

# Ligne directe

## Expertise et collection

Vous disposez vous aussi d'une pièce aéronautique, de photos, de documents, d'un objet de collection ou d'un insigne sur lequel vous souhaiteriez en savoir plus ou que vous souhaitez simplement partager avec nous ? N'hésitez pas à nous contacter, nous ferons notre maximum pour vous aider. Si vous souhaitez que nous vous aidions pour une identification, une expertise, merci de nous faire parvenir des photos d'une bonne définition avec si possible les détails importants (marques, numéros, etc.).

MC.lesailles@avions-bateaux.com

## Citation para

**S**uite à vos articles sur le sujet dans vos deux derniers numéros, je souhaiterais partager avec vous quelques pièces concernant **André Allemand**, connu pour avoir participé à des essais de sièges éjectables (il publie le livre *Parachutiste d'essais* en 1953). Il y a d'abord un document relativement rare, puisqu'il s'agit de la citation et de la croix de guerre remises par la 25<sup>ème</sup> demi-brigade de chasseurs alpins le 10 mars 1940 alors qu'il appartient à la compagnie de marche de l'infanterie de l'Air lors des combats dans l'est de la France. La seconde photo est un condensé de sa riche carrière : un couteau gravé le 3 septembre 1939 alors qu'il était à Alger, deux sacs US relatifs à sa période américaine (un aviator kit bag et un paquetage marqué french air force), son casque type 11 (Guéneau) de 1945 et nominatif, un brevet de moniteur Drago Béranger de 1948, un insigne argent n° 5 du fabricant de parachutes E.F.A (para d'essais),

une médaille du service de santé de l'armée de l'Air et sa boîte (de 1953, peut-être liée à ses essais de siège éjectable) et enfin une plaque souvenir des Vieilles suspentes. Paramicalement.

*Thierry par courriel.*

Cher Thierry, merci pour votre fidélité et pour ces pièces qui sont effectivement aussi émouvantes que rares. Pour plus de lisibilité, voici la citation d'André Allemand : « *Volontaire pour toutes les missions périlleuses. Le 9 mars 1940 au cours d'une reconnaissance a pénétré dans un réseau ennemi pour y déterrer une mine, a fait preuve du plus grand calme pour éviter de tomber entre ses mains. A effectué un repli habile.* »



## Piper contre Focke-Wulf

**F**élicitations pour la création de votre revue que j'apprécie beaucoup. Je vous joins deux photos issues de l'album de mon oncle, prises à la fin du conflit dans la région de Wangen, en Allemagne. Son régiment était le 8<sup>ème</sup> chasseurs d'Afrique (équipé de tank destroyer M10) peut-être pourrez vous m'en dire plus sur l'unité des avions que l'on peut voir ? Bien amicalement.

*Pierre par courriel*

Pierre, merci pour cet envoi.

Si l'on en croit leurs codes, ces Piper appartiennent au peloton d'aviation d'artillerie de la 2<sup>ème</sup> division d'infanterie marocaine opérant pour le 63<sup>ème</sup> régiment d'artillerie d'Afrique. Le Piper codé ZC (qui porte un insigne et dont le numéro de série se termine par 335) opérait pour le compte du 2<sup>ème</sup> groupe du 63<sup>ème</sup> RAA.

Le 14 avril 1945, c'est très probablement à son bord que le sous-lieutenant Poulain (accompagné de son observateur, le lieutenant Perrin) fait preuve d'une incroyable dextérité en réussissant à fausser compagnie à huit Focke-Wulf qui l'avaient pris en chasse.

Le ZD, visible au fond, travaillait, lui, pour le 3<sup>ème</sup> groupe.

(Source Alati).



# LE CHOIX DE LA REDAC'

## Coup de cœur

### Bloch en béton armé

C'est une œuvre magistrale et il serait difficile de la qualifier autrement. Après des années (décennies) de recherche, Philippe Ricco a rassemblé l'ensemble de ses connaissances et de ses archives, pour nous offrir son histoire de l'ensemble des avions Marcel Bloch et en trois tomes s'il vous plaît. Il fallait bien ça, car nous avons ici des livres dans le livre. Quelques exemples dans ce premier tome (plus de 500 pages) consacré aux premiers succès de l'avionneur français : 30 pages sont consacrées aux Bloch 80 et 81 et les Bloch 120, 200 ou 131 ont droit à plus de 100 pages chacun. Monstrueux. Cela l'est d'autant plus lorsque l'on sait qu'il n'existe plus à proprement parler d'archives Bloch. Il a donc fallu reconstituer le puzzle (et il est immense) pièce par pièce.

Il ne faudra donc pas être étonné d'y découvrir une quantité incalculable de nouvelles informations, certaines battant en brèche des vérités copiées et recopiées depuis des années. Philippe Ricco aurait d'ailleurs pu largement intituler son ouvrage « Nouvelle histoire des avions Bloch ». Au-delà des incontournables, ici les Bloch 200 ou 131, c'est un véritable régal que de découvrir par le menu des appareils moins connus, mais tout aussi passionnants.

Le volume ne fait évidemment pas tout. Pour chaque avion, l'auteur détaille, explique et étaye chaque étape de la genèse à sa production industrielle. C'est sa spécialité et cela se ressent. Puis vient la partie opérationnelle qui oscille entre synthèse et éléments de détails selon l'importance des avions et les informations dont l'auteur disposait. Il nous propose systématiquement une liste de chacun des appareils où est intégré tout ce que l'auteur sait, quasi au jour le jour. Inutile de dire que c'est riche, très riche. Tout cela est accompagné de très nombreuses photos qui sont pour la plupart superbes et souvent inédites (quel plaisir de découvrir un Bloch 120 en couleur). Si nous devions

émettre une toute petite critique, elle serait là : leur présentation est touffue, parfois désordonnée et quelques légendes présentent des petites erreurs ou approximations. Ce n'est rien au regard de la somme de travail global.

Il est important de préciser ici que les trois tomes ne représentent pas une suite strictement chronologique, qui aurait été, au final, déséquilibrée. Ces 500 premières pages couvrent donc les premiers avions Bloch, les types 80 et 81, les trimoteurs coloniaux (merveilleux chapitre), les avions sanitaires et de tourisme, les Bloch 200 puis les multiplaces de combat dont évidemment les Bloch 131, mais également le superbe prototype du Bloch 134. L'ouvrage se termine avec l'hydravion Bloch 480 (et des photos couleur !). Il y a donc largement de quoi lire, ce qui permettra de patienter en attendant les tomes 2 et 3 prévus pour novembre 2024 et mars 2025. Philippe Ricco signe là son *grand œuvre* qui sur les aspects développements, techniques et industriels fera date et référence pendant de très (très) longues années.

Disponible sur le site de Lela Presse.  
508 pages, 79 euros.



#### COMBAT PROVEN

Journaliste de défense prolifique, Jean-Marc Tanguy signe un ouvrage original constitué de témoignages de pilotes, de navigateurs et de mécaniciens sur le vécu opérationnel du fleuron de l'armée de l'Air. L'ouvrage est digne d'intérêt, car, malgré l'absence de recul, il nous permet de découvrir le développement de l'avion, son évolution opérationnelle au fil des années et évidemment sa capacité d'adaptation, et de celle de l'armée de l'Air, en OPEX. Le parcours professionnel de chacun des intervenants est également intéressant et nous éclaire sur les fonctionnements actuels. À l'évidence, ce n'est pas un ouvrage grand public (pas de récits à la Top Gun ici), car technique, parfois aride, mais globalement extrêmement instructif. Il est probable que ces 175 pages soient distribuées à l'étranger tant ces témoignages valident le fait que le Rafale est aujourd'hui un avion mature, polyvalent surtout réellement *combat proven*.

Rafale au combat, Jean-Marc Tanguy, Histoire et Collections. 175 pages, 22 euros.

#### LA GRANDE FAMILLE

La lignée des Potez 25 est grande et, pour notre plaisir, From continue de décliner sa très sympathique maquette au 1/72<sup>ème</sup>. Les deux modèles qui viennent de sortir ne sont pas les plus connus puisqu'on trouve la version à moteur Renault 12 Kg, à la silhouette affinée, celle à moteur en étoile Salmson 18 CMB. Les grappes sont toujours aussi fines et le moulage réussi et, pour la version à moteur Renault, nous avons le plaisir d'avoir en prime une superbe hélice imprimée en 3D. Bref, c'est original et bien fait. Le plus dur sera de choisir les décos.



#### En bref

## In memoriam

## Philippe de Gaulle

Le 13 mars disparaissait à 102 ans l'amiral Philippe de Gaulle. Dernier marin de la France Libre à nous avoir quittés, il vécut dans l'ombre statuaire de son illustre père. Parfois raillé, rarement regardé avec objectivité, il fit pourtant une carrière hors du commun qu'il ne dût qu'à lui-même. « Pour moi, comme pour tout autre, l'influence d'un père, fût-il le plus illustre, a été inexistante dans les combats à terre, les manœuvres de bateaux de guerre, les apontages, les atterrissages de nuit ».



L'ÉVI Philippe de Gaulle lors de la remise de sa croix de guerre en 1945. (DR)

ÉVI Philippe de Gaulle receiving his Croix de Guerre in 1945.

Né en 1921, Philippe de Gaulle est le premier enfant et l'unique fils d'Yvonne et Charles de Gaulle. Ce dernier, à l'affection mesurée, le destine à une carrière de diplomate, mais c'est l'oncle de sa mère, le capitaine de vaisseau Jules Richard, qui lui donne, très jeune, le goût des grands horizons. Il est en préparation au concours de l'école navale lorsque la défaite survient.

Accompagné de sa mère et de ses sœurs, il débarque en Grande-Bretagne le 19 juin 1940, sans avoir entendu l'appel de son père. Il

s'engage immédiatement et devient élève de l'école navale FNFL le 23 juillet 1940, à bord du *Courbet*. Il fera une guerre exemplaire, lors de la bataille de l'Atlantique puis comme officier en second sur vedette lance-torpilles. Enseigne de vaisseau de 1<sup>ère</sup> classe, il rejoint le régiment blindé de fusiliers-marins (RBFM) et débarque avec la 2<sup>ème</sup> DB en France. Après la libération de Paris, où il négocie la reddition du Palais Bourbon, c'est la campagne d'Alsace puis celle d'Allemagne jusqu'à Bertchtesgaden. Reconnu par ses pairs, blessé (légèrement) à six



Ci-dessus, Philippe de Gaulle lors de sa formation de pilote aux États-Unis.

Ci-contre, au cours de chasse de Meknès devant un A-24, en novembre 1946. (Coll. Gall)

Above, Philippe de Gaulle during his pilot training in the United States. Opposite, at the Meknes fighter course in front of an A-24, in November 1946.



# VOLER DE SES PROPRIÈTES AILES

Matthieu Comas  
En collaboration avec  
l'ARDHAN



reprises et cité trois fois, il est décoré de la croix de guerre et reçoit la Légion d'honneur en 1946. Opposé à toute forme de népotisme et malgré ses faits d'armes, sa jeunesse et son engagement des premières heures au sein des FNFL, son père lui refusera catégoriquement le titre de Compagnon de la Libération. Il lui dira « *Naturellement, je ne pouvais pas, toi mon fils, te faire Compagnon de la Libération. Sinon à titre posthume, ou si tu étais revenu gravement mutilé, et encore ! De toute façon, tout le monde sait que tu fus mon premier compagnon* ». Cela restera une plaie ouverte.

Dès la fin de la guerre, en juin 1945, il part aux États-Unis, un peu plus d'un an, pour être formé au pilotage. Il est breveté en Floride le 4 septembre 1946 (brevet n° 428A) et rejoint la 54S, l'école d'aviation

embarquée d'Hyères où il reste deux mois. Destiné à la chasse, il part ensuite au CIC de Meknès à la fin de l'année 1946. De retour en France, il arrive à la 1F, commandée à Hyères par le lieutenant de vaisseau Pierre Gleize et équipée de *Seafire*.

À son arrivée, gants blancs et sabre de rigueur, Gleize le toise de haut en bas et lui demande de le suivre dans un hangar. Il lui intime l'ordre de s'installer dans le poste de pilotage de l'un des chasseurs. Sans parachute et sans *dinghy*, la tête du jeune enseigne de vaisseau dépasse de 15 bons centimètres au-dessus du pare-brise<sup>1</sup>. C'en est fini de la chasse... Philippe de Gaulle est alors affecté à la 4F, équipée de SBD *Dauntless* dans lequel il peut caser son immense stature. Ne partant pas pour l'Indochine, il la

1 - Anecdote rapportée par Pierre Gleize à Lucien Morureau.

En novembre 1946, alors qu'il est stagiaire à l'école d'aviation embarquée (54S) à Hyères, Philippe de Gaulle pose sur l'aile d'un SBD. (Photo de Gaulle)

*In November 1946, while a trainee at the onboard aviation school (54S) in Hyères, Philippe de Gaulle posed on the wing of an SBD.*



À Port-Lyautey lors du départ du dernier Wellington de la 2F en janvier 1952. Philippe de Gaulle est le quatrième à partir de la droite. (Photo Grillas)

*At Port-Lyautey during the departure of the last Wellington of the 2F in January 1952. Philippe de Gaulle is fourth from the right.*

# Piel C.P.30

## Émeraude

### n° 01



Le prototype du C.P.30, aujourd'hui F-PFYY, dans son état de conservation actuel et après une restauration la plus fidèle possible par rapport à sa configuration d'origine. Il est basé sur l'aérodrome de Tours Sorigny. Ci-contre, document extrêmement précieux, le rapport de vol de notre prototype, rédigé en septembre 1955 par le Centre d'essai en vol (CEV). Il offre une vision précise de l'avion, sur le fond comme sur la forme, peu après sa construction. (Photo © Defever)

The prototype C.P.30, now F-PFYY, in its current state of preservation and after a restoration as faithful as possible to its original configuration. It is based at Tours Sorigny airfield. Opposite, an extremely valuable document, the C.P.30 flight report drawn up in September 1955 by the Flight Test Centre (CEV). It provides an accurate picture of the aircraft, in both form and substance, shortly after it was built.

de plusieurs personnalités connues à l'époque : Yves Chasles et Robert Denize (tous deux concepteurs d'avions civils), entre autres, vont collaborer à sa conception et à sa réalisation.

### Naissance d'une famille

La construction débute en 1953 dans l'atelier familial de Bobigny et va prendre moins d'un an de travail. Immatriculé F-PFVY, le prototype de l'*Émeraude* arbore une livrée à base de verts en deux tons et le logo DPA (pour *Denize Piel Aviation*) est apposé sur les flancs du fuselage.

Transporté jusqu'au terrain de Mitry-Mory, il effectue son premier vol le 19 juin 1954, en fin de journée, avec Robert Denize aux commandes et Claude Piel en place droite. Un second vol est réalisé dans la foulée et dès le lendemain, il participe à une fête

aérienne à Toussus-le-Noble. Dès ces vols, les deux concepteurs sont extrêmement et favorablement surpris par les qualités de vol de leur avion et cela ne va pas tarder à se savoir.

Il participe alors au concours organisé par la Fé-



Claude Piel devant le n° 02 (F-PGVR) en 1955.

Claude Piel in front of No.02 (F-PGVR) in 1955.



# L'ÉCOLE DES FEMMES



Après les ratés de l'avant-guerre, les femmes peuvent enfin devenir pilote au sein de l'armée de l'Air à la Libération. En 1945, elles sont dix-neuf (et non treize) à entamer leur formation. Toutes n'iront pas au bout. Novices, résistantes, gloires des années trente, voici enfin l'histoire détaillée et les portraits de ces pionnières pour beaucoup oubliées.

Didier  
Lecoq

1<sup>ère</sup> partie

À la fin 1938, Maryse Bastié est en colère. Elle vient de voir les actualités au cinéma et il y est question des femmes-pilotes militaires en Angleterre. « *Et nous en France ?* ». Après les Accords de Munich, qui croit encore que la paix avec l'Allemagne est sauvée ? Pas elle. « *Imaginez-vous un instant que nous puissions, pendant que les obus voleront, et que le ciel sera rempli d'avions pilotés par des débutants, rester par terre, stupidement inutiles, enrégées à l'idée de ne pouvoir rien faire* ».

## Que ne suis-je un homme

Maryse Bastié compte dire haut et fort à Édouard Daladier, le président du Conseil (le Premier ministre de l'époque), et à Guy La Chambre, le ministre de l'Air, qu'il faut utiliser les femmes. En attendant, c'est auprès d'Hervé Lauwick, écrivain et journaliste au quotidien *Le Jour*, qu'elle marque sa position<sup>1</sup>. Elle argumente : « *Je ne dis pas qu'il y aurait des milliers de femmes capables de rendre des services*

*aériens. Les Anglais vont en créer des centaines. Nous sommes pour commencer, vingt ou trente qui avons le brevet de transport public et pouvons aller n'importe où. Supposez, par exemple, qu'il faille faire une liaison France-Algérie, nous sommes plusieurs à pouvoir nous en charger. Or un homme, qui est capable d'un vol de cette sorte, a sa place au front* ». Et de citer les noms « *de Maryse Hilsz, de Mlle Jourjon, monitrice très sûre ; de Madeleine Charnaux, qui peut piloter n'importe quoi ; d'Elisabeth Lion, si courageuse, ou de Claire Roman, qui n'a pas peur des grands voyages* ». Elle y ajoute les femmes titulaires du brevet de tourisme 2<sup>ème</sup> degré qu'on pourrait former sur Caudron Simoun. Maryse Bastié rappelle au passage que la France a mis beaucoup d'argent dans l'aviation



1 - Édition du 1<sup>er</sup> novembre 1938.

En médaillon, **Marthe Richer**, alias **Marthe Richard**, est brevetée en 1913. En 1914, elle participe à la création de l'*Union patriotique des aviatrices françaises* qui milite pour que les femmes puissent devenir pilotes militaires, ce qui sera balayé d'un revers de la main par les autorités de l'époque. Il s'agit évidemment de la même Marthe Richard qui sera, en 1946, à l'origine de la fermeture des maisons closes. (DR)

Ci-contre, **Maryse Bastié** lors de la remise de sa Légion d'honneur à Paris en 1933. Forte de son influence médiatique et politique, elle milite fortement pour l'intégration des femmes au sein de l'armée de l'Air quitte à s'exposer à des critiques. Cela n'aboutira que bien trop tard et pour rien ou presque. (Gallica)

*Marthe Richer, alias Marthe Richard, qualified as a pilot in 1913. In 1914, she helped to found the Union patriotique des aviatrices françaises, which campaigned for women to be allowed to become military pilots, a move that was rejected out of hand by the authorities of the day. This was, of course, the same Marthe Richard who, in 1946, was behind the closure of brothels. Right, Maryse Bastié receiving her Légion d'honneur in Paris in 1933. Armed with her media and political influence, she campaigned strongly for the integration of women into the Air Force, even if it meant exposing herself to criticism. But her efforts came far too late.*



# Les premières pilotes de l'armée de l'Air

populaire... réservée aux hommes. « On pourrait payer un peu d'essence pour entraîner ces filles », insiste-t-elle. Elle enfonce le clou une nouvelle fois en mai 1939 dans un court entretien accordé au quotidien *Le Journal* magnifiquement titré « *Voler est merveilleux, mais que ne suis-je un homme* » : « Croyez-vous que je serai incapable de rendre des services ? Pour être mobilisée, n'aurais-je pas au moins des titres égaux à ceux des pilotes de réserve ? Nous ferions pourtant du bon travail, mes camarades et moi... ». Cela ouvrira une polémique avec l'éditorialiste Clément Vautel, qui la traitera d'Amazone en lui conseillant de se limiter aux avions sanitaires. Elle adressera une réponse aussi polie que cinglante, mettant fin au débat<sup>2</sup>.

2 - *Le Jour*, 15 mai 1939.

## Actes manqués

Si la voix de Bastié porte, il n'en reste pas moins que rien ne se passe concrètement et d'autres initiatives voient le jour, mais, là encore, sans atteindre l'objectif de créer un corps de pilote féminin. L'une d'elles vient de Madeleine Charnaux. Partant du principe que, selon elle, peu de femmes ont leur brevet de tourisme – « 150 femmes en France dont 15 ont leur brevet de transport public » – elle a créé le Corps auxiliaire féminin de l'aéronautique (CAFA), qui reste une réponse incomplète et classique : former

À Châteauroux La Martinerie, dont une partie des bâtiments est en ruine à l'arrière-plan, le premier groupe en formation en mars 1945. De gauche à droite, Yvonne Jourjon, Elisabeth Lion, Andrée Dupeyron, Paulette Bray-Bouquet et Françoise Marzellier. Si cette dernière est débutante, les autres totalisent plusieurs milliers d'heures de vol. À cette date, Giselle Gunepin a déjà probablement quitté le groupe. (DR, mise en couleur © L. Lecocq)

At Châteauroux La Martinerie, part of whose buildings are in ruins in the background, the first group in training in March 1945. From left to right, Yvonne Jourjon, Elisabeth Lion, Andrée Dupeyron, Paulette Bray-Bouquet and Françoise Marzellier. While the latter was a beginner, the others had clocked up several thousand flying hours. By now, Giselle Gunepin has probably left the group.



# LES DEWOITINE

## D. 500

## D. 501

## D. 510

Premiers véritables chasseurs modernes de l'armée de l'Air, les Dewoitine 500, 501 et 510 sont en réalité déjà dépassés deux ans après leur entrée en service. Leurs remplaçants se faisant attendre et par nécessité, ils vont jouer les prolongations entre septembre 1939 et juin 1940. Certains restent en groupe de chasse, d'autres servent de chasseur de transition pour les unités de réservistes et enfin ils permettent l'instruction des jeunes apprentis chasseurs. C'est aussi et naturellement l'occasion de vous offrir un panorama illustré de leurs peintures et marques durant cette période.

**Matthieu Comas**

À Étampes à l'automne 1939, décollage de trois D.500 de l'école de pilotage qui était auparavant à Romilly-sur-Seine. Au centre le n° 75 que l'on retrouve page suivante et page 59. S'il a les bandes d'instruction, il n'a pas encore sa cocarde de fuselage. (Photo Trescases)

At Étampes in autumn 1939, three D.500s from the flying school take off. In the centre is No 75, which can be seen on the next page and on page 59. Although it has its instruction strips, it does not yet have its fuselage roundel.

**V**oulus comme des vecteurs de modernisation, les chasseurs qui en entrent en service à partir de 1935/1936, vont très et trop vite s'avérer dépassés. Les plus nombreux sont évidemment les Dewoitine 500, 501 et 510, dont la mise en service ne se termine qu'en juin 1938.

L'émergence des chasseurs modernes, Curtiss H-75, MS. 406 et Potez 630 puis 631, prend du temps alors même que l'armée de l'Air est alors censée monter en puissance et en volume. Au fur et à mesure de leurs arrivées, un jeu de chaise musicale s'engage à partir de 1938. Les Dewoitine sont petit à petit retirés de leurs escadrilles d'origine servant d'abord à constituer de nouveaux groupes, puis à doter ceux constitués de réservistes, pour enfin terminer comme appareils d'instruction, faute de mieux.

Sur le papier, le nombre d'avions disponibles pour ces nouvelles tâches devient mécaniquement de plus en plus important et constitue une réserve appréciable. Mais ce n'est pas aussi simple que cela : ces avions vieillissent et nécessitent souvent une remise en état importante qui mobilise des hommes et si ce n'est pas le cas, leur disponibilité chute dramati-

quement. Nous le verrons, une fois les dotations de la mobilisation réalisées, ceux stockés seront plus ou moins oubliés et leur remise en service en urgence en mai 1940 sera difficile. Cette réserve n'est également pas infinie. Dans les écoles, l'attrition sera logiquement élevée et par manque de moyens techniques, les disponibilités finalement faibles. Sur le plan qualitatif, les pilotes, que ce soient ceux des unités opérationnelles ou les élèves, durent faire contre mauvaise fortune bon cœur. Pour les premiers l'avion était dépassé, pour les seconds, pas si simples à prendre en main (voir encadré).

Avec un œil global, regardons comment tout cela s'est déroulé, avant de nous pencher en détail sur chacune des unités ayant été équipées entre septembre 1939 et juin 1940.

### Mai 1939 : premières distributions

Rappelons d'abord comment s'articule la famille des Dewoitine, dont le total représente 330 avions. Le **Dewoitine 500** est le premier à entrer en service à hauteur de **97 exemplaires**. Simplement armé de





# ANDRÉ NAUDY

## 1904-1946

Henry-Pierre  
Marquis &  
M.Comas

2<sup>ème</sup> et dernière partie



Sauf mention contraire, toutes les photos proviennent des archives familiales d'André Naudy.

Nous retrouvons André Naudy à la tête de la 3<sup>ème</sup> escadrille du GC II/3 alors que le combat s'engage avec les forces allemandes. Volant quotidiennement, il remporte plusieurs victoires avant d'être blessé le 31 mai. Il retrouve l'armée de l'Air à la fin de 1940, passe par le GC III/6 et la Syrie avant de terminer commandant du GC II/9 à Aulnat au moment de l'invasion de la zone libre. Vient alors le temps de la résistance où, avec le groupe *Lulu*, il libère la caserne d'Albi. Il réintègre l'armée de l'Air pour un poste d'état-major au ministère de l'Air avant de disparaître tragiquement en avril 1946 dans un accident de P-47.

Rapidement équipé en Dewoitine D.520 au Luc, le GC II/3 est jugé apte à combattre et reçoit l'ordre le 19 mai de rejoindre le terrain de Meaux-Esbly, déjà occupé par le GC I/3. Finalement, la 3<sup>ème</sup> escadrille d'André Naudy est mise en place à Betz-Bouillancy (15 km au sud de Crépy-en-Valois) où elle arrive à 18h00. Elle est rapidement rejointe le lendemain par la 4<sup>ème</sup>.

Dès leur arrivée, les missions de guerre commencent. Le **21 mai** à midi, Naudy emmène sa patrouille dans le secteur de Douai avec celle du lieutenant Maurice Bissoudre. Ils rencontrent un He 111 solitaire, vraisemblablement en mission photo, qui est abattu<sup>1</sup>. Malheureusement, les deux ailiers de Naudy, l'adjudant-chef Charles Dessaulx et le sergent Henri Biard, touchés, doivent aller se poser dans la campagne.

La réalité est que l'attaque a été menée dans de mauvaises conditions, en plein dans l'axe arrière et face au mitrailleur dorsal du bombardier. La victoire est homologuée aux six pilotes et vaut à André une deuxième citation (cette fois à l'ordre de l'aviation de chasse) et une étoile de vermeil sur sa croix de guerre. Au total, le groupe remporte ce jour-là cinq victoires sûres et deux probables (qui

Ci-dessus, le commandant **André Naudy** en 1941 avec au second plan l'adjudant-chef **Albert Balmer**. Les deux hommes ont un parcours parallèle puisqu'ils passent par le GC II/1 avant de rejoindre le GC III/6 au moment des opérations du Levant.

*Above, Major André Naudy in 1941 with Chief Warrant Officer Albert Balmer in the background. The two men followed parallel paths, passing through the GC II/1 before joining the GC III/6 at the time of the Levant operations..*

correspondent à 11 victoires sûres et trois probables attribuées individuellement). Cette journée est malheureusement marquée par le décès du sous-lieutenant Robert d'Harcourt, pilote de la 4<sup>ème</sup> escadrille, qui trouve la mort en attaquant par erreur un Potez 631 de l'ECN 4/13.

Le **22 mai** va s'avérer encore plus prolifique. Deux patrouilles triples (18 Dewoitine) prennent l'air à 15h45. Vers 17h10, elles tombent sur un groupe important de Ju 87 du I./StgG186 et de Henschel 126. Au bout de longues minutes de combat, pas moins de neuf appareils ennemis jonchent le sol (sept *Stuka* et deux Henschel). André Naudy s'adjuge deux Junkers qui sont ses troisièmes et quatrièmes victoires homologuées (avec une nouvelle citation à l'ordre de l'armée aérienne). À noter que près d'Albert, un He 111 fait également les frais de la furia française, mais il ne sera compté que probable. Beau succès donc, mais au prix de trois D.520 détruits et surtout, d'un pilote fait prisonnier, le capitaine Jacques Dussaut, contraint de se parachuter, son appareil étant sévèrement touché par les Bf. 110 de l'escorte arrivée un peu tardivement.

Le **24 mai**, André décolle à 9h50 (il n'a pas volé la veille) en compagnie du sergent-chef Robert Tourné et attaque un Dornier Do 17 signalé par le guet. Ils poursuivent le bimoteur à basse altitude dans la vallée de la Marne et réussissent à incendier un mo-

1 - He 111 7A+AH de la 1.(F)/121 qui s'écrase à Roost-Warendin, au nord de Douai. Ensemble de l'équipage tué.

# Sous le signe du



teur. Faute de munitions, ils doivent abandonner et l'avion est compté probable à Naudy. En début d'après-midi, il reprend l'air au sein d'une patrouille triple. Il attaque des Do 17 puis les Bf 109 et 110 d'escorte, mais sans succès.

## Trois victoires sûres et trois probables en une semaine

S'il ne participe pas aux missions du 25, la journée est rude pour Naudy et ses hommes de la 3<sup>ème</sup> es-

cadrille, qui perdent le sous-lieutenant tchèque Mikolasek, abattu par des Bf 109.

Le 26, deux patrouilles triples sont mises en l'air à 8h05, cette fois au-dessus de Compiègne. Là encore, ce sont des Do 17 et des Bf 109 et 110 qui sont pris à partie. Le combat est rude, mais hélas, notre pilote n'arrive pas à tirer son épingle du jeu.

André Naudy en 1942 à Sfax en Tunisie. Il pose devant son D.520 n° 153 codé Y.

André Naudy in Sfax, Tunisia in the summer of 1942. He poses in front of his D.520 no 153 coded Y.

Le carnet de vol d'André Naudy en mai 1940, marqué par un rythme de vol relativement conséquent. Ses victoires, probables ou sûres, sont indiquées et s'il note un Bf 109 abattu le 31 mai, le jour où il est blessé, celui-ci ne lui sera jamais crédité. On note enfin que l'ensemble de ses missions sont réalisées sur le D.520 n° 218 codé Y. Une seule exception le 26 mai, où il décolle sur le n° 125 à deux reprises, sans doute pour des raisons mécaniques. L'indication du n° 31 le 24 mai, est une erreur. Passé le 31 mai, André Naudy est en convalescence et son carnet ne reprend qu'à la mi-décembre 1940 lorsqu'il arrive au GC III/1.

DATE	HEURE	HEURE DE DÉPART	HEURE D'ARRIVÉE	TYPE DE MISSION	ALTITUDE	DISTANCE	REMARQUES	REMARQUES
24-5-40	10h30	11h00	11h30	Patrouille	5000	1	110	Observation de terrain
25-5-40	10h30	11h00	11h30	Patrouille	5000	1	110	Observation de terrain
26-5-40	10h30	11h00	11h30	Patrouille	5000	1	110	Observation de terrain
27-5-40	10h30	11h00	11h30	Patrouille	5000	1	110	Observation de terrain
28-5-40	10h30	11h00	11h30	Patrouille	5000	1	110	Observation de terrain
29-5-40	10h30	11h00	11h30	Patrouille	5000	1	110	Observation de terrain
30-5-40	10h30	11h00	11h30	Patrouille	5000	1	110	Observation de terrain
31-5-40	10h30	11h00	11h30	Patrouille	5000	1	110	Observation de terrain