

NORMANDIE-NIEMEN

du Yak au Mirage...



Sur la terre russe,
martyrisée comme la terre française
et par le même ennemi,
le Régiment "Normandie", mon
compagnon,
soutient,
démontre,
accroit,
la gloire de la France!
Moscou, le 9 Décembre 1944.

J. de Gaulle.

NORMANDIE-NIEMEN

du Yak au Mirage...



Les Yak 3 du Groupe de Chasse 3/5 Normandie-Niemen au Bourget en septembre 1945.

*A noter : la "francisation" des avions avec gouvernail tricolore
et bardouillage des cocardes russes en cours sur la rangée d'avions à droite.*

Textes, conception et recherches iconographiques :

Jean-Pierre Decock

Dessins de Jean-Jacques Petit et Mr Kit

Copyright EC 2/30 Normandie-Niemen, juin 1987

Préfaces

Normandie-Niemen fêtera ses quarante-cinq ans d'existence en septembre 1987. En tant qu'héritiers de cette prestigieuse unité de l'Armée de l'Air, qui sut si bien rendre à nos ailes la gloire qu'elles méritaient, nous tenions par cette plaquette à rendre hommage à tous les anciens, navigants et non navigants, qui mirent un point d'honneur à maintenir la réputation de Normandie-Niemen au niveau le plus élevé.

En remerciant les Anciens pour la combativité qu'ils nous ont insufflée avec tant de panache, je veux les assurer que l'Escadron Normandie-Niemen s'investit et s'investira toujours à maintenir au plus haut le prestige des Ailes Françaises.

*Commandant Martial Imberti,
Commandant de l'Escadron
de Chasse 02/030
Normandie-Niemen.*

Il y a 45 ans, des hommes et des femmes dans le monde entier luttèrent pour cette Liberté jusqu'au sacrifice suprême.

Venus de tous horizons : Indochine, Grande-Bretagne, Cyrénaïque, Lybie, Afrique du Nord, des pilotes volontaires se retrouvent au sein d'un régiment de chasse de la France Libre, créé à Londres par le Général de Gaulle. Tous les personnels sont rassemblés à Rayak en 1942. En hommage à une des provinces françaises souffrant le plus de l'occupation allemande, ce régiment portera le nom de Normandie, qui deviendra plus tard Régiment Normandie-Niemen, sur décision du Maréchal Staline, pour signifier ainsi à tous, soviétiques et étrangers, que cette unité de chasse française s'était battue et se battait chaque jour, sans repos et côte à côte avec les pilotes soviétiques, contre l'aviation allemande, jusque-là réputée invincible... Que désormais, et pour toujours, le nom de cette douce province de France, porté dans les ciels de fureur et de mort par les ailes des pilotes français, serait à jamais lié à l'histoire d'un grand fleuve russe : le Niemen, au-dessus duquel chaque combat, chaque victoire, mais aussi chaque mort, gravait le nom de Normandie.

N'oublie pas, lecteur, que si les victoires obtenues dans les combats sans merci ont hissé le Régiment Normandie-Niemen parmi les plus glorieux de la Chasse Française, 42 pilotes sur un effectif total de 94 de nos camarades ont laissé dans le cœur des hommes et des femmes soviétiques un souvenir entretenu avec ferveur pour le don qu'ils ont fait de leur vie et de leur jeunesse.

Ainsi, au-delà des victoires et des ans passés, aujourd'hui, plus d'une centaine d'écoles portent le nom de Normandie-Niemen, apportant une preuve éclatante de la continuité d'une amitié simple, humaine et réelle.

Pour tous ceux qui ont connu ces moments de joie issus des victoires ou de la douleur, pour que le souvenir de mes Camarades disparus en un dernier combat ne s'efface pas de nos mémoires et pour la jeunesse de mon pays, voici ce que fut le Régiment Normandie-Niemen, mon Régiment, qui s'est battu jusqu'à la limite de ses forces, en U.R.S.S. et en Allemagne de 1942 à 1945 pour qu'aujourd'hui pour toi comme pour nous il y a 45 ans, la Liberté protège tes rêves et te donne le goût ou la passion de la lutte pour un idéal.

*Colonel Jacques ANDRE
Président de l'Association des
Anciens du Normandie-Niemen.*



Les pilotes du 2/30 au complet lors de la campagne de tir à Solenzara durant juin 1986.

Les légataires de cette poignée de Français Libres, victorieux sur le front russe de 1942 à 1945, se sont montrés dignes de la flamme ardente que leur ont transmise les anciens. Du Maroc en Indochine, d'Algérie en France, leurs successeurs se sont dépensés sans compter afin de perpétuer la renommée du Normandie-Niemen.

Cette plaquette retrace l'histoire prestigieuse - et sans équivalent dans l'Armée de l'air - de ce groupe ardent et brave. Les faits d'arme du Normandie-Niemen sont entrés dans la légende en lettres de feu et de sang et plusieurs générations de pilotes et de mécaniciens l'ont maintenue par leur compétence et leur volonté de servir la nation.

C'est avec émotion que je rends ici un vibrant hommage à tous les anciens du Normandie-Niemen qui lui ont donné le meilleur d'eux-mêmes pendant près d'un demi-siècle.

Leur comportement force mon admiration à leur égard et ma fierté est immense d'en assumer le commandement actuel.

*Il y a 45 ans déjà...
45 ans que nos souvenirs s'estompent lentement, comme les fleurs d'un bouquet fané qui n'ont plus de parfum que pour celui qui les a cueillies.*

Le lieutenant Jacques André, Héros de l'Union Soviétique, 16 fois victorieux en combat aérien lors du retour du Régiment en France en juin 1945.





ÂPRES COMBATS ET PALMARES PRESTIGIEUX...

De Rayak jusqu'aux Yak.

Le Groupe de Chasse n°3 (GC3) est officiellement constitué à Damas le premier septembre 1942 sous les ordres du Commandant Pouliquen, secondé par le Commandant Tulasne et le Lieutenant Littolf. Rapidement, ces officiers lui attribuent le patronyme de Normandie, en hommage à une province française particulièrement touchée par l'occupation allemande. Les 62 officiers, sous-officiers et soldats du groupe qui en constituent l'effectif originel, devaient bientôt être informés du destin surprenant qui les guettait : ils formeraient en effet le premier - et en définitive le seul - groupe de chasse des Forces Aériennes Françaises Libres (FAFL) à combattre aux côtés des Russes, dans la fournaise du front de l'Est.

Envahie depuis juin 1941, l'URSS est à cette époque dans une situation dramatique car le sort des

armes ne lui avait guère été favorable jusqu'à l'été 1942. Normandie, dès sa genèse, revêt donc un aspect symbolique exceptionnel car cette aide française, pour réduite qu'elle soit, se concrétise durant les jours les plus sombres de la guerre pour l'Union Soviétique : la bataille de Stalingrad n'est pas encore gagnée... Des délais administratifs, côté russe, coïncident avec certains remaniements du GC3 : une poignée de futurs as (Albert, Lefèvre, Durand) vient rejoindre l'effectif initial des pilotes (J. Risso, A. Préziosi, A. Poznanski, R. Derville, N. Castelain, Y. Mahé, R. de la Poype, Y. Bizien et D. Beguin).

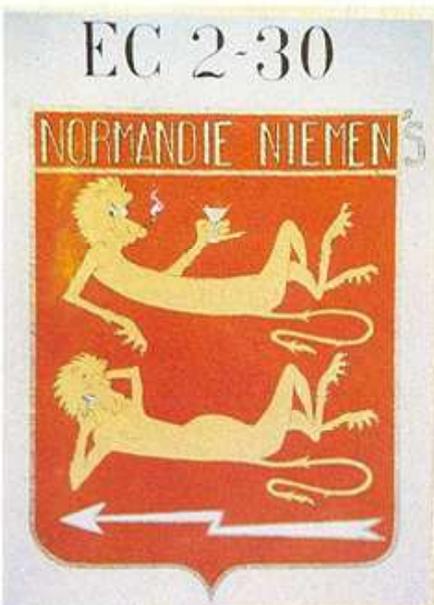
Les premiers vols d'entraînement reprennent dès le 14 octobre à Rayak (Syrie) avec deux Dewoitine D.520 rescapés et retapés à grand peine. Les tractations administratives se poursuivent à Moscou entre le Capitaine Mirlesse des FAFL, le

Général Petit, chef de la mission militaire française et les autorités russes. Début novembre 1942, le Groupe est informé officieusement de l'octroi des visas par les soviétiques. Après la remise des insignes aux personnels du groupe le 24 octobre, tous exultent à l'idée de donner bientôt du fil à retordre à la Luftwaffe... Le 8 novembre 1942, les Alliés débarquent en Afrique du Nord, le 10 arrive le câble ordonnant le mouvement de Normandie vers la Russie via Bagdad, Téhéran, Bakou, Gouriev dans l'Oural et enfin Ivanovo (à l'est de Moscou); ce voyage très varié par les paysages et les climats s'étale du 12 au 29 novembre 1942.

Normandie est enfin sur place, trépignant d'impatience, mais le long et rigoureux hiver russe est mis à profit pour se familiariser avec un pays et un matériel jusque-là inconnus des volontaires français.

Le Groupe de Chasse 3 "Normandie" avec l'ensemble de ses effectifs pilotes, mécaniciens et administratifs ainsi que les supérieurs hiérarchiques à Damas (Syrie) en novembre 1942, juste avant le départ pour l'URSS.





L'Etat-Major russe a l'extrême correction de laisser le choix du type d'avion de combat au Normandie qui opte vite pour le Yak 1. L'entraînement sur le Yak 7 biplace et Yak 1 monoplace (les 6 premiers sont versés au groupe le 19.01.1943) se déroule de décembre à mars 1943. Les 58 Français, pilotes et mécaniciens, n'ont pas l'air de devenir opérationnels sous les ordres du Commandant Tulasne qui a pris la tête du groupe le 22 février, le Commandant Pouliquen étant affecté à la mission militaire à Moscou à dater de ce jour.

Une première campagne, meurtrière et glorieuse.

Le 22 mars 1943, les 13 Yak 1 du Normandie rejoignent le front et leur base de Polotnianny-Zavod où ils sont rattachés à la 1^{ère} Armée Aérienne, 303^e division, de l'Armée Rouge. Le Général Khondiakoff, qui commande la 1^{ère} Armée Aérienne, leur souhaite la bienvenue et dès ce premier contact, un immense courant de sympathie passe entre les Russes et les Français et celui-ci ne se démentira jamais...

Aussitôt, les reconnaissances du front imparties au Normandie sont entreprises ainsi que les premières escortes de bombardiers Pe 2. Le succès vient rapidement : le 5 avril, les Yak 1 pilotés par Préziosi et Durand couvrent des bombardiers Pe 2 et envoient chacun un Fw 190 au tapis, ouvrant ainsi la marque au tableau de chasse de Normandie. Les missions se succèdent malgré les handicaps multiples du redoutable dégel russe. Le 13 avril est très actif : 3 Focke Wulf 190 sont confirmés après avoir percuté le sol dans la région de Spas-Démiensk. Ces cinq victoires en peu de temps sont accompagnées des premiers deuils. Derville, Poznanski et Bizien ne rentrent pas à la base à l'issue du combat qui oppose 6 Yak du Normandie à 8 Fw 190.

La formation rejoint Mosalsk, plus proche du front, le 16 avril 1943. Le 3 mai, Lefèvre et de la Poype patrouillent en fin d'après-midi et s'attaquent à 4 Fw 190 et une paire de Messerschmitt 109, l'un de ces derniers est descendu par Lefèvre; Littolf, Castelain et Durand se paient un Henschel 126 une heure plus tard... Des renforts en pilotes arrivent au compte-goutte et le groupe aboutit à Kationki le 2 juin où il partage le terrain avec le 18^e Régiment de la

Garde qu'il retrouvera fréquemment dans la suite.

Le Commandant Pouyade, qui s'est échappé d'Indochine via la Chine, rejoint le GC 3 le 9 juin 1943. Juin est témoin de nombreuses escarmouches, certaines se transformant en victoires sur 2 Fw 189 d'observation; J. Tulasne descend un Fw 190 le 23. Mais il y a aussi les incidents : J. Risso et D. Beguin perdent en vol le revêtement en toile de leur Yak sur tout le côté du fuselage.

Les premières décorations sont annoncées le 9 juillet dans la très officielle Pravda : Tulasne, Lefèvre, Littolf, Durand et Duprat reçoivent l'ordre de la Guerre pour la Patrie. Les escortes de bombardiers Pe 2 et avions d'assaut Il 2 Stormovik vont bon train car l'Armée Rouge est sans cesse à l'offensive afin de réduire la saillant d'Orel qui menace directement Moscou. A la veille de la première fête nationale célébrée en terre russe, Littolf, Castelain et Durand démolissent chacun un Messerschmitt 110 confirmé sans le moindre dommage pour leurs appareils. Et pour couronner cette grande journée tricolore du 14 juillet, Pouyade et Beguin s'unissent pour mettre hors combat un autre Bf 110 tandis qu'Albert inaugure son tableau de chasse avec un Bf 110, premier d'une impressionnante collection... Castelain, séparé de Littolf, incendie un Fw 190 et attaque encore un Stuka, mais sans résultat. Trois victoires sûres en ce formidable jour, terni cependant par la disparition du Lieutenant de Tedesco. Le Général Zakharov, commandant de la 303^e Division Aérienne, félicite chaleureusement les pilotes du Normandie. Le 16 juillet est caractérisé par une intense activité et de nombreux combats tournoyant contre des Fw 90, Bf 110 ainsi que d'interceptions de Ju 87 Stuka et Fw 189. Le Capitaine Littolf abat un Bf 110 au cours d'une première mission mais est porté manquant à l'issue de la seconde ainsi que les Sous-Lieutenants Bernavon et Castelain, qui s'était adjugé un Bf 110. Un Fw 189 est crédité en collaboration et le palmarès du groupe s'augmente encore de deux Fw 190 (Léon), un Ju 87 (Pouyade) et un Fw 190 (Tulasne).

Période faste, du 13 au 17 juillet 1943 : les pilotes du Normandie ont descendu 17 appareils ennemis en 112 sorties, mais le tribut est lourd car 6 d'entre eux l'ont payé de leur vie, dont le Commandant Tulasne, porté disparu le 17 juillet lors d'un combat avec des Fw 190 à proximité d'Orel. Le 19 juillet, après quatre mois de présence au front, le groupe Normandie enregistre sa 30^e victoire confirmée, un beau succès cependant

L'un des 6 Mig 23 ayant rendu visite au 2/30 Normandie-Niemen début septembre 1978. Le n° 22 est vu ici juste avant le toucher sur la piste de Reims.

L'un des premiers Mirage F.1C pris en compte par le 2/30 en décembre 1973 est vu ici en 1979 et porte toujours le grand emblème sur la dérive; celui-ci ainsi que les cocardes et autres marques furent rendues plus discrètes à partir de la mi-mai 82.

Devant le F.1C ravitaillable en vol (n° 267/30-MP), les pilotes mécanos et personnels du détachement envoyé au Tchad en août-septembre 1984 dans le cadre de l'opération Manta.

Clin d'œil via in emblème tout ce qu'il y a de non officiel (1979).

chèrement payé ... Le 4 août, les premiers mécaniciens français quittent le groupe car tous seront remplacés par des soviétiques. En effet, les difficultés de langage, les notices d'entretien en russe et surtout les conditions de vie particulièrement dures nécessitent ce remplacement après la contribution maximale des mécanos français. Néanmoins, des pilotes de remplacement continuent d'affluer vers le groupe. Des Yak 9 relèvent, dès début août, les Yak 1 éprouvés par les mois de combats intensifs. Dès lors, l'activité du groupe est plus

particulièrement consacrée à l'entraînement des nouveaux arrivés et la prise en mains des nouvelles machines. Le 18 août, le groupe au complet change de terrain afin de soutenir l'offensive au plus près. Fin août, un raid de Stuka est disloqué par la 2^e escadrille et 3 des intrus sont abattus plus 2 probables, du fait de Mathis, Beguin, Bon ainsi que Risso et Largeau. Le 31 août, la barre des 42 victoires homologuées est atteinte après cinq mois d'opérations.

Le 4 septembre, rencontre avec 3 pelotons de Ju 88 : Lefèvre,

Largeau, Bon-Mathis interrompent brutalement la carrière de trois d'entre eux tandis que de la Poype dégage après les avoir arrosés et voit un Fw 190 d'escorte dans son collimateur, il le suit en crachant le feu et jusqu'à ce qu'il s'écrase au sol. Malheureusement, Léon est tué durant ce combat à l'est d'Iélnia.

Arrivés à Barsouki le 15 septembre, Albert et Foucaud célèbrent le transfert en descendant chacun un Fw 190 le 17. Nouveau départ le 18 pour Filatki, car la progression des troupes russes vers le Dniepr est foudroyante.



Le GC 3 s'entraîna sur deux Dewoitine D.520 à Rayak en septembre-octobre 1942 avant de faire mouvement vers la Russie. Au centre : Albert Littolf, à droite : Jean Tulasne.



Ivanovo, février 1943 : devant un La 5, de gauche à droite : Marcel Lefèvre, Joseph Risso (caché), les Commandants Tulasne et Pouliquen, un officier russe.



Le Yak 1 fut le premier avion de combat du GC 3 qu'il perçut début 1943 à Ivanovo. Le n° 44 est vu ici en camouflage d'hiver courant avril 1943; cette machine était habituellement pilotée par Marcel Albert.

Le 22 septembre est une journée faste : sur 17 sorties du Normandie, ses pilotes récoltent 9 victoires sans autres pertes que le Yak de Foucaud, ce dernier rentrant le soir même à bord d'un Polikarpov U 2. Cet engagement aussi bref que victorieux voit un superbe doublé de Risso : il tire un Ju 87 qui heurte un de ses ailiers en se dégageant de son étreinte et les deux Stuka volent en miettes... Au même moment, Bon, de la Poype, Beguin, Denis tirent chacun un Ju 87 tandis qu'Albert et Lefèvre taillent chacun un Fw 190 en pièces. Risso et Jeannel, en appétit, s'adjugent encore un Fw 190 classé comme probable. Ce superbe score prouve - comme si c'était encore nécessaire - l'allant des pilotes du Normandie.



Le Commandant Tulasne (à droite) donne son briefing à Albert Durand qui conduira la mission dans la région d'Orel; à l'arrière-plan, le Yak 1 de Durand avec cocarde française et gueule de requin à Kosalsh en mai 1943.



Marcel Lefèvre, l'as aux 11 victoires, pose devant son Yak 9 n° 14 "Le Père Magloire" à Sloboda en octobre 1943.

Le 12 octobre, des renforts qui s'avèreront significatifs rallient le groupe à Sloboda : Joire, Igor Eichenbaum et Pistrack, ces deux derniers comme interprètes. Ceux-ci apportent avec eux de nombreuses promotions et citations accueillies avec joie. Les combats et les missions vont decrescendo car le redoutable hiver russe est précoce et se manifeste dès octobre. Le groupe Normandie affaibli après cette âpre campagne, se retire dans ses quartiers d'hiver à Toula (au sud de Moscou) le 6 novembre 1943. Il va y panser ses plaies, réétoffer ses effectifs en dépit d'un certain laxisme de l'Etat-Major des FAFI contre lequel le Commandat Pouyade mènera un des combats les plus étranges de sa carrière d'officier-aviateur. Après son départ pour Alger, le 25 octobre 1943, le destin du Normandie ne tient alors qu'à un fil...

D'un futur "compromis" vers une décisive deuxième campagne.

Pendant que Pierre Pouyade engage un combat décisif pour l'existence et le maintien du Normandie, le groupe hiverne à Toula et reçoit des renforts fin décembre 1943 : Cuffaut, Bertrand, Amarger, André, Caseneuve et Feldzer. Les nouveaux sont pris en mains par Lefèvre et Albert sur Yak 7 biplace et les recrues du second contingent, arrivé le 7 janvier se joignent à eux (de Seynes, de Saint-Marceaux, Verdier, de Faletans, Douarre, Dechanet, Carbon, Mertzisen, Roger

Sauvage, de Geoffre, Penverne, Delin, Martin et Marchi qui se révélera bientôt le plus fin pilote de voltige du groupe). Le Colonel Pouyade rejoint Toula le 16 janvier 1944 et un accueil extrêmement cordial lui est réservé. De nouveaux renforts viennent encore grossir les effectifs en février : Brihaye, Pierrot, Moynet, Le Martelot, Iribarne, Lebras, Bourdieu et Bagnères. Le 7 février, la vigueur du groupe permet la constitution d'un régiment à 3 escadrilles : la 1^{ère} (Rouen), la 2^e (Le Havre) et la 3^e (Cherbourg) commandées respectivement par les Lieutenants Albert, Mourier et Lefèvre. Le Capitaine Beguin, qui était le patron de la 2^e escadrille et dont la combativité lui avait valu plusieurs victoires, quitte définitivement le groupe le 16 février 1944. Le 28 février, le Capitaine Delfino intègre le régiment suivi le 18 mars des frères Challe, Querné, Gaston, Miquel, Génès, Piron, Lemare, Emonet, Perrin, Manceau et Menut.

Kathionki, juillet 1943 : pilotes du Normandie à la veille de la bataille d'Orel. De gauche à droite : P. de Forges, A. Durand, A. Préziosi, M. Bon, G. Léon, J. Joire, A. Michel (mécanicien) et M. Albert.



L'Aspirant Yves Bizien quitte son Yak 1 à Polotniani-Zavod en avril 1943; à noter : la cocarde française sur le camouflage d'hiver ainsi que l'inscription en caractères cyrilliques précisant que cet appareil a été financé par un kokhhoze.



Le Capitaine Delfino doit prendre le commandement d'un deuxième groupe qui finalement deviendra la 4^e escadrille (Caen) du Régiment Normandie à la tête de laquelle se trouve le Capitaine Challe à dater du 28 avril 1944.

Le matériel est renouvelé, le dernier lot de Yak 9 (à canon axial de 37 mm et non plus de 20 mm comme pour ceux de 1943) est versé au groupe le 6 mai 1944.

La deuxième campagne, avec des pilotes français et des mécanos soviétiques gonflés à bloc et plus nombreux que jamais, bondit au combat le 26 mai 1944 depuis la base de Doubrovka, à l'ouest de Smolensk. Les reconnaissances armées foisonnent dans le secteur et des avions de la Luftwaffe sont aperçus mais sont

ou hors de portée ou refusent le combat. Le jour de la Pentecôte, le 28 mai 1944, se produit un accident dramatique dans l'épopée du Normandie. Lors d'une sortie, le Lieutenant Lefèvre voit sa pression d'essence tomber à zéro, les vapeurs d'essence envahissent l'habitacle; fin pilote, Lefèvre ramène son avion au terrain lorsqu'à 10 mètres du sol, celui-ci se transforme en torche. Le pilote plaque l'avion sur la piste et en sort titubant, grièvement brûlé. Convoyé aussitôt vers Moscou par le Yak 6 de liaison, il y meurt le 5 juin... Il sera remplacé à la tête de la 3^e escadrille par le Capitaine Matras.

Les missions s'égrènent mais les "pointus" (allemands) montrent à peine le bout du nez; le front est peu actif, les protagonistes se photographiant en vue de nouveaux combats. Du reste, les pilotes du Normandie escortent les Il 2 et Pe 2 photo qui quadrillent la région de Vitebsk. Le 23 juin se déclenche la grande offensive d'été de l'Armée Rouge vers



Les Yak 9 du Normandie lors du dégel suivant l'hiver 1943-44 à Toula; le Yak 9 n° 35 était la monture attitrée de Jacques André qui remporta 16 victoires homologuées au GC 3.



À Monastirchina en octobre 1943, le dernier Yak 1 du GC 3 à la fin de la première campagne et avant son convoyage à Toula.

Le premier appareil soviétique pris en mains par tous les pilotes du Normandie était le Yak 7 (version biplace du Yak 1) à train fixe. Celui-ci est vu à Toula durant l'hiver 1943-44; des Yak 7 furent affectés à l'unité en permanence de fin 1942 à juin 1945.

Orcha et Vitebsk, portes de la Pologne, mais la réaction de la Luftwaffe est quasi nulle. Normandie renoue enfin avec le succès le 26 juin lorsque le Capitaine Challe et son équipier s'octroyent chacun un Bf 109. Le "Polkovnik" (colonel) Pouyade emmène un important dispositif vers la Bérésina ce même jour dans la soirée. Les 21 Yak sont suivis de 17 appareils menés par le Commandant Delfino, lesquels se frottent à une dizaine de Fw 190 et en envoient brutalement 8 percuter la steppe russe pour la perte de 2 Yak. L'offensive progresse avec célérité : 200 kilomètres en 5 jours! Le groupe suit le mouvement et se déplace vers Dokoudovo (au nord de Borissov) occupé par la Division Aérienne du Colonel Staline, fils du Maréchal.



A Toula en mai 1944, devant sa monture attirée le Yak 9 n° 21, Joseph Risso et ses mécanos russes Ougravatov et Ivan Ivanovitch, jeune orphelin de 15 ans enrôlé en tant qu'aide-mécanicien.



Avant la 2^e campagne, à Toula en mars 1944 : Marcel Lefevre, Roger Marchi et Henry Foucaud posent devant un Yak 9.

Nouveau coup du sort pour le régiment lors du déplacement vers Mikountani (à l'ouest de Vilno) le 15 juillet 1944 : de Seynes, comme ses compagnons, emmène son mécanicien dans la petite soute de son Yak 9. Une fuite d'essence inonde l'habitacle de vapeurs toxiques, de Seynes tente par deux fois de se poser mais déclenche sur le dos et s'écrase au sol, le pilote ayant refusé de sauter en parachute afin de sauver son mécano prisonnier dans le fuselage. Ce geste sera connu de millions de soviétiques après la guerre et son souvenir entretenu avec ferveur.

Les combats s'intensifient à partir du 28 juillet et les pilotes du Normandie protègent le franchissement du Niémen en s'exposant à la flak (DCA) nourrie et à la chasse ennemie. Déplacement vers Alitous d'où, le 30 juillet, des patrouilles ratissent le secteur et l'une d'elles, composée de 4 Yak, aperçoit brusquement des Fw 190 pilotés par des vétérans. Un bref et féroce combat s'ensuit : André descend un Fw et le Martelot aussi. Non loin de là, Challe fond sur 9 Ju 87 et en abat un. Cette recrudescence d'activité se solde par la disparition de Bayssade qui, abattu, sera fait prisonnier et s'évadera. A l'issue de cet engagement, Monnier ne rentre pas mais il rejoint

le groupe. André, quant à lui, a poursuivi un Ju 87 et l'abat sur un terrain allemand; la flak se déchaîne alors, le Yak criblé de projectiles réussit cependant à regagner Alitous mais dans un tel état qu'il ne pourra plus revoler...

En cette fin juillet, le Colonel Pouyade n'est pas peu fier d'annoncer à ses pilotes et mécanos que Normandie tient la seconde place au palmarès parmi les groupes de chasse français avec 86 victoires homologuées à fin juin 1944.

Les Yak aux casseroles d'hélice tricolores survolent la Prusse orientale pour la première fois le 1^{er} août 1944 et les pilotes, légitimement, savourent leur revanche. Durant cette mission, ils coiffent 15 Stuka protégés par 12 Fw 190 au-dessus d'Eidtkounen et un Fw ne tarde pas à rejoindre le sol. En fin d'après-midi, Le Martelot et Lorillon réservent le même sort funeste à un Ju 87 près de Chtaloupiémen.

Le Régiment Normandie est cité dans un "prikaz" (communiqué officiel) de Staline le 21 juillet 1944 pour ses fait d'arme remarquables sur le 3^e front Biélo-russe et portera désormais le nom de Normandie-Niémen!



Un bombardier Petlyakov Pe 2; le Normandie protégea de nombreux raids menés par ces appareils de 1943 à 1945.



Yak 9 parfaitement camouflé dans la plaine russe à Doubrovka en juin 1944.



Pierre Pouyade, qui commanda le Normandie de juillet 43 à décembre 44, pose ici devant un Yak 9 à Toula en avril 1944. C'est sous son impulsion que le groupe Normandie se développa en 1944.



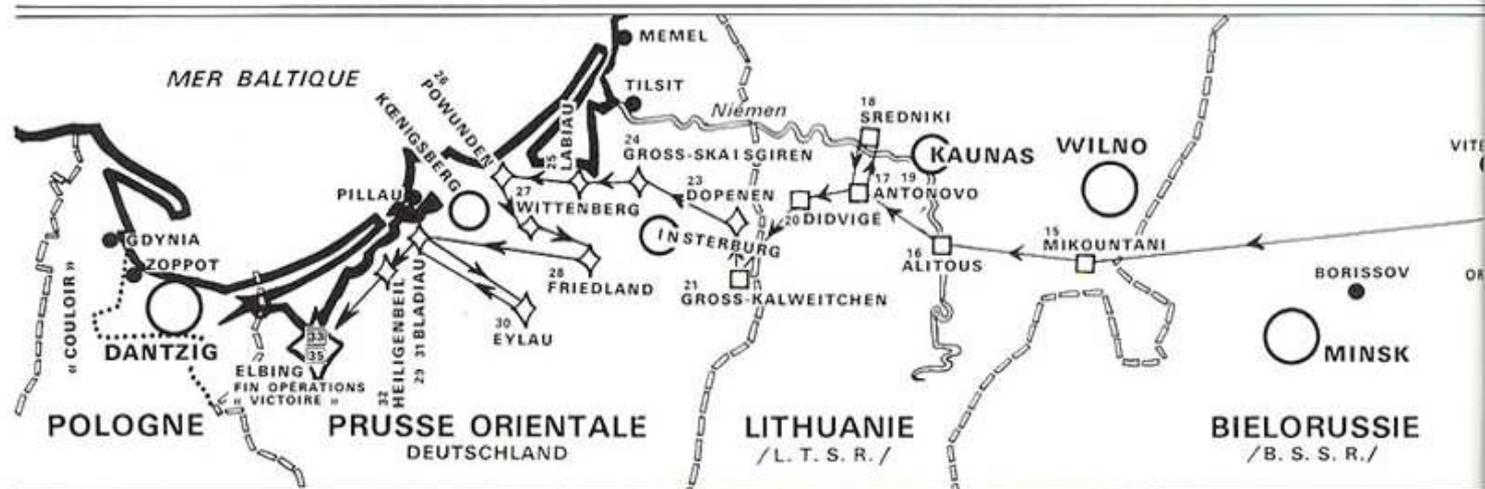
Le Yak 9 n° 5 de Roger Sauvage, as aux 15 victoires, subissant un réglage des armes de bord à Toula en mai 1944.

Les mécaniciens russes du Normandie attendent d'embarquer à bord de Li 2 (C-47) lors du mouvement du groupe de Doubrovka vers Mikountani en juillet 1944.



Le Lieutenant Danilenko, premier officier mécanicien du Normandie, pose devant le Polikarpov U2 de liaison, monture du Capitaine de Pange; Smolensk, mai 1944.

ITINÉRAIRE DU « NORMANDIE-NIÉMEN » créé le 1-9-1942 par le GÉNÉRAL DE GAULLE + DATE D'ARRIVÉE EN U.R.S.S., le 28



1^{re} CAMPAGNE (1943) ●

Commandant J. TULASNE - P. POUYADE
(avec mécaniciens français)

- 3. 22- 3-1943. POLOTNIANI-ZAVOD (Russie du centre).
- 4. 16- 4-1943. MOSALSK.
- 5. 20- 5-1943. KOZIELSK.
- 6. 2- 6-1943. KHATIONKI.
- 7. 18- 8-1943. GORODIETCHNIA.
- 8. 24-8 au 28-8-1943. TERRAIN AVANCÉ DE SPASS-DIEMIANSK. MICHKOVO.
- 9. 2- 9-1943. BARSOUKI.
- 10. 15- 9-1943. FILATKI.
- 11. 18- 9-1943. SLOHODA.
- 12. 5-10-1943. MONOSTIRCHINA. Avions - YAK-1 <
- EFFECTIF : ESCADRILLE, puis GROUPE à 2 Escadrilles.
- 13. 6-11-1943. TOULA (Hiver 1943-1944). — D.A.T. ARRIVÉE DES RENFORTS. — CREATION DU RÉGIMENT.

2^{me} CAMPAGNE (1944) ■

Commandant P. POUYADE

- 14. 29- 5-1944. DOUBROVKA (Russie).
- 15. 18- 7-1944. MIKOUNTANI (Lithuanie).
- 16. 20- 7-1944. ALITOUS-SUR-NIEMEN.
- 17. 18- 9-1944. ANTONOVO.
- 18. 6-10-1944. SREDNIKI.
- 19. 10-10-1944. ANTONOVO.
- 20. 22-10-1944. DIDVIFE-STERKI.
- 21. 27-11-1944. GROSS-KALWEITCHEN (Prusse Orientale).
- 22. 6-12-1944. MOSCOU. Déplacement du régiment. Présentation au général de Gaulle. Avions - YAK-9 <
- EFFECTIF : RÉGIMENT A 4 ESCADRILLES.
- SPECIALISTES MÉCANICIEUS : SOVIÉTIQUES.

3^{me} CAMPAGNE (1945) ■

Commandant L. DELFINO

- 23. 14-1-1945. DOPENEN.
- 24. 26-1-1945. GROSS-SKAÏSGIREN.
- 25. 27-1-1945. LABIAU-sur-BALTIQUE.
- 26. 5-2-1945. POWUNDEN.
- 27. 14-2-1945. WITTENBERG.
- 28. 23-2-1945. FRIEDLAND.
- 29. 7-8-1945. BLADIAU.
- 30. 13-4-1945. EYLAU.
- 31. 5-5-1945. BLADIAU.
- 32. 8-5-1945. HEILIGENBEIL.
- 9-5-1945. VICTOIRE
- Avions - YAK-7 <
- EFFECTIF : RÉGIMENT A 3 ESCADRILLES.
- SPECIALISTES MÉCANICIEUS : SOVIÉTIQUES.

Normandie-Niémen.

Normandie devient Niémen avec félicitations et décorations pour ses personnels qui ne font qu'accroître leur ardeur à combattre. Cette fois, les Yak 9 sont relégués au profit de Yak 3 nettement plus performants et maniables; deux Yak 9 sont toutefois gardés pour les liaisons urgentes avec Moscou. Les premières chasses libres sur Yak 3 débutent le 20 août. Le temps n'est guère clément durant ce mois et les missions consistent essentiellement en harcèlement des troupes et mitraillages au sol. Le temps se remet au beau le 10 septembre mais le régiment ne dispose que de 19 Yak 3 et de 2 Yak 9. Le groupe se porte vers Antonovo, plus proche des lignes, les 17 et 18 septembre. Les missions de strafing succèdent aux reconnaissances armées mais le 19, Mourier poursuivant seul la mission après les ennuis mécaniques de son équipier Menut, coiffé littéralement 2 Fw 190; il envoie le leader en enfer mais ne peut réserver le même sort au second car ses armes s'enrayent. Plusieurs interceptions de Fw 190 et He 111 avortent faute d'avions, de moyens indispensables comme l'oxygène et surtout de transmissions radio, mais les pilotes taillent cependant en pièces de nombreux objectifs terrestres.

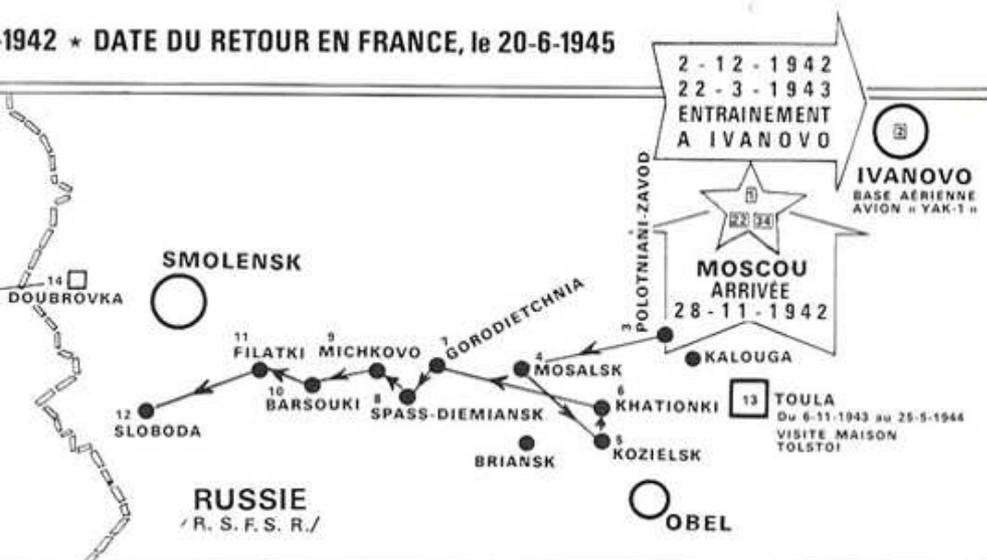
Une dizaine de Yak 3 arrivent en renfort le 22 septembre, de quoi reprendre sérieusement le travail. Les pilotes se plaignent toutefois amèrement des éternels mitraillages; seul Cuffaut en rompt la monotonie en grillant un petit Fieseler Storch près de la gare de Goumbinnen.

Une attaque de l'Armée Rouge sur Souvalki, protégée par les Yak 3 du Normandie-Niémen, n'amène pas la réaction escomptée de la Luftwaffe. Au hasard des patrouilles, les pilotes français ont parfois rendez-vous avec la victoire: Cuffaut et Bagnères croisent la trajectoire de 2 Bf 109 et d'un Bf 110 le 30 septembre. Cuffaut tire les deux 109, améliorant son palmarès d'un sûr et d'un probable. Le mauvais temps revient et persiste tandis que le groupe rallie Sredniki, sur les bords du Niémen, le 6 octobre 1944. Lors d'une couverture du front sur Taouraguïé, Matras et Douarre surprisent un Bf 109 et le descendent; ce même 9 octobre, un dispositif mené par Delfino accroche 8 Bf 109 et 4 Fw 190 mais le combat n'est pas concluant. Il en va autrement le 10 pour la patrouille Challe-Castin qui cisaille un Fw 190. Malgré la morosité due à la virtuelle inexistence de la chasse allemande, les anciens sont



Les frères René (à gauche) et Maurice Challe à Doubročka en juin 1944 devant le Yak 9 n° 60 de René Challe et qui porte l'emblème du GC III/7 au sein duquel il avait combattu en 1939-40. R. Challe commandait la 4^e escadrille (Caen) du GC 3 d'avril à décembre 1944 et la 1^{re} (Rouen) de décembre 44 au 17 janvier 1945 lorsqu'il fut blessé en combat aérien. Son frère Maurice, as aux 10 victoires et fin manœuvrier, disparut en mission sur la Prusse orientale le 27 mars 1945.

1942 * DATE DU RETOUR EN FRANCE, le 20-6-1945



FÊTES - RETOUR EN FRANCE

1945

- 23. 12-5-1945. ELBING.
- 24. 1-6-1945. MOSCOU. Don à la France de 40 avions de chasse, armement au complet.
- 25. 11-6-1945. ELBING: « Au revoir ! ».
- 26. 15-6-1945. POZEN-PRAGUE: Réception par les Tchèques.
- 27. 17-6-1945. STUTTGART. Réception par le général de-Lattre-de-Tassigny.
- 28. 20-6-1945. ST-DIZIER - PARIS-LE BOURGET.



assez réjouis par la prochaine permission qui cette fois se prendra non à Moscou mais en France!

Une offensive majeure de l'Armée Rouge est alors imminente et les anciens, bien qu'ayant amplement mérité leur séjour au pays, décident unanimement de rester à leur poste. Le 13 octobre, un Ju 88 tombe en flammes sous la mitraille d'André et de Penverne. Cette journée et les suivantes foisonnent de missions. Le 14, trois victoires s'inscrivent au tableau de chasse du régiment. L'offensive vers Koenigsberg est prévue pour le 16 octobre, il s'agit bien d'envahir la Prusse Orientale première portion du Reich occupée par les troupes alliées. Pistrak, avec les chars de l'avant-garde, guide les pilotes du Normandie-Niemen vers les objectifs. Au premier jour de l'offensive, l'Aspirant Challe démolit un Bf 109 qui s'accrochait à un Boston soviétique; peu après midi, une patrouille double envoi des Fw 190 au tapis (Perrin près de Chtaloupiéne et le Capitaine Challe près de Chirvind).

A 13 heures 10, Matras ajoute un Bf 109 à son score tandis qu'André fait pareil avec un Fw 190 qui s'écrase près de Goumbinnen. A 13 heures 30, Albert, Taburet, Marchi, de la Poype, Sauvage débusquent 8 Ju 87 et s'empressent, collectivement ou individuellement, de réduire la horde de Stuka de moitié. A 14 heures, Carbon cisaille deux Bf 109 et Lebras un Fw 190 aux environs de Chtaloupiéne. A 14 heures 45, le Colonel Pouyade, à la tête d'une formation de 10 Yak 3 protégeant quatre pelotons de bombardiers abat un Fw 190, imité par Perrin, Amarger, Cuffaut, de la Salle, Charras pendant que Castin ajoute un probable à son actif. A 15 heures 50, Delfino neutralise définitivement un Bf 109 et pendant ce temps, Laurent démolit un Fw 190 alors que Brihaye se débarrasse à grand peine de 6 Bf 109 et que Saint-Marceaux entreprend 2 Fw 190 sans résultat. A 16 heures 15, le Capitaine Challe double son score du jour en ayant raison d'un Bf 109, Génès et Manceau en expédient un autre au sol près d'Insterbourg. A 17 heures, une formation de 4 Yak détruit encore un Fw 190. Peu après 18 heures, une autre mission regroupant 7 avions du Normandie se bagarre avec des 109 et 190; Mertzi-sen et le jeune Challe mettent chacun un Bf 109 KO alors qu'Albert bute le feu à un Fw 190 et que le tandem de la Poype-Marchi en descend deux autres. Ce 16 octobre 1944 est sans conteste la journée la plus faste du Normandie-Niemen... Le régiment a accompli 100 sorties, couvert 126 bombardiers Boston ou Pe 2 et rayé

29 appareils des effectifs de la Luftwaffe plus 2 probables et 2 endommagés et ce sans la moindre perte pour le Normandie-Niemen et ses protégés!

Le 17 est à peine moins faste : en 109 sorties, 12 avions ennemis sont abattus, plus 4 probables, mais deux Yak 3 sont perdus, Emonet ne rentre pas au bercail : abattu, il sera recueilli grièvement blessé et rapatrié. Ce même jour, en soirée, des anciens reviennent de Moscou flanqués de nouveaux pilotes (Guido, Ougloff, Henry, Reverchon, Bleton, Piquenot et Monge). Joseph Risso, rentré de Moscou le 17, abat un Hs 129 dès le lendemain. La journée se solde, le 18, par 88 sorties et 12 victoires homologuées (7 Fw 190 et 5 Hs 129) sans avoir à déplorer de pertes. L'offensive a bien progressé mais ne peut fléchir; les pilotes du Normandie-Niemen lancent mission sur mission pour faire, le 20 octobre, une hécatombe de 11 avions ennemis détruits en combat aérien. La disponibilité du parc aérien, très sollicité par l'intense activité des 5 derniers jours, atteint la cote d'alerte... Le mauvais temps du 21 est mis à profit par la mécanique et les maigres missions en fin de journée ajoutent un Bf 109 au score du régiment. L'activité reprend fort le 22 car plusieurs missions amènent les Yak à en découdre avec des Fw 190 bombardiers et leur protection de Bf 109; le bilan est éloquent : 1 Bf 109 et 13 Fw 190, dont la plupart garnis de projectiles, s'ajoutent aux victoires du groupe. Le 23 octobre enrichit à nouveau le palmarès de 8 Fw 190 et d'un Bf 109. Le 24, citation à l'ordre du jour du Maréchal Staline pour le remarquable résultat atteint, ce qui n'empêche pas le régiment de sillonner le ciel de 8 à 16 heures. Risso et Laurent ouvrent la marque du jour en bousillant chacun un Fw 190 près de Goldap; les deux dernières missions sont cependant les plus fertiles car elles confortent encore 5 victoires pour un bilan quotidien totalisant 4 Bf 109 et 3 Fw 190 sans dégâts significatifs pour le Normandie-Niemen. Le chapelet des victoires continue à s'égrener avec ferveur, entouré de "prikaz" de Staline : 4 victoires le 26, 2 le 27, hécatombe de Hs 129 le 30.

Un nouvel accident douloureux marque les annales du Normandie-Niemen; le 29 octobre, Manceau et Perrin partent à la recherche de trophées dans les anciennes lignes allemandes quand Manceau saute sur une mine qui lui arrache le pied et retombe sur une autre qui lui sectionne le bras, l'infortuné pilote décèdera le 2 novembre.

L'unité fait mouvement le 27 novembre vers le terrain de Gross-

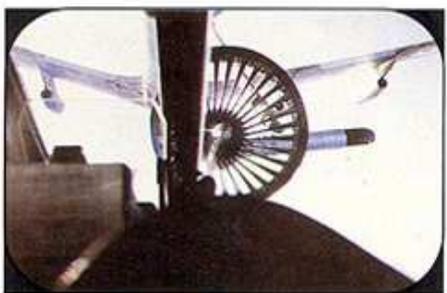
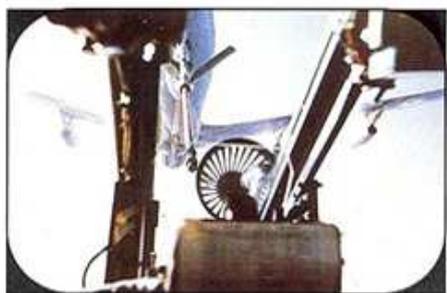
Kalveitchen en Prusse Orientale. Début décembre, peu de vols vu la mauvaise météo mais le groupe prépare fébrilement l'arrivée du Général de Gaulle et s'entraîne à la formation en vol "Croix de Lorraine". La rencontre historique aura lieu non sur le front mais à Moscou. Le Régiment au complet, Français et Russes, rencontre le Chef de la France Libre le 9 décembre pour une importante remise de décorations à l'ambassade de France; ce même jour, Albert et de la Poype sont faits héros de l'Union Soviétique, la plus haute distinction attribuée en URSS. Le 12 décembre, les grands anciens partent enfin en permission vers la France.



Un ravitaillement en vol, début 1984, comme si vous y étiez. Le F.1 s'approche du KC-135F et amène sa perche au contact de l'entonnoir jusqu'au verrouillage.



Le Mirage F.1C (n° 6130-MA) du 2/30 lors d'une alerte à Reims en décembre 1983; l'appareil est armé de 2 Matra 550 Magic en bouts d'ailes et d'un Matra 530 sous le fuselage.



Le Normandie-Niemen fêtait son quarantenaire le premier octobre 1982 à Reims en présence des personnels de l'Escadron et des Anciens qui posent devant un Yak 11 peint aux couleurs des Yak de 1943-45.



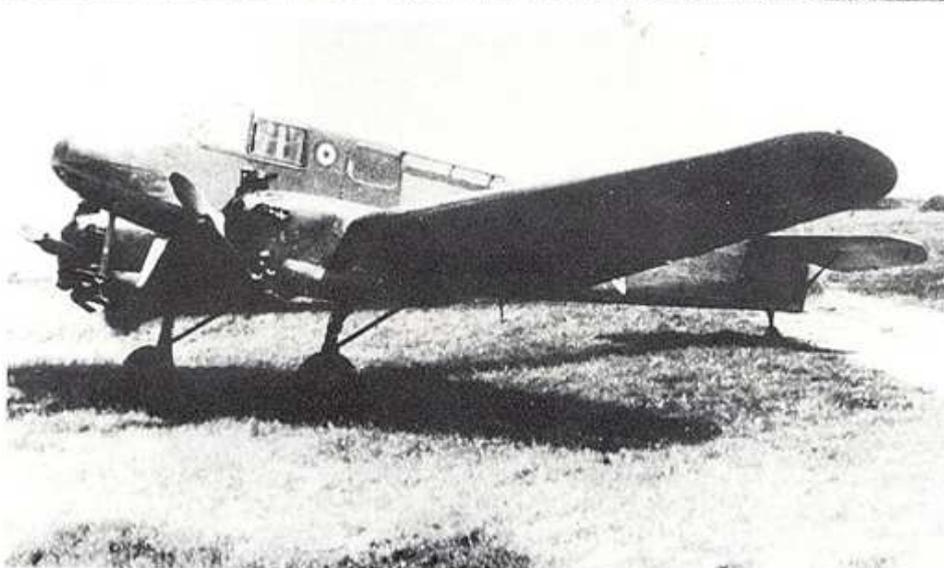
Traditions obligent : bizuthage de l'Aspirant Cordelet à son arrivée au Neu-Neu en 1986.



Léon Cuffaut, pilote foudroyé 13 fois victorieux, est vu ici en 1944 à bord de son Yak 9 marqué de son emblème personnel.



Le Yak 9 n° 19 de Gaston de Saint-Marceaux avec ses mécaniciens russes à Doubrovka en juin-juillet 1944.



Le Yak 6 de liaison, habituellement piloté par le Capitaine Jeannel, que le GC 3 Normandie perçut en février 1944.

Louis Querné dans l'habitacle de son Yak 9: son emblème personnel ne laisse aucun doute quant à ses origines bretonnes et sa volonté de combattre. Il fut porté manquant le 25.9.44 lors d'une mission, sur la Prusse Orientale.



Deux héros de l'Union Soviétique et deux as du Normandie: Roland de la Poype (16 victoires) et Marcel Albert (23 victoires) en 1944. Albert est le second as des Forces Aériennes Françaises Libres. Tous deux étaient de Bretonne origine.

Prusse Orientale : 3^e campagne.

C'est le plein hiver, les missions et rares combats deviennent doublement dangereux en raison du très mauvais temps : plafond au ras des arbres, brouillards épais et chutes de neige incessantes. Le Commandant Delfino, qui remplace le Colonel Pouyade à la tête du Régiment, doit se "gendarmer" pour que certaines missions projetées par la Division soient annulées en raison de ces conditions météo très scabreuses. Le 16 décembre, le Régiment est provisoirement ramené à 3 escadrilles commandées respectivement par les Capitaines Challe, de Saint-Marceaux et Matras. Les missions reprennent le 18 décembre suite à une sensible amélioration du temps. La période de Noël se passe dans le calme et sous la neige jusqu'au 30 décembre où, dans un ciel d'azur, Challe et de Geoffre entreprennent 2 Bf 109;

le Lieutenant de Geoffre doit se parachuter et ne rentrera à la base que le 2 janvier mais avec un Bf 109 à son crédit!

Au seuil de 1945, Normandie-Niemen affiche un prestigieux palmarès totalisant 202 victoires homologuées. Une grande offensive débute le 11 janvier et l'Aspirant Eichenbaum part en premières lignes pour guider les "Rayak" vers leurs objectifs. L'aviation allemande se manifeste à nouveau à partir du 14 janvier, permettant au régiment d'inscrire 6 victoires à son actif. La mauvaise météo de 15 est mise à profit pour confirmer les probables du 14, ce qui ajoute encore deux victoires sûres au palmarès... Le 16, le ciel est dégagé et l'activité intense est couronnée par 12 Fw 190 abattus et 1 Bf 109 en collaboration avec un P-39 russe. Le 17 dément à peine les succès de la veille avec 5 Fw abattus mais Charras ne rentre pas et Piquenot est descendu en flammes. Le 18, 5 Fw 190 sont encore incendiés et Charras refait surface : isolé la veille face à 20 Bf 109, il se camoufle dans les nuages et surprend ensuite

un 109 qu'il poursuit en rase-mottes, ouvre le feu et le voit percuter le sol. Le 19 janvier est encore placé sous le signe du succès car les pilotes français retranchent 2 Hs 129 et 3 Fw 190 des effectifs de la Luftwaffe.

Dès le 27, l'unité opère depuis Eichenwald (Labiau) à portée directe de Königsberg et de la poche de Pillau, solidement tenue par l'ennemi. Quelques rares missions entrecourent le très mauvais temps devenu l'ennemi commun des protagonistes. Le 5 février, une amélioration amène un certain regain d'activité, le terrain d'Heiligenbeil est mitraillé et un engagement sérieux se produit avec des Fw 190 durant lequel Penverne est porté manquant. Le 9 février apporte encore 2 Fw 190 et 2 Bf 109 comme trophées de chasse, suivis de 3 autres Bf 109 le 11 mais Iribarne et Monge ne rentrent pas, ce dernier rejoindra toutefois le régiment le 21 février.

Le 14 février, le Régiment avance et prend ses quartiers à Wittemberg. Le 20 février, l'effectif pilotes réduit à 24 amène le Commandant Delfino à ne maintenir que deux

À l'Ambassade de France à Moscou, le 9 décembre 1944, le Général de Gaulle décore des pilotes du Régiment Normandie-Niemen. De gauche à droite : P. Pouyade, M. Albert, R. de la Poype, R. Sauvage, J. Risso.



L'un des 13 pilotes du dernier renfort arrivé en URSS en avril 1945. J.-J. Deschepper pose sur son Yak 3 n° 14 à Poznan, lors du retour du régiment vers la France (juin 1945).



Un Yak 3 flambant neuf en voie de "normandisation" (grand numéro, éclair blanc, casserole d'hélice tricolore) à l'automne 1944. Le n° 24 fut fréquemment piloté par Marcel Albert lors de patrouille offensives en compagnie de Roger Sauvage.



Roger Marchi, le grand spécialiste de la voltige aérienne du régiment, à bord de son Yak 3 n° 4 aux 13 victoires au printemps 1945. Marchi se tua lors d'une séance de voltige à bord d'un Stampe SV4c en juillet 1946 à Toussus-le-Noble.



Yak 3 n° 1 du Régiment Normandie-Niemen en Prusse Orientale au début de 1945. Cet appareil, portant 8 marques de victoire, était celui de René Challe lorsqu'il commandait la 1^{re} escadrille (Rouen), de décembre 1944 au 17 janvier 1945.



Mosquito FB VI du G.C. 2/6 à Rabat-Salé (Maroc) en 1947. L'appareil a gardé son sérial RAF mais s'est vu adjoindre un numéro individuel (20) à l'instar de ce qui se faisait pour les Yak.



Republic F-47D Thunderbolt. Le H était l'appareil du Commandant Mahé lorsque le 2/6 était stationné à Oran-La Sénia (Algérie) à son retour d'Indochine.



41762/100

Grumman F6F5 Hellcat dont le Normandie-Niemen fut doté en décembre 1950 jusqu'à la fin de son tour d'opérations en Extrême-Orient en avril 1951. Contrairement aux autres appareils du Neu-Neu, les Hellcat n'en portèrent ni l'emblème ni la casserole d'hélice tricolore, marque spécifique de l'unité.



Yak 3 n° 1 du Régiment Normandie-Niemen en Prusse Orientale au début de 1945. Cet appareil, portant 8 marques de victoire, était celui de René Challe lorsqu'il commandait la 1^{re} escadrille (Rouen), de décembre 1944 au 17 janvier 1945.



Mosquito FB VI du G.C. 2/6 à Rabat-Salé (Maroc) en 1947. L'appareil a gardé son sérial RAF mais s'est vu adjoindre un numéro individuel (20) à l'instar de ce qui se faisait pour les Yak.



Republic F-47D Thunderbolt. Le H était l'appareil du Commandant Mahé lorsque le 2/6 était stationné à Oran-La Sénia (Algérie) à son retour d'Indochine.

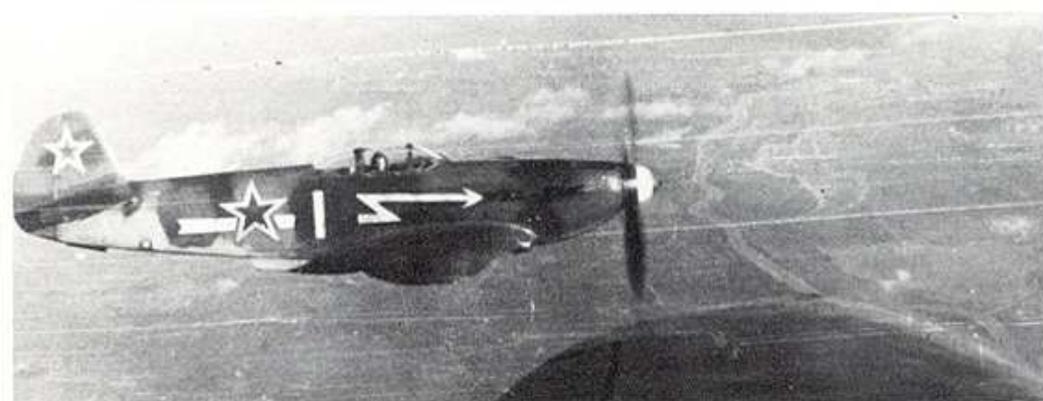


M. P. 2007

Grumman F6F5 Hellcat dont le Normandie-Niemen fut doté en décembre 1950 jusqu'à la fin de son tour d'opérations en Extrême-Orient en avril 1951. Contrairement aux autres appareils du Neu-Neu, les Hellcat n'en portèrent ni l'emblème ni la casserole d'hélice tricolore, marque spécifique de l'unité.



Début 1945, R. Iribarne devant le fameux Yak 3 n° 6, appareil attitré de M. Albert avec 22 des 23 victoires de l'as des as du groupe. L'appareil d'Albert ne fut jamais touché par le tir d'un avion ennemi durant les trois campagnes qu'il effectua sur le front russe.



Léon Ougloff en patrouille avec R. Sauvage à 4.000 mètres au-dessus de Königsberg en mars 1945. Ougloff remporta 7 victoires entre janvier et mars 1945 et se tua en service aérien à bord d'un Mosquito du Normandie-Niemen en juillet 1947 à Rabat. Le Yak 3 n° 1 était l'appareil de René Challe, blessé et hospitalisé le 17 janvier 1945.

escadrilles en opérations. Le régiment est mis en semi-repos le 26 février. Le 2 mars, de nombreuses décorations russes sont attribuées aux pilotes et mécaniciens du Normandie-Niemen.

Les missions reprennent à grande échelle le 7 mars 1945 vers Elbing et le Frisches Haff. Le 21 mars, le Général Petit, en visite au régiment, annonce la constitution d'un second groupe de chasse pour lequel 17 pilotes s'entraînent déjà à Toula; Matras quitte le groupe le 22 mars pour en prendre le commande-

ment. L'un des derniers combats gigantesques de la guerre se déroule près de Pillau le 27 mars; 3 Fw 190 et 2 Bf 109 sont incendiés mais l'Aspirant Challe et de Geoffre ne rentrent pas. Ce dernier passera des heures dans les eaux glaciales de la Baltique avant d'être secouru par les avant-gardes de l'Armée Rouge; grâce à son extraordinaire résistance physique, de Geoffre réintègre le régiment quelques jours plus tard.

Le régiment se pose à Bladiu le 7 avril et poursuit son travail

qui lui vaut de nombreux "prikaz" de Staline et de nombreuses décorations et promotions. Le terrain de Bladiu est sous le feu de l'artillerie allemande de Pillau et doit être évacué le 13 avril; au cours d'une salve, l'Aspirant Henry est touché par des éclats et meurt la nuit. Il est la dernière victime du régiment et il est aussi le pilote qui réalise la dernière victoire aérienne du Normandie-Niemen en abattant un Fw 190 le 12 avril, veille de son décès. Le régiment se replie sur Eylau-Althof, mais ce terrain boueux freine ses activités guerrières. André et Sauvage sont proposés pour la haute distinction de Héros de l'Union Soviétique. Le 24 avril, 13 pilotes arrivent en renfort à Heiligenbeil. Les anciens rentrent de permission le 30 avril et apportent une splendide casquette de lieutenant colonel pour Louis Delfino, promu à "titre officieux"...

Des nouvelles sensationnelles surgissent depuis quelques jours... la fin de la guerre est proche. Le 8 mai voit la cessation des hostilités en Europe mais ce n'est que le 9 qu'elle sera effective pour le Normandie-Niemen. Les missions cessent et les "praznik" (réceptions) s'intensifient sans que personne ne s'y oppose!

Retour triomphal!

Le régiment au complet se pose à Elbing le 12 mai 1945. Le Colonel - toujours provisoirement - Delfino rentre de Moscou et annonce le départ pour le 22 mai vers la France, via Moscou et le Moyen-Orient. Des discours et des toasts précèdent des adieux pleins d'émotion après une si longue et intense fraternité des armes. Les Li 2 (DC-3) décollent le 23 et mettent le cap sur Moscou mais sont rappelés à Elbing alors qu'ils franchissent le Niemen... Un mystère épais couvre cette décision mais s'éclaircit le premier juin avec un nouvel embarquement dans les Douglas qui atterrissent le soir même dans la capitale soviétique. Les réceptions s'enchaînent jusqu'au 9 juin lorsque tombe une nouvelle fantastique: Normandie-Niemen regagnera la France avec des Yak tout neufs! Ceci ce confirme et le retour à Elbing, où se trouvent les chasseurs au nez tricolore, est effectif le 11 juin.

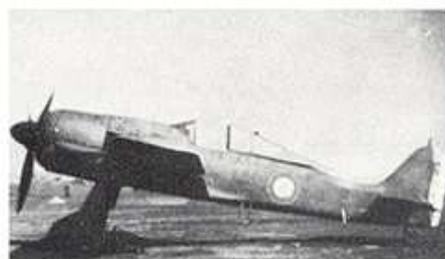
Le jour J est fixé au 15 juin; les Généraux Khrioukine et Zakharof adressent un dernier discours aux combattants français, dernières effusions avec les mécanos et le

Général Zakharof lui-même agite le drapeau du départ pour les escadrilles. Le dernier à décoller est le Yak du Colonel Pouyade qui a rejoint l'unité qu'il avait si bien menée et défendue. Via Posen et Prague, les Yak rallient Stuttgart le 17 juin et y séjournent jusqu'au 20, le Général de Lattre de Tassigny passant le régiment en revue le 19. Après une étape à Saint-Dizier, Normandie-Niémén presque au complet fait défiler Paris sous ses ailes victorieuses et ses 37 Yak 3 se posent au Bourget le 20 juin 1945 à 18 heures 40 sous les ovations de la foule parisienne et de nombreuses personnalités. Marchi, voltigeur chevronné, fait frémir la foule par une exhibition à couper le souffle.

Revenu victorieux dans la Mère-Patrie, le Régiment Normandie-Niémén mettait un terme à la glorieuse épopée écrite dans le ciel russe...

En semi-léthargie

La paix retrouvée ralentit évidemment les activités du Normandie-Niémén qui est à présent basé au Bourget. Ses Yak 3 apparaissent à de nombreuses fêtes aériennes pour le plus grand plaisir du public mais le manque de rechanges amène à cannibaliser des machines pour en maintenir d'autres en état de vol. Des NC 900, c'est-à-dire des Focke-Wulf 190 montés en France durant l'occupation, sont versés au Normandie-Niémén qui n'apprécie guère la réception de machines qu'il avait si âprement combattues pendant plus de deux ans. Ces 11 appareils ont été si bien sabotés durant l'occupation que peu volent correctement. Les NC 900 sont ferrailés en décembre 1946, soit dix mois après leur prise en compte. En mars 1946, le groupe fait mouvement sur Toussus-le-Noble qui devient sa nouvelle base. Le Normandie-Niémén, en semi-léthargie, y finit ses Yak 3 après avoir rapidement achevé les NC 900 dont il aurait préféré se priver...



NC 900, c'est-à-dire un Focke-Wulf Fw 190A-3 fabriqué en France. Le Régiment Normandie-Niémén percut 11 de ces appareils peu appréciés en 1946; ils furent ferrailés après 10 mois de service et suite aux incidents techniques systématiques.



Retour vers la France, le Régiment Normandie-Niémén fait étape à Stuttgart du 17 au 19 juin 1945. Roger Marchi fait une brillante démonstration de la maniabilité du Yak 3; tout le groupe est félicité par le Général de Lattre de Tassigny.



Yak 3 complètement francisé (cocarde d'intrados - gouvernail tricolore) au Bourget en octobre 1945.

Retour triomphal de Normandie-Niémén au Bourget le 20 juin 1945 avec 37 des 40 Yak 3 flambant neufs offerts par le Maréchal Staline et frappés de la Croix de Lorraine pour le voyage.



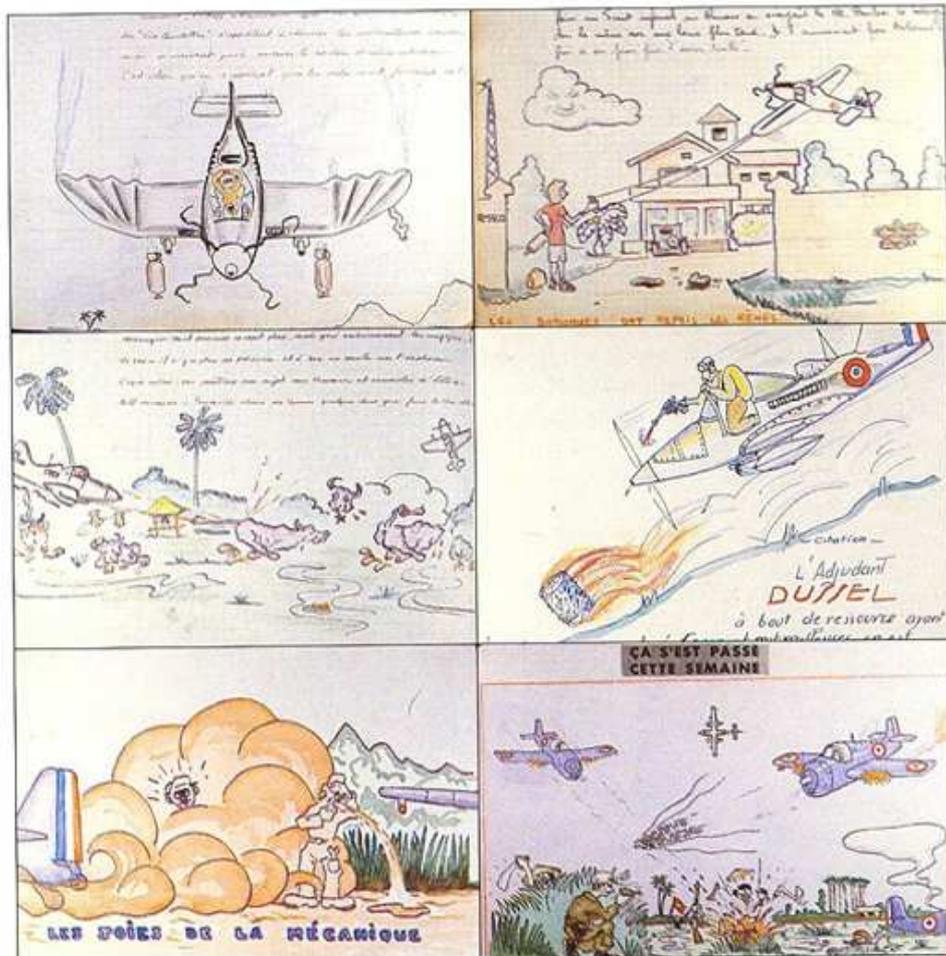


NOUVELLES PAGES D'HISTOIRE...

Au Maroc sur Mosquito.

Le Groupe de Chasse 3/5 Normandie-Niemen quitte la métropole vers le Maroc. Il arrive à Rabat-Salé en avril 1947 où il entame sa transformation sur Mosquito FB VI en compagnie du groupe Lorraine et, peu après son retour d'Indochine, du groupe Corse déjà doté de Mosquito. Les machines, issues des stocks de la Royal Air Force, ne sont pas de première fraîcheur et leur carrière au Normandie-Niemen est pour le moins problématique, les périodes d'activité étant fréquemment entrecoupées d'interdictions de vol pour raisons techniques. En novembre 1947, le Normandie-Niemen devient 2/6 lors de la formation de la 6^e Escadre qui comprend aussi le 1/6 Corse et le GR 1/20 Lorraine.

Face aux déficiences répétées des Mosquito, le 2/6 vole également sur monoplaces P-47 Thunderbolt, plus spécialement lors des campagnes de tir à Meknès. L'entraînement sur P-47 va s'intensifiant en



Le Commandant Joseph Risso, qui devint Général, devant un P-63 Kingcobra à Salon de Provence en juillet 1946; à l'arrière-plan, un P-63 du GC 2/9.

VIGNETTES D'INDOCHINE : extraites du journal de marche du 2/6, quelques tranches de vie de l'unité :

- Pichoff ayant forcé un piqué lors d'une attaque en novembre 1949 a froissé les ailes du P-63 44149 qu'il a fallu remplacer.
- Lors des essais moteur du P-63 44150, le Capitaine de Royer est allé perturber la sieste de son jeune fils, ce qui incita "les bobonnes à reprendre les rênes" en août 1950.
- La chasse aux Viets et aux buffles du quatuor Tourangin-Parodi-Clausse-Dussel en novembre 1949.
- L'AC Dussel mena sa mission jusqu'au bout...
- La mécanique a travaillé très dur en Indochine et cette vignette n'est qu'un clin d'œil...
- Pierre Marraud, posé en zone rebelle le 4 mars 1951, est défendu par le tir de ses coéquipiers (jusqu'à 5 mètres devant lui) avant d'être récupéré par hélicoptère et ramené au bercail.

vue du tour d'opérations en Indochine projeté sur Spitfire dès août 1949, mais le groupe ne prendra aucun P-47 en compte. Fin juillet 1949, les choses se précisent, le groupe sera doté de Kingcobra en Extrême-Orient...

Le 2 septembre 1949, les pilotes gagnent Sidi-Ahmed en Tunisie pour y effectuer leur transformation sur P-63 Kingcobra sous la férule des Capitaines Amarger et Rivory. Après un mois d'entraînement soutenu, les pilotes réintègrent Rabat-Salé d'où le groupe au complet prend le départ vers l'Indochine le 27 septembre 1949. Après un périple en chemin de fer au travers du Maghreb, l'embarquement à lieu à Bizerte pour un long trajet sur mer...

Kingcobra et Hellcat : le ciel et l'enfer indochinois

Le Normandie-Niemen est à pied d'œuvre à Saïgon le 30 octobre 1949, jour où il entame ses premières missions d'acclimatation à cette nouvelle guerre à bord de Siebel et Catalina. Les premiers jours de novembre sont inactifs côté vol, la mécanique n'ayant pas encore reçu le moindre outil mais un pochoir est cependant confectionné afin de décorer les Kingcobra de l'emblème du Neu-Neu. Le 13 novembre est le jour décisif : le 5^{ème} escadre passe les consignes à la relève. La mécanique se surpasse et le groupe effectue 12 sorties le 16 novembre dans le cadre d'une opération aéroportée alignant Ju 52, Dakota, Spitfire et Kingcobra.

Les missions de routine se succèdent jusqu'au 28 novembre lorsqu'une grande opération est montée sur Cao Lang en collaboration avec le marine et un Siebel guidant les strafings sur des sampans dont l'un, bourré de munitions, explose sous le feu des Kingcobra du Neu-Neu. A la mi-décembre, le Capitaine Billoin est rappelé en France et remplacé par le Capitaine de Montplanet à la tête du groupe.

Les premiers jours de 1950 amènent de nombreuses missions sur

la plaine des Joncs avec bombardements et strafings de sampans, jonques et croisements de pistes. Le taux de disponibilité des Kingcobra demeure faible car ceux-ci ont plus d'heures de vol à leur actif qu'ils ne devraient. La mécanique s'acharne à réparer fuites d'huile ou de liquide de refroidissement et des moteurs qui lâchent sans crier gare... Le Normandie-Niemen envoie cependant un détachement de quatre avions à Pnom-Penh (Cambodge) du 17 au 23 janvier; celui-ci est composé du Capitaine Mahé, Commandant Brunet, Allard et Toussaint. Les dégagements de postes relayent les attaques de sampans et les bombardements mais déjà le Viet dispose de DCA, en l'occurrence des mitrailleuses lourdes qui font souvent mouche... Vu la concentration de DCA lourde, le Commandant Brunet et sa patrouille dégageant le poste de Lao Lanh se voient contraints d'appeler la patrouille Taburet-Parodi pour la neutraliser. Durant le seul mois de janvier 1950, malgré toutes les vicissitudes techniques, le Normandie-Niemen parvient à totaliser 250 missions de guerre!

La fin mars est caractérisée par une intense activité guerrière sur Tra Vinh où de nombreuses patrouilles effectuent des bombardements systématiques et précis permettant

de dégager trois bataillons d'infanterie et les moyens marine qui y étaient déployés.

Le 12 avril, le Neu-neu se voit confier la mission peu ordinaire de détruire une station radio Viet localisée dans la pointe de Camau, ce qui est fait avec maestria entre 12H et 12H10.

A cette époque arrive le premier hélicoptère Hiller 360 qui devrait permettre d'assurer, depuis Tan Son Nhut, des sauvetages rapides de pilotes posés en territoire hostile. Lors d'une attaque sur Tra-Vinh le 5 mai, Perrier reçoit un coup de DCA en plein dans le système de refroidissement et pose son P-63 sur le ventre près d'un poste ami; il s'en tire sans une égratignure.



De haut en bas :

Normandie-Niemen perçut des Mosquito FB VI en mai 1947 lors de son affectation à Rabat-Salé au Maroc. Le TE794/n° 33 est vu à Salé durant l'été 1947.

Mosquito RF894/n° 25 en vol au-dessus du Maroc en 1947; à noter : les casseroles d'hélice tricolores, signe particulier des avions du Neu-Neu avant l'ère des réacteurs.

L'emblème du Normandie-Niemen porté à gauche de l'habitacle sur les Mosquito basés à Rabat de 1947 à 1949.

Sur le parking de Rabat-Salé en 1947, les Mosquito FB VI du GC 2/6 Normandie-Niemen. Durant cette courte période opérationnelle, les Mosquito furent plusieurs fois interdits de vol suite à des incidents techniques majeurs.



Le GC 2/6 Normandie-Niemen reprit les P-63 Kingcobra du 1/5 en Indochine en octobre 1949. Les P-63 aux marques du Neu-Neu sont vus ici fin 1949 à Tan Son Nhut (Saïgon).



Transformation sur Kingcobra à Sidi-Ahmed (Tunisie) en septembre 1949 avant le départ pour l'Extrême-Orient du 2/6, la mécanique est au travail (Sgt Simorre, Adj. Boubel, Sgt Souchard).



La mécanique travailla dur à maintenir les Kingcobra fatigués en état de vol en Indochine. Le 311697V part en mission sur Tra-Vinh en janvier 1950 et en revint avec une hélice trouée par ses propres armes suite à un dérèglement du mécanisme de synchronisation.



La mécanique pose pour la postérité sur le Kingcobra GI44142 habituellement piloté par Pierre Marraud; Tan Son Nhut, octobre 1950.

La guerre de Corée éclate le mercredi 28 juin; les pilotes apprennent qu'une aide renforcée et accélérée en matériel pour l'Indochine est consentie par les Américains. Certains d'entre eux se voient déjà patrouiller sur Saïgon aux commandes de Thunderjet rugissants... Les Viets se modernisent aussi comme peuvent s'en rendre compte les pilotes qui mitraillent Tan Uyen lorsqu'ils se font canarder par des canons de 40 mm et que le Kingcobra "T" du Capitaine Mahé ramène un éclat dans l'hélice.

Début octobre, les activités Viet-Minh sont en recrudescence en Cochinchine et au Cambodge, entraînant un surcroît d'activité du Normandie-Niemen qui attaque sampans, troupes rebelles à la bombe et à la roquette avec une pertinence qui lui vaut les félicitations du Général Chausson commandant les troupes au sol. Le Normandie-Niemen envoie un détachement au Tonkin du 16 au 22 octobre : quatre P-63 partent pour Hanoï - Gia Lam avec le Capitaine de Montplanet, Sauvaigo, Thomas et Houben. Venus par Dakota jusque Bach Maï, Vernet, Dussel, Barbier, Bretagnon, Jacob et Copin les y rejoignent. La première mission au Tonkin est menée le 18 octobre avec la destruction des dépôts de munitions et d'essence de Langson évacuée la nuit par l'armée.

Les premiers Hellcat, convoyés par le Dixmude, arrivent enfin à Tan Son Nhut le 29 octobre 1950. Le Normandie-Niemen déplore la perte du premier pilote du groupe le 2 novembre 1950. En patrouille en fin de matinée avec le Lieutenant Marraud, le Lieutenant Bastide a des ennuis de refroidissement et décide de se poser en catastrophe près du poste de Triton; son appareil se pose train rentré sur le terrain de football, racle le sol et bute sur une diguette où il s'éparpille; grièvement blessé, le Lieutenant Bastide décèdera quelques instants plus tard.

Une mission combinée, Kingcobra du Normandie-Niemen et Hellcat du Corse, est lancée sur Phung Niap le 17 novembre et il tarde aux pilotes de tâter de la nouvelle monture... Les premiers lâchers sur Hellcat démarrèrent le 21 novembre avec Liautard et Taburet comme premiers qualifiés sur Hellcat. Les autres pilotes accélèrent leur prise en main du nouveau chasseur et le groupe est transformé dans son intégralité peu avant Noël 1950. Les missions d'appui-feu se poursuivent néanmoins avec les Kingcobra sur la côte 49, Tra Vinh et autres concentrations Viet-Minh. Le 16 décembre, des pilotes d'Hanoï viennent enlever 6 P-63 du Normandie-Niemen dont le "M", navire



Tan Son Nhut, le 24 mars 1951 (samedi saint) : briefing avant mission du Normandie-Niemen. De gauche à droite : Capitaine Mahé, Lieutenant Barbier, Adjudant-Chef Tarpin, Sergent Miart, Lieutenant Allard.

amiral. Six autres King partent vers Haïphong le 23 et il ne reste plus que 3 Kingcobra au Neu-Neu en cette fin 1950.

Un incident qui aurait pu être tragique se déroule le 19 janvier 1951. Sauvaigo et Jacquesson effectuent une mission de bombardement et strafing dans la plaine des Joncs lorsque le moteur du dernier cale net... Il va se crasher sur la route de Cai Lay et son appareil prend feu à l'impact avec le sol. Sauvaigo grimpe pour établir le contact radio avec Saïgon et, ne voyant pas Jacquesson, présume qu'il a péri dans l'avion accidenté. Comme le soir tombe, une expédition de secours avec parachutistes est reportée au lendemain matin. Ceux-ci s'ébranlent à l'aube, précédés par un Siebel piloté par le Commandant Brunet qui atteint le lieu du crash... son attention est captée par des éclats de miroir : Jacquesson est vivant après une dure nuit dans les marais. Des Hellcat décollent pour le défendre contre les Viets tandis que l'hélicoptère vole à son secours et l'enlève au nez et à la barbe des rebelles pour les ramener à Tan Son Nhut.

Le Normandie-Niemen, qui avait envoyé un détachement à Hanoï depuis début janvier 1951, reçoit l'ordre d'en mettre un autre en place à Tourane, en Annam, à partir du 30. La relève du groupe, c'est-à-dire les pilotes du 1/9, prennent leurs Bearcat en mains à la mi-février 1951. Les pilotes du Neu-Neu poursuivent inlassablement leurs missions sur la Cochinchine et l'Annam grâce au détachement de Tourane qui ne reviendra à Tan Son Nhut qu'à la fin du tour d'opérations.



Le P-63 44150 demeura au Neu-Neu durant tout son tour d'opérations indochinois malgré ses nombreux ennuis de moteur et de train. Transformé pour les missions-photo fin 1950, il devint pour ce travail le monture favorite du Capitaine Mahé qui effectua à son bord plusieurs missions de 4 heures de vol ou plus.

Le dernier incident notoire du tour d'opérations indochinois du Normandie-Niemen se passe le 4 mars 1951 lorsque Mahé, Marraud et Miart décollent pour aller bombarder la région de Giong Rieng. Mission accomplie, Marraud signale des ennuis de moteur qui se confirment bientôt par l'incendie de son Hellcat... Volant à 300 mètres d'altitude, Marraud n'a d'autre possibilité que d'aller se vomir au sol droit devant lui, près d'un canal bordé de paillettes et en pleine zone infestée de Viets! Marraud gicle hors de l'habitacle et s'éloigne de son avion en feu. La patrouille Perfettini-Tourangin décolle immédiatement pour relever celle qui protège Marraud. Des B-26 sont également dépêchés sur les lieux du crash de même que le Lieutenant Fumat, à bord de son Hiller 360, afin de secourir l'infortuné pilote. Ce dernier est entouré de Viets, tenus en respect par les Hellcat de ses coéquipiers mais la marge est mince car des rebelles sont cloués sur place par les Hellcat à cinq mètres seulement de Marraud! Les B-26 et Bearcat interviennent et repoussent les Viets à distance plus convenable afin que l'hélicoptère puisse se poser et rapatrier Marraud sain et sauf.

Le 7 mars, un détachement du groupe opère depuis Kep au Cambodge; les mécanos s'y rendent en Ju 52 de même que certains pilotes, les autres y amènent 3 Hellcat. L'opération aéroportée sur Ha Tien surprend les Viets si bien que le dispositif réintègre Saïgon le 10 mars. Le 11 mars, Pichoff, détaché à Tourane, se voit contraint d'amerrir à l'issue d'une mission en compagnie de Parodi. La marine le ramène après quelques heures de bain forcé dans des eaux infestées de requins... Le vendredi 13 mars bouillonne d'activité

car 23 sorties sur Can Ké et le Cambodge sont effectuées et chaque pilote mène 3 missions dans le courant de la journée.

Le 17 avril, un détachement du 2/9 rejoint Saïgon; parmi eux se trouve Amarger, un vétéran du Normandie-Niemen qui a participé à la campagne de Russie! Le 3/6 poursuit inlassablement ses missions d'appui-feu, la seule journée du 19 avril compte 14 sorties sur Tan Vyên, Badong et le Thap Moï et ses sampans qui encaissent les cartes de visite du Neu-Neu depuis de nombreuses semaines...

Le Normandie-Niemen clôturera son tour d'opérations en Extrême-Orient avec puissance, car il effectue encore 12 sorties le 29 et 6 le 30 avril 1951, dernier jour où le groupe "crevarde". Le détachement de Tourane rentre le 3 mai et le rapatriement

des effectifs est prévu par avion ou bateau du 3 au 9 mai 1951... L'aventure indochinoise se solde, pour Normandie-Niemen, par 4.977 sorties en 6.900 heures de vol.



Départ en mission de deux F6F5 Hellcat du Normandie Niemen à Tan Son Nhut en janvier 1951.



Le 19 janvier 1951, Sauvaigo et Jacquesson bombardèrent et mitraillèrent le Thap Moï en Hellcat. Au retour, Jacquesson eut des ennuis de moteur et dut crasher son Hellcat à Cai Lay, en zone rebelle. Alerté par radio par Sauvaigo, Saïgon monta une opération de sauvetage à la nuit tombante mais elle dut être remise au lendemain. Dès l'aube, un Siebel rallia le lieu du crash, Jacquesson étant présumé tué, lorsque le pilote vit des éclats de miroir. Jacquesson fut enlevé par hélicoptère à 10 heures moins 10 sous le feu rebelle et la protection des Hellcat et fut ramené intact à Saïgon en fin de matinée.

Transition sur Thunderbolt.

Après une période de repos suivant la campagne d'Indochine, le personnel navigant du Normandie-Niémen entame un stage à Avord et à Mont de Marsan. Le groupe vole à présent sur P-47 Thunderbolt sous le commandement du Capitaine Mahé. En décembre 1951, tout le monde est fin prêt et fait mouvement vers Oran-La Sénia en Algérie, base qui lui est désormais affectée. Le 7 février 1952, toutes les conditions sont réunies pour entamer un solide programme opérationnel pour le Neu-Neu. Un détachement est envoyé à Bizerte, car la situation se dégrade en Tunisie mais il rejoint promptement la Sénia le 22 février sans être intervenu...



Le premier mars, les P-47 participent à la manœuvre "Grand Slam" combinée avec l'US Navy. Si la patrouille de 4 P-47 en couverture haute n'a pas vu les Panther américains qui cravatent sur Tafaraoui le matin, ils coiffent, après un magistral piqué, les vagues de Corsair et Skyraider américains l'après-midi et s'octroyent 3 victoires... sûres, vu que 3 Corsair passent à la mer lors de l'appontage!

Fin avril 1952, Perfettini, Vernet, Jacquesson, Pichoff et Miart emmènent leurs Thunderbolt vers l'Italie afin de participer aux manœuvres Stratus.

Le P-63 (44149H) du GC 2/6 Normandie-Niémen en mission d'appui-feu sur la plaine des Jones en 1950. Ce Kingcobra eut une histoire mouvementée au Neu-Neu : Pichoff en vrilla les ailes lors d'un bombardement trop en piqué en novembre 1949. Doté de nouvelles ailes, le H eut des problèmes de refroidissement lors d'une mission de mitraillage dans la région de Tay-Ninh en septembre 1950 et le Capitaine de Royer le posa en catastrophe à la plantation de Can Khoi où il fut récupéré quelques jours plus tard.



Le 6 juin, le capitaine Mahé et le lieutenant Jacquesson posent les deux premiers Mistral à Oran, six autres les rejoignent le 10 juin! Le glas sonne pour les P-47, l'avenir est aux réacteurs, ce qui ouvre au Normandie-Niémen des perspectives radicalement nouvelles en cette mi-1952. Les lâchers sur le nouveau pur-sang débutent mais le gros des vols se poursuit néanmoins sur P-47. Début juillet, plusieurs pilotes se rendent à La Reghaïa avec leurs Thunderbolt pour les prises de vues du film "Les cochons n'ont pas d'ailes"; ils y font une remarquable démonstration, malheureusement endeuillée par l'accident du Sous-Lieutenant Deyts.

Les Thunderbolt sont définitivement remisés et les premières manœuvres alignant 12 Mistral ont lieu en Tunisie du 27 au 31 octobre 1952. Le 17 novembre 1952, le Groupe de Chasse Normandie-Niémen se scinde en deux escadrons (1/6 Oranie et 2/6 N.N.) formant ainsi la 6^e escadre de chasse.

Le P-47 Thunderbolt H du GC 2/6, appareil du Commandant Mahé, patron du groupe, à Oran-La Sénia en juin 1952.





DIX ANS A ORAN

Escadron Magistral sur Mistral

Le Normandie-Niemen aborde 1953 aux ordres du Commandant Mahé et du Capitaine Perfettini avec des Mistral tout neufs cravachés par 12 pilotes.

Les vols en Mistral s'intensifient et le Goëland affecté aux liaisons et au vol sans visibilité poursuit une carrière obscure mais bien remplie. L'escadre se déplace à Saint-Dizier du 18 au 23 mai afin de participer



Le Mistral n° 36 à La Sénia en fin 1953 montre clairement le positionnement de l'emblème du 2/6 sur le portillon du train avant.

aux manœuvres Horace.

Ce même mois, l'escadron complète ses effectifs avec huit nouveaux pilotes. En juin, coup sur coup, le Capitaine Perfettini et le Lieutenant Vernet éclatent un pneu au décollage et échouent dans la luzerne. Une forte délégation du Neu-Neu se retrouve à Orange le 25 juin 1953 pour y disputer la Coupe Comète qu'elle manque à deux malheureux points près... au profit du 1/5 Vendée. Entretemps, le Commandant Mahé quitte le 2/6 et le Capitaine Perfettini lui succède à la tête de l'escadron.

L'escadre arrose ses 10.000 heures de vol en février 1954 et participe successivement à d'importants exercices : Sans Atout III et Shield One (avec les aéronavales française et américaine). Le sort frappe encore durement le Normandie-Niemen le 28 mai 1954 lorsque le Mistral d'Etrieux sort d'une boucle trop bas et s'écrase parmi les avions au parking, tuant deux techniciens. Octobre 1954 est rehaussé par la manœuvre Scipion, qui à Rabat et Oran, oppose les Mistral du 2/6 aux Sabre des Canadiens.

La rébellion se manifeste en Algérie en novembre 1954 et l'escadron détache des Mistral à Téliergma dans le cadre d'opérations de maintien de l'ordre. Au tournant de 1955, le Capitaine Perfettini cède le commandement du 2/6 au Capitaine Grandperret. Plusieurs détachements sont effectués à Bliba et Téliergma courant 1956 et rien que pour octobre, 300 missions de maintien de l'ordre



Combats de chasse à La Sénia en mars 1958 : un "bull's eye" à la ciné-mitrailleuse signé Ravasini.



Blessé par le tir rebelle lors d'une mission d'appui-feu, le Sergent Fournier parvint à ramener et à poser son Mistral (209/60Q-E) à La Sénia le 10 septembre 1958.



L'un des premiers SNCASE SE 532 Mistral versés à l'E.C. 2/6 Normandie-Niemen (6-QE) avec le sergent Lastère à la Sénia en novembre 1953.

Détachement à Boufarik en octobre 1959 : lors d'un décollage sur alerte, le Sergent Lelong taxie avec vélocité et vient emboutir son leader arrêté en bout de piste le temps que l'armurier arme les roquettes... plus de peur que de mal!





Le NC 701 Martinet affecté aux liaisons et entraînement PSV de la 6^e escadre à Oran-La Sénia en 1955.



Mistral du 2/6 et Canadair Sabre lors des manœuvres combinées Scipion à Rabat fin octobre 1954.



Au parking à Tèlèrgma en fin 1956, ce Mistral du 2/6 est prêt à effectuer une mission d'appui feu avec deux bombes de 250 livres, 8 roquettes T-10 et ses 4 canons de 20 mm à 150 obus chacun.



Détachement de Mistral du 2/6 à Tèlèrgma en avril 1956 pour des missions de maintien de l'ordre.



Plongeant pour un tir air-sol dans la sebkra d'Oran en 1956, le Mistral 6Q-P.

Relaté par la presse, l'arraisonnement d'un DC-4 libanais par R. Lussagnet et Seban, radariste, au large d'Alger dans la nuit du 21 au 22.12.1960 à bord du Vautour 316.

sont effectuées par l'escadron. Armés de bombes ou de roquettes, les Mistral du Normandie-Niemen appuient plusieurs bouclages en avril 1957 dans l'oued Boukiou et sur le djebel Fillaoussène à la plus grande satisfaction des troupes au sol.

Les missions d'appui-feu se poursuivent durant les premiers mois de 1958 tandis que le 2/6, depuis Oran, assure toujours son rôle de défense aérienne. Le commandement du 2/6 est repris par le Capitaine Pracros, secondé par le Capitaine Oléo.

Le premier semestre de 1959 engendre un renforcement des missions d'appui-feu : un détachement de 6 Mistral armés de roquettes est basé à Méchéria en juin; en fin de mois, 8 pilotes et 6 appareils vont relever le 1/6 à Boufarik. Le mois des pépins et autres atterrissages manqués est sans conteste juillet 1959 : les posés sur le ventre sont inaugurés par le Sous-Lieutenant Cloarec et le Sergent Bruet. La relève du détachement à Boufarik s'effectue en tour-nante et sur base quasi hebdomadaire. Sur un décollage en alerte à Boufarik en septembre, le Sergent Lelong taxié avec une telle vélocité qu'il ne peut s'empêcher d'emboutir son leader, à l'arrêt au point fixe pour faire armer ses roquettes. L'année 1960 n'amène guère de changement dans le travail du Normandie-Niemen et mars voit la perte accidentelle du Sergent Sailliet lors d'une mission de maintien de l'ordre près de Géryville.

De nouvelles proies pour les Vautour du 2/6.

La mission du Normandie-Niemen est radicalement modifiée fin octobre 1960 car l'escadron abandonne ses Mistral et perçoit, le 28, ses

dix premiers chasseurs tous-temps Vautour IIN. Le Capitaine Petit en devient le commandant et les pilotes se doublent tous d'un navigateur-radariste. L'escadron-frère, 1/6 Oranie, change ainsi de mission et devient le 3/20 sur Skyraider. Un premier détachement de pilotes du Neu-Neu avait gagné Tours dès juillet 1960 pour s'initier au biréacteur, d'abord sur Météor VII d'entraînement, ensuite sur Météor NF XI de chasse de nuit. Dès août, le travail sérieux et en équipage était entamé sur les Vautour du Lorraine : vol sans visibilité, tirs air-air et air-sol. Le reste du personnel navigant avait démarré son stage à Tours fin août 1960.

L'escadron au complet rejoint Oran-La Sénia fin octobre pour entamer de nouvelles missions. Les vols se succèdent à un rythme effréné et, le 9 décembre, le Normandie-Niemen fournit l'escorte de la Caravelle amenant le Général de Gaulle en Algérie. Ses pilotes acheminent en outre vers Paris les enregistrements de ses discours.

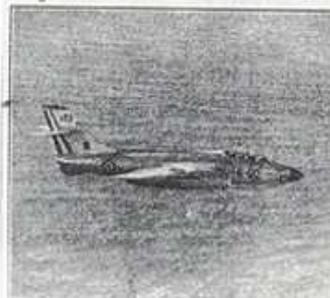
La nuit du 21 au 22 décembre 1960 est exceptionnelle pour le Neu-Neu. Le Sergent-Chef Lussagnet et le Lieutenant Seban (radariste) décollent sur alerte à trois heures du matin et interceptent un DC-4 libanais chargé de cinq tonnes d'armes destinées à la rébellion. Après quelques coups de semonce, ils l'amènent fermement à la Sénia... et font ainsi la une des journaux d'Alger et d'Oran. Le lendemain de Noël, Lussagnet et Laclau, en difficulté, se voient contraints de s'éjecter près de Saint-Denis-du Sig et leur Vautour 319 s'éparpille au sol. L'année 1960 se termine, fertile en événements qui demeureront heureusement exceptionnels...

Encore que le Vautour 311 percute le djebel Murdjajo le 17 janvier 1961, trois minutes après avoir quitté la piste de La Sénia... Charles Malgaroli et Eugène Faureau y laissent la vie. Dans les semaines qui suivent, de nombreux combats tournoyants sont menés avec des SM B.2 et Mystère IVA de la 8^e escadre, et pas forcément au désavantage du Vautour! Le Capitaine Monnier prend le commandement de l'E.C.T.T. 2/6 en juillet. le programme chargé de l'escadron comprend aussi des mission d'appui-feu, entre autre en coopération avec les Neptune de la marine. En novembre 1961, un détachement Vautour est envoyé à Tèlèrgma.

Poursuivant ses missions à un rythme optimal, le Normandie-Niemen subit le cours des événements et, avec l'auto-détermination de l'Algérie, l'escadron est rapatrié à Orange où il devient l'E.C.T.T. 2/30 à dater du premier mars 1962.



La chasse en action dans le ciel d'Oranie **UN « VAUTOUR »** a joué le « Salaire de la peur »



pour intercepter un D.C.-4 libanais

Glisant sans sa proie, à quelques mètres, il lui passe devant le nez, provoquant un incroyable déplacement d'air



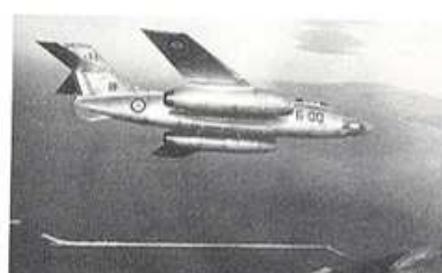
UN QUART DE SIECLE EN METROPOLE



En vol sur l'Aurès, le 6-QN lors d'un détachement à Telerma en novembre 1961.



Meteor VII et NF XI, appareils sur lesquels les pilotes et radaristes du 2/6 Normandie-Niemen effectuèrent leur transformation à la chasse tous-temps à Tours de juillet à septembre 1960.



Le Vautour IIN n° 333/6QQ, l'un des premiers perçus par l'ECTT 2/6, survole la rade de Mers-el-Kébir en janvier 1961.



D'Oran à Orange à Reims

Devenu E.C.T.T. (Escadron de Chasse Tous-Temps) 2/30 en mars 1962, le Normandie-Niemen se voit confier la défense aérienne du sud-est de la France depuis sa base d'Orange. Un rôle d'instruction lui étant également dévolu, le 2/30 perçoit trois B-26N équipés radar dès janvier 1963.

Le Neu-Neu découvre les collaborations OTAN et travaille avec les Italiens à Cameri et les Espagnols à Valence durant l'été 1963. Le commandement passe au Capitaine Gonon en juillet 1963 et le Capitaine Grimaud lui succède en septembre 1964. Un événement historique marque ce mois d'octobre 1964 car un Yak 3 (celui du musée de l'air) rejoint un Vautour du Normandie-Niemen sous le parrainage du Colonel André, ancien du Normandie-Niemen en Russie et commandant de la station-radar de Giens à cette époque.

Briefing avant manœuvres à l'ECTT 2/30 à Orange en 1963. De gauche à droite : le Capitaine Bonnières (radariste), l'Adjudant Gillet (pilote), le Lieutenant Lagraula (radariste) et le Lieutenant Lussagnet (pilote).

Photo de famille du 2/30 en novembre 1970 à Reims; le Vautour IIN 30-MQ est l'un des deux engagés dans la Coupe Cafda en octobre 1968 et que le Normandie-Niemen remporta (ainsi qu'en 1967).



La réparation de la piste d'Orange amène le gros de l'escadron à prendre ses quartiers à la base aéronavale de Nîmes, l'autre partie se trouvant à Reims. Les manœuvres La Fayette IX combinées en octobre avec la VI^e Flotte américaine suscitent quelques belles interceptions pour les Vautour du neu-Neu : 29 Phantom, 21 Crusader, 19 Skyhawk, 6 Tracker et 3 Skywarrior lui sont homologués, avec photos ciné-mitrailleuses à l'appui. Le 2 juin 1966, le Normandie-Niemen perd un Vautour suite à des ennuis mécaniques mais l'équipage (Lt Lussagnet - Sgt Colomar, navigateur) s'éjecte et en sort indemne. L'avion va s'abîmer dans un champ du Vaucluse et le pilote se dit, dans son for intérieur, jamais deux sans trois... ce que le destin démentira.

Le 14 juin 1966, nouveau branle-bas pour l'escadron qui déménage sur Reims, nouvelle affectation de l'unité. Le personnel s'est à peine acclimaté à sa base champenoise qu'un incident survient le 3 décembre. Celui-ci, qui aurait pu être dramatique, démontre la grande maîtrise et la solidarité des équipages du Neu-Neu. Le Vautour, piloté par Jacques Dumais avec Jean Burdin en place arrière, s'entraîne à basse altitude dans la crasse et heurte accidentellement un vol d'oies sauvages. Les

volatiles endommagent sérieusement l'appareil; la verrière vole en éclats et le pilote est grièvement blessé. Un Vautour est envoyé à la rescousse et guide l'avion en difficulté vers la base pendant que le navigateur, plutôt que de s'éjecter, exhorte son pilote à tenir le coup et celui-ci, au prix d'efforts surhumains, ramène le Vautour sur la piste de Reims.

Trois équipages sont détachés à Abidjan fin janvier 1967 pour assurer la présence des ailes françaises (avec 2 Vautour du 3/30) à la grande fête aérienne de Côte d'Ivoire le 5 février. Trois autres équipages se déplacent vers Djibouti en mars 67 après escales à Amendola et Le Caire. Les Vautour s'y entraînent durant un mois. Le 25^e anniversaire du Normandie-Niemen est célébré à l'Arc de Triomphe le 27 novembre 1967 en présence des autorités, de 22 anciens et d'une forte délégation de pilotes venus de Reims. La coupe Cafda est remportée haut la main par les équipages Capitaine Martineau-Adjudant Pipault et Adjudant Morillon-Lieutenant Burdin; ce trophée envié consacre donc les qualités opérationnelles du Neu-Neu...

Les anciens du Normandie-Niemen ainsi que les Capitaines de Buttet et Martineau assistent, sous la férule du Colonel Risso, aux fêtes du cinquantenaire de l'aviation soviéti-

Le Normandie-Niemen a les honneurs de la presse champenoise début décembre 1966 après l'incident en vol à la suite duquel le pilote, le Sergent Dumais, fut blessé et soutenu par son radariste, le Lieutenant Burdin et un autre Vautour de l'escadron, et ramena son piège à la base.

Je voyais le visage ensanglanté de mon pilote, je ne pouvais pas l'abandonner



que à Moscou, en février 1968. Par quatre fois, durant le sombre premier semestre de 1968, l'escadron est endeuillé par la perte, en service aérien commandé, des équipages Floquet-Zalvalaio, Capitaine Martineau - Sergent-Chef Murgier, Soullhat-Guillaume et Commandant Genlot - Sergent Chef Devêche. La disparition du Sergent-Chef Demesmay, après une collision avec un autre Vautour, endeuille à nouveau l'unité le 21 août. Le Normandie-Niemen participe à un échange d'escadrons et se rend, en octobre 1968, au Jagdgeschwader 74 à Neuburg. La Coupe Cafda est gagnée pour la seconde fois d'affilée grâce au mordant des équipages du 2/30 : on est "pro" ou pas...!

Une délégation d'officiers soviétiques visite le 2/30 en janvier 1970. En juin 1970, le Normandie-Niemen enregistre sa 100.000^e heure de vol sur Vautour; une réelle performance. Visite du Général Zakharof à Reims le 14 juin 1970, il inaugure l'exposition philatélique du Neu-Neu en compagnie des grands anciens.

Septembre 1971 marque la vie de l'escadron d'une pierre blanche, ou plutôt d'une étoile rouge, car une escadrille de 6 Mig 21, accompagnée



Le Yak 3 n° 18 du Musée de l'Air en compagnie d'un Vautour IIN à Orange-Caritat en 1965.



Première visite des soviétiques au 2/30 à Reims avec des Mig 21 Fishbed du 23 au 26 août 1971.



Vu à Reims en 1971, le 30-ML/330 fut le dernier Vautour IIN de l'ECTT 2/30 à voler et fut convoyé en vol au Musée de l'Air du Bourget en

d'un Tupolev 124 et d'un Antonov 12 en support, mugit durant plusieurs jours dans le ciel champenois.

Le Commandant Roch préside aux destinées de l'escadron en septembre et est fêté, avec le folklore coutumier, pour ses 1.000 heures Vautour le 21 octobre.

Dès juillet 1972, des rumeurs fomentent de fols espoirs parmi le personnel navigant, du moins les pilotes, qui lorgnent l'œil humide vers le Mirage F.1 mais cela ne se confirme pas... En décembre, le Commandant Lussagnet effectue sa 6.000^e heure de vol au Neu-Neu sans qu'il ait eu à subir une troisième éjection... Les records se succèdent en ce début 1973 car l'Adjudant-Chef Christoph passe le cap des 2.000 heures et l'Adjudant-Chef Ladaigue celui des 1.000 heures sur leurs loyaux Vautour.

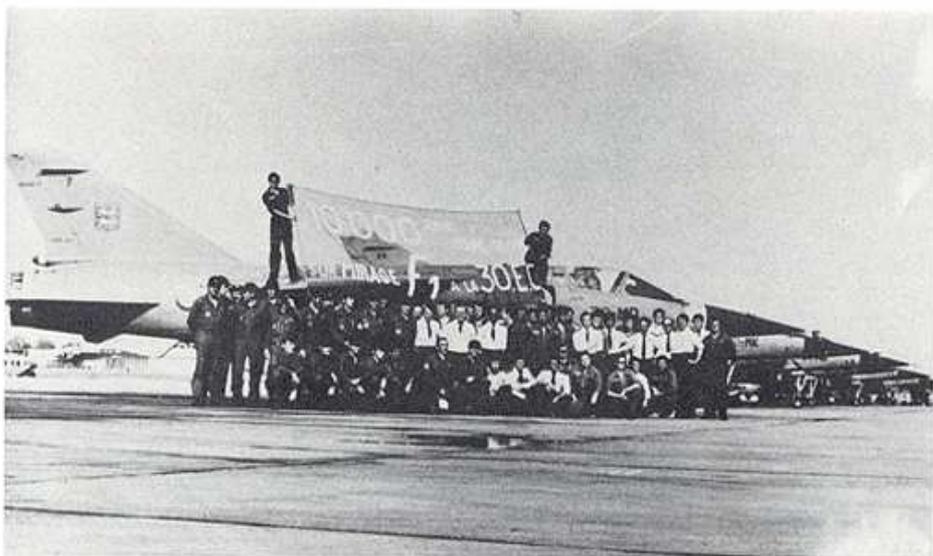
La nouvelle tant espérée tombe : le 2/30 sera le premier escadron de l'Armée de l'Air à être transformé sur Mirage F.1. Les pilotes n'en sont pas peu fiers, quant aux navigateurs, le moins que l'on puisse dire est qu'ils ont des sentiments mélangés à l'égard du nouvel appareil... Leur départ du 2/30 est chaleureusement fêté en mai 1973.

Neu-Neu numéro un sur Mirage F.1.

Les pilotes du 2/30 sont envoyés par détachements à Cazaux à partir de mai 1973 afin de prendre en mains leurs nouveaux pur-sangs "Mach 2+". Ils se qualifient promptement et les 6 premiers Mirage F.1 arrivent à Reims le 20 décembre 1973 avec le Commandant Pagès à leur tête.



Lors d'un échange d'escadron, le 30-MM/12 piloté par le Capitaine Ninassi a subi une rupture du train d'atterrissage à Bitburg en octobre 1974.



La 30^e Escadre fête ses 10.000 heures de vol sur Mirage F.1. sans le moindre accident, en juillet 1975 à Cazaux.

Le dernier Vautour IIN décolle de la Base Aérienne 112 au tout début de 1974 à destination du Musée de l'Air du Bourget où il témoignera aux générations futures d'une page significative de l'histoire des ailes françaises.



Le Mirage F.1C 30-MJ/10 atterrit à Reims, venant de Mont-de-Marsan en décembre 1975 avec le sergent Pomian aux commandes. C'était la seconde fois qu'un F.1C du Normandie-Niemen volait avec la charge offensive maximale : 2 Matra 530 sous voilure et 2 Matra 550 Magic en bouts d'ailes.

Le 2/30 participe à la manœuvre Datex 74, fringant et avide de mener ses redoutables F.1 au combat, fut-il simulé! Le nouvel intercepteur français y fait la démonstration de ses superbes qualités. Le bon comportement du Neu-Neu se confirme en septembre lors de la manœuvre Crack-Force où pendant trois jours les pilotes sur leurs F.1C flambant neufs se mesurent avec les F-4, Hunter, F-104 et autres SM B.2, T-33, Mirage V et F-8E. En juillet 1975, le cap des 10.000 heures de vol sur Mirage F.1 est franchi. Le 26 septembre, une délégation d'anciens vient constater l'allant de la jeune génération et s'en retourne très satisfaite. Au cours de cette visite, le Général Pouyade peint avec émotion l'éclair blanc de la 303^e division sur l'emblème de dérive d'un F.1. En novembre, Datex 75 confirme les qualités du Mirage F.1C et le bon niveau d'entraînement des pilotes du Neu-Neu, ce qui permet d'aborder 1976 avec un optimisme justifié.

Le Capitaine Sabathe prend le commandement du 2/30 le 9 septembre 1976. Le premier F.1 est perdu en avril 1977 sur une panne de réacteur au décollage mais le pilote est sauf. Du 24 au 29 juillet 1977, neuf pilotes du Neu-Neu et six Mirage F.1 font défiler les cocardes françaises sur Moscou, la délégation française étant menée par les Généraux Montrelay et Risso.

Du 4 au 8 septembre 1978, une escadrille de Mig 23 conduite par le Général Andreyev leur rend la politesse en visitant le Normandie-Niémen à Reims. Cet événement exceptionnel est célébré avec le lustre qui lui revient. Deux manches et la belle qui se joue du 26 au 29 août 1979 lorsque quatre Mirages F.1 effectuent une visite en URSS.

Au retour de ce court périple en Union Soviétique, le Commandant Billot-Laillet et les pilotes du 2/30 témoignent du souvenir vivace et de l'empreinte profonde qu'a laissé le Régiment Normandie-Niémen dans ce pays où des centaines de rues, places ou écoles portent son nom en hommage à la fougue et à l'ardeur à combattre des pilotes des Forces Aériennes Françaises Libres de 1943 à 1945.

La sarabande des exercices se poursuit et les F.1 du Neu-Neu se mesurent même aux F-15 américains à Orange et les pilotes de F.1. doivent se montrer très astucieux pour combattre le redoutable biréacteur américain. Le 6 janvier 1982, l'escadron déplore la perte du Capitaine Damian.

Début octobre 1982 est un grand moment pour le Normandie-Niémen qui célèbre sont quarante-



Vu en 1977, le 30-MS/15 arbore le grand écusson du Normandie-Niémen sur la dérive.



Le Normandie-Niémen reçut ses premiers Mirages F.1C-200 à perche de ravitaillement en vol au début des années 80. Le 30-MP/267 est l'un d'eux et est vu en vol en 1981; cet avion fut fréquemment piloté par le Capitaine Dutartre, notamment lors des exercices Datex et Exlog 1983.



Pilotes du Neu-Neu et F.1C avec ou sans perche de ravitaillement air-air lors d'exercices à Istres en octobre 1982; le seul moustachu de l'équipe est le Hauptmann Nauert de la Luftwaffe, affecté temporairement au 2/30.



La Royale ne pouvant réfréner ses désirs, s'est appropriée un F.1C du 2/30 lors du regroupement, sur la BAN de Nîmes-Garons, en vue du défilé du 14 juillet 1983, devant le Président de la République, à Orange.

De haut en bas :

Les Mistral de l'EC 2/6 Normandie-Niemen sur le parking d'Oran-La Sénia en 1955.

Un Mistral de l'EC 1/6 Oranie, escadron-frère du Neu-Neu, préparé pour une mission d'appui-feu à Telerghma en 1956.

Gros-plan du Vautour IIN 6-QN (n° 342) lors du détachement de l'ECTT 2/6 à Telerghma en novembre 1961.



naire avec fastes. Un carrousel aérien exceptionnel subjugué tous ceux qui y assistent : il y a même un Yak 11 décoré exactement comme les glorieuses machines sur lesquelles s'illustrèrent tant d'anciens...

Le 2/30 participe au défilé aérien du 14 juillet 1983 en présence de Monsieur Mitterand, Président de la République. Comme les avions du 2/30 sont mis en œuvre sur la base aéronavale de Nîmes, les marins regardent avec envie ces superbes engins et s'approprient - symboliquement - un F.1 du Normandie-Niemen.

Le Commandant Grigaut succède, en 1983, au Commandant de Nomazy. Les exercices de ravitaillement en vol inaugurés début 1984 sont mis en application dès septembre lorsqu'un détachement du 2/30 est déployé au Tchad dans le cadre de l'Opération Manta. Le Normandie-Niemen fournit l'escorte de la Caravelle du Ministre de la Défense Nationale venu inspecter le dispositif à N'Djamena...

Le Commandant Dezaël prend en mains les destinées du 2/30 en 1985 et les confie en septembre 1986 au Commandant Imberti.

Plus de quatre décades se sont écoulées depuis la constitution du Groupe de Chasse Normandie. Une poignée de volontaires a élevé le renom des ailes françaises en terre étrangère et dans les jours les plus noirs de la guerre. Ils se sont forgé le palmarès le plus prestigieux des Forces Aériennes Françaises Libres et le flambeau qu'ils pouvaient légitimement brandir haut a été transmis à plusieurs générations de pilotes qui n'ont cessé d'en attiser la flamme ardente.

A l'aube de sa 45^e année d'existence, Normandie-Niemen n'a pas démerité et maintiendra sa place au pinacle de la Chasse...



Tranches de vie du Neu-Neu.



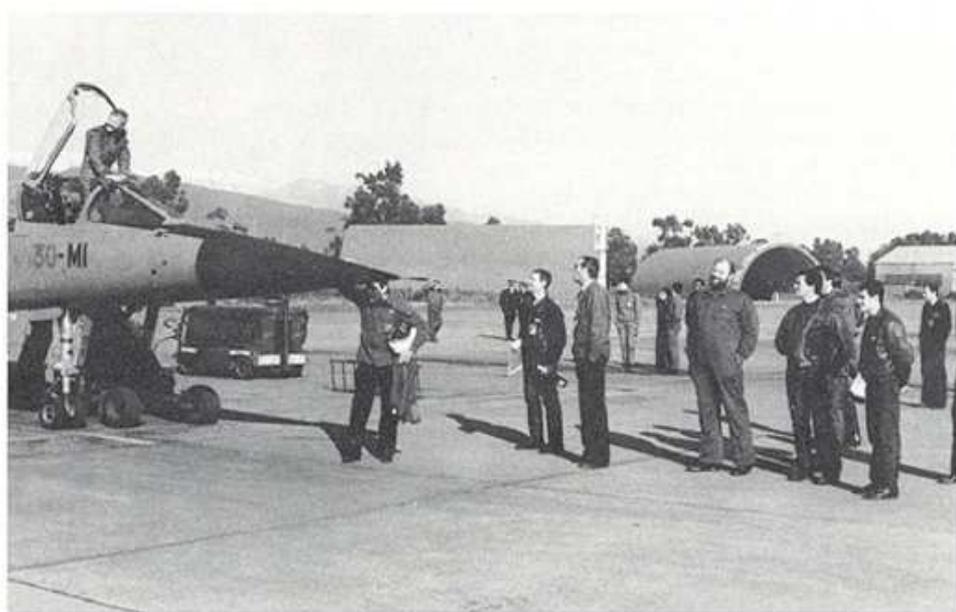
Vue partielle du musée du Normandie-Niemen à l'entrée de la salle pilotes.



Le sens des traditions : l'Aspirant Favre et le Lieutenant Girbe s'appliquent à la confection d'un emblème Normandie-Niemen.



Prise de commandement au 2/30 en septembre 1986 : à gauche, le Commandant Dezaël auquel succède le Commandant Imberti, au centre : le Colonel Fouquet, commandant l'Escadre.

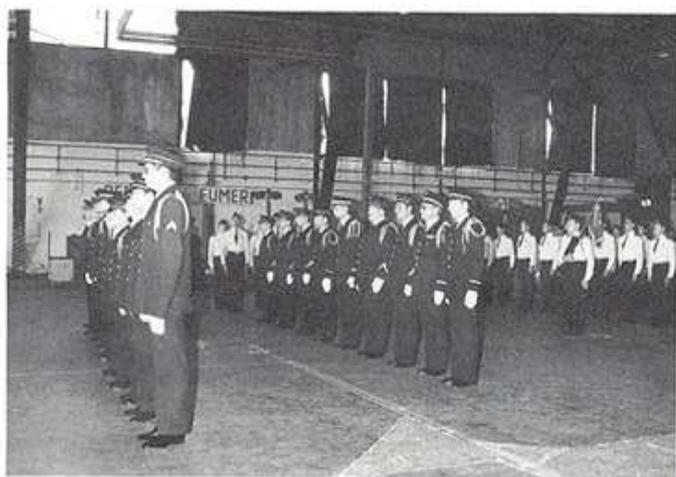


Le capitaine de Grandcourt est fêté - avec fastes et fumigènes - pour ses 4.000 heures de vol en mars 1987 à Solenzara.





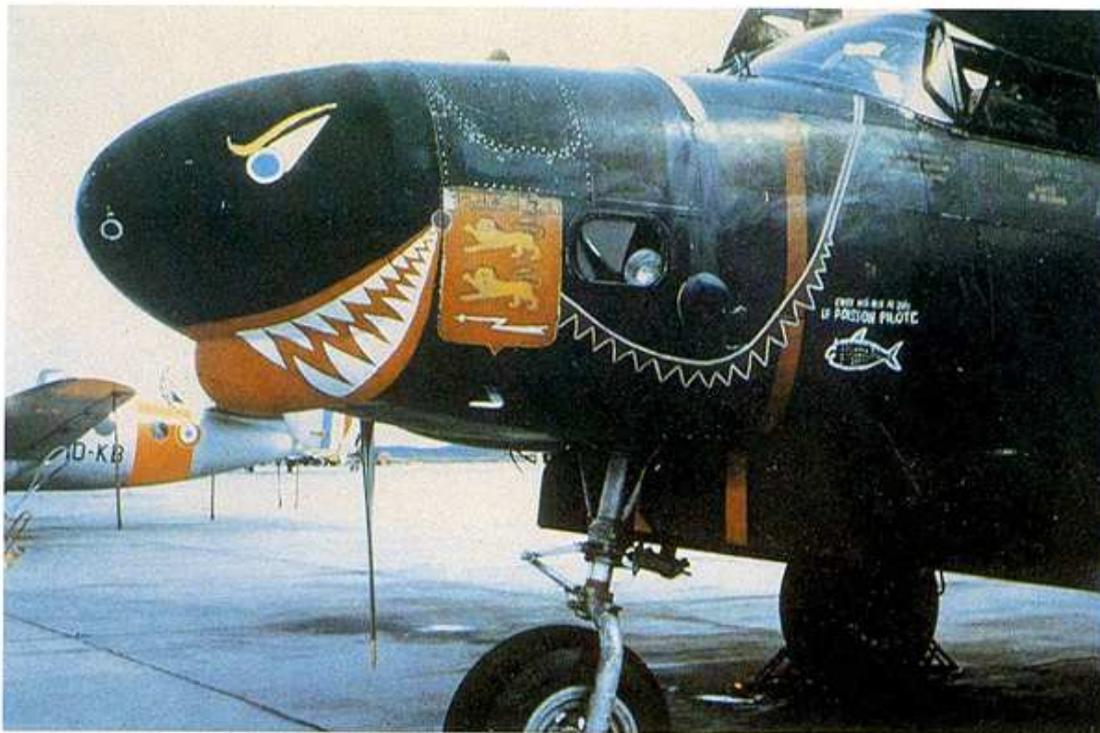
Les traditions sont vivaces au Neu-Neu : le Capitaine de Grandcourt épingle l'insigne de l'Escadron sur la poche du Lieutenant Despres, jeune pilote arrivé à l'unité en 1987.



Remise d'insignes aux personnels navigant et non navigant en novembre 1986.



La mécanique est constamment au travail pour garantir le niveau opérationnel de l'Escadron.



L'un des trois B-26N avec nez-radar opérés par l'ECTT 2/30 à Orange en 1965.



Vautour IIN badigeonné nuitamment par les pilotes du 3/30 Lorraine à Gazaux en avril 1972, suite à la visite à Reims de Mig 21 en septembre 1971.



Vu en 1972, le Vautour IIN n° 306 codé 30-MA de l'ECTT 2/30 Normandie-Niemen. Cet appareil a une longue histoire car il fut le premier Vautour pris en compte à Oran par le 2/6 en 1960, passa à Orange et aboutit à Reims. C'est depuis cette base qu'il effectua une mission en avril 1967 avec un pilote abonné à l'Escadron, le Lieutenant Costantini, lequel obtint une victoire sur un F-104G qui déclencha en vrille lors d'un combat simulé et dont le pilote eut à s'éjecter.

BILANS DE 45 ANS D'HISTOIRE PRESTIGIEUSE

Avions ayant équipé le Normandie-Niemen.

Dewoitine D.520	octobre 1942
Yakovlev Yak 7	11.1942 à 05.1945
Polikarpov U-2 (liaisons)	11.1942 à 06.1945
Yakovlev Yak 1	01.1943 à 11.1943
Yakovlev Yak 9	08.1943 à 08.1944
Yakovlev Yak 6 (liaisons)	02.1944 à 05.1945
Yakovlev Yak 3	08.1944 à 04.1947
NC 900 (Focke Wulf Fw 190)	02.1946 à 12.1946
De Havilland Mosquito FB VI	05.1947 à 08.1949
Bell P-63 Kingcobra	10.1949 à 04.1951
Grumman F6F5 Hellcat	12.1950 à 04.1951
Republic P-47 Thunderbolt	12.1951 à 09.1952
SNCASE SE 535 Mistral	06.1952 à 10.1960
SNCASO SO 4050 Vautour IIN	10.1960 à 12.1973
Douglas B-26 N Invader	01.1963 à 05.1965
Avions Marcel Dassault Mirage F.1C	12.1973 à...

Stationnements successifs du Normandie-Niemen.

Rayak (Syrie)	01.09.42 - 12.11.42
Pour les stationnements en Russie, voir la carte en début de plaquette.	
Paris-Le Bourget	20.06.45 - mars 46
Toussus-le-Noble	mars 46 - avril 47
Rabat-Salé (Maroc)	avril 47 - sept. 49
Saïgon (Tan Son Nhut) Vietnam (détachements à Pnom-Penh/Cambodge, Hanoï et Tourane)	oct. 49 - avril 51
Oran-La Sénia (Algérie)	07.02.52 - 01.03.62
Orange-Caritat	01.03.62 - 14.06.66
Reims	14.06.66 -

Palmarès 1943-1945

273 victoires homologuées pour 869 combats livrés en 4.534 heures de vol en opérations, se répartissant en :

168 Focke Wulf Fw 190
43 Messerschmitt Bf 109
28 Junkers Ju 87 Stuka
10 Henschel Hs 129
10 Messerschmitt Bf 110
5 Junkers Ju 88
3 Henschel Hs 126
3 Focke Wulf Fw 189 Uhu
1 Junkers Ju 52
1 Fieseler Fi 156 Storch

37 victoires probables

47 avions ennemis endommagés.

Tableaux de chasse

Scores personnels (victoires homologuées) des pilotes du Normandie-Niemen pendant leur affectation au Régiment.

Marcel ALBERT	23	Marc CHARRAS	7	Paul de FORGES	3
2 ^{ème} as français 40-45)		Pierre DECHANET	7	Roger DELIN	3
Jacques ANDRE	16	François de GEOFFRE	7	Alexandre LAURENT	3
Roland de la POYPE	16	Pierre LORILLON	7	Albert LEBRAS	3
Louis DELFINO	16	Charles MIQUEL	7	Jean LE MARTELOT	3
Roger SAUVAGE	15	Didier BEGUIN	6	Jean SAUVAGE	3
Albert LITOLF	14	Robert IRIBARNE	6	Roger VERSINI	3
Léon CUFFAUT	13	Jean MANCEAU	6	Roger DENIS	2
Georges LEMARRE	13	Pierre POUYADE	6	Jacques de SAINT-PHALLE	2
Roger MARCHI	13	Maurice BON	5	Jean de TEDESCO	2
Marcel PERRIN	13	Georges HENRY	5	Pierre DOUARRE	2
Albert DURAND	11	Yves MOURIER	5	Yves FAUROUX	2
Marcel LEFEVRE	11	Léon OUGLOFF	5	Yves MAHE	2
Joseph RISSO	11	Gaël TABURET	5	Jacques MATHIS	2
Yves CARBON	10	Adrien BERNAVON	4	Fernand PIERROT	2
Robert CASTIN	10	Charles de la SALLE	4	Joseph SCHOENDORFF	2
Maurice CHALLE	10	Maurice GUIDO	4	Marc VERDIER	2
René MARTIN	9	André LARGEAU	4	André BALCOU	1
Pierre MATRAS	9	Gérard LEON	4	Yves BIZIEN	1
Maurice AMARGER	8	Roger PENVERNE	4	Emmanuel BRIHAYE	1
René CHALLE	8	Albert PREZIOSI	4	Gaston de	
Henri FOUCAUD	8	Jean TULASNE	4	SAINT-MARCEAUX	1
Gabriel MERTZISEN	8	Léon BARBIER	3	Constantin FELDZER	1
Pierre BLETON	7	Jean BERTAND	3	Roger PINON	1

Dénominations successives.

Groupe de Chasse 3 (G.C. 3) Normandie	01.09.1942
Régiment / G.C.3 Normandie Niemen	21.07.1944
Groupe de Chasse 3/5 Normandie-Niemen	01.07.1945
Groupe de Chasse 2/6 Normandie-Niemen	01.06.1947
Escadron de Chasse 2/6 Normandie-Niemen	17.11.1952
Escadron de Chasse Tous Temps (ECTT) 2/6 Normandie-Niemen	28.10.1960
Escadron de Chasse Tous Temps (ECTT) 2/30 Normandie-Niemen	01.03.1962
Escadron de Chasse 2/30 Normandie-Niemen	20.12.1973

Les Commandants du Normandie-Niemen.

1942 Commandant Poulinquen
1943 Commandant Tulasne
1944 Commandant Pouyade
1945 Commandant Delfino
1945 Commandant Matras
1946 Commandant Delasalle
1947 Commandant Cuffaut
1948 Capitaine Billoin
1950 Capitaine de Montplanet
1952 Commandant Mahé
1953 Capitaine Perfettini
1955 Capitaine Grandperret
1958 Capitaine Pracost
1960 Capitaine Petit
1962 Capitaine Monnier
1963 Capitaine Gonon
1964 Capitaine Grimaud
1965 Capitaine Guillermin
1966 Capitaine Chollet
1967 Capitaine de Buttet
1969 Capitaine Gilles
1971 Commandant Roch
1972 Commandant Pagès
1974 Commandant Rater
1975 Commandant Douin
1976 Capitaine Sabathe
1978 Capitaine Job
1980 Commandant Billod-Laillet
1982 Commandant De Nomazy
1983 Commandant Grigaut
1985 Commandant Dezaël
1986 Commandant Imberti

Remerciements.

Les textes de cette plaquette sont directement inspirés des journaux de marche du Normandie-Niemen afin d'en respecter toute l'objectivité historique. Les illustrations proviennent des journaux de marche de l'Escadron, du Service Historique de l'Armée de l'Air, de l'E.C.P. Armées, du SIRPA Antenne Air ainsi que des archives et collections de Messieurs J.J. Deschepper, P. Fournier, G. Gervais, Girbe, R. Lussagnet, J.R. Mardelle, P. Marraud, Ravasini, J. Rizzo, P. Simorre et J.P. Decock. L'Association des Anciens et l'E.C. 02/30 Normandie-Niemen remercient bien sincèrement les personnes et organismes dont la contribution a permis d'enrichir le contenu de cette plaquette.

En couverture :

Mirage F.1C avec perche de ravitaillement en vol photographié face à la falaise de Cassis en fin 1986.

Insigne du G.C. 3 Normandie tel qu'il fut frappé à Damas en 1942 et porté jusqu'en 1945 par le personnel du groupe.

Insigne du Normandie-Niemen frappé en 1945 et toujours en vigueur actuellement. Outre les armes de Normandie, l'insigne porte l'éclair blanc, signe distinctif de la 303^e Division de Chasse soviétique à laquelle appartenait l'unité durant la dernière guerre.

Insigne commémoratif du 30^e anniversaire Normandie-Niemen qui fut frappé en URSS en



Un authentique Yak 3 du Normandie-Niemen, le n° 18 piloté par Albert et Lebras et qui fut l'un des premiers versés au Régiment en août 1944, est préservé au Musée de l'Air du Bourget. Il est vu ici au début des années 70 avant d'être repeint en tant que n° 4, piloté par Roger Marchi, tel qu'il est visible actuellement.



Au décollage à Solenzara en août 1984, le Mirage F.1C n° 251 (30-MH porte l'emblème Neu-Neu réduit sur la dérive.