

# LE RENDEZ-VOUS MANQUÉ...

De septembre 1939 à juin 1940, « l'homme de la probité » n'a qu'un souhait : celui de se battre. Cette volonté farouche le conduit au Levant où il espère des opérations actives qui n'arriveront jamais. De retour en France, il embarque sur le *Massilia* dans son uniforme de lieutenant, espérant rejoindre l'école des observateurs de Bordeaux. Son arrestation conclut de manière tragique cette douloureuse période. Ce ne sera que partie remise...

**Matthieu Comas**

avec l'apport documentaire de Mme Joan Mendès France

**F**igure, au sens le plus noble du terme, de l'Histoire politique française, Pierre Mendès France fut un homme de droiture et de combats. Son action durant le second conflit mondial fut à son image : engagée.

Nous connaissons, bien sûr, les grandes balises de son histoire, symboles même de la période. D'abord son départ à bord du *Massilia*, son arrestation puis par son procès Inique en mai 1941. Il fut la cible du régime de Vichy et de ses sbires uniquement parce qu'il était juif, socialiste, ancien membre du gouvernement Blum et farouche partisan de la lutte et de la République. Son éviction et ses combats au sein du groupe de bombardement Lorraine seront l'épilogue valeureux de cet engagement.

Cette période, Mendès la passe sous l'uniforme de l'armée de l'Air, celui d'un combattant, qu'il ne quittera que fin 1943 à la demande du général de Gaulle. C'est un fait important. Si son procès est avant tout politique, il tient à lui donner la forme qu'il doit avoir : un procès militaire, pour des faits militaires pour lesquels il est innocent et ses anciens chefs le soutiendront à ce titre. À quelques exceptions *ad hominem*, le colonel Bailly par exemple, il n'aura rien à reprocher à une institution pour laquelle il va continuer de combattre sous le drapeau de la France Libre. Si la grande Histoire est connue, penchons-nous sur ce qui est peut-être l'aspect le plus méconnu de son parcours, cette période militaire courant de sa mobilisation jusqu'à son arrestation le 31 août 1940.

Avril 1928, séance de tir à Satory pour les élèves de l'école de météorologie. Pierre Mendès France est le second en partant de la droite. Son sourire espère celle parfaitement aux quelques témoignages de l'époque. Facétieux et parfois de mauvais caractère, Mendès se verra supprimer quelques permissions. Après un passage à l'ONM où il ne s'entendra pas avec le général Delcambre il rejoint le cabinet du ministre Laurent Eynac. Il dira plus tard que ce court passage dans la météo lui aura été utile lorsqu'il était observateur au groupe Lorraine. (Coll. famille Mendès France)



April 1928, shooting session at Satory for the students of the meteorology school. Pierre Mendès France is the second from the right. His mischievous smile fits perfectly with the testimonies of the time. Facetious and sometimes in-temperant, Mendès will have several of his leave permissions suppressed. After a passage at the ONM where he did not get on with General Delcambre, he joined the cabinet of Air Minister Laurent Eynac. He would later say that this short sojourn in the weather service had been useful to him when he was an observer in the Lorraine bomber group.

## Pierre Mendès France



### Météo turbulente

Plus jeune bachelier de France, Pierre Mendès France doit, comme tout jeune Français, effectuer son service militaire. Après avoir obtenu un sursis d'un an afin de terminer son doctorat en droit<sup>1</sup>, il est incorporé dans l'Aéronautique militaire le 10 mai 1928. Comme beaucoup de hauts diplômés de l'époque, il intègre (comme seconde classe) l'école météorologique du fort de Saint-Cyr près de Versailles, qu'il termine à la mi-septembre 1928 après s'être fait remarquer par quelques facéties. Il rejoint ensuite l'Office national de la météorologie (ONM) au service des transmissions et des subsistances jusqu'au 12 avril 1929 avant d'intégrer le cabinet du nouveau ministre de l'Air de Laurent Eynac<sup>2</sup> jusqu'à la fin de son service militaire le 15 octobre 1929. Pierre Mendès France devient alors réserviste et reprend son activité d'avocat à Louviers. En 1932, à la surprise générale, il devient député de l'Eure et par la même occasion le plus jeune député de France. Son rang change alors au sein de l'armée puisqu'il passe en quelques semaines de caporal de réserve à sergent (1<sup>er</sup> juin 1933) puis

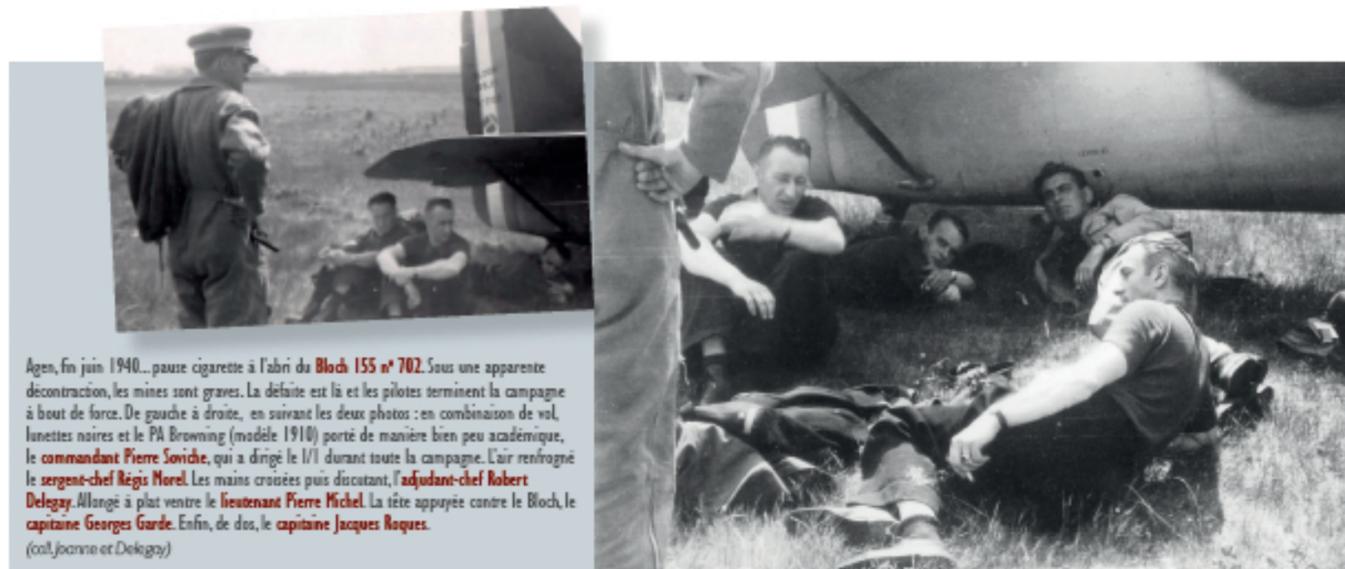
1- PMF est le plus jeune avocat de France.  
2- Son affection administrative est le 1<sup>er</sup> groupe d'ouvriers aéronautiques (10<sup>ème</sup> compagnie) de Villacoublay.

à sous-lieutenant (30 novembre 1933). Maire de Louviers en 1935 puis réélu député en 1936, il appartient à la majorité qui constitue le Front populaire. Promu lieutenant de réserve le 9 novembre 1937, il est nommé sous-secrétaire d'état au Trésor pendant les 26 jours du second gouvernement Blum (13 mars au 8 avril 1938). Cette période est surtout marquée sur le plan international par la crise des Sudètes qui aboutira aux accords de Munich. Contrairement à beaucoup de ses camarades politiques, si ce n'est d'une bonne partie de l'opinion française, Mendès refuse de se voiler la face

Rayack, mars ou avril 1940. Le lieutenant Mendès France peut enfin enfiler une tenue de navigant. Il pose devant l'unique Potez 540 TDE de liaison disponible au Levant (n°242 ou 243, aussi visible ci-dessous). Il ne fera aucun vol à son bord durant sa formation. (Coll. famille Mendès France et Bonora)

Rayack, March or April 1940. Lieutenant Mendès France can finally put on a flying suit. He poses in front of the only Potez 540 TDE liaison aircraft available in the Levant (n°242 or 243, also visible below). He did not fly on it during his training.





Agen, fin juin 1940... pause cigarette à l'abri du Bloch 155 n° 702. Sous une apparente décontraction, les mines sont graves. La défaite est là et les pilotes terminent la campagne à bout de force. De gauche à droite, en suivant les deux photos : en combinaison de vol, lunettes noires et le PA Browning (modèle 1910) porté de manière bien peu académique, le commandant Pierre Soviche, qui a dirigé le I/1 durant toute la campagne. L'air renfrogné le sergent-chef Régis Morel. Les mains croisées puis discutant, l'adjudant-chef Robert Delagay. Allongé à plat ventre le lieutenant Pierre Michel. La tête appuyée contre le Bloch, le capitaine Georges Gardé. Enfin, de dos, le capitaine Jacques Raques.

(coll. Jeanne et Delagay)

## Au total, au minimum cinq missions de guerre pour les Bloch 155...

massacre. Le lanceur de tracts prend feu et, sans que l'équipage ait pu sauter en parachute, se crase au sol près d'Argenton sur Creuse. Nous tournons un instant sur les restes fumants de notre victime et à court d'essence atterrissons à Limoges. »

La mêlée est telle que Teillet va récolter des balles amies, il écrit dans ses carnets : « (...) Nous apercevons éclatements de DCA au Nord-Est d'Argenton puis un H. 126. Nous l'attaquons mais il vire dans les nuages. Six M 406 arrivent (treize avions dans le même nuage). J'ai tout le côté gauche de ma cabine arrachée par les balles (sans doute Bloch)... ».

Sur les six pilotes de la patrouille du GCI/1, seuls trois rentrent à Royan, dont Germain Coutaud et son Bloch 155. Le sergent Le provost laisse son Bloch à Limoges – touché de deux balles dans le moteur – et le sous-lieutenant de Pins se pose moteur grillé à Bordeaux-Mérignac.

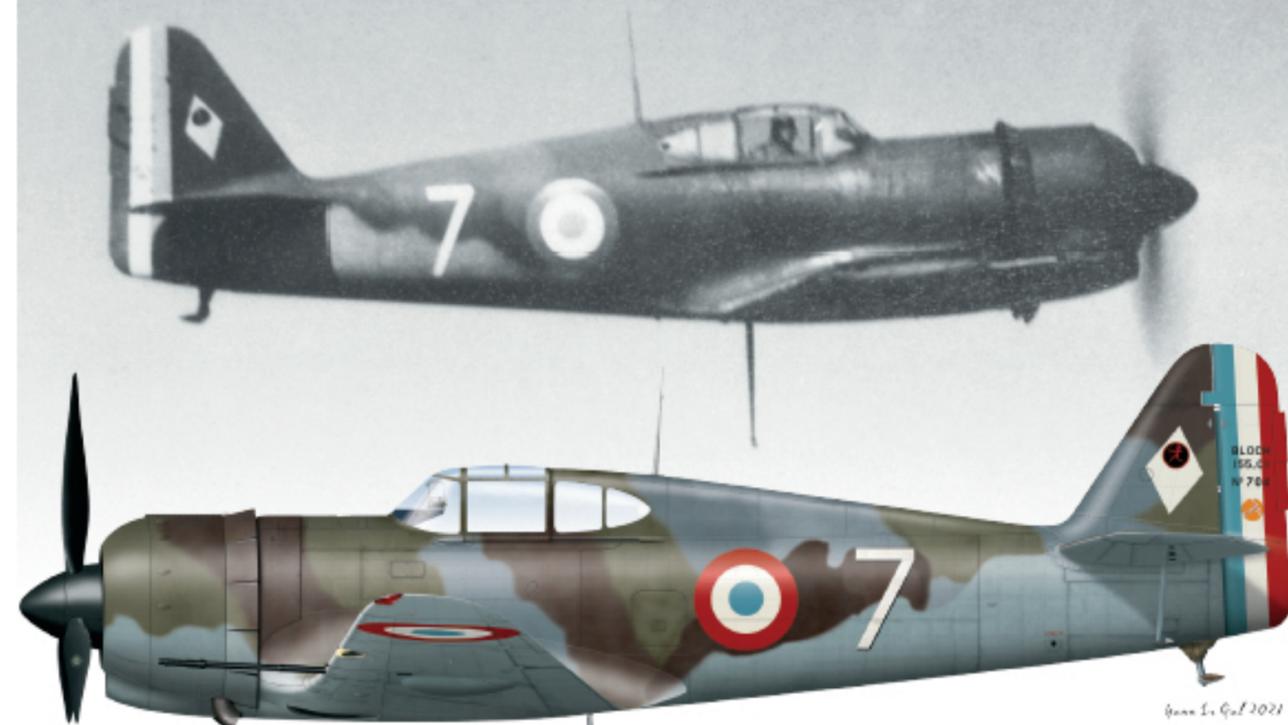
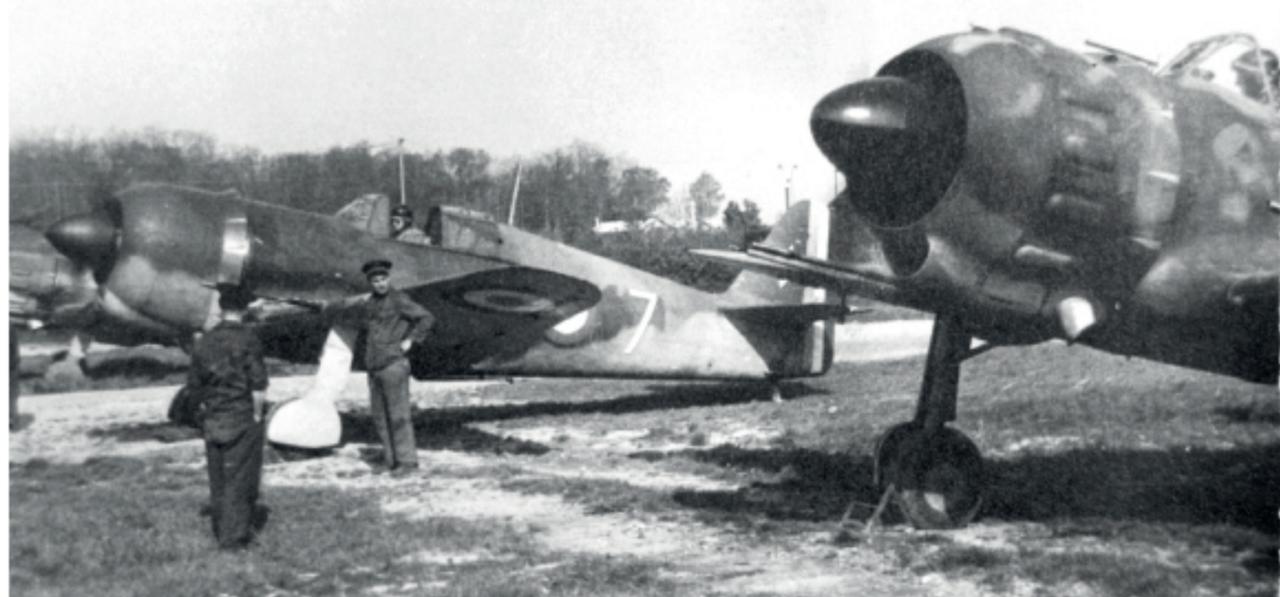
Ayant perdu la patrouille, son train refusant de rentrer, le sergent-chef Teillet tente d'atterrir à Bergerac mais finit par capoter dans un champ de blé proche du terrain. Il rentrera le 22 juin en Bloch 200.

Au total, neuf pilotes sont crédités d'une victoire en participation dont naturellement le capitaine Coutaud. Il s'agit de l'unique victoire (et de l'unique combat) d'un Bloch 155.

Agien, end of June 1940... cigarette break in the shelter of Bloch 155 n° 702. Underneath the apparent relaxation, the faces are serious. De left to right, following the two photos: in flight suit, dark glasses and the PA Browning (model 1910) worn in a very unacademic way, Major Pierre Soviche, who led the I/1 during the whole campaign. The crew on the face of chief sergeant Régis Morel. With his hands crossed and talking, Chief Warrant Officer Robert Delagay. Lying flat on his stomach, Lieutenant Pierre Michel. With his head resting against the Bloch, Captain Georges Gardé. Finally, from behind, Captain Jacques Raques.

Quelques semaines plus tard, le GCI/1 est maintenu en activité au sein de l'armée de l'Air du régime de Vichy. Les appareils ont reçu leurs insignes d'escadrille et leurs numéros tactiques. Cette photo, provenant de l'album du commandant Soviche, a été publiée à de nombreuses reprises, le Bloch 155 « 7 » blanc ayant toujours été identifié comme le n° 702. Il s'agit en fait du n° 704 qui fut lui aussi perçu à Déols fin juin 1940. L'appareil appartient à la 1<sup>ère</sup> escadrille et porte l'archer dans le losange de dérive. Par recoupement, ce cliché a vraisemblablement été pris fin février 1941 à Marignane, lorsque le groupe détache sur place trois patrouilles (deux à la 1<sup>ère</sup> escadrille, une à la seconde) pour des exercices de tir. (Photo Soviche, SH-D-Air)

A few weeks later, the GCI/1 was kept active within the Vichy regime's Air Force. The aircraft received their squadron insignia and their tactical number. This photo, from Major Soviche's album, has been published many times, the white Bloch 155 « 7 » having always been identified as No. 702. It is in fact No. 704 which was also seen at Déols at the end of June 1940. The aircraft belongs to the 1st squadron and bears the archer in the drift losange. This picture was probably taken in autumn 1940 or early 1941. The exact location remains uncertain, either Lyon where the group was stationed or during a trip to Marignane for firing exercises.



Jean L. Guil 2021

Extraordinary shot taken in flight, probably following the take-off of the previous page, of the Bloch 155 n° 704 of the 1st squadron of GCI/1. Several points should be noticed, which we have naturally inscribed as far as possible on our colouring. The first thing to notice is the difference in camouflage with no 702 visible on page 39 and which inevitably designates this aircraft as 704. On the factory camouflage and during the post-Armistice period, the tactical code 7 while shaded with a thin black line has been added. On the vertical stabilizer, the SPA 31 archer was placed in the upper part of a white diamond. Originally, the diamond is not positioned perpendicular to the ground but parallel to the leading edge of the fin. In the second acquisition, the SPA 31 master badge is placed in the lower part. Like the others, this aircraft was taken into custody by the GC II/8 before being captured by the Luftwaffe.

Extraordinaire cliché pris en vol, sans doute à la suite du décollage de la page précédente, du Bloch 155 n° 704 de la 1<sup>ère</sup> escadrille du GCI/1. Plusieurs points sont à remarquer, que nous avons naturellement retranscrits le plus fidèlement possible sur notre mise en couleur. La première chose à noter est la différence de camouflage avec le n° 702 visible page 47 et qui désigne cet appareil comme étant le 704. Sur le camouflage d'usine et durant la période suivant l'Armistice, le code tactique 7 blanc ombré d'un mince filet noir a été ajouté. Sur la dérive, l'archer de la SPA 31 a pris place dans la partie supérieure d'un losange blanc qui n'est pas positionné perpendiculairement au sol mais parallèlement au bord d'attaque de la dérive. À la seconde escadrille, l'insigne du coq de la SPA 48 prend place dans la partie inférieure. Comme les autres, cet appareil sera reversé par la suite au GC II/8 avant d'être capturé par la Luftwaffe.

(Prof. Yann Le Gal ©, photo coll. Baudry)

## Dernières patrouilles...

Le groupe se déplace ensuite à Cazaux. Le 704 est transféré par le sergent-chef Morel et le 702 par un pilote non identifié de la 1<sup>ère</sup> escadrille. En ces derniers jours de campagne et malgré une météo incertaine, le groupe couvre la région bordelaise où l'activité est relativement conséquente avec les évacuations depuis la rade du Verdon.

Le 22 juin, quatre missions sont effectuées. Germain Coutaud participe à l'une d'elles, en couverture de Cazaux et Mérignac, à bord du Bloch 155 n° 702.

Le lendemain, trois nouvelles missions sont réalisées. Deux d'entre elles sont des couvertures aux coups et à vue des terrains de Mérignac et Cazaux. Coutaud y participe une nouvelle fois successivement à bord des n° 702 puis 704.

Ce sont là les ultimes missions de guerre du groupe et à 18 heures l'ordre est reçu de rejoindre le terrain d'Agén, où l'ensemble de l'échelon volant atterrit à 20 heures.

## Armée d'Armistice

L'Armistice signé, le groupe déménage à Sainte-Sixte puis à Lyon-Bron. En août, la 1<sup>ère</sup> escadrille perçoit en renfort à Toulouse-Francal les Bloch 155 n° 701 (qui est maintenant armé) et 703 qui étaient stockés sur place depuis la fin juin.

Durant toute cette période les vols sont rares et l'activité d'une cruelle monotonie mise à part quelques séances de tir à Marignane. Aucun incident notable n'est à déplorer pour les Bloch 155.

Dans le cadre probable d'une rationalisation des moyens, le groupe de chasse I/1 perd définitivement ses quatre Bloch 155 au début de l'année 1941. Ils sont d'abord stockés et de manière certaine les n° 703 et 704 rejoignent le GC II/8.

L'appareil ne laisse qu'un souvenir fugace aux pilotes. Cinquante-cinq ans après les faits, Germain Coutaud écrivait à notre ami et chercheur Alain Coste : « En ce qui concerne le Bloch 155, je vats malheureusement vous créer une désillusion. Cet avion

En détail l'insigne du commandant du groupe de chasse I/1, regroupant dans un losange blanc l'archer grec de la SPA 31 et le coq de la SPA 48. Le privilège de porter ce double insigne revient évidemment aux appareils d'état-major. Le principe de cet insigne est conservé dans chaque escadrille, la partie inférieure ou supérieure du losange étant simplement laissée vierge. Durant la campagne de mai-juin 1940, les Bloch 152 du GCI/1 ne portent pas d'insigne à quelques exceptions près, mais nous y reviendrons bientôt. (Coll. Don Gilbert)

In detail the badge of the commander of the I/1 fighter group, grouping in a white diamond the Greek archer of SPA 31 and the cock of SPA 48. The privilege of wearing this double insignia obviously belongs to the staff aircraft. The principle of this badge is kept in each squadron, the lower part of the diamond being simply left blank. During the campaign of May-June 1940, the Bloch 152s of GCI/1 did not wear a badge, with a few exceptions, but we will come back to this shortly.

Été 1937, alignement des Bréguet 27 de la 1<sup>re</sup> escadrille du groupe aérien régional (GAR) 508 de Dijon. Ces appareils sortent d'usine en respectant la norme 2003 (kaki brillant et capots aluminium naturel). De 1935 à 1937, les schémas ne changent pas au sein de l'armée de l'Air et une réelle uniformisation existe. Ce n'est qu'à partir de 1937 que les choses se compliquent. Pour les Bréguet 27, les capots seront d'abord peints en kaki, puis certains appareils, toujours en ligne en 1939, seront bariolés en unité, soit en totalité, soit en utilisant la couche de kaki brillant en fond.

(coll. Comas)



# Un désordre très organisé

Les peintures et marques des appareils français donnent entre 1935 et 1942 une impression d'hétérogénéité totale qui s'explique paradoxalement par le cadre réglementaire en vigueur et ses principes de mise en application.

Vraisemblablement début août 1939, le sous-lieutenant Mousset s'apprête à prendre l'air à bord du Dewoitine 500 n°75 (R-075) en service à l'école de perfectionnement de Romilly. Sans doute suite à un passage au parc, cet appareil a reçu très proprement le camouflage quatre tons et son matricule a été repeint en blanc. En service par la suite à l'école de chasse n°1 d'Étampes, il recevra encore d'autres marques...

(coll. Biber)



Pour comprendre les lois régissant les peintures françaises de l'époque et leurs applications, il nous faut tout d'abord embrasser le sujet de manière globale et synthétique afin d'avoir une vue d'ensemble.

Le point de départ est le Service technique de recherche scientifique (STRS) qui définit les normes applicables à l'ensemble des fabrications aériennes. Ce service dépend du ministère de l'Air et plus précisément de la direction des constructions aériennes – ce qui a son importance

– et a pour rôle de définir (entre autres) les peintures, leurs règles d'application tout en assurant le contrôle auprès des industriels. Première subtilité administrative, ces normes subissent un certain nombre de dérogations, toujours émises par le STRS, soit pour des types spécifiques d'appareils, soit dans le cadre de l'évolution des bariolages. Si le STRS travaille évidemment avec l'armée de l'Air, il n'a cependant aucun lien de subordination avec elle. Bien au contraire.

Rentrons maintenant dans la première partie du processus : à chaque fois qu'un avion est commandé en série, un ou plusieurs marchés sont passés. Chacun de ces marchés est alors régi par un contrat qui contient les références aux normes et aux dérogations. Dans tous les cas, tous les éléments ayant trait aux marques, camouflage, etc. sont validés par le STRS sur les propositions des industriels et valent pour le marché stipulé. S'il y a donc bien des normes référentes, chaque marché comprend inévitablement des spécificités puisqu'ils sont validés au coup par coup.

Une fois sortis d'usine, les avions sont réceptionnés par les pilotes du Centre de réceptions des appareils de série (CRAS) qui vérifient la conformité au contrat passé avant qu'il ne devienne propriété de l'État. C'est systématique (avec beaucoup de paperasse) et les peintures



Le Morane 406 n°86 (N-402) fraîchement sorti des usines de la SNCAO de Nantes-Bouguenais. Il porte le camouflage quatre tons (gris bleu foncé, kaki, brun et gris bleu clair à l'intrados) appliqué selon le schéma directeur validé par le STRS pour cette série. Attribué au capitaine Gilbert de la 4<sup>me</sup> escadrille du GC II/6, dont l'insigne a été appliqué sur le fuselage, il reçoit début 1940 et conformément aux instructions une large cocarde de fuselage et des cocardes d'extrados de 120 centimètres en remplacement de celles de 30 centimètres. Cet avion est perdu en combat et son pilote tué le 14 mai 1940.

(coll. Comas, profil Yann Le Gal ©)



sont évidemment couvertes par cette vérification. En clair, lorsqu'un avion sort d'usine il doit obligatoirement répondre aux éléments contractuels propres au marché auquel il appartient (ou aux avenants, s'il y en a eu). C'est le point de départ dans l'histoire de l'aspect extérieur d'un appareil.

## A l'origine du désordre

Entre 1937 et 1938, nous verrons que le STRS tâtonne en matière de camouflage. Les dérogations se succèdent les unes aux autres dans des temps très courts et il en résulte des avions sortant d'usine avec des schémas n'ayant rien à voir

## Principe théorique d'application des règles



Mécaniquement, un appareil peut sortir d'usine avec un schéma obsolète. Il devra théoriquement être remis aux normes en unité.

Exemple type avec le Potez 631 n°105. Les Potez 631 connaissent trois schémas successifs en usine selon leur période de production. Celui-ci reçoit le second, constitué de kaki mat à l'extrados et de gris bleu clair à l'intrados avec une délimitation ondulée (cootée). Lorsque l'avion est réceptionné en avril 1939, ce schéma est conforme au contrat passé initialement mais ne l'est plus au regard des nouveaux standards adoptés fin 1938. Affecté à la 2<sup>me</sup> escadrille du 1<sup>er</sup> groupe de la 15<sup>me</sup> escadre (future escadrille de chasse de nuit 3/15), il reçoit donc le camouflage quatre tons gris bleu foncé, kaki, brun et gris bleu clair en vigueur depuis la fin 1938, et ce conformément à la fameuse circulaire 1482 applicable aux avions en service. Tous les autres Potez de l'unité dans le même cas sont eux aussi repeints dans un style très proche. Les cocardes d'extrados de 30 centimètres sont conservées lors de ce bariolage, ce qui tendrait à indiquer qu'il s'est déroulé avant juillet 1939, date de leur disparition théorique.

**NOUVEAU !**

## BLOCH 155

L'ultime chasseur  
de Marcel Bloch



Mendès  
France  
L'homme de  
la probité en 1940

Collection : Les OPL R.X.39

Les Tiger Moth en Indochine

Patrimoine : Salmson Cricri

Marques & peintures 1935-1942

CH : 19 CHF - ESP/IT/PORT.CONT : 13,50€ - BEL/LUX : 12,50€ - DOM/S : 13,50€ -  
N.CAL/S : 1610 XPF - POL/S : 1690 XPF - CAN : 20,50\$CAD - MAR : 130 MAD - TUN : 35 TND

Éditions Lela Presse

L 13071 - 1 - F : 12,00 € - RD



° PRINTED IN FRANCE °