

# La grande chasse des Sioux.



Escadron de chasse  
2/4 La Fayette.

<sup>1</sup> *Ce dessin représente les Spad VII de C.H. Dolan et D. Masson en patrouille sur la Meuse, à proximité de Verdun, durant l'été 1917. L'emblème personnel de Masson était la svastika.*

This contemporary drawing shows the Spad VII's of C.H. Dolan and D. Masson, two American volunteers, patrolling over the Meuse river in the vicinity of Verdun during the Summer of 1917. The personal emblem of Masson was a red svastika.

<sup>2</sup> *Mirage IIIE avec l'emblème Sioux sur le côté droit de la dérive à Luxeuil en 1979.*

Mirage IIIE with the Sioux Emblem on the right side of the fin during 1979 at Luxeuil Air Base.

<sup>3</sup> *Fragment de la toile du Spad XIII orné du Sioux et piloté par Henry Jones en 1917 ; cette pièce unique est conservée à l'Air Force Museum aux U.S.A.*

Piece of linen of Henry Jones' Spad XIII with a Sioux head as painted in 1917 ; this unique item is preserved by the Air Force Museum.

<sup>4</sup> *Mirage IIIE marqué de la Cigogne (SPA 167) sur le côté gauche de la dérive, à Luxeuil en 1979.*

Mirage IIIE with the stork emblem (genuinely SPA 167) on the left side of the fin as it appeared at Luxeuil in 1979.

# La grande chasse des Sioux.



2



3



4

## *ESCADRON DE CHASSE 2/4 LA FAYETTE*

Recherches iconographiques : Cdt R. Bataille et J.-P. Decock.

Dessins : Jean-Jacques Petit.

Textes et conception : Jean-Pierre Decock.

## Préface

*Le 18 avril 1916 naissait  
« L'Escadrille Américaine » sur la  
Base Aérienne de Luxeuil.*

*Une poignée de jeunes volon-  
taires Américains, ardemment atta-  
chés à la France et à ses valeurs  
éternelles, offraient ainsi le sacrifice  
de leur vie à la gloire de cette esca-  
drille N 124.*



*Photographié avec une maquette de Spad  
XIII à la main en 1974, C.-H. Dolan était le  
dernier pilote survivant de la N 124.*

Photographed with a Spad XIII model in  
1974, C.-H. Dolan was the last surviving  
pilot of N 124.

*Cette unité de combat fut bien-  
tôt dénommée « Escadrille La  
Fayette » et, fait unique dans les  
annales de l'aviation, allait prendre  
une place légendaire dans l'histoire  
de la première guerre mondiale.*

*Riche de ce passé glorieux, le  
Groupe de Chasse II/5 combattit  
sans trêve, avec une bravoure et une  
énergie indomptables durant la  
Campagne de France. Bon sang ne  
pouvait mentir : le G.C. II/5 fut le  
premier groupe d'Afrique du Nord à  
reprendre le combat aux côtés des  
Alliés, avant d'entamer la recon-  
quête de la France.*

*L'année 1982 a vu la dispari-  
tion du Colonel (US) Carl Dolan,  
dernier pilote américain de l'esca-  
drille originelle et dernier témoin  
des traditions chevaleresques de la  
chasse durant la Grande Guerre.*

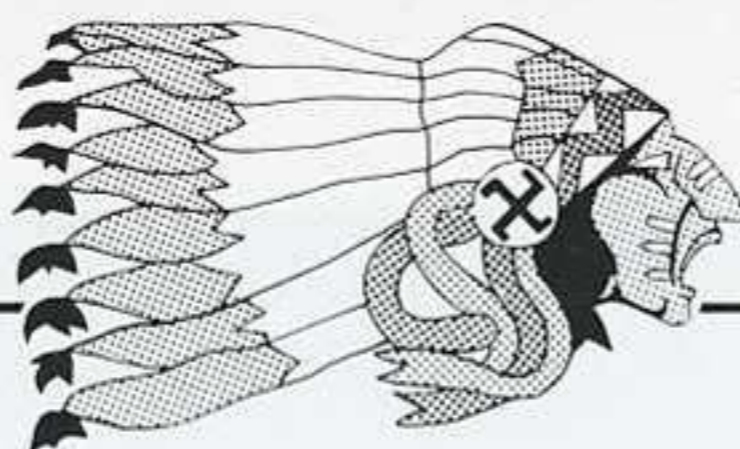
*Il appartenait à l'Escadron  
de Chasse 2/4 La Fayette, fier de ses  
traditions, d'adresser aujourd'hui un  
hommage solennel à ceux qui y con-  
tribuèrent si largement.*

*C'est dans cet esprit qu'a été  
conçue la manifestation-souvenir du  
2 octobre 1982. La présence à  
Luxeuil des membres du La Fayette,  
anciens et actuels, témoigne de leur  
attachement à cette prestigieuse  
unité à laquelle trois générations  
de pilotes et de mécaniciens ont  
donné le meilleur d'eux-mêmes.*

*Cette plaquette en retrace  
l'histoire.*

*Puisse le souvenir des V.  
Chapman, K. Rockwell, N. Prince,  
R. Lufbery et leurs frères de combat  
inspirer les membres actuels et  
futurs de l'Escadron de Chasse 2/4  
La Fayette afin que demeurent  
intacts la foi, l'enthousiasme et la  
générosité qui ont caractérisé leurs  
aînés des deux guerres mondiales.*

*Commandant  
Robert BATAILLE  
Commandant l'Escadron 2/4  
La Fayette.*



# SUR LE SENTIER DE LA GRANDE GUERRE

## De l'idée à la réalité

Dès les premiers jours du mois d'août 1914, de nombreux étrangers et parmi eux de jeunes Américains, voulurent s'engager dans l'aviation française. Ils n'eurent d'autre possibilité que de s'enrôler dans la Légion Étrangère. C'est là que l'idée germa, dans le courant d'octobre 1914, de créer

une escadrille de volontaires américains chez William (Bill) Thaw, Kiffin et Paul Rockwell ainsi que quelques autres. Durant le mois de novembre 1914, Norman Prince et Frazier Curtiss suivaient des leçons de pilotage aux États-Unis avec l'intention d'offrir leurs services aux Britanniques afin de créer une unité

d'aviation américaine constituée de volontaires. Prince débarqua en France en janvier 1915. Il y fut bientôt rejoint par Curtiss qui s'était vu refuser son engagement dans le Royal Flying Corps anglais parce qu'il refusait de renoncer à sa nationalité américaine. Entretemps, Raoul Lufbery s'était engagé dans la

*Les premiers pilotes de la N 124 à Luxeuil devant un Nieuport 11. De gauche à droite : J. McConnell, K. Rockwell, capitaine Thénault, N. Prince et V. Chapman en mai 1916.*

The first pilots of N 124 at Luxeuil with a Nieuport 11 in the background. From left to right : J. McConnell, K. Rockwell, captain Thénault, N. Prince and V. Chapman in May 1916.





*P-40F Tomahawk du GC II/5 lors de la prise d'armes d'Alger-Maison Blanche le 9 janvier 1943, juste avant leur mise en action contre les forces de l'Axe en Tunisie.*

P-40F Tomahawks of GC II/5 during a parade at Algiers on January the 9th, 1943, just before their campaign against the Axis powers in Tunisia.

*Republic P-47 Thunderbolt restauré aux couleurs du GC II/5 La Fayette et exposé au Musée de l'Air du Bourget.*

P-47 Thunderbolt repainted as an aircraft of GC II/5 La Fayette in 1944 and presently on show at the Air Museum of Le Bourget.

Légion et put rejoindre Marc Pourpe dont il avait été le mécanicien attitré avant la guerre. Lorsque Pourpe fut tué au début de décembre 1914, Lufbery résolut de devenir pilote afin de le venger.

Prince et Thaw se rencontrèrent à Paris et décidèrent de passer à l'action ; ils furent rejoints par Elliott Cowdin, un chauffeur d'ambulance à L'American Ambulance Field Service, qui sera plus tard un réservoir de recrutement pour l'Escadrille. Les services officiels réagirent défavorablement au projet de constituer une escadrille de volontaires américains mais Prince s'acharna et sa rencontre avec un haut fonctionnaire du Ministère des Affaires Etrangères lui permit de progresser.

Les militants de la première heure furent secondés par le Docteur E. Gros, l'un des patrons du service d'ambulances. Un Comité franco-américain fut mis sur pieds pour faire aboutir le projet et une première réunion eut lieu le 8 juillet 1915 avec le Général Hirschauer, chef de l'aviation militaire, qui accepta de former une telle unité.

Début août 1915, le capitaine Georges Thénault prit le commandement de l'escadrille C 42 où servait Thaw. Ce dernier lui exposa son projet qui enthousiasma Thénault au point qu'il sollicita — et obtint — le commandement de la future escadrille américaine. La nouvelle de ce projet fut comme une traînée de poudre parmi les Américains qui servaient en France et, fin 1915, Prince, Cowdin et Thaw profitèrent d'une permission pour passer Noël aux Etats-Unis où ils menèrent une importante campagne de recrutement qui fut vivement critiquée dans la presse pro-allemande.

L'enthousiasme des jeunes Américains n'avait d'égal que la lenteur administrative car aucun progrès ne fut enregistré de ce côté avant le 24 janvier 1916.

## La N 124 part au combat

« L'Escadrille Américaine N 124 » fut officiellement constituée le 18 avril 1916 à Luxeuil. Elle fut dotée de 6 Nieuport 11 et était commandée par le capitaine Thénault, secondé par le lieutenant

Alfred de Laage de Meux ; les pilotes étaient W. Thaw, E. Cowdin, K. Rockwell, N. Prince, C. Johnson, B. Hall, C. Balsley, V. Chapman, L. Rumsey et J. McConnell.

La première mission de guerre se déroula le 13 mai sans incident notable. Le tableau de chasse de la N 124 fut inauguré par K. Rockwell lorsqu'il abattit un biplace LVG à proximité de Mulhouse dans la matinée du 18 mai 1916. Informé de la nouvelle, son frère Paul envoya à l'escadrille une bouteille de vieux bourbon du Kentucky. Les pilotes décidèrent que seuls ceux qui obtiendraient une victoire auraient le privilège d'en déguster un petit verre... Un certain Raoul Lufbery en siroterait près de la moitié !

## Dans la fournaise de Verdun

L'Escadrille fit mouvement vers Bar-le-Duc dès le 19 mai, à l'issue d'un bombardement ennemi qui anéantit une partie de son matériel roulant. Le secteur était chaud, suite à une grande offensive allemande sur Verdun. Le 24 vit une grande mêlée dont l'escadrille sortit victorieuse et sans pertes, seul Thaw fut blessé mais se posa en catastrophe dans les lignes ; c'est ce jour que Lufbery, calme et modeste Américain né en France, se présenta à l'escadrille.

Victor Chapman, pilote fougueux et combattif, était en patrouille le long de la Meuse le 17 juin ; il se rua seul sur un essaim d'avions à croix noires. Thénault, Balsley et de Laage de Meux le suivirent et le dégagèrent pour enfin rompre le combat. Après avoir fait les pleins, Chapman repartit seul et se frotta à un as, le fameux Boelcke, et lui tint tête ; mais il rentra au nid avec un avion troué comme une passoire... Ce pilote intrépide fut descendu le 23 juin lors d'un combat qu'il livra sans hésitation contre cinq Fokker afin de venger son ami Balsley abattu et grièvement blessé le 19 et à qui il apportait des oranges... Chapman fut le premier deuil que l'unité eut à déplorer.

C'est à cette époque que l'as Charles Nungesser fit un séjour amical à la N 124 et y remporta une

*Nieuport 11 Bébé de la N 124 alignés et vérifiés avant la patrouille matinale. Luxeuil, mai 1916.*

Line-up of Nieuport 11 « Baby » of N 124 being checked before dawn patrol. Luxeuil, May 1916.



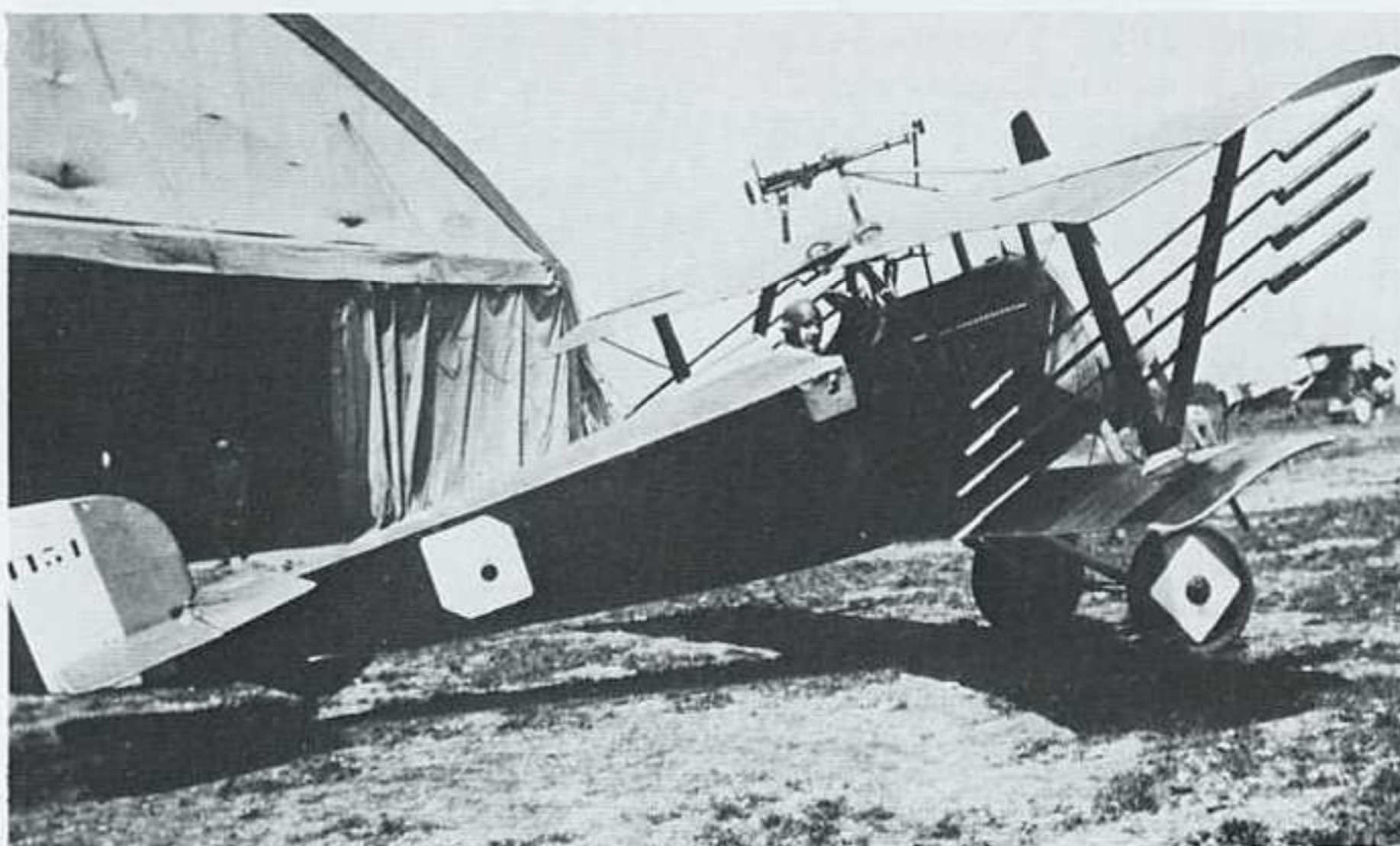
*Harold Willis et son Nieuport 17 orné de la tête de Séminole, début 1917.*

Harold Willis aside of his Nieuport 17 adorned with the Seminole head ; beginning of 1917.



*Nieuport 17 de l'escadrille La Fayette quelque peu chiffonné à l'atterrissage.*

Nieuport 17 of the La Fayette squadron a bit bent during landing.



*Le Nieuport 11 de Chouteau Johnson avec sa marque (l'as) et fusées Le Prieur pour l'attaque des ballons d'observation.*

The Nieuport 11 flown by Chouteau Johnson with his personal marking (a single dotted dyce) and Le Prieur rockets for the attack of ennemy observation blimps.



*R. Soubiran et son Nieuport 11 à Cachy durant l'automne 1916.*

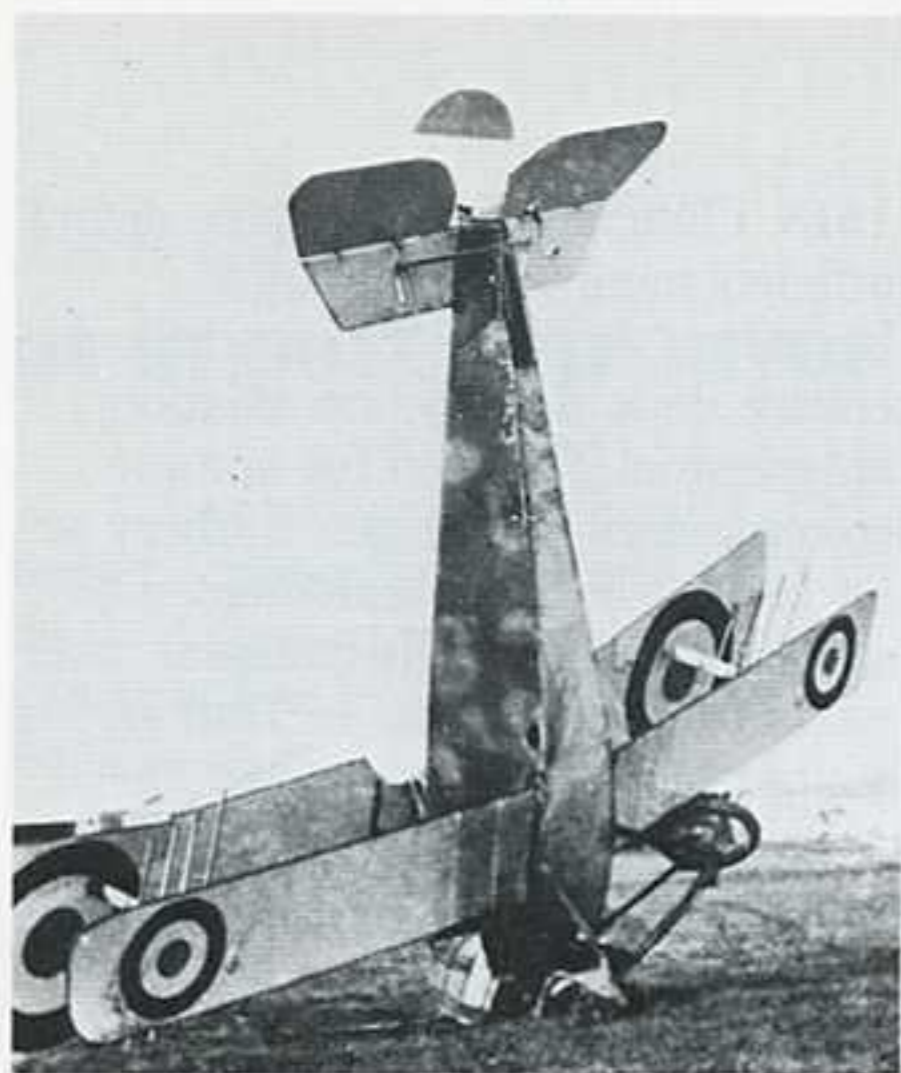
R. Soubiran and his Nieuport 11 at Cachy during Autumn 1916.



*Raoul Lufbery jouant avec le lionceau Whisky.*

Raoul Lufbery playing with the lion-cub Whisky.





*Spectaculaire mise en pylône d'un Bébé Nieuport avec des rails pour fusées Le Prieur montés sur les haubans. Le camouflage était rare à l'époque (1916-17).*

Spectacular end of a landing for this Nieuport 11 with rails for Le Prieur rockets affixed to its struts. The camouflage was rather unusual at the time (1916-17).



*Prise d'armes et remise de décorations à Chaudun durant l'été 1917 ; le porte-drapeau est le lieutenant Thaw.*

Trooping the colours at Chaudun during the summer of 1917 ; lieutenant W. Thaw holds the flag.



victoire. C'est le 31 juillet que Lufbery ouvrit la marque en abattant un Allemand ; trois autres victoires s'y ajoutèrent dans les jours suivants. Lufbery montrait qu'il avait l'étoffe d'un as et le démontra...

L'élan allemand fut contenu et mollit en septembre. L'escadrille avait révélé sa valeur au monde entier en 146 combats sanctionnés par 13 victoires officielles pour la perte d'un pilote.

Avant le retour à Luxeuil, les pilotes profitèrent d'une permission à Paris pour acquérir un lionceau-mascotte. Ils le baptisèrent Whisky qui devint le compagnon de Fram, le berger allemand du capitaine Thénault.

Des Nieuport 17 avec mitrailleuses de capot et moteur de 110 cv furent alors versés à l'escadrille. L'unité fut à nouveau endeuillée lorsque K. Rockwell fut abattu le 23 septembre et que N. Prince fut accidenté à l'issue d'une mission d'escorte le 12 octobre.

## Combats sur la Somme

Le 23 octobre 1916, l'escadrille prenait ses quartiers à Cachy où une bataille de grande ampleur avait débuté le 1<sup>er</sup> juillet. L'unité y perçut ses premiers Spad VII, le meilleur chasseur de l'époque, en complément de ses Nieuport 17. L'hiver engendra un net ralentissement dans les activités aériennes. C'est à cette période que la tête de Sioux fut dessinée par le mécanicien Suchet et adoptée par Thénault en tant qu'emblème de l'escadrille. Harold Willis, qui rejoignit l'escadrille fin février 1917, «peaufina» le dessin et lui donna sa touche finale. Début novembre, pour des raisons diplomatiques, le Ministère de la Guerre décréta que la N 124 ne s'appellerait plus « Escadrille Américaine » mais « Escadrille des Volontaires ». La mesure fut très temporaire car, à la satisfaction

*C.H. Dolan en 1916 ; il fut le dernier survivant des pilotes ayant servi à l'escadrille La Fayette de 1916 à 1918. Il décéda au début de 1982.*

Charles H. Dolan in 1916 ; he was the last of the pilots having served with the La Fayette squadron from 1916 till 1918 and passed away early 1982 (gone west as the veterans used to state between the wars).

générale, une note du même ministère lui décerna le titre d'Escadrille La Fayette en date du 6 décembre 1916. La Fayette, le Sioux, les Spad et une escouade de fougueux pilotes qui avait fait ses preuves au combat : tous les éléments étaient réunis pour forger une légende...

L'hiver fut rude. Lufbery descendit un chasseur ennemi le 27 décembre et dut attendre le 24 janvier avant de peindre un nouveau trait rouge, marque de victoire, sur son appareil et fut ainsi l'un des premiers, sinon le premier, des chasseurs à inaugurer cette coutume qui ferait de nombreux émules.

Le 26 janvier 1917, pilotes et mécaniciens firent mouvement vers Saint-Just-en-Chaussée en vue d'une nouvelle offensive de grande envergure.

## 1917 : le grand tournant

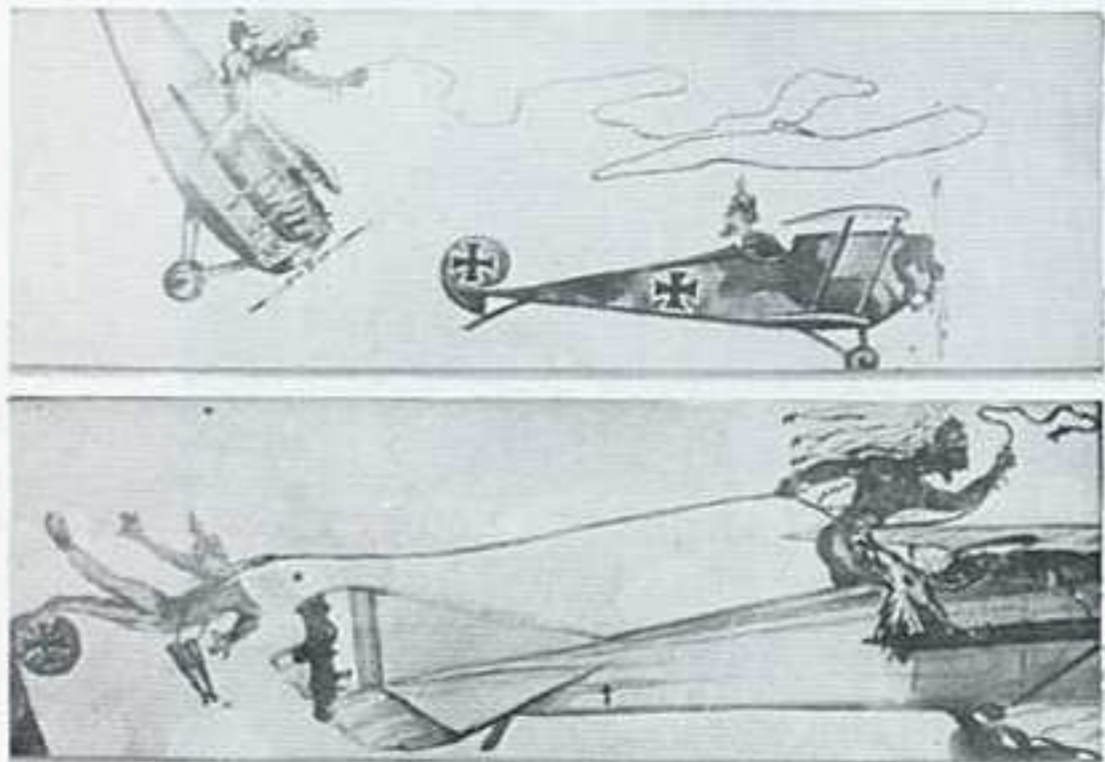
Thaw se rendit à Paris afin de réceptionner un Spad neuf le 16 mars 1917 et en profita pour trouver une compagne à Whisky : une jeune lionne qui fut baptisée Soda.

Fin mai, l'escadrille La Fayette gagna le terrain de Ham, plus proche des lignes. C'est là que les pilotes apprirent l'entrée en guerre des États-Unis le 6 avril. Le 8, de Laage de Meux abattit deux chasseurs ennemis mais une période sombre guettait le La Fayette : Genêt et Hoskier furent descendus tandis que de Laage de Meux se tua, suite à une panne de moteur au décollage. Les Allemands venaient de toucher des nouveaux Albatros et lancèrent leurs fameux cirques ; mais le Spad gardait l'avantage.

A.C. Campbell fut repris aux effectifs de l'escadrille en juillet 1917 et subit bientôt un accident peu banal : la demi-aile inférieure gauche de son Nieuport se détacha lors d'exercices acrobatiques mais il accomplit la prouesse de le ramener au sol sans autres dégâts ! Chaudun fut le port d'attache de l'escadrille à partir du 3 juin ; l'escale de Ham se soldait par 66 combats et 7 victoires. C'est à cette époque que 7 nouvelles recrues américaines vinrent grossir les rangs et, parmi eux, Charles (Carl) Dolan qui se révéla aussi bon pilote qu'électricien.

# Combats dans les Flandres et à Verdun

Saint-Pol-sur-Mer, près de Dunkerque, fut rallié le 17 juillet 1917. L'escadrille y fut déployée en vue d'une imminente offensive dans les Flandres... qui s'enlisa au bout de quelques jours sous des trombes d'eau. Les aviateurs alliés découvrirent le Cirque Richthofen au-dessus de la Belgique, bien que le séjour du La Fayette y fut trop bref pour allonger son tableau de chasse. En août, l'unité se déplaça vers Sénart, près des bois de l'Argonne. Lufbery s'y révéla un grand as en glanant de nouvelles victoires : son score atteignait la vingtaine et il se souciait peu de les faire homologuer. Malgré une intense activité justifiée par 150 combats, l'escadrille



*Une caricature d'époque dessinée par un pilote américain de l'escadrille et qui illustre l'ardeur à combattre de ses membres.*

Contemporary cartoons drawn by an American pilot of the squadron and which illustrate clearly the fighting spirit of its members.

*L'escadrille La Fayette au complet à Chaudun en juillet 1917.*

The La Fayette squadron at Chaudun in July 1917.



n'obtint que 5 victoires confirmées au prix d'un pilote tué, un autre blessé et un troisième fait prisonnier.

## Exit l'escadrille La Fayette... Vive le squadron La Fayette !

Sénart fut déserté pour Chaudun début octobre afin de soutenir une nouvelle offensive dont l'objectif était de reprendre le Chemin des Dames. Le premier jour de l'offensive, Lufbery envoya six ennemis au tapis. Les combats firent rage en octobre mais se calmèrent bientôt. Le 3 décembre, l'unité fit mouvement vers La Noblette, près de Châlons-sur-Marne. Le 1<sup>er</sup> janvier

*Le Spad 7 de Didier Masson à Chaudun en 1917. La svastika, emblème personnel de Masson, fut repris après son départ de l'escadrille par H. Jones.*

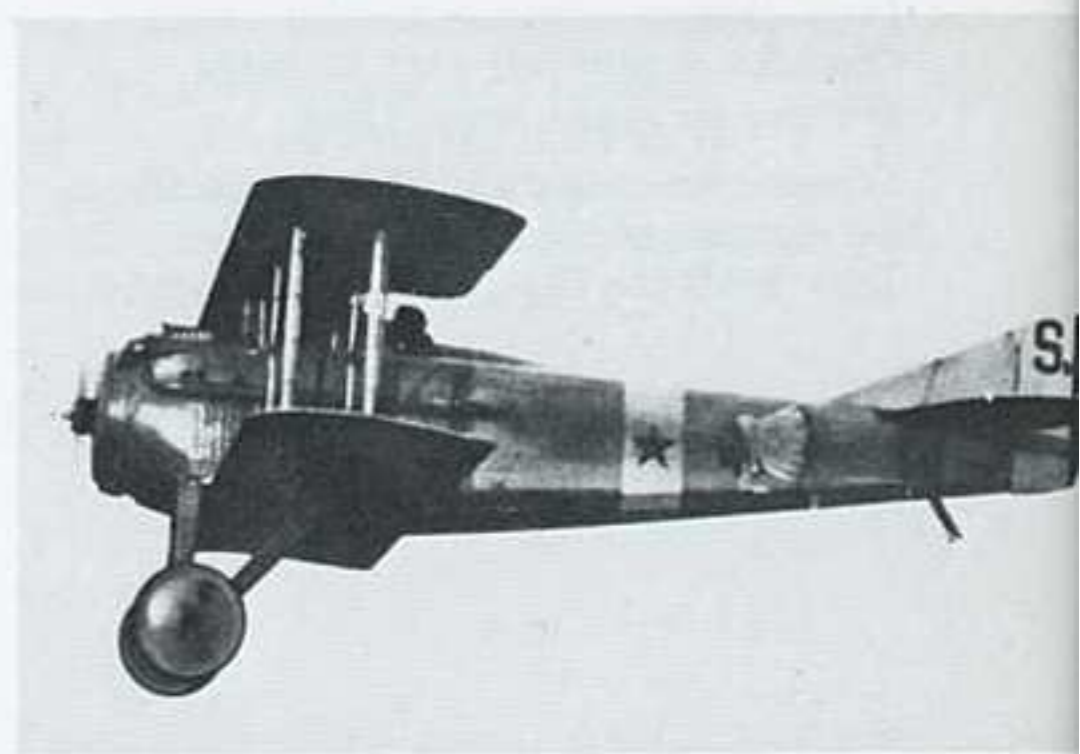
The Spad 7 of Didier Masson at Chaudun in 1917. The svastika was his personal emblem and was taken over by H. Jones when Masson left the squadron.

*Spad 7 du La Fayette en 1917 ; bien que l'étoile fût la marque de C. Balsley, celui-ci fut grièvement blessé le 18 juillet 1916 et sortit de l'hôpital en 1917 sans reprendre le combat.*

Spad 7 of the La Fayette in 1917 ; the star was the marking of C. Balsley who was severely wounded on July the 18th, 1916 and left the hospital in 1917 ; he did not return to the squadron.

1918, l'Escadrille La Fayette devint officiellement le 103<sup>rd</sup> Aero-Squadron, la première escadrille de chasse de la toute jeune aviation américaine. Thaw en fut nommé commandant tandis que Lufbery se vit confier le commandement d'un autre groupe. Il périt quelques mois plus tard à proximité de Toul en sautant de son avion en flammes.

Des pilotes français comblèrent les vides laissés par le départ des pilotes américains dans la SPA 124 en février ; celle-ci fut rebaptisée SPA 124 Jeanne d'Arc, et ses pilotes furent crédités de 26 victoires homologuées avant la fin des hostilités. Elle fut dissoute peu après l'armistice du 11 novembre 1918.



*Spad 13 de Robert Soubiran alors qu'il commandait le 103<sup>rd</sup> Aerosquadron en 1918.*

Spad 13 of Robert Soubiran at the time he commanded the 103<sup>rd</sup> Aero-Squadron in 1918.

# Les Sioux et la paix retrouvée

Les traditions de la SPA 124 furent reprises par l'escadrille n° 23 du 3<sup>e</sup> Régiment d'Aviation. Elle fut constituée le 1<sup>er</sup> janvier 1920 et équipée de Spad XIII.

En 1924, elle fut équipée de biplans Nieuport-Delage NiD 29 auxquels succédèrent des monoplans Loire-Gourdou-Leseurre LGL 32. Elle devint la 1<sup>re</sup> escadrille de la 5<sup>e</sup> Escadre Légère de Défense en juillet 1932. L'aviation de chasse fut réorganisée en 1933, le Groupe en étant l'élément de base. Composé de deux escadrilles (les Sioux N 124 et les Cigognes SPA 167), le Groupe de Chasse II/5 était stationné à Lyon-Bron.

La SPA 167 avait été créée le 1<sup>er</sup> octobre 1918 sur Spad XIII sous les ordres du lieutenant de Romanet, qui remporta 12 victoires et ses pilotes 12 autres, durant les cinq semaines de combat qu'ils livrèrent avec leurs Spad, ornés de l'emblème de la Cigogne aux ailes déployées, avant que ne survienne l'armistice.

Les dotations en matériel suivirent l'évolution de la technique aéronautique et le groupe fut successivement doté de sesquiplans Nieuport-Delage NiD 62 et 622 et de monoplans Dewoitine D 500 et D 501 ainsi que de quelques Morane-Saulnier MS 230 pour les missions de servitude et l'entraînement au vol de nuit.

La philosophie de la chasse prit alors un tournant décisif : c'en était fini des individualités et des chasses solitaires car désormais le

matériel et les tactiques exigeaient un travail en équipe, en patrouille, et si la chevalerie disparaissait, c'était au profit de l'efficacité motivée par une guerre qui s'annonçait résolument mécanisée.

Les Sioux et les Cigognes furent transférés à Reims en mai 1937. Une patrouille de leurs Dewoitine prit part au meeting de Zurich en compagnie du 94th Pursuit Squadron américain aux Boeing P-26 Peashooter ornés de la tête de sioux héritée du 103rd squadron issu lui-même de l'Escadrille La Fayette.

La crise de Munich en septembre 1938 accéléra le rééquipement en avions modernes et le GC II/5 fut transformé sur Curtiss H-75 en juin 1939... de noirs nuages d'orage s'amoncelaient à l'Est...

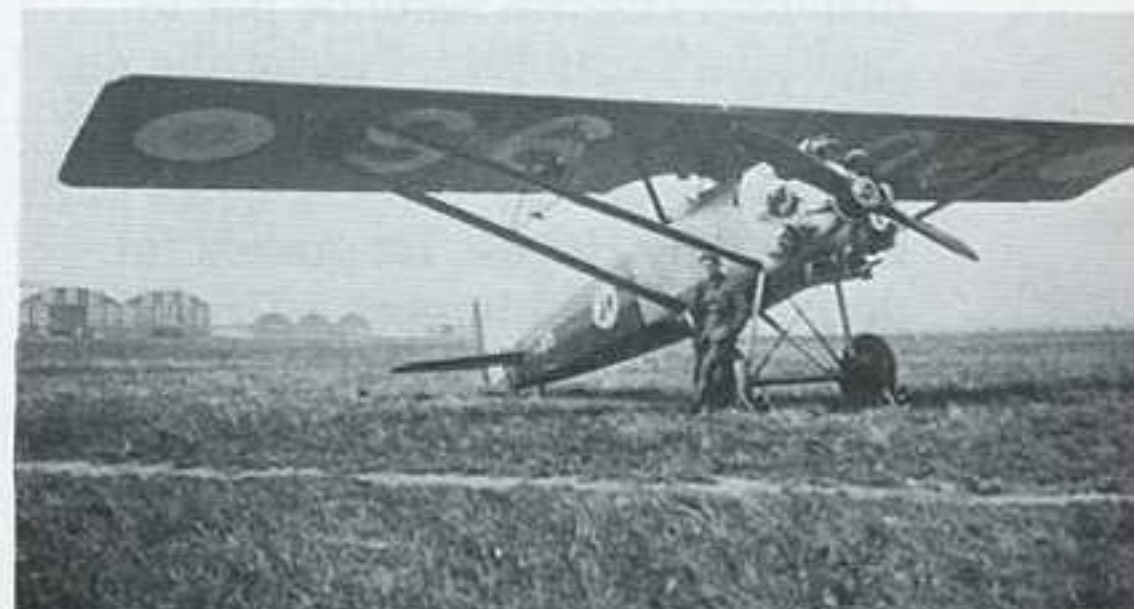


Le tableau d'honneur des braves, représentant les 38 pilotes de la N 124 Escadrille La Fayette durant la Grande Guerre.

The table of honour representing the 38 gallant pilots of N 124 La Fayette during WW I.

Gourdou-Leseurre 32 de la 7<sup>e</sup> escadrille/35<sup>e</sup> R. A. (n° 273/S608) à Lyon-Bron en 1929.

LGL 32 of the 7th squadron/35th A.R. (c/n 273, serial S608) at Lyons in 1929.



Nieuport-Delage NiD 622 (dit Nieu-Nieu) du GC II/5 à Lyon-Bron en août 1936.

Nieuport-Delage NiD 622 (dubbed nieu-nieu by the pilots) of GC II/5 at Lyons in August 1936.



Le D 500 de l'adjudant Burllet en mauvaise posture le 20 août 1936 lors de manœuvres à Saint-Laurent-la-Salagne.

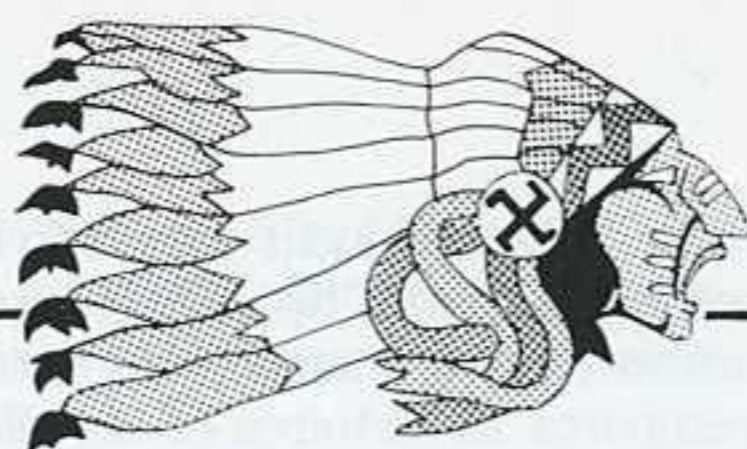
Crash landing of the D 500 of warrant officer Burllet on August the 20<sup>th</sup>, 1936, during war games in South-West of France.



Morane MS 230 du GC II/5 à Lyon-Bron en 1936.

Morane MS 230 of GC II/5 used for night flying training at Lyons in 1936.





# LA HACHE DE GUERRE EST DÉTERRÉE

Dès le 22 août 1939, le GC II/5 fut mis en alerte alors qu'il était déjà pleinement opérationnel sur ses nouveaux H-75. Le groupe était placé sous les ordres du Commandant Hughes secondé par le capitaine Destailac ; l'escadrille des Sioux était menée par le capitaine Monraisse et celle des Cigognes par le capitaine Reyné. La guerre fut déclarée le 3 septembre 1939. Une période d'inaction pour les troupes au sol mais d'escarmouches et de grandes mêlées pour les aviateurs allait s'ensuivre pendant huit mois : la drôle de guerre...

## La drôle de guerre

Les Sioux et les Cigognes engagèrent le combat avec l'adversaire le 20 septembre. Une patrouille (3 avions) de chaque escadrille rencontra un « Schwarm » (4 avions) de Bf 109D mené par le redoutable chasseur qu'était Mölders. Péchaud encaissa 22 balles et posa son Curtiss en catastrophe près de Saint-Mihiel tandis que Guéguiner dut se parachuter de son avion en flammes; mais le La Fayette sortit cependant victorieux du combat car le sergent Legrand



Le Curtiss H-75 du lieutenant Houzé à Toul en 1939. Cet officier plein d'allant connut une fin glorieuse en juin 1940.

The Curtiss H-75 of Lieutenant Houzé at Toul in 1939. This gallant pilot died heroically in June 1940.



LE PETIT REPUBLICAIN  
**DERNIÈRE HEURE**  
 PARIS, 7 novembre — 3 h. 30 matin  
**MAGNIFIQUE SUCCÈS DES AILES FRANÇAISES**  
 Un violent combat met aux prises 9 avions de chasse français  
 contre 27 chasseurs allemands  
**9 APPAREILS ALLEMANDS SONT DESCENDUS**  
 par notre patrouille qui rentre indemne

**COMMUNIQUÉ**  
 du 6 Novembre (soir)

Grande action des deux aviation.

Au cours d'un violent combat aérien, 9 avions de chasse français ont attaqué un groupe de 27 avions de chasse allemands.

5 de ces derniers ont été abattus, dont 7 au moins, sur notre territoire.

Notre patrouille au complet est rentrée indemne.

Le plus grand combat aérien depuis le début des hostilités

Paris, 6 novembre. — Un combat aérien, le plus grand depuis le début des hostilités, eut lieu à l'aviation française les heures d'un communiqué toujours sûr de nos aéroplanes.

En fait, une patrouille de chasseurs français a attaqué plusieurs formations de chasseurs allemands.

Les Français abattirent sept : de ces avions sont encore en état de voler.

C'est dans la nuit dernière que commença le combat, car les avions allemands, vers onze heures, ont été aperçus au-dessus de la Sarre.

De leur côté, les avions français s'abattirent sur eux.

Ce fut un combat très violent, et qui se termina dans les heures les plus sombres de la guerre.

Il est à noter que les avions français s'abattirent sur eux.

## Le combat des 9 contre les 27

Une mission de protection d'un Potez 631 de reconnaissance fut demandée le 6 novembre 1939. Le lieutenant Houzé, de l'escadrille des Cigognes, emmena le dispositif de 9 avions qui décolla de Toul à 14 heures. Les ailiers de Houzé étaient de Montgolfier et Bouhy, les deux autres patrouilles fournies par les Sioux se composaient de Lefol, Legrand, Audrain, Dugoujon, Trémolet et Salès. Arrivé aux abords de la Sarre, Houzé aperçut une vingtaine de Messerschmitt à la même altitude ainsi qu'une dizaine d'autres un millier de mètres plus haut : les 4 Staffeln (escadrilles) d'un groupe au complet ! La mêlée se déclencha soudainement : sara-

bandes d'avions aux quatre coins du ciel, piqués et chandelles, combats tournoyants et morsures de balles sur le métal des avions. Lefol descendit un Bf 109 et se jeta sur un second. Legrand s'en adjugea un autre alors que Trémolet arrosait copieusement un adversaire jusqu'à sa perte.

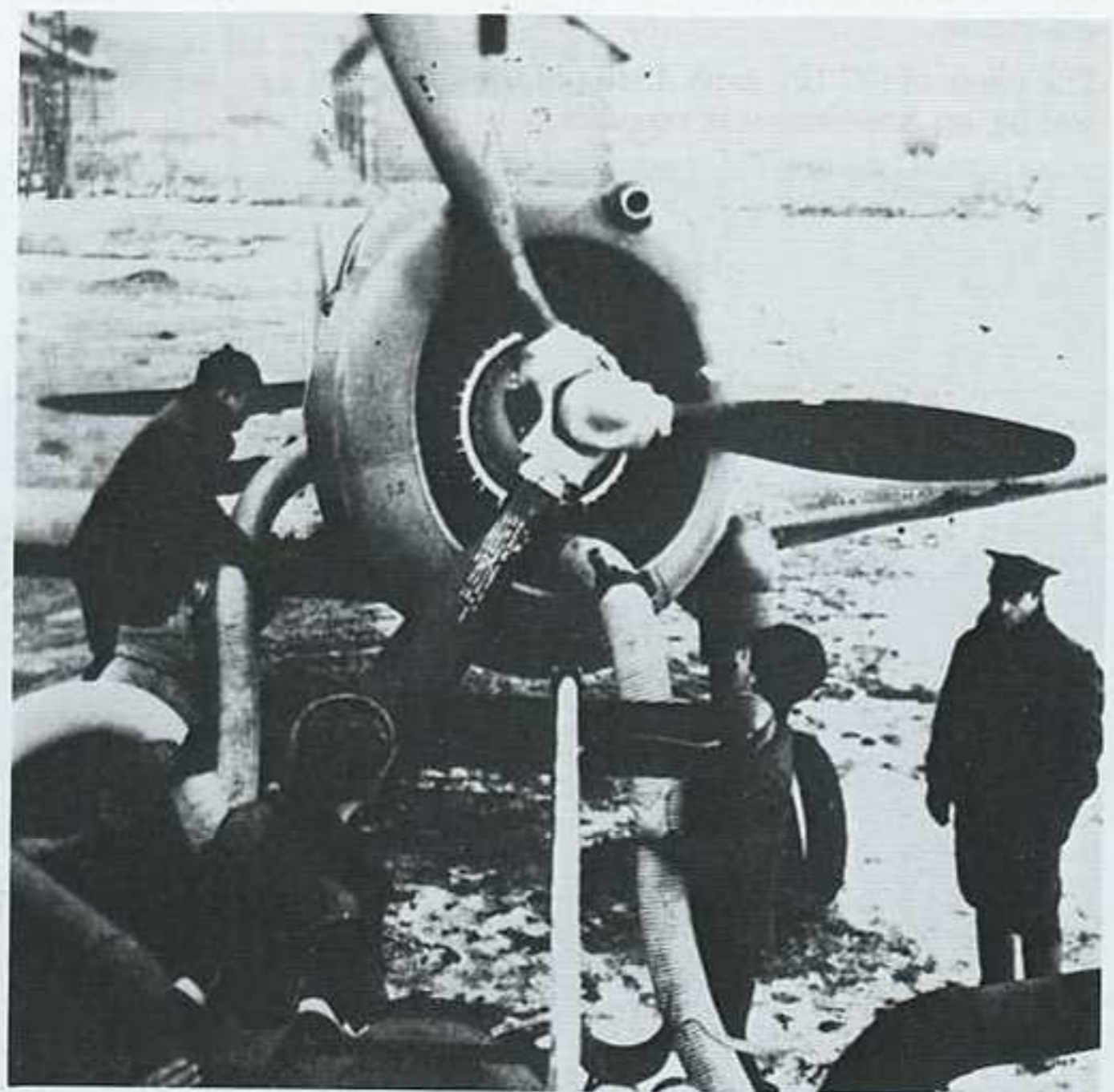
Houzé, en panne de radio, fut encadré par cinq appareils ennemis qui s'acharnèrent sur lui mais il parvint à ramener son Curtiss copieusement perforé et le posa sur le ventre à Toul. Dugoujon et Legrand isolés aperçurent un Potez et six Bf 109 qui se préparaient à lui fondre dessus. Les deux pilotes lancèrent une attaque fougueuse et descendirent chacun un appareil, les autres n'insistèrent pas et regagnèrent leurs lignes. Salès se démena comme un diable et fit un doublé.

envoya un appareil ennemi au tapis. Le GC II/5 s'adjugeait la première victoire en combat aérien de la 2<sup>e</sup> guerre mondiale.

Les missions s'enchaînèrent et les rencontres avec la Luftwaffe s'amplifièrent : septembre se termina par une mêlée de 15 Bf 109 de l'escadre Richthofen et de 7 Curtiss des Sioux. La rencontre se solda par 5 Allemands abattus contre 3 Français.



Retour de mission sur le ventre.  
 Back of a mission on the belly...



Les mécanos s'affairent à chauffer un moteur durant le rude hiver 1939-1940.

The mechanics are busy warming an H-75 engine during the hard winter of 1939-40.



Les pilotes du GC II/5 au début de 1940 ; au centre, un correspondant de guerre américain.

The pilots of GC II/5 early 1940 ; in the middle, an American war reporter.

PARIS MATCH 26 OCT. 1939

La première victoire de la guerre ayant été remportée par le sergent Legrand du GC II/5 le 20 septembre 1939, l'unité eut droit à un reportage magistral dans Paris-Match.

The first victory of WW II was scored by sergeant Legrand of GC II/5 on September the 20th, 1939. As a result, the group got a splendid editorial in the French leading magazine Paris-Match.



Un quart d'heure plus tard, le ciel était déserté...

Ce formidable combat, parmi les plus grands de la drôle de guerre, se solda par dix victoires dont 7 furent homologuées alors que le La Fayette ne perdit aucun pilote. La presse, française et internationale, relata largement ce splendide exploit des Sioux et des Cigognes. Le temps maussade et l'hiver rigoureux de 1939 enrayerent sérieusement l'activité aérienne ; les rares combats furent livrés durant les éclaircies.

Six pilotes tchèques vinrent renforcer les effectifs du groupe fin décembre 1939. Le 2 janvier 1940, après un long et ingrat travail des mécaniciens, une quinzaine de H-75 purent décoller vers 13 heures. Cette imposante formation croisa deux chasseurs ennemis qui les distancèrent avec une aisance inattendue : c'étaient les tout nouveaux Bf 109E... Les mauvaises conditions météorologiques ne permirent guère qu'une dizaine de sorties peu fertiles en événements. Le 10 mars 1940, les Sioux et les Cigognes gagnèrent Cannes pour une période de repos.

Ils réintégrèrent Toul-Croix de Metz le 11 avril. Dès le 20, les

combats reprurent avec une intensité croissante. Houzé emmenait 8 Curtiss des Cigognes le 23 avril lorsqu'il se frotta à 12 Bf 109E protégeant un Dornier 17 solitaire. Les chasseurs français découvrirent avec désagrément les performances et l'armement supérieurs de la nouvelle version du 109. Sombres présages qui se concrétiseraient cruellement quelques jours plus tard malgré l'énergie et l'élan farouches déployés par les Sioux et les Canards...

## La Campagne de France

La vraie guerre, la Blitzkrieg, déchaîna sa rage et sa fureur le 10 mai 1940 avant les premières lueurs de l'aube. Les Allemands lancèrent leur guerre-éclair en envahissant les Pays-Bas et la Belgique pour atteindre les Ardennes quelques jours plus tard. Dès 3 heures 30, neuf

Heinkel III bombardèrent le terrain du II/5. Le taux de disponibilité était optimal (24 avions sur 28) et les pilotes brûlaient d'impatience d'en découdre... lorsque l'état-major les cloua au sol en attente d'une mission de grande envergure. La rage au cœur, les pilotes se voyaient soustraits aux combats incessants qui se livraient au-dessus de leurs têtes. Ruchoux et Hème se préparaient à décoller vers 15 heures pour des essais de moteur lorsque deux vagues de 12 He 111 vinrent bombarder Toul ; ils décollèrent droit devant eux et rattrapèrent un traînard à Pont-à-Mousson et lui réglèrent rapidement son compte. La première mission fut effectuée vers 17 heures ce qui justifia, de la part des pilotes, des commentaires « fleuris » à l'encontre de l'état-major...

Dès lors les missions et les combats se déroulèrent à un rythme frénétique et se ponctuèrent par des victoires et des pertes, bien que l'allant des Sioux et des Cigognes fit systématiquement pencher la balance en leur faveur.

Le 18 mai, la moitié seulement des appareils du groupe était disponible, suite à la succession infernale des combats de cette pre-

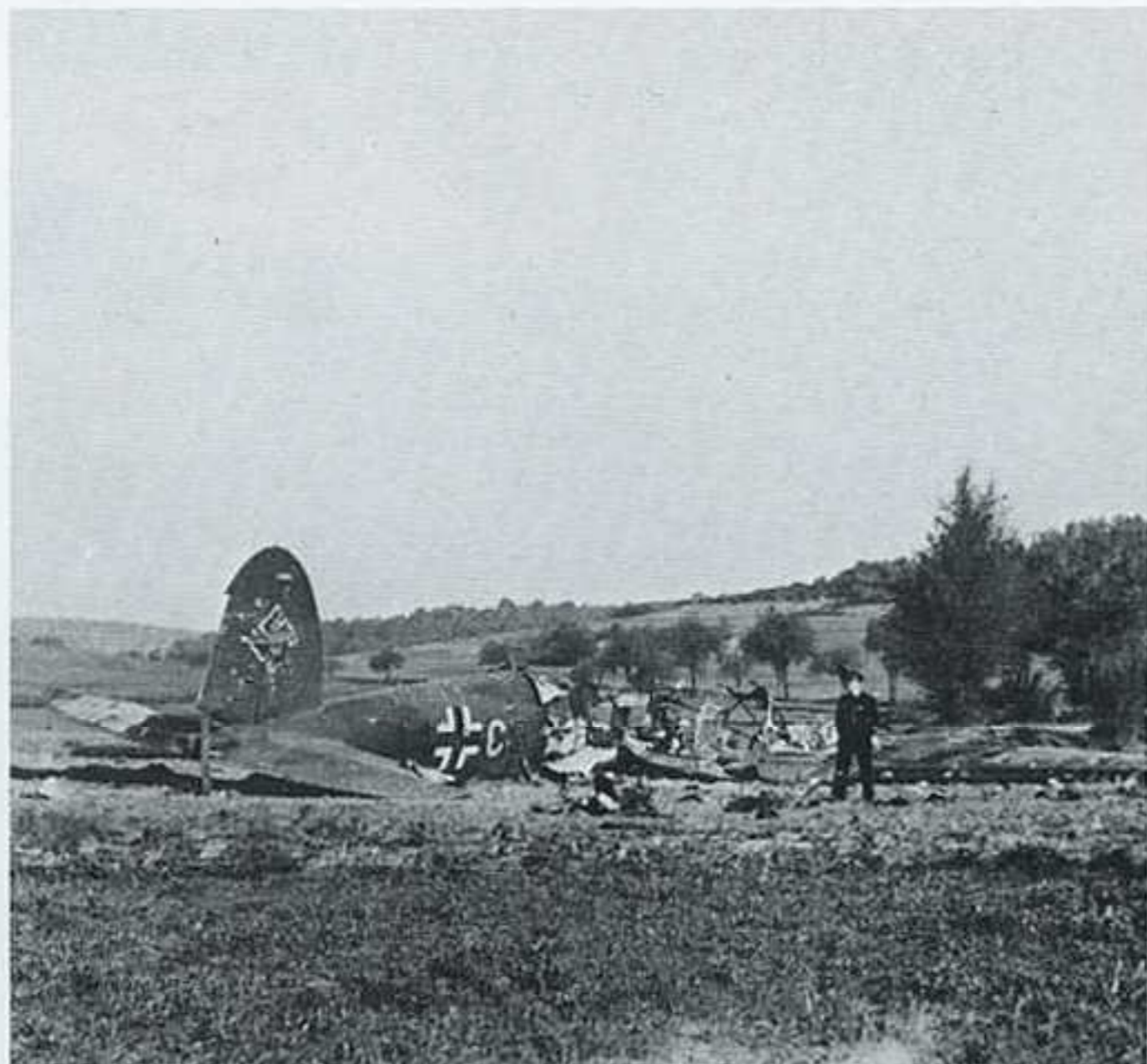
*H-75 en 1940, durant les dernières semaines de la Drôle de Guerre.*

H-75 in 1940 during the last weeks of the Phoney War.



*Le Heinkel He 111 descendu par le sergent-chef Ruchoux à Pont-à-Mousson le 10 mai 1940.*

The Heinkel He 111 shot down by sergeant Ruchoux at Pont-à-Mousson on May the 10th, 1940.



mière semaine de guerre à outrance. La patrouille matinale intercepta des Heinkel He 111 et en descendit deux. Gisclon fut séparé de la formation ; il retrouva Svétlik et ils poursuivirent leur mission. Ils aperçurent un Do 17 isolé qui regagnait l'Allemagne et l'attaquèrent : le Tchèque alluma son moteur droit tandis que Gisclon le poursuivait et le mitraillait en rase-mottes. Ses munitions furent épuisées et Gisclon se mit en patrouille sur le bimoteur blessé à mort : son unique moteur valide explosa, le Do 17 passa sur le dos et percuta le sol dans une gerbe de flammes.

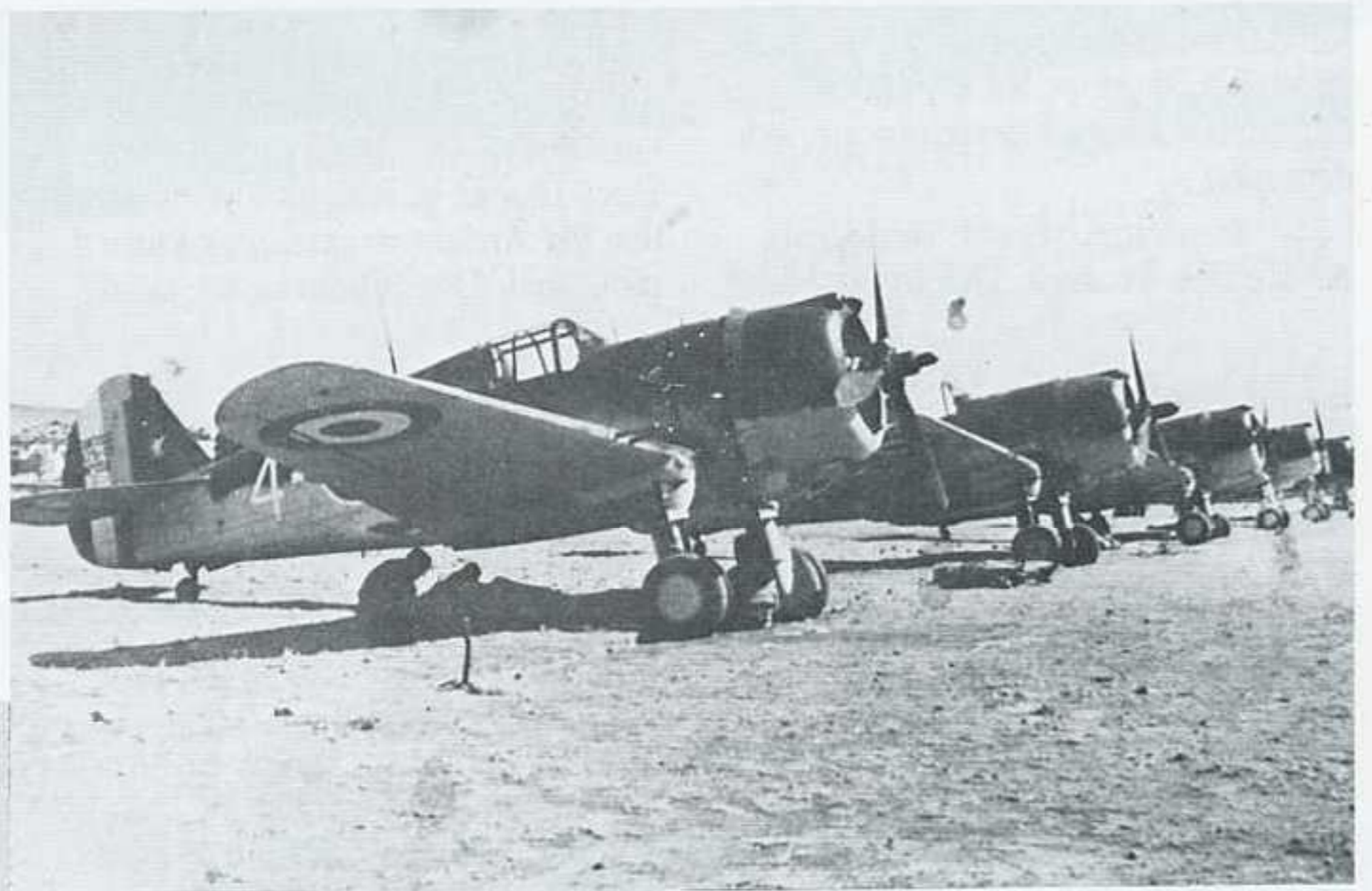
Juin amena une nouvelle recrudescence des activités aériennes ennemies. Le II/5 avait heureusement reçu 4 Curtiss neufs fin mai. Le premier, une patrouille triple fut emmenée par Huvet et Houzé ; elle rencontra bientôt 20 Bf 109 et, dix minutes plus tard, 40 à 50 He III et Do 17. Les Sioux firent front à un contre trois. Des Bf 110 vinrent se joindre à la mêlée.

Les Curtiss adoptèrent un cercle défensif, la seule tactique valable face à un ennemi très supérieur en nombre. Tous les appareils, la majorité criblée d'impacts, rentrèrent au bercail. Dunkerque tomba le 4 juin et les Allemands portèrent dès lors leurs coups de butoir sur la Somme où le II/5 eut à intervenir. Le 5 en fin d'après-midi, 20 Curtiss décollèrent et livrèrent un combat de 20 minutes à l'issue duquel 5 chasseurs ennemis furent détruits mais le lieutenant Houzé ne rentra pas. Il s'était jeté, avec ses deux ailiers, sur 8 Bf 110 et se fit coiffer par une escouade de Bf 109. Son appareil fut incendié et il fut contraint à se parachuter pour toucher terre en pleine bataille. Il rejoignit les troupes françaises sur le point d'être encerclées et se battit avec les dragons jusqu'à ce qu'il fut fauché par une rafale mortelle.

Les combats virulents se poursuivirent, mais le front craqua dans l'Aisne et sur la Somme ; malgré la réception de 9 avions

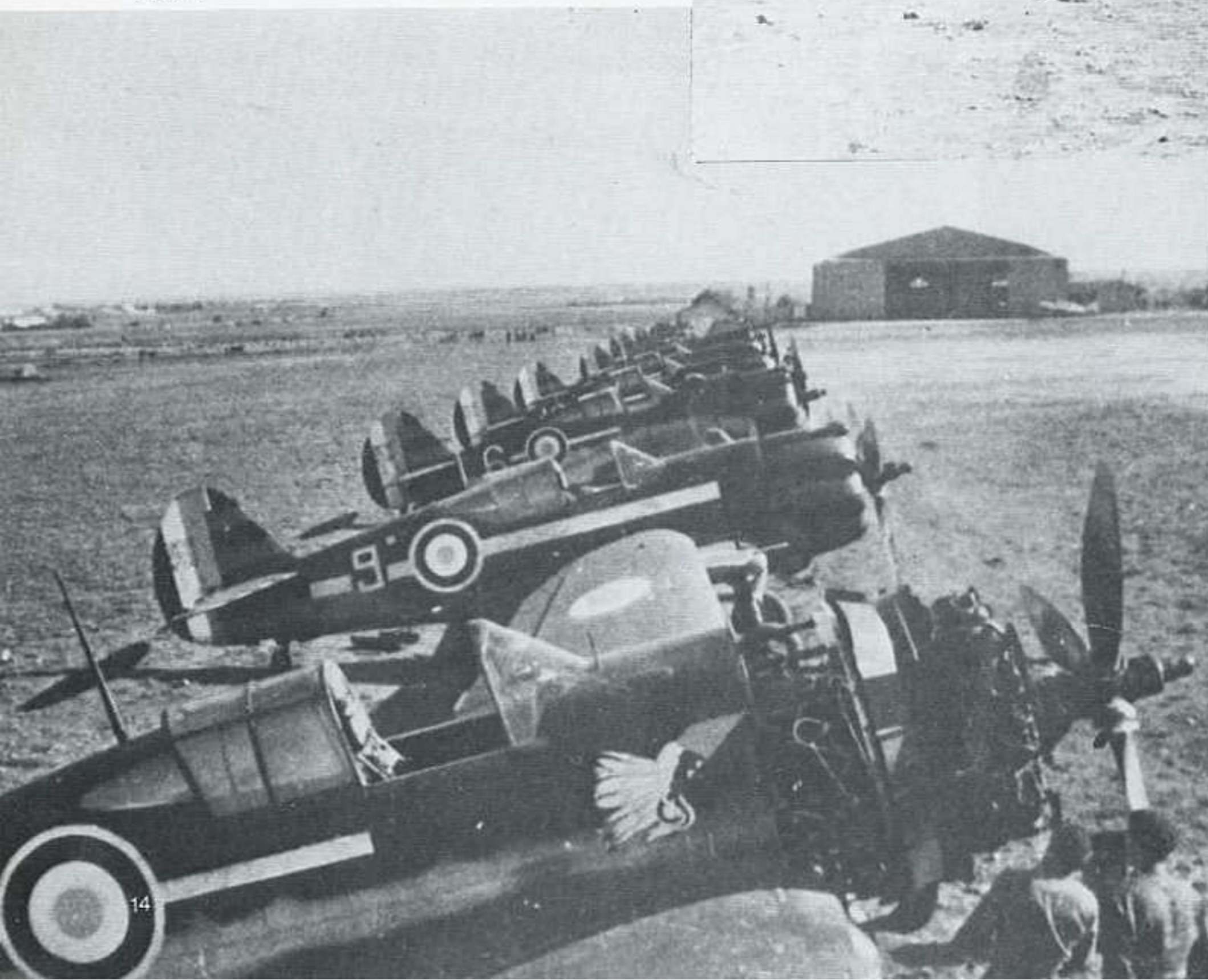
*Curtiss H-75 du GC II/5 en Afrique du Nord durant le second semestre de 1940.*

Curtiss H-75 of GC II/5 in North Africa during the 2nd half of 1940.



*Les appareils du La Fayette alignés à Cazès quelques jours avant le débarquement américain au Maroc du 8 novembre 1942.*

The planes of the La Fayette lined-up at Cazès a few days before the American landings in Morocco on November 8th, 1942.



neufs et un moral d'acier, le La Fayette ne pouvait guère modifier le cours catastrophique des événements.

L'ordre de repli général fut mis à exécution le 13 juin à l'aube et les Curtiss rejoignirent Saint-Symphorien d'Ozon, via Dijon, qu'ils quittèrent le 15 non sans avoir abattu un Do 215 et un He 111, et Châlon-sur-Saône. La pagaille était générale... l'armistice fut demandé le 17 juin.

Le Général d'Harcourt ordonna le repli de l'aviation vers l'Afrique du Nord et le II/5 gagna le point de rassemblement, Saint-Laurent-la-Salanque via Carcas-



sonne. Le cap fut mis sur l'Algérie le 20 et tous arrivèrent sans encombre à Alger - Maison Blanche pour aller s'établir dès le 22 à Saint-Denis du Sig, au sud d'Oran.

## Amers combats

Les Tchèques quittèrent le groupe début juillet. Les pilotes du II/5 furent mis en alerte le 3 juillet. Les Britanniques avaient adressé un ultimatum à la marine, enjoignant aux bâtiments français de rallier Gibraltar ou un port neutre, ou d'être coulés... L'amirauté jugea ces exigences abusives. L'ultimatum expirait le 3 juillet à 17 heures ; les pilotes se harnachèrent dans leurs avions avec une appréhension déchirante. Ils décollèrent peu avant l'heure fatidique et se portèrent vers la flotte anglaise. Ils croisèrent une douzaine de Blackburn Skua embarqués sur l'Ark Royal. Les pièces de marine ouvrirent le feu à 17



*Le Curtiss du lieutenant Fabre sur le terrain de Cazès après des combats avec les Wildcat américains le 8 novembre 1942.*

The aircraft of lieutenant Fabre on its belly at Cazès after dogfights with Wildcats on November 8th, 1942.



*Curtiss H-75 du GC II/5 en Afrique du Nord durant le second semestre de 1940.*

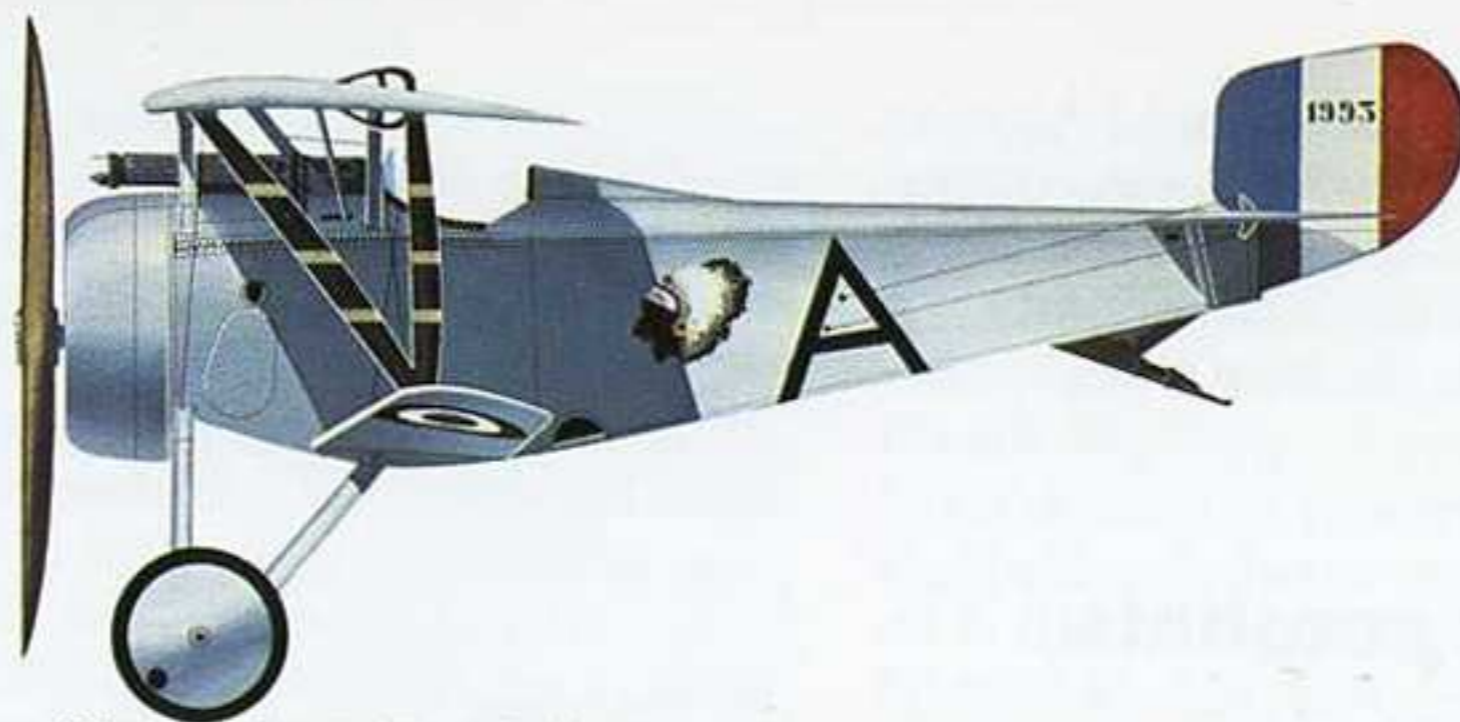
Curtiss H-75 of GC II/5 in North Africa during the 2nd half of 1940.

heures. Les pilotes français et britanniques s'observèrent longuement, aucune des factions ne désirant passer à l'attaque ; chacun rompit pour regagner sa base. Le climat fut moins pacifique pour la patrouille de Legrand qui fut assaillie et il descendit un Skua qui avait

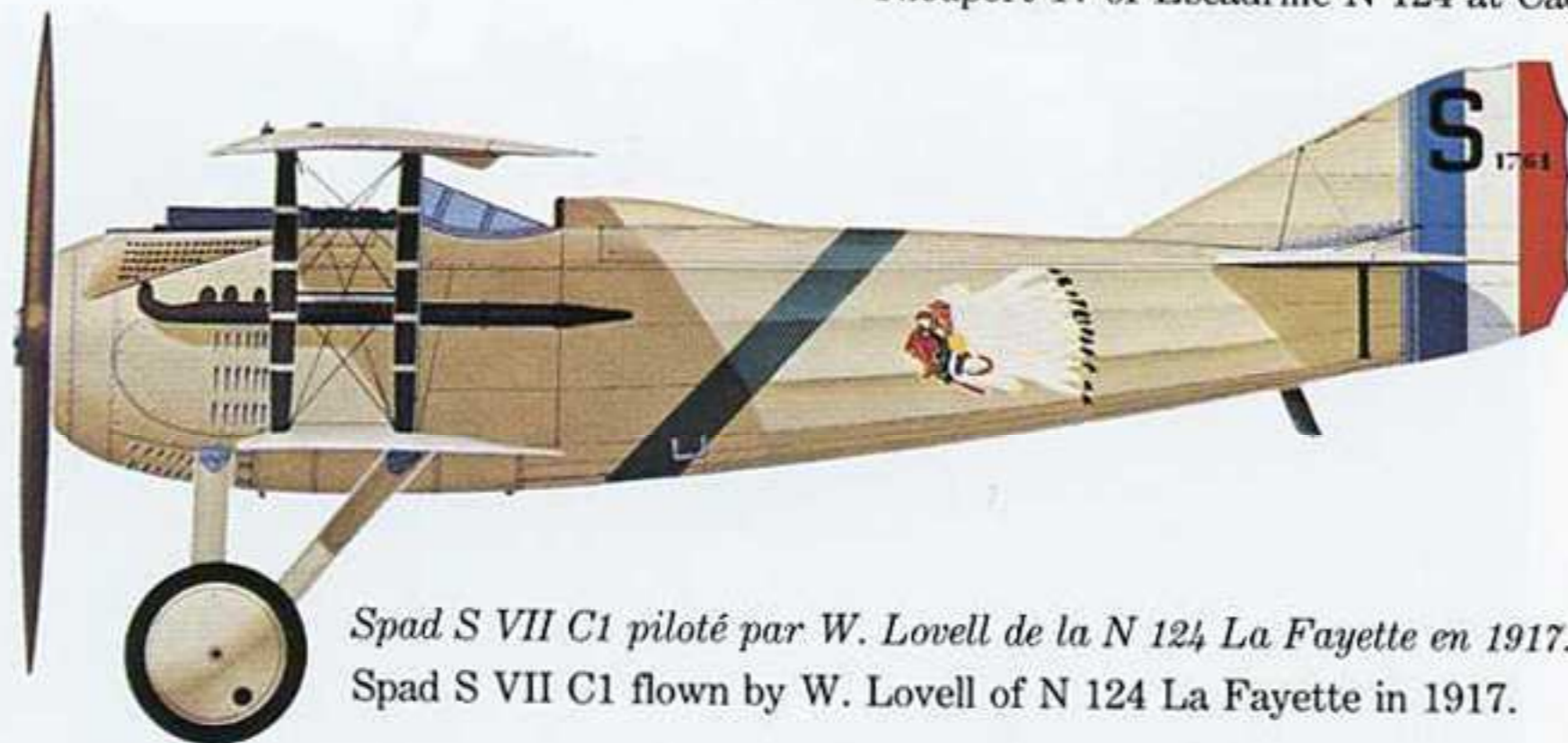


*Arrivée du premier P-40F du GC II/5 à Alger-Maison Blanche le 8 janvier 1943.*

Landing of the first P-40F of GC II/5 at Algiers on January 8th, 1943.



*Nieuport 17 de l'Escadrille N 124 à Cachy en octobre 1916.*  
 Nieuport 17 of Escadrille N 124 at Cachy during October 1916.



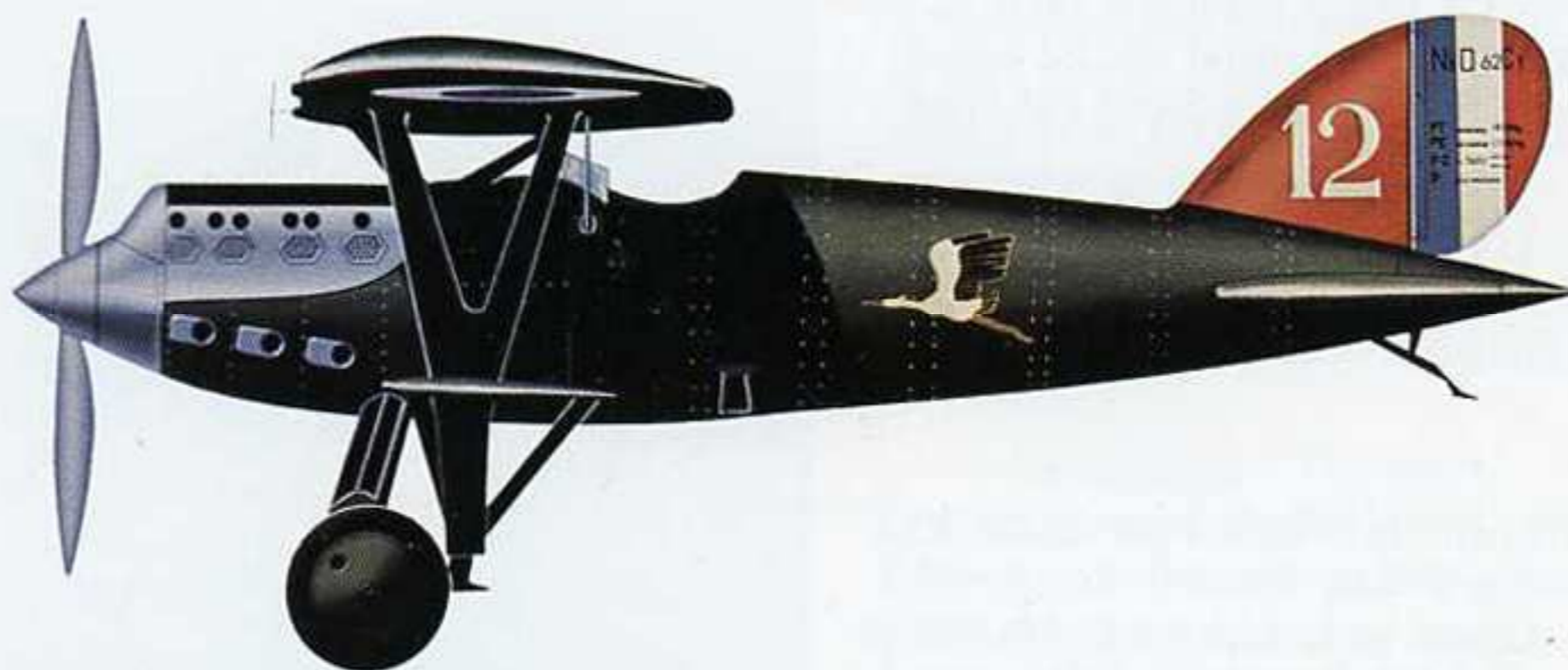
*Spad S VII C1 piloté par W. Lovell de la N 124 La Fayette en 1917.*  
 Spad S VII C1 flown by W. Lovell of N 124 La Fayette in 1917.



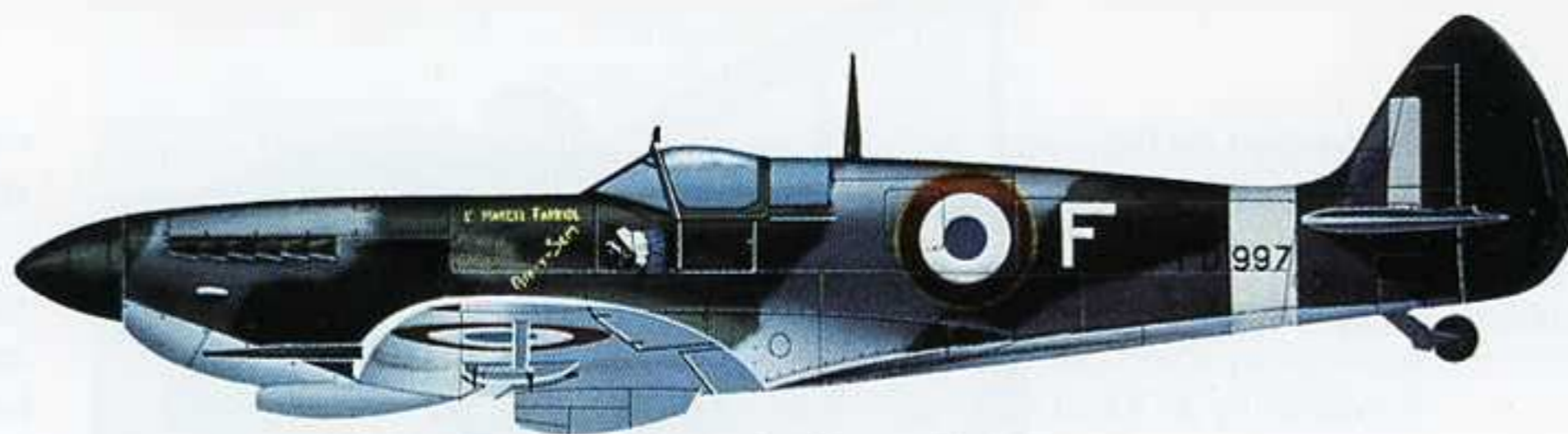
*Nieuport-Delage Nid 29 de la 3<sup>e</sup> escadrille, 35<sup>e</sup> Régiment d'Aviation en janvier 1924. L'éclair vert sous l'insigne symbolise la chasse.*  
 Nieuport-Delage Nid 29 of the 7th squadron, 35th Air Regiment, in January 1924. The green dash under the emblem symbolizes the fighters.



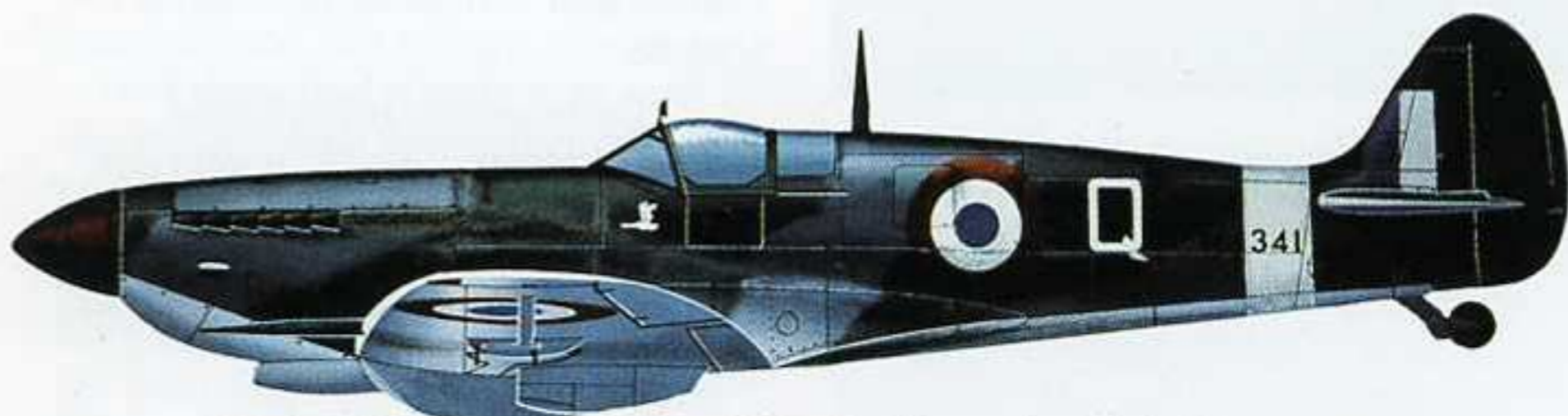
*Loire-Gourdou-Leseurre LGL 32 de la 7<sup>e</sup> esc./35<sup>e</sup> R.A. basé à Lyon-Bron en 1927. Cet avion était celui du Commandant Battesti.*  
 Loire-Gourdou-Leseurre LGL 32 of the 7th sqn/35th A.R. based at Lyons in 1927. This aircraft was flown by Commander Battesti.



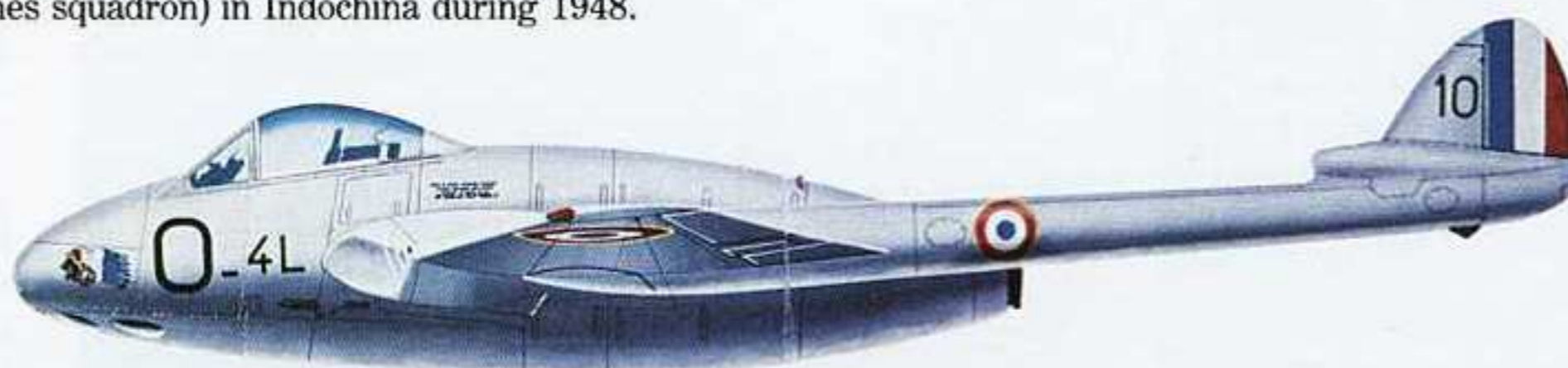
*Nieuport-Delage NiD 62 de la 2<sup>e</sup> escadrille, II<sup>e</sup> groupe de la 5<sup>e</sup> escadre légère de défense en janvier 1933.*  
 Nieuport-Delage NiD 62 of the 2nd sqn, IInd group, 5th light defence wing in January 1933.



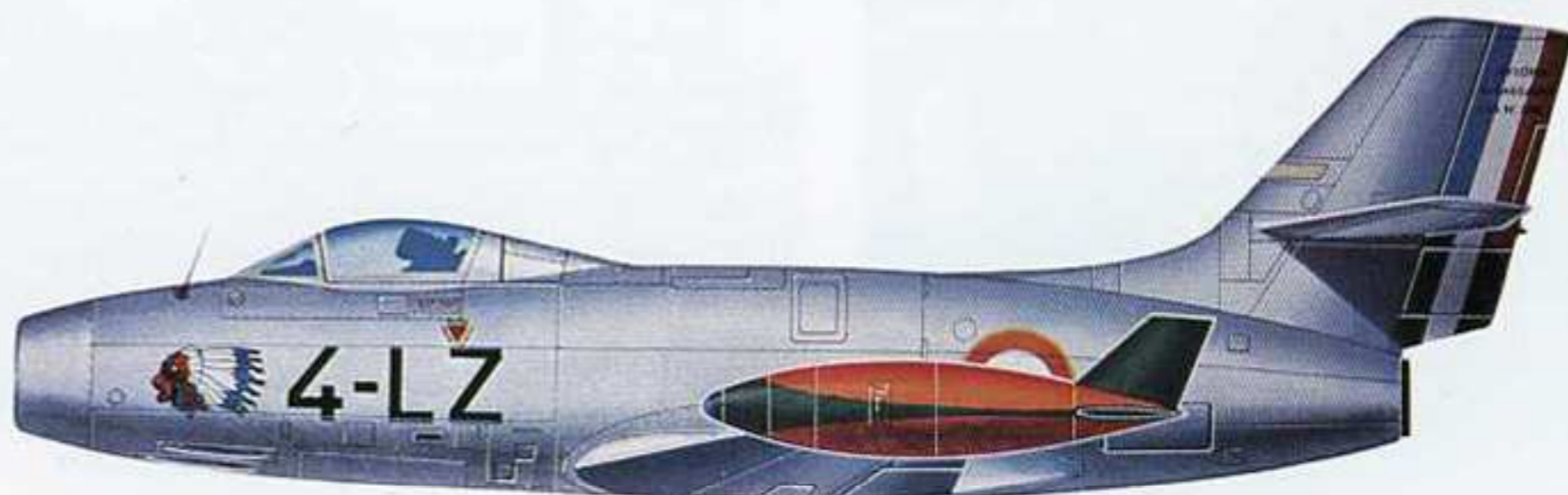
*Spitfire MK IX du Groupe de Chasse II/4 à Hanoï en 1948.*  
 Spitfire MK IX of Fighter Group II/4 at Hanoi in 1948.



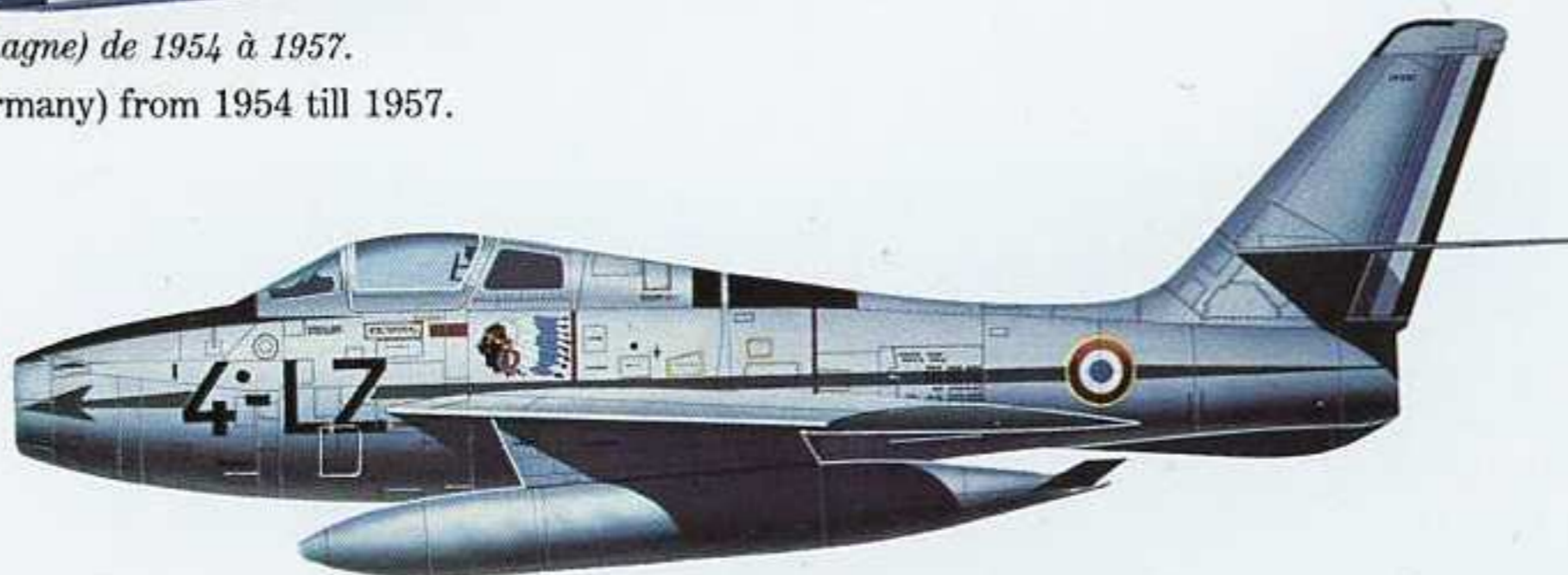
*Spitfire MK IX du GC II/4 (escadrille des Cigognes) en Indochine en 1948.*  
 Spitfire MK IX of GC II/4 (Cigognes squadron) in Indochina during 1948.



*De Havilland DH 100 Vampire MK V de l'Escadron de Chasse 2/4 en décembre 1949.*  
 DH 100 Vampire of Fighter Wing 2/4 in December 1949.



*MD 450 Ouragan basé à Bremgarten (Allemagne) de 1954 à 1957.*  
 MD 450 Ouragan based at Bremgarten (Germany) from 1954 till 1957.



*Republic F-84F Thunderstreak à Bremgarten en décembre 1957 (EC 2/4 - escadrille des Sioux).*  
 Republic F-84F Thunderstreak at Bremgarten in December 1957 (EC 2/4 - Sioux squadron).



*Mirage IIIE de l'EC 2/4 à Luxeuil en 1979 ; l'insigne SPA 167 (Cigogne) est placé sur le côté gauche de la dérive tandis que celui de la N 124 (Sioux) est placé du côté droit sur tous les avions.*

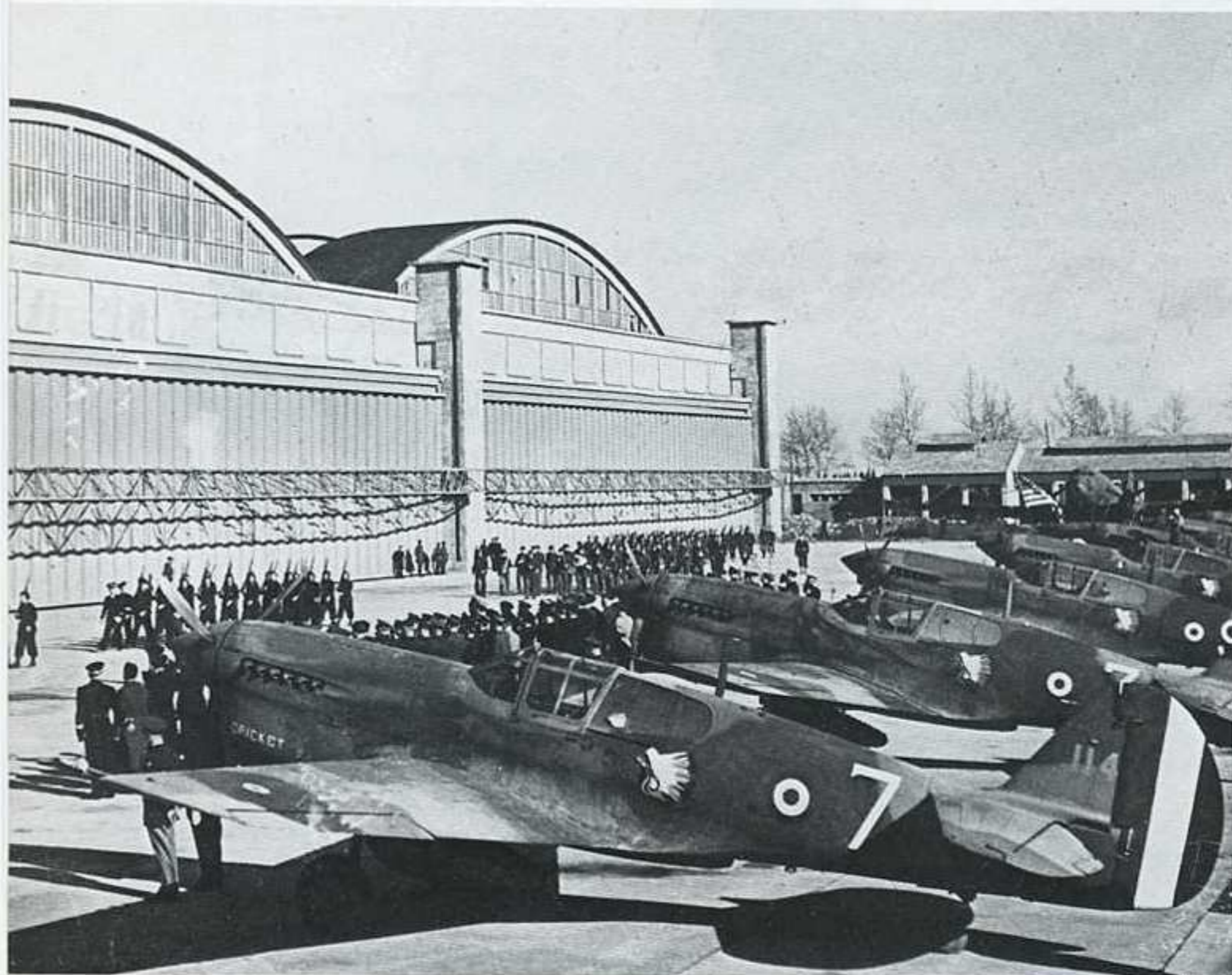
Mirage IIIE of EC 2/4 at Luxeuil during 1979 ; the emblem of SPA 167 (stork) is positioned on the left of the fin whereas this of N 124 (Sioux) is placed on the right side of each aircraft.

*Kostia Rozanoff, commandant du II/5, est accueilli à son arrivée à Alger par le commandant Morlaix.*

K. Rozanoff, commander of GC II/5, is welcomed in Algiers by commander Morlaix.

*Prise d'armes à Alger le 9 janvier 1943 avant le départ de l'escadrille des Sioux vers le front en Tunisie.*

Trooping the colours in Algiers in January 1943 before the departure of the Sioux squadron to the front in Tunisia.



ouvert le feu sur le Curtiss de Trémolet.

Trois jours plus tard, les marins anglais revinrent vers la rade de Mers-el-Kebir où gisaient les navires français endommagés. Le La Fayette décolla et se heurta à 6 Skua qui protégeaient 8 biplans-torpilleurs Swordfish piquant vers le Dunkerque. Un Skua fut encore abattu.

Cette action britannique insensée découragea de nombreux aviateurs, résolus à rallier Gibraltar dans les heures précédant l'attaque afin de poursuivre le combat à leurs côtés...

## Exode au Maroc

Le II/5 était parmi les 7 groupes maintenus en activité en Afrique du Nord suite aux conventions d'armistice ; il fit mouvement vers Casablanca le 15 août 1940. Sa mission se résumait à la couverture du littoral marocain contre tout agresseur.

Le 14 septembre, le capitaine Monraisse abattit un Sunderland anglais en reconnaissance. Le 23 septembre, un raid de bombardement sur Gibraltar, en représailles à Mers-el-Kébir, fut monté et couvert entr'autres par les Curtiss du II/5 et se solda par l'absence de combats de chasse, les Anglais n'ayant pas décollé.

Une longue période de léthargie commença entrecoupée de sessions d'entraînement réduites presque au minimum. Malheureusement, les accidents privèrent l'unité de Portalis et Audrain, deux pilotes parmi les meilleurs. Le groupe fut transféré à Dakar pour deux mois mais regagna Casablanca à la fin du mois de janvier 1941.

## L'Opération Torch

Le La Fayette devait effectuer un exercice d'alerte le 8 novembre 1942 tôt le matin en présence de la commission d'armistice. En montant au terrain, les pilotes

*P-40F de l'escadrille des Cigognes du GC II/5 à La Sébala (Tunisie) en août 1943. Le pilote se prépare à entamer une mission côtière.*

P-40F of the stork squadron of GC II/5 undertaking a coastal patrol from La Sebala, Tunisia, during August 1943.

aperçurent des avions qui jetaient des tracts. Bouhy en ramassa un : c'était une déclaration du Général Eisenhower annonçant le débarquement des troupes américaines qui venaient prétendument en amis. Les ordres furent d'appliquer les consignes de Vichy, tant le haut-commandement était mal informé des faits. Les pilotes du II/5 seraient une fois encore mis en action dans une situation et avec des états d'âme contradictoires... La première patrouille rentra au terrain ; ils avaient descendu deux appareils américains qui attaquaient les navires dans le port : l'irréparable était commis. Le commandant Tricaud, un baroudeur confirmé, contacta l'amirauté pour se faire confirmer les ordres et palabra pour les faire annuler, soulignant leur aspect insensé, mais rien n'y fit. Les patrouilles furent constituées et les pilotes se dirigèrent vers leurs

Curtiss lorsque 16 Wildcat bombardèrent le terrain de Cazès. Des combats brefs mais acharnés se déroulèrent et des Wildcat furent descendus mais aussi les Curtiss qui leur étaient inférieurs en nombre et en performances. Plusieurs pilotes du II/5 furent tués ou blessés en vain. A midi, il n'y avait pratiquement plus d'appareils disponibles. Deux pilotes américains qui s'étaient parachutés sur le terrain révélèrent que, de leur côté aussi, l'information était floue et fautive, car ils étaient persuadés que les aérodromes marocains regorgeaient de chasseurs allemands. En fin de matinée, une escorte de bombardiers fut demandée et aucun, parmi les 8 pilotes valides, ne fut volontaire. Le général Noguès s'obstina et annonça une mission de mitraillage des plages pour le lendemain à l'aube, à laquelle les pilotes réagirent violemment, étant donné son inuti-

lité évidente. Les pilotes tentèrent de faire annuler les ordres mais sans résultat. Ils exécutèrent la mission peu avant l'aube, pour le principe, et se firent allègrement canarder par la DCA américaine.

Les effectifs restants se replièrent le 9 sur Médiouna, à l'intérieur des terres, où ils furent bombardés et mitraillés dans le courant de la matinée par les Avenger et Wildcat de l'aéronavale américaine. Les combats inutiles cessèrent le 10 et le 12 les premiers avions américains atterrirent à Cazès. Le 15 novembre, le Colonel Harold Willis se posa sur le terrain des Sioux. Cet ancien pilote de l'escadrille La Fayette de 1917 vit, avec émotion, les appareils frappés de l'emblème du Sioux et décréta la priorité pour le II/5 à reprendre le combat aux côtés des Américains.



*Mise sur le dos, suite au terrain mou, d'un P-47 du La Fayette à Ambérieu en octobre 1944.*

A P-47 of the La Fayette flat on its back because of the soft landing ground at Amberieu in October 1944.



*Touché par la flak, le sous-lieutenant Guillaume dut poser son P-47D en catastrophe près de Colmar en novembre 1944 et fut fait prisonnier.*

Hit by flak fire, lieutenant Guillaume force landed his P-47D close to Colmar in November 1944 and was made POW.

*Chanoine, Honorat (dans le cockpit), Ducru, Maleville et Marillonnet étudient la carte avant une mission d'appui-feu avec leurs P-47D.*

Some pilots are studying the map before a strafing and bombing mission with their P-47's.



*Pose athlétique de pilotes du GC II/5 devant un P-47.*

Athletic pose performed by some pilots of GC II/5 in front of a P-47.





*Tête de Séminole peinte sur le Nieuport 17 de H. Willis ; celui-ci remania le dessin pour aboutir au Sioux plus coloré au début de 1917.*

Seminole head as painted on the Nieuport 17 flown by Harold Willis who amended its design to achieve the more colourful Sioux emblem early 1917.



*Sioux figurant sur le Spad de Raoul Lufbery en 1917.*

Sioux applied to Raoul Lufbery's Spad in 1917.



*Sioux standardisé sur les NiD 29 et 62 ainsi que les LGL 32 de l'escadrille La Fayette de 1924 à 1936.*

Standard Sioux emblem which appeared on the NiD 29's and 62's as well as on the LGL 32's of the La Fayette squadron between 1924 and 1936.



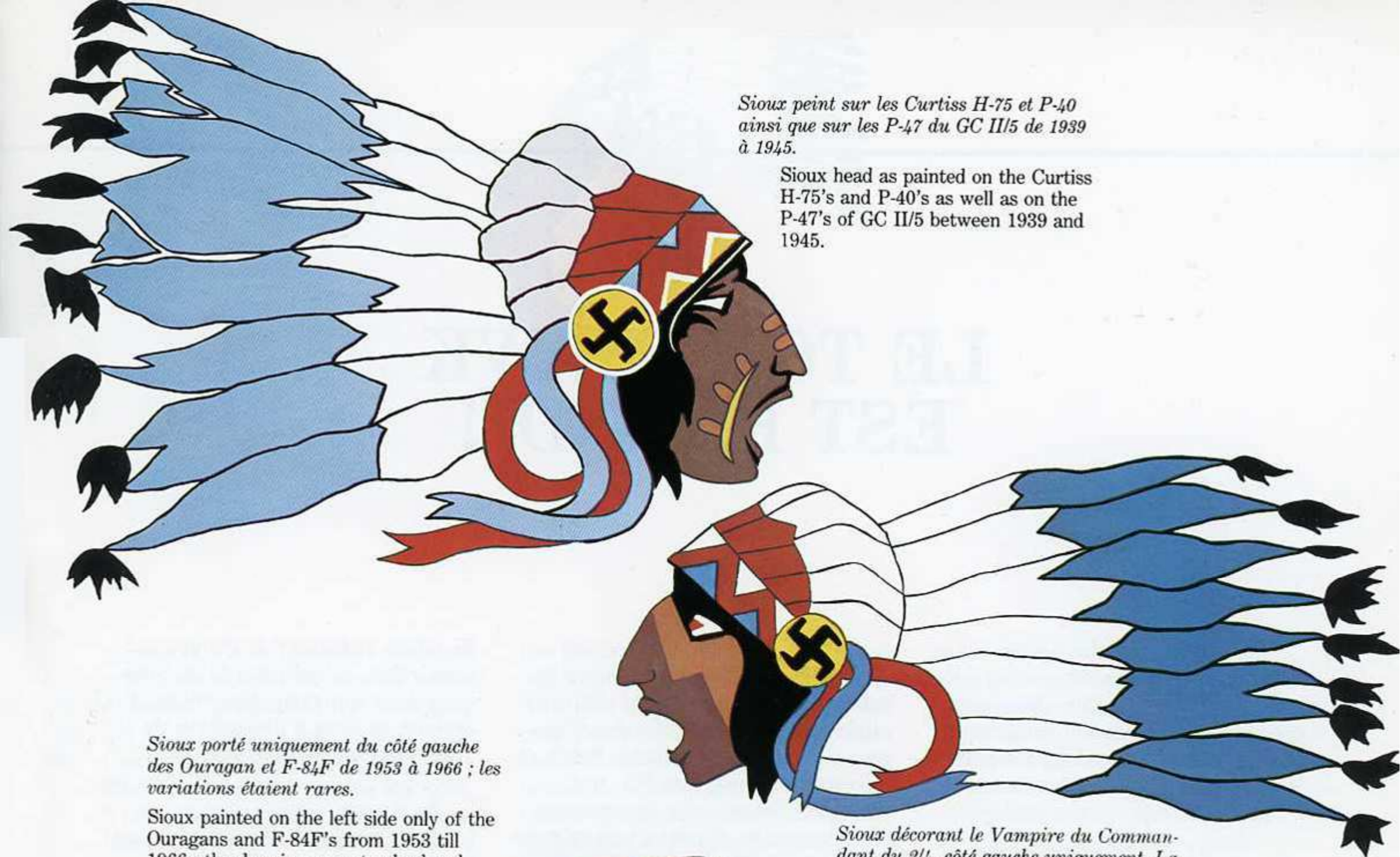
*Le Sioux tel qu'il figurait sur les D 501 du GC II/5 de 1936 à 1938.*

Sioux which decorated the D 501's of GC II/5 from 1936 till 1938.

Petit-Jean Jacque

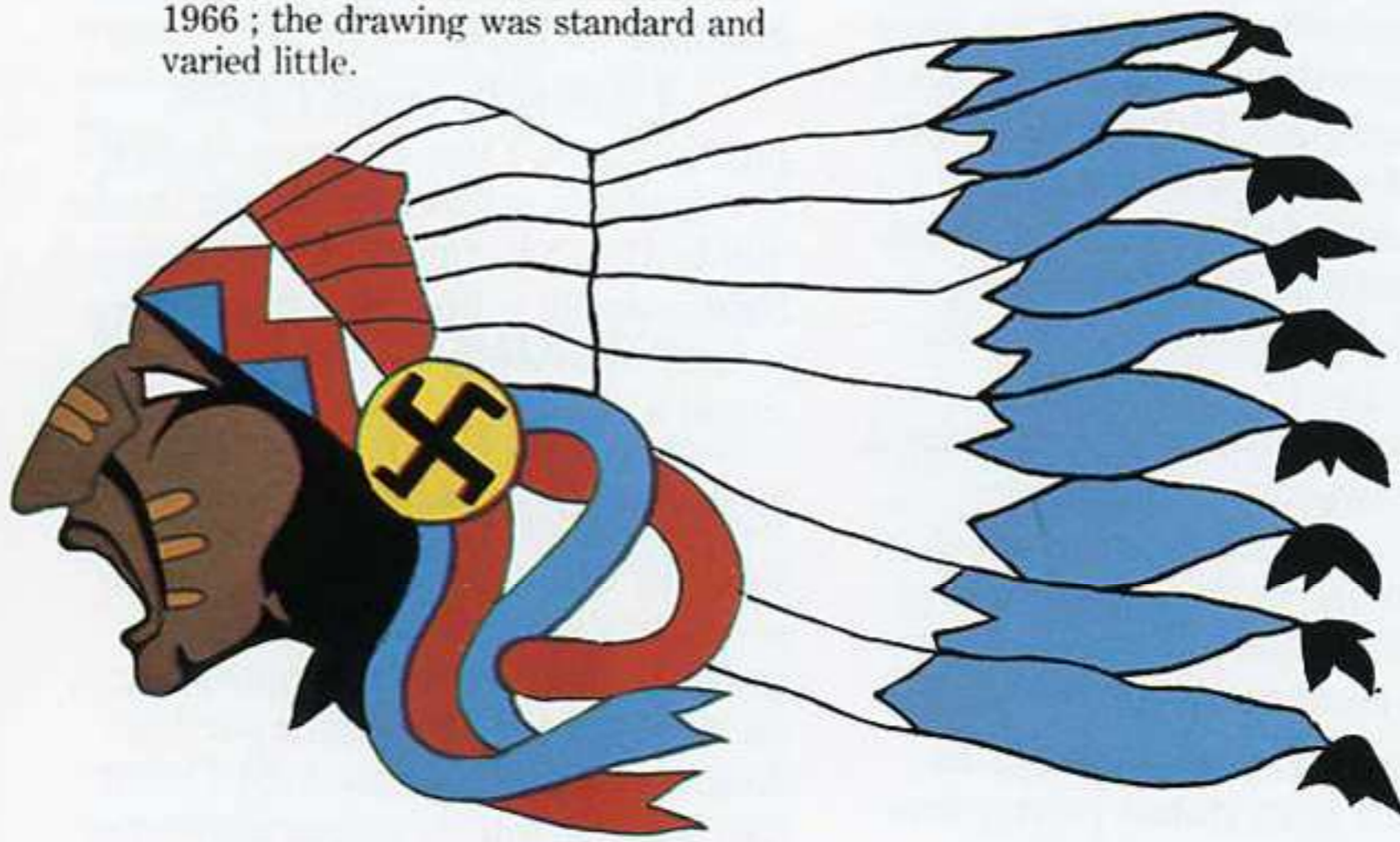
*Sioux peint sur les Curtiss H-75 et P-40 ainsi que sur les P-47 du GC II/5 de 1939 à 1945.*

Sioux head as painted on the Curtiss H-75's and P-40's as well as on the P-47's of GC II/5 between 1939 and 1945.



*Sioux porté uniquement du côté gauche des Ouragan et F-84F de 1953 à 1966 ; les variations étaient rares.*

Sioux painted on the left side only of the Ouragans and F-84F's from 1953 till 1966 ; the drawing was standard and varied little.



*Sioux décorant le Vampire du Commandant du 2/4, côté gauche uniquement. La forme générale était standard et le visage, décoré à la main, variait d'un avion à l'autre.*

Sioux decorating the Vampire flown by the wing commander of EC 2/4 in the early fifties. It was painted on the left side only ; although the shape was standard, the face was painted manually with strong variations from one plane to another.



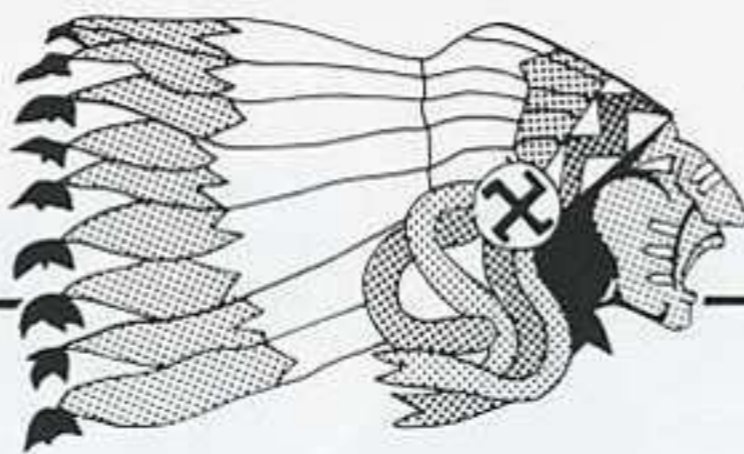
*Sioux actuel peint côté droit de la dérive des Mirage IIIE camouflés. Le visage noir tend à être remplacé par un visage rouge. Dessin standard sur tous les avions.*

Contemporary Sioux painted on the right side of the fin of the camouflaged Mirages IIIE. A red face tends to replace this black one. The drawing is standard on every plane.



*Sioux miniature sur éclair vert peint sur le côté gauche des premiers Mirage IIIE non camouflés en 1966.*

Small size Sioux on a green dash as applied on the left side of the first Mirages, in natural metal livery, in 1966.



# LE TOMAHAWK EST BRANDI!

Le commandant Kostia Rozanoff prit le commandement du II/5 le 21 novembre, le jour où les deux premiers Curtiss P-40F Tomahawk, que les pilotes avaient tant espérés au printemps 1940, étaient versés au groupe.

Sioux et Canards allaient reprendre le combat à armes égales contre l'ennemi réel. Le débarquement allié en Afrique du Nord avait provoqué l'occupation de la Tunisie par les forces de l'Axe.

Courant décembre 1942, les pilotes étaient opérationnels sur P-40 et une vingtaine d'appareils neufs avait été perçue.

La détermination et les méthodes efficaces bien que peu orthodoxes de Rozanoff amenèrent le groupe à Alger le 8 janvier 1943, ultime étape avant son déploiement à Thélepte, sur le front tunisien.

## La Campagne de Tunisie

Le La Fayette fut mis en opérations dès le lendemain de son arrivée à Thélepte. Les patrouilles décollèrent successivement par paires avant l'aube afin de contrer les attaques régulières des chasseurs et bombardiers de la Luftwaffe. Cette première mission se solda par la perte de Delannoy qui percuta le sol tandis que le Stum se posait sur le ventre et qu'Hébrard ramenait un gouvernail de direction en lambeaux sans que personne ait vu les intrus. Ce demi-échec fut vengé le 15 janvier lorsque Trémolet et Hébrard descendirent chacun un Ju 88 parmi une vague de 12 assaillants.

Une offensive allemande déclenchée le 18 janvier occupa les avions du 2/5 qui venaient d'être renforcés par l'escadrille des Cigognes ; durant ces combats, Rubin et Hébrard abattirent un Fw 190. L'ennemi entama une progression foudroyante en février ; une retraite était inéluctable. Le 17 février dans la nuit, l'ordre de repli parvint au groupe alors que Thélepte était pratiquement à portée des canons ennemis. Les derniers avions décollèrent alors que les blindés allemands atteignaient les abords du terrain.

L'unité passa quelques jours à Kalaa Djerda avant de gagner Biskra. Elle effectua encore quelques missions sur la Tunisie où les Allemands refluaient vers le Nord, suite à la contre-attaque des Alliés.

A la mi-mars, le groupe fit mouvement vers Rabat pour y être rééquipé en nouveaux P-40L et réorganisé en groupe à 3 escadrilles, la 3<sup>e</sup> étant celle des « Diables Rouges ».

## Patrouilles côtières

Les 36 Tomahawk du La Fayette à 3 escadrilles furent transférés à la Mabloua en mai 1943. Sidi Ahmed (Bizerte) fut leur base à partir du 24. Les missions de patrouille côtière furent le monotone train-train des pilotes pendant de nombreuses semaines. Les longs survols des étendues marines en monomoteur donnèrent des sueurs froides aux pilotes.

Les Alliés débarquèrent en Sicile le 10 juillet et les P-40 du II/5 couvrirent les convois. L'escadrille des Diables Rouges fut dissoute le

27 juillet, ramenant le groupe à 2 escadrilles, ce qui retarda de quelques mois son rééquipement en P-47 et donc sa mise à disposition du Tactical Command.

Le groupe fut transféré le 1<sup>er</sup> août à La Sébala, entre Tunis et Porto-Farina, d'où il poursuivit ses missions côtières.

La Sardaigne fut reprise, puis la Corse : des groupes de Spitfire français y furent envoyés tandis que le II/5 fut transféré à Bône-les-Salines le 26 septembre pour une nouvelle période de « Coastal Command ».

L'espoir d'être transformé sur P-47 Thunderbolt avorta plusieurs fois. Au début de 1944, les pilotes accrurent l'entraînement au tir grâce à un Hurricane remorqueur de cible qui leur fut prêté par les Anglais et un Douglas A-24 Dauntless leur permit de se perfectionner au pilotage sans visibilité.

Le commandant Arnaud fut remplacé par de Rivals-Mazère le 9 février. Le 15 mars, la nouvelle tant attendue tombait : le groupe allait être doté de P-47 et intégré au Tactical Command.

## Précurseurs sur P-47

Cinq pilotes (de Montravel, de l'Espinay, Gisclon, Gouachon et Gras) furent détachés en Italie au 57 Fighter Group américain afin de s'initier au P-47 Thunderbolt. Après six ou sept vols de prise en mains, les pilotes français participèrent à une mission. Des ennuis mécaniques de l'avion du chef d'escadrille empê-



chèrent 4 d'entre eux de l'effectuer, cependant que Gouachon, en tête du dispositif, la poursuivit et rencontra des Bf 109 dont il en descendit un. Cette victoire conféra aussitôt un grand prestige aux pilotes français à peine familiarisés avec le P-47. D'autres missions furent encore menées sur Anzio avant la fin mars, date du retour des pilotes vers Bône.

## En Corse sur P-47

La transformation sur P-47 fut entamée à Bône dès le 6 avril et fut menée prestement. Le groupe

mit le cap sur la Corse le 1<sup>er</sup> mai et ses 30 P-47 posèrent leurs roues à Alto près de Bastia. Le La Fayette était rattaché à la 1 TAF (Tactical Air Force). Les missions de ses chasseurs-bombardiers consistaient en ruptures des voies de communication et destruction des points forts ennemis, entre Rome et Florence. Le danger avait changé d'aspect : ce n'étaient plus tellement les chasseurs à croix noires qui étaient à redouter mais bien la meurtrière flak (DCA) allemande.

Le débarquement en Normandie eut lieu le 6 juin 1944 et le 16, vingt Thunderbolt du La Fayette décollèrent pour leur première mission sur la France : une reconnais-

sance armée entre Perpignan et Montpellier. Au cours de celle-ci, quelques objectifs au sol furent mitraillés et il y eut une brève escarmouche avec des Bf 109 qui se déroberent. Le lendemain, les Sioux et Canards mirent une fin brutale au vol d'un He 111 alors que la patrouille menée par de Montravel entreprenait 4 Bf 109 dont un fut expédié au sol. Le II/3 Dauphiné rejoignit le La Fayette à Alto et les deux groupes formèrent la 4<sup>e</sup> escadre fin juin. A partir du 28 juillet, les missions sur le Midi de la France s'intensifièrent ; le débarquement en Provence était imminent et, de fait, eut lieu le 15 août. Le groupe assura la couverture des têtes de pont entre Toulon et Antibes. Lors d'une mission vers Orange, le capitaine de l'Espinay abattit un Bf 109.

*P-47D du GC II/5 en 1946 ou 1947. A noter : la taille réduite du Sioux.*

*P-47D of GC II/5 in 1946 or 1947 ; note the small size of the Sioux emblem.*



## Retour en France

Les 16 P-47 disponibles quittèrent Alto dans la matinée du 7 septembre pour atteindre Ambérieu via Salon de Provence. La zone de chasse du La Fayette était désormais l'Alsace où la flak était particulièrement dense. L'état très mou du terrain et les pluies torrentielles forcèrent le groupe à l'inaction jusque fin septembre, et les activités reprurent le 3 octobre depuis Lyon-Bron.

Les pilotes payèrent un lourd tribut à la flak qui les taxerait de plus en plus lourdement. Des Bf 109 furent rencontrés pour la première fois depuis longtemps le 8 octobre ; le lieutenant Suarez d'Aulan en poursuivit un qu'il toucha, mais fut descendu à son tour à proximité de Belfort. Le 29, la piste d'Ambérieu était prête et le groupe réintégra sa base. Le 20 novembre, une patrouille menée par de l'Espinay attaquait un train à proximité de Colmar dans une flak virulente ; l'appareil du sous-lieutenant Guillaume fut atteint au moteur. Il dut se poser en catastrophe près de Colmar et fut secouru très vite par des civils qui voulaient l'aider à s'échapper mais le pilote était groggy et fut capturé par les Allemands. Il fut conduit à la forteresse de Colditz, où il demeura jusqu'à la fin de la guerre.

La chasse allemande réapparut brusquement le 17 décembre 1944 : une vingtaine de Bf 109 coiffèrent la patrouille de Meyer, Chanoine et Lesieur qui couvraient des Canards se livrant au strafing (mitrillage). Malgré leur nombre, les Allemands rompirent le combat

lorsque les Canards vinrent à la rescousse des Sioux. L'hiver, comme à l'accoutumée, ralentit les activités aériennes.

## Retour à Luxeuil

Le 2 janvier 1945, les Sioux et les Canards prirent leurs quartiers à Luxeuil, base qui avait vu la naissance de l'escadrille La Fayette 29 ans plus tôt. Il y cohabitait avec le I/7 sur Spitfire et le 2/33 de reconnaissance sur P-38 Lightning et P-51 Mustang.

Les sorties étaient espacées à cause des intempéries et une mission effectuée le 23 janvier vers Fribourg par 11 avions fut prise dans une tempête de neige et faillit tourner à la tragédie mais les pilotes s'en tirèrent finalement sans trop de problèmes. Le temps cloua les avions au sol durant février et début mars. Les missions redoublèrent d'intensité à partir du 15 mars, les pilotes étant en l'air de 7 heures du matin à 7 heures du soir.

Le sergent Hoche, de l'escadrille des Sioux, fut contraint à se crasher près de Stuttgart le 23 mars. Il détruisit ses documents et se tapit dans la forêt avant l'arrivée des Allemands. Se déplaçant de nuit en territoire ennemi, il rejoignit son unité au bout de cinq jours, se nourrissant de caramels. Il traversa le Rhin sous le tir des armes automatiques allemandes et les sentinelles françaises l'accueillirent avec du plomb, mais il se fit promptement identifier. Ramené au La Fayette, il repartait en mission sur un P-47 dès le lendemain.

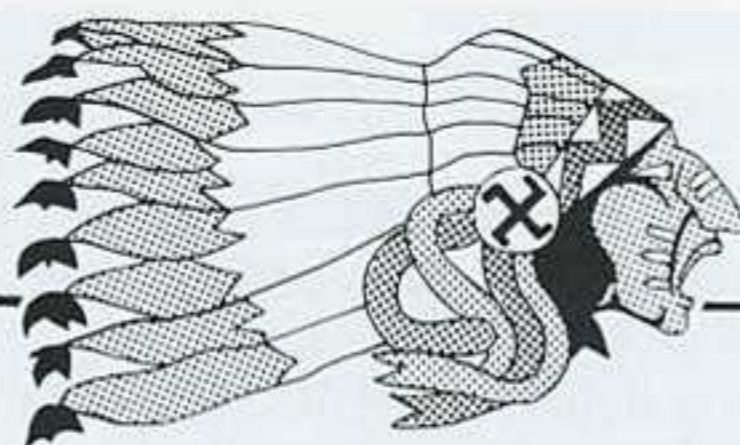
Le 31 mars, le groupe effectuait une mission de bombardement sur Weingarten près de Karlsruhe lorsque de l'Espinay aperçut trois Fw 190 « long nez ». Il les poursuivit en alertant ses ailiers. La poursuite se développa en rase-mottes sur la Forêt Noire et de l'Espinay, à portée de tir, essayait frénétiquement d'en coller un dans son collimateur lorsque l'Allemand heurta une ligne à haute tension et s'écrasa au sol.

Mars montra une activité guerrière record du La Fayette et avril, le dernier mois de la guerre, allait s'avérer plus consistant encore ! Le II/5 fut basé à Colmar à partir du 9 avril 1945. Des sorties durent être annulées par manque de munitions : l'activité déployée par les Sioux et Canards était telle que le flux de la logistique s'avérait fréquemment trop lent. Le groupe effectua 107 missions, soit 912 sorties, durant ce seul mois.

## Victoire en Europe

Les hostilités cessèrent le 8 mai 1945. Depuis 1939, 32 des 135 pilotes ayant servi au La Fayette furent tués au combat ou accidentellement. Le bilan était significatif : 1.652 missions de guerre en 15.457 heures de vol au cours desquelles les pilotes avaient remporté 103 victoires en combat aérien. Le Groupe de Chasse II/5 avait largement contribué au sacrifice et au succès de l'Aviation Française...

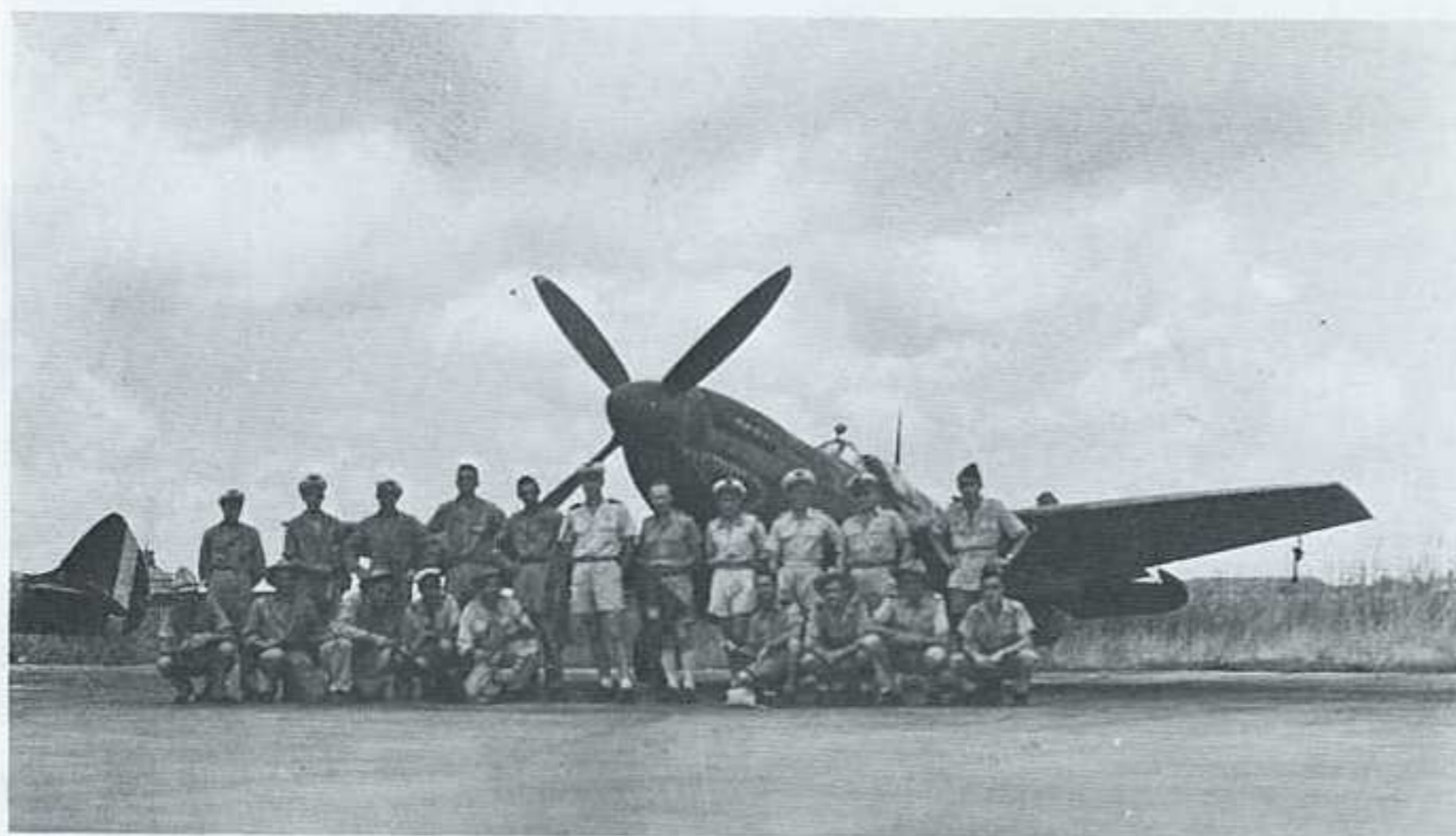
Le groupe fut affecté aux troupes d'occupation et basé en Allemagne jusqu'en août 1947.



# ONZE LUNES EN INDOCHINE

Le groupe La Fayette devint le GC II/4 le 1<sup>er</sup> juillet 1947 et s'embarqua pour l'Indochine le 19 août 1947, afin de soutenir les troupes engagées au sol contre les rebelles Viet-Minh.

L'unité fut équipée de Spitfire MK IX pour ses missions d'appui-feu. Seize appareils furent pris en compte à Saïgon en novembre et répartis entre les bases de Gialam et Dong Hoï à proximité de Hanoï dans le Tonkin. Fin 1947, le groupe prit une part active à l'opération Ceinture. Du 10 au 25 janvier 1948, les pilotes du groupe effectuèrent de nombreuses missions de strafing



*Le GC II/4 devant un Spitfire en Indochine fin 1947.*

The GC II/4 and one of its Spitfires in Indochina late 1947.

*Spitfire IX après un atterrissage forcé dans une rizière.*

Spitfire IX after a crash landing in rice fields in Viet-Nam.



dans la région de Hoai Hoan, la vallée du Song-Ky Cong et les parages de Binhi, Diem He et Ba Xa qui eurent pour effet de désorganiser les troupes rebelles qui y étaient bien implantées.

Durant mars 1948, outre la dispersion des Viet Minh les obligeant souvent à se replier en Chine, les pilotes du GC II/4 firent sauter un dépôt de grenades à Na Boum malgré la DCA rebelle très fournie.

Avril amena des interventions dans le réduit de Dinh Lap ainsi que des protections de convois alors que des éléments du La Fayette opéraient depuis Langson. Trois Spit-

fire furent touchés par la DCA rebelle. Ces Spitfire tenaient les Viet en respect, ils empêchèrent par leur activité incessante l'implantation de camps de communistes chinois en zone frontière. Les missions de mitraillage, bombardement, rupture des lignes d'approvisionnement rebelles, lancers de tracts se poursuivirent régulièrement. Le matériel fatigué ne tint pas le rythme et lorsque le La Fayette quitta l'Indochine le 26 août 1948, 6 seulement des 16 Spitfire initiaux étaient disponibles.

Le groupe y laissa 4 tués dont le lieutenant Wicker et l'aspirant Monthus abattus par la DCA Viet

Minh le 17 février 1948. Durant sa campagne d'Indochine, le La Fayette était commandé par le lieutenant Honorat de Maillard. Le groupe effectua plus de 3.500 heures de vol de guerre et environ 3.000 missions d'appui-feu.

Revenu en Europe, le II/4 fut basé à Friedrichshaffen (Allemagne) à partir de fin 1948 où les P-47 furent repris en mains pour une brève période.



*Réarmement des canons du Vampire 4-LC en 1950.*

Feeding the guns of Vampire 4-LC in 1950.



*Vampire orné du Sioux au roulage à Friedrichshaffen.*

Vampire marked with the Sioux taxiing at Friedrichshaffen.



*Les vainqueurs de la Coupe Comète, sur Ouragan, à Cazaux en juin 1955.*

The winners of the Comète trophy when flying Ouragans at Cazaux in June 1955.

*Vampire codé 4-LX en cours de ravitaillement.*

Refuelling of Vampire coded 4-LX.



*L'escadron au grand complet en 1960.*  
The whole of the La Fayette in 1960.



*Ouragan de l'EC 2/4 basé à Bremgarten vers 1955.*

Ouragan of EC 2/4 based at Bremgarten (Germany) around 1955.



*Ces Ouragan de la 4<sup>e</sup> escadre, lorsqu'ils formaient la Patrouille de France, ont été photographiés à Cambrai en 1955. A noter : la cigogne sur l'avion à l'extrême gauche.*

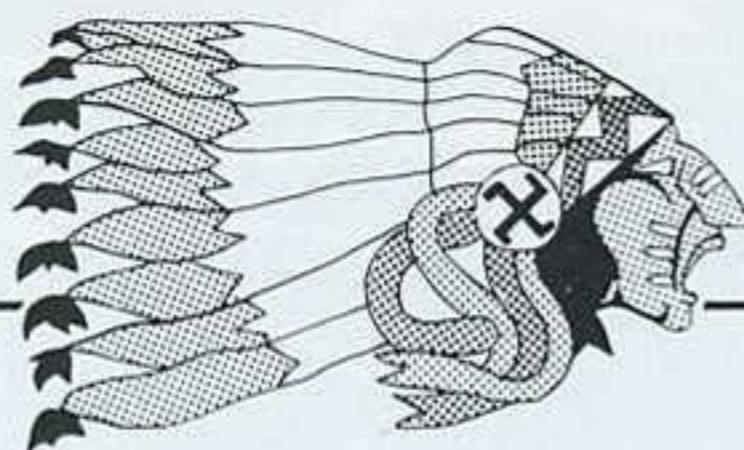
These Ouragans of the 4th Wing when it formed the French National Aerobatic Team were photographed at Cambrai in 1955. Note the stork drawing on the outer left plane.



*Le F-84F du sous-lieutenant Blot à l'issue des épreuves pour l'obtention du brevet de chef de patrouille en 1960.*

Lieutenant Blot's F-84F at the end of the proofs for the flight-leader qualification in 1960.





# SHIUX ET CANARDS À RÉACTION

Le premier avion à réaction monté par les Sioux et les Canards fut le DH 100 Vampire MK V qui arriva à l'Escadron de Chasse 2/4 le 1<sup>er</sup> novembre 1949. Les pilotes prirent leurs machines en mains à Mont-de-Marsan et les amenèrent, à l'issue de la transformation, à Friedrichshaffen, sur les bords du lac de Constance. Une patrouille acrobatique à 9 Vampire fut constituée en 1951 avec les pilotes de la 4<sup>e</sup> escadre et placée sous les ordres du commandant Marias.

En 1953, l'escadron abandonna ses Vampire au profit de MD 450 Ouragan. Il déserta Friedrichshaffen pour s'installer à Bremgarten, toujours en Allemagne. L'escadron garda ses Ouragan quatre ans. Malgré des débuts difficiles lors de la transformation, surtout pour les jeunes pilotes surpris par des déclenchements de vrille lors de manœuvres serrées, le La Fayette accomplit plusieurs exploits à bord de ses Ouragan durant cette brève période.

Les pilotes remportèrent la coupe Comète à Cazaux en juin 1955, face à des délégations provenant des escadrons de chasse et de reconnaissance de l'Armée de l'Air. Les poulains des capitaines Besset et Forget se révélèrent les meilleurs au tir air-sol et air-air ainsi qu'en voltige au ras des pâquerettes. L'escadron fut aussi choisi pour porter les couleurs de la Patrouille de France durant l'année 1956. Ses Ouragan aux fuselages barrés du tricolore, aux empennages bleu roi frappés d'étoiles jaunes, furent les ambassadeurs de la France dans les cieux de l'Europe.

## Intégration OTAN

Les Ouragan furent cédés aux écoles en 1957; les Sioux et les Cigognes furent relevés de leur mission de défense aérienne. Ils percurent des Republic F-84F Thunder-

streak chasseurs-bombardiers. Basée à Bremgarten, la 4<sup>e</sup> escadre était l'élément opérationnel de la 4<sup>e</sup> Brigade Aérienne du 1<sup>er</sup> CATA (Commandement Aérien Tactique) lui-même intégré à la 4<sup>e</sup> ATAF (Allied Tactical Air Force) de l'OTAN.

*Thunderstreak de l'EC 2/4 de passage à Colmar en février 1962.*

F-84F of EC 2/4 transitting via Colmar in February 1962.



*Formation de F-84F du La Fayette et de F-100 du squadron 722 lors d'un échange d'escadrons à Karup (Danemark) en juin 1966.*

Mixed formation of French F-84F's of EC 2/4 and Danish F-100's of squadron 722 during a joint training period in June 1966.



*L'EC 2/4 remporte la Coupe Comète, brandie par le Cdt Litre, en juin 1970.  
The EC 2/4 wins again the Comète trophy, lifted by Commander Litre, in June 1970.*



La piste de Bremgarten fut allongée en 1960, ce qui contraignit le 2/4 à l'hébergement chez leurs camarades du 1/4 à Lahr (Allemagne) durant trois mois.

En juin 1966, une partie de l'Escadron (capitaines Auce et Sudriez, lieutenants Bahuon et Geille, sergents-chefs Gimenez et Bergen, sergent Duprat) se déplaça à Karup au Danemark où il fut l'hôte du squadron 722 dans le cadre d'un échange d'escadrons, comme cela se pratiquait couramment au sein de l'OTAN durant les années soixante. Les F-84F français et les F-100 danois furent très actifs de jour et les pilotes de nuit (debrie-fings).

En 1961, l'escadron La Fayette fit des adieux définitifs à l'Allemagne et s'établit à Luxeuil-Saint-Sauveur, la base qui était son berceau.

*Le lieutenant Gallais, après avoir éclaté au décollage, s'est posé sur les moyeux et est sorti de piste le 27 février 1973.*

Lt Gallais ran through the tyres on take-off at Luxeuil on 27 February 1973 and had to land on the blunt wheels, this is why his Mirage bounced off the runway.



## Tours d'opérations en Algérie

A l'instar de toutes les unités de chasse et de reconnaissance de l'Armée de l'Air, le La Fayette détacha des pilotes d'active, par roulement, pour un tour d'opération d'un an dans une EALA (escadrille d'aviation légère d'appui) durant la Guerre d'Algérie. La 4<sup>e</sup> Escadre parrainait les EALA 5/70 et 7/70 qui furent renumérotées 17/72 et 18/72 en 1957. Les appareils utilisés étaient des T-6G armés. De nombreuses missions d'appui-feu furent ainsi effectuées par les pilotes du 2/4 dans le Constantinois et le long de la frontière tunisienne.

En décembre 1959, les escadrilles furent regroupées par deux pour former des escadrons ; la 17 et la 18/72 furent dissoutes pour constituer l'EALA 3/4, qui en reprit les insignes et fut basé à Télergma. L'escadron reçut des T-28 Fennec en remplacement de ses T-6G à partir de février 1961 et fut dissous le 30 mars 1962.

*Le capitaine Baudoin dut se poser en catastrophe suite à une panne d'huile ; son Mirage est recouvert de mousse carbonique.*

Baudoin made an emergency landing further to an engine failure ; his Mirage is covered by fire extinguishing foam.



## Cigognes et Sioux bisoniques

Les F-84F furent restitués aux USA en 1966 et firent place aux AMD Mirage III. Le 13 octobre 1966, les pilotes passaient du transsonique (mach 1 en piqué) au bisonique en palier (mach 2.2 à 10.000 mètres) avec les nouveaux chasseurs polyvalents Mirage III.

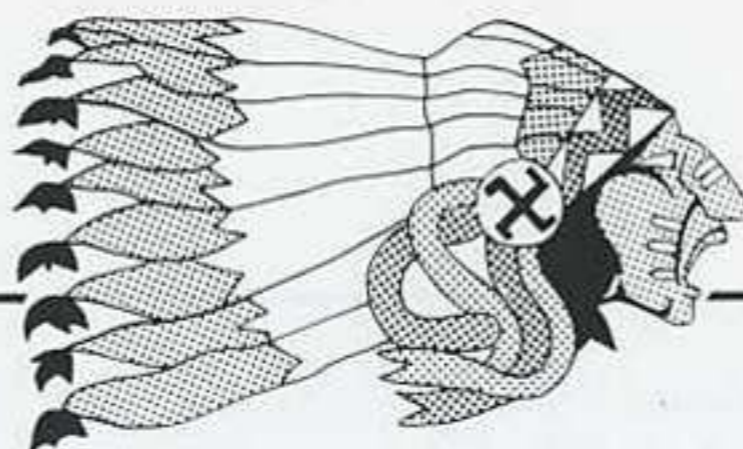
Le 26 juin 1970, le commandant Litre, chef de l'Escadron, et le sergent-chef Gibrin, sous-chef de patrouille, défendirent les couleurs de l'unité lors de la compétition réunissant deux parmi les meilleurs des pilotes de chaque unité opérationnelle de l'Armée de l'Air. Ils remportèrent haut la main la coupe Comète et la ramenèrent triomphalement à Luxeuil le 26 juin où ils furent accueillis par le colonel Forget, commandant la base.

Fin 1972, l'Escadron La Fayette fut chargé de la mise en œuvre des premières armes nucléaires tactiques.

*T-6G de l'EALA 18/72 en mission sur l'Algérie durant 1957.*

T-6G of EALA 18/72, sponsored by EC 2/4, during the Algerian War in 1957.





# GRAND SORCIER, PAPOOSES, CANARDS ET CLAPOTIS

## Les traditions du souvenir

Les circonstances et le tempérament des hommes qui firent l'escadrille La Fayette en font une unité sans rivale dans les annales de l'aviation. Il était inéluctable que le phénomène eut un retentissement formidable et une publicité gigantesque des deux côtés de l'Atlantique.

Pour commémorer l'héroïsme des pilotes de la grande guerre, un comité du « *Mémorial de l'Escadrille La Fayette* » s'organisa à

Paris en 1923. Une souscription fut ouverte en Amérique et en France et permit l'érection d'un arc de triomphe, inauguré le 4 juillet 1928. Le monument et mausolée est implanté depuis lors au vieux parc de Villeneuve l'Etang dans le Bois de Saint-Cloud près de Versailles. Une cérémonie commémorative s'y déroule chaque année le 30 mai.

Miss Ann Morgan légua le *château de Blérancourt* (Aisne) afin qu'il devienne un musée de la coopération franco-américaine ; des salles y sont dédiées à l'escadrille La Fayette. De nombreux souvenirs de

l'escadrille, dont la fameuse bouteille de bourbon de 1916, y sont exposés.

L'épopée de l'Escadrille La Fayette révéla de nombreux usurpateurs, durant et après la première guerre mondiale. Afin d'enrayer cette épidémie, les pilotes américains qui en firent réellement partie fondèrent le « *La Fayette Corporation* ». Cette association mit tout en œuvre pour assurer la vérité historique concernant la N 124 ainsi que le maintien de liens d'amitié entre les pilotes, la France et les USA. Certains de ses membres ten-



Lettre du La Fayette Corporation.

Letterhead of the La Fayette Corporation which regrouped all pilots of the genuine squadron.



tèrent de recréer une escadrille de volontaires américains en 1939 ; elle devait prendre le nom de Groupe Raoul Lufbery. Leur tentative avorta avec l'armistice de juin 1940. Les pilotes américains formés dans les écoles françaises en 1916 et 1917 étaient en surnombre par rapport

aux besoins de l'Escadrille La Fayette ; ils furent versés dans des escadrilles françaises et se regroupèrent sous l'égide du « *La Fayette Corps* » distinct de l'Escadrille La Fayette. Le dernier pilote de l'escadrille originelle, Charles H. (Carl) Dolan II décéda au début de 1982.

*Suprême allégeance du papoose au Grand Sorcier Aigle Noir.*

A papoose respectfully kisses the foot of the Big Wizard during a ritual session of admittance in the squadron.





*De 1967 à 1973, rien et tout a changé... la tradition demeure immuable mais la cuvette est devenue bac !*

Ritual admittance session with the Cigognes squadron ; the future member has to pick his badge with his teeth in a container full of peculiar liquids. From 1967 to 1973, only the size of the container has changed.

## Les traditions vivantes

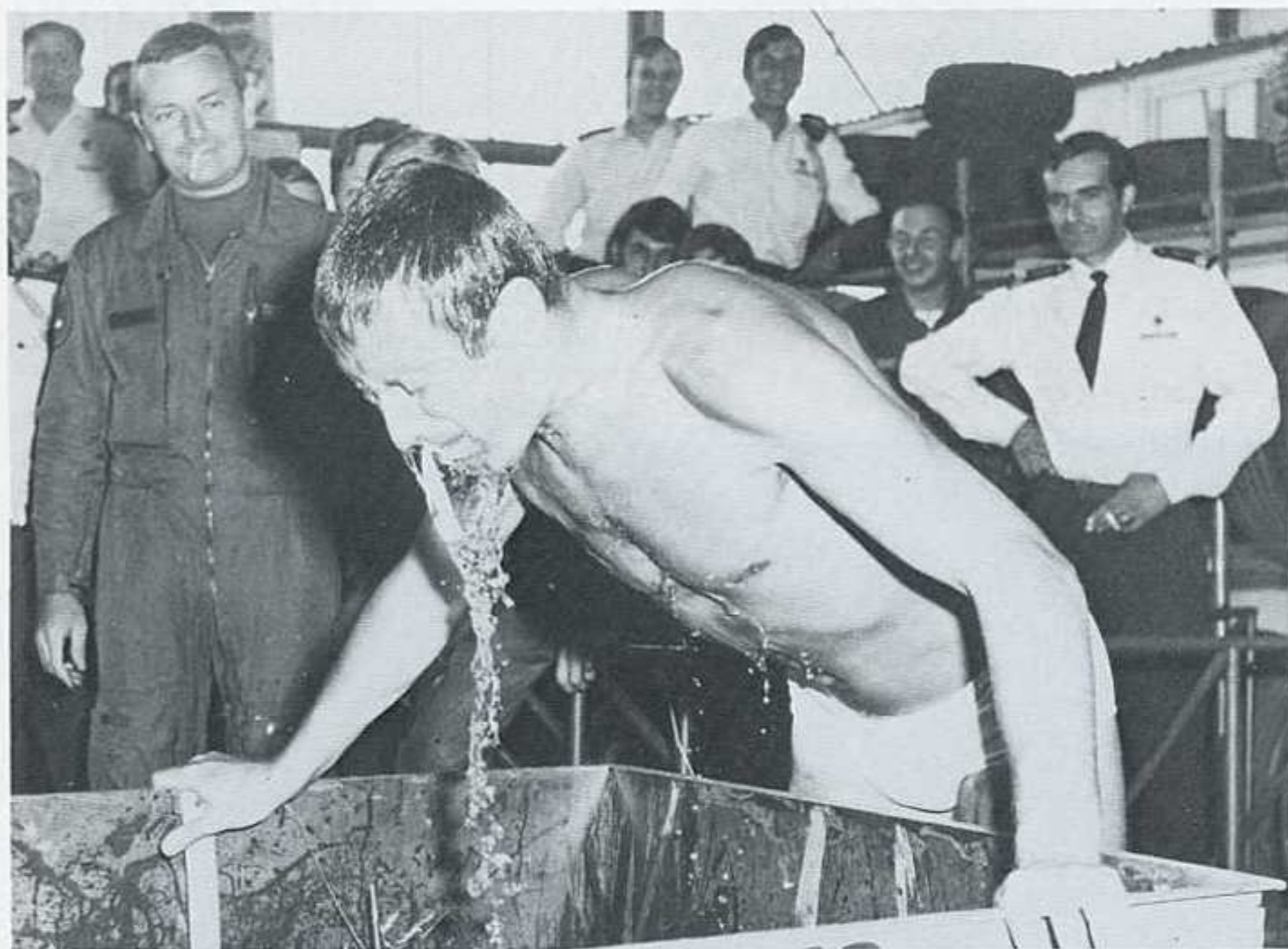
Parmi toutes les traditions que le La Fayette entretient avec bonheur, celle des baptêmes constitue l'une des facettes les plus originales de cette unité.

Cette tradition trouve ses origines dans l'entre-deux-guerres et se perpétue depuis, sans variation notable, dans les deux escadrilles. Un conseil de sages, constitué des pilotes et mécaniciens les plus anciens et les plus respectés, se réunit périodiquement en secret, sous la présidence du commandant de l'escadrille concernée. Après délibération et vote, ce conseil désigne les élus parmi les « bâtards » de l'escadron qui peuvent aspirer au baptême, selon certaines conditions, et après un certain temps de présence au La Fayette. En effet, tout nouvel affecté au 2/4 qu'il soit pilote ou mécanicien, se voit décerner le qualificatif de bâtard. Il a droit au port de l'insigne d'escadron mais en aucun cas, ne peut arborer un insigne d'escadrille sur sa tenue. Gare au bâtard qui manque de respect à la N 124 ou à la SPA 167 ! Son baptême n'en sera que plus soigné ou il ne sera même jamais baptisé ! Il y a eu des précédents : quelques membres de l'escadron, même parmi les plus éminents, ont quitté l'unité sans avoir été baptisés, faute d'en avoir été jugés dignes. La loi et les rites sont identiques pour tous, sans distinction de grade.

Cette rigueur implacable dans l'application des traditions est incontestablement un élément de cohésion ; l'esprit de corps est particulièrement affirmé au La Fayette. Tous y laissent une partie d'eux-même en quittant cette merveilleuse unité.

*Que font ces singuliers peaux-rouges ?*

What the hell are these strange Indians doing ?



*Ouragan de l'EC 2/4 La Fayette au milieu des années cinquante.*

Ouragan fighters of Escadron de Chasse (Fighter Wing) 2/4 La Fayette in the middle of the fifties.



*F-84F de l'escadrille des Cigognes à Luxeuil en 1966.*

F-84F of the Cigognes (storks) squadron at Luxeuil in 1966.



*Mirage IIIE remorqueur d'une cible Soulé pour les exercices de tir air-air lors d'une campagne à Solenzara (Corse) en 1974.*

Mirage IIIE target-tug (Soulé type of target) to practice air to air gunnery during a training period at Solenzara (Corsica) in 1974.



*Mirage IIIE en patrouille avec un Mystère XX en février 1970.*

Mirage IIIE forming on a Fan Jet Falcon in February 1970.



*Mirage IIIE (n° 555) à Luxeuil en 1979.*

Mirage IIIE (c/n 555) at Luxeuil in 1979.

## L'intronisation « Sioux »

La remise des insignes d'escadrilles, dans la majorité des escadrons de l'Armée de l'Air, donne lieu à un cérémonial particulier. L'intronisation « Sioux », dans le cercle très fermé des membres de l'Escadrille La Fayette est indéniablement un rite unique en son genre et jalousement entretenu.

La cérémonie se déroule une à deux fois par an. Elle est préparée dans le plus grand secret afin que la surprise soit totale chez les futurs baptisés, c'est-à-dire les « papooses ». Ils sont saisis tôt dans la journée car la préparation psychologique est longue ; la coutume veut que tous les Sioux de l'Escadron y participent. Le point culminant de la journée est celui où les papooses sont introduits dans le teepee du Grand Sorcier Aigle Noir, de la tribu des Algonquins. Ce dernier est le membre de l'escadrille le plus ancien, pilote ou mécanicien, et lui seul jouit du privilège de s'asseoir dans le fauteuil du chef sioux.

Les yeux bandés, les papooses reçoivent leurs peintures de guerre, les bandes « anti-esprit » et prouvent leur grand courage en surmontant fièrement les actes d'allégeance rituels. Ils reçoivent alors leur nom de guerre choisi collégialement lors du conseil préalable et attribués par le commandant de l'escadrille N 124, maître de cérémonie.

Après avoir absorbé le « breuvage des braves », les papooses sont définitivement admis dans les rangs des guerriers Sioux ; l'insigne tant convoité leur est enfin remis.

## Le baptême « Canard »

L'admission dans les rangs de l'escadrille SPA 167, moins redoutée par certains, n'en est pas moins redoutable pour autant. Les commandants d'escadron ayant l'honneur de porter les deux insignes d'escadrille peuvent en témoigner.

Le surnom de « canard » donné à l'insigne SPA 167, peu respectueux de sa définition héraldique, est né également après la première guerre mondiale. Dès lors, rien d'étonnant à ce que les « bâtards » aient à se livrer à quelques ébats

aquatiques lors de leur baptême. Quoi de plus naturel, en effet, pour un canard que de plonger et ramener en son bec le merveilleux insigne ?

Curieusement, la tradition du baptême canard a évolué légèrement depuis son origine. La cuvette d'eau claire des premiers jours est devenue, de nos jours, un baquet dans lequel la plongée tient plus de l'exploit sportif que de la formalité.

La cuvette est en effet devenue bac rempli de liquides divers et garni d'ingrédients originaux. La cérémonie est publique et il est d'usage que Sioux et Canards fassent cercle autour du candidat afin de l'encourager par leurs harangues ; les bâtards en sont, naturellement, exclus.

En cet instant de vérité, les talents s'expriment et les terreurs se révèlent au grand jour. Quiconque refuse l'épreuve restera à jamais un bâtard. Il arrive que le jeune caneton, épuisé par de nombreuses tentatives, s'avère incapable de saisir l'insigne. Il appartient alors au commandant de la SPA 167, tel Néron aux jeux du cirque, de lever ou non le pouce en fonction des clameurs de la foule et du courage démontré par le candidat. Si la grâce lui est accordée, l'insigne est à lui, sinon, pas de pitié pour les « canards boîteux » !

## Exceptions

Par mesure strictement exceptionnelle, et après réunion du grand conseil, présidé par le Grand Sorcier, un insigne sans numéro peut être attribué à un membre extérieur à l'escadron, et ce, à titre purement honorifique.

Cette pratique fut courante lors de la première guerre mondiale, où l'insigne Sioux était généreusement dispensé. Georges Guynemer passa quelques semaines au La Fayette et l'obtint.

Depuis, bien peu ont eu cette chance. Pour n'en citer qu'un, le général Eisenhower eut le privilège de se voir remettre, le 12 février 1949, un insigne Sioux portant le numéro 603.

## Les autres Sioux volants

Contre toute attente, peu d'emblèmes d'unités aériennes créées depuis 1914 représentent un visage de peau-rouge. La toute première fut, sans conteste, la N 124 La Fayette dont l'emblème fut repris en janvier 1918 par le 103rd aero-squadron américain. Certaines de ses escadrilles optèrent pour un emblème représentant un visage d'indien mais qui n'est en rien comparable au sioux à la flamboyante coiffe de chef. Ces unités-frères, par le symbole, du 2/4 sont énumérées ci-dessous.

### U.S.A.

Le 335th Tactical Fighter Squadron (TAC FTR SQN) qui reprit l'emblème du 94th Pursuit Squadron de la dernière guerre, lui-même héritier du 103rd aero-squadron de 1918, arbore une tête de Sioux sur ses McDonnell F-4 Phantom. Sa devise est « Chiefs » et il est jumelé avec le 2/4 depuis 1976.

Pour mémoire, le 498 Bomber Squadron du 345 Bomber Group opéra dans le Pacifique durant la dernière guerre. Les « Air Apaches » décorèrent les dérives de leurs B-25 Mitchell d'une tête d'indien au graphisme proche de celle du La Fayette.

### CANADA

Le 421 Squadron de la Royal Canadian Air Force fut constitué en Angleterre durant la dernière guerre. Equipé actuellement du CF-104G Starfighter à la tête d'indien sur la dérive, il est basé à Söllingen (Allemagne) depuis fin 1966 après avoir été basé à Grostenquin en France. Les appareils précédents étaient des Canadair Sabre 6 qui traversèrent l'Atlantique pour rejoindre Grostenquin en octobre 1952.

### BELGIQUE

L'emblème du Sioux fut adopté en 1935 par la 9<sup>e</sup> escadrille/V<sup>e</sup> groupe (disque bleu) et la 11<sup>e</sup> escadrille/VI<sup>e</sup> groupe (disque rouge) toutes deux du 1<sup>er</sup> régiment d'Aéronautique. Leur mission était l'observation au profit d'un corps d'armée sur Renard R-31. Elles participèrent à la campagne de 1940 jusqu'au bout.

Les emblèmes et traditions furent repris en 1946 par le 15<sup>e</sup> Wing de transport et communications basé à Melsbroeck (Bruxelles). La 20<sup>e</sup> escadrille de transport (disque bleu) est actuellement équipée de C-130H Hercules tandis que la 21<sup>e</sup> escadrille de communications (disque rouge) aligne des Mystère XX, Boeing 727, Swearingen Merlin III et HS 748. Il y eut, très temporairement, une 40<sup>e</sup> escadrille (disque vert) sur C-119 Flying Boxcar dont l'emblème fut repris par le Flight de Transport de Kamina (Congo) en 1957.



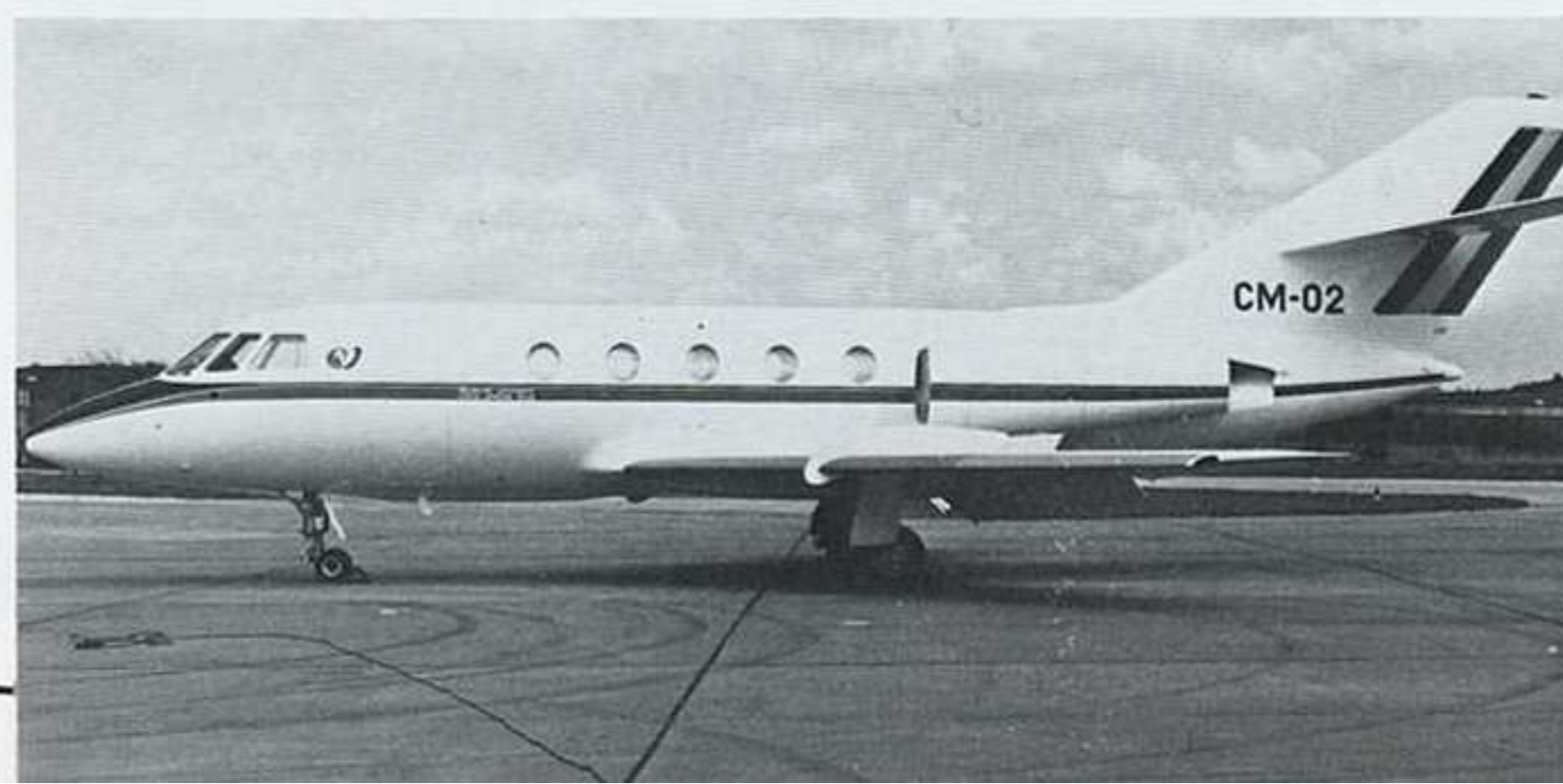
*F-84A Sabre du 335 Fighter squadron ; cet appareil faisait partie du peloton acrobatique « Silver Sabres », l'un des premiers du genre aux U.S.A.*

F-86A of the Silver Sabres aerobatic team from the 335th Fighter squadron which is presently equipped with Phantoms and is the twin-squadron of EC 2/4 since 1976.



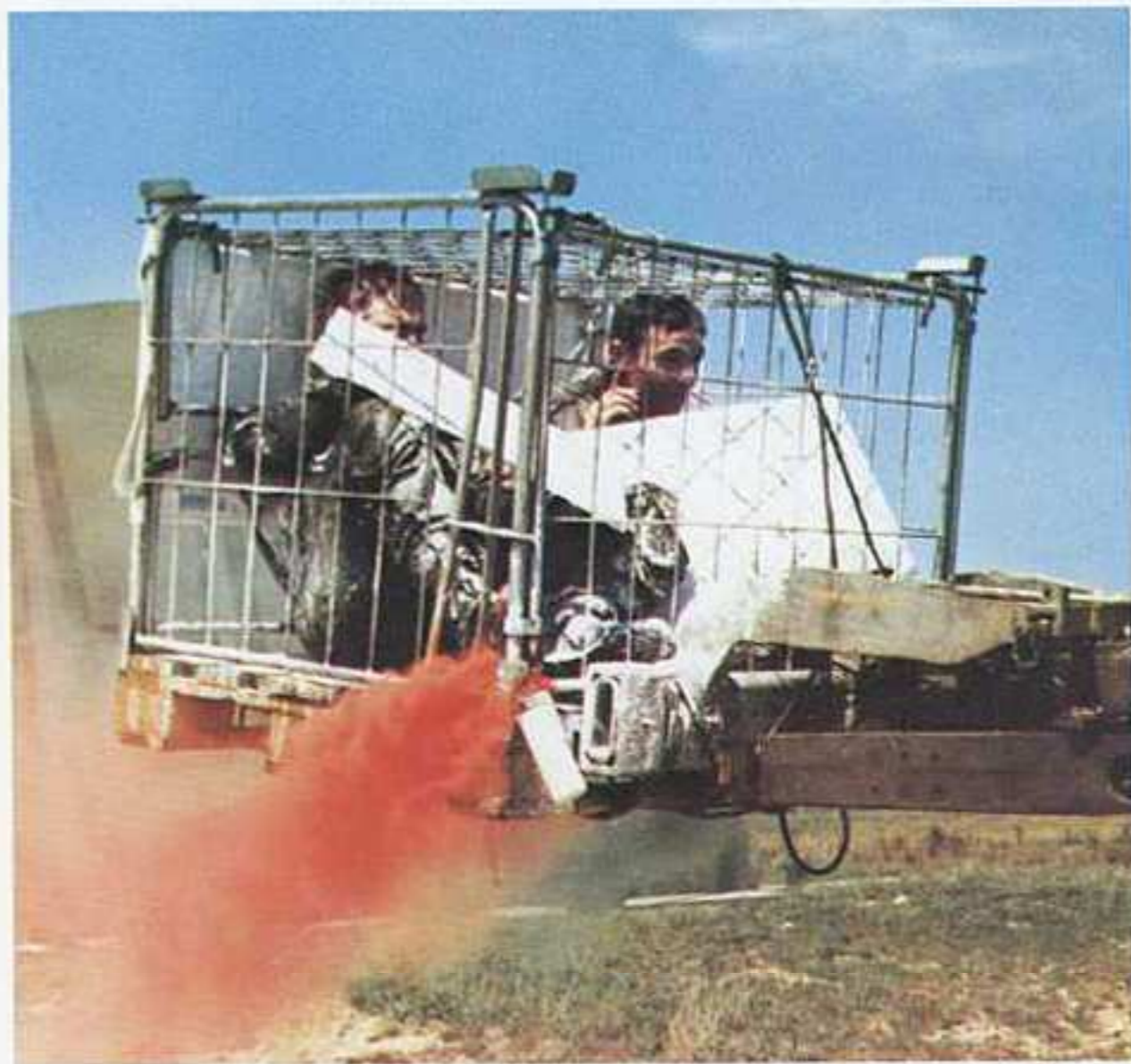
*CF-104G du squadron 421 à Tours en septembre 1981.*

CF-104G of Canadian squadron 421 based in Germany seen at Tours in 1981.



*Mystère XX de la 21<sup>e</sup> escadrille du 15<sup>e</sup> Wing de la Force Aérienne Belge en 1976.*

Fan Jet Falcon of the 21st squadron, 15th Wing, of the Belgian Air Force in 1976.



*Les 1.000 heures de vol sur Mirage IIIE du capitaine Imberti sont fêtées avec panache !*

Captain Imberti's 1.000 flying hours on Mirage IIIE are celebrated with pep !



*Un papoose s'initie au calumet sous l'œil vigilant du Grand Sorcier de la tribu des Algonquins.*

A papoose puffs the ritual pipe in front of the Great Wizard of the Algonquins' tribe during a ritual admittance session with the Sioux squadron of EC 2/4.

## Les bases à partir desquelles opéra le La Fayette

Luxeuil (Vosges)	avril-mai 1916
Bar-le-Duc (Verdun)	mai à septembre 1916
Luxeuil	septembre-octobre 1916
Cachy (Somme)	octobre 1916 à janvier 1917
Saint-Just-en-Chaussée (Oise)	février à avril 1917
Ham (Somme)	avril à juin 1917
Chaudun (Aisne)	juin-juillet 1917
Saint-Pol-sur-Mer (Nord)	juillet-août 1917
Sénart (Verdun)	août-septembre 1917
Chaudun	septembre à décembre 1917
La Noblette (Champagne)	décembre 1917 à février 1918
Chateauroux	1920
Lyon-Bron	1921 à mai 1937
Reims-Courcy	mai 1937 à août 1939
Toul-Croix de Metz	septembre 1939 à mars 1940
Cannes	mars à avril 1940
Toul - Croix de Metz	avril 1940 au 13 juin 1940
Saint-Denis-du-Sig (Oran-Algérie)	22 juin au 15 août 1940
Oran-La Sénia (Oran-Algérie)	15 août au 13 novembre 1940
Casablanca-Cazès (Maroc)	15 novembre 1940 au 25 janvier 1941
Dakar-Ouakam (Sénégal)	février 1941 à décembre 1942
Casablanca-Cazès	janvier à février 1943
Thélepte (Gafsa-Tunisie)	février 1943
Biskra (Algérie)	mars-avril 1943
Rabat (Maroc)	24 mai au 1 <sup>er</sup> août 1943
Bizerte - Sidi Ahmed (Tunisie)	2 août au 25 septembre 1943
La Sébala (Tunis)	26 septembre 1943 au 30 avril 1944
Bône-Les Salines (Algérie)	1 mai au 7 septembre 1944
Alto (Corse)	8 septembre 1944 au 1 <sup>er</sup> janvier 1945
Ambérieu	2 janvier au 8 avril 1945
Luxeuil	9 avril à mi-1945
Colmar	mi-1945 à août 1947
Coblence-Niedermendig	septembre 1947 à août 1948
Mayence-Andernach	septembre 1948 à avril 1953
Hanoi-Gialam et Dong Hoi (Indochine)	avril 1953 à juin 1961
Friedrichshaffen (Allemagne)	juin 1961 - ...
Bremgarten (Allemagne)	
Luxeuil	



*Mirage IIIE en vol sur les Vosges au début de 1982 avec son arsenal au complet.*

Mirage IIIE with complete weaponry in flight over the Vosges early 1982.

## Appareils utilisés

Nieuport 11 (bébé)	août à septembre 1916
Nieuport 17, 27 et 28	septembre 1916 à juillet 1917
Spad S VII	décembre 1916 à février 1918
Spad S XIII	décembre 1917 à février 1918
Nieuport-Delage NiD 29	janvier 1920 à 1924
Loire-Gourdou-Leseurre 32	1924 à 1927
Nieuport-Delage NiD 62 et 622	1927 à 1933
Dewoitine D 500 et D 501	1933 à 1936
Curtiss H-75 (P-36) Hawk	1936 à juin 1939
Dewoitine D 520	juin 1939 à novembre 1942
	13 novembre au 14 décembre 1942 (escadrille des Cigognes)
Curtiss P-40F et P-40L Tomahawk	novembre 1942 à avril 1944
Republic P-47D Thunderbolt	avril 1944 à décembre 1949
Vickers-Supermarine Spitfire MK IX	septembre 1947 à août 1948 (Indochine)
De Havilland DH 100 Vampire MK V	1 novembre 1949 à 1953
AMD MD 450 Ouragan	juillet 1953 à 1957
Republic F-84F Thunderstreak	mai 1957 à 1966
(North American T-6G Texan)	(1956 à 1961 - Algérie)
(North American T-28 Fennec)	(1961 à 1962 - Algérie)
AMD Mirage IIIE	octobre 1966 à ...

**Note :** D'autres appareils furent affectés au La Fayette en petit nombre, sinon à exemplaire unique, en complément à ses appareils opérationnels à diverses époques :

- Morane Saulnier MS 230 et 231 en 1936-39 pour l'entraînement au vol de nuit ;
- Potez 630 (un) et trois 631 en 1939 en attendant la dotation complète en Curtiss H-75 ;
- un Caudron Simoun de liaison à fin 1943 ;
- un Douglas A-24 Dauntless en janvier 1944 pour le vol sans visibilité et les liaisons.

## Dénominations successives

N 124 (Escadrille Nieuport n° 124)	mai 1916 à février 1918
N 124 Escadrille La Fayette	6 décembre 1916 à février 1918
SPA 124 Jeanne d'Arc (Escadrille Spad n° 124)	1918
23 <sup>e</sup> escadrille - 3 <sup>e</sup> Régiment d'aviation	1 <sup>er</sup> janvier 1920 à 1924
7 <sup>e</sup> escadrille - 35 <sup>e</sup> Régiment d'aviation	1924 à 1932
Groupe de Chasse II/5 - 5 <sup>e</sup> Escadre Légère de Défense (1 <sup>er</sup> escadrille Sioux/2 <sup>e</sup> escadrille Cigognes ex SPA 167, 24 <sup>e</sup> esc./3 <sup>e</sup> R.A., 8 <sup>e</sup> esc./35 <sup>e</sup> R.A.)	juillet 1932 à janvier 1933
Groupe de Chasse II/5 (GC II/5)	1933 à 1947
Groupe de Chasse II/4	juillet 1947 à octobre 1949
Escadron de Chasse 2/4	novembre 1949 à ...

**Note :** La 4<sup>e</sup> escadre, dont l'E.C. 2/4, parraina les EALA (escadrille d'aviation légère d'appui) 17/72 et 18/72 et ensuite l'escadron EALA 3/4 durant la guerre d'Algérie de 1956 à 1962.

## Palmarès

### Guerre 1914-1918

199 victoires officielles dont 57 homologuées parmi lesquelles 17 au crédit de Raoul Lufbery.

### Guerre 1939-1945

- Campagne de France 1939-1940 :  
74 victoires homologuées (35 Bf 109/5 Bf 110/18 He 111/9 Do 17/3 Do 215/4 Hs 126)
- Afrique du Nord 1940-42 :  
16 victoires (2 Skua/1 Wellington/1 Sunderland/1 Fulmar/1 Hudson/1 hydravion/9 Wildcat)
- Campagne de Tunisie 1943 :  
8 victoires (6 Fw 190/2 Ju 88)
- Campagne de France 1944-45 :  
6 victoires (4 Bf109/1 Fw 190/1 He 111).

*Les documents photographiques illustrant cet ouvrage proviennent des Journaux de Marche de l'Escadron La Fayette, du Service Historique de l'Armée de l'Air, de l'ECP Armées, du Musée de l'Air, de l'USAF, de l'Air Force Museum, de la Smithsonian Institution, des collections de MM. K. Rockwell, C. Dolan, M. Rostaing, Jacquier et J.-P. Decock.*

*Le personnel de l'Escadron La Fayette ainsi que son Commandant remercient les personnes et les organismes dont la contribution a permis d'enrichir et de compléter l'iconographie de cette plaquette.*

Copyright Escadron 2/4 La Fayette 1982.

*Legendes des profils en dernière page.*

*Captions to profile drawings overleaf.*

*Dewoitine D 501 en mars 1936 à Lyon-Bron.*

*Dewoitine D 501 in March 1936 at Lyon.*

*Curtiss H-75 de l'escadrille des Sioux, GC II/5 La Fayette, à Reims-Courcy en 1939.*

*Curtiss P-36 of the Sioux Squadron, Fighter Group II/5 La Fayette at Reims in 1939.*

*Dewoitine D 520 portant les marques de Vichy (raies jaunes et rouges) qui équipa uniquement l'escadrille des Cigognes du GC II/5 du 13 novembre au 14 décembre 1942 (Casablanca).*

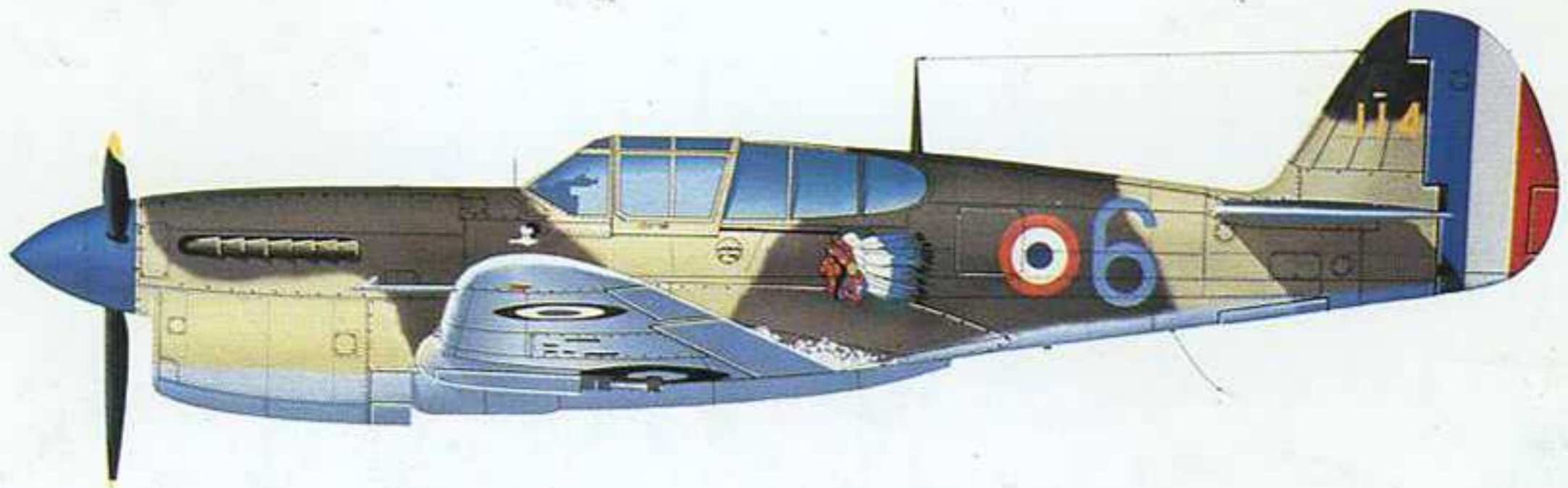
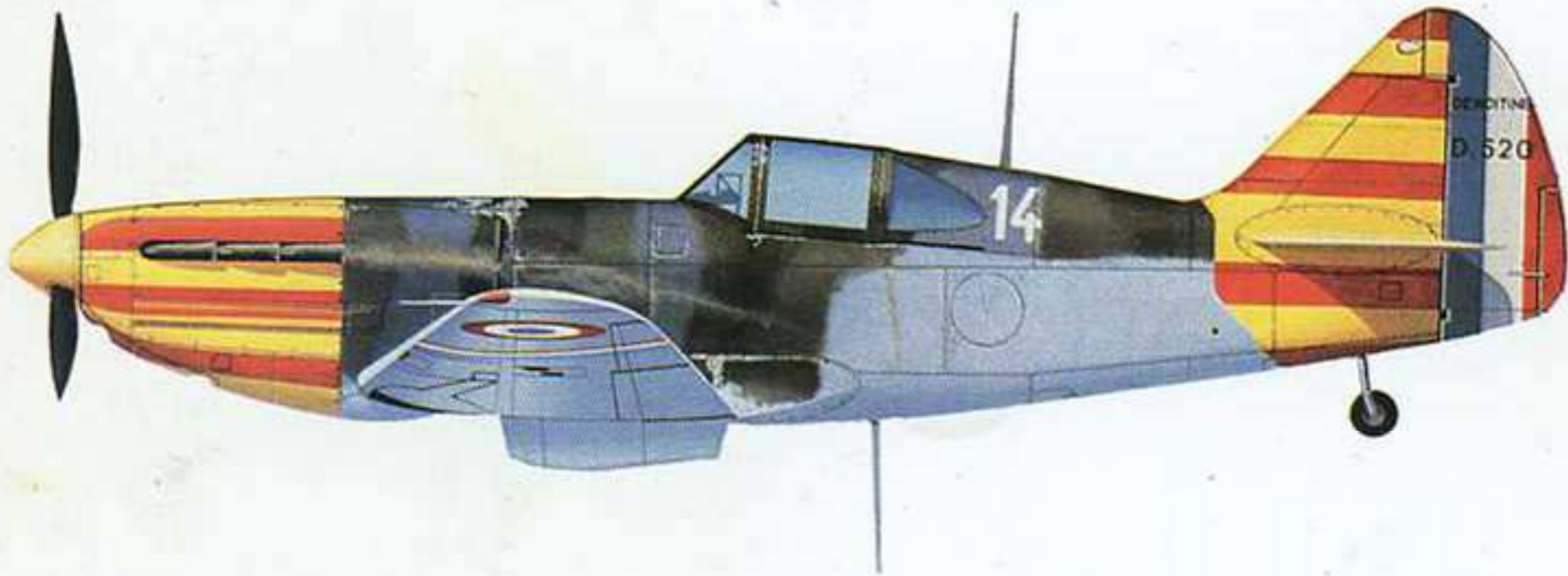
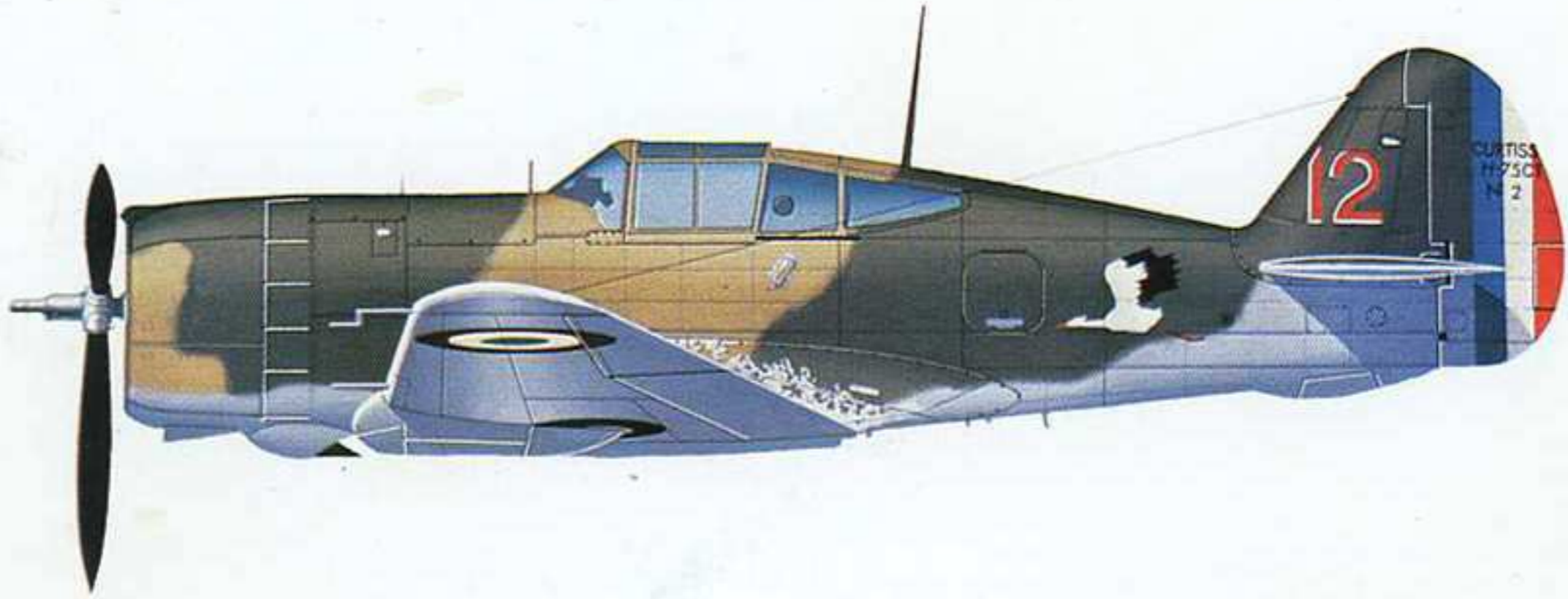
*Dewoitine D 520 with the Vichy markings (red and yellow stripes) which equipped only the Cigognes squadron of the GC II/5 between 13 November and 14 December 1942 (Casablanca - Morocco).*

*Curtiss P-40F Tomahawk en décembre 1942 à Casablanca. Le n° 6 était l'avion habituellement piloté par Jean Gisclon et qui fut accidenté à l'atterrissage à Alger au début janvier 1943.*

*Curtiss P-40F Tomahawk in December 1942 at Casablanca. The nb 6 was usually flown by Jean Gisclon and was damaged when landing in Algiers early January 1943.*

*Republic P-47 Thunderbolt de l'escadrille des Cigognes fin 1944.*

*P-47 Thunderbolt of the Cigognes squadron late 1944.*



Petit-Jean Jacque