, qui s'en tient aux faits avec d'innombrables informations systématiquement pertinentes, il fait le portrait de l'ensemble des formations, des associations et des services dans lesquels des femmes ont servi en soutien aux forces militaires entre septembre 1939 et juin 1940. Dresser cette liste était déjà un sérieux défi, mais il retrace à chaque fois leur historique, leur but et ce que ces entités ont pu effectivement réaliser. Tout cela est servi par un style synthétique, efficace et clair, mais qui ne fait l'impasse sur aucun détail. C'est suffisamment rare pour être souligné. Enfin, et c'est l'étonnement supplémentaire, les illustrations et les photographies sont nombreuses, toujours à propos et parfaitement légendées. Inutile de dire que cela donne une réelle densité à l'ensemble qui est par ailleurs servi par une très belle mise en page et une magnifique impression.

Évidemment, les ambulancières et infirmières dédiées à l'armée de Terre représentent la majorité des sujets traités, mais l'Air a également sa place. Outre les aspects classiques (Claire Roman au sein de la DALAC) nous avons découvert des choses aussi étonnantes que les pilotes polonaises, mais pas seulement. La preuve, là encore, que l'auteur a réalisé des recherches de fond et puisé aux meilleures sources.

Enfin, si Frédéric Pineau était déjà un spécialiste des femmes en guerre (il est auteur de plusieurs autres ouvrages sur le sujet), il est réjouissant de savoir que ce projet lui est venu en découvrant un album photos aux puces de Vanves à Paris, il y a maintenant des années. La preuve, une fois de plus, que de petites choses peuvent être le déclencheur de travaux d'immense qualité. Vous l'aurez compris, ce livre nous apparaît indispensable à tout passionné d'Histoire, et ce même s'il ne contient peu voir pas de photo d'avion ou de récit de combat.

*Femmes au service de la France 1939-1940*, Frédéric Pineau.  
Éditions OREP. 29,90 euros. 267 pages.



## Robert Thollon, L'espoir oubliée

Benoit Colin est de retour et poursuit sa quête des hommes du groupe de chasse I/8. Après avoir traité de son grand-père, il s'attaque cette fois à une figure marquante du groupe, mais également de l'armée de l'Air : Robert Thollon. Cette biographie ne déroge pas au sérieux et à la rigueur habituels de l'auteur qui ne s'appuie que sur des sources de première main, recoupées, et il ne tombe jamais dans l'hagiographie.

Rappelons que dès son plus jeune âge, Robert Thollon démontre des prédispositions le promettant aux plus hautes sphères de l'armée de l'Air, si ce n'est de l'état. Major de la promotion 1936 de l'école de l'Air, fort d'une intelligence supérieure, il est ferme, franc et droit, calme et réfléchi. Tout pour faire un grand chef. Au GCI/8 en 1940, il remporte huit victoires avant de devenir l'une des chevilles ouvrières de Jeunesse et montagne, qui sera le creuset de la résistance de l'Air. Il se distingue lors des combats de la Libération évidemment à la direction d'une unité en Auvergne, avant de prendre le commandement du groupe de chasse Saintonge, émanation des unités FFI. Promis à un brillant avenir, il disparaît tragiquement dans un accident de ski en Autriche le 24 février 1948.

Ce parcours donne lieu à un travail de mémoire complet qui couvre la totalité de la vie de Robert Thollon évidemment au sein de l'armée de l'Air, mais également quelques aspects privés qui donnent quelques clés sur le fonctionnement de l'homme. Son rôle au sein de Jeunesse et montagne puis dans la résistance est très largement développé et contextualisé, et est peut-être l'un des aspects les plus intéressants de cette biographie. Enfin, les annexes sont pertinentes avec en particulier ses carnets de vol durant la période de guerre.

Une fois de plus, Benoit Colin signe là un magnifique travail qui, néanmoins, aurait peut-être mérité une mise en forme un peu moins austère du texte et des photos (près de soixante).

Robert Thollon  
1914-1948  
Préface du  
général Stéphane Mille  
Disponible sur  
avions-bateaux.com  
242 pages  
23 euros.



*In memoriam*

# Geneviève de Galard

Le 30 mai dernier disparaissait Geneviève de Galard. Seule femme auprès des hommes du camp retranché, voici comment elle est devenue, bien malgré elle, mais pour l'éternité, l'Ange de *Diên Biên Phu*.

**G**eneviève de Galard Terraube naît le 13 avril 1925 à Paris.

Après avoir étudié l'anglais, elle s'oriente après la Libération vers des études d'infirmière, obtenant son diplôme d'état en 1950. Celui-ci en poche, elle présente et réussit les concours pour devenir Infirmière pilote secouriste de l'Air (IPSA) et convoyeuse de l'Air. En 1952, Geneviève se porte volontaire pour servir en Indochine, où elle arrive en mai 1953 pour un premier séjour de trois mois. Geneviève accomplit sa première mission à *Diên Biên Phu* le 20 janvier 1954, le camp retranché français sur lequel se porte l'attention depuis novembre 1953.

Elle vient alors de débiter son second séjour en Extrême-Orient, pour une durée de six mois. À cette époque, il s'agit pour les convoyeuses d'évacuer les quelques blessés des escarmouches qui

se produisent lors des sorties du camp pour aller tâter le dispositif *Viêt-minh*, ou bien plus simplement les malades de la dysenterie, du typhus ou du paludisme.

Le 1<sup>er</sup> mars, elle quitte le Tonkin pour un détachement de quelques semaines au sud de l'Indochine. Au départ de *Nha Trang*, elle participe à l'opération *Atlante* en évacuant des blessés depuis *Thuy-Hoa*. C'est de là qu'elle apprend que *Giap* a lancé l'assaut contre *Diên Biên Phu*, le 13 mars.

## Prise au piège à *Diên Biên Phu*

Depuis le 11, la piste d'atterrissage principale du camp retranché est à portée de l'artillerie *Viêt-minh*. Le 19 mars, le C-47 piloté par le lieutenant *Biswang* (du groupe de transport 2/62 *Franche-Comté*) est le dernier qui réussit à s'envoler de jour du camp, sous une pluie d'obus. Alors que plus de 400 blessés attendent de pouvoir être sauvés, les évacuations ne pourront désormais plus se dérouler que de nuit. À peine de retour à *Hanoï*, le 19, Geneviève se porte volontaire pour une mission sur la cuvette et qui

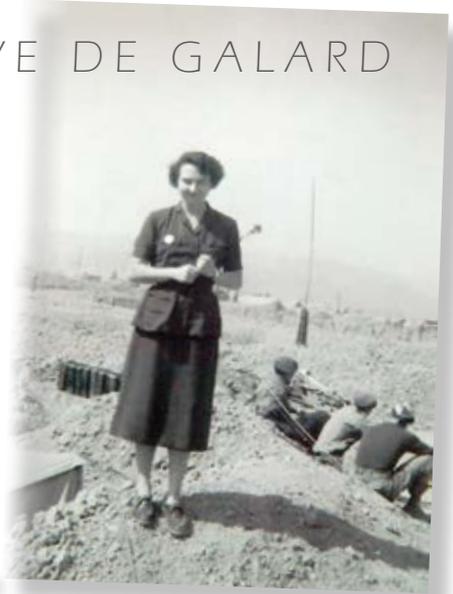
*Geneviève de Galard* le 29 juillet 1954 à Washington. Érigée au statut d'héroïne, elle vient de devenir pour l'éternité, l'Ange de *Diên Biên Phu*. Sans être dupe du rôle de propagande qu'on lui fait alors jouer, y compris à l'étranger, elle s'y prête de bonne grâce, mais n'oubliera jamais de parler des hommes qu'elle a côtoyés et des autres convoyeuses de l'Air. (US NARA)

Le C-47 *Dakota 42-92457* décolle à la mi-mars sous le feu de l'artillerie *Viêt-minh* pour qui la convention de Genève n'existe pas. L'avion, qui appartient au GT 2/62 *Franche-Comté*, sera touché la nuit du 17 au 18 mars par l'artillerie, mais réussira à rentrer à bon port. C'est dans ces conditions que l'avion de Geneviève de Galard est détruit le 29 mars. (CICR)

*Geneviève de Galard* on 29 July 1954 in Washington. Elevated to the status of heroine, she had just become, for all eternity, the Angel of *Diên Biên Phu*. Although she was not fooled by the propaganda role she was asked to play, including abroad, she accepted it willingly, but never forgot to talk about the men she had met and the other convoyeur of the Air. The C-47 *Dakota (42-92457)* took off in mid-March under fire from *Viêt-minh* artillery, for whom the Geneva Convention did not exist.



# L'ANGE ÉTERNEL



sera de fait la première évacuation de nuit. Il est prévu de faire poser huit *Dakota* sur la piste du camp. Geneviève est dans celui piloté par le lieutenant-colonel Descaves, commandant la base de Gia Lam (Hanoï). La manœuvre doit être précise et rapide : le *Dakota* doit se poser face au nord, moteurs réduits au minimum, avant d'être tourné de 180° à la main, sans remettre de puissance, par des équipes qui l'attendent en bout de piste. Les blessés, prêts dans des ambulances au bord de la piste, sont embarqués sans délai : 13 assis et six couchés dont les brancards seront posés à même le plancher. Ensuite, l'avion n'aura plus qu'à redécoller droit devant lui, couvert par des tirs de l'artillerie française dont le bruit doit masquer celui de ses moteurs. Le temps passé au sol ne doit pas excéder trois minutes ! Cette nuit-là, cinq *Dakota* parviennent à se poser (évacuant une centaine de blessés) avant que les artilleurs Viêt-minh ne découvrent la ruse et commencent à arroser la piste, interdisant le poser des trois derniers. En dépit des risques, d'autres évacuations seront réussies les nuits suivantes. Dans la nuit du 26 au 27 mars, Geneviève se trouve dans le *Dakota* du commandant de Saint-Marc, qui doit repartir à vide sans attendre les ambulances qui ont du retard à cause de problèmes de liaison radio : le jour va poindre et les artilleurs ennemis ne vont pas rater pas une si belle occasion... Frustrée d'être

*On the right, the regulation insignia of the convoys of the Air. On the evening of her liberation in Luang Prabang, Geneviève de Galard left by C-47 for Hanoi and found herself in the spotlight. Among her fellow Air Force escorts, she was confronted by numerous national and international journalists. She was still wearing her outfit made from a British paratrooper's jacket. A few hours later, she held a press conference that was widely reported around the world.*

Le seul cliché ayant survécu de Geneviève de Galard à Diên Biên Phu. Il a été pris très peu de temps après la destruction de son avion, car elle porte encore sa tenue d'IPSA. Elle sera vite remplacée par une combinaison confectionnée dans une tenue de para et une paire de baskets dégotée on ne sait comment. (DR)

*The one and only surviving photograph of Geneviève de Galard at Diên Biên Phu. It was taken very shortly after the destruction of her plane, because she was still wearing her IPSA uniform, which was totally unsuitable.*

rentrée à vide, Geneviève se porte immédiatement volontaire pour repartir dès la nuit suivante. Le 28, à 4h15, elle se trouve à bord du C-47 43-49434 F-RBDC (*Delta-Coca*) piloté par le commandant Blanchet, commandant en second du GT 1/64 *Béarn*. Une heure trente plus tard, ils sont en finale sur la piste du camp, cap au 330°. La visibilité est très mauvaise et Blanchet a du mal à distinguer le balisage de piste - deux loupiotes en entrée de bande, une à la fin ! - et doit par deux fois remettre

Fabrice  
Saint-Arroman



À droite, l'insigne réglementaire des convoys de l'Air. (Coll. particulière)

Le soir de sa libération à Luang Prabang, Geneviève de Galard part en C-47 pour Hanoï et se retrouve sous le feu des projecteurs. Au milieu de ses collègues convoys de l'Air, elle se retrouve face à de nombreux journalistes nationaux et internationaux dont, ici à droite, Marguerite Higgins, prix Pulitzer 1951 et correspondante du *New York Tribune*. Les autorités sont également présentes dont le général Cogny et de nombreux officiers, dont son futur mari, le capitaine Jean de Heulme de Boutsoq. Elle porte toujours sa tenue confectionnée dans une veste de para d'origine britannique. Quelques heures plus tard, elle tiendra une conférence de presse largement relayée dans le monde. (DR)



## LES CONVOYEUSES DE L'AIR

Le corps des convoys de l'Air naît au lendemain de la seconde Guerre Mondiale, de la nécessité de rapatrier les déportés, prisonniers de guerre ou travailleurs requis du STO en Allemagne. Beaucoup de ces premières convoys (bénévoles !) sont issues des IPSA (Infirmières Pilotes Secouristes de l'Air, mises sur pied par la Croix Rouge dans l'entre-deux-guerres), et la confusion existera longtemps (y compris au sein des équipages des avions de transport) entre IPSA et convoys. Ces dernières ont alors une double vocation d'infirmières, capable d'exercer leur métier dans l'environnement particulier qu'offre un avion en vol, et d'accompagnantes pour les familles. En 1946, les convoys voient leur statut professionnalisé et sont rattachées au GMMTA (Groupement des moyens militaires de transport aérien). Le premier concours a lieu cette année-là avec des épreuves complètes, puisqu'outre la médecine tropicale ou l'aéronautique, les candidates doivent aussi plancher sur

des sujets de géographie, d'anglais ou de culture générale. Leur statut est à l'origine celui de personnels civils, assimilés officiers, elles ne seront militaires à part entière qu'à partir de 1952. Beaucoup de ces premières convoys de l'Air proviennent de familles de la vieille noblesse française, et s'engagent dans cette voie hors normes par idéal patriotique, mais aussi par volonté d'aider leur prochain (elles ont bien sûr été marquées par les souffrances endurées lors de la deuxième Guerre Mondiale). Il faut s'imaginer le choc culturel représenté par l'arrivée de ces jeunes filles à l'éducation parfaite, souvent très pieuses et peut-être un peu naïves, dans la très virile camaraderie des équipages de transport, habitués à barouder entre hommes... En Indochine, ce ne sont jamais plus d'une douzaine de convoys qui sont présentes en même temps. Parmi celles qui ont pris part aux évacuations de Diên Biên Phu, on peut citer, outre Geneviève de Galard, Michelle Lesueur, Elisabeth Gras, Aimée Calvel, Christine de Lestrade, Brigitte de Kergolay, Paule Bernard ou Yvonne « Coco » Cozanet.

# L'histoire au service de la modernité

En 2014, l'association Replic Air lançait le projet titanesque de reconstruire un Dewoitine D.551 à partir des plans conservés aux archives départementales de la Haute-Garonne. Freiné par la période COVID, il reprend aujourd'hui de plus belle. Rencontre avec Fabien Raison et Wilfried Dufaud afin de faire un point sur les avancées en cours mais surtout sur la manière dont l'histoire permet de générer de l'innovation.

Matthieu Comas  
&  
Replic Air

*Sauf mention contraire,  
toutes les photos © Replic Air*

*Overview of the D.551 reconstructed in 3D from SNCAM plans. As we have discussed extensively in previous issues, this stage is now essential to any restoration or reconstruction worthy of the name. Ten years ago, when the D.551 project was launched, starting with Catia modelling was a huge innovation, requiring not only access to such computer tools, but also very serious technical skills. Today, things have changed on considerably.*

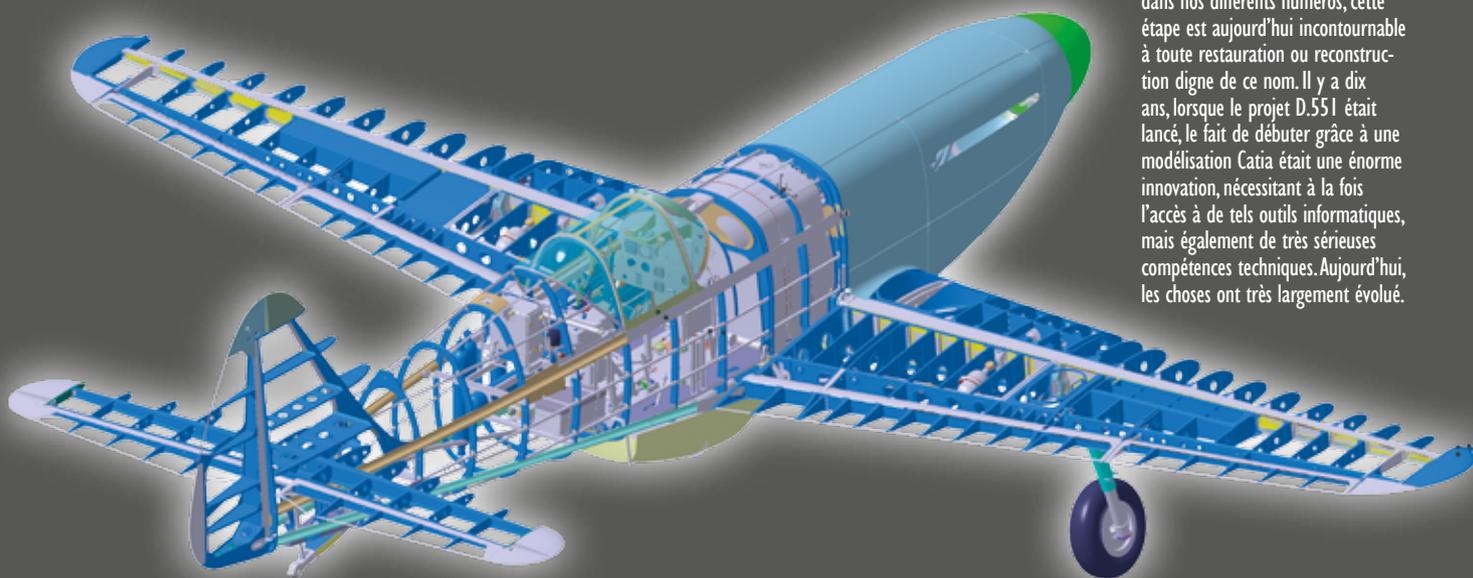
**Les Ailes : Évoquons d'abord l'association Replic Air, comment fonctionne-t-elle et avec quels objectifs ?**

Nous comptons aujourd'hui entre 20 et 30 bénévoles actifs. Pour revenir un peu en arrière, nous avions à l'origine des locaux à Toulouse ce qui offrait beaucoup de facilités pratiques pour plusieurs d'entre-nous, comme s'y retrouver régulièrement immédiatement après le travail. L'aspect négatif, c'est que nous n'étions pas chez nous et que pour différentes raisons nous avons dû déménager plusieurs fois. Finalement, nous sommes aujourd'hui dans des bâtiments qui nous appartiennent sur l'aérodrome de Graulhet, près de Gaillac. Outre les hangars, nous disposons de près de 700 m<sup>2</sup> d'Algeco, ce

qui nous facilite vraiment le travail. Nous sommes éloignés de Toulouse, mais nous arrivons à nous y rendre une fois par semaine.

Globalement, l'activité de l'association comporte deux aspects. Le premier est de faire voler, d'entretenir et de restaurer des appareils. Nous avons remis en état de vol notre Morane-Saulnier type G, nous travaillons sur le Nord 3202 et nous sommes en train de restaurer un Cap 20L. Rapides, ces projets sont prioritaires. Le second est la construction d'appareils. Il y a eu le Morane type G et naturellement le Dewoitine D.551. Entre les déménagements puis la période Covid, notre activité a été très largement freinée, mais nous reprenons aujourd'hui notre vitesse de croisière.

*Vu d'ensemble du D.551 reconstitué en 3D à partir des plans de la SNCAM. Nous l'avons très largement évoqué dans nos différents numéros, cette étape est aujourd'hui incontournable à toute restauration ou reconstruction digne de ce nom. Il y a dix ans, lorsque le projet D.551 était lancé, le fait de débiter grâce à une modélisation Catia était une énorme innovation, nécessitant à la fois l'accès à de tels outils informatiques, mais également de très sérieuses compétences techniques. Aujourd'hui, les choses ont très largement évolué.*



# DEWOITINE D.551 LA RÉVOLUTION INDUSTRIELLE PAR DEWOITINE

Né de l'ultime version du moteur Hispano 12 Y, de la cellule du D.550 ainsi que du génie industriel d'Émile Dewoitine et de la SNCAM, le D.551 présentait tellement de qualités qu'une présérie est commandée à la fin 1939 sans prototype, sans avoir volé et en dehors de tout programme. Intégré au Plan Vbis de février 1940, il aurait pu constituer l'ossature de la chasse française dès 1941. En juin 1940, une poignée d'exemplaires s'apprêtait à être terminée, mais aucun ne pourra prendre l'air.

*At the end of 1940, the D.551 no. 2, recognisable by its Dewoitine landing gear. It was one of two 551s taken from the occupying forces and demilitarised to become a sports aircraft. Despite appearances, the aircraft was not in flying condition, as its water radiator was missing, as can be seen in the front view. Imagining the first production versions is relatively easy, as they would have incorporated the RI 537 pylons, obviously the gun ports on the leading edges, the triplex armoured windscreen, perhaps a tailwheel and probably armour behind the pilot.*

**E**n décembre 1938 débute la construction du prototype Dewoitine D.550 qui est terminé en six mois. Conçu comme un appareil de course, il est motorisé par un hispano 12 Y 51 de 1 000 chevaux (sa première version disposait d'un 12 Ycrs) tout en gardant le même dessin général, sérieusement affiné, que le D.520.

Bien né, il est le premier appareil français à passer la barre des 700 km/h le 22 novembre 1939. Avec cet appareil, Émile Dewoitine a alors une idée derrière la tête, car, malgré son statut de prototype, il est optimisé pour être produit en série facilement et en masse à un point alors jamais vu en France (pour ne pas dire dans le monde).

Avec la contrainte du moteur 12 Y 51, dont on savait qu'il allait pouvoir enfin apparaître en production en 1940 (en attendant le 12 Z), Émile Dewoitine transforme le D.550 en D.551, un chasseur le plus léger possible, équipé au mini-

mum, capable d'être produit en masse avec 4 000 heures de mains-d'œuvre par avion et obtenant des performances de l'ordre de 650 km/h en palier.

Après quelques amendements des services techniques (réservoirs de 410 litres, blindage, pare-brises blindés, etc.), ces arguments font alors mouche et, sous la pression du général Vuillemin, le ministère de l'Air envoie en décembre 1939 une lettre d'intention pour dix exemplaires de présérie, et ce, même si l'avion ne correspond pas au programme CI qui vient tout juste d'être émis.

La livraison de cette présérie se répartit en cinq lots de deux appareils, validée par marché 528/0 de janvier 1940 : le premier D.551 doit être livré le 15 juin puis les autres le 1<sup>er</sup> juillet, le 1<sup>er</sup> août et les quatre derniers le 15 août.

En février, quatre exemplaires destinés à la reconnaissance stratégique s'ajoutent à ce lot (voir encadré). Ils doivent



Fin 1940, le **D.551 n° 2** qui se reconnaît à son train Dewoitine. C'est l'un des deux 551 soustrait à l'attention de l'occupant et vivement transformé par démilitarisation en avion de sport. Il devient alors le D.560. En dépit des apparences, l'avion n'est pas en état de vol puisque son radiateur d'eau est absent, ce que l'on distingue sur la vue de face. Imaginer les premières versions de série est relativement aisé puisqu'elles auraient intégré les mâts du poste RI 537, évidemment les bouches d'armement sur les bords d'attaque, le pare-brise blindé en triplex, peut-être une roulette de queue et probablement un blindage derrière le pilote. À l'image des préséries du D.520 ayant permis de définir les appareils bons de guerre, il fait assez peu de doute que différentes configurations des prises d'air compresseur, du radiateur d'huile, du radiateur d'eau et des collecteurs d'échappement auraient été essayés. De même, les approvisionnements d'avril 1940 laissent entendre que les avions auraient également été essayés avec des hélices Chauvière, Escher Wyss d'origine suisse et une Ratier bipale en bois. Bon de guerre, le D.551 aurait été équipé d'une hélice Chauvière automatique.

(© Conseil départemental de la Haute-Garonne. Archives départementales 62Fi)

# Dans l'album de Lionel Pérois



Il y a quelques années, Jean Brugard, un de nos fidèles lecteurs, a miraculeusement sauvé de la destruction une partie des archives de Lionel Pérois. Au travers de quelques documents et photos éparses, nous avons pu redonner vie aux quinze ans d'histoire, entre 1931 et 1946, de ce mécanicien de l'armée de l'Air. Ces années nous plongent en particulier de manière illustrée et rare, dans la période oubliée du Maroc des années 30.

**Matthieu Comas**

Photos de Lionel Pérois sauvegardées par Jean Brugard.

Les documents qui ont pu être sauvés par Jean Brugard tiennent dans une enveloppe, mais contiennent les fragments de la vie d'un homme comme il y en a eu des milliers. Quelques photos, des carnets de vol<sup>1</sup>, et quelques documents, dont son *état signalétique et des services* et son livret individuel. Leur présence est miraculeuse, car ils nous offrent le canevas de son parcours militaire, qui va principalement se dérouler sous le soleil d'Afrique du Nord.

1 - Ceux-ci ont été reversés au Service historique de la Défense où ils sont préservés et accessibles à la consultation.

## Sous le signe de la Spa Bi-2

Lionel Pérois voit le jour le 2 février 1911 dans le 7<sup>ème</sup> arrondissement de Paris<sup>2</sup>.

Employé de bureau, il s'engage pour trois ans le 26 février 1931 alors qu'il va avoir 20 ans. Simple sol-

2 - Ses parents résident en réalité à Saint-Amand dans le Cher et il s'engage dans ce département, à Bourges. Nous savons qu'il a un jeune frère, Louis. De neuf ans son cadet, il s'engage également dans l'armée de l'Air. Mécanicien, il est formé aux États-Unis, mais est tué le 26 février 1945 dans un accident de B-26 à Djedeida.



En haut, Lionel Pérois en 1937. Son livret individuel ainsi que ses quatre carnets de vol (ici le premier, ouvert en 1933) et divers autres documents nous ont permis de retracer son parcours. Ci-contre, bombant le torse à gauche, il vient d'arriver à Casablanca en 1931. Malgré les sourires, la vie de simple soldat au début des années trente au Maroc était loin d'être une promenade de santé.

Ci-dessous, au premier plan deux Potez 25 de l'état-major du 37<sup>ème</sup> régiment d'aviation d'observation (étoile verte à six pointes). Le premier porte le fanion d'un général de brigade aérienne. Ils sont suivis de deux Potez 29 : l'un de sa 6<sup>ème</sup> escadrille (VR 558) et l'autre de la 8<sup>ème</sup> (SAL 8).

Above, Lionel Pérois in 1937. His individual logbook, his four flight logs (here the first, opened in 1933) and various other documents have enabled us to retrace his career. Opposite, on the left, he has just arrived in Casablanca in 1931. Despite the smiles, life as an ordinary soldier in Morocco in the early 1930s was far from easy. Below, in the foreground, two Potez 25 aircraft belonging to the 37th observation aviation regiment (green six-pointed star). The first carries the pennant of an air brigade general. They are followed by two Potez 29s: one from its 6th squadron (VR 558) and the other from the 8th (SAL 8).



# CORSAIR

# AU-1

# en Indochine

70  
ANS

Il ya 70 ans, d'avril à août 1954, la flottille 14F mettait en œuvre vingt-cinq Corsair AU-1 lors des dernières semaines du conflit indochinois. En catastrophe, les hommes arrivent de Tunisie et les avions, tous en plus mauvais état les uns que les autres, sont livrés par les Américains depuis le Japon. Jusqu'aux accords de Genève, la flottille assiste à l'agonie de Diên Biên Phu, protège Hanoï et l'évacuation des derniers postes français au nord-Viêt Nam. Une histoire courte, intense où se mêlent un appareil mythique et les ultimes heures de l'Indochine française.

Bach Mai, mi-mai 1954 (peut-être le 12). Sous la surveillance de quelques mécaniciens de la flottille, le 14F17 (129345) déplie ses ailes avant de partir pour une mission de coupure de route avec trois bombes de 1 000 livres. Cet appareil est perdu le 21 mai.

(Origine Langevin)

Bach Mai, mid-May 1954 (possibly the 12th). Under the supervision of some of the flotilla's mechanics, 14F17 (129345) unfolded its wings before setting off on a road-cutting mission with three 1,000 lb bombs. This aircraft was lost on 21 May.

L'histoire de la 14F durant le conflit en Indochine reste jusqu'à aujourd'hui relativement méconnue. Ceci s'explique par plusieurs raisons. Les plus importantes sont que sa période de combat dure peu de temps, trois mois, mais également parce qu'elle s'inscrit dans les dernières heures fantomatiques d'une guerre aussi oubliée que complexe. Qui se souvient qu'après la chute de Diên Biên Phu le 7 mai 1954 et avant la signature du traité de paix du 21 juillet, le corps expéditionnaire a encore combattu, et durement, dans l'est du Tonkin ?

C'est cette histoire que nous avons souhaité vous raconter en mettant l'accent sur les aspects humains et techniques, mais également sur le contexte général. Elle fut marquée par la jeunesse de ses protagonistes, puisque la plupart des seconds maîtres ayant entre 20 et 25 ans sortaient depuis peu de leur formation aux États-Unis. Si leur enthousiasme était intact, ce n'était pas le cas de leurs avions, qui, eux, étaient dans un état lamentable et pour tout dire dangereux. C'est un autre aspect de ce récit. Le dernier est évidemment les opérations elles-mêmes.



# L'ÉCOLE DES FEMMES

Didier  
Lecoq

2<sup>ème</sup> partie

En avril 1945, le deuxième groupe de femmes sélectionnées pour devenir pilotes, légèrement plus jeune que le premier, est d'abord envoyé à Châteauroux et peut poursuivre sa formation à Tours. Sur cinq, quatre sont brevetées militaires et trois sont reçues à la suite de leur formation de monitrice. Toutes vont quitter l'armée de l'Air qui ne sait plus quoi faire d'elles, ce qui n'empêchera pas certaines de poursuivre une brillante carrière.



Devant les Mauboussin et l'un des Nord 1001 de Châteauroux, de gauche à droite, les sous-lieutenants Boselli, Grollet-Briand, Melk, Imbrecq et Seillier. Ci-dessus, la une du Bazouka du 14 juillet 1945 avec Yvette Grollet-Briand en couverture.

(Coll. SHD et AD de l'Indre)

In front of the Mauboussins and one of Châteauroux's Nord 1000s, from left to right, Second Lieutenants Boselli, Grollet-Briand, Melk, Imbrecq and Seillier. Above, the front page of Bazouka on 14 July 1945 with Yvette Grollet-Briand on the cover.



À la suite du premier groupe (voir notre numéro précédent), le deuxième est composé de cinq femmes qui ont déjà leur brevet de pilote civil et dont deux sont décorées de la Croix de guerre et sont FAFL : Élisabeth Boselli, Yvette Grollet-Briand, Anne-Marie Imbrecq, Geneviève Lefèvre-Seillier et Suzanne Melk. Pour au moins trois d'entre elles, la décision de leur affectation bénéficie de l'appui direct du cabinet du ministre de l'Air, Charles Tillon. Suzanne Melk et Élisabeth Boselli sont recommandées par Maryse Hilsz et c'est le colonel Denis qui rédige la demande. Quant à Anne-Marie Imbrecq, c'est Louis Gautrand, directeur adjoint du cabinet du ministre, qui porte sa candidature. Elles arrivent en ordre dispersé à l'école de pilotage de Châteauroux, entre le 2 et le 27 avril 1945 alors que le premier groupe est toujours sur place. Elles suivent alors la même progression avec les

mêmes moniteurs<sup>1</sup> : Caudron C.272 *Luciole*, Mauboussin 129 et enfin Morane-Saulnier 315.

Élisabeth Boselli qui est la dernière à rejoindre le Berry garde un souvenir très précis de son arrivée sur une base aérienne où tout manque : « *Nous évoluions sur une base qui avait été mise en ruines par les bombardements. Et ce qui était extraordinaire, c'est que cette base avait été commandée par quelqu'un qui aimait les roses. Il y en avait partout. Cette base était couverte de ruines et de roses (...). J'ai trouvé un manteau de nurse américaine. Quand je suis arrivée à Châteauroux, comme je n'avais pas d'uniforme, je suis donc arrivée avec une robe à fleurs. Pour avoir l'air militaire, je gardais mon manteau sur ma robe à fleurs, en plein été<sup>2</sup>.* »

Dans son numéro du 14 juillet 1945, *Le Bazouka* (hebdomadaire du mouvement de libération de

1 - René Mérand, Albert Paquotte, Jean Vallière, etc.

2 - Témoignage oral, SHD, 1981.