



SERVICE HISTORIQUE DE L'ARMÉE DE L'AIR

HISTOIRE ORALE

Inventaire des témoignages

1ère Partie

Entretiens 1 à 145

Véronique DEBERNARDY-LEPERE - Françoise de RUFFRAY

1988



7

SERVICE HISTORIQUE DE L'ARMÉE DE L'AIR

HISTOIRE ORALE

Inventaire des témoignages

1ère Partie

Entretiens 1 à 145

Véronique DEBERNARDY-LEPERE - Françoise de RUFFRAY

1988

Histoire orale.

Histoire, orale... L'association de ces deux mots a longtemps fait frémir les historiens bien pensants, lesquels, comme chacun sait, ne voient guère de salut hors des parchemins authentiques.

En vérité, depuis plusieurs années déjà, nombre de distingués historiens se sont persuadés que les récits des acteurs et des témoins pouvaient porter d'utiles indications ; ils se sont aussi avisés que les chroniques de Villehardouin n'étaient rien d'autre que des témoignages, comme était aussi un témoignage la Guerre des Gaules racontée par Jules César, lequel n'était peut-être pas le parangon de l'objectivité.

Car là sont bien et l'écueil qui menace le témoignage enregistré et l'objection qu'on lui fait : il a la double fragilité de la mémoire et de la sincérité.

Je ferai ici observer que bien des sources écrites, revêtues des sceaux les plus prestigieux et des signatures les moins suspectes, n'en ont pas moins servi à propager beaucoup de contre-vérités, par omissions ou par affirmations téméraires. Et que bien des chercheurs hâtifs, s'ils ne prennent la précaution élémentaire de confronter à d'autres papiers ceux qu'ils tiennent pour des preuves, sont couramment en danger d'induire leur prochain en erreur.

C'est pourquoi, sachant qu'il faut appliquer aux témoignages enregistrés sur bande magnétique la rigueur de la méthode historique, ces bandes magnétiques doivent être tenues pour ce qu'elles sont : des archives à part entière. Dont l'exploitation, bien sûr, exigera sans doute des chercheurs de plus grands efforts.

Les archives orales rassemblées au Service historique de l'armée de l'Air couvrent aujourd'hui bien plus d'un millier d'heures d'écoute et concernent 520 témoins, tous liés aux forces aériennes françaises. Les premiers d'entre eux, sélectionnés dès 1974, étaient d'abord des centaines qui, pilotes, mécaniciens, ingénieurs, hommes politiques, avaient été les contemporains de l'aviation naissante et, pour certains, ses pères fondateurs. Par la suite, les témoins ont été choisis (et le sont encore) en raison des événements auxquels ils ont été mêlés ou des responsabilités qui ont

été les leurs au sein de l'aviation militaire. Ministres de l'Air, Chefs d'état-major, Inspecteurs généraux, Grands Commandeurs de l'armée de l'Air côtoient, sur les étagères de leur Service historique, de purs exécutants, officiers et sous-officiers pilotes, mécaniciens, commandos, convoyeuses de l'Air, appelés. Les deux guerres mondiales, l'Indochine, l'Algérie, Suez, l'armée de l'Air d'aujourd'hui sont les thèmes de leurs commentaires. Parce qu'ils éclairent souvent de façon lumineuse des archives écrites qui ne disent pas tout de décisions dont elles ne sont que l'expression et parce qu'ils remplacent parfois des archives inexistantes ou détruites, de tels témoignages sont des plus précieux à l'histoire.

Le présent inventaire est encore très partiel ; il couvre, dans l'ordre chronologique, les interviews des 145 premiers témoins et toutes ne sont pas, dans l'immédiat, consultables sans restrictions : c'est que, dans un domaine encore peu exploré, il faut admettre que le témoignage appartient à celui qui le livre, avec les limites que lui-même souhaite apporter à sa diffusion ou que la fraîcheur des événements impose.

Tel qu'il est, ce premier inventaire sera, j'en suis sûr, un instrument de recherche des plus utiles.

Vincennes, 31 mai 1988.

Général Lucien ROBINEAU
Directeur du Service historique de l'armée de l'Air

Cet ouvrage a été réalisé avec la collaboration de
Emmanuel Breguet, Nicolas Kieffer et Pierre Ordonez.

T A B L E D E S M A T I E R E S

Préface

Liste des sigles	1
Liste alphabétique des interviewés	5
Inventaire des interviews de 1 à 145	13
Index noms propres	361
Index noms matières	381
Ecoles	397
Escadrilles	399
Appareils	407

SIGLES

AA	: armée de l'Air
AEF	: Afrique Equatoriale Française
AFN	: Afrique Française du Nord
AFU	: Advanced Flying Unit
ALAT	: aviation légère de l'armée de Terre
ANORAA	: Association nationale des officiers de réserve de l'armée de l'Air
AOF	: Afrique Occidentale Française
BCRA	: Bureau central de renseignement de l'armée
CATAC	: Commandement aérien tactique
CDN	: Comité de Défense nationale
CECA	: Communauté européenne charbon- acier
CED	: Communauté européenne de Défense
CEV	: Centre d'essais en vol
CESA	: Centre d'études supérieures aériennes
CHEM	: Centre des hautes études militaires
CODA	: Centre opérationnel de la Défense aérienne
CSA	: Conseil supérieur de l'Air
CSI	: Commission de surveillance inter- alliée
DAT	: Défense aérienne du territoire
DCA	: Défense contre-avion

DPMAA	: Direction du personnel militaire de l'armée de l'Air
DTCA	: Direction technique du Commissariat de l'Air
DTI	: Direction technique et industrielle
ELA	: escadrille de liaison aérienne
EM	: Etat-major
EMAA	: Etat-Major de l'armée de l'Air
EMNB	: Ecole des mitrailleurs-navigateurs- bombardiers
EOB	: élève officier de réserve
ESGA	: Ecole supérieure de guerre aérienne
FAFL	: Forces aériennes françaises libres
FATAC	: Forces aériennes tactiques
FFC	: Forces françaises combattantes
FFI	: Forces françaises de l'intérieur
FFL	: Forces françaises libres
FLN	: Front de libération national
FTP	: francs-tireurs et partisans
GAO	: groupe aérien d'observation
GAR	: groupe aérien régional
GATAC	: groupe aérien tactique
GB	: groupe de bombardement
GC	: groupe de chasse
GIRA	: groupe d'instruction des réserves de l'Air
GMMTA	: Groupement des moyens militaires de transport aérien
GQG	: Grand Quartier général

GR	: groupe de reconnaissance
GT	: groupe de transport
IHEDN	: Institut des hautes études de la Défense Nationale
IPSA	: infirmières pilotes secouristes de l'Air
IS	: Intelligence Service
OAS	: Organisation armée secrète
ONERA	: Office national d'études et de recher- ches aérospatiales
ORA	: Organisation de Résistance de l'armée
ORSA	: officier de réserve en situation d'activité
OTAN	: organisation du traité de l'Atlantique Nord
OTASE	: organisation du traité de l'Asie du Sud-Est
OTU	: operational traiting unit
PCF	: Parti communiste français
PN	: personnel navigant
PSV	: pilotage sans visibilité
RA	: région aérienne
RAF	: Royal Air Force
SCLAM	: Service central de liaisons aériennes en métropole
SGPDN	: Secrétariat général permanent de la Défense Nationale
SDN	: Société des Nations

SHAA	: Service Historique de l'armée de l'Air
SHAPE	: Supreme headquarters of allied powers en Europe
SNCASE	: Société nationale de construction aéronautique du sud-est
STMA	: Service technique du matériel aéronautique
STO	: Service du travail obligatoire
USAF	: United States Air Force
VSV	: vol sans visibilité

PERSONNES INTERVIEWEES

ALLAIN (Maurice)	commandant	5
ARCHAIMBAULT (Henri)	général	30
d'ARNAUD DE VITROLLES (René)	général	117

B

BADRE (Paul)	colonel	40
BAILLY (Paul)	général	20
BALLET (Jacques)	colonel	115
BARBOU (Pierre)	lieutenant-colonel	15
BART (Guy)	capitaine	68
BASSET (Eugène)	général	37
BATTESTI (François)	commandant	38
BAZAUGOUR (Jean)	général	132
BECAM (Jean)	général	91
BELLENGER (Georges)	lieutenant-colonel	11
BEZY (Jean)	général	36
BLANCHET (Pierre)	ingénieur général	80
BLEUSTEIN-BLANCHET (Marcel)	monsieur	118
BLONDEL	ingénieur général	95
BODET (Pierre)	général	10
BOISSEAU (Maurice)	commandant	49
BOUCHON (Marcel)	lieutenant	122
BOULARD (Georges)		126
BOURSIN		99
BRANCHE (Joseph)	ingénieur en chef	83
BRUN (Jean)	commandant	125

C

CADET (René)	lieutenant-colonel	19
CAQUOT (Albert)	ingénieur général	48
CARAYON (Léon)	général	8
CARISTAN (Hilarion)	commandant	124
CASAMAYOR (Serge)	capitaine	102
CASTELLI (Jean)	lieutenant	74
de CAZENOVE de PRADINES (Pierre)	commandant	25
CHALANDON (Joanny)	lieutenant	123
CHALLE (Maurice)	général	39
CHEVALLIER (Léon)		129
CHRISTIANNE (Charles)	général	2
CLAISSE (Maurice)	lieutenant-colonel	103
COADOU (Marcel)	commandant	41
COSSART (Jean)	capitaine	65
COT (Pierre)		14
CUFFAUT (Léon)	général	64

D

DALSACE (Jacques)	capitaine	47
DAVET (Jules)	général	1
DELPORTE (Maurice)		128
DHERS (Auguste)	sous-lieutenant	84
de DIESBACH de BELLEROCHE (Louis)		72
DORDILLY (François)	colonel	97
DUBONNET (André)	lieutenant	23
DU BOUCHER (Jacques)	lieutenant-colonel	121
DU CAILLAR (Pierre-Louis)	commandant	85

DUCELLIER (Paul)		60
DUPERIER (Bernard)	colonel	98
DUPUICH (Jean)	commandant	66
DURAND (Gustave)	lieutenant	110

E

ERNOUL de la CHENELIERE (François)	général	140
ETEVE (Albert)	inspecteur général	4

F

FABRE (Henri)		7
FABRY (Jacques)	général	138
FA YET (Georges)	général	32
FISCH (René)	lieutenant	35
de FORCEVILLE (Philippe)	colonel	109
FOURQUET (Michel)	général	79
FRAISSINET (Jean)	capitaine	27
FRANTZ (Joseph)	capitaine	57

G - H - I

GALLOIS (Pierre)	général	145
GAMBIER (Paul)	général	21
GENTY-ROSSI (Ida)	commandant	134
GERARDOT (Paul)	général	33
GERAUD (André)	capitaine	96
GERMAIN (René)	sous-lieutenant	82
GERVAIS (René)	colonel	42

GIGNOUX (Paul)	commandant	55
GISCLON (Jean)	commandant	53
GONANT (René)	colonel	16
GREY (Charles)		61
GRIMAL (Georges)	général	127
GUIGUET (Joseph)	lieutenant	78
d'HARCOURT (Henri)	général	3
HAY DE SLADE (Henri)	colonel	143
HEBRARD (Jean)	général	13
HEURTAUX (Alfred)	général	31
HOFF (Pierre-Marie)	contrôleur général	89

J - K

JAUNEAUD (Henri)	général	24
JOANES (Marcel)		108
JOUANNEAUX (Michel)	lieutenant	90
JOUHAUD (Edmond)	général	120
KELLER (René)	général	45

L

LA CHAMBRE (Guy)		6
LAFONT (Henri)	colonel	114
de LA FREGOLIERE (Renaud)	lieutenant	87
de LA POYPE (Roland)	capitaine	144
LAUZIN (Henri)	général	44-63
LEBIEDEINSKY (Georges)	capitaine	112

LEFEVRE-UTILE (Michel)	capitaine	50
LELANDAIS (Louis)	sous-lieutenant	59
de LELEE (Joseph)	lieutenant	69
LEYAT (Marcel)	ingénieur	81
LITEZ-TIVERVAL (Marcel)		113
LUGUET (André)		70

M - N

MAILLARD		101bis
MARIAGE (Pierre)	colonel	116
MARTIN (André)	général	92
MATHIEU (Joseph)	capitaine	56
MAZO (Christian)	colonel	93
MENDES FRANCE (Pierre)	commandant	77
MICHAUD (Robert)	colonel	12
MONTRELAY (Marie-Alexandre)	général	43
NAZARE AGA (Djibrail)	commandant	75
NOE (Georges)		17

O - P - Q

PACOT (André)	colonel	142
PATAY (René)		131
PETIT (Gaston)		136
POIVRE (Marcel)	lieutenant	137
POTEZ (Henri)		67
POULIQUEN (Joseph)	lieutenant-colonel	28
POUYADE (Pierre)	général	71

R - S - T

RAOUL-DUVAL (Edouard)	colonel	111
de RANCOURT de MIMERAND (Henri)	général	100
RENAITOUR (Jean-Michel)		58
REVEILHAC (Jean-Baptiste)	colonel	94
RICHEY (Jean)	colonel	101
RIDRAY (Jean)	commandant	18
RISSO (Joseph)	général	130
ROMANS-PETIT (Henri)	colonel	135
ROQUES (Jacques)	capitaine	34-88
ROTIVAL (Daniel)	colonel	107
de ROUSSY de SALES (André)	commandant	46
SALIS (Jean)		141
SARDIER (Gilbert)	colonel	29
SARKIS (Robert)		62
	(voir aussi	209)
SOUFFLET (Jacques)	colonel	105
TARASCON (Paul)	lieutenant	22
TASSIN de SAINT-PEREUSE (Pierre)	colonel	7-119
TEISSERENC (Gaston)		139
THOUVENOT (Stéphane)	inspecteur général	106
THIRY (Jean)	général	52
TILLON (Charles)		51

U - V

de VENDEUVRE (Vassilia)		86
VENIEL (Victor)	colonel	133
VENOT (Gaston)	général	104
VIGUIER (Armand)	commandant	54
VOLPERT (Jean)	ingénieur général	76

W - X - Y - Z

WADDINGTON (Robert)	lieutenant-colonel	26
WEILLER (Paul-Louis)	commandant	73

N° 1

Général Jules D A V E T

Interview réalisée le 16 septembre 1974 au Bureau des Officiers Généraux - Durée : 2 h 30 mn - 1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 6 janvier 1884 à Toulon.

Décédé le 6 décembre 1978.

Engagé volontaire en 1905, passe par l'École militaire d'infanterie. Affecté au 1^{er} groupe d'aérostation de Versailles en 1914. Fait prisonnier. Rapatrié en France en 1918. Muté au 2^{ème} groupe d'aérostation en 1920 puis au 1^{er} régiment d'aérostation en 1923. Nommé de 1926 à 1931 à l'Inspection technique de l'aéronautique. Détaché en 1931 au cabinet du sous-secrétaire d'État au ministère de l'Air et en 1932 au cabinet militaire du ministre de la Défense Nationale. Rejoint l'EMG des forces aériennes en 1933 et en 1934 l'EM particulier du ministre de l'Air. Nommé commandant de l'Air en Tunisie en 1935. A la mobilisation en 1939, commande la base aérienne de Pau. Quitte son commandement en juin 1940. Nommé conseiller militaire auprès de l'ambassade de France à Berne.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1910
	- lieutenant	1912
	- capitaine	1915
	- commandant	1927
	- lieutenant-colonel	1933
	- colonel	1935
	- général de BA	1938
	- général de DA	1943

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

L'aviation avant la guerre 1914-18 - L'école de Saint-Maixent - Guerre 1914-18 - Captivité - Rentrée en France - Inspection technique (raids, essais) - Création de l'école de Rochefort - Personnalité du général Denain.

Laurent-Eynac et Riché - Opposition et sabotage à la création du ministère de l'Air - Organisation de l'aéronautique - Le changement d'arme du

personnel : rapports avec la Marine et l'armée de Terre - L'aviation en Afrique du Nord - Raids - Les événements du 6 février 1934 - Le découragement de l'aviation civile et militaire - Préparation d'un raid en Afrique avec l'Arc-en-Ciel - Critique de Pierre Cot et de son entourage - Création de l'École de l'air et recrutement.

Vuillemin et le Conseil supérieur de l'air - Causes de l'écroulement de l'armée de l'Air - Centre de bombardement de Pau - Faillite du commandement - Conceptions du maréchal Pétain et la doctrine de Douhet-Paul Reynaud et de Gaulle - La politique militaire du gouvernement - Histoire de l'escadrille La Fayette - Obstacle à l'intervention américaine - Guy La Chambre -

Face 2

Affaire Norman Prince - Mission de sauvetage d'aviateurs - Aide française au gouvernement républicain pendant la guerre d'Espagne.

Denain - Rapports avec Edmond Giscard d'Estaing - L'État-Major général et Pierre Cot - Mission aux USA - Conception des programmes et du matériel - Fonctionnement de l'état-major du cabinet - Rapports avec les industriels - Retard de la France - Responsabilités de Pierre Cot - Fournitures d'avions sous Denain - Accidents.

N° 2

Général Charles **CHRISTIANNE**

Interview réalisée le 27 septembre 1974 et le 20 novembre 1986 au Service Historique de l'armée de l'Air et à son domicile - Durée : 8h 30 - 5 bandes - Vitesses 4,75 et 9,5.

BIOGRAPHIE.

Né le 11 février 1920 à Lorient (Morbihan).

Appartient à la promotion 1939 de l'École de l'air. Breveté observateur. Sert dans l'armée d'Armistice au G.R II/22 de décembre 1940 à novembre 1942. S'évade de France en mai 1943. Rejoint Londres et s'engage aux FAFL. Sert au groupe de bombardement Lorraine de mai 1944 à mai 1945. Affecté à l'école des mitrailleurs-navigateurs-bombardiers de Cazaux. Breveté pilote en 1948. Affecté à l'encadrement des brigades à l'École de l'air. A la suite de l'école d'État-Major de l'Air en 1951, est affecté au 1^{er} bureau de l'EMAA. Commande l'escadrille Vaucluse et la base de Persan-Beaumont de 1953 à 1956. Participe à l'opération de Chypre et entre 1957 et 1966 occupe divers postes de responsabilité en états-majors Air ou Interarmées. Reçu à l'École de guerre en 1961. Breveté d'état-major en 1963. Commande la base aérienne de Villacoublay de 1966 à 1968. Second de la division organisation de l'EMAA de 1968 à 1971. Est directeur adjoint du personnel de l'armée de l'Air de juillet 1971 à juillet 1973, date à laquelle il quitte l'armée d'active. Dirige le Service Historique de l'armée de l'Air de février 1974 à février 1985.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1940
	- lieutenant	1942
	- capitaine	1944
	- commandant	1951
	- lieutenant-colonel	1959
	- colonel	1964
	- général de BA	1971

BIBLIOGRAPHIE.

Histoire de l'aviation militaire française, Lavauzelle, 1980 -
Nombreux articles dans des revues d'histoire militaire.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

1^{re} interview (27 septembre 1974).

Bande A - Face 1

Rappel des états de service - Choix de la carrière militaire - Entrée à l'École de l'air en 1939 - L'influence du milieu familial - L'armée et la promotion sociale - Le choix de l'armée de l'Air - Image de l'aviation à l'époque - L'École de l'air : recrutement, encadrement - Vols sur Potez 25 et Potez 540 - L'enseignement théorique à l'École de l'air - L'instruction militaire - L'enseignement technique - Appréciation sur l'école - Le brevet d'observateur - L'ambiance à l'école - Origine sociale des élèves - Le début de la guerre : moral très élevé et croyance en la supériorité des armes françaises - L'information à l'époque : inexistante - Les discussions entre élèves - A partir de juin 1940 : pérégrinations de l'école, nombreuses évasions d'élèves - Incapacité de l'encadrement et moral très bas - Groupe de reconnaissance II/22 puis mutation sur une batterie de DCA - Stage technique de perfectionnement - La vie en escadrille et l'entraînement au vol - Instruction d'engagés - Permission en zone occupée et prise de conscience de la réalité de l'occupation allemande - Débarquement américain en AFN et occupation de la zone sud par les Allemands - Décision de gagner l'Angleterre - Évasion de France - Tentative pour passer la frontière espagnole et arrestation par la gendarmerie française - Nouvelle tentative d'évasion par la Bretagne et arrivée en Angleterre - Passage par Patriotic school - Ralliement aux FAFL - Affectation à Camberley-AFU de navigation en Écosse - Stage en OTU - La formation de navigateur - Entraînement sur Mitchell et Boston - Comparaison avec la formation reçue en France - Les problèmes d'intégration - Image des FAFL auprès des Anglais - Le groupe Lorraine : nature des opérations sur Boston - Abandon du vol rasant de jour - Missions à moyenne altitude -

Face 2

Missions de nuit - Localisation des missions du Lorraine - Efficacité du Lorraine, grande valeur des leaders - Appréciation différente de l'efficacité d'un groupe de la part des EM français et anglais - La «ségrégation» au sein du groupe - Ses camarades au Lorraine - Le partage des opérations - Ambiance et relations entre les groupes - Appréciation sur le rôle des FAFL et sur son expérience propre - Le retour en France - La qualité de l'équipement et du personnel - L'équipage : esprit extraordinaire - Anecdotes sur le Lorraine - Ses activités après 1945 - Passage du brevet de pilote - L'école des mitrailleurs bombardiers de Cazaux ; le colonel Michaud - L'intérêt d'être pilote - La formation à Cazaux, comparaison avec 1939 - Comparaison et apport des méthodes de la RAF et l'USAF - Évolution des méthodes pédagogiques, rationalisation de la formation - Entraînement au PSV - Les élèves à Cazaux - Stage en école anglaise -

Les accords franco-anglais - Instructeur à l'École de l'air, réflexions sur le rôle de l'instructeur - L'esprit de corps - Origine sociale des élèves - La discipline - Affectation à l'ELA 56 «Vaucluse» - Activités de cette unité : entraînement sur JU-52, De Havilland «Dragon» et «Barracuda» puis sur Broussard et Dakota - La vie de l'escadrille - La rotation : opérations sur les pourtours de la Méditerranée - La mission «France-Soir» : largage de tracts en territoire étranger - Missions en AFN en collaboration avec des unités parachutistes - Largage d'un poste de radio piégé - Mission en Israël -

Bande B - Face 1

Mission en Israël (suite) - Rencontre avec Moshe Dayan - Délégué STMA à Chypre - Affectation au service information de l'AA - Ses activités à Chypre - Rejoint le SGPDN - Les relations avec les Anglais à Chypre - Bilan sur son passage à l'ELA 56 - Confirmation comme pilote de transport - Organismes dont il dépendait - L'École d'état-major - Affectation à la section organisation du 1^{er} bureau - Enseignement à l'École d'état-major - Intérêt de cette école - Activités au 1^{er} bureau - Activités au SGPDN - Rôle des comités de défense nationale - Changements à la suite de l'arrivée au pouvoir du général de Gaulle - Assiste aux réunions de défense nationale présidées par de Gaulle - Thème de ces réunions - Circonstances de son départ du SGPDN - Nomination à la DTCA, l'ingénieur général Bonte - Représentant de l'EM à la DTCA - Retour au 1^{er} bureau - Supervise les problèmes d'administration - L'ESGA : raisons de son choix - Appréciation sur l'ESGA - Organisation et contenu de l'enseignement - Les thèmes abordés - Critique du CSI - Affectation à l'Inspection générale de l'AA - Études sur l'organisation des bases aériennes - Établissement du budget - Circonstances de sa nomination à l'EM des armées - Arbitrage budgétaire - Le général Ailleret - Planification à long terme - La procédure budgétaire - Répartition des crédits entre les trois armées et l'évaluation des besoins des armées - Le groupe coût-efficacité, exemple de l'hélicoptère de manœuvre - Exemple du Jaguar - L'expérience du Transall -

Face 2

Le Jaguar (suite) - Influence des ventes à l'étranger - Comité du plan chargé de répartir l'enveloppe budgétaire - Nécessité d'une vérification de la validité des besoins - Les relations inter-armées - La planification à long terme - Évaluation des besoins des armées : le «3PB» - Sous-évaluation et sur-évaluation effectuées par les utilisateurs - Nomination au commandement de la BA 107 Villacoublay - Responsabilités d'un commandant de base - Les grands commandements stationnés à Villacoublay - Retour à l'EM des armées, division organisation - Problèmes d'effectifs - Relations avec le général Fourquet - Nomination au grade de général - Postule au poste de directeur adjoint du personnel - Opposition du général de Boissieu - Ses activités à la DPMAA : problème des

sous-officiers - Supervise le Bureau des études générales - Nature des études réalisées à la DPMAA - Fonctionnement de l'EM - Appréciation sur l'efficacité du travail en EM - Critères de nomination des officiers généraux - L'avancement est fonction des postes acquis - Existence de «coteries» - Rapports entre les armées - Place de l'AA au sein des forces armées : puissance de l'industrie aéronautique - Rapports avec le pouvoir politique - Appréciation sur sa carrière -

2 interview - 20 novembre 1986.

Bande A - Face 1

Motivations des FAFL - Mers El-Kébir - Un moyen de passer par les Pyrénées - Positions vis-à-vis du maréchal après 1942 - Le patriotisme - Différents types de FAFL et leurs motivations - Stratifications, arrivées avant ou après novembre 1942 - Confusion Français libres-gaullistes - Les bombardements sur l'Allemagne L'antisémitisme chez les FAFL : anecdotes - Les juifs à l'EM de Londres - Des gens d'extrême-droite dans les FAFL - Pierre Mendès France au Lorraine - L'antisémitisme - Les grèves de 1947 à Cazaux, le contexte - Rôle de l'armée - Répercussions de la guerre d'Indochine sur l'armée - Volontariat et non-volontariat - L'armée de l'Air et l'Indochine - Le matériel aérien en Indochine.

Face 2

Le putsch d'Alger - Les différentes positions prises - Anecdotes avec le général Fabre-Garrus - Les anti-gaullistes de l'époque -Le problème algérien - Le rôle bénéfique de de Gaulle - Commandement de la base de Villacoublay - Les unités stationnées à Villacoublay - Anecdote sur Georges Pompidou et le général Philippe Maurin - Mai 1968 à Villacoublay - Etat d'esprit des appelés et des sous-officiers - Les grèves à l'usine Breguet - Des militaires remplacent les fossoyeurs du cimetière de Bagneux - Mise en place de liaisons aériennes avec de grandes villes - Mai 1968 vu d'une base - Des CRS logés à Villacoublay - Quitte l'armée d'ave en août 1973 - Cours à Sciences-Pô - Circonstances de sa nomination au SHAA - Les conditions posées.

Bande B - Face 1

Le travail au SHAA - L'aide des chefs d'EMAA successifs - L'état du SHAA en février 1974 - Nécessité de rayonner à l'extérieur - Création d'un poste de chercheur et embauche de contractuels civils - Remplacement progressif du personnel - Les publications - Remplacement du conservateur - Rapports avec l'Université et les autres services historiques - Relations avec la Direction des Archives de France - Problème de communication - Le service du public - Problèmes et mésaventures - «Bagarre» avec le général Archaimbault - Un numéro spécial de la Revue historique des Armées - Problème de la liberté des chercheurs -

Le livre de Jules Roy sur Guynemer.

Face 2

La Sécurité militaire et le SHAA - Sanctions - Fin de l'affaire - Recrutement des appelés - Le 13 mai 1958. La Sécurité militaire - Une manifestation - Mutation à la DTI en 1959 - Mutation au 1^{er} bureau - Affecté à l'ESGA - Rapport de la Sécurité militaire - Pot de départ à Villacoublay - Réflexions sur la Sécurité militaire - Son itinéraire politique - La guerre d'Indochine Influencé par Pierre Mendès France - Inscription au Parti Radical Socialiste - La constitution de 1958 - Appartenance à différents partis - Alain Savary - Organisation de groupes de sécurité.

Bande C - Face 1

Le club d'Alain Savary. Les personnalités - Savary rejoint la SFIO - Discussions avec des communistes - Invitation de personnalités à son séminaire - Les communistes et les problèmes de Défense - Membre de la Fédération des officiers de réserve républicains - Le militantisme d'un militaire - Influence de ses idées sur sa carrière - Sa nomination au grade de général - Bilan de sa carrière - Jugement sur la politique de Défense - La femme dans l'armée - L'égalité dans le travail - L'opinion de Valérie André sur les femmes pilotes - Création par Charles Hernu de la Commission de la femme dans l'armée - Problème des femmes pilotes de combat. La maternité - Voyage aux États-Unis. Problèmes américains - Voyage en Israël. La place de la femme dans l'armée - Prise de décision - Attitude de Valérie André - Bilan de cette commission - Les femmes et le service militaire.

N° 3

Général Jean d'HARCOURT

Interview réalisée le 3 décembre 1974 à Paris - Durée : 1 h -
1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 15 décembre 1885 à Paris.
Décédé le 1^{er} février 1980.

Engagé volontaire en 1906. Sorti de l'École de cavalerie de Saumur en 1910 et détaché au service aéronautique en 1912. Breveté pilote en 1913. Affecté à l'escadrille N38 en janvier 1915. Prend le commandement de la N38, puis de la N103 en 1916, enfin, du groupe de chasse 13 en 1918. Affecté à la Direction de l'aéronautique en 1919. Commande le 32^e régiment d'aviation en avril 1924. Nommé commandant du 2^e régiment d'aviation en 1931. Détaché au Centre des hautes études militaires en 1933. Commandant la 3^e brigade aérienne en 1934 puis la 12^e brigade aérienne ainsi que le Centre d'expériences aériennes militaires de Reims en 1935. Nommé inspecteur et commandant supérieur de l'aviation de chasse de 1938 à 1940. Passe en AFN en tant qu'adjoint du général, commandant supérieur de l'Air en AFN. Secrétaire général à la Famille et à la Jeunesse en août 1940; prend la direction de l'Aéronautique civile en décembre 1940. Quitte l'armée d'active en 1945.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1911
	- lieutenant	1913
	- capitaine à TT	1917
	- capitaine à TD	1918
	- commandant	1923
	- lieutenant-colonel	1928
	- colonel	1931
	- général de BA	1936
	- général de DA	1939
	- général de CA	1939

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Rappel de ses états de service - Affecté à l'escadrille 38 - Oppo-

sition monoplace-biplace - Circonstances de son entrée dans l'armée - Sa vocation de pilote - Les appareils - La vie en escadrille - Relations avec les mécaniciens - Évocation de Nungesser, Guynemer et Fonck - Le commandant Barès et l'aviation d'observation - Le général Duval et la Division aérienne - Les attaques au sol - L'attaque des saucisses - Le général Duval, le général Hirschauer - Évocation d'autres aviateurs - Fin de la guerre et retour en unité -

La tenue de l'armée de l'Air - Incompréhension des grands chefs vis-à-vis de l'aviation - La préparation à la guerre - Les appareils - Les responsabilités de Pierre Cot et du Front populaire - L'organisation de l'AA - Arrivée en AFN en 1940 - Le personnel - Les généraux Vuillemin et Mendigal - Souvenirs sur Vichy et sa politique - Vichy et la Résistance - Arrêté deux fois et emprisonné à Fresnes - La libération de Paris - Bilan de sa carrière - L'esprit de la chasse -

N° 4

Inspecteur général Albert E T E V E

Interview réalisée le 16 janvier 1975 à Paris - Durée : 1 h -
1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né en 1880.

Décédé le 18 avril 1976.

Sorti de l'École Polytechnique en 1904, dans le génie et affecté dans l'aérostation en 1906. Breveté pilote de ballon et observateur en ballon captif en 1907. Participe à la campagne du Maroc. Breveté pilote de dirigeable et à l'école de Pau pilote d'avion en 1910. Commande l'école d'aviation de Versailles et la section d'aviation du 6^e CA.

Nommé en 1914 au Service des fabrications puis à la Section technique de l'aéronautique. Détaché à la fin de la guerre au Centre d'études aéronautiques. Envoyé à l'École d'application de l'aéronautique. Quitte l'armée d'active en 1925 pour entrer dans le corps des ingénieurs de l'aéronautique. Promu inspecteur général en 1936, directeur du Service de l'armement aérien. Appelé à l'EMAA en octobre 1939 et mis à la retraite le 31 décembre 1941.

BIBLIOGRAPHIE.

- Avant les cocardes, les débuts de l'aéronautique militaire, Paris: Lavauzelle, 1961.
- La victoire des cocardes, l'aviation française avant et pendant la première guerre mondiale, Paris : R. Laffont, 1970.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Les ballons - Les travaux du colonel Renard - Passage dans le génie (Arras) - Les sapeurs aérostiers - La vocation - La guerre au Maroc dans l'aérostation - La vie au bataillon d'aérostiers - Les photos du Maroc en 1907-1908 - Les ballons, les accidents - Le pilotage en 1909 - Le brevet d'invention des stabilisateurs automatiques - L'école de pilotage de Pau - Tissandier, moniteur -

Les difficultés d'expérimentation - Retour à Satory - Passage du brevet, les épreuves - Commandant de l'école d'aviation de Satory - Le général Roques, créateur de l'aviation militaire - Le commandant Estienne - La mobilisation en 1914 et l'aviation - Blériot et Caudron - Le général Barès - Construction, organisation d'un service des avions ; une anecdote - Section technique de l'aéronautique - Changement d'organisation - Potez et Bloch - Le désir de partir au front - Les changements de personnes à la Direction de l'aéronautique pendant la grande guerre - Les types d'avions: le Farman, le Salmson et le Breguet 14 - Le vol de nuit - La DCA - L'après-guerre - Breguet et l'amélioration des fabrications - Les constructeurs et l'industrie aéronautique d'avant la seconde guerre - Préparation de la guerre de 1940, carences en matériel d'armement - L'erreur du général Denain - Pierre Cot, Guy La Chambre et Vuillemin - Bilan de sa carrière - Récit du premier vol du général Roxe - L'invention de l'indicateur de vitesse - L'attitude des grands chefs de l'armée de Terre à l'égard de l'aviation - 1911: une époque importante - Un accident - Malherbe, de Rose -

Face 2

Un atterrissage - Les archives de 1911 - Un accident - Bellenger -

Commandant Maurice A L L A I N

Interview réalisée le 27 janvier 1975 au Service Historique de l'armée de l'Air - Durée : 3 h - 1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 12 septembre 1916 à Port-Saint-Pierre.

Appelé à Evreux et affecté au I/62 à Casablanca en 1937. Breveté mitrailleur en 1939. Participe à la campagne de France et aux opérations de Sicile en juin 1940. Mis en congé d'Armistice, rappelé en 1943 au GB I/62 puis au GB II/23. Admis dans les cadres de l'armée de l'Air en mai 1945, il est successivement affecté à la 40^e escadre en 1947, à la 60^e escadre de transport et de liaison aérienne en 1948 puis au GT II/61 en 1950. Affecté ensuite à la 61^e escadre de transport en Indochine en 1954 puis en AFN en 1955. Nommé officier de renseignement et de sécurité des vols en 1957. Affecté à l'état-major du GMMTA en 1960. Mis en congé du PN en 1962.

Grades successifs : - sous-lieutenant de réserve 1945
- lieutenant 1947
- capitaine 1953
- commandant 1963

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Les grandes étapes de sa carrière - Activités civiles - Affectation dans l'armée de l'Air - Formation de mitrailleur - Le premier vol - Vie des appelés au Maroc, discipline, relations avec les officiers - La déclaration de guerre - Mouvement sur Blida - Problèmes matériels des hommes du rang PN - Les premiers mois de la guerre - État d'esprit des engagés - Permission en France en février 1940 - Jugements sur les responsables de la guerre - Le matériel - Départ pour la France - Participation à la campagne de France - Les opérations près d'Evreux - Les erreurs de la DCA française - Le moral pendant les opérations - Les missions, les pertes, la vie sur le terrain - La chasse et la tactique des Glenn -

Critique sur l'utilisation des avions - Manque de personnel - Fin de la bataille et mouvement sur l'AFN - État d'esprit pendant la retraite - Les missions sur Trapani - Relations avec les civils - Projet de départ en groupe - L'affaire de Mers El-Kébir - Projet de représailles sur Gibraltar - L'affaire de Dakar - État d'esprit pro-britannique à Dakar - Visite du général Weygand - Convoyage de bombes à Ouagadougou - Démobilisation et retour à la vie civile au Niger - Démobilisation - Utilisation des Glenn dans la recherche des sous-marins - Départ d'Afrique - État d'esprit en AFN, AOF -

Face 2

L'arrivée en Grande-Bretagne - L'organisation anglaise - L'école des mitrailleurs - Comparaisons avec les écoles françaises - La base d'Elvington et le colonel Bailly - Le Bomber Command - Les opérations et les pertes - Relations avec l'équipage - Instructeur en OTU : la mentalité des jeunes - Rentrée en France et essai de réintégration dans le civil - Passage à la base d'Evreux et entrée dans l'armée d'active - Son poste de contrôleur d'aérodrome - Départ en Indochine - Organisation du pont aérien sur Hanoï - Affectation au Bourget puis au GMMTA -

N° 6

Monsieur Guy **L A C H A M B R E**

Interview réalisée le 5 février 1975 à Paris - Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 5 mai 1898 à Paris.
Décédé le 24 mai 1975.

Poursuit une carrière politique de 1928 à 1955. Occupe des postes de haute responsabilité, notamment : sous-secrétaire d'État à la Guerre de 1932 à 1934 - ministre de la Marine marchande en 1934 - président de la Commission de l'armée de la Chambre des députés de 1936 à 1938 - ministre de l'Air dans les cabinets Chautemps, Blum et Daladier de janvier 1938 à mars 1940.

DONS : M. de Ladoucette - Archives Guy La Chambre - Z 12930 - 12969.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Présentation biographique - Préoccupations immédiatement après sa nomination au ministère de l'Air (production aéronautique, plan de réarmement) - État de l'armée de l'Air en 1938 - Relations de l'Air avec l'armée de Terre - Le général Jauneaud - Le général Gamelin et l'arme aérienne - Les débats de Riom relatifs à l'armée de l'Air - Ses archives personnelles - Circonstances de la nomination du général Vuillemin comme chef d'État-Major de l'armée de l'Air - La « crise morale » de l'armée de l'Air - Les techniciens, le personnel navigant - Le recours au matériel étranger et les constructeurs français - Réflexions sur le ministre P. Cot et le rôle de Jauneaud - Les achats à l'étranger ; le rôle de Ziegler - L'état du matériel - L'ambassadeur américain à Paris et l'aide américaine - Les causes de la défaite - Munich (1938) -

Conditions d'utilisation de l'arme aérienne - Problèmes de crédits liés aux rôles respectifs des différentes armées - Sa vie politique d'Aristide Briand à Pierre Mendès France - Le décret de septembre 1938 portant réorganisation de l'armée de l'Air - Qui avait le pouvoir dans l'armée de l'Air? - Daladier et l'aviation - Albert Caquot - Les circonstances de son départ du ministère de l'Air - Rencontre à Bordeaux avec Pétain, Bullitt et Vuillemin - L'Armistice - Séjour aux États-Unis - Rencontre avec Roosevelt - Les conditions

de son arrestation - Le témoignage du général d'Astier de la Vigerie sur le matériel aéronautique lors du procès de Riom - La responsabilité des hommes politiques - Les effets du procès de Riom sur l'image de la France à l'étranger.

N° 7

Monsieur Henri F A B R E

Interview réalisée le 11 février 1975 à Paris - Durée : 1 h 40 - 1 bande - Vitesse 4,75 - Double en 9,5.

BIOGRAPHIE.

Né le 29 novembre 1882 à Marseille (Bouches-du-Rhône).
Décédé le 29 juin 1984.

Sorti de l'École supérieure d'électricité de Paris en 1906. Met au point son 1^{er} hydravion en 1909. Associé à Louis Paulhan en 1910. Participe avec son hydro trimoteur aux meetings de Monaco en 1911 et 1912.

Se consacre ensuite à la construction de flotteurs, de vedettes rapides et d'hydro-glisseurs torpilleurs.

BIBLIOGRAPHIE.

- J'ai vu naître l'aviation, Grenoble : Guirimand, 1980.
- Les 3 hydravions d'Henri Fabre, Grenoble : Guirimand, 1979.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Milieu familial - Service militaire - Correspondance entre Voisin et Fabre conservée par le musée de l'Air et de l'Espace - Activités pendant la guerre 1914-1918 - Les vocations d'aviateurs ou de constructeurs à l'École supérieure d'électricité - Sortie de l'école, aide paternelle - Comment était-il considéré par ses contemporains? - Ses premières expériences avec Gustave Gravier - Les essais, le jour du premier vol - Burdin - Le capitaine Ferber - Relations avec le monde de l'aviation - Le problème de la documentation - Le remorqueur sur l'étang de Berre -

Les essais sur la surface dans le vent - Étude des cerfs-volants - Le premier appareil Blériot-Voisin - Intérêt porté à l'hydro-avion - Les essais d'hélices et de flotteurs - Essais sur les surfaces immergées - La synthèse : réalisation du premier hydravion et premier vol -

Face 2

Absence de tout accident de personnes sur l'hydravion - Le groupe-

moteur Anzani, les déboires - Les ailes largables - Essai un jour de vent, échec - Avion-canard - Les premiers vols - Montage du moteur - Description de l'appareil et de son installation - Activités pendant la guerre - Rapports avec la Marine - Évolution après les premiers vols - Rencontre avec Glenn Curtiss au salon de l'aéronautique - Reconversion après-guerre - Recherche d'un pilote : Paulhan - L'appareil de Glenn Curtiss : innovation, le flotteur central - Relations avec Badin - Mise en chantier de six appareils - Aide de la Marine - Meeting de Monaco : accident de Bécue - Récapitulation des accidents - Les flotteurs : pour Voisin et son appareil canard, et pour Caudron - Le concours d'hydravions de Monaco en 1913 - Les progrès réalisés en Amérique - Exploitation financière rentable des appareils - Importance de la fabrication des flotteurs - Appréciations sur les nouveaux types d'appareils - Apparition des appareils à coque -
Mise au point des appareils sur flotteurs pendant la guerre 1914-1918 - Construction des appareils de bombardement pour la Marine -

N° 29

Lieutenant-colonel Gilbert SARDIER

Interview réalisée le 20 janvier 1976 à Royat - Durée : 30 mn -
1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 5 mai 1897 à Riom (Puy-de-Dôme).
Décédé le 7 octobre 1976.

As de guerre 1914-18. Engagé volontaire en août 1914 et affecté au 5^e chasseurs d'Afrique. Détaché dans l'aviation en décembre 1915. Passe par les écoles de Pau, Buc, Avord et Cazaux en 1916. Breveté pilote militaire la même année et affecté à l'escadrille n° 77. Commandant de l'escadrille SPA 48, obtient 15 victoires aériennes.

Versé dans la réserve en 1920. Fondateur de l'aéro-club d'Auvergne. Effectue des périodes de réserve de 1923 à 1938. Affecté au cabinet militaire du ministre en 1940.

Grades successifs :	- adjudant	1917
	- lieutenant TT	1918
	- lieutenant TD	1919
	- capitaine de réserve	1927
	- commandant de réserve	1933
	- lieutenant-colonel	1938

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Attirance pour l'aviation - Départ aux chasseurs d'Afrique en 1914 - Le brevet et le perfectionnement - Les missions - Guynemer : « le chevalier de l'air » - Fonck : un tireur remarquable - Nungesser, Navarre, Madon - L'aura des aviateurs - La vie d'escadrille et l'ambiance - La hiérarchie - Études effectuées après la guerre - L'aéro-club d'Auvergne - Progrès techniques entre les deux guerres - Les qualités du pilote - L'aviation française - La guerre - Trois appareils allemands abattus en mai 1918 - Les combats chevaleresques - La période d'instruction de 1939 - État du matériel - Technique du combat -

l'ambiance - L'apprentissage d'observateur - L'activité d'une escadrille d'observation en 1914-18 - Les difficultés des missions et l'efficacité du travail accompli - Désir permanent de se perfectionner - Importance des pertes - Spécificité des différentes missions - Modification des escadrilles d'observation - Préparation souvent insuffisante des nouvelles escadrilles - L'aviation de bombardement et l'aviation de chasse - Mentalité «extraordinaire» des officiers de réserve - Lazare Weiller - Relations avec l'armée de Terre - Rencontre avec Foch - Officier d'active après-guerre - L'aéronautique militaire en 1918 - La mission en Argentine (1919-1920) - L'accueil en Argentine - Nature des entretiens avec les Argentins - Objet de la mission - La traversée des Andes - Fin de la mission et bilan - Organisation de l'aéronautique militaire de 1921 à 1925 - Niveau des instructeurs insuffisant - Politique de liaison avec les aéro-clubs - Problème de l'indépendance de l'aéronautique, les travaux théoriques du général Douhet - Circonstances de la création du ministère de l'Air - Les débats à l'École de guerre - L'examen d'entrée et enseignements tirés de sa formation à l'École de guerre - Affectation à l'EM en 1930 - Problème de l'uniforme des aviateurs - Le 1^{er} ministre de l'Air, Pierre Cot ; le général Denain, chef d'EM - Motivations de Pierre Cot - La question de l'École de l'air - Les adversaires de la création de l'École de l'air - Le rôle du colonel Jauneaud, chef de cabinet de Pierre Cot - Les autres membres du cabinet de Pierre Cot -

Face 2

Personnalité du général Denain - Opposition des ministères de la Marine, des Colonies et de la Défense - Son rôle à l'EMG - Fonctionnement de l'EM - Le retard de l'aéronautique militaire française - Le général Tarnier - L'attitude à adopter vis-à-vis des Allemands - Le général Rozoy - Bilan de son activité au ministère de l'Air - L'achat de Curtiss aux Américains - Le rôle de Guy La Chambre - L'obsolescence de la chasse française à l'époque - Passage au Centre des hautes études aériennes - Nomination de Vuillemin au commandement de l'EMAA - Considérations sur le moral du PN à l'époque - Le Centre des hautes études aériennes - Nommé sous-directeur au CHEA ; le général Mouchard - Réflexion sur l'importance des coalitions - Mission à Prague - Sous-estimation de la menace allemande - Le travail au CHEA : la notion de coalition - Nécessité de faire adopter un commandement des forces aériennes - L'aviation allemande : préparation d'exercices sur cartes - Le colonel Tour - Exercice théorique d'attaque sur la Suisse - Conférence de M. Potez au CHEA - Les avions modernes ; réflexions sur l'utilisation actuelle de l'aviation française - Nommé chef d'EM du commandement de la zone d'opérations aériennes de l'Est - Les modifications d'organisation -

Nº 9

Cote non attribuée.

N° 10

Général Pierre-Louis **B O D E T**

Interview réalisée le 11 mars et le 15 juin 1975 à Paris - Durée :
4 h 30 mn - 2 bandes - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 29 août 1902 à La Rochelle (Charente-Maritime).
Décédé le 11 novembre 1987.

Admis à Saint-Cyr en 1922. Affecté au 64^e régiment de tirailleurs marocains en octobre 1924. Nommé instructeur à Saint-Maixent. Fait campagne au Maroc en 1925-1926. Passe par l'école d'Avord pour être breveté pilote en août 1927. Admis au concours de l'École supérieure de guerre en 1932. Affecté au cabinet militaire du ministre en 1936, puis en 1938 à l'EMAA. Commandant supérieur de l'Air en AFN en juin 1940 ; affecté à l'EM du commandement de l'Air en AOF en 1942. Puis à l'EM des forces aériennes françaises en Grande-Bretagne en février 1944. A la tête de la 2^e brigade de bombardement en 1945, participe à la campagne d'Allemagne.

Après la guerre, affecté à l'état-major de la Défense Nationale puis envoyé en Extrême-Orient comme commandant de l'Air en 1947. Prend la tête de la 1^e division aérienne et de la 1^e région aérienne en 1950. Détaché au SHAPE en 1951. Nommé général de corps aérien, il est général adjoint au commandant en chef des forces terrestres, navales et aériennes en Indochine en mai 1953. Promu commandant en chef de la zone stratégique de l'Afrique centrale en 1954. Quitte l'armée d'active en 1958.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1924
	- lieutenant	1926
	- capitaine	1931
	- commandant	1937
	- lieutenant-colonel	1943
	- colonel	1944
	- général de BA	1946
	- général de DA	1949
	- général de CA	1953
	- général d'AA	1957

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1

Les officiers d'état-major et le temps de commandement - Choix de la carrière militaire, Saint-Cyr - Les écoles militaires - L'École spéciale militaire - Les officiers instructeurs - Attitude de la population - Enseignement militaire - L'aviation à l'école - Enseignement général et enseignement sportif - Sortie directe dans l'aviation - Choix des tirailleurs marocains - Stage à Saint-Maixent - Le Maroc, la guerre du Rif - Rôle de l'aviation - Aviation sanitaire - Le Haut-commandement - Relations avec l'armée espagnole - Formation comme observateur en AFN - Stage à Meknès - Observation dans le Moyen-Atlas : couverture photographique - Déménagement de l'escadron roulant - Evolution de la considération portée à l'aviation - Infanterie métropolitaine et infanterie coloniale - L'école pratique d'aviation d'Avord - Brevet de pilote - Instructeur à Avord - Le personnel, les innovations techniques, les mécaniciens - Les tâtonnements de l'aviation - Place de l'aviation au sein de l'organisation générale des armées - Rapports avec le ministère de la Guerre - Création du ministère de l'Air - L'École supérieure de guerre - Circonstances de la présentation du concours - Utilité du brevet d'état-major - Prise en considération de l'état d'aviateur - Enseignement à l'École de guerre - Maîtrise aérienne - Conformisme des instructeurs d'aviation - Les exercices - Vision du rôle de l'aviation - Rôle des chars - Individualisme des commandements terrestres et raisons de l'échec de l'organisation de l'aviation - Doctrines d'emploi : Douhet - Le BCR, le «réveil intellectuel» et Denain - Indépendance de l'armée de l'Air - La conférence du désarmement - Médiocrité intellectuelle du Haut-commandement - Travail au 2^e bureau - Vision des relations internationales, du général Bodet et de l'État-Major - Le 3^e bureau - Relations avec la hiérarchie - Les ministres de l'Air - Denain - Jauneud et Pierre Cot - Plans d'attaque contre l'étranger - La mentalité «ligne Maginot» - Conception de l'emploi de l'aviation - Circonstances de l'entrée à l'État-Major - Nécessité et importance du travail d'état-major -

Face 2

Occupation de la Rhénanie - État d'esprit à l'État-Major - Le Front populaire : réactions dans l'armée, politisation et malaise - Nouvelle organisation de l'armée de l'Air - Pierre Cot - La guerre d'Espagne - Nominations en masse de sous-officiers au grade d'officier - Industrie aéronautique : nationalisations, nouveaux avions, cellules et moteurs - Programmes d'équipement, avions «bons de guerre» - Complications dans la construction aérienne - Retard dans les livraisons -

Politique du personnel : raisons des mutations, la réorganisation - Fonctions au cabinet du ministre ; relations avec le ministre - Résistance de l'armée de Terre - Conceptions de l'armée de Terre sur le rôle de l'aviation - Notion de disponibilité des moyens aériens - Opposition Terre-Air, comparaison avec les organisations américaines et anglaises - Destruction de l'organisation de 1936 - Défaite de 1940 et responsabilités -

Bilan du ministère Cot : problème de matériel, politique de l'aviation populaire - État d'esprit en 1940 dans les « popotes » - Relations entre l'armée de l'Air et le personnel politique - Le commandement aérien et le ministre - Campagne de presse et politisation - L'armée de l'Air et le problème de l'intervention en Espagne - Guy La Chambre - Arrivée du général Vuillemin - Mendigal et Bergeret : remise en cause de l'indépendance de l'armée de l'Air - Moral du personnel navigant et état d'esprit dans l'armée de l'Air - École de PSV de Sassart - Le II/38 à Metz - Rentrée en France du II/38 - L'échelon roulant - Les premiers mois de 1938 en état-major - Les différentes organisations : les commandements tactiques territoriaux - Les zones d'opérations aériennes - Le général Mouchard - La ZOA Est ; le 1^e bureau - Mai 1940 - Le général Carayon - Départ du général Tétu, nouvelle organisation, rapports avec l'armée de Terre - Le général Pennes -

Bande 2 - Face 1

Mai 1940 - Aide de la ZOAE à la ZOAN sous l'impulsion de Carayon - Départ de Nancy - Le repli - L'Armistice - Disparition des archives - Départ en AFN de l'EM avec le général Bouscat - Arrivée à Alger - Réorganisation du commandement et de l'AA en AFN - Activités au 1^e bureau - L'École de l'air à Orléansville - Mutation de Carayon et Bodet en métropole en décembre 1941 - Arrivée de Mendigal en AFN - Commission d'étude des enseignements de la guerre (6 mois) -

Officier de liaison à Dakar - Ambiance et climat politique - Arrivée des Anglo-Américains à Dakar - Réarmement du Richelieu et escadre de Dakar - Commandement en second du groupe 26 - Manque de matériel - Contact avec l'EM du général Juin dans la même situation - Mission chargée d'étudier l'appui aérien des troupes françaises en Italie par les groupes américains et britanniques -

Nomination au poste de chef d'EM du commandement des forces aériennes en Grande-Bretagne - Difficultés avec son prédécesseur, le général Andrieu - Transformation : chef d'état-major de la 2^e RA - Attitude du général Valin - Les problèmes du retour à Paris - Commandement de la 3^e escadre de bombardement - Transformation sur Marauder - Bombardement moyen sous les ordres des Américains - Transport en Marauder d'un régiment FFI en AFN - Problème des rapatriés et des prisonniers entre la France et l'AFN - Relations avec les Américains - Réactions américaines au raid du

colonel Michaud - Gérardot chef de l'EMAA - Départ en Indochine en 1947 - Problèmes avec Andrieu - L'organisation du commandement aérien - Le général Fay, le général Andrieu - Manque de moyens et inorganisation du commandement - Bilan matériel à son arrivée - Les groupes de chasse -

Les opérations - Création des groupements tactiques : Nord, et Centre Annam-Saïgon - Appréciation sur cette organisation - Opérations de 1947 et 1948 sur le Haut-Tonkin - Personnel de qualité au GATAC - Rapports avec l'armée de Terre - Affaire de Lang-Sôn : évacuation précipitée et perte du Tonkin - Départ d'Hartemann - Perfectionnement du système de navigation radio - Appréciation du travail de la chasse - Utilisation des hélicoptères par le Service de santé - Santini et Valérie André -

Départ d'Indochine - Commandement de la 1^{re} RA et de la 1^{re} DA - Nomination au poste de chef des plans et opérations au SHAPE - Disparition d'Hartemann - De Lattre demande à Bodet de revenir en Indochine - Activités au SHAPE - Rapports entre les différents officiers alliés - Direction américaine - Intégration anglaise limitée - Appréciation sur le travail des Américains - Rapports avec Montgomery - Relations Montgomery - Eisenhower et Montgomery - De Lattre - Relations avec Juin - Valeur militaire de Montgomery - Rôle des Français -

Départ du SHAPE - Nomination du général Navarre en Indochine - Propose à Bodet la place de second - Arrivée en Indochine - Mauvaise entente entre Navarre et Cogne - Comparaison entre de Lattre et Navarre - Refus d'accorder des moyens supplémentaires - Responsabilités de l'échec de Diên Biên Phû : défense mal organisée - Conditions de ravitaillement - Aide et intervention américaines - Utilisation de la bombe atomique impossible - Mauvaise utilisation de l'aviation de bombardement - La personnalité des commandants de groupe et leur responsabilité - Manque d'expérience du personnel -

Face 2

Rapports avec Lauzin - La décision de Mendès France - Mise à l'écart des militaires quant à la décision d'organiser la conférence de Genève - Chute de Diên Biên Phû - Abandon total de toutes les opérations en cours - Sort de l'Algérie lié à celui de l'Indochine - Effet moral de la chute de Diên Biên Phû : chantage aux prisonniers - Le général Gambiez -

Retour en France - Commandant en chef de la zone stratégique d'Afrique centrale - Élaboration de liaisons France-Madagascar - Voyages en Afrique - Manque de moyens - L'affaire du Rio de Oro - Sekou Touré - Fin de sa carrière militaire - Juge au tribunal militaire - Activités civiles - Jugement global sur sa carrière - La camaraderie - Les Vieilles Tiges -

N° 11

Lieutenant-colonel Georges **B E L L E N G E R**

Interview réalisée le 12 mars 1975 au Pecq - Durée : 1 h 15 - 1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 19 septembre 1878 à Evreux (Eure).
Décédé le 22 décembre 1977.

Admis à l'École Polytechnique en 1897. Sert d'abord dans l'artillerie jusqu'en 1910, temps pendant lequel il obtient le brevet d'observateur en ballon en 1909. Passe dans l'aviation et prend le commandement du centre aéronautique d'Avord en 1911. Admis à l'École supérieure de guerre en 1913. Adjoint au directeur du Service aéronautique de la 1^{ère} armée puis de la 6^e armée en août 1914. Affecté en 1915 à la section technique aéronautique du ministère de la Guerre. Mis en congé en 1920. Rappelé en septembre 1939 dans l'artillerie. Après sa mobilisation en juillet 1940, prend une part active dans la Résistance au sein des Forces françaises de l'intérieur en 1944.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1899
	- lieutenant	1902
	- capitaine	1910
	- commandant	1923
	- lieutenant-colonel	
	de réserve	1931

Voir archives de la Maison Bellenger Z 11275 d1, d2.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Les étapes de sa carrière militaire - Conflit artillerie - génie - Le commandant Estienne - Les premiers officiers brevetés pilotes - Difficultés avec Barès - Circonstances et raisons de son entrée dans l'aéronautique - Milieu familial - Esprit de revanche - Les aérostiers - L'observation en ballon - Demande de passage dans l'aéronautique - L'aéronautique militaire - Le capitaine Ferber - Brevet de pilote - Le général Roques - Raison du choix de l'aviation - Raid aérien Vincennes-Mourmelon - Estienne et la reconnaissance - Le général Foch - Formation sur Blériot à Avord - Accident - Le Blériot, en

tretien, pannes de moteur - Les vols en campagne - Les manoeuvres de 1910 - Gallieni -

Avancement - Raisons de son entrée à l'École supérieure de guerre-Enseignement - Voyage aux Balkans - Ses controverses avec Barès sur l'aviation de chasse - La campagne des Balkans et le rôle de l'aviation - Changements rapides d'affectation pendant 1914-18 - Reconnaissance sur l'Alsace en Blériot - Le mouvement de l'armée von Kluck vers la Marne - La photographie aérienne -

N° 12

Colonel Robert MICHAUD

Interview réalisée le 28 avril 1975 à Lavardac (47) - Durée : 2 h -
1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 15 septembre 1908 à Montgeron (Essonne).

Admis à l'École Polytechnique en 1928. Passe par l'École militaire et d'application de l'aéronautique de Versailles en 1930. Breveté observateur en avion puis pilote d'avion en 1931. Affecté à la 21^e escadre de bombardement en 1933 puis à l'École de l'air de Versailles en 1937.

Nommé à l'État-Major de l'AA en 1941. Passe par l'Espagne en 1943 et détaché à l'EM du commandement supérieur en Afrique du Nord en juin 1943 puis commandant du GB II/63 en 1944. Promu commandant de l'école de Cazaux en 1945. Prend la direction du Centre d'essais d'engins spéciaux de Colomb-Béchar en 1949. Part à la retraite en 1951.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1930
	- lieutenant	1932
	- capitaine	1937
	- commandant	1943
	- lieutenant-colonel	1946
	- colonel de réserve	1951

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Rappel de ses états de service - Le milieu familial - L'aéronautique d'après-guerre : oubli des leçons de la guerre 1914-1918 - Polytechnique et sa vocation d'ingénieur - Le choix de l'aviation - L'armée et l'aviation vues par les élèves de Polytechnique - Atavisme militaire - Rôle de l'armée : conservation des valeurs morales - L'école militaire et d'application de l'aéronautique à Versailles - Jugements sur l'enseignement et les instructeurs - Conditions de vie - Absence d'enseignement aéronautique à Polytechnique - Instruction militaire (artillerie) - École d'Avord : pilotage - Les avions : Morane 138, Morane 230, Breguet 19 - Les pannes - Spécificité du milieu aéronautique : l'uniforme - Nécessité de l'au-

tonomie de l'armée de l'Air - Les différentes armes de l'aviation - Le choix du bombardement - Intérêt du travail - Rôle de l'officier - Comparaison avec la chasse - Jugements sur les différentes écoles - Les instructeurs à Avord - Enseignement du pilotage - Les problèmes d'emploi -

Affectation en formation - Opposition de deux «clans» : les anciens de 1914-1918 et les jeunes sortant d'école - Importance du vol groupé de nuit - Les avions : appréciations sur le LeO 20, le Bloch 200, et le Bloch 210 - Les pannes au décollage - Accueil des innovations techniques par le personnel - Problème de la formation - La Croisière Noire : circonstances de son départ - Le général Vuillemin - Composition et formation de l'escadrille - Préparation et exécution - Navigation - Intérêt de cette croisière -

La vie en escadrille - Les vols de nuit - Le moral jusqu'en 1936 - Le Front populaire - Mauvaise image de marque de l'armée - Sabotage des avions dans les entrepôts - La montée des périls et l'entraînement aérien - Étude de l'attaque des ponts du Rhin - L'École de l'air : théorie et pratique - Jugement sur les élèves - Les ingénieurs mécaniciens de la Marine - Les EOA - La débâcle de 1940 - L'effet de surprise - Importance des sabotages en 1936 - État d'esprit antimilitariste - Jugement de son père, le général Michaud, sur le Haut commandement -

Le général Vuillemin - Subordination à l'armée de Terre - Les hommes politiques - Pacifisme et responsabilité dans l'impréparation - Réaction face à la défaite - Ambiance dans l'armée d'Armistice - Mutation et activité à l'école d'artillerie de Nîmes - Activité de l'État-Major - Occupation de la zone sud - Décision et tentatives d'évasion vers l'Afrique du Nord - Arrivée à Alger - Surveillance d'un camp de gaullistes - Affectation à l'École de l'air de Marrakech - Affectation au II/63 - Entraînement sur Marauder - Problèmes de discipline avec les soldats - Départ pour la Sardaigne - L'état d'esprit en opération - Les missions - L'organisation américaine des opérations - Spécialisation dans l'attaque des ponts - Entraînement au PSV - Critique des méthodes de bombardement - Attaque des ponts du Rhin : préparation et annulation de la mission - Exécution de la mission par le colonel Michaud seul -

Face 2

Retour de mission et réaction américaine - Jugement sur l'utilisation des Marauder par les Américains - Différence de valeur des équipages français et américains - Armistice - Mutation à Cazaux - École des mitrailleurs navigateurs bombardiers - Problème de création - Problèmes de l'armée après-guerre - Les trafics de matériel - Fonctionnement de l'école, difficultés matérielles - Arrivée des avions - État d'esprit des élèves des différentes promotions - Jugement sur les avions : le Wellington - Les accidents - Sa méthode propre de commandement - Son rôle au CSI - Les stagiaires, l'enseignement -

Affectation au Comité d'action scientifique de la Défense Nationale - Mise à jour de ses connaissances en aérodynamique - Nommé commandant du Centre d'essais de Colomb-Béchar - Problèmes matériels et de personnel - Problèmes d'administration interarmées - Les essais - Causes et circonstances de son départ de l'armée - Passage dans l'industrie aéronautique chez Dassault - Mise au point de l'armement du Vautour - Études sur différents avions - Programme SSBS - La SEREB - Directeur des essais en vol et au sol - Accueil d'un militaire dans le secteur civil - Dernière période : reconversion agricole - Problème de l'avancement - L'armée de l'Air aujourd'hui - Jugement sur ses officiers - Les différentes générations dans l'armée de l'Air -

N° 13

Général Jean HEBRARD

Interview réalisée le 6 juin 1975 à Paris - Durée : 2 h 45 - 1 bande - Vitesse 4,75 -

BIOGRAPHIE.

Né le 21 novembre 1888 à Paris.
Décédé le 1^{er} septembre 1979.

Appelé en août 1914 et affecté au 16^e régiment de dragons. Passe dans l'aviation en 1915. Breveté pilote d'avion et affecté à l'escadrille ECP 115 en 1916, commandant de l'escadrille CAP 130 en 1918. Affecté en 1921 comme commandant du 21^e régiment d'aviation au 1^{er} groupe. Appelé à l'EM du ministère de la Guerre en 1924 puis à l'Inspection du matériel de l'aéronautique militaire en 1925. Professeur adjoint au cours d'aéronautique à l'École supérieure de guerre en 1926. Prend le commandement du 22^e régiment d'aviation en 1930. Affecté au ministère de l'Air en 1932. Nommé attaché de l'Air à l'ambassade de Belgique en 1935. Prend le commandement de la 4^e division aérienne en 1938. Quitte l'armée d'active en 1940.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1914
	- lieutenant	1916
	- capitaine à TT	1918
	- capitaine à TD	1922
	- commandant	1925
	- lieutenant-colonel	1931
	- colonel	1935
	- général de BA	1938

BIBLIOGRAPHIE.

- L'aviation des origines à nos jours. Paris : R. Laffont, 1954.
- Étude sur l'aviation d'assaut et le bombardement en piqué. Versailles, 1954.

DONS : Z 5523 d2

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Ambérieu, école de perfectionnement sur Caproni - L'avancement dans les différentes armes - État-major du ministre de la Guerre (1924) - Arrivée du général Denain au ministère - Le rôle d'attaché de l'Air à Bruxelles - La 22^e escadre, Chartres, Orléans (1930) - La 2^e brigade aérienne à Toulouse-Francazal - Le Centre des hautes études aériennes (1938-1939) - Le repli de l'aviation en Afrique du Nord - Vocation militaire : le prestige de l'armée, l'esprit de revanche - Mourmelon et l'aviation militaire - La mobilisation en 1914 - Début de la guerre dans la cavalerie - Les escadrons à pied : la guerre des tranchées - Circonstances du passage dans l'aviation - État de l'aviation en 1915 - L'apprentissage à l'école d'Ambérieu ; le brevet de pilote - La 1^{re} escadrille de Caproni - Le travail d'armement - L'évolution vers le bombardement de nuit - Importance de la formation personnelle - Les premiers bombardements sur Caproni en 1916 - Difficultés et progrès techniques - Chasse de nuit et DCA - Résultat des bombardements - Pertes - Changement de terrains - Raid sur Stuttgart - Importance des initiatives personnelles - Voyage en Italie : réception et convoyage d'avions - Prise de commandement de la 2^{ème} escadrille - Les opérations en 1918 - Le général Franchet d'Esperey - Liaisons avec le Haut commandement terrestre - Rapports avec les différentes armes - Les pertes dans la chasse de nuit - Utilisation de terrains de secours - Le choix des objectifs secondaires - Le moral en 1918 - Relations avec les Italiens - Fin de la guerre - Importance du personnel de réserve - Le passage dans l'armée d'active - Le Service technique de l'aéronautique - La navigation - Expériences avec Le Prieur - Le gyroclinomètre - Le traité de navigation aérienne - Essai de dérivomètre Le Prieur - Cabinet du ministre - Relations avec le sous-secrétaire d'État à l'Aéronautique, Laurent-Eynac en 1920 - 21^e régiment d'aviation - L'image de l'aviation - Rapports avec l'armée de Terre - Indépendance du travail de bombardement - Démonstration et conférences sur la navigation - La création de l'aviation - Le manque de chefs qualifiés aux postes de haute responsabilité - Vuillemin - L'École supérieure de guerre en 1926 - Circonstances de sa nomination - La doctrine d'emploi de l'aviation - Compartimentage des spécialités - Difficultés d'enseignement des matières aéronautiques à l'École de guerre - Pas d'enseignement sur la DCA - Lacunes du commandement, ignorance des professeurs de tactique générale - Création du ministère de l'Air - Arguments pour et contre - Le problème des chefs de l'armée de l'Air - Le général Bouscat - Le rôle néfaste de l'industrie aéronautique dans le réarmement - Le 1^e groupe de bombardement à Chartres - Main mise des constructeurs sur le milieu militaire - Affectation à la Direction du personnel - Arrivée de Denain -

Face 2

Enseignement de la guerre d'Espagne - Arrivée de Pierre Cot et de Jauneaud - Organisation - Influence de la doctrine de Douhet - Armengaud et les enseignements de la guerre d'Espagne : l'erreur du BCR - Doctrine de 1933 - Pierre Cot - Thème du désarmement, écho dans l'armée de l'Air - Étude du général Hébrard sur l'aviation en piqué, l'aviation d'assaut, la DCA en 1937 - Centre d'expérience de Reims - Colonel Têtu - Manoeuvres de la 22^e escadre - Méconnaissances des réalités, responsabilités de l'État-Major - Aviation d'assaut - Aviation en piqué de la Marine - L'industrie aéronautique - Le Potez 540 - Le BCR - Prise de conscience personnelle de l'impréparation à la guerre - Contact avec le Haut commandement - Le général Weygand - Manque de liaison entre les différents échelons de la hiérarchie - Rôle du ministre de l'Air - Le général Vuillemin - Étude sur l'aviation de reconnaissance de nuit - Sclérose intellectuelle de l'EMAA - Le Centre d'étude de l'aviation - Général Armengaud - Le Service Historique - Manque de documentation - Relation armée de l'Air et autres armées - Responsabilité dans la défaite de 1940 - Absence de liaison avec l'armée de Terre - Mauvaise utilisation des forces aériennes - Responsabilité de Jauneaud - Rôle de Pierre Cot - Responsabilité des généraux - Jugement sur le déroulement de sa carrière - Les différents personnels de l'armée de l'Air - «Gonflements» des états-majors - 1939-40 : désorganisation - La défaite - Le passage en AFN sur Potez 540 - L'AFN en 1940 - Mers El-Kébir - Mise en congé du personnel navigant - Oeuvre d'écrivain - Aviation de bombardement - Le manque de chefs - Conception du bombardement - Mentalité défensive, de l'entre-deux-guerres à 1975 - Appréciation de la menace actuelle de l'URSS - Nationalisation et carence industrielle - Relations industrie et Haut commandement - Explication de la défaite : le BCR - Responsabilités d'Armengaud, de Jauneaud - L'aviation en piqué, l'exemple américain - Mouchard - La mentalité : problème du désarmement - Les chefs : manque de contact de l'État-Major avec la réalité -

N° 14

Monsieur le Ministre Pierre C O T

Interview réalisée le 14 mai 1975, le 17 juin et le 23 août 1976 à Saint-Pied-Gauthier - Durée : 1 h 30 mn - 2 bandes - Vitesse 4,75.

Enregistrement de mauvaise qualité.

BIOGRAPHIE.

Né le 20 novembre 1895 à Grenoble (Isère).
Décédé le 21 août 1977.

Homme politique et député. Ministre de l'Air dans les cabinets Daladier du 31 janvier 1933 au 24 octobre 1933, Sarraut du 26 octobre 1933 au 23 novembre 1933, Chautemps du 26 novembre 1933 au 27 janvier 1934 et à nouveau Daladier. Puis dans les cabinets Blum (juin 1936 - juin 1937), Chautemps (juin 1937 - février 1938).

BIBLIOGRAPHIE.

La Responsabilité civile des fonctionnaires. Paris, 1922.
Droit de riveraineté. Grenoble, 1921.
Manuel juridique des travaux publics. Paris, 1924.
L'armée de l'Air : 1936-38. Grasset, 1939.
Le procès de la république. Éditions de la Maison Française, 1944.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1 Inaudible.

Bande 2 - Face 1 (17 juin 1976).

Opposition de G. Bonnet, ministre des Finances à l'allocation de crédits pour le ministère de l'Air - Le manque d'avions - La nationalisation de l'industrie aéronautique - La politique militaire au sein du parti radical - Participation des militaires à la politique après 1936 - La commission de l'Air - Manque d'esprit critique des militaires - Leur appartenance à la droite - Cohésion du milieu, loyalisme malgré la fronde - La formation des officiers, création d'un enseignement aérien -

Loyalisme des militaires - Pas de politisation en profondeur - Manque d'officiers supérieurs brillants - Mentalité des aviateurs : importance du vol - Vuillemin - L'organisation Pierre Cot - Destruction de son organisation - Vuillemin et la préparation de la guerre de 1914-1918 - Les généraux : conformisme et timidité - Immobilisme intellectuel, forme de paresse - L'aviation d'assaut - Le désarmement (place de l'aviation) -

Itinéraire personnel; du pacifisme au ministère de l'Air - La renaissance allemande - Après la SDN, espoir mis dans les alliances - Le pacte franco-soviétique - Visite en URSS : l'avance soviétique au point de vue technique militaire - Echec d'une vision stratégique des alliances - Esprit de coopération des Soviétiques - Après la visite en URSS, rapport très favorable - Création d'un corps de parachutistes - Suppression à son départ du ministère - L'affaire du maréchal Toukhatchevski -

La réoccupation de la Rhénanie - Le mouvement pacifiste - Gamelin : impréparation de l'armée - Le climat pacifiste dans la population - La guerre d'Espagne - Le travail de renseignement des attachés de l'Air - Le danger représenté par l'Espagne fasciste - L'aide au gouvernement républicain - Conjoncture politique : opposition du Sénat au Front populaire - Preuve de l'aide italienne à Franco - Transit du matériel soviétique - Le déséquilibre des forces en présence - Apport de l'expérience de la guerre d'Espagne - Jugement sur l'aide française - Envoi de pilotes français - La « pagaille » espagnole - Récupération d'un avion allemand - Le manque de cadres républicains - Le rôle joué par Malraux - Les secours étrangers aux républicains - La défaite - Légitimité républicaine - Les leçons aériennes de la guerre d'Espagne -

L'arrivée au pouvoir du Front populaire - La condition ouvrière - L'action du Front populaire dans le domaine social et dans le domaine aéronautique - Atmosphère : explosion de joie - Succès des nationalisations - Réarmement - Responsabilités du commandement militaire - Budget : problèmes avec G. Bonnet, ministre des Finances -

Les forces navales franco-britanniques - Délais nécessaires pour réarmer - Indifférence des militaires - Sentiments pro-fascistes des militaires et dans la population - Loyalisme des Anglais - Conversations franco-britanniques : état d'esprit - L'Aviation populaire ; buts, moyens et relations avec l'armée de l'Air - Rôle dans la consécration de l'armée de l'Air en 1933 - Création de l'administration de l'Air - Le personnel civil, le personnel militaire - Manque de discipline du personnel - Relations avec l'armée de Terre - Pétain - Le problème des chefs et des officiers de l'armée de l'Air - Influence de l'État-Major-Terre sur l'organisation de l'armée de l'Air - Problème de la formation des officiers - Manque d'esprit critique - Appréciation du niveau intellectuel et social de Saint-Cyr entre les deux guerres - L'aviateur vu par P. Cot - Les motivations des officiers - Les différentes catégories

d'aviateurs - Le manque de formation à Saint-Cyr - Peu de connaissances des problèmes aériens - Création de l'ESGA - Les chefs pris au dépourvu par la guerre - Choix des officiers généraux - Apprentissage du pilotage -

Le problème de la mise sur pied de l'indépendance aéronautique - Le milieu des constructeurs aéronautiques - Pourquoi la nationalisation ? - Le rôle de Caquot - Dautry - Esprit français géométrique - Appréciation de la valeur militaire des Anglais - Attitude des Anglais pendant la guerre d'Espagne -

Face 2 (23 août 1976).

La nécessité des nationalisations ; leur originalité - La nationalisation de l'aéronautique liée à celle de l'Aéropostale et au réarmement - L'élaboration du projet de nationalisation - Les avantages de la nationalisation sur le plan de la production - Les attaques de Pierre Cot - L'affaire du canon livré à l'URSS - Les rapports avec l'Union Soviétique - La réussite des nationalisations ; les rapports avec les constructeurs - Les rapports de Pierre Cot avec le personnel des industries aéronautiques - La nécessité du soutien de l'état pour les industriels de l'aéronautique - La compétition budgétaire avec la Marine et Darlan - Absence de grève dans l'aéronautique sous son ministère ; le comportement des ouvriers - Le comportement des patrons - Le Haut Commandement et l'aviation, ses responsabilités dans la défaite - La loyauté des Britanniques malgré le comportement des Français - Appréciation sur Daladier - L'aviation aux ordres de l'armée de Terre - Les différences de niveau intellectuel entre les officiers de l'armée de l'Air et ceux de l'armée de Terre - L'incompréhension des méthodes nouvelles par l'armée de Terre - La tentative soviétique de participer aux accords de Munich - Les Soviétiques repoussés par la diplomatie française - Le parachutisme - Le problème de la formation des officiers - Le manque de préparation et d'information de l'armée française en 1940 - L'isolement de de Gaulle - L'habileté stratégique des Allemands - L'occupation de la Rhénanie - Les interventions dans la guerre d'Espagne - La position des Britanniques sur la guerre d'Espagne - Anecdote sur un rapport du colonel Morel à Léon Blum sur l'Espagne - L'affaire des avions italiens - L'organisation de livraisons de matériel soviétique aux républicains espagnols par les Français - L'organisation d'un convoi d'avions républicains de Catalogne au Pays Basque via Pau - Les efforts de la SDN et la montée des périls - Invitation des Soviétiques - Le maréchal Doucharevsky - Les choix stratégiques des Soviétiques - Nouvelle mission en URSS après la guerre -

N° 15

Monsieur Pierre **B A R B O U**

Interview réalisée le 5 juin 1975 à Angers - Durée : 2 h - 1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 28 janvier 1890 à Paris.
Décédé le 24 octobre 1984.

Appelé en août 1914 dans l'infanterie. Passe dans l'aviation comme observateur en 1916 et affecté à l'escadrille C 46. Breveté pilote militaire en 1918. Affecté au 12^e régiment d'aviation en 1920 puis démobilisé. Rappelé en 1939 et affecté à l'école de pilotage d'Evreux. Mis à la retraite en 1940.

Grades successifs : - sous-lieutenant de
réserve 1913
- lieutenant 1916
- capitaine 1924
- commandant 1936

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Service militaire de 1911 à 1913 - La mobilisation - La découverte de l'aéronautique - Image de l'aéronautique pendant le service militaire - La mobilisation en 1914 - Affectation dans l'infanterie (347^e régiment) - Début de la campagne en août - Rapports entre active et réserve - Les combats - Vie d'une unité - Conditions d'entrée dans l'aéronautique - Elève observateur au Plessis-Belleville - L'escadrille C 46 - La DCA - Pertes - Relations hiérarchiques dans la C 46 - Relations avec les escadrilles de bombardement - Passage dans le bombardement à l'escadrille Sop 129 - Efficacité des bombardements - La chasse allemande - Brevet de pilote - Guynemer - Fonck - L'émulation entre chasseurs - Conditions de vie dans l'aéronautique militaire en 1914-18 - Relations avec la hiérarchie - Brevet de pilote -

Face 2

Reconversion après la guerre - Condition de réserviste - Mobili-

sation en septembre 1939 - Effets du Front populaire sur l'armée
de l'Air - Le commandement de l'école d'Évreux en 1939-40 -

N° 16

Colonel René G O N A N T

Interview réalisée le 11 juin 1975 à La Bresse - Durée : 2 h 45 mn -
2 bandes - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 15 décembre 1906 à Remiremont (Vosges).

Admis à l'École Polytechnique en 1926. Passe dans l'aviation. Breveté observateur en avion puis breveté pilote d'avion en 1929. Affecté au 11^e régiment d'aviation en 1930 puis à la 1^{ère} escadre d'aviation légère de défense en 1933, enfin à la 4^e brigade aérienne en 1936.

Admis à l'École supérieure de guerre aérienne en 1937. Affecté à l'EM de la 2^e région aérienne puis à l'EM des forces aériennes du front du nord-est.

Placé en congé d'Armistice en 1942. Arrêté et déporté à Buchenwald en 1943. Mis en congé du personnel navigant en 1946.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1928
	- lieutenant	1930
	- capitaine	1934
	- commandant	1943
	- lieutenant-colonel	1946
	- colonel de réserve	1946

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande A - Face 1

Choix de la carrière militaire, les études antérieures - L'école d'application de Versailles - Les brevets - L'école de pilotage d'Avord - La 24^e escadrille de chasse de nuit de Metz - Les nouvelles structures de l'aviation militaire - L'instruction. Les différentes écoles - Le cabinet de Pierre Cot - Le colonel Jauneaud - Création de l'armée de l'Air - L'armée de l'Air et la politique : pouvoirs et personnalités - Pierre Cot - Commandement d'une escadrille de chasse à Villacoublay - Le cabinet de Marcel Déat - Préparation de l'école de guerre -

Face 2

L'école de guerre des idées novatrices - Le colonel Jauneaud - Perception des menaces de guerre - Marcel Bloch-Dassault - Les appareils - Opinion sur la politique militaire du Front Populaire - Les différentes doctrines dans l'armée de l'Air - La guerre de 1939-40 - Les problèmes d'organisation de l'EMAA - La «Drôle de guerre». Le 3^e bureau - La campagne de France - État d'esprit en 1939-40 - L'EMAA pendant la campagne de France - Le potentiel de l'armée de l'Air française en 1939 - Acceptation de la défaite - Opinion sur l'Armistice, Pétain et Vichy - Les choix lors de l'Armistice : Vichy, Londres et Alger - «La guerre honorable» de l'armée de l'Air - Causes de la défaite -

Bande B - Face 1

Responsabilités du Haut-Commandement : Weygand - Coordination non-opérationnelle des armées de l'Air et de Terre - Relations conflictuelles des deux armées - La responsabilité du Front Populaire - Congé d'Armistice - La Résistance, le réseau Alliance - Captivité en France et en Allemagne - Dachau et Buchenwald - La Libération - Dassault - Bilan général, l'après-guerre.

N° 17

Monsieur Georges N O E

Interview réalisée le 24 juin 1975 à Bièvres - Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 14 juin 1891 à Esquades (Pas-de-Calais).

Mobilisé en août 1914 dans l'artillerie. Effectue toute la guerre en tant qu'observateur artilleur et artificier. Démobilisé en 1919. Employé comme mécanicien régleur et monteur par différentes maisons d'aéronautique (Breguet, Morane, Fauconnier, Finat, Lioré, Olivier, Citroën, Salmson, Bechereau, Blériot, Gnome et Rhône). Entré en 1927 au service du ministère de l'Air, muté en Allemagne comme metteur au point des voitures de l'EM de l'armée du Rhin. Affecté au Service technique de Villacoublay.

Entré dans la Résistance dès 1940.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Découverte de l'aéronautique - Emploi avant la guerre - Passage dans l'aviation - Entre chez Breguet après-guerre puis chez Morane - Importance des recommandations - L'esprit de camaraderie - Les salaires - Les accords relatifs à l'emploi entre les industriels de l'aéronautique - Travail à Orly - Changements fréquents d'employeurs - Les ateliers, le personnel - Rapidité du travail - Les trucages - Le travail de mécanicien - Pas d'examen : «self made man» - L'ajustage - 1910 premier vol en avion - Les rapports entre pilotes et mécaniciens - Le milieu de l'aviation avant-guerre - Les licenciements - Connaissances nécessaires - Les différentes étapes de sa carrière - Ses activités à Bièvres - Entoilage de l'avion - Les cocardes - Arrêt du travail avec Fina - Réembauchage chez Lioré - Circonstances de son entrée chez Salmson - Travail de mise au point dans l'industrie automobile - 1/2 voiture produite par jour chez Citroën - Présence d'ouvriers russes - Gnome et Rhône et les autres constructeurs de moteurs - Examen à Saint-Cyr pour devenir ouvrier dans l'aéronautique - Travail en Allemagne dans l'armée du Rhin puis retour en France - Emploi à Villacoublay - Examen de maîtrise -

Le milieu aéronautique - Les recommandations, l'espionnage industriel - Nécessité d'une qualification professionnelle - Serurier à Villacoublay - Espionnage pendant la guerre - Passage chez Nieuport - Capotage de deux avions - Les femmes ouvrières - Sabotage d'avions pour les Allemands - Le Front populaire à Villacoublay - L'engrenage du parti communiste - Son admiration pour La Rocque - Promotion sociale - Politique «individuelle» - Ambiance au moment du Front populaire - Le travail chez Véritas - Mentalité de l'ouvrier «arrivé» - Conception des rapports patron-ouvriers - Activités après-guerre au ministère de l'Air - Remplacé par des diplômés - Les rapports entre intellectuels et techniciens - Ses rapports avec Pelletier Doisy et d'autres pilotes - Les vols - Les accidents dus à des erreurs de montage - Appréciation des qualités des constructeurs - Morane : le plus qualifié - Vérification des avions - Service technique : commission de réception des avions - Refus de certains appareils - Bloch et ses «cadeaux» - Indépendance du Service technique vis-à-vis des constructeurs - Muté car trop sévère dans ses rapports - Le contrôle - Les négligences - Le travail dans le secteur civil - Les rapports mécaniciens-pilotes - Différences entre l'aviation des débuts et l'aviation moderne -

N° 18

Commandant Jean RIDRAY

Interview réalisée le 26 juin 1975 à Paris - Durée : 1 h 25 mn -
1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 24 juillet 1903 à Saint-Maurice (Val-de-Marne).
Décédé le 24 avril 1984.

Entre dans l'aviation en 1922 au 3^e régiment d'aviation, puis au 35^e RA. Effectue plusieurs périodes comme réserviste entre 1924 et 1938. Rappelé en septembre 1938 et affecté en 1939 au groupe de chasse II/1.

Grades successifs : - sous-lieutenant	1929
- lieutenant	1932
- capitaine de réserve	1948
- commandant de réserve	1958

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Découverte de l'aviation - Baptême de l'air - Service militaire comme pilote - La condition de réserviste - Participation active à l'aviation privée de tourisme - Effets de cette expérience pour l'aéronautique militaire - Comparaison entre la situation d'un pilote d'active et d'un pilote réserviste - Participation aux missions de guerre 1939-1940 - L'aéronautique entre 1922 et 1924 - Le matériel, les hommes - La problématique du non-engagement dans l'active - Évolution de l'aéronautique militaire entre 1914-1918 et 1939-1940 - Perception de la menace - La « Drôle de guerre » - Causes de la défaite - La démobilisation - Les périodes de réserve après la guerre 1939-1945 - Rôle de l'aviation pendant la guerre - Attitude par rapport à Londres - Activités aéronautiques avec l'ANORAA (après-guerre) - 1933 : rayé du personnel navigant pendant un an, explications - 1932 : hypothétique demande d'entrée dans l'active - Bilan, appréciation sur la carrière -

N° 19

Lieutenant-colonel René C A D E T

Interview réalisée le 1^{er} juillet 1975 à Saint-Georges-de-Didonne -
Durée : 2 h 15 mn - 1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 20 novembre 1906 à Rochefort (Charente-Maritime).

Enfant de troupe sorti de l'École militaire préparatoire de Saint-Hippolyte en 1922. Affecté de 1926 à 1937 dans différents régiments d'aviation de bombardement. Participe à la «Drôle de guerre» et à la campagne de France puis est détaché en Afrique du Nord au Commandement supérieur des forces aériennes en 1941 puis à l'EM du groupement de transport 15 à Alger. Détaché au 12^e Tactical Air Command avec lequel il participe aux opérations de 1944 à 1945. Affecté à l'EM des Forces aériennes tactiques à Lahr en septembre 1945. Occupe successivement plusieurs postes dans les états-majors de la 1^{re} région aérienne puis de la 2^e de 1948 à 1960 date à laquelle il part à la retraite.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1943
	- lieutenant	1944
	- capitaine	1947
	- commandant	1953
	- lieutenant-colonel de réserve	1960

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

1927 : Neustadt, cadre, organisation, conditions de vie - Organisation du 12^e régiment d'aviation - Formation, entraînement de l'escadrille - Le Breguet 19 - Technique générale, fonctionnement - Tir, bombardement - Équipement, navigation photo - Le commandant Happe - Instruction d'un mitrailleur en avion en 1926 - Vie à la 5^e escadrille - La 7^e escadrille - La coupe Michelin - La tenue - La création de l'armée de l'Air - Vols sur Bloch 200 - Vols sur LeO 206 en 1935 : incidents de navigation - Vols sur DB 7 et Bloch 210 -

Face 2

Premiers vols en unité - Du Bloch 200 au Bloch 210 - La vie en escadrille en 1935 - Comparaison avec 1926 - La création de l'armée de l'Air - Rapports officiers-sous-officiers - La notion d'équipage - Rapports personnel navigant-personnel au sol - Relations avec les civils - Antimilitarisme dans la population en 1936 - Antagonismes politiques dans l'armée - Position vis-à-vis du fascisme - Des promotions de sous-lieutenants sous le ministère Cot - Le Front populaire-

N° 20

Général Paul BAILLY

Interview réalisée le 2 juillet et le 15 octobre 1975 à Fontainebleau - Durée : 3 h - 1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE :

Né le 2 septembre 1903 à Nice (Alpes-Maritimes).
Décédé le 31 mai 1976.

Entre à Saint-Cyr en 1922, choisit l'aviation et est affecté au 3^e régiment d'aviation de chasse en 1924. Breveté observateur en ballon puis observateur en avion en 1925, enfin breveté pilote militaire en 1926. Participe aux opérations du Djebel Druze avec le 39^e régiment d'aviation du Levant. De retour en France, affecté au 34^e régiment d'aviation puis à la 54^e escadre de reconnaissance et d'observation. Participe à la Croisière Noire.

Entré à l'École de guerre en 1935, est affecté au cabinet militaire du ministre de l'Air en 1937. Nommé à l'EMAA en 1938. Pendant la «Drôle de guerre» prend le commandement du groupe de reconnaissance II/36. Détaché en juin 1940 au 3^e bureau de l'EM général du commandant en chef pour l'ensemble des théâtres d'opérations, puis affecté à la DAT en 1942. Rejoint la Grande-Bretagne en août 1943 et met sur pied les groupes Tunisie et Guyenne.

Nommé commandant du groupement des écoles en AFN en avril 1945. Prend le commandement du Groupement moyens militaires de transport aérien en 1946. Nommé 1^{er} sous-chef d'État-Major de l'EMAA puis commandant de la Défense aérienne du territoire en 1949. Mis à la disposition du commandant en chef Centre-Europe pour assurer les fonctions de chef d'État-Major de 1953 à 1955. Il est enfin nommé chef d'État-Major des forces armées Air en 1955 et inspecteur général de l'AA en 1958. Quitte l'armée d'active en 1959.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1924
	- lieutenant	1926
	- capitaine	1931
	- commandant	1937
	- lieutenant-colonel	1942
	- colonel	1944
	- général de BA	1946
	- général de DA	1949
	- général de CA	1950
	- général d'AA	1952

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1

Désaffection pour la carrière militaire après la première guerre mondiale - Son entrée dans l'aviation - Saint-Cyr et l'image peu prestigieuse de l'aviateur - Passage au Centre d'études aéronautiques (brevet d'observateur) - Absence de doctrine d'emploi - L'école d'aviation d'Istres - Le centre d'instruction de tir et de bombardement de Cazaux - Bilan : l'instruction, la doctrine d'emploi - Dépendance par rapport à l'armée de Terre - Les opérations du Djebel Druze - La Commission des essais pratiques de l'aviation - Relations avec le secteur aéronautique et les milieux d'affaires - Le commandement en escadrille - Création du ministère de l'Air et de l'armée de l'Air - Les doctrines d'emploi -

Face 2

La Croisière Noire - École supérieure de guerre aérienne - Affectation au cabinet du ministre de l'Air - Liaisons entre l'État-Major et le cabinet - Le Front populaire - Les nominations d'officiers par Pierre Cot - Le général Jauneaud - Pierre Cot - Général Weygand - Général Aubé - Carayon - Méconnaissance d'éventuels sabotages - Manque de coordination entre les différentes industries aéronautiques - La nationalisation de l'aéronautique et le programme d'armement - L'affaire Duseigneur - La nomination du général Vuillemin et le moral de l'armée de l'Air - Général Mendigal, général Bergeret - La montée des périls vue par l'État-Major - L'accord franco-tchécoslovaque de 1935 - Sentiments de l'État-Major à propos de Munich - Les plans de déploiement face à l'Allemagne et à l'Italie - Absence de plan de défense de la Belgique - La mission française en Finlande (novembre 1939) - Les relations franco-polonaises et franco-soviétiques - Réaction de l'État-Major face au pacte germano-soviétique - La France en 1936 - L'entrée en guerre - L'exécution des plans - Commandement du groupe II/36 -

N° 21

Général Paul G A M B I E R

Interview réalisée le 23 octobre 1975 à Paris - Durée : 2 h 30 mn -
1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 19 mai 1888 à Fontenay-le-Comte (Vendée).
Décédé le 11 décembre 1981.

Admis à l'École Polytechnique en 1909. Après l'École militaire d'artillerie est affecté en 1913 au 35^e régiment d'artillerie. Breveté observateur en avion et affecté successivement à la MF 28, MF 8 et C 28. Blessé et affecté comme instructeur dans l'artillerie (1916). Breveté pilote en 1916. Prend le commandement de l'escadrille C 106, puis C 64. Devient adjoint technique du commandant du Centre d'expériences de la Ferté-Alais en 1918 puis est affecté au Service des fabrications de l'aéronautique en 1919. Obtient le diplôme d'ingénieur de l'École supérieure d'aéronautique (1919). Inspecteur général de l'aéronautique (1922). Commandant en second du 5^e groupe d'ouvriers d'aéronautique et de l'école d'Avord. Commandant en 1926 de l'école des apprentis mécanos de Rochefort. Commandant de la 21^e escadre en 1934, Commandant de la 3^e subdivision aérienne de Cherbourg en 1936. Nommé inspecteur général technique aux armées en 1938. Commandant de la base d'Auch (juillet 1940). Quitte l'armée d'active en 1945.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1911
	- lieutenant	1913
	- capitaine	1917
	- commandant	1924
	- lieutenant-colonel	1930
	- colonel	1934
	- général de BA	1937

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Entrée dans l'armée - École Polytechnique - Observateur dans l'artillerie - Antécédents familiaux - Image de la carrière militaire - Connaissance de l'aviation en 1909 - Les premiers passages dans l'aviation - La guerre dans l'artillerie puis dans l'ob-

observation du corps d'armée - Sa formation - Les polytechniciens dans l'aviation - Rôle de l'observation dans la 2^e partie de la guerre - Photographies aériennes - Établissement de plans directeurs - Réglages d'artillerie - Modes de transmission entre avion et sol - Février 1915 : apparition de la TSF -

Les pertes par la chasse et par la DCA - Origine des pilotes - Relations pilotes-observateurs - Etat d'esprit de la chasse - Relations avec les autres groupes d'aviation - La vie en escadrille - Image de l'aviation dans le public - Rapports avec les troupes à terre - Les tenues -

Discipline et rapports hiérarchiques - Les camarades d'escadrille - Importance des pertes - Claude : créateur de l'air liquide : les bombes Claude - Le Caudron 28 - Brevet de pilote - Initiative, liberté d'action du chef d'escadrille - Accident sur Voisin - Evocation de différents avions - Maurice Farman, Henri Farman et Caudron -

Affectation à l'EM du corps d'armée - Rôle, détermination des missions - EM de la 4^e armée - L'aéronautique de corps d'armée - Le travail d'état-major - Opinion sur la chasse - Aéronautique de corps d'armée - Emploi de l'aviation d'observation - Evolution - Les progrès techniques - Conditions matérielles du vol : altitude, froid, photos - L'armement des avions -

Mutation comme adjoint technique du Centre d'expérience de la Ferté-Alais - Mutation au Service technique, puis au Service des fabrications - Inorganisation du centre - Le travail du SFA - Relations avec les constructeurs - École d'aéronautique en 1919 - Création du corps des ingénieurs de l'aéronautique - Manque d'officiers d'active dans l'aviation - Jugement sur le choix d'une carrière militaire - Situation idéale au point de vue matériel - Etat-major du général Fayolle -

Problèmes de l'après-guerre - Adoption de nouveaux avions, questions d'emploi - Conseil supérieur de la défense nationale - Raison de son affectation - L'aviation peu considérée dans l'armée en général - Voyage au Maroc - Instruction à Avord en 1926 - Raisons de son départ de Paris - Conditions matérielles de vie d'un officier à Paris - Provenance des élèves - Travail d'organisation de l'école pratique -

Face 2

Mentalité des élèves - Conditions matérielles - Instructeurs - Création du ministère de l'Air - L'uniforme - Spécificité du milieu des aviateurs - Mépris de la part de l'armée de Terre - Création de l'armée de l'Air - Peu d'intérêt pour les questions d'organisation et de doctrine d'emploi -

Centre des hautes études militaires - Relations avec de Gaulle - Enseignement du CHEM - Place des questions aéronautiques - Appréciation sur Valin - Conscience de la montée des périls -

L'état de l'aviation en 1938-39 - Responsabilité de la défaite : mentalité des Français - Le manque d'avions - Visite de Vuillemin à Goering - Rôle d'un chef d'état-major - Pas de tactique ni de stratégie dans l'aviation - Responsabilité dans l'impréparation de la guerre - Le gouvernement, le pays entier - Pierre Cot : rôle d'un ministre - Les problèmes financiers de l'aviation - Le rôle du général Gambier à l'Inspection technique - Le moral pendant la «Drôle de guerre» - Retour à la vie civile - Jugement sur l'ensemble de la carrière - Relations officiers sortis du rang-officiers polytechniciens - Problème de reconversion -

N° 22

Monsieur Paul T A R A S C O N

Interview réalisée le 18 novembre 1975 - Durée : 1 h - 1 bande -
Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 8 novembre 1882 à Le Thor (Vaucluse).
Décédé le 12 juin 1977.

As de guerre 1914-18. Effectue son service militaire dans l'infanterie coloniale en 1902. Engagé volontaire en 1914, et affecté au centre d'aviation de Buc en septembre 1914. Passe par l'école d'aviation de Pau. Sert au 2^e groupe d'aviation puis à l'escadrille n° 3, puis n° 62. Après la guerre, versé dans la réserve de l'infanterie coloniale. Mobilisé en 1939 et affecté au GAO 548 puis au centre d'instruction de Chartres, en janvier 1940. Entre dans la Résistance dès 1940. Mis à la retraite en décembre 1941.

Grades successifs :- sous-lieutenant	1915
- lieutenant	1918
- lieutenant de réserve	1925

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Premiers contacts avec l'armée - Engagement volontaire dans l'infanterie coloniale - Passage de l'infanterie dans l'aviation - Contacts avec les pionniers de l'aviation avant la première guerre mondiale - Engagement au Maroc à la déclaration de la guerre - Apprentissage dans les écoles - Moniteur à l'école de Pau - L'instruction de Guynemer - Sa personnalité - Les autres pilotes : Heurtaux, La mentalité des chasseurs - Combats, accidents et pertes - Relations entre les groupes de chasse - Combat avec Boelcke - Rapports avec les autres spécialités - Les chefs - Vie en escadrille - Relations avec l'armée de Terre - Les victoires homologuées - Vedrines - L'après-guerre : la reconversion - Contacts avec l'aéronautique - Coli - Les changements dans le milieu aéronautique après-guerre - Maintien des contacts avec les pilotes de guerre -

N° 23

Monsieur André DUBONNET

Interview réalisée le 25 novembre à Paris - Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 28 juin 1897 à Paris.

As de guerre 1914-18. Engagé volontaire en 1915 et affecté d'abord dans l'artillerie. Passé dans l'aviation en octobre 1915, formé à l'école de Buc et breveté pilote en mars 1917. Affecté au 1^{er} groupe d'aérostation en mai 1916 puis au 1^{er} groupe d'aviation en février 1917. Muté au 2^e groupe d'aviation en avril 1918. Réformé provisoirement de 1919 à 1923 puis versé dans la réserve.

Rappelé en septembre 1939, affecté à l'EM du groupe de chasse I/2, démobilisé en juillet 1940. Sous-lieutenant de réserve en 1939.

Grade : - sous-lieutenant

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Origine familiale - Son éducation - L'esprit de compétition - L'aviation comme sport - Les stages de la carrière aéronautique - Le brevet de pilote - Apprentissage dans les écoles - Mission en Italie - Transfert dans une escadrille de chasse en France - Engagement volontaire en 1915 - Esprit patriotique - Image de l'aviation avant 1914 - Passage de l'artillerie à l'aviation - La gloire de la chasse - La vie des tranchées et celle d'aviateur - Origine des aviateurs - Filiation avec la cavalerie - Mentalité nationaliste - Guynemer «le brave», Fonck «le tacticien» - La préparation au combat - Types de missions - Le SPAD et le Fokker (les «cigognes» et les «tangos») - Esprit de la chasse en 1939-40 : changement - L'esprit chevaleresque - La permanence de l'esprit chasseur - L'aviation entre les deux guerres - Opinions politiques des chasseurs - Solidarité des chasseurs - deuxième guerre mondiale : réintégration dans la chasse - Changement d'ambiance, manque de matériel - Mythe de la suprématie aérienne à l'époque - Maintien des traditions de l'aviation - La fin de la «chevalerie» - L'aviation française en 1939-40 - Causes politiques de la déficience de l'aviation - Le Front populaire - Nationalisation de l'industrie aéronautique - Fin de la guerre : l'Armistice - Apport de l'expérience d'aviateur : la pureté -

N° 24

Général Henri J A U N E A U D

Interview réalisée le 27 novembre et le 5 décembre 1975 à Paris -
Durée : 6 h - 2 bandes - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 17 août 1892 à Angers (Maine-et-Loire).
Décédé le 6 juin 1976.

Appartient à la promotion 1911 de l'École spéciale militaire de Saint-Cyr. Affecté d'abord dans l'infanterie. Passe dans l'aviation : breveté pilote en 1915. Sert dans différentes escadrilles de novembre 1915 à mars 1919. Affecté au 1^{er} bureau de l'état-major de la Division aérienne en avril 1919. Reçu à l'École de guerre en 1921 et breveté d'état-major en 1922. Sert au 34^e régiment d'aviation de 1924 à 1932. Affecté à la base aérienne de Dugny de 1932 à 1934. Prend le commandement de la 54^e escadre aérienne puis de la 4^e escadre aérienne en 1934. Suit les cours du CHEM en 1935-1936. Devient chef du cabinet militaire du ministre de l'Air de 1936 à 1937. Promu sous-chef d'EM de l'AA en octobre 1936, puis commandant de la 2^e RA en février 1938. Nommé commandant supérieur de l'Air des colonies françaises dans l'Océan Indien en juillet 1940. Quitte l'armée active en 1942.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1912
	- lieutenant	1914
	- capitaine TT	1915
	- capitaine TD	1916
	- commandant	1924
	- lieutenant-colonel	1932
	- colonel	1934
	- général de BA	1936
	- général de DA	1939
	- général de CA	1940

BIBLIOGRAPHIE.

- De Verdun à Diên-Biên-Phù. Paris : Éd. du Scorpion, 1960.
- Le drame de l'armée de l'Air. Paris : 1974.
- J'accuse le maréchal Pétain. Paris : Pygmalion, 1977.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1

Motivations personnelles - Enseignement à Saint-Cyr : sclérose et ignorance totale de l'aviation - Le 125^e régiment d'infanterie - Mobilisation des Vendéens au début de la guerre 1914-18 - Août 1914, armée de Lorraine - Blessure au front - Passage dans l'aviation - Premier vol de nuit - Importance de l'aviation de bombardement - Le rôle d'un commandement de secteur aéronautique - Rapports entre l'État-Major terrestre et l'aviation - Image de l'aviation dans l'infanterie - Le frère d'Henri Jauneaud, aviateur - État-major de la 1^{re} division aérienne - Le maréchal Pétain peu favorable à l'aviation - Oppositions à la création du ministère de l'Air - L'aviation en 1920 - Refus d'une organisation forte et homogène - Les constructeurs -

Décret «historique» de 1920 : nomination de Pétain au poste permanent - L'École de guerre : deux rapports de prospective sur l'armée de l'Air - État-Major 2^e bureau : rencontre avec le général Buat - Instruction sur la constitution des grandes unités aériennes en temps de paix - Remplacement du général Buat par le général Davenet - Opposition de la Grande-Bretagne à l'aviation de bombardement française - Départ pour Rio de Janeiro - Rencontre avec Charles Murat - Collaboration pour l'Aéropostale -

L'aviation fin 1931 - Suppression provisoire du ministère de l'Air - Retour en France - État-major des manoeuvres du camp de Chalons - Utilisation de l'hélicoptère - Le premier cabinet Pierre Cot en 1933 - Le décret Denain de 1933 tendant au démembrement de l'armée de l'Air - Rencontre avec Pierre Cot - Duel Pierre Cot-Weygand - Le général Denain - L'apathie des aviateurs en 1933 - La création de l'École de l'air -

Face 2

Conférence du désarmement - Voyage à Moscou d'août 1933 - L'alliance tripartite - Catastrophe de «l'Émeraude» : premier givrage - Les divisions politiques de l'armée et le 6 février 1934 - L'alliance tripartite et la Grande-Bretagne - Denain ministre de l'Air - Jauneaud au Centre d'expériences aériennes de Reims - Attitude du commandement et des officiers - Divisions politiques à l'intérieur de l'armée de l'Air - Vols de nuit et bombardements en piqué sur Mureaux - Le Centre des hautes études militaires en 1935 : place de l'aviation -

Attitude de l'armée de l'Air face au Front populaire - Rôle de l'Action française et de ses théories militaires - Les sous-officiers peu attirés par la droite - Fonctions de chef du cabinet militaire de Pierre Cot : les oppositions ; l'affaire du moteur-canon His-

pano-Suiza - Décision de rajeunissement des cadres - Incidents aux manoeuvres de Provence - Pétain et l'extrême-droite - La guerre civile espagnole - Jean Moulin - Interventions pro-franquistes de la Grande-Bretagne - Décrets de réorganisation de l'armée de l'Air - Création des corps aériens, plans de mobilisation, parachutistes etc... - Les promotions de sous-officiers - Les plans devant le Comité permanent de la Défense nationale - 15 février 1937 : refus des crédits du plan IV - Rôle de Darlan et Pétain - Rivalités interarmes - Relations Darlan-Pétain - Fin du ministère Cot - L'instruction du 31 mars 1937 sur l'emploi tactique des grandes unités aériennes - Les nationalisations - Le ministère Chautemps - Opposition entre Pierre Cot et le nouveau ministre des Finances Georges Bonnet - Intervention de la Grande-Bretagne contre Pierre Cot - Maurras, Pétain et l'armée de l'Air - Le nouveau ministre de l'Air, Guy La Chambre - Nomination du général Vuillemin - Moral et possibilités de l'armée de l'Air - Munich - Les responsabilités du général Vuillemin - Le général Mouchard - Commandement de la 2^e région aérienne et affaire Gamelin-Billotte - Nomination au grade de général de division - Signes avant-coureurs de la guerre - Collaboration avec la Grande-Bretagne -

Bande 2 - Face 1

Relations avec le maréchal de l'Air britannique : Newall - Général Tétu chef de l'EMAA - Les grandes manoeuvres impériales - Deux ouvrages : «L'armée de l'Air» de P. Cot et «Principes actuels de la guerre française» de H. Jauneaud - Guy La Chambre et le plan IV - Les avions américains et leur défaut d'utilisation - Réorganisation Vuillemin - 1938 : visite de Vuillemin en Allemagne - 2^e grouvement Blum - Gouvernement Daladier - Le réarmement allemand - État respectif des forces de l'Air - Problèmes d'alliance - L'oeuvre de «destruction» de Vuillemin : le démembrement du commandement français - La campagne du «miracle français» : l'exemple du 14 juillet 1939 - Campagne anticommuniste et alliance avec l'URSS - L'affaire Toukhatchevski - La préface du maréchal Pétain au livre du général Chauvineau - Mission militaire à Moscou - Réunion du 24 août 1939 et déclaration de la guerre - La mobilisation dans la 2^e région aérienne - Nomination à Beyrouth - Relation avec le général Vuillemin et le général Weygand - Arrivée et travail à Beyrouth - Voyage à Paris : Paul Reynaud, Georges Mandel, Pierre Laval - Entrevue avec le maréchal Balbo à Tripoli - Visite au canal de Suez (Ismailia) - Beyrouth : entrevue avec le général Mitchell - Ordre de bombarder Bakou - Visite à Ankara avec Mitchell - Mai 1940, Paris : appel au général Weygand, remplacé en Orient

par le général Mittelhauser - Problème de l'Armistice dans l'Empire - Les ambitions britanniques sur l'Empire et les réactions des autorités françaises - La circulaire Larminat - 28 juin 1940 : visite du général d'Albiac - L'hypothèse du combat sous uniforme anglais - Les conséquences de Mers El-Kébir - De Gaulle : les appels de Londres - Nomination au poste de commandant supérieur de l'Air dans le groupe des colonies de l'Océan Indien (Tananarive) - Appel du général de Gaulle dénonçant le procès de Riom - Pierre Cot traduit en justice - Congé d'Armistice du 2 décembre 1940 - Arrestation de Pierre Laval - Complot gaulliste à Madagascar - Relations avec Pétain - Jugement sur la période de Vichy - Opinion sur Laval -

Face 2

Témoignage au procès de Riom : documents produits au procès de Pierre Cot - Début de la collaboration avec Doriot - Le «faux» Vuillemin et le procès de Riom - Mise à la retraite - La trahison de Pétain - Réouverture du procès de Riom puis fermeture définitive - Création de deux journaux de soutien à Laval - «Monde» et «Revue du Monde» - Défense de la non-intervention - Meeting avec Doriot à la salle Wagram - Responsabilité de l'Angleterre - Sabordage de la flotte française à Toulon - Interdiction du livre «L'affaire Darlan» - Entrevue avec Otto Abetz - La Libération : mesures contre les collaborateurs - Rôle du colonel Salisbury Jones - Procès d'Henri Jauneaud - Le procès «d'étouffement» du maréchal Pétain - Procès Laval - De Gaulle «chassé du pouvoir en même temps que du Levant» - La 4^e République et l'Europe - L'affaire de la CED - 1956 : lettre ouverte au président Edgar Faure - Création en 1958 d'une aviation de bombardement française - 1960 : intervention sur le même thème en public - Retour sur la création de l'École de l'air - Tentative d'assassinat de 1943 - Relations avec Pierre Cot après la Libération - Franc-maçonnerie et milieux dirigeants dans l'entre-deux-guerres - Vue générale sur sa carrière dans l'armée de l'Air -

N° 25

Monsieur Pierre de C A Z E N O V E de P R A D I N E S

Interview réalisée le 3 décembre 1975 à Paris - Durée : 1 h 30 mn -
1 bande - Vitesse 4,75 -

BIOGRAPHIE.

Né le 14 avril 1894 à Nantes (Loire-Atlantique).
Décédé le 7 janvier 1982.

As de guerre 1914-18. Engagé en 1914 au 24^e régiment de dragons puis au 14^e régiment de hussards. Affecté au 1^{er} groupe d'aviation en 1916, breveté pilote en juillet 1916 et détaché à l'escadrille SPA 81 en 1919, à l'escadrille SPA 97 en 1920, au 3^e puis au 4^e régiment d'aviation de chasse. Démobilisé en 1922. Rappelé en 1939 et affecté à la base de Rennes. Démobilisé et versé dans la réserve en 1941.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1918
	- lieutenant	1919
	- lieutenant de réserve	1923
	- capitaine de réserve	1929
	- commandant	1939

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Étapes de la carrière militaire - Affectation dans la cavalerie puis l'aviation - Intérêt pour l'aviation avant 1914 - Image de l'aviation : méconnaissance par l'opinion - Le choix de la cavalerie - Passage de la cavalerie à l'aviation - Formation d'aviateur militaire - La chasse, les appareils, les accidents - Cazaux : entraînement au tir - Pau : perfectionnement à la chasse - Formation de l'escadrille 81 - La cohésion de l'escadrille et sa valeur - Les missions - Progrès techniques au cours de la guerre - La chasse allemande - Vie de l'escadrille - État d'esprit propre au chasseur - L'immédiat après-guerre : changement de mentalité des aviateurs - Maintien de contacts avec le milieu des aviateurs - Peu d'attention au développement de l'organisation de l'AA - Mobilisation en 1939 comme commandant d'un centre d'instruction - La chasse en 1939 : maintien de l'état d'esprit - Com-

portement de la chasse en 1939 - Raisons de l'insuffisance en
moyens matériels (Bloch, Morane, Curtiss) - Nationalisation de
l'industrie aéronautique : les changements de 1936 - Portrait
du chasseur - Leçons personnelles de l'expérience de la chasse -
Appréciations sur les chefs -

N° 26

Lieutenant-colonel Robert W A D D I N G T O N

Interview réalisée le 8 décembre 1975 à Paris - Durée : 1 h 30 mn -
1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 28 octobre 1893 à Lyon (Rhône).
Décédé le 11 février 1986.

As de guerre 1914-18. Affecté d'abord dans l'infanterie en 1914. Passe dans l'aviation en 1915, envoyé à l'escadrille n° 67. Envoyé en école à Avord et à Pau. Muté à l'escadrille n° 12 en mars 1917, à l'escadrille SPA 154, à la SPA 31 en 1918. Démobilisé en 1919 et versé dans la réserve. Remobilisé en septembre 1939 et affecté à la base de Chartres. Démobilisé en août 1940.

Grades successifs : - sous-lieutenant TT 1918 janvier
- sous-lieutenant TD 1918 juillet
- lieutenant 1920
- capitaine 1929
- commandant de réserve 1937
- lieutenant-colonel 1948

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Premiers contacts avec le milieu militaire : engagement volontaire dans l'infanterie - Passage de l'infanterie à l'aviation en 1915 - Breveté pilote - Instruction à Buc sur Blériot - Arrivée au front en 1915 à la SPA 12 - Transfert à la SPA 154, puis à la SPA 31 - Fonck, Guynemer et la technique du tir - L'attaque des saucisses - Le pilote de chasse, le combat et les victoires aériennes - Les coups durs : DCA, chasse allemande - Supériorité sur l'aviation allemande - Les pertes -

La vie d'escadrille, la solidarité, l'acclimatation des jeunes pilotes - Origine sociale des pilotes - L'aviation avant 1914 - Image de l'aviation dans l'infanterie - Le choix de l'infanterie - L'état d'esprit des fantassins - Individualisme par rapport à l'infanterie - Image de l'aviation à l'arrière - Le prestige de l'aviateur - Connaissance des aspects mécaniques - Rapports avec les mécani-

ciens - Déplacement d'escadrille - Les as - Le dynamisme de l'escadrille -

En 1939 : commandant du centre d'instruction de Chartres - L'entre-deux-guerres : périodes d'instruction et contacts avec le milieu aéronautique - Reconversion professionnelle des chasseurs de 1914-18 - Intérêt pour l'armée de l'Air - La formation morale et les qualités de pilote de chasse - Les chasseurs de 1939 et le maintien de l'état d'esprit - Comportement de la chasse en 1939 : déficiences du matériel - La défaite : les responsabilités du Front populaire et de la gauche - Activités à l'Aéro-club de France - Participation aux associations de pilotes - Apport de l'expérience aéronautique -

N° 27

Monsieur Jean FRAISSINET

Interview réalisée le 18 décembre 1975 à Paris - Durée 30 mn -
1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 22 juin 1894 à Marseille (Bouches-du-Rhône).
Décédé le 21 mai 1981.

As de guerre 1914-18. Incorporé en 1914 au 6^e hussards. Élève à l'École de cavalerie de Saumur en 1916. Passe dans l'aviation en avril 1916. Élève pilote aux écoles de Dijon, Chartres, Avord, Cazaux et Pau en 1919.

Affecté à l'escadrille n° 57 (août 1917). Démobilisé en 1919. Effectue plusieurs périodes de réserve de 1920 à 1937. Rappelé en 1939 et affecté comme officier adjoint au GC II/3. Passe en AFN où il est nommé à l'EM du commandant en chef des forces d'AFN. Démobilisé en juillet 1940.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1917
	- lieutenant	1918
	- capitaine	1940

BIBLIOGRAPHIE.

- Au combat à travers deux guerres et quelques révolutions. Paris: La Table ronde, 1968.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Passage des hussards à l'aviation - Avantages de l'aviation : confort, prestige, côté sportif - Périls de l'aviation - Anecdote sur les rapports avec les autres armes - Comparaison aviation-cavalerie - Origine sociale des aviateurs - Qualités du chasseur - Le moral - Importance des permissions dans le statut des chasseurs - La vie des aviateurs pendant les permissions - Comités de soldats - De Gaulle : protestation de Fraissinet pour l'attribution de la fourragère rouge - Mentalité des jeunes en 1939 - Conditions de combat aérien en 1939-40 - La défaite attendue - Impréparation à

la guerre - Rôle du Front populaire dans la défaite - Nationalisation des industries aéronautiques - Les illusions de l'entre-deux-guerres -

N° 28

Lieutenant-colonel Joseph **POULIQUEN**

Interview réalisée le 15 janvier 1976 à Saint-Malo - Durée :
1 h 30 mn -1 bande - Vitesse : 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 20 novembre 1897 à Saint-Malo (Côtes-du-Nord).

Engagé volontaire en 1915 dans l'artillerie puis dans l'infanterie. Passe dans l'aviation en 1917 (école de Chartres). Breveté pilote en février 1918 et affecté à l'escadrille 128 du 2^e groupe d'aviation. Mis en congé et versé dans la réserve en 1919. Rappelé à l'activité en septembre 1939 et nommé à l'École militaire de Versailles. Part pour le Moyen-Orient en avril 1940 où il commande la base de Palmyre puis démobilisé en novembre 1940. Évadé de France en avril 1941 ; rallié aux FAFL à Freetown (Sierra Leone). Commandant du groupe de chasse Alsace puis du groupe Normandie en URSS en 1942.

Muté au squadron 342 en juin 1943 en Angleterre. Adjoint au commandant des FAFL en 1945.

Démobilisé en 1946 et versé dans les cadres de réserve.

Grades successifs : - sous-lieutenant de
réserve 1922
- lieutenant 1926
- capitaine 1938
- commandant 1942
- lieutenant-colonel 1945

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Raisons de son entrée dans l'aviation - Image de l'aviation - Passage dans le bombardement - Chartres, l'école de Farman 13 - Vie d'escadrille et amour du vol - Escadrille Breguet - Vols de groupe - Rapports avec les autres aviateurs : mépris du chasseur pour le bombardier - Prestige du chasseur - Les pannes de château - Qualités particulières de l'aviateur - Rapports hiérarchiques - Peu de contacts officiers-sous-officiers - Rapports avec l'équipage - Comparaison de l'état d'esprit en 1914-1918 et en 1939-1945, et avec la RAF - Mission militaire en Tchécoslovaquie en 1919 - Mort du comman-

dant Bordage en 1945 - Raisons du départ en Tchécoslovaquie et Hongrie - Les conditions matérielles - Le prestige des Français et les rapports avec les Hongrois - Démobilisation, reconversion - «La véritable armée» - L'infanterie et les rapports humains - Périodes de réserve - Le Morane 230 - La défaite de 1940 : pas de surprise - Mentalité d'un officier de réserve, ancien combattant de 1914-1918, réaction face à 1939-1940 -

Base de Palmyre : la discipline - Démobilisation - Passage en Grande-Bretagne par l'AFN - Traversée de l'Afrique jusqu'en Sierra-Léone - Ralliement aux FAFL - Envoyé en Syrie par le général Valin - Tulasne, le groupe Alsace - Rapports avec les Britanniques - Les mouvements en Libye - Création du Normandie - Choix des avions, le Yak - Rencontre avec de Gaulle - Problème de la nourriture - L'accueil russe - Retour en Angleterre - Le Lorraine - Les équipages - L'image de l'aviateur - Les qualités de l'aviateur - Relations avec l'état-major de Londres - État d'esprit au Lorraine à son arrivée : problèmes d'intendance -

Passage à l'état-major comme officier de liaison - Fin de la guerre, démobilisation - Relations avec l'armée de l'Air en tant que civil - Souvenir le plus marquant de sa carrière militaire, le commandement de la base de Palmyre -

N° 29

Lieutenant-colonel Gilbert SARDIER

Interview réalisée le 20 janvier 1976 à Royat - Durée : 30 mn -
1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 5 mai 1897 à Riom (Puy-de-Dôme).
Décédé le 7 octobre 1976.

As de guerre 1914-18. Engagé volontaire en août 1914 et affecté au 5^e chasseurs d'Afrique. Détaché dans l'aviation en décembre 1915. Passe par les écoles de Pau, Buc, Avord et Cazaux en 1916. Breveté pilote militaire la même année et affecté à l'escadrille n° 77. Commandant de l'escadrille SPA 48, obtient 15 victoires aériennes.

Versé dans la réserve en 1920. Fondateur de l'aéro-club d'Auvergne. Effectue des périodes de réserve de 1923 à 1938. Affecté au cabinet militaire du ministre en 1940.

Grades successifs :	- adjudant	1917
	- lieutenant TT	1918
	- lieutenant TD	1919
	- capitaine de réserve	1927
	- commandant de réserve	1933
	- lieutenant-colonel	1938

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face I

Attrance pour l'aviation - Départ aux chasseurs d'Afrique en 1914 - Le brevet et le perfectionnement - Les missions - Guynemer : « le chevalier de l'air » - Fonck : un tireur remarquable - Nungesser, Navarre, Madon - L'aura des aviateurs - La vie d'escadrille et l'ambiance - La hiérarchie - Études effectuées après la guerre - L'aéro-club d'Auvergne - Progrès techniques entre les deux guerres - Les qualités du pilote - L'aviation française - La guerre - Trois appareils allemands abattus en mai 1918 - Les combats chevaleresques - La période d'instruction de 1939 - État du matériel - Technique du combat -

N° 30

Général Henri ARCHAIMBAULT

Enregistrement réalisé le 20 janvier 1976 à Paris - Durée : 1h20 mn-
1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 12 septembre 1905 à Cosne (Nièvre).

Entré à Saint-Cyr en 1923. Passé en école à Avord et affecté au 21^e régiment d'aviation en 1926 puis au 34^e RA en 1931. Commandant du Service des transmissions en 1932. De 1934 à 1938 affecté dans diverses escadres. Reçu à l'École supérieure de guerre en 1938. Affecté au 3^e bureau de l'État-Major de l'AA en août 1939.

Placé à la tête du GC III/3 à Fez puis du II/5 à Casablanca; appelé au secrétariat d'État à l'Aviation civile en 1941. Directeur du Service des sports aériens en 1944 puis chef d'état-major de la 3^e RA en 1945. Suit les cours du CESA en 1947. Officier adjoint au commandant puis commandant la 2^e région aérienne de 1950 à 1951. Nommé chef du Service du matériel de l'AA en 1951. Commandant de l'Air en Extrême-Orient en 1954. Quitte l'armée d'active en 1956.

NB - Il ne s'agit pas d'une interview mais d'un témoignage enregistré par le témoin lui-même.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1925
	- lieutenant	1927
	- capitaine	1932
	- commandant	1939
	- lieutenant-colonel	
	TT	1944
	- lieutenant-colonel	
	TD	1945
	- colonel	1946
	- général de BA	1951
	- général de DA	1954

DONS : Voir Z 6207 d5 et Z 11687 d4.

BIBLIOGRAPHIE.

- Jeunesse et Montagne, s.l., s.n., s.d.
- Le piège clandestin, s.l., s.n., 1982.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Nancy 1927 : 21^e régiment d'aviation de bombardement de nuit - Liaisons armée de Terre-unités aériennes - Disparité des cadres - Le bombardement de nuit : du vol individuel au vol collectif - 2 septembre 1928 : accident de Bokanowski à Toul - Création de l'armée de l'Air : Laurent-Eynac et l'uniforme - Le premier ministre Cot - Création de l'École de l'air - Collaboration avec Pierre Cot - Voyage à Salon, rôle du colonel Henri Jauneaud - Passage au 34^e régiment d'aviation puis à la 4^e demi-brigade aérienne - Organisation générale - Vol sur Potez 39, observation pour l'armée de Terre - 1934 : cabinet Picard, chef d'état-major adjoint - Mise au point des textes d'organisation de l'armée de l'Air - Relations armée de Terre-armée de l'Air - Rôle de Pétain et de l'État-major : Weygand, Gamelin etc... Vétusté des doctrines d'emploi - Vague de pacifisme - Problèmes d'attribution des bases en temps de paix - 1934 : le réarmement allemand - Vols sur Junker - 1935 : problèmes de la modernisation - Rivalités politiques et réticences de la Grande-Bretagne - Concentration du pouvoir dans les mains de Goering - Conflits de compétence dans les hautes sphères françaises - Sabotage des avions français - Plan pour un éventuel sabotage des avions allemands - 1935-1936 : plan de réorganisation : parachutisme, VSV, École de l'air etc... - Réorganisation administrative - Remilitarisation de la Rhémanie - Front populaire : sabotages, ralentissement de la production - Départ de Picard - Départ pour la 1^{ère} escadre de chasse à Etampes - Les Dewoitine 500 et la guerre d'Espagne - 1938 : École de guerre aérienne : promotions, responsables, programme d'enseignement - Doctrines de l'École de guerre terrestre - Défauts d'organisation de l'armée de l'Air - Situation fin août 1939 - Conditions de la mobilisation : lourdeur et bureaucratie - Un exemple : la défense de Paris par ballons -

Face 2

Les chances de la guerre aérienne française - La campagne de France vue du 3^e bureau de l'état-major de la 1^{ère} armée aérienne - Organisation et division des tâches - Situation dans les escadres de bombardement - Les plans triennaux - Conditions de l'entraînement et du combat - Avril 1940 : entrevue avec le général Picard - Mission britannique auprès de Picard - Situation et besoin des armées - 28 mai : ordre de départ pour Alger : 5^e RA - Voyage vers Alger via l'Espagne - Retour sur Clermont-Ferrand - Affectation en juillet 1940 au commandement du groupe III/3, base de Fez - Moral des troupes - Nomination au commandement du groupe de chasse La Fayette II/5 -

Reconstitution clandestine de l'École de l'air sur ordre du général Bergeret - Nomination au poste de chef d'EM au Commandement supérieur des écoles de l'air - L'aide britannique - Problèmes de matériel et de personnel - Création de la commission Thibaudet - Reconstitution de l'École de l'air - Centre de formation aux questions de pédagogie - Dissolution du commandement - Nomination au poste de commandant des Forces aériennes françaises en Extrême-Orient - Mise sur pied des forces aériennes vietnamiennes, khmères et laotiennes - 1956 : inventaire des rechanges à commander dans les industries civiles pour les forces d'Indochine - Nomination en remplacement de Jarbaud - Contacts locaux accrues par le sport et la formation professionnelle - Interventions françaises et américaines dans la formation - Transmission des pouvoirs aux armées de l'air locales - Transfert au général Le Van Khi de la base de Nha Trang - Transfert au capitaine Ky sur la base de Bien Hoa - Projet d'école de l'Air au Cap Saint-Jacques - Commandement sur des questions de matériel - Problèmes d'organisation et de financement - Nouveaux rapports avec la loi de 1882 révisant l'administration militaire - Unité d'exploitation du matériel - Création des directions SMAA/SMTE - Organisation technique et administrative - Réalisation des programmes et politique budgétaire (douzièmes provisoires) sous la IV^e République -

N° 31

Général Alfred H E U R T A U X

Interview réalisée le 26 janvier 1976 à Chantilly - Durée : 1 h 30 mn -
1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 20 mai 1893 à Nantes (Loire-Atlantique).
Décédé le 30 décembre 1985.

As de guerre 1914-18. Entré à Saint-Cyr en 1913. Puis mobilisé au 9^e régiment de hussards en 1914. Passé dans l'aviation et breveté pilote en 1915. Mis au service de la 8^e armée. Chef de l'escadrille des Cigognes en 1916. Versé dans la réserve en 1919. Rappelé en novembre 1939 et affecté au GQG de l'Inspection de l'aviation de chasse. Arrêté et déporté en 1941. Affecté à la Mission militaire pour les affaires allemandes et nommé général de réserve en 1945.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1914
	- lieutenant	1915
	- capitaine TT	1917
	- capitaine TD	1918
	- commandant	1931
	- lieutenant-colonel	1939
	- colonel	1942
	- général de BA	1945

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Entrée dans le milieu militaire : Saint-Cyr - Raisons de son engagement - Choix de la cavalerie - Début de la guerre - Passage dans l'aviation, escadrille de Malherbe - Vocation militaire, attrait des colonies - École de Pau - Guynemer - Les avions : le Morane-Parasol - Circonstances de son arrivée à l'escadrille 32 - Passage à la 3, prise de commandement - Relations avec Guynemer - Arrivée à la 38 - Renommée de l'aviation au début de la guerre - La guerre - La vie d'escadrille - Les hommes : de Rose, Navarre - Les relations avec les chefs - La fantaisie des aviateurs - Leurs exploits - Orientation de sa carrière : mission aux USA, carrière politique (député de la Seine-et-Oise pendant 2 ans), carrière civile dans l'entre-deux-guerres - Arrêté par les Allemands pendant la seconde guerre mondiale - Guerre 1914-1918 : état d'esprit - Les combats : enrayage des mi-

trailleuses - Qualités propres au chasseur : la vue, la précision de commande - Les hommes - L'ambiance - Les mécaniciens - Rapports hiérarchiques et relations avec les états-majors - Émulation entre les escadrilles - Caractéristique de l'aviation de chasse : liberté dans l'organisation - La réalisation des missions - Caractéristique du combat : la solitude - Les chasseurs - Importance sociale de l'appartenance à la chasse - Carrière de député : un ancien militaire et la politique - Reclassement professionnel de ses camarades - Les pertes - Contacts rompus à cause de son départ en Amérique - Image de l'as aux USA -

Abandon de la carrière militaire - Présidence de l'Association des officiers de réserve de l'armée de l'Air - Reprise du pilotage en 1939-1940 - Manque d'officiers de valeur - La défaite - La Résistance - La chasse française en 1940 et les raisons de la défaite : responsabilité de l'État-Major au point de vue conception, mauvaise organisation des services - État d'esprit des chasseurs en 1939-1940 - La Résistance, son activité - État d'esprit résistant en 1940 - Recrutement dans les milieux militaires autres que l'aéronautique - Rapports avec le Service de renseignement Air - Les différents membres du réseau - État d'esprit des chefs de l'aviation - Bergeret - Milieu de recrutement - Attitude face aux problèmes de la création de l'armée de l'Air - Action en tant que président des réserves - P. Cot et les officiers de réserve - Causes de l'opposition d'extrême droite à P. Cot - Contacts avec le milieu aéronautique après la guerre 1939-1945 - Importance de l'expérience de chasseur.

N° 32

Général Georges F A Y E T

Interview réalisée le 10 février 1976 à Paris - Durée : 2 h - 1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 3 octobre 1902 à Oloron-Sainte-Marie (Pyrénées-Atlantiques).

Entré à Saint-Cyr en 1921 et versé dans l'aéronautique en 1923.

Affecté au 4^e groupe d'aviation d'Afrique de 1925 à 1934. Muté à l'état-major de la 5^e région aérienne en 1934. En 1939, affecté au groupe aérien de reconnaissance 14. Passé en AFN à la sous-délégation aérienne de contrôle en 1940 pour la Tunisie puis à l'état-major du commandant supérieur de l'Air en AFN en 1941. Affecté au secrétariat général près du chef du gouvernement au bureau de documentation en 1943. Nommé au commandement des forces aériennes engagées en 1944.

Appelé en 1946 au cabinet militaire de la Présidence du gouvernement provisoire. Commandant de l'Air au Maroc en 1947. Adjoint au major général de l'armée de l'Air 1948. Quitte l'armée d'active en novembre 1948.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1923
	- lieutenant	1925
	- capitaine	1930
	- commandant	1939
	- lieutenant-colonel	1943
	- colonel	1945
	- général de BA	1946

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

1921 : École spéciale militaire de Saint-Cyr - Sortie dans l'aéronautique - Premier uniforme de l'aviation - Motivations pour la carrière militaire - L'aviation avant 1914 - Les instructeurs - Diverses affectations en unités aériennes - Bataillon d'Afrique à Tunis - Aviation et armée de Terre - Le Breguet 14 - 1929 : nomination comme instructeur à l'École d'application de l'aéronautique - Enseignement peu évolué - 1000 heures de vol - Les vols à Tunis - Les vols à

l'École d'application de l'aéronautique à Versailles - Matériel et personnel - 1932 : retour en Tunisie - L'aviation en AFN - Rapports avec l'armée de Terre - Le 3^e bureau de la 5^e région aérienne (les 4 groupes de l'aviation d'Afrique) - Utilisation des Potez TOE et des 450 Lorraine - Liaisons aériennes en AFN - Mission extraordinaire aux USA - Link-trainer à l'école de PSV d'Istres - État dérisoire de l'aviation américaine - L'industrie aéronautique américaine et les premières «forteresses volantes» B17 - Licences de Pratt et Whitney pour la France - Problèmes de leur utilisation en France - La construction aéronautique en France - Nomination à la section anglaise et américaine du 2^e bureau - Relations avec la RAF concernant son installation en France - L'épisode Stehlin : rapport à Vuillemin sur la supériorité écrasante des aviations allemande et anglaise - Réaction à la nomination du général Vuillemin comme chef d'État-Major - Les attitudes successives de Vuillemin et de Guy La Chambre - Affaire de Pologne - Mai 1939 : découverte du radar - Travail avec les sous-chefs d'État-Major - Liaisons techniques avec les Britanniques - Déclaration de guerre - Missions d'observation pendant la campagne de France - L'État-Major ne tient aucun compte des rapports reçus de l'aviation - Changements de terrains successifs pendant la campagne de France - Une base en Grande-Bretagne - Reprise de contact à Calais avec l'armée française et retour en Grande-Bretagne - Dunkerque - Rôle de la chasse - État d'esprit - Départ pour Alger et nomination au GQG - Tournée d'inspection sur Dewoitine en AFN - Réactions dans les régions visitées - Les chances de continuer le combat - Retour à La Palisse (État-Major) - Tunis : délégation française auprès de la Commission italienne d'Armistice - Relations avec les Italiens - Attaques allemandes contre les convois en direction de l'Égypte -

Face 2

Mers El-Kébir - Vice-présidence du conseil : bureau de documentation - Contacts avec un officier de renseignement américain - Débarquement en AFN - Renseignement, Résistance, «double jeu» de Vichy - Arrivée de Laval, Darlan -

N° 33

Général Paul GERARDOT

Interview réalisée le 18 février 1976, le 3 mai 1976 et le 18 mai 1976 à Paris - Durée : 4 h 30 - 2 bandes - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 6 juillet 1898 à Paris.
Décédé le 4 avril 1980.

Sorti de Saint-Cyr en 1919, et affecté au 163^e régiment d'infanterie. Breveté observateur en 1922, rejoint le 37^e régiment d'aviation au Maroc, puis breveté pilote en 1925.

Commande la 16^e escadrille du 34^e régiment d'aviation. Passe dans le cabinet du sous-secrétariat à l'Air en 1931. Participe à la Croisière Noire, et entre à l'École supérieure de guerre en 1933; rejoint au commandant de la 51^e escadre en octobre 1938. En février 1939 prend la tête du GB I/51, puis de la 31^e escadre. Abattu et fait prisonnier, évadé d'Allemagne en février 1941. Commande le GB 8 et la base aérienne d'El Aouina. Devient chef d'état-major du commandement des forces aériennes en AFN et AOF en juin 1943. Chef de la section française du XII^e Air Tactical Command en septembre 1944. Puis prend le commandement du 1^{er} corps aérien français.

Adjoint de l'inspecteur général de l'AA en août 1945. Chef d'Etat-Major de l'AA en mars 1946 et directeur du Centre d'enseignement supérieur aérien en février 1947.

Quitte l'armée d'active en janvier 1950.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1919
	- lieutenant	1921
	- capitaine	1928
	- commandant	1935
	- lieutenant-colonel	1939
	- colonel	1943
	- général de BA	1944
	- général de DA	1945

DONS : Voir Z 6207 d5.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1

Concours de l'École de guerre - Mauvais rapports avec l'école - Cri-

tique de l'enseignement et des professeurs - Épreuves du concours - Absence de cours sur la bataille aérienne - Aviation dépendante de l'armée de Terre - Mermoz - Membre de l'Action Française - Des officiers de l'armée de l'Air peu attachés au ministère de l'Air - Dirigisme de l'École de l'air - Aviation déconsidérée après-guerre - Rapports entre les élèves et l'aviation - Les questions militaires à l'Action Française - Aucune relation avec l'École navale - Ignorance de de Gaulle pour la guerre aérienne - Rivalités d'avancement entre Air et Terre - Critique de l'aviation de bombardement - Considérations sur les stratégies contemporaines -

Face 2

Raisons de son entrée dans l'aviation - Vocation précoce pour l'aviation et le métier militaire - Saint-Cyr en 1917 - Concours d'entrée - Sortie dans l'infanterie - Absence d'enseignement aérien à Saint-Cyr - Fin de la guerre -
Saint-Cyr : apprentissage des méthodes de guerre complètement dépassé - L'enseignement pendant le 2^e stage : discipline et travail très relâchés - Demande de passage dans l'aviation refusé - Affecté dans l'infanterie : situation lamentable du régiment - Les activités - Nouvelles demandes de passage dans l'aviation, refusées puis acceptées - Les officiers d'aviation, le général Pastier - Liberté d'action - Différents stationnements en unité - Méconnaissance de la guerre aérienne - Utilisation de l'aviation : les différentes missions, réglage d'artillerie et liaison d'infanterie - Départ pour le Maroc (1921): affectation disciplinaire - Retour au Maroc par la ligne civile Latécoère - Conditions de vie -
Les missions photos - Le capitaine de Lattre - Fin de campagne - Pilotage à Istres - Demande d'affectation au Bourget - Affecté au 32^e régiment d'aviation à Dijon - Les raids : préparation de la traversée de l'Atlantique - Travail avec Corniglion-Molinier - La goniométrie - Les différentes étapes de la préparation : la coupe Breguet, Paris-Rabat en vol de nuit - Paris-Rayak - Corniglion fait équipe avec Nungesser - Importance du physique - Premier essai du circuit saharien : incidents sur Breguet 19 - Récapitulation de ses différents voyages - Rapports avec le général Saconney - Départ pour le Sahara - Amiot décide de lui construire un appareil pour la traversée de l'Atlantique - Suit le premier stage de PSV chez Farman - Rencontre avec le capitaine Langeron - Participe à la campagne des Ailes en faveur de la création du ministère de l'Air - Intérêt pour le ministère de l'Air - Rapports avec M. Riché sous-secrétaire d'État à l'Air, auteur d'un rapport sur le statut du personnel -
Affectation au Bourget, puis à la tête d'une escadrille - Le commandant Davet l'appelle au sous-secrétariat de Riché - Rapports difficiles avec le général Barès au sujet de la prime de vol et des conditions d'attribution - La question des écoles : désordre à l'école d'Istres - Rapports avec le général Tétu - Opposition de l'État-

Major aux transformations - Riché passe au secrétariat d'État au Matériel - Passage de Gérardot au Groupe d'avions nouveaux - Affecté au cabinet de Denain - Politique du général Denain : multiplier le multiplace de combat, supprimer la chasse - Son opposition à cette politique - Commande de Potez 540 : une hérésie pour l'époque - Décès de M. Riché - Demande à quitter le cabinet - Importance attachée par le général Denain à la qualité d'officiers brevetés d'état-major - Nommé à la 12^e escadre de Reims - Préparation du concours de l'École supérieure de guerre aérienne - Rencontre avec P. Cot - Appréciation sur sa politique - Bon recrutement qualitativement mais quantitativement insuffisant - Nationalisation : une bonne chose, mais mal appliquée, au mauvais moment - Les grèves -

Sortie de l'École de guerre - Affecté à la 5^e RA - Arrivée de Guy La Chambre - Appréciations sur sa politique - Redressement de la production aéronautique - La 51^e escadre : manque de matériel - Le Bloch 210 - Préparation à la guerre - Appréciation sur le Léo 45 - Son accident en octobre 1939 - Circonstances de son évasion -

Bande 2 - Face 1

Echec d'une évasion par un souterrain - Succès après plusieurs tentatives - Rentrée en France - Passage de la ligne de démarcation - Arrivée à Vichy - Ambiance à Vichy - Jugement sur Bergeret - Refus d'être affecté à l'EM du Maroc - Arrivée au GB 8 à Tunis, puis à El Aouina - Difficultés avec le maréchal Juin - Départ pour Londres - Opposition à l'amiral Esteva - Rencontre avec les généraux Maast et Murphy - Mentalité vichyste à Tunis - Débarquement en AFN - Rencontre avec Fay - Appréciation du personnage -

Compléments sur la période des raids - Les conditions atmosphériques en Atlantique nord - Séjour en chalutier et retour en France sur un Aviso de la Marine - Premier stage de PSV chez Farman - Création du ministère de l'Air - Problème de l'attribution des primes de vol - Mentalité des aviateurs - La formation à Istres - Opposition au général Tétu -

Changement de ministère - Gamelin et l'aviation - Le GAN - Affectation au cabinet Denain - Reproche à Denain d'ignorer la doctrine Douhet - La construction du Potez 540 - Préparation de l'École de guerre à Reims - Pilote de l'EM de Denain et Davet - Mermoz et Rossi - L'École de guerre - Le second ministère de P. Cot - Augmentation des effectifs mais baisse de la qualité du personnel - Mauvaise organisation de l'industrie - Réarmement aérien trop tardif - Responsabilité de Denain - P. Cot donne la priorité à l'armée de Terre - Propagande de P. Cot : apprentissage du pilotage - Qualités et défauts du Bloch 210 - Le Front populaire et le début du réarmement - Appréciation de la nationalisation - Rôle de Caquot-

Préparation insuffisante de la guerre - Manque d'avions modernes - Bonne préparation de la chasse - Le général Pennes - Les manœuvres avec l'aviation anglaise - Les premières missions - Débarquement en AFN - Croix de guerre du général Fay - Citation de Léchères -

Face 2

Travail avec Giraud - Officier de liaison auprès des Anglais - Problèmes avec Juin - Relations avec Bouscat - Critiqué par les autres officiers - Prend la tête d'Air-Corse nouvellement constituée - Intrigues de Léchères - Le débarquement en France - Opposition de tous les officiers pétainistes à sa nomination comme chef d'EM des forces aériennes - Contact avec le général Saville - Mise en place du Premier corps aérien - Les différents éléments sous ses ordres : chasse et transmissions - Lutte entre officiers vichystes et gaullistes - Manque d'énergie de Bouscat - Se voit refuser le nom de «Rhône et Rhin» à son unité -

Rapports difficiles avec de Lattre - Rôle de de France, officier de liaison Air auprès de de Lattre - Critique du rôle habituel des chefs d'aviation - Amélioration des relations avec de Lattre et rencontres quotidiennes - Choix du PC du 1^{er} corps aérien à Meersburg - Armistice - Réception de de Lattre au PC du 1^{er} CA - Départ du 1^{er} CA - Ennuis avec Léchères - Commandant du CESA - Devient chef d'EMAA - Opposition à Maroselli, ministre de l'Air et départ au bout de 6 mois - Épuration peu importante dans l'AA - Influence des Anglais et de l'armée de Terre sur Léchères - Responsabilité de Hartemann dans l'abandon à l'armée de Terre de l'aviation légère - L'affaire du «Cormoran» - Jugement sur Tillon - Les différents chefs d'EM - Retour au CESA - Difficultés avec l'armée de Terre et le général Bertrand -

L'avenir des armées - Études sur l'arme atomique après son départ de l'armée - Le général Ailleret - Jugement sur les polytechniciens - Bilan sur son passage dans l'armée de l'Air - Amour du pilotage - Comparaison du nombre d'heures de vol avant la guerre et actuellement - Les raids -

N° 34

Monsieur Jacques **R O Q U E S**

Interview réalisée le 26 février 1976 à Paris - Durée : 1 h - 2 bandes - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 2 août 1897 à Paris.

As de guerre 1914-18 - Engagé en 1915 au 1^{er} groupe d'aviation. Passe dans les écoles d'aviation de Chartres, d'Avord et de Pau en 1916. Muté à l'escadrille N 48 en 1917. Démobilisé en 1919 et versé dans la réserve. Rappelé en 1939 et affecté au groupe I/1 comme commandant en second. Démobilisé en 1940.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1924
	- lieutenant de	
	réserve	1927
	- capitaine de réserve	1936

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Premiers contacts avec le milieu militaire - Origines familiales - Enfance en France et en Suisse - Études - Passage du brevet - Engagement dans la Légion étrangère et arrivée dans l'aviation - Écoles de Chartres puis d'Avord et de Pau - Vols sur Blériot et Morane - Passage à Cazaux - Le Plessis-Belleville - Le capitaine Mainton - L'ambiance en escadrille - L'âge et le milieu social - Confiance mutuelle entre pilotes - Les pilotes : «un groupe de gens difficile à commander» - La vie en escadrille - Conditions de vol - Types de missions - Les barrages, la protection des photographes, mitraillage de troupes allemandes, le bombardement - Le problème du matériel - Les SPAD - Guynemer - Fonck - Les qualités fondamentales du chasseur -

Périodes de rappel pendant l'entre-deux-guerres - Sa reconversion dans le civil - Contacts entre anciens pilotes de l'aviation - Mission au Sahara (1925-1926) - Fondation de la Société africaine des transports tropicaux (1930) - Anecdotes personnelles sur ses voyages - Intérêt porté au développement de l'armée de l'Air dans les années 1930 - La préparation du conflit de 1940 - Le comportement de la chasse - Le matériel : le Bloch 152, le De-

woitine 520 - L'inadaptation du matériel français face au matériel allemand - La responsabilité des constructeurs - Rôle de Pierre Cot - Conséquences des nationalisations - La mentalité des chasseurs en 1940 et celle en 1914-1918 - Bilan de son expérience de chasseur - La «poésie du ciel» -

N° 35

Monsieur René F I S C H

Interview réalisée le 27 février 1976 à Paris - Durée : 1 h 30 mn -
1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 10 mai 1895 à Crottet (Ain).

Engagé en 1914 et passé dans l'aviation. Elève pilote à l'école de Juvisy puis d'Avord en 1915. Affecté à l'escadrille N 23 en 1916. Instructeur à l'école de Dijon puis d'Istres. Démobilisé en 1919.

Grades successifs :-	sous-lieutenant TT	1918
	- sous-lieutenant TD	1921
	- lieutenant	1927

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Le goût de l'aviation - L'engagement dans l'aviation - Mécanicien à l'escadrille MF1 - Sa demande pour être élève-pilote - L'école de Juvisy - Le brevet de pilote - Le perfectionnement sur Nieuport à Avord - Le passage à l'école de Pau - La maîtrise de la vrille - Départ au front comme pilote de chasse - Navarre, Guynemer et Fonck - L'esprit chevaleresque - Deux missions aériennes - Importance du brouillard - Retour à l'arrière pour raison de santé - Les qualités fondamentales du chasseur - Les contacts avec l'aéronautique militaire et civile dans l'entre-deux-guerres - Intérêt pour la politique militaire - L'aviation française en 1939 - La chasse française en 1940 - L'apport de l'expérience de la chasse -

N° 36

Général Jean-Marie B E Z Y

Interview réalisée le 15 mars 1976 à Chantilly - Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 14 août 1906 à Saumur (Maine-et-Loire).

Décédé le 13 octobre 1985.

Entré à l'École de Saint-Cyr en 1925. Affecté dans l'aéronautique. Breveté pilote à l'école d'Avord en 1928. Affecté au 35^e régiment d'aviation de chasse en 1929. Envoyé en AOF à Dakar au 34^e RA de 1930 à 1932. A son retour, affecté à la 5^e escadre de chasse de Bron en 1932, au 2^e bureau de l'EMAA en 1936. Suit les cours de l'École supérieure de guerre aérienne en 1939. Fonde avec le général Ronin le Service de renseignement. Rejoint l'AFN en 1942. Devient commandant successivement des écoles de Marrakech, de Bouffémont puis de l'École de l'air de Versailles en 1945. Chef du 2^e bureau de l'EMAA en 1946. Commandant de l'Air à Brazzaville (AEF) en 1949. Affecté à l'état-major des forces alliées Centre-Europe à Fontainebleau en 1952. Effectue un stage à l'Institut des hautes études de défense nationale. Rejoint l'Inspection des forces terrestres, maritimes et aériennes en 1953 en AFN à Alger. Passe à l'EM du groupement de réception du matériel et de liaison en 1953. Commandant de la zone de défense aérienne 901 en 1954. Président du groupe de travail pour l'étude des problèmes de circulation aérienne dans le cadre de l'OTAN en 1954. Assistant spécial du commandant en chef des forces alliées Sud-Europe en 1956. Attaché de l'Air à Washington en 1957. Quitte l'armée active en 1959.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1927
	- lieutenant	1929
	- capitaine	1934
	- commandant	1940
	- lieutenant-colonel	1945
	- colonel	1947
	- général de BA	1954
	- général de DA	1959

BIBLIOGRAPHIE.

- Le S.R. Air. Paris : France-Empire, 1979.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Escadrille de Thiès - Affectation à l'état-major du 2^e bureau (1936) - Stages de préparation de l'ESG - Admission en 1939 - Déclaration de guerre - Son travail au 2^e bureau - Préparation des dossiers d'objectifs (puits de pétrole de Roumanie) - L'Armistice - Vichy, création d'un nouveau réseau de renseignements en zone occupée - École de l'air - Meknès et retour en France - Nouvelle affectation au service du personnel - Circonstances de ses affectations à Naples et à Washington - Entrée dans l'armée : les motivations, le milieu familial - Image de l'aviation, de la carrière militaire (l'aventure) - Préparation et état d'esprit à La Flèche - Réactions familiales à l'engagement - Saint-Cyr - Sortie dans l'aviation - Élimination de candidats par la visite médicale - Enseignement aéronautique à Saint-Cyr - Le choix de l'aviation par les élèves - Passage dans l'aviation : Versailles - Choix de la chasse - Arrivée en escadrille - Comparaison avec la vie en école -

N° 37

Général Eugène **B A S S E T**

Interview réalisée le 16 mars 1976 au Service Historique de l'Armée de l'Air - Durée : 4 h - 2 bandes - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 13 avril 1905 à Mauriac (Cantal).

Admis à l'École de Saint-Cyr en 1924. Affecté dans l'aviation: passe par l'école d'Avord en 1926. Muté successivement dans divers régiments d'aviation. Suit les cours de l'ESGA en 1936 puis du CHEM en 1939.

Affecté à l'état-major de la zone d'opérations Est en octobre 1939. Passe en AFN au commandement de l'Air en Algérie, en juillet 1940. Affecté au ministère de la Défense nationale en 1941 puis au commandement des forces militaires en 1942. Prend le commandement du groupe I/12 à Istres. 2^e sous-chef d'état-major des Forces aériennes de l'Atlantique en 1944. Affecté au CHEM puis au CESA en 1945. Prend la direction de la base de Marrakech en 1947. Nommé premier sous-chef de l'État-Major de l'armée de l'Air en 1950. Inspecteur major général de l'AA en 1951. Commandant de la 3^e région aérienne en 1953. Directeur du Centre d'enseignement supérieur aérien en 1957. Nommé major général de l'AA en 1958. Quitte l'armée active en 1960.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1926
	- lieutenant	1928
	- capitaine	1933
	- commandant	1939
	- lieutenant-colonel	1945
	- colonel	1946
	- général de BA	1951
	- général de DA	1956
	- général de CA	1958

DONS : Voir Z 11623-11624-11625-11626-6417-6418.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande A - Face 1

Secrétariat de coordination à Vichy - Enseignement supérieur aérien - Jugement sur le général Gérardot - Relations avec l'armée de Terre - Circonstances de sa nomination comme major général - Jugements sur les majors généraux - Entrée dans l'armée - Milieu familial - Liberté à l'intérieur de

l'armée - Saint-Cyr : l'ambiance; les brimades - Formation du caractère - Le travail et la formation intellectuelle à Saint-Cyr - La sortie et l'avancement dans l'AA - Le choix de l'aviation - Arrivée à l'École de Versailles - Le général Barrès - La liberté et le travail à l'école - Les conditions matérielles - Avord : la formation et les appareils - Choix de la spécialité : l'observation - Arrivée en unité à Lyon - Considération portée à un officier saint-cyrien - Jugement sur Alias - Le peloton des élèves caporaux - Rapports avec les sous-officiers - Réflexion sur la formation intellectuelle et manuelle - Départ à la 4^e escadrille à Damas - Bonne ambiance entre les officiers - Ses chefs - Les opérations - Chef d'escadrille - Les appareils : le Breguet 14 - Retour en France - Affectation au 3^e bureau - La camaraderie dans l'armée de l'Air - Influence du danger - Préparation à l'École de guerre - Les différentes épreuves; le thème tactique - Les règlements - Création de l'ESGA : rôle de Mendigal et Bergeret - Admission à l'ESGA - Le travail, organisation des conférences - Thème tactique : division, corps d'armée - De La Horie -

Face 2

L'instruction aéronautique : thèmes tactiques particuliers - Le cadre de l'enseignement - L'enseignement aéronautique et les officiers Terre - Alamyche - Le général Mouchard, son travail de préparation de la mobilisation - Cours sur l'organisation de l'armée de l'Air - Relations avec ses camarades et avec les instructeurs - Appréciation sur l'enseignement de l'ESGA et sur son utilité - Jalousie des officiers de Terre en raison d'un avancement plus rapide - Création du CESA - Apport du Centre des hautes études aériennes - Travail avec Carayon - Manque d'intérêt des auditeurs du CHEM pour les questions de valeur et d'éducation des officiers des armées de Terre et de l'Air - L'ambiance dans l'armée de l'Air - Familiarité entre officiers et sous-officiers - Les prises d'armes - Rôle de représentation d'un commandant de région - Attitude face au Front populaire - Admirateur de P. Cot et de Léon Blum - Lectures : «Le Temps», «L'Action française» - Conscience de la montée des périls - Erreur stratégique de la manœuvre en Belgique - Réaction à l'arrivée de Vuillemin - L'opposition Carayon-Bergeret - Les différentes conceptions de l'arme aérienne - La guerre de 1939-1940 - L'EM de la ZOAE - L'état-major de Pretelat - Les généraux de l'Air : Bouscat - Rôle de Carayon en 1939 - Le général Pennès et les circonstances de son départ - Réactions personnelles face à la défaite - Les responsabilités - Rôle de l'arme aérienne en 1939-1940 - État d'esprit à l'annonce de l'Armistice - Réactions vis-à-vis de Pétain et de de Gaulle - Mers El-Kébir - Réactions personnelles face au gaullisme - Ses activités au secrétariat de Coordination de la Résistance - 1945 : travail avec le général Gérardot - Opposition de l'armée de Terre à la réinstallation de l'AA à l'ESG - Basset et ses adjoints, Accart, Marias -

Organisation des cours à l'ESGA - Création d'une série de cours administratifs - Critique de l'armée de Terre - Attitudes des militaires face aux options politiques - Les journaux de marche de l'école d'EM - Rapports avec les élèves - Rapports avec les professeurs civils - Arrivée du général Gérardot - Problèmes avec le général Bertrand - Rôle de directeur des études - Préparation des cours de l'ESGA - Rapports avec son successeur de La Martinière et avec de Chassey - Jugement sur le cours d'EM et sur la création des différents niveaux : ESGA, Centre des hautes études - Jugement d'Alias sur la «1500» -

Bande B - Face 1

Le problème de l'école de Rochefort et la «1500» - Marrakech : problèmes de matériel avec les Wellington - Commandement et administration de son prédécesseur - Rapports avec les généraux Fayet et Savart - Inspection du ministre de l'Air Maroselli - Financement particulier des travaux d'infrastructure - Le rôle d'un commandant de base - Inspection du général Chassin - Conditions matérielles de son séjour - Départ de Marrakech - Nomination comme 1^e sous-chef d'EM - Les activités, les différents bureaux sous ses ordres - Le recrutement féminin - Problèmes avec le personnel masculin - Travail d'EM facilité grâce à la collaboration de ses anciens élèves -

La guerre d'Indochine : Mendès France, Jules Moch - Rapport du militaire et du politique - Le général Buis - Soumission du militaire au politique, l'exemple de de Gaulle - Séjour en Indochine avec le général Léchères - Le général Chassin - Méthodes de travail de Léchères - Rapports Terre et Air en Indochine - Travail de général adjoint - Remplacement du général Venot - Arrivée à l'EM de la 3^e RA - Opposition à son affectation de la part d'officiers communistes et gaullistes en raison de son passé vichyste - Rapports avec le préfet - Le rôle du commandant de région - Les rengagements - Autorisation de mariage, délégation de signature - Le travail de représentation - Base de Limoges - Surveillance des appelés, moyens d'action, mutation d'office - Circonstances de son départ de Bordeaux - Nomination à la tête du CSI - Critique de l'organisation et du fonctionnement - Mai 1958 : aucune réaction à l'École militaire - Anti-gaullisme personnel - Le serment sur l'honneur de Pétaïn -

Face 2

Nomination comme major général de l'AA - Évacuation des forces de l'OTAN de France - Le général Stehlin - Départ du général Bailly - Circonstances de son propre départ - Jugement sur l'ensemble de sa propre carrière - Injustice du sort réservé aux vichystes -

N° 38

Monsieur François **B A T T E S T I**

Interview réalisée le 6 avril 1976 à Assarana (Corse) - Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 4,75 -

BIOGRAPHIE.

Né le 5 mai 1890 à Assarana (Corse).
Décédé le 24 août 1977.

As de guerre 1914-18. Engagé volontaire dans l'infanterie en 1908. Passe dans l'aviation en 1913. Breveté pilote en avril 1914 et affecté à l'escadrille BC 7 à Dijon.

En école de perfectionnement à Avord et à Pau, puis affecté à l'escadrille C 10, et à l'escadrille N 73.

Après différentes affectations en unités, nommé à l'école des sous-officiers d'Istres en 1934, à la 6^e escadre de Chartres, à la 31^e brigade au Maroc en 1937. Affecté aux forces aériennes du Levant en 1939. Rappatrié et mis en congé du personnel navigant en 1940.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1916
	- lieutenant	1917
	- capitaine	1924
	- commandant	1937

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Les premiers contacts avec l'aéronautique - Demande de passage dans l'aéronautique - Apprentissage chez Blériot et le brevet - Affectation à Belfort - Passage à l'école de Pau - Guynemer et Battesti - L'ambiance d'une escadrille d'observation - Départ dans la chasse avec Deullin à la SPA 73 - L'ambiance à la SPA 73 - Deullin - Les pertes à la SPA 73 - Le SPAD Canon et le SPAD 13 - La Corse au combat - Brocard - La vie en escadrille - Les qualités du chasseur en 1914-1918 - Missions pendant la première guerre mondiale - Différences entre la mission d'observation et la chasse -

N° 39

Général Maurice CHALLE

Interview réalisée le 7 avril, le 15 avril, le 6 mai et le 29 juillet 1976 à Paris - Durée : 6 h 30 mn - 3 bandes - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 5 septembre 1905 au Pontet (Vaucluse).
Décédé le 17 janvier 1979.

Appartient à la promotion 1923 de Saint-Cyr. Obtient son brevet de pilote militaire d'avion en 1927. Après plusieurs affectations dans divers régiments d'aviation, entre à l'École de guerre aérienne en 1937. Affecté à l'EM de la 4^e région aérienne en septembre 1939, puis au Grand Quartier général aérien en février 1940. Membre de la Commission d'Armistice de Wiesbaden en juillet 1940. Détaché à l'escadron d'entraînement de Toulouse en 1941. Mis en congé d'Armistice en 1943, il entre dans la Résistance (réseau François Villon). Rappelé à l'activité, et affecté à la 11^e brigade de bombardement. Après la guerre, nommé 3^e sous-chef du commandant de l'Air au Maroc en 1949. Chef de l'état-major particulier du secrétariat d'État aux Forces armées en 1951, puis à l'Air en 1952. Directeur du Centre d'enseignement supérieur aérien et commandant de l'École supérieure de guerre aérienne en 1953. De 1955 à 1957, chef de l'Etat-Major des forces armées puis major général des forces armées. Devient en 1958 commandant en chef des forces en Algérie, puis commandant en chef des forces alliées Centre-Europe en 1960. Se retire de l'armée en 1961, participe au putsch d'Alger.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1925
	- lieutenant	1927
	- capitaine	1932
	- commandant	1939
	- lieutenant-colonel	1944
	- colonel	1945
	- général de BA	1949
	- général de DA	1955
	- général de CA	1957
	- général d'AA	1958

Destitué en 1961 - Réintégré en 1974.

BIBLIOGRAPHIE.

Notre révolte. Paris : Presses de la Cité, 1968.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

1^{re} interview - Face 1 - 7 avril 1976.

Entrée dans l'armée ; Saint-Cyr et l'École supérieure de l'aéronautique - L'aviation dans l'enseignement de Saint-Cyr - Centre d'application de l'aéronautique de Versailles - Avord - L'aviation de l'après-guerre - Le 38^e régiment d'aviation - Vol sur Potez 15 - Nomination en 1928 à Lyon - Officier d'escadrille - Création de l'École de vol en haute montagne - EM de la 4^e brigade - 35^e escadre à Lyon - Création de l'armée de l'Air - Escadrille II/35 - GAO 514 - Ecole de guerre aérienne : l'enseignement - 1939 : l'État-Major terrestre - Ministère P. Cot - Réactions dans l'armée de l'Air -

Fin des années 30 : visite de Stehlin et de Vuillemin en Allemagne - 1940 : EM de la 8^e armée terrestre - La «Drôle de guerre» - La campagne de France - Repli sur Agen et Commission d'Armistice de Wiesbaden - L'armée de l'Air devant l'Armistice - Philosophie et responsabilité du chef militaire -

L'ambiance à Vichy et les conceptions de l'armée sur l'Armistice - Les débuts de la résistance passive - Rôle de l'Empire - Weygand à Alger - Commission d'Armistice de Wiesbaden - Réactions à l'invasion de l'URSS - Etat d'esprit allemand devant les élections américaines - Départ de Wiesbaden - Le débarquement américain - Démission de l'armée en 1942 - Création du réseau François Villon - Contacts avec Charles Lauzin et la Résistance - Combat à la fin de la guerre dans la 11^e brigade de Marauder -

2^e interview - 15 avril 1976.

Place des militaires dans les organisations de Résistance - Le STO - La hiérarchie dans la Résistance - Le double jeu - La fin de la guerre et les expériences de l'épuration - Les causes du contact Lauzin-Challe -

Face 2

Printemps 1943, Lauzin et Gervais : formation du réseau - Hiérarchie vichyssoise et service de renseignements - Le cloisonnement nécessaire - Relations avec Alger - La fin de la guerre et l'adaptation au combat allié - Arrêt progressif du travail de renseignement après le 6 juin 1944 - La 11^e brigade de Marauder - Bombardement de la poche de Royan - Participation à l'occupation en 1945-1946 - Nomination au cabinet du chef d'EM général Air - Les problèmes de l'armée de l'Air en 1946 - La guerre d'Indochine : peu de répercussions sur le travail de cabinet - Commandement de l'Air au Maroc - Commandement des écoles - Rela-

tions avec les Américains - En 1953 : directeur du Centre supérieur aérien et de l'École de guerre aérienne - Chef d'EM inter-armées - Gouvernement Guy Mollet : relations avec le pouvoir politique - Aide à l'armée israélienne ; Suez ; opération du major général - Sakiet Sidi Youssef - La réalité du «Bec de canard» tunisien - Nomination d'arbitres neutres entre la France et la Tunisie - Retour sur l'affaire de Sakiet - La fin de la IV^e république et l'Algérie - Réactions personnelles au 13 mai 1958 - Relations général Ely-Guy Mollet - Nomination comme commandant en chef des armées françaises en Algérie -

3^e interview - Face 1 - 6 mai 1976.

1958 : nomination d'intermédiaires internationaux - Les complots d'Alger et le 13 mai 1958 - Manifestations massives musulmanes - Juin 1958 : Episode Ely-Mollet ; mise en résidence surveillée à Brest - Septembre 1958 : nomination à Alger - Référendum en Algérie - Arrivée à Alger et prise de fonctions - Guerre révolutionnaire et politique en Algérie - La situation militaire : le champ clos de la ligne Morice - Lignes de crête et zone interdite - Objectifs généraux - Mesures prises : création de commandos de chasse et le «rouleau compresseur» - Premiers résultats et constitution progressive de réserves générales - Opérations en Kabylie et en Grande Kabylie - Les résultats au bout d'un an - Pacification active et passive - La politique des «1000 villages» - Bilan de la guerre d'Algérie - L'affaire Si Salah et la «paix des braves» manquée - L'affaire Massu, visite à Paris et retour à Alger - L'affaire des barricades - Limogeage le 31 mars 1960 - Fin de l'épisode Si Salah - Nomination au commandement Centre-Europe de Fontainebleau - État du dispositif militaire et démission consécutive au discours du général de Gaulle sur l'indépendance algérienne -

4^e interview - Face 2 - 29 juillet 1976.

Militaires et pouvoir civil - Réflexions sur sa carrière - Sa nomination en Algérie en tant que commandant en chef - Rapports entre le pouvoir civil et le pouvoir militaire - Rapports avec Paris : de Gaulle, Debré - Raisons de sa nomination par de Gaulle - Les conditions posées : engagement des Musulmans - Dégradation de ses relations avec les politiques - Idée de la guerre politique ; deux opérations : opération militaire et pacification - Principes de la guerre révolutionnaire - La «forfaiture» et le cryptocommunisme - Rôle du «Monde» -

Face 1 -

Accords entre Challe et de Gaulle - La personnalité de de Gaulle et les influences subies - Une politique dictée par les intellectuels - Sa politique et son entourage - Rôle de Bernard Tricot dans le retournement de de Gaulle - Sa légitimité au pouvoir - Simplicité et orgueil - Ses défauts

Exemple d'une entrevue de Gaulle-Debré-Guillaumat-Challe - La « victoire » de Bernard Tricot - Absence d'influence des ministres : exemple d'une réunion du Conseil de Défense Nationale - Retour sur l'« affaire Si Salah - La personnalité de Michel Debré et ses opinions - Projet de réforme agraire pendant le putsch d'avril 1961 - Réactions des militaires de carrière et du contingent pendant la révolte - Attitudes des officiers : non-engagement généralisé, notamment de la part des généraux -

Mauvaise préparation de la révolte ; les missions métropolitaines subites des commandants de bases - Exemple de Stehlin - Les quatre généraux et leurs points communs - Défense de l'occident et volonté de sortir de la colonisation - Un même but mais des différences ; l'armée avec Challe.

N° 40

Monsieur Paul **B A D R E**

Interview réalisée le 22 avril 1976 à Versailles - Durée : 55 mn - 1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 22 mai 1906 à Saint-Saëns (Seine-Maritime).

Admis à l'École Polytechnique en 1926 et à l'École militaire et d'application de l'aéronautique en 1928 à Avord.

Affecté en 1930 au 21^e régiment d'aviation, puis au Centre d'essais du matériel aéronautique en 1935. Fait partie de la Commission d'Armistice de Bourges en août 1940. Mis à la retraite en décembre 1941.

Grades successifs : - sous-lieutenant	1928
- lieutenant	1930
- capitaine	1935
- commandant	1941

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Missions d'observation aérienne sur l'Allemagne - Essais de photographies verticales à très haute altitude - Essais sur Douglas DC 2 et Comet de Havilland (9500 - 11500 m) - Le Potez 540 - Septembre 1938 : missions sur les Alpes, le nord de l'Italie et la Sardaigne - Envisage dès juin 1940 avec le colonel Ronin à Oran la possibilité de remettre sur pied un service de renseignements - Contacts avec le SR Guerre à Alger - 15 août 1940, retour en France et affectation à une commission d'Armistice, puis mise en congé - Reconstitution du SR Air de façon semi-clandestine - Manque d'expérience sur les questions de renseignements - Prise de contact avec l'Intelligence Service (février-mars 1941) - Acquisition de matériel radio et recrutement de spécialistes - Premiers problèmes avec la police de Vichy - Recrutement d'agents - Premiers contacts avec un réseau de Résistance : «Ceux de la Résistance» - Double activité : recherche de renseignements et transmission en liaison directe avec Londres - Recherche de points de passage sur la ligne de démarcation - Été 1941 : une petite organisation déjà en place en zone occupée - Extension progressive des activités et prise de contact avec des industriels de l'aviation - La «source K» : mise en écoute des unités allemandes. Renseignements très précieux - Jusqu'en 1942 pas de problèmes majeurs - Durcissement de

l'attitude des Allemands et retour de Laval au pouvoir - Nécessité d'une action plus clandestine - Transformation de l'installation fixe en installation mobile - Scission de l'organisation en deux, la direction du service partant en Afrique du Nord (novembre 1942) - Départ du colonel Badré en Afrique du Nord puis à Londres - Contacts avec le BCRA à Londres - Excellents résultats du réseau Samson (ex: «Ceux de la Libération») - Résultats du réseau du capitaine Gervais et du commandant Challe - État d'esprit au moment de l'Armistice - Juin-juillet 1940 : tournée des bases aériennes et accueil - Volonté de continuer à tout prix - Mers El-Kébir : ressenti de façon désagréable mais n'empêche pas la poursuite de la collaboration avec les Anglais - Ambiance à la Commission d'Armistice - Relations avec les officiers allemands - Climat de suspicion à Vichy et dans toute l'armée de l'Air - Existence de soutiens à un échelon élevé - Milieux de la Marine très pro-allemands - Existence de contacts avec des réseaux de Résistance- Critères retenus pour établir des contacts - Les pertes dans les réseaux de Résistance - Les contacts avec le S.R. - Nécessité d'un cloisonnement strict entre les différents réseaux et services - Essai de mise en place d'une organisation de récupération d'armes - L'ambiance en Afrique du Nord pour une prise de commandement et un engagement dans les troupes combattantes - Les relations entre les services de Londres et d'Alger, existence de bagarres de clocher - Volonté de se battre après trois ans d'activité non combattante -

N° 41

Monsieur Marcel **C O A D O U**

Interview réalisée le 4 mai 1976 à Boulogne-sur-Mer - Durée : 3 h -
1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 7 février 1897 à Saint-Brieuc (Côtes-du-Nord).
Décédé le 22 octobre 1985.

As de guerre 1914-18. Elève pilote à l'école d'Etampes en 1915. Affecté à l'escadrille C 9, puis N 88. Versé dans la réserve de 1920 à 1939. Rappelé en septembre 1939 pour une courte période. A nouveau dans la réserve après-guerre.

Grades successifs :- sous-lieutenant	1918
- lieutenant	1922
- capitaine	1931
- commandant	1939

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Débuts dans l'aviation - Préparation du brevet de pilote - Départ à la guerre comme fantassin - Affecté à une escadrille de reconnaissance - Conditions d'entrée dans la chasse - Homologation des victoires - La tactique - Les combats aériens - Préparation insuffisante - Fin de la guerre et occupation dans le Palatinat - Evacuation sur Nancy - Chasseur de monoplace - Engagement dans le conflit de 1939 - Conditions de sa démobilisation - Goût pour le pilotage - Voyages à Paris à l'occasion des victoires - Un de ses chefs le capitaine Dacier - Vols sur SPAD - Etat d'esprit dans l'aviation pendant la première guerre et la seconde - Sa carrière civile dans l'aéronautique - Préparation du brevet de transport public et entrée à la Compagnie franco-roumaine de navigation aérienne - Son expérience de pilote de ligne - Reconversion après une maladie - Invention : un appareil pour apprendre à piloter - Création d'un aéro-club en Bretagne - Rappelé en 1939 et affecté à la 2^e escadre - Le moral dans l'AA - Affectation à Beauvais - Les patrouilles en mai et juin 1940 - Combats contre les bombardiers allemands -

N° 42

Colonel René G E R V A I S

Interview réalisée le 12 mai 1976 au SHAA - Durée : 2 h - 1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 22 août 1908 à La Teste (Gironde).

Admis à l'École Polytechnique en 1928 et à l'École militaire et d'application de l'aéronautique en 1930. Breveté pilote en 1931 et affecté au 2^e régiment d'aviation en 1931, puis à la 21^e escadre de bombardement en 1933. Nommé en 1935 au Centre d'essais du matériel d'armement à Cazaux. Affecté en septembre 1940 au GB II/23 puis au GB 7 à Blida. Mis à la retraite en 1943.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1930
	- lieutenant	1932
	- capitaine	1937
	- commandant	1943
	- lieutenant-colonel	1945
	- colonel de réserve	1951

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Études à l'École Polytechnique - Choix de l'aviation - Formation éclectique - Apprentissage de l'aviation à Versailles - Pilotage à l'école d'Avord - Affectation dans une section d'aviation de bombardement de nuit - Doctrine de l'aviation - Arrivée à la 21^e escadre à Nancy - Les contacts humains - Stage de navigation à Brest - Qualité du matériel - La défaite de 1940 - La propagande de 1937 à 1939 néfaste pour le moral - Début de la guerre au Centre d'essais de Bricy - Sentiments éprouvés à l'Armistice - Convoyage vers Oran - Animosité contre l'infanterie - Pétain - Conférence du général Weygand - Convoqué à Vichy par le colonel Ronin - Affecté à la frontière espagnole dans les services de renseignement - Mission à Perpignan pour recruter des volontaires - Sous les ordres du commandant Badré - Echappe à la Gestapo - L'esprit de résistance de Vichy -

Face 2

Organisation du 2^e bureau - Le contre-espionnage - Arrivée à Alger début 1944 - Circonstances de son passage - Fusion entre les services de renseignement de de Gaulle et de Giraud - Bilan de sa carrière -

N° 43

Général Léon **MONTRELAY**

Interview réalisée le 17 mai et le 31 mai 1976 à Paris - Durée : 4 h 30 mn -
2 bandes - Vitesse 4,75 -

BIOGRAPHIE.

Né le 1^{er} février 1898 à Lorient (Morbihan).
Décédé le 3 août 1986.

Admis à l'École Polytechnique en 1917 et affecté dans l'artillerie. Passé dans l'aviation en 1920 comme observateur à la 54^e escadrille puis à la 53^e.

Breveté pilote en 1922 et affecté au 22^e régiment d'aviation, puis à la Commission d'essais pratiques de l'aviation militaire de 1923 à 1927. Fait partie de la Mission française au Brésil de 1927 à 1932.

En stage à l'École supérieure de guerre en 1934. Commandant par intérim de la 12^e escadre aérienne en 1938. Affecté au Centre d'essais du matériel aérien à Villacoublay fin 1938. Nommé à l'état-major du commandement des forces aériennes françaises en Méditerranée en janvier 1940. Chef d'état-major au commandement de l'Air au Levant de juin 1940 à septembre 1941. Commandant de la base de Blida en 1942 puis commandant de l'aviation française d'Afrique en 1943. Directeur du matériel au Commissariat de l'Air en 1944. Commandant de la 3^e région aérienne en 1947. Commandant de la Défense aérienne du territoire en 1948. Quitte l'armée active en 1949.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1919
	- lieutenant	1921
	- capitaine	1934
	- commandant	1935
	- lieutenant-colonel	1938
	- colonel	1942
	- général de BA	1944
	- général de DA	1947

DONS : Voir Z 6207 d 11.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1

Circonstances de son entrée dans l'armée - L'École Polytechnique -

Maréchal des logis dans l'artillerie pendant les derniers mois de la guerre 1914-1918 - Les promotions - Versé dans l'artillerie - Départ au Levant - Raisons de son passage dans l'aviation - Observateur en avion - Les opérations - Rôle de l'aviation - Vols sur Breguet 14 et SPAD - Retour de Syrie - Brevet de pilote à Istres - 21^e régiment d'aviation - Escadrille de nuit à Nancy - Appelé à la Commission des essais pratiques de l'aviation - Les ingénieurs et l'aviation - Formation à l'École supérieure d'aéronautique - Le niveau intellectuel du milieu de l'aviation - Critique de la valeur des aviateurs - Mépris envers l'aviation - Manque d'ingénieurs de l'aéronautique -

En 1925, création du corps d'ingénieurs de l'Air civils - Circonstances de sa présentation au concours de l'ESG - Jauneaud - Formation des élèves pour l'école aéronautique - Retour du Brésil en 1932 - Nommé commandant d'escadrille à Tours sur Breguet 19 - Entrée à l'École de guerre - Corps professoral - L'enseignement aérien - Exemple d'incompréhension de l'arme aérienne -

Partisan d'un ministère de l'Air intégral - Cabinet de P. Cot - Jugement sur Jauneaud et sur Pierre Cot - Le problème industriel de la construction - Travail en groupe et programme avec Ziegler - Manque de moyens - Rôle de l'aviation d'après P. Cot - Impréparation à la guerre : incapacité du commandement militaire - Effets des nationalisations - Nomination comme commandant du Centre d'essais - Manque d'avions nouveaux - Décision d'acheter des avions américains - Protestation des constructeurs français - Pression pour l'obliger à démissionner de son poste - Relations coupées entre le Centre d'essais et les armées - Complications administratives et hiérarchiques - Départ au Levant - Accord entre Weygand et Jauneaud - Jauneaud et l'organisation des forces aériennes au Levant - Projets de bombardement des puits de pétrole du Caucase - Pas de liberté de manoeuvre, matériel insuffisant - Appréciation sur Jauneaud - Entretiens Franco-Hitler, avant l'entrevue de Montoire - Rôle de Fonck -

Face 2

La remilitarisation de la Rhénanie - Défaut d'application du traité de Versailles - Critique de Clemenceau - Les responsabilités de la gauche - Jugement sur les militaires - Giraud et de Lattre - La défense aérienne - Opposition actuelle entre sécurité aérienne militaire et circulation aérienne civile - Les terrains d'aviation - Avions dépassés - Marche à la guerre - L'erreur de la ligne Maginot - Arrivée du Front populaire - Vuillemin comme chef d'État-Major - Le général Tétu - Levant 1940 - L'Armistice - Jauneaud et ses activités - Affaire de Syrie - Les activités allemandes en Syrie - Affaire d'Irak - Rencontre à Vichy avec Huntziger et Bergeret - Evacuation allemande de la Syrie - Attaque anglaise - Rôle des Français face aux Anglais et le général Spears - Accords d'Armistice - Darlan et sa haine des Anglais - Plaidoyer vichyste - L'assassinat de Darlan - La situation en Algérie en 1942 - Attente des

Américains - Affectation à Blida - La visite de Pétain - Le débarquement en AFN -

Bande 2 - Face 1

Les événements en AFN - Fonck - Pétain en tant que résistant - Assassinat de Darlan - L'ambiance à son arrivée en AFN - Relations avec de Monsabert - Arrivée de Giraud - Rappelé à l'État-Major d'Alger - Rapports avec Bouscat - Nomination comme inspecteur du matériel - Rentrée en France - Attaché au secrétariat d'État de Grenier - Entrevue avec de Gaulle - Jugement sur Grenier et Tillon - Les problèmes de la Direction du matériel - Les rapports Terre-Air - Nécessité d'une organisation unique pour tout ce qui concerne l'Air -

Indochine : le plan Navarre - Diên Biên Phû - Responsabilité de la défaite - La défection américaine - Commandant de la 3^e RA et des écoles - Tentative de putsch vers Madrid - Tentatives d'assassinat - Circonstances de son départ de la 3^e RA - Commandant de la Défense aérienne du territoire - Situation à son arrivée - Les problèmes de défense - En congé du PN - Incompréhension générale des problèmes de circulation aérienne - Méthode américaine - Circulation aérienne - Appréciation sur sa carrière -

Face 2

Opinions sur le général Challe - Considérations sur la nécessité d'une intégration - Challe poussé au putsch par les Américains - Les différents soutiens au putsch -

N° 44

Général Charles LAUZIN

Interview réalisée le 18 mai 1976 à Paris - Durée : 45 mn - 1 bande - Vitesse 4,75. Voir interview n° 63.

BIOGRAPHIE.

Né le 28 décembre 1903 à Bayonne (Pyrénées-Atlantiques).
Décédé le 21 novembre 1977.

Admis à l'École de Saint-Cyr en 1921. Sert au Maroc en 1925. Obtient le brevet d'observateur puis de pilote en 1928. Désigné pour l'Indochine de 1931 à 1934. Affecté au 1^{er} bureau de l'EMGAA. Admis au concours de l'École de guerre en 1935. A nouveau en état-major en 1938 puis en janvier 1939 commandant d'escadrille à la 36^e escadre aérienne. Affecté en juin 1940 à l'EM du général président de la délégation française à la Commission allemande d'Armistice. Commandant du GB I/31 à Istres en 1941. Passé en AFN en 1941. De retour en France occupe divers postes en état-major. Affecté en 1946 au cabinet du général Bouscat. De 1947 à 1949, attaché de l'Air à l'ambassade de France aux USA. Nommé inspecteur des réserves en 1950, commandant de l'Air en Extrême-Orient de juin 1953 à août 1954. Quitte l'armée active en 1958.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1923
	- lieutenant	1925
	- capitaine	1931
	- commandant	1939
	- lieutenant-colonel	1943
	- colonel	1945
	- général de BA	1949
	- général de DA	1952
	- général de CA	1958

DONS : Madame Lauzin Z 11271.

BIBLIOGRAPHIE.

Souvenirs du général Lauzin. Vincennes : Service Historique de l'Armée de l'Air, 1979.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

L'École de guerre - Le recrutement - Les aviateurs réfractaires - La préparation et la manière de rédiger - «L'embrigadement» - Conception des problèmes aériens - Notions stratégiques - Préparation au métier d'officier d'état-major - Les épreuves - Relations avec ceux de l'armée de Terre - Le 2^e bureau -

Général René K E L L E R

Interview réalisée le 16 juin 1976 à Paris - Durée : 1 h 30 mn - 1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 21 juin 1882 au Havre (Seine-Maritime).

Décédé le 11 mai 1978.

Admis à l'École spéciale militaire de Saint-Cyr en 1901. Reçu à l'École de guerre en 1911. Sert dans l'armée de Terre de 1903 à 1923. Brevet observateur en avion puis pilote militaire en 1924. Nommé commandant en second du 22^e régiment d'aviation de 1924 à 1926, puis du 21^e RA en 1928.

Affecté à l'Inspection du matériel et des installations en 1931. Chef d'EM du général inspecteur général des forces aériennes en 1933. Sous-chef d'État-Major général de l'AA en 1934. Commandant de la 4^e brigade aérienne en 1935. Inspecteur de la Défense anti-aérienne du territoire en 1936. Commandant de la 2^e région aérienne en 1937. Chef d'État-Major de l'AA en 1938. Quitte l'armée d'active en 1939.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1903
	- lieutenant	1905
	- capitaine	1913
	- commandant	1918
	- lieutenant-colonel	1925
	- colonel	1930
	- général de BA	1933
	- général de DA	1936
	- général d'AA	1937

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Entrée dans l'aéronautique militaire - Stage à Buc - Stage de renseignement en Allemagne - Départ au Maroc et accueil par Lyautey - Affecté à l'EM de l'armée puis à l'escadrille C 34 comme observateur - Le 33^e RA et le général Pujo - Passage dans l'aviation en 1923 - Sa vocation militaire - Prend le commandement du 21^e régiment de bombardement de nuit à Nancy - Les erreurs de la météo - Affectation au 1^{er} bureau - Le général Denain et ses erreurs - Le Centre des hautes études militaires : pas d'in-

formation sur l'aviation - Incompétence des officiers de l'armée de Terre sur l'emploi de l'aviation - Pierre Cot - Affectation à la tête de la 4^e RA - Inspection de la défense aérienne : problème de l'artillerie anti-aérienne - Pas de stratégie aérienne - Conférences à Moscou et l'accueil soviétique - Le manque de liaison Air-Terre - Le Conseil supérieur de l'Air et Guy La Chambre - Nationalisation et production - Nomination comme chef d'État-Major - Le général Estienne et la création des divisions cuirassées - Nécessité d'une aviation de bombardement en piqué - Critiques de tous les ministres de l'Air - Pierre Cot et le général Jauneaud - Politisation de l'AA - Pierre Cot et la franc-maçonnerie - Les nationalisations - Sabotages et malfaçons -

Retour sur sa carrière - Entrée à Saint-Cyr et enseignement - Sorti dans les chasseurs - Rôle social de l'officier - Différence de prestige entre le polytechnicien et le saint-cyrien - Les brimades - La formation à l'École supérieure de guerre - Intérêt pour l'aviation - La liberté de l'officier - Connaissance de l'imminence de la guerre en 1913 - Conscience du danger en 1936 et rôle de Gamelin - Nécessité d'avoir une armée offensive - Le général Estienne - Possibilité d'une entrée en Rhénanie -

Manque d'organisation en 1939-1940 - Pagaille de la mobilisation - Responsabilité de Gamelin - Mendigal et Vuillemin - Le problème des commandes à l'étranger - Satisfaction sur l'ensemble de sa carrière - Ses activités après-guerre - Reconversion des généraux -

N° 46

Monsieur André de ROUSSY de SALES

Interview réalisée le 21 juin et le 24 juin 1976 à Paris - Durée : 2 h 15 mn -
1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 15 juin 1906 à Arceau (Côte-d'Or).

Admis à l'École spéciale de Saint-Cyr en 1926 puis à l'École militaire et d'application de l'aéronautique en 1928. Affecté successivement au 32^e régiment d'aviation de chasse en 1930, à la 4^e escadrille de la 1^e escadre comme commandant en 1933, puis à la 8^e escadre d'aviation légère en 1936. Affecté en 1938 à l'état-major de l'Inspection de la chasse. Mis en congé d'Armistice en 1940 et versé dans la réserve après la guerre.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1928
	- lieutenant	1930
	- capitaine	1935
	- commandant	1942

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Vocation militaire et aéronautique - Entrée à Saint-Cyr - Vocation de chasseur - État d'esprit de la chasse - Les premières affectations - Le départ du général Denain - Activités à l'Inspection générale de la chasse - Repli et réorganisation de l'aviation de chasse en AFN par le général d'Harcourt - Réorganisation en France par le général Heurtaux - Retour en France métropolitaine - Nomination d'Harcourt au secrétariat d'État à la Famille et à la Jeunesse - Réflexions sur les débuts de l'aviation militaire - Retour sur la période de la marche à la guerre - Origine et formation de Jeunesse et Montagne - Les conditions d'Armistice : fermeture des écoles, regroupement du personnel dans les camps - Choix du personnel d'encadrement par le général d'Harcourt - Les premiers établissements - Fournitures du matériel d'intendance - Le but de Jeunesse et Montagne - La mise sur pied de l'infrastructure - Formation du personnel et statut - Roussy de Sales remplace Faure - Recrutement et moyens financiers - En 1941, le service national obligatoire - Les discussions avec les chantiers - Le maintien de l'indépendance de Jeunesse et Montagne - Augmentation des effectifs prévus et évolution en 1942 - Le débarquement de novembre 1942 et l'occupation de la zone sud - Réactions de Jeunesse et Montagne

et repli dans les Pyrénées - Rattachement des Chantiers de la jeunesse au chef du gouvernement - L'exécution des mesures d'application du STO - Proposition de dissolution de Jeunesse et Montagne - Fin 1943, transfert de Jeunesse et Montagne dans les industries aéronautiques de la zone sud - Répartition des cadres - Fin de Jeunesse et Montagne - L'utilisation de Jeunesse et Montagne dans la Résistance et les maquis - Idées de Carayon - École des cadres de Jeunesse et Montagne - Politique et esprit frondeur - Les morts en montagne - Action de J. et M. dans le domaine montagne après-guerre - Aspect sportif - Le problème de l'équipement - Cohérence avec l'ORA - Problème de l'existence légale de J. et M.

Face 2

Vie en groupe : indépendance d'une équipe - Construction ou aménagement d'un logement - Ski et vol à voile - Les activités idéologiques - Rapports de J. et M. avec Vichy - Statuts des personnels - Rapports avec le secrétariat à la Jeunesse : avec le général d'Harcourt, continuité de l'esprit idéologie de l'ordre nouveau «valeurs et traditions qui ont fait la France»

Liberté d'action et de formation totale - Juin 1942, Bureau de la jeunesse aérienne avec Archaimbault : liens de coopération - Fin 1943, suspension du recrutement, passage à l'industrie aéronautique - Janvier 1944, dissolution de J. et M. - Ingérences de Vichy dans J. et M. - École des cadres : problèmes de sa création -

N° 47

Monsieur Jacques **D A L S A C E**

Interview réalisée le 23 septembre 1976 à Paris - Durée : 30 mn - 1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 3 septembre 1888 à Rebecq Kerhnon (Finistère).

Admis à l'École Polytechnique en 1907 et affecté dans l'artillerie. Rappelé en août 1914 et détaché dans l'aviation en juin 1915 comme observateur. Breveté pilote le 3 septembre 1916 et nommé commandant de l'escadrille MF 33 en avril 1917.

Affecté au sous-secrétariat à l'Aéronautique en 1918. Démobilisé en 1919 et versé dans la réserve.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1910
	- lieutenant	1914
	- capitaine	1917

DONS : Voir Z 6207 d7.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Les raisons de son engagement dans l'aviation - Goût pour l'aviation - Passage d'un régiment d'artillerie à l'aviation - Formation : observateur puis chasseur - Commandant de l'escadrille 33 - Les qualités du chasseur - Ses missions - Les combats aériens - La vie en escadrille : «une école de camaraderie» - La chasse : une aristocratie à l'intérieur de l'armée - Les relations avec l'armée de Terre et ses officiers - Nommé inspecteur du matériel aéronautique au Grand Quartier - Les missions accomplies - La mentalité dans les escadrilles - Sa définition de l'exploit - La chasse : un sport exaltant - L'évolution de la chasse au cours de la seconde guerre mondiale - L'absence de chevalerie dans la guerre - Affecté à la fin de la guerre à la Direction du matériel aéronautique - Le prestige de l'aviation à la fin de la première guerre mondiale - La démobilisation - Son désintérêt après la guerre pour l'aviation - Seconde guerre mondiale : mobilisé au ministère de l'Air - L'importance des contacts humains pendant la guerre - Fonck et Guynemer -

N° 48

Ingénieur général Albert C A Q U O T

Interview réalisée le 5 octobre 1976 à Paris - Durée : 1 h 30 mn- 1 bande-
Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 1^{er} juillet 1881 à Vouziers (Ardennes).
Décédé le 29 novembre 1976.

Admis à l'École Polytechnique en 1899 et sorti dans le corps des Ponts et Chaussées. En 1905 affecté au 1^{er} régiment du génie. Mobilisé en août 1914 et affecté à Toul à la 21^e compagnie d'aérostation. Prend le commandement de l'atelier mécanique de Chalais-Meudon. En 1928, président de la Commission technique du comité français de propagande aéronautique. De 1929 à 1934 et en 1938, directeur général technique au ministère de l'Air.

Carrière civile : membre du Conseil économique, de l'Académie des Sciences, du Conseil supérieur de la recherche scientifique et du progrès technique. Président d'honneur de l'Association française de normalisation en 1963 et de l'administration d'Électricité de France jusqu'en 1964.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Le Chemin des Dames - Inaction des avions français - Relations avec tous les pionniers de l'aviation - Dessinateur des ballons pendant la première guerre mondiale - Intérêt des Anglais pour ses études - La reconstruction du pays après la guerre (barrages, cuirassés...) - Milieu familial terrien - Enfance passée près de Valmy et baignée de références historiques et patriotiques - Préparation de Polytechnique - Les professeurs et l'enseignement - Conception du premier ballon - L'avenir de l'aérostation - Organisation à Chalais-Meudon - Fonck - Qualités du SPAD et du Fokker - Les progrès techniques - Clemenceau - Accroissement de la production industrielle - Relations avec le milieu militaire - Le général Gamelin - Les grands as - Souvenirs sur le général Hirschauer -

N° 49

Monsieur Maurice **BOISSEAU X**

Interview réalisée le 18 octobre 1976 à Antibes - Durée : 2 h - 1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 12 août 1895 au Havre (Seine-Maritime).

Engagé volontaire en 1914 et incorporé dans l'artillerie. Détaché à l'escadrille C 47 en 1916. Puis envoyé à l'EM du groupe d'armées Fayolle à Kaiserslautern. Affecté au 5^e groupe aérien d'observation en 1925. Breveté observateur en avion en 1930. Versé dans la réserve en 1933. Remobilisé en 1939 comme instructeur à Avord.

Grades successifs :	- sous-lieutenant TT	1916
	- sous-lieutenant TD	1917
	- lieutenant de	
	réserve	1918
	- capitaine de réserve	1929
	- commandant de	
	réserve	1948

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Intérêt pour l'aviation - Études à l'École des arts et métiers - Engagement comme artilleur à Vincennes - Préparation des attaques de Champagne - Souvenirs d'artilleur - Passage dans l'aviation - Formation - Quelques as - 1918 et l'Armistice - Perfectionnements techniques des mitrailleuses - Qualité du matériel - L'attaque du Chemin des Dames - Rapports entre fantassins et aviateurs, observateurs et chasseurs - Rôle de l'artillerie dans les attaques d'avril 1917 - Évolution du matériel - Réinsertion dans la vie du temps de paix - Départ pour l'armée d'occupation - Périodes d'instruction dans l'entre-deux-guerres - Évolution du matériel - Mobilisation en 1939 - Changement d'état d'esprit - Mauvaise impression de l'armée de l'Air - Personnel d'encadrement des écoles de chasse - La «Drôle de guerre» : conditions de vie - Mobilisation du régiment d'Istres - La débâcle - Résumé de l'expérience d'observateur -

N° 50

Monsieur Michel **LEFEVRE - UTILE**

Interview réalisée le 15 octobre 1976 à Nantes - Durée : 1 h 15 mn - 1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Décédé en août 1982.

Mobilisé en 1914 dans la cavalerie. Muté dans l'aviation en 1917. Breveté pilote après un passage dans les écoles de pilotage d'Avord et Pau. Affecté à la SPA 57. Après la guerre, travaille à la Société Devoitine.

Grades : capitaine

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Mobilisé en 1914 dans la cavalerie - Passage dans l'aviation - Comparaison entre l'état d'esprit des cavaliers et celui des aviateurs - Conditions du départ pour Dijon - Affecté à Chartres sur Farman - Les épreuves du brevet - Les moniteurs - Transformation sur Nieuport à Avord - L'école de Pau et l'acrobatie aérienne - Provenance des aviateurs - Les accidents - Nommé moniteur - Contact avec les pilotes américains - Ambiance à l'école d'acrobatie - Origine sociale des aviateurs - Manque d'expérience des aviateurs et insuffisance de leur formation - La SPA 157 et son chef Ortolini - Relations avec les mécaniciens - L'offensive de Champagne - Les membres de l'escadrille : Fraissinet, Noguès - Valeur des appareils - Comparaison entre le matériel français et allemand - Qualité du personnel - Les camarades survivants - Qualités essentielles d'un chasseur - Lenteur des changements de grade - Relations avec les supérieurs - Les as : Fonck, Garros - La seconde guerre mondiale - Rôle de l'aviation en 1939 - Conclusions sur sa carrière dans la chasse -

Monsieur Charles T I L L O N

Interview réalisée le 22 octobre 1976 à Liffré (Ille-et-Vilaine) - Durée : 2 h -
1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 3 juillet 1897 à Rennes (Ille-et-Vilaine).

Appelé dans la Marine et affecté en Orient en 1916. Prend part aux mutineries de la mer Noire en 1919. Condamné à 5 ans de travaux forcés, déporté au Maroc en 1924. Libéré, s'engage dans la vie politique. Membre du parti communiste en 1932 puis du bureau politique. Organise les Francs-tireurs et partisans durant l'occupation. Nommé ministre de l'Air en 1944 puis des Armements en 1945 puis de la Reconstruction et de l'Urbanisme en 1947. Exclu du bureau politique du PC en 1952 et du parti en 1970.

BIBLIOGRAPHIE.

Les FTP (1962)

La révolte vient de loin (1969)

Un procès de Moscou à Paris (1971)

On chantait rouge. Paris : Laffont, 1977.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Raisons de sa participation aux mutineries des marins de la mer Noire - La guerre maritime : une guerre de sous-marins - Signification de la Révolution russe - État d'esprit des peuples à la fin du conflit - Lassitude des marins - La révolte du Guichen - Arrestation et emprisonnement - Retour en France et adhésion au parti communiste - Les traditions républicaines de sa famille - L'engagement doctrinal et sa passion des luttes ouvrières - Conditions sociales de la classe ouvrière en 1936 - Le conflit espagnol - Le putsch du général Cassado à Madrid - Part de l'Espagne dans la défaite de la France -

Le Pacte germano-soviétique - La stratégie du parti communiste - Comportement des démocraties vis-à-vis d'Hitler - Echec de la politique d'armement de la France - État du communisme en France et division en deux partis, celui des patriotes et celui des Soviétiques - De Gaulle - Le

secrétariat clandestin du PC -

Sa nomination comme ministre de l'Air et son rôle - État de l'armée de l'Air en 1939 - Difficultés rencontrées - Dispersion du personnel de l'AA - Projet de de Gaulle : reconstitution de l'industrie aéronautique - Dénue-ment matériel de l'aviation en 1944 - Reconstruction des usines et remise en marche - Problème de la maîtrise de l'air - Idées de de Gaulle sur l'em-ploi de l'AA - L'opinion publique et la Résistance - Les adversaires du mi-nistère de l'Air en 1944 - Signification politique de l'arrivée de Tillon au gouvernement - Reconstitution de l'AA - La nouvelle politique industriel-le - Réflexions sur les nationalisations de 1936 -

Face 2

Les restrictions budgétaires en 1944-46 - Situation de l'aviation - Le com-promis politique de la Libération - Rupture de l'équilibre au départ de de Gaulle - Organisation et rôle du ministère de l'Armement : enjeux et stra-tégie - Les communistes et la Défense nationale - Réduction des crédits de la Défense nationale - Reconversion de la production - Commandes aux USA - Relations avec Michelet - Problème de l'épuration dans l'AA et le rôle de de Gaulle - Départ de Tillon du gouvernement - Division du PCF - Le ministère de la Reconstruction - Rupture du tripartisme - Politique du gouvernement Ramadier - Rupture avec le PCF en 1952 -

N° 52

Général Jean THIRY

Interview réalisée le 28 octobre 1976 à Paris - Durée : 3 h - 1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 30 mai 1913 à Reims (Marne).

Admis à l'École Polytechnique en 1933 puis à l'École militaire et d'application de l'armée de l'Air. Breveté pilote en 1936 et affecté à la 23^e escadre aérienne, à l'EM du commandement de l'Air en AOF en 1937. Au début de la guerre, au groupe de bombardement n° 7 à Blida, puis au GB I/23 à Meknès. Embarqué vers l'Angleterre et affecté au groupe II/23 en 1943. Moniteur à l'école de bombardement de Marrakech en 1945. Passe au Centre d'expériences aériennes militaires de Mont-de-Marsan en 1947. Entre à l'EMAA au Bureau des programmes de matériels en 1948. Affecté en AOF à Tananarive en 1950. Prend le commandement de la 61^e escadre de transport en 1953 et de la base de Chambéry en 1955. Affecté au Commandement des armes spéciales de 1958 à 1964. Directeur du Centre d'expérimentations nucléaires en 1964. Quitte l'armée active en 1969.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1935
	- lieutenant	1937
	- capitaine	1941
	- commandant	1945
	- lieutenant-colonel	1949
	- colonel	1954
	- général de BA	1959
	- général de DA	1961
	- général de CA	1965
	- général d'AA	1967

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Les conditions du départ pour Oran en juin 1940 - Les motivations et les conditions de son entrée à Polytechnique - La scolarité à Polytechnique : ses premiers vols - Affectation à l'École d'application de l'aéronautique à Versailles : l'amalgame des diverses origines - Un enseignement dépassé - Sa sortie dans le bombardement - L'école de pilotage d'Avord - L'occupation

de la Rhénanie et le Front populaire - Arrivée en unité à Toulouse - Ses fonctions à l'état-major de la brigade - La pratique du pilotage : le Bloch 210 - Ses rapports avec le général Evrard - La composition de la brigade - La hiérarchie, les officiers supérieurs - Conditions de son départ à Toulouse - Son départ en AOF - Fonctions à Dakar - Les appareils - Les heures de vol - Esprit de la colonie en AOF - Impact des événements suscités par l'état de guerre - Passage en Afrique du Nord : «une désertion légalisée» - Différentes affectations en AFN et en AOF - Le débarquement américain - Une anecdote personnelle - Les conditions de son départ en Grande-Bretagne - Le mauvais accueil à Liverpool - Pas de relations avec les Français libres - Ses contacts avec la RAF - La vie quotidienne sur une base britannique - Le choix de l'équipage - La transformation sur Wellington - Son passage en OTU - Un stage sur Halifax - Les missions de guerre - État d'esprit des pilotes - L'équipement des avions -

Face 2

L'équipement radar des avions - Dégradation des relations avec les Britanniques - Ses oppositions à la tactique du Bomber Command - Une attaque sur Magdebourg - Désaccord avec les Britanniques et conséquences - Affecté à Mont-de-Marsan - Organisation de la section d'expérimentation générale - Passage à l'École de guerre - La qualité de l'enseignement - La section d'expérimentation à Mont-de-Marsan - Le matériel au lendemain de la guerre - L'ambiance à Madagascar - Ses responsabilités au cours d'application logistique - Instructeur au CESA - Problèmes rencontrés à Orléans - Création de l'école d'hélicoptères sur la base de Chambéry avec le capitaine Santini - Auditeur à l'Institut des hautes études de défense nationale et instructeur au CHEM - Commandant en second du général Ailleret - Son nouveau statut au Commandement des armes spéciales - Les relations avec Hirsch - Directeur des centres d'expérimentation nucléaires : l'organisation dans le Pacifique - Problèmes techniques - Les expériences techniques dans le Pacifique - L'utilisation de l'atome par l'armée - Problèmes posés par le nucléaire - La dissuasion - Le dispositif tactique - La nécessité de l'union des pays européens pour organiser une défense tactique -

N° 53

Monsieur Jean GISCLON

Interview réalisée le 12 octobre 1976 à Paris - Durée : 3 h - 1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 30 avril 1913 à Lyon (Rhône).

Service militaire dans l'armée de l'Air en 1933-1934. Rengagé et affecté à la base de Reims en 1937, à l'escadrille I/16 en 1940 puis au groupe II/5. Replié vers l'AFN. En opérations avec le groupe La Fayette en 1943-44. Affecté à la base-école de Tours en 1945, à la 40^e escadre de liaisons aériennes de Villacoublay, commandant en second du Centre d'entraînement des réservistes de l'AA.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1943
	- lieutenant	1945
	- capitaine	1949
	- commandant	1957

BIBLIOGRAPHIE.

A publié chez France - Empire :

- Le cinquième quart d'heure. 1965
- Ils ouvrirent le bal. 1967
- Des avions et des hommes. 1969
- Un du ciel. 1973
- De l'escadrille La Fayette au «La Fayette squadron». 1975
- La grande aventure de la chasse française de 1939 à 1945. 1983

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Origines familiales - Attirance pour l'aviation - Le brevet de pilote - Ambiance à l'école de pilotage de Clermont-Ferrand - L'enseignement du pilotage - Les cours théoriques - Le rythme de vie - Influence des «grands» de 1914-18 - Ambiance à l'escadrille de Lyon - La tenue militaire - Types d'avions - La solde en 1935 - Relations avec les autres armes - Esprit critique - Le personnel et le matériel - Formation du pilotes à Étampes - Le Front populaire -

La guerre d'Espagne - Organisation des convoys vers l'Espagne - Rôle de Malraux à Albacete - L'emploi des sous-officiers dans la guerre d'Espagne - L'arrivée des Russes - Accueil reçu à son retour en France - Conditions de vol difficiles - Les accidents - Évolution du matériel - Re proches qui lui sont fait quant à son attitude pendant la guerre d'Espagne - Évolution de la chasse en 1936 - Les Dewoitine 500 et 501 - Les missions en groupe - Le vol de patrouille - Carrière des pilotes de chasse - Le nouveau matériel en 1939 : le Curtiss américain - Difficultés d'adaptation - Approche de la guerre - Sentiment de supériorité des pilotes français - Opinion sur le Haut commandement - L'entrée en guerre - Impréparation des terrains - Première mission de guerre - Création d'une escadrille de chasse multiplace - Engagement des groupes de Curtiss - L'hiver 1939-40-

Bande A - Face 2

Les combats de mai-juin 1940 - Première victoire contre des Heinkel III - Réactions personnelles devant la défaite et l'Armistice - Problèmes de dotation en matériel et carences du commandement - Intensité des combats - La débâcle et le repli sur l'AFN - Espoir de poursuivre la lutte - État d'esprit des aviateurs - Tensions croissantes entre officiers et sous-officiers - Mers El-Kébir - Ses conséquences sur l'attitude des pilotes - Combats entre chasseurs français et anglais - Le débarquement anglo-américain - Attitude du groupe à l'issue des combats - Départ pour la Tunisie - Fidélité des Français au maréchal Pétain - Fin des tensions - Le moral des combattants - Relations avec les Américains - Influence du climat sur le matériel - Missions de protection des convois - Débarquement en Sicile - L'arrivée des P 47 - Bombardement et mitraillage au sol - La campagne d'Italie - Rapports entre les commandements français et américain - Bilan de la guerre -
Sa carrière de journaliste - Les méthodes de combat du chasseur - L'esprit chevaleresque -

N° 54

Monsieur Armand **VIGUIER**

Interview réalisée le 8 novembre 1976 - Durée : 2 h - 1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 1^{er} janvier 1893 à Pechaudier (Tarn).

Décédé le 27 décembre 1985.

Incorporé au 10^e régiment de dragons en 1913. Détaché dans l'aviation et breveté pilote en 1915. Affecté de 1917 à 1919 dans les escadrilles VB 107, SPA 150, SPA 157, SPA 84. Au 2^e régiment d'aviation de chasse en 1920. Commandant du dépôt de Toul en 1923. Affecté successivement dans diverses unités de chasse de 1928 à 1936.

Prend le commandement du groupe aérien régional 562 à Lyon en 1937.

Muté au groupe de chasse III/9. Mis à la retraite en 1940.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1918
	- lieutenant	1920
	- capitaine	1928
	- commandant	1939

BIBLIOGRAPHIE.

- Les mémoires d'un aéroplane Voisin. 1908-1918, Lyon : 1962.

- Si le Musée de l'Air nous était conté. Lyon : 1968.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Engagement dans l'armée de Terre - Départ au 10^e dragons - Construction d'un avion à surface variable - Conditions de son passage dans l'aviation - L'école de Dijon - Cours théoriques - Enseignement à l'école d'Étampes - Les instructeurs et le matériel - Les épreuves du brevet - Vois sur Voisin à l'école d'Ambérieu - Départ au front et arrivée à l'escadrille VB 107 - Bombardement de jour sur Voisin - Premiers bombardements de nuit sous l'influence de Noguès - Un accident lors d'un essai de moteur - Défauts et évolution du Voisin - Le Sopwith - Le «bébé Nieuport» - La vrille - Première mission sur Nieuport - Aviation sous-estimée au début de la guerre - Mauvaise réputation des aviateurs - Instruction insuffisante - Second accident - Conditions de son passage dans la chasse - L'escadrille

N 150 - Mission sur Belfort - Une attaque de Zeppelin - Nouvelle tactique de chasse - Les as - Guynemer - Prestige du pilote - Contacts avec les Américains - L'apparition des triplans Fokker - Homologation des victoires - Hommage à Garros - La fin de la guerre - Occupation des pays rhénans et formation du 2^e régiment de chasse -

Face 2

Mutation à Châteauroux - Le matériel - Le groupe aérien régional 562 à Lyon - La défense de ce secteur en 1939-40 - Départ manqué pour l'Afrique du Nord - Inspection des Italiens - Insuffisances françaises à la veille de la guerre -

N° 55

Monsieur Paul GIGNOUX

Interview réalisée le 23 novembre 1976 à Lyon - Durée : 1 h 45 mn -
1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 12 juin 1893 à Lyon (Rhône).

Appelé en 1914 et incorporé dans l'infanterie. Passé dans l'aviation et breveté pilote en 1915. Affecté à l'escadrille MF 20, puis VB 101, V 137. Mis en congé et versé dans la réserve, effectue des périodes de 1920 à 1939. Mobilisé et affecté au groupe de chasse de nuit n° 4 en novembre 1939. Sert dans les FFI de 1941 à 1943.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1919
	- lieutenant TT	1919
	- lieutenant TD	1920
	- capitaine	1930
	- commandant	1937

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Essais de construction de son planeur - Le service militaire à Lyon-Bron - L'école d'Avord - Les bombardements de nuit - Les pannes de moteur - Le F 50 - Commandement d'une escadrille - Peu de directives pour le bombardement de nuit - Les accidents - Formation donnée à Avord - Le SPAD - Les instruments de bord et le largage des bombes - Pas de protection pour les escadrilles de bombardement - Les bombardements de jour et la naissance des bombardements de nuit - Recrutement des pilotes - Prestige des chasseurs par rapport aux bombardiers - Les aviateurs les plus célèbres - Vuillemin - La fin de la guerre - Périodes d'instruction entre les deux guerres - L'aviation de bombardement en 1939 - Activités en 1939 - Vols de nuit - Chef d'EM de la 7^e division aérienne puis commandant du groupe de chasse n° 4 - Les préparations contre les Italiens -

Face 2

Chef d'un service de renseignement - Arrestation par les Allemands - Quelques opérations de renseignement -

N° 56

Monsieur Joseph MATHIEU

Interview réalisée le 8 décembre 1976 aux Lilas (93) - Durée : 1 h 30 mn -
1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 16 octobre 1889 à Lyon (Rhône).
Décédé le 3 février 1978.

Incorporé en 1911 et affecté au 2^e puis au 3^e groupe aéronautique. En janvier 1914, mobilisé à la 22^e compagnie d'aérostation. Obtient son brevet d'observateur en ballon en 1915. Passe à la 19^e compagnie en 1919. Démobilisé la même année. Effectue plusieurs périodes de réserve dans l'aérostation.

Grades successifs	- sous-lieutenant	1916
dans la réserve :	- lieutenant	1918
	- capitaine	1934

BIBLIOGRAPHIE.

- Mémoires d'un observateur en ballon : 1914-1918, s.l. : s.n., 1972.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face I

Choix de l'aérostation - Aéro-club du Rhône - Peu d'intérêt pour l'aviation - Passion pour les ballons - Instruction à Satory et Épinal - La mobilisation - Le ballon allemand, les travaux de Caquot - Exercices du brevet d'observateur en ballon - Réglage de tirs - Les premiers ballons envoyés en 1914 - Rôle primordial des ballons - Bonne entente avec les aviateurs et surtout avec les artilleurs - Équipement du ballon - L'héroïsme des pilotes - Les parachutes - Son accident - Les opérations, l'attaque en Champagne en 1915 - Les grands aérostiers : Caquot, Sacconey, Joux - Utilité de l'aérostation - Evolution entre 1914 et 1918 - Avantages par rapport aux Allemands - Efficacité du ballon Caquot - Les dirigeables - L'aérostation après la guerre - Un combat à Verdun - «Un ballon par jour descendu à la fin de la guerre» - Les accidents - Les aérostiers passés dans l'aviation - Les périodes de réserve - Associations d'anciens aérostiers -

N° 57

Monsieur Joseph F R A N T Z

Interview réalisée le 14 décembre 1976 à Paris - Durée : 2 h 50 mn -
2 bandes - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 7 août 1890 à Beaujeu (Rhône).
Décédé le 12 octobre 1979.

Breveté pilote civil en 1911 et incorporé dans l'infanterie en 1911. Passé dans l'aéronautique et breveté pilote militaire en 1917. Affecté à l'escadrille VB 24, puis à la maison Voisin à Issy-les-Moulineaux en 1915. Démobilisé en 1919 et versé dans la réserve. Rappelé en 1939 et affecté à la Compagnie de transport de l'Air 33/106.

Grades successifs : - sous-lieutenant 1915
 - lieutenant 1917
 - capitaine de réserve 1931

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1

Attrance pour l'aviation dès son enfance - Brevet de pilote obtenu en 1911 - «L'Antoinette» - Les épreuves du brevet - Les modèles réduits - Une exhibition à Tulle - Conscience du danger et imprudences - Meeting à Gaillac - Le concours militaire de Reims - Engagement à Chartres comme second pilote de Savary - Dangers du Blériot - Chef-pilote de l'école de Savary - Brevet militaire en 1912 - Affectation au 151^e régiment d'infanterie - Utilisation militaire de l'aviation - Service militaire, son mécanicien - Le capitaine de Goys - Engagé à l'escadrille 24 sur Voisin - Les missions de reconnaissance - Abat le premier avion de la guerre - La manière de tirer - Les combats aériens -

Face 2

Récit du fameux combat - Récompenses -

Bande 2 - Face 1

Essais de lancement de bombes incendiaires - Anecdote sur la pyrotechnie en 1913 - L'attaque des ballons - Les avions-canon au camp retranché du

Bourget - Première punition - Pilote d'essai aux usines Voisin - La mort de Grandseigne - Le métier de pilote d'essai - Le danger - Influence énorme du pilote sur les constructeurs - Le triplan pendant la guerre - Les transformations - Utilisation des biplans - Relations avec les autres pilotes d'essai - Les risques - Mission de reconnaissance - L'indicateur Étuvé - Périodes de réserve après la guerre -

Face 2

Président des Vieilles tiges - Origine du nom Vieilles tiges -

N° 58

Monsieur Pierre-André **T O U R N A I R E** dit
Jean Michel **R E N A I T O U R**.

Interview réalisée le 13 janvier et le 18 janvier 1977 à Paris - Durée :
3 h 40 mn - 2 bandes - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 31 mars 1896 à Paris.
Décédé le 16 décembre 1986.

Engagé volontaire en 1915 dans l'aviation. Breveté à Ambérieu la même année. Passe au 2^e groupe d'aviation, puis dans le bombardement de nuit, escadrille VB 125. Affecté à l'escadrille des Cigognes. Démobilisé en 1919.

Engagé volontaire en 1944 dans les FFI. Participe à la campagne d'Allemagne. Démobilisé en 1945.

Député de l'Yonne de 1928 à 1942.

BIBLIOGRAPHIE.

Nombreuses études historiques.

- Les fils d'Icare, histoire d'aviation. Paris, Nouvelles éditions latines, 1933.

- La mémoire fidèle. Paris, éd. de la Plume d'Or, 1952.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1

Relations avec Santos-Dumont - Réflexions sur l'aviation d'avant 1914 - Préparation à Normale-sup' - Sa passion pour l'aviation - Débuts dans l'aviation et engagement en 1915 - Passage du brevet - Ambiance à l'école d'aviation - La chasse aux Zeppelin sur Voisin - Affecté à la VB 125 - Opérations de bombardement sur Saint-Quentin - Efficacité de la chasse de nuit - Rencontre avec Guynemer - Les différents chefs d'escadrille - Fonck - La mort de Guynemer - Les missions au groupe Cigognes - Entraînement au bombardement de nuit et à la chasse de nuit - Fin de la guerre et départ en Alsace -

L'occupation en Allemagne - Origine sociale - Les constructeurs d'avions militaires de la première génération - Contacts avec les milieux de l'aéronautique - L'occupation en Palatinat - Les progrès de l'aviation - Entrée dans la vie politique au Palais-Bourbon - Fonde un groupe parlementaire -

Siège à la Commission de l'aéronautique - Contacts avec le cabinet Chautemps -

Face 2

Présidence de la Commission de la marine militaire - Les officiers de la Marine - Rencontre Darlan-Mandel - L'amiral Darlan - Le renversement du ministère Flandin - Ses fonctions au sein de la commission de l'Air - La conférence du désarmement - Voyages à l'étranger (Moscou) - L'aviation soviétique - Ses positions à la SDN et ses rapports avec P. Cot - La création d'Air France - Considérations sur l'Europe - Projet d'internationalisation de l'aviation - Positions de la Commission des finances vis-à-vis des projets du ministère de l'Air -

Interview n° 2 suite face 2

Création du ministère de l'Air - Ses réactions personnelles - Doctrine d'emploi de l'armée de l'Air - La position de la Commission de l'aéronautique - Jugement sur un certain nombre de ses collègues - Le plan du général Denain - Opinion sur les nationalisations et sur P. Cot - Pierre Dignac - Sa position politique en 1936 - Le Front populaire et son programme en matière aéronautique - Ses réticences personnelles - La modernisation de l'aéronautique - Position de la Commission - P. Cot et Jean Moulin - Les résistances aux réformes de P. Cot dans l'armée de l'Air - L'Aviation populaire - Les conceptions de Marcel Déat sur l'armée de l'Air - La politique de Guy La Chambre - Le général Vuillemin - Séjour en Allemagne avant-guerre - Le développement de l'aéronautique française - Les rapports de force sur le continent européen - La position des Soviétiques vis-à-vis des dérobades des Occidentaux - Le désarroi français au moment de l'affaire tchécoslovaque - Absence de contacts avec les Soviétiques au niveau de la politique aéronautique - La connaissance des projets militaires allemands - L'aviation militaire soviétique - Le conflit espagnol : sa position et celle de la commission vis-à-vis de la politique de non-intervention - La défaite de 1940 - Ses réactions et son attitude au moment de la débâcle - Arrivée du premier tank allemand - Prisonnier des Allemands - Auxerre à la Libération - Heurts avec les communistes - Ambiance à la Chambre des députés et dans les milieux de l'AA en juillet 1940 - Départ pour Vichy -

Face 1

Le vote des pleins pouvoirs - Le maréchal Pétain - Les membres de la Commission de l'aéronautique en juillet 1940 - Directeur de théâtre à Paris - La reconquête de la poche de Royan - Les circonstances de son entrée dans les FFI - Son engagement journalistique avant et pendant la guerre - Marcel Déat et Pierre Laval - Plus de mandats politiques après la guerre - Réflexions sur l'aviation -

N° 59

Monsieur Louis **LELANDAIS**

Interview réalisée le 21 octobre 1977 à Dinan - Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 2 février 1894 à Carentan (Manche).
Décédé en mai 1986

Appelé et incorporé en septembre 1914 au 21^e RI coloniale. Blessé en 1915. Passe dans l'aviation en 1917. Ecoles d'Ambérieu, d'Avord et d'Istres. Affecté à l'escadrille SOP 287 (mars 1918) ; au 31^e RA en juin 1921 et au 1^{er} groupe d'ouvriers d'aéronautique en 1924. Démobilisé en 1925. Rappelé en septembre 1939 et affecté à l'école de pilotage de Saint-Briou puis à la BA d'Istres. Démobilisé en 1942. Evadé de France et interné en Espagne. Débarqué en Angleterre et rallié aux FAFL en mai 1943. Affecté en Afrique à l'escadrille Béthune de surveillance côtière. Chef de l'escadrille de police et de sécurité du Tchad à Fort-Lamy en 1944. Mis à la retraite en octobre 1946.

Grade : sous-lieutenant de réserve 1944

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Origines familiales - Impressions sur l'aviation - La mobilisation - Infanterie coloniale - L'attaque de Champagne - Demande à passer dans l'aviation - Affecté à Dijon - Les cavaliers et l'aviation - Les épreuves du brevet de pilote - L'instruction à Avord - Le bombardement de nuit - Comparaison entre l'infanterie et l'aviation - Prestige de l'aviateur - Ambiance dans les escadrilles - La guerre aérienne chevaleresque - Les discussions à l'escadrille - La mécanique - Relations entre les officiers et les sous-officiers - Supériorité de la chasse - Accidents en escadrille et pertes - Le Sopwith et le Breguet 14 - Fin de la guerre, ses citations et blessures - Création des «Ailes de la Manche» - Chef pilote dans une section d'Aviation populaire -

Face 2

L'Aviation populaire à Cherbourg - Recrutement - Types d'appareils - L'Aviation populaire et son utilité - Moniteur dans les écoles en 1939 - Engagé volontaire - Evadé de France et fait prisonnier en Espagne - Arrivée à Liverpool - Patriotic school - Affecté à l'escadrille Béthune - Départ pour Douala - Rencontre avec Valin - Effectue des évacuations sanitaires - La vie en escadrille en Afrique - Retour en France -

N° 60

Monsieur Paul **D U C E L L I E R**

Interview réalisée le 4 février et le 12 octobre 1979 à Boulogne-Billancourt - Durée : 3 h 10 mn - 2 bandes - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 4 mai 1898 à Paris.

Engagé volontaire en 1916. Breveté pilote militaire en juillet 1917. Affecté à l'escadrille Breguet 134. Après la guerre, devient secrétaire d'Albert Kahn (1920-1932) puis journaliste (1932-1937). Se consacre au développement en France de l'aviation légère et à la formation des jeunes. En 1935, fonde l'aéro-club de Boulogne-Billancourt. En 1936, crée une section d'Aviation populaire. En 1937, devient collaborateur des frères Farman. En 1939, élu membre du conseil d'administration de la Fédération populaire des sports aériens. De 1942 à 1944 prend part à la Résistance active dans les Forces françaises de l'intérieur. Elu président de l'union des aéro-clubs de l'Ile-de-France en 1958. Président du groupement national des unions régionales d'associations aéronautiques depuis 1967.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1

Origines familiales et attirance pour l'aviation - Ses études - Les écoles de Dijon et Ambérieu - Qualité de l'enseignement - Le brevet de pilote - Ambiance - Les aviateurs et l'infanterie - Passage au camp d'Avord - Les «pannes de château» - Départ sur le front - L'escadrille Breguet 134 - Rôle et appui de la chasse - Rapports avec les chasseurs - Les avions de bombardement - Techniques et objectifs de bombardement - Le Breguet 14; comparaison avec d'autres appareils - Le patriotisme des combattants - Efficacité de l'aviation pendant la première guerre mondiale - La «pagaille» - Relations pilotes-mécaniciens - Origines militaires de ses camarades - Relations officiers-sous-officiers - Les as - Qualités spécifiques du bombardier par rapport au chasseur - L'Armistice - L'occupation en Allemagne - La démobilisation -

Activités aériennes durant l'entre-deux-guerres - Périodes militaires à Villacoublay - Relations avec les anciens de l'aviation - Création de l'aéro-club de Boulogne-Billancourt (1935) - L'Aviation populaire de Pierre Cot - Sentiments sur l'évolution de l'aviation - Équipement en avions - Les Caudron - La déclaration de la guerre - Ses fonctions chez Farman - Sabo-

tage des projets aéronautiques allemands - Attitude des frères Farman vis-à-vis des Allemands - Repli de l'usine Farman durant la débâcle - La nationalisation des usines Farman en 1936 - Rôle de l'aviation en 1940 - Engagement dans la Résistance active en 1942 - Renouveau de l'aéro-club de Boulogne en 1946 - Carrière civile chez Farman - Bilan de sa carrière -

Bande 2 - Face 1

Précisions sur son engagement en 1916 - Brevet de pilote et les épreuves - Le Voisin - Fréquence des accidents - Origine sociale et militaire des pilotes - Avord - Convoyage d'avions - «Les pannes de château» - Arrivée au front - L'offensive du Chemin des Dames - Les bombardements - Composition des escadrilles - Techniques de bombardement - Protection de la chasse - Rapports avec les chasseurs - Les avions allemands - Efficacité des bombardements - Rapports avec les fantassins - Les grades des aviateurs - Le temps libre et les loisirs - Le vol par mauvais temps - Rapports avec les mécaniciens - Réaction à l'Armistice de 1918 - Libéré en décembre 1919 - Occupation en Allemagne, rapport avec la population - Retour à la vie civile - L'aéro-club de Boulogne-Billancourt - Les périodes de l'entre-deux-guerres - Les anciens de la 13e escadre - Frantz et son élève Jacques André - Rapports actuels avec ses anciens élèves de l'aéro-club - Fonctions de l'instructeur ; difficultés et satisfactions - Du rôle de l'Aviation populaire dans la formation des pilotes militaires - Le sabotage dans les usines d'aéronautique pendant l'occupation - La résistance passive - Les bombardements anglais - Son entrée dans la Résistance, activités - Fin de la guerre et réactions à l'Armistice ; la mentalité de 1918 comparée à celle de 1945.

N° 61

Monsieur Charles GREY

Interview réalisée le 11 février 1977 à Paris - Durée : 45 mn - 1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né en 1895 aux USA.
Décédé le 6 mars 1987.

Pilote américain. Envoyé en France d'abord dans un groupe d'ambulanciers, puis dans la Légion étrangère. Passe dans l'aviation en 1917 par les écoles de Juvisy et d'Avord. Breveté pilote de chasse. Affecté à l'escadrille SPA 93 en 1917 puis à la 213 en 1918. A obtenu 5 victoires aériennes.

Grade : - capitaine

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Les débuts de la guerre 1914-18 - Engagement dans l'aviation - Origines familiales - L'aviation pendant la guerre - Études à l'École de journalisme - Les pilotes français - Affecté dans un groupe d'ambulanciers - L'engagement des USA dans la guerre - Passage de la Légion étrangère à l'aviation - L'école d'Avord - Brevet de pilote - L'ambiance dans les écoles - Prestige des Américains - Organisation de l'escadrille - Rapports officiers - sous-officiers - Le SPAD - Le choix de la chasse - Les causes des accidents - Pilote d'essai au Bourget - Pershing - Opinion sur son escadrille - Matériel utilisé - Les avions allemands - L'esprit chevaleresque - La peur - Vie en dehors de l'aviation - Missions de l'escadrille 213 - Fin de la guerre - Ses victoires aériennes -

N° 62

Monsieur Robert S A R K I S

Interview réalisée le 16 février 1977 à Boulogne - Durée : 1 h 15 mn -
1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 14 mars 1899.

Décédé le 15 février 1984.

Engagé en 1916 dans l'artillerie. Passe dans l'aviation; élève-pilote à Dijon et Étampes. Breveté pilote en octobre 1917. Affecté à la SPA 84 puis au GC 13 et la 2^e escadre de chasse. Prisonnier en 1918.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Intérêt pour l'aviation - Travail chez Morane - Engagement dans l'aviation - Elève pilote à Étampes - Affecté à Verdun, sur SPAD - La vie d'escadrille - Les pionniers d'avant 1914 - Motivations des jeunes - Rapports entre la presse et l'aviation - Hostilité de ses parents vis-à-vis de l'aviation - Influence de l'aéromodélisme - Travail en usine chez Morane et expérience acquise - Elève pilote à Dijon - Origine sociale des pilotes - Spécificité de la chasse - Vie en escadrille - Beaucoup de cavaliers dans l'aviation - La camaraderie entre pilotes - Rapports entre pilotes et mécaniciens - La SPA 84 - Opérations dans la région de Verdun - Demeuldre, Fonck, Guynemer, Nungesser - Rapports entre Français et Américains - Le capitaine d'Harcourt et le commandant Fécamp - Tension entre l'EM et les commandants d'escadrille - Les Stukas : responsables de la débâcle de 1940 - Problèmes entre EM et unités - Appréciations personnelles sur les différents commandants de l'escadrille des Renards (SPA 84) - Circonstances de son accident - Blessé et fait prisonnier par les Allemands - La Libération et la démobilisation - L'escadrille des Anciens -

(Voir interview N° 209).

N° 63

Général Charles L A U Z I N

Interview réalisée le 22 février 1977 à Paris - Durée : 2 h 15 mn -
2 bandes - Vitesse 4,75 - Voir interview n° 44.

BIOGRAPHIE.

Né le 28 décembre 1903 à Bayonne (Pyrénées-Atlantiques).
Décédé le 21 novembre 1977.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande A - Face 1

Attrance vers l'armée - Saint-Cyr - Les chars de combat - Le camp de Chalons - Départ pour le Maroc, baptême du feu - Formation du pilote - Le 35^e régiment d'aviation de Lyon sur Breguet 19 - Récit de son accident - Affectation en Indochine - Rappports cordiaux avec la population - Les liaisons postales - Retour en France et affectation au 1^{er} bureau de l'EM : plans de fabrication des avions - Indépendance de l'AA - L'École de guerre - Préparation de la guerre en matériel aérien - Séjour à Pau dans une escadrille de reconnaissance - Affectation au 2^e bureau, section allemande - Infériorité du matériel français - Le Front populaire - La remilitarisation de la Rhénanie - 10 mai 1940, la débâcle.

Face 2

La Commission d'Armistice - Retour en zone non occupée dans son escadrille - Arrivée en Syrie, bombardements - Enseignements de la bataille de Syrie - Le débarquement en AFN - Le SR Air : le général Ronin - Mission en France - Traversée de l'Espagne - Activités en Corse - Relations avec Londres - Mission militaire en Grande-Bretagne - Affectation aux forces aériennes de l'Atlantique en 1944 - Cabinet de Bouscat - La délégation française aux USA - Rencontre et confrontation avec les Soviétiques - Absence de directives - Appréciation de la puissance militaire américaine - Problème de l'Alaska - Inspecteur des réserves à Paris - Création de centres de formation pour réservistes - Commandant de l'Air en Extrême-Orient - Le général Navarre - L'opération «Castor» - L'état-major interarmées - Diên Biên Phû - Erreurs commises dans l'emploi de l'armée de l'Air - Causes de la chute de Diên Biên Phû -

Bande B - Face 1 .

Départ d'Indochine - Impact de la défaite - L'incompétence de Navarre - Rôle des politiques et notamment de Mendès France - Les négociations de Genève, l'appui des Américains - Responsabilité de l'AA - Le largage de matériel au-dessus de Diên Biên Phû - Possibilités d'évacuation de la cuvette - L'opération «Bazar» - Ambiance en France - Attaques violentes contre l'AA - Les erreurs de l'armée de Terre - Commandement de la 2^e région aérienne - Jugement sur sa carrière - Sa correspondance avec Plevén - Les historiens et Diên Biên Phû - Début du démantèlement de l'Empire colonial français - Le général Salan .

N° 64

Général Léon CUFFAUT

Interview réalisée le 1^{er} mars 1977 à Auxerre - Durée : 3 h 15 mn -
2 bandes - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE

Né le 20 janvier 1911 à Charenton (Val-de-Marne).

Engagé volontaire en 1930 et affecté au 2^e groupe d'aviation d'Afrique. Breveté pilote en 1933. Affecté en Tunisie au groupe IV/25 en 1936. Après l'École de l'air de Versailles, affecté à la 7^e escadre de Dijon en 1938. Passé en AFN au GC II/3. Fait campagne en Syrie et en Tunisie en 1941-1942. En septembre 1943 est affecté en URSS au groupe Normandie. Mission pour le cabinet du ministre de l'Armement en 1945. Affecté successivement au groupe de chasse Normandie-Niémen en 1947, en AOF à Bamako en 1948, à Cazaux en 1951 - Muté en Indochine au GATAC à Saïgon en 1953. Détaché à la 5^e région aérienne à Alger en 1956, puis à l'état-major du commandement supérieur des forces aériennes d'AOF en 1957 à Dakar. De retour en France affecté au Conseil supérieur de l'infrastructure et de la navigation aérienne en 1960. Quitte l'armée active en 1962.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1939
	- lieutenant	1941
	- capitaine	1944
	- commandant	1945
	- lieutenant-colonel	1951
	- colonel	1957
	- général de BA	1962

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande A - Face 1

Naissance de sa vocation d'aviateur - Conditions de son engagement - Réflexions sur le rôle de l'aviation - Elève mitrailleur puis pilote - L'ambiance au 2^e groupe d'aviation à Oran - Les heures de vol - Encadrement et enseignement - La vie quotidienne - Le choix de la chasse - Pratique du pilotage à Étampes - Discipline et cadres - Formation du chasseur - Évolution de l'aviation - Arrivée en Tunisie et ambiance à Sidi Ahmed - L'Aviation populaire - Conséquences de la guerre d'Espagne - Contacts avec Malraux - Raisons de la défaite des Républicains - Intervention modérée de la

France - La montée des périls - Discussions autour de l'Action française - Indifférence générale aux problèmes politiques - Enseignement à l'École de l'air - Vie quotidienne - Bilan positif de son passage à l'École de l'air - Entraînement sur Potez 25 - Stage à Cazaux à la veille de la guerre - Affecté au GC II/3 puis au GC II/6 - Démoralisation devant les appareils allemands - Combats à partir du 8 mai 1940 - Son rôle d'instructeur et les missions - Ses réactions à la débâcle - Mers El-Kébir - La vie en Afrique du Nord - Les évasions vers Gibraltar et la Grande-Bretagne - Le renseignement - La guerre de Syrie - Le réseau Alliance - Le débarquement américain -

Face 2

Premiers contacts avec le général Valin - Arrivée en Russie à Toula - Accueil des Soviétiques - Composition du Normandie - Entraînement sur Yak 7 - Problèmes d'adaptation - Aménagement des bases soviétiques - Conditions de travail des mécaniciens - Vie quotidienne - Relations avec les Soviétiques - Les appareils - Les offensives - Réflexions sur l'aviation allemande - Types d'opérations - Les chefs du groupe : Pouyade et Delfino - La camaraderie - Rapports du groupe avec la mission militaire - La Libération - Ses fonctions auprès de Charles Tillon - Atmosphère de ce bureau politique - La politique stalinienne - Connaissance des matériels nouveaux - Amitié franco-soviétique - Souvenirs de la Libération - Mutation à Bamako - Création de terrains - Retour en France et transformation sur avion à réaction - Les cours donnés à l'École de guerre - Volontaire pour partir en Indochine - Conditions du départ pour l'Algérie - L'affaire d'Algérie - Chef des opérations à Dakar et opération menée contre le Maroc - Seconde mission en Afrique - Retour en France - Activités dans le civil -

Bande B - Face 1

Série de réflexions sur les contacts avec les populations étrangères en général - Aide concrète à apporter - Rôle de l'aviation - Les rapports armée-politique - Situation en Indochine et Algérie - Ses missions - L'Europe -

N° 65

Monsieur Jean C O S S A R T

Interview réalisée le 10 mars 1977 à Armentières - Durée : 1 h 45 mn -
2 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE.

Né le 20 juillet 1892 à Saint-Omer (Pas-de-Calais).

Décédé le 15 juin 1987.

Admis à l'École spéciale militaire en 1913 et affecté au 5^e régiment de dragons en 1914. Détaché dans l'aérostation puis dans l'aéronautique en 1916. Affecté à l'escadrille C 104 en 1917. Breveté pilote en 1918 et muté à l'escadrille SAL 141; commandant de l'escadrille 14. Démissionne de l'armée en 1924 et est versé dans la réserve.

Grades successifs : - sous-lieutenant 1914
 - lieutenant 1916
 - capitaine de réserve 1926

BIBLIOGRAPHIE

- Les hallucinations du lieutenant Darnoux. Paris : Berger-Levrault, 1936.

DONS : Voir Z 12925 d2 et 3.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande A - Face 1

Verdun en 1916 - Récit d'une mission de reconnaissance - Le vol en rase-motte - Hommage aux poilus - L'École spéciale militaire de Saint-Cyr en 1913 - Passage de la cavalerie à l'aviation - La différence d'ambiance entre les deux régiments - Formation d'observateur - Avantages et inconvénients du Farman et du Breguet - Vie d'escadrille : grande camaraderie - Origine sociale des pilotes - Goût pour l'aviation avant la guerre - Les mécaniciens - Pas de « piston » dans l'aviation - Évolution de l'aviation entre 1914 et 1916 - Pas de vols de groupe dans l'observation - Les liaisons photographiques -

Face 2

Missions de l'escadrille 14 - Ambiance - Contacts avec les escadrilles anglai-

ses et américaines - Fonck et Guynemer : qualités respectives - Armistice de 1918 - Admiration pour les fantassins - Le commandant de Marolles -

Bande B - Face 1

Relations avec les anciens saint-cyriens après la guerre - Ses romans - Sauvetage de l'escadrille 14 -

N° 66

Monsieur Jean DUPUICH

Interview réalisée le 11 mars 1977 à Paris - Durée : 2 h - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE.

Né le 26 décembre 1894.

Appelé en 1914 et incorporé au 40^e régiment d'artillerie puis au 39^e en 1915. Passe dans l'aviation : écoles de Buc et d'Ambérieu. Breveté pilote en 1915. Affecté à l'escadrille C 220, puis SPA 48, SAL 220 et SPA 68. Versé en 1918 dans la réserve jusqu'en 1939. Rappelé à l'activité en septembre 1939 et affecté à la Division du matériel aérien. Démobilisé en septembre 1940.

Grades successifs : - sous-lieutenant
 titre temporaire 1916
 - lieutenant titre
 temporaire 1918
 - sous-lieutenant TD 1918
 - lieutenant TD 1920
 - capitaine 1932
 - commandant 1947

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Engagement dans l'artillerie en 1914 - Affectation dans l'aviation au camp d'Avord - L'école de Louis Blériot et le capitaine Bégat - Un moniteur, André Luguët - Le brevet militaire - Stage de perfectionnement à Ambérieu sur Voisin - Départ à l'escadrille C 18 vers Verdun - Organisation et description du front de Verdun - Idée d'une guerre courte - Envoyé sur le front de l'Aisne - Récit de la première attaque du Chemin des Dames - Travail d'artilleur et d'observateur - Organisation des escadrilles à Verdun - Passage dans la chasse à l'escadrille 68 - Homologation des victoires - Les controverses - Rôle de la chasse - Ses origines familiales - Après la guerre : Renault et l'aéronautique - Rapports avec la firme Caudron - Hélène Boucher - Les exportations chez Renault - Début de la carrière de Dassault - Évolution de la chasse - Les essais d'avions à Villacoublay - Affecté au ministère de l'Armement -

Face 2

Reconversion dans le civil - L'aviation d'après-guerre - Contacts entre les anciens pilotes - Administrateur de l'aéro-club du Maroc - Affecté au 2^e régiment de chasse à Strasbourg en 1939 - Attitude de Louis Renault pendant la seconde guerre mondiale - Collaboration avec les Allemands - De La Rocque - Appartenance au PSF -

N° 67

Monsieur Henry **P O T E Z**

Interview réalisée le 15 mars 1977 et le 18 mars 1977 à Paris - Durée : 3 h -
1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 30 septembre 1891 à Meaulte (Somme).

Décédé le 9 novembre 1981.

École supérieure d'aéronautique en 1910. Appelé et incorporé au 1^{er} régiment du génie en 1912. Affecté au 1^{er} groupe d'aérostation en janvier 1914 puis au 2^e groupe d'aviation. 1916, affecté spécial chez Blériot, chez Caudron puis à sa propre société à Suresne en 1918. Démobilisé en 1919. Poursuit dans la réserve. Se consacre à la construction aéronautique. Administrateur de nombreuses sociétés.

Grade : sous-lieutenant de réserve 1937

DONS : Voir Z 6207 d.6.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Goût pour la mécanique - Elève à l'école de mécanique d'Albert (Somme) - Intérêt pour l'aviation - Affecté pendant son service au laboratoire d'aéronautique à Chalais-Meudon - Premiers contacts avec de Labouchère et Coroller - Adjoint du capitaine Etévé - Mutation aux usines Caudron - Directeur technique chez Bloch - L'hélice Éclair - La fabrication d'avions - Création d'une usine d'aéronautique - Production d'avions de série à la veille de l'Armistice -

Les cadres et l'enseignement à l'École Sup'aéro - Le capitaine Etévé - Évolution du matériel pendant la guerre - Les programmes - Les grands constructeurs : Bessonneau, Michelin, Breguet, Bloch - La première commande militaire - Le Potez 25 et la Croisière noire - Le Potez 29 en Indochine - Installation d'une nouvelle usine - Ses cadres - Fabrication de prototypes - Construction d'un avion pour la coupe Deutsch - Ambiance des salons d'aéronautique - Contact avec le ministère de l'Air, Pierre Cot - Une mission en URSS - L'annonce de la guerre - Ses opinions - Réflexions sur Pierre Cot - Moyen d'éviter la guerre - L'accueil du programme Pierre Cot et général Denain - Rôle du général Gamelin et du général Vuillemin -

Face 2

Politique des usines Potez à la veille de la guerre - La politique de nationalisation - Adaptation aux nouvelles conditions de production - Le sauvetage d'avions - Le retard de la production responsable de la désorganisation - Problèmes de main-d'oeuvre et de structures - Réaction des industriels de l'aéronautique - Bureau d'études Potez - Connaissance de l'aviation allemande - Relations franco-américaines en 1939 - Détroyat - Arrestation de Bloch - Intérêt des Allemands pour Potez - Occupation des usines - La Libération - Ses activités après-guerre -

N° 68

Monsieur Guy BART

Interview réalisée le 17 mars 1977 à Paris - Durée : 1 h 50 mn - 1 bande - Vitesse 4,75 -

BIOGRAPHIE.

Né le 28 avril 1898 à Paris.
Décédé le 3 juillet 1983.

Appelé et incorporé dans l'artillerie en 1917. Breveté pilote en mai 1918 après être passé dans les écoles d'Étampes, d'Avord et de Pau. Effectue plusieurs périodes de réserve de 1920 à 1937. Rappelé en 1939 à Villacoublay puis à Royan. Démobilisé en 1940. Pilote à la direction de la Société Peugeot.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1937
	- lieutenant	1940
	- capitaine	1947

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Intérêt pour l'aviation - Le premier bombardement aérien de Paris - Mobilisation dans l'artillerie - Entrée dans l'aviation à l'école d'Étampes - Le brevet et les moniteurs - Le premier vol - Choix de la chasse - Avord - Fréquence des accidents - Acrobatie à l'école de Pau - Les épreuves du brevet - L'école de tir - La première victoire de Frantz - Difficultés pour entrer dans l'aviation - Les cavaliers privilégiés - Raisons des accidents - Vie dans les tranchées - La vie en escadrille - Origine sociale des aviateurs - Originalité des combats en 1914 - Différents types de missions - Prestige du chasseur - Moniteur à l'école Nungesser - Engagé dans la Société des lignes Latécoère - Conditions des voyages vers l'Afrique du Nord - Le centre d'entraînement des pilotes civils - Maryse Bastié - Son influence sur le développement de l'aviation féminine - Evolution du niveau de vie des aviateurs - Création et activités de sa propre école de pilotage - Homologation des brevets - Formation des pilotes - Le tort porté à son école par l'Aviation populaire - Le vol à voile - Les périodes militaires - L'arrivée de Lindbergh -

Face 2

Mobilisé à la seconde guerre - L'Armistice - Sa démobilisation - Action de Maryse Bastié - La Résistance - Ses différentes activités après-guerre- Importance de l'aviation dans sa vie -

N° 69

Monsieur Joseph de L E L E E

Interview réalisée le 17 mars 1977 à Cernay-la-ville - Durée : 1 h 45 mn -
1 bande - Vitesse 4,75 -

BIOGRAPHIE.

Né le 11 juin 1895 à Coulaines (Sarthe).
Décédé le 27 mai 1982.

Appelé et incorporé en décembre 1914 au 1^{er} groupe d'aviation. Passe par l'école d'aviation d'Étampes en 1915 et affecté à l'escadrille MF 50, puis SPA 82 en 1919. Accomplit plusieurs périodes de réserve de 1923 à 1937. Rappelé en septembre 1939 et affecté à l'école de pilotage d'Étampes. Mis à la retraite en 1940.

Grades successifs : - sous-lieutenant	1919
- lieutenant de réserve	1923

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Attirance pour l'aviation et premier emploi dans l'automobile - Envoyé à l'école d'Étampes - Pilotage du Farman - Souvenirs sur Bessonneau - Les écoles de Pau et d'Étampes - Les accidents - Les instructeurs - Milieu social des pilotes - Vie en escadrille dans l'observation - Types de missions - Combats sur différents fronts - Verdun - Les fantassins - Mutinerie chez les poilus - Les pertes - Richthofen - Fascination des as - Opposition chasse-observation - La guerre et les missions sur le front italien - De Rancourt - Sentiment à l'Armistice - Carrière dans le civil - École de Nungesser - Passage chez Caudron - Les boursiers militaires - Les sections d'Aviation populaire en 1936 - Rapports avec Sadi Lecoinge - Problème posé par l'apparition des syndicats dans les sections d'Aviation populaire - Sa mobilisation en 1939 -

Face 2

Affecté à la réception des avions Farman - Ambiance dans l'aviation - Pétaïn - Rencontre avec Détroyat - Activités pendant la guerre - Procès de Détroyat - Retour chez Farman - L'escadrille des Anciens -

N° 70

Monsieur André **LUGUET** dit Ailloux-Luguet

Interview réalisée le 14 avril 1977 à Cagnes-sur-Mer - Durée : 1 h 30 mn -
1 bande - Vitesse 4,75 -

BIOGRAPHIE.

Né le 15 mai 1892 à Fontenay-sous-Bois (Val-de-Marne).
Décédé le 24 mai 1979.

Artiste et auteur dramatique.

Appelé en 1914 au 131^e régiment d'infanterie. Elève-pilote en 1915 à l'École du Crotoy, puis Buc et Juvisy. Breveté pilote la même année. Affecté à l'escadrille C 61.

Grade : sergent

BIBLIOGRAPHIE.

Le feu sacré.

Le métier d'acteur dans le Cinéma par ceux qui le font (1949).

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Milieu familial - Intérêt pour l'aviation - Appelé dans l'infanterie - Demande d'affectation dans l'aviation - Origine sociale des aviateurs - Elève à l'école du Crotoy - L'instruction et le matériel - Fonck - Les brevets civils et militaires - Les écoles de Buc et Juvisy - Le matériel - Atmosphère dans les écoles - Relations entre les pilotes et les mécaniciens - Départ en escadrille - Les opérations - La chasse à partir de 1917 - Pilote à Villacoublay - Évolution de l'aviation pendant la guerre - L'esprit chevaleresque - La vie quotidienne à Villacoublay - Le prestige du pilote - Les grands as : Fonck, Tarascon, Guynemer et leur tactique de combat aérien - L'Armistice - Le bombardement de Paris - Image de l'aviateur au cinéma - Ses rôles de pilote -

N° 71

Général Pierre **POUYADE**

Interview réalisée le 25 avril et le 12 mai 1977 à Bandol (Var) - Durée : 2 h 15 mn - 2 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE.

Né le 25 juillet 1911 à Cerisiers (Yonne).
Décédé le 6 septembre 1979.

Études au Prytanée militaire. Puis École spéciale militaire en 1930 et école d'application de l'armée de l'Air en 1933. Affecté à la 6^e escadre en 1935, à la base de Reims en 1936, au groupe II/13 pendant la campagne de 1939-40. Envoyé en Indochine en février 1941, rejoint les FFL à Chungking (Chine). Engagé dans les FAFL le 1^{er} mars 1943. Prend le commandement du groupe Normandie-Niemen de mai 1943 à décembre 1944. Affecté en 1945 à l'Inspection générale de l'AA. Aide de camp de la présidence de la République en 1947. Attaché militaire à Buenos-Aires en 1950. De retour en France, affecté à l'EM des forces armées 2^e Bureau puis au SHAPE en 1953. Mis en congé définitif en 1955.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1933
	- lieutenant	1935
	- capitaine	1939
	- commandant	1943
	- lieutenant-colonel	1944
	- colonel	1947
	- général de BA	1955

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande A - Face 1

Saint-Cyr - Ralliement aux FAFL en Asie - Le matériel dépassé en 1939-40 - La chasse de nuit et la protection de Paris - Les projecteurs - Mauvais équipement des bases - Les missions de mai 1940 - Attaque de chars dans les Ardennes - Le repli - Ordre de franchir la Méditerranée - Re-proches aux gouvernants et à l'État-Major - Giraud et l'aviation - Passage des hydravions au-dessus de l'Alsace en 1930 - L'industrie aéronautique - L'École militaire et d'application - Création de l'AA - Jugement sur Saint-Cyr et l'enseignement - Son passage en Indochine - L'appel de de Gaulle - La guerre contre la Thaïlande - Action des Japo-

nais - Incident avec l'Angleterre - Collaboration avec les Japonais -

Face 2

Sa fuite en Chine - Le pont aérien de Kan Min - Calcutta - Condamné à mort par les Japonais et les Vichystes - Bernavon suit le même périple que lui - Voyage vers l'Angleterre - Arrivée à Patriotic School - Départ pour le Normandie-Niemen - Passage à Marrakech - Arrivée sur le front russe - Le commandement de l'escadrille - La vie de l'escadrille - Les mécaniciens russes - Le matériel - Problème de la langue - L'aide des Alliés - Problèmes de remplacement du personnel -

Bande B - Face 1

L'Algérie - Suspicion de la part des Soviétiques - Le fils de Staline - Organisation de l'aviation russe - Rapports avec les Russes de l'escadrille - Le général Petit, attaché militaire à Moscou - Le pacte germano-soviétique - Le modèle d'aviation soviétique - Rencontre de personnalités françaises en URSS - Pierre Cot, Thorez, Marty - Affecté en 1945 à l'Inspection de la chasse - Attaché à la présidence de la République (cabinet de M. Auriol) - Attaché militaire en Amérique du Sud - Collège de défense de l'O'F'AN - Rôle de l'attaché à la présidence - L'armée de l'Air après la guerre -

N° 72

Monsieur Louis de **DIESBACH**

Interview réalisée le 27 avril 1977 à Paris - Durée : 1 h 15 mn - 1 bande - Vitesse 4,75 -

BIOGRAPHIE.

Né le 31 août 1893 à Hendecourt-les-Ransart (Pas-de-Calais).
Décédé le 25 juillet 1982.

Homme politique français. Député du Pas-de-Calais de 1932 à 1940.
Engagé volontaire au 21^e dragons à Saint-Omer en 1914. Breveté pilote en 1916. Blessé en combat aérien, ne peut poursuivre sa carrière aéronautique. Engagé volontaire en 1939-40 et affecté à Cazaux.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Principales étapes de sa carrière aéronautique - Grande amitié avec Guynemer - Appui de Guynemer pour entrer dans l'aviation - Préférence pour la chasse - Chartres, Avord - Guynemer et sa venue dans l'aviation - Service militaire fin 1913 et entrée au 21^e dragons à Saint-Omer - Vie monotone - De la cavalerie à l'aviation - École d'aviation de Chartres - Invention de l'ingénieur général Etévé - Obtention du brevet - Perfectionnement du pilotage et du tir - Problèmes d'enrayage des mitrailleuses - Souvenirs sur Sadi Lecoinge - Affectation au Plessis-Belleville - Admiration des escadrilles pour Guynemer et Fonck - Rencontre avec Lufbery, grand pilote américain - Pertes pendant la formation et en escadrille - Les batteries antiaériennes allemandes -

N° 73

Monsieur Paul-Louis **WEILLER**

Interview réalisée le 3 mai 1977 à Neuilly - Durée : 1 h 40 mn - 1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 29 septembre 1893 à Paris.

Admis à l'École centrale des arts et manufactures en 1912. Incorporé au 11^e régiment d'artillerie puis au 57^e. Affecté successivement à l'escadrille V 21, C 21 et C 224. Nommé au commandement du groupe d'escadrilles d'observation de la Division aérienne 1918. Démobilisé en 1919. Administrateur délégué de la Société des moteurs Gnome et Rhône de 1922 à 1940 et de la Compagnie internationale de navigation aérienne (Cidna), ancien administrateur de la compagnie nationale Air France.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1914
	- lieutenant	1916
	- capitaine de réserve	1918
	- commandant de réserve	1931

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Son père Lazare Weiller - Ses travaux sur la conductibilité des métaux - Défense de ses brevets et construction d'usines au Havre - Le commandant Bonnel : mission aux EU - Arrivée des frères Wright en France - Caractéristiques de leur appareil - Récit des premiers vols des Wright au Mans - Interprète auprès des Wright - D'Annunzio, passionné d'aéronautique - Premier vol sur le terrain de Villacoublay - Demande officielle d'entrée dans l'aviation - Affectation dans l'artillerie avec possibilité de détachement pour effectuer des missions d'observation - Peu d'intérêt à l'époque pour les possibilités de l'aéronautique militaire - Les meetings d'aviation d'avant-guerre - Premiers loopings de Pégoud sur Blériot à Villacoublay - Description du Farman utilisé pour l'observation - Premiers vols d'observation - Affectation à l'escadrille V 21 - Imprécision des cartes topographiques - Rédaction d'un nouveau règlement pour l'observation - Stage à l'escadrille 222 - Missions de bombardement - Affectation au commandement de l'escadrille 224 - Description d'une mission de reconnaissance photographique - Collaboration directe avec le maréchal Foch au Grand Etat-major en 1918 - Tactique mise au point pour la reconnaissance -

Face 2

Méthode de reconnaissance - Nommé officier de la Légion d'honneur,
avec Fonck - Décoré par le maréchal Foch -

N° 74

Monsieur Jean C A S T E L L I

Interview réalisée le 5 mai 1977 à Soisy-sur-Écoles - Durée : 2 h 15 mn -
1 bande - Vitesse 4,75 -

BIOGRAPHIE.

Né le 27 août 1896 à Vernon (Eure).

Appelé en 1915 et incorporé dans l'artillerie. Breveté pilote en 1916. Passé par les écoles d'Avord, Cazaux et Pau. Affecté à l'escadrille BR 224. Démobilisé en 1920. Versé dans la réserve en 1934.

Grades successifs : - sous-lieutenant	1918
- lieutenant	1924
- lieutenant de réserve	1934

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Circonstances de son entrée dans l'aviation - Passion pour l'aviation - Milieu familial - Mobilisé au 22^e d'artillerie en 1915 - Demande à passer dans l'aviation - Attirance pour la chasse - Préparation de l'École supérieure d'aéronautique - Arrivée en escadrille - Ses connaissances techniques - L'entraînement des élèves pilotes - Premiers vols à Ambérieu - Le Caproni - Arrivée à Avord - École d'acrobatie à Pau - Le Plessis-Belleville et Cazaux - Le monocoque Morane - Vol sur Nieuport - Départ en escadrille - L'importance des pertes - Mission à Pierrefonds - Impressions d'ensemble après ses premiers vols - La superstition - Témoignage sur Paul-Louis Weiller - Les as : Fonck, Guynemer, Navarre - La mentalité de l'escadrille - Pertes énormes - Origine sociale des pilotes - La chance et le risque - Le travail des pilotes - Bombardement sur Dunkerque - Anecdote sur une mission d'interception - Répercussion psychologique de la disparition du vainqueur allemand de Guynemer - Les attaques de Champagne - La camaraderie en escadrille - Les loisirs - Les rapports entre pilotes et mécaniciens - Leur origine sociale - L'utilité de l'aviation pour la réinsertion professionnelle - Combat à Péronne - Solidité des moteurs -

Face 2

Sentiments à la signature de l'Armistice - Rupture avec l'aviation et reconversion dans l'automobile - Le service de vente chez Delage - Création d'un cabinet de conseillers techniques d'automobile - Rupture définitive avec l'aviation - La création du ministère de l'Air - Son curriculum vitae - La torpille dirigée - Son rôle pendant la guerre - Son influence sur le comportement des bombardiers américains -

N° 75

Monsieur Djïbraïl N A Z A R E A G A

Interview réalisée le 17 mai 1977 à Rueil-Malmaison - Durée : 45 mn -
1 bande - Vitesse 4,75 -

BIOGRAPHIE.

Né le 9 septembre 1898 à Paris.

Engagé volontaire le 15 juillet 1916 et incorporé au 1^{er} régiment étranger. Dirigé sur les écoles d'aviation d'Ambérieu, Avord, et Istres. Affecté à l'escadrille BR 66 en 1917, BR 108 en 1918, puis à l'escadre de bombardement n° 13 en mai 1919. Mis en congé et versé dans la réserve.

Grades successifs :	- sous-lieutenant TT	1918
	- sous-lieutenant de réserve	1919
	- lieutenant de réserve	1923
	- capitaine de réserve	1935
	- commandant de réserve	1947

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Différentes affectations en escadrille - Origines familiales - Intérêt pour l'aviation - École de pilotage d'Ambérieu - Perfectionnement au vol de nuit à Avord et Miramas - La vie en escadrille - Les conditions de vol - Les bombardements et les objectifs - Efficacité de la DCA - Missions en basse altitude - Moyens de défense : armement du Breguet 14 - Pertes importantes - Origine sociale des pilotes et des commandants d'escadrille - Rapports avec le commandement - Relations avec les aviateurs alliés - Les aviateurs célèbres, les chasseurs - Les citations de son escadrille - L'Armistice -

N° 76

Monsieur Joseph **G U I G U E T**

Interview réalisée le 7 juin 1977 à Corbelin (Isère) - Durée : 1 h 30 mn -
1 bande - Vitesse 4,75.

BIOGRAPHIE.

Né le 10 mars 1891 à Veyrins (Isère).
Décédé le 28 octobre 1979.

Appelé en 1912 dans le génie. Passe dans l'aviation en 1913 par l'école de Pau. Affecté successivement à l'escadrille HF 1, 94, N 3 (escadrille des Cigognes), et SPA 167 en août 1918. Démobilisé en 1919.

Grades successifs : - sous-lieutenant	1917
- lieutenant	1919

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Service militaire à Reims - Attirance pour l'aviation - Études d'architecte - Meetings d'aviation d'avant-guerre - Débuts de mécanicien dans l'aéronautique - Affectation dans le génie à Reims - Ambiance à l'école d'aviation de Pau - Affectation à l'escadrille du Bourget après un stage à Villacoublay sur Caudron et Blériot - Fonction du Camp retranché de Paris - Chasse aux Zeppelin - Ambiance à la base du Bourget - Essais de fusées Le Prieur - Vie en escadrille - Opinion sur Dorme - Missions effectuées - Blessé par deux fois - Récit de patrouille - Retour en escadrille - Affectation à la SPA 167 - Appréciation sur le SPAD - Origine sociale des pilotes - Impression générale sur la première guerre mondiale - Après la guerre : périodes d'instruction - Intérêt pour l'aviation entre les deux guerres - Conscience de l'impréparation de l'aviation française à la veille de la seconde guerre mondiale - Appartenance à diverses associations d'anciens - Une attaque aérienne -

N° 77

Monsieur Pierre MENDES FRANCE

Interview réalisée le 9 juin 1977 à Paris - Durée : 55 mn - 1 bande - Vitesse 4,75 -

BIOGRAPHIE.

Né le 11 janvier 1907 à Paris.
Décédé le 18 octobre 1982.

Avocat, ancien président du Conseil, ancien député.

Carrière militaire : incorporé le 10 mai 1928 au 37^e régiment d'aviation, affecté à la Compagnie de météorologie de Saint-Cyr, puis au 1^r GOA en 1929. Démobilisé en 1933. Rappelé en 1939 et affecté au Levant au bataillon de l'Air 139. De retour en France en 1940, s'évade par l'Espagne en juin 1941. Engagé dans les FAFL le 27 février 1942. Muté au squadron 342 (groupe Lorraine). Nommé commissaire aux finances du Comité de Libération d'Alger en 1943, puis ministre de l'Economie nationale en 1944. Versé dans la réserve de l'AA en 1946. Voir Who's Who pour la carrière politique et la bibliographie.

Grade : - commandant

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Stage au service météo - Affectation au ministère de l'Air - L'aviation de l'époque - Démobilisation, avocat d'Air France - Le Front populaire, 1^r gouvernement : peu préoccupé par la gestion de l'armée - 2^e gouvernement : question militaire soulevée -

La déclaration de guerre de 1939 - Mobilisé dans l'aviation - Breveté observateur - Affectation au Levant - Mission en France - Ambiance au Levant - La «Drôle de guerre» - Ses positions politiques au sein de l'armée - Les relations avec certains officiers - Permission en France à la veille de l'offensive allemande - Demande de mutation en France - Affecté à Mérignac - La débâcle - Envoyé à Meknès puis à Rabat - Ambiance au Maroc : volonté unanime de continuer le combat - Mers El-Kébir - Démêlés avec le gouvernement de Vichy - Traumatisé par le procès dont il est l'objet - Ralliement aux FAFL et affectation au groupe Lorraine - Contacts avec le général Valin et le général de Gaulle - Son équipage - Romain Gary - Nommé commissaire en France - Dernière mission de bombardement - Quitte l'armée de l'Air -

Ses fonctions au ministère des Finances - Conditions de sa nomination - Rencontre avec Defferre - Activité à Alger - Rapports ultérieurs avec l'armée de l'Air - Contacts avec des officiers - Réflexions sur la guerre d'Indochine - Considérations sur l'armée engagée dans ce conflit - La CED - Opposition des militaires - La guerre d'Algérie - Réflexion sur l'institution militaire et sur l'armée de l'Air - Relations avec Pierre Cot -

N° 78

Ingénieur général Jean **V O L P E R T**

Interview réalisée le 9 juin 1977 à Paris - Durée : 1 h 40 mn - 1 bande - Vitesse 4,75 -

BIOGRAPHIE.

Né le 8 août 1903 à Arras (Somme).

Admis à l'École Polytechnique en 1922. Classé dans le corps des ingénieurs de l'aéronautique. Breveté pilote militaire en 1924. École nationale supérieure de l'aéronautique de 1925 à 1927. Passe au Service technique de l'aéronautique. Puis commandant en second du Service des essais en vol (1928-1931), chef du cabinet technique des ministres de l'Air, Painlevé et Dumesnil. Directeur général des constructions aériennes de 1935 à 1938. Nommé attaché de l'Air à Washington. Directeur général de la société SIGMA en 1939. Mobilisé et envoyé en mission d'achats de matériel en Italie, puis à Londres comme membre du Comité exécutif franco-britannique de la production aéronautique. Rapatrié en août 1940. Ingénieur en chef de l'aéronautique au secrétariat d'État à l'Aviation. Ingénieur général en 1947. Directeur de la CDC (Confederation Development Corporation «LTD» au Canada) de 1951 à 1954. En 1955, conseiller technique auprès de Philips et Pain-Vermorel. Entré à la SEPR (Société d'étude de la propulsion par réaction). En 1957, administrateur de la DBA. En 1961, administrateur de la SERIM.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Études à l'École Polytechnique - Le corps des ingénieurs de l'aéronautique - Le pilotage - Sup-aéro - Commandant en second du Centre d'essais en vol à Villacoublay - Mission d'étude de l'aviation américaine, sur la demande du général Denain - Direction des constructions aéronautiques en mai 1935 - Difficultés : manque de crédits - Politique «bellicieuse» du gouvernement, mais manque de préparation à la guerre - L'enseignement donné à Polytechnique - Pas de cours d'aéronautique - L'enseignement à Sup-aéro : histoire de l'aviation - Le Service technique de l'aéronautique - Le problème des hélices en métal - L'hélice à pas variable - Essais en vol à Villacoublay - Problème de la sécurité - Création du ministère de l'Air - Le cabinet Painlevé - L'ingénieur général Caquot - Débuts à la Direction de la construction aérienne en 1935 - Le plan

Cot-Denain et le budget 1937 - La politique industrielle de P. Cot - Les accords avec les Soviétiques - La préparation anglaise : crédits importants pour l'industrie - Les conditions de production - Impact des nationalisations - Capacité de production de la France - Pas de fabrication de machines du fait du contrôle - L'affaire Pratt et Whitney - Excellente collaboration avec les industriels - Avions envoyés en Espagne pendant la guerre civile - Production insuffisante de matières premières - Relations avec le chef d'Etat-Major - Le général Picard - Mission en Italie : achat de matériel - Incidents avec de Gaulle - La mission Monnet - Rencontre avec de Gaulle - Activité à la SIGMA pendant la guerre - Chef de cabinet de Bergeret - La production aéronautique - Son activité dans la Résistance -

N° 79

Général Michel F O U R Q U E T

Interview réalisée le 14 juin 1977 et le 30 juin 1978 à Neuilly-sur-Seine -
Durée : 4 h 30 mn - 3 bandes - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE.

Né le 9 juin 1914 à Bruxelles (Belgique).

Admis à l'École Polytechnique en 1933 puis à l'École militaire d'application de l'armée de l'Air en 1935. Affecté à la base de Toulouse-Franczal en 1936.

A l'Inspection générale technique de l'AA en 1939. A la déclaration de guerre, affecté au groupe de reconnaissance I/52. Participe à la campagne de France. Replié sur l'AFN avec son groupe. Evadé de France le 8 mars 1943 et engagé dans les FAFL en Grande-Bretagne. Passe en OTU puis muté au squadron 342 Lorraine. Prend le commandement du groupe de bombardement léger I/20 en 1944.

Après la guerre, affecté à l'EMGA, au Commandement des écoles en mai 1945 puis à la 21^e escadre de bombardement lourd en 1946.

Muté au cabinet militaire du ministre en 1947. Stage à l'ESGA en 1949. Affecté au 2^e bureau de l'État-Major des forces armées Air en 1951. En poste à Washington au Groupe permanent en 1951. Nommé à la Commission de la Défense nationale à l'Assemblée nationale en 1954. Conseiller militaire au cabinet du ministre en 1955. Nommé à l'état-major particulier auprès du président de la République en 1959. Nommé commandant du groupe aérien tactique N° 1 à Constantine en 1960 puis commandant de la 5^e RA en 1961. Commandant supérieur des forces en Algérie en avril 1962. Membre titulaire du Conseil supérieur de l'Air de 1962 à 1967. Délégué ministériel pour l'armement en 1966. Chef d'EM des armées en 1968. Quitte l'armée active en 1971.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1935
	- lieutenant	1937
	- capitaine	1940
	- commandant	1943
	- lieutenant-colonel	1944
	- colonel	1952
	- général de BA	1958
	- général de DA	1961
	- général de CA	1962
	- général d'AA	1964

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1

Formation de polytechnicien - Passage dans l'AA - Jugement sur l'AA en 1936 et sur ses cadres - Différences entre polytechniciens et saint-cyriens - Les Bloch 200 et 210 - Le matériel et sa qualité - Début du pilotage sans visibilité - Rapport avec le commandement aérien en 1914-18 - Le personnel au sol - Réaction des militaires au Front populaire et à la remilitarisation de la Rhénanie - Approche de la guerre - Enquêtes sur les accidents à l'Inspection générale de l'AA - L'affaire de Munich - Le groupe I/52 - Les pertes et le moral - Les missions - Le matériel - Modifications du matériel - Appareils anglais - Mers El-Kébir et ses conséquences - Démission de l'armée - Propagande anti-anglaise au Maroc - Représailles sur Gibraltar - Départ pour Gibraltar puis pour la France - Entrée dans le réseau Alliance - Arrivée en Angleterre - Impressions sur les FAFL - Rapports avec la RAF - Les missions au groupe Lorraine - Entraînement au vol rasant - Les pertes - Devient commandant du groupe - Suspicion des Anglais - Discipline - Rapport avec l'état-major FAFL - Les célébrités du groupe Lorraine - Les «gens» de Madagascar - Retour en France à l'EMAA - Problème de l'amalgame entre FAFL et forces d'AFN - Participe à la Commission d'épuration - Aide anglaise pour la réforme technique - Charles Tillon -

Face 2

Le Front populaire - L'antimilitarisme - P. Cot - L'ambiance de l'après-guerre - Prend le commandement d'un groupe de bombardement - Conception de l'armée de Terre sur l'emploi de l'aviation - Son rôle dans le cabinet du ministre - L'Indochine et les gouvernants - Visite d'Ho Chi Minh en France - Recherche de l'appui américain - L'École de guerre - L'Alliance Atlantique - Réactions des Américains à Diên Biên Phû - La CED - Les affaires d'Algérie - Suez - Les hélicoptères dans la guerre d'Algérie - Aide à Israël contre les Arabes - Liaison avec Ben Gourion - Voyage avec la flotte américaine dans le Pacifique - Rencontre avec de Gaulle - Emissaires algériens à l'Élysée -

Bande 2 A - Face 1

Fourquet à Alger - Hostilité au putsch - Discours tenu aux cadres sympathisants du putsch - Le FLN - Apparition de l'OAS - Réaction de l'AA face à l'OAS - Contact avec les politiques d'Alger - Christian Fouchet à Alger après le putsch - Problèmes spécifiques des Pieds-noirs - Le gouvernement provisoire - FLN et armée française - L'inquiétude des Pieds-noirs - Position de l'armée - Les accords d'Évian - Son départ d'Algérie -

Face 2

Les militaires et l'OAS - Secrétariat de la Défense nationale - La politique de de Gaulle - Nécessité de réorganiser l'armée française - Rapports avec Pompidou - Les affaires atomiques - Opposition avec le personnel civil du ministère - Problèmes d'exportation d'armes - La rupture avec l'OTAN - La décision de de Gaulle - Incident de Chateauroux - La présence américaine - Travail au secrétariat de la Défense nationale - Délégation ministérielle à l'armement -

Bande 2 B - Face 1

Recherche aéronautique à la Délégation à l'armement - Utilisation des arsenaux et des entreprises privés - Arsenaux créés avec l'aide américaine - Construction aéronautique à la SNIAS - Société des moteurs de fusée - Rapports avec les industriels - L'achat du F1 - Contre le projet d'un bimoteur - Dassault précède les idées de l'EM - Arrêt du projet de décollage vertical et du projet d'avion à géométrie variable - Dassault et la recherche d'un bimoteur - Projet de Task Force de la Marine - Armement atomique - Conception du rôle de l'EM - Commissariat à l'énergie atomique - Le Mirage IV - Coût du nucléaire et de l'armement classique - Opinion de de Gaulle et de Pompidou sur le plateau d'Albion - La stratégie graduée américaine - Le Pluton -

Ingénieur général Pierre **B L A N C H E T**

Interview réalisée le 29 juin 1977 à Paris - Durée : 1 h 30 mn - 1 bande-
Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 13 octobre 1895.

École Polytechnique et École d'application du génie maritime. Fait la guerre 1914-18 dans l'artillerie. Affecté au Service technique de l'aéronautique en 1920. Ingénieur du génie maritime (1920-1924). Ingénieur civil de l'aéronautique en 1928. En mission aux USA en 1939. Directeur des fabrications au ministère de l'Air. Après la guerre, président de nombreuses compagnies.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Engagement au premier régiment d'artillerie à Bourges - Entrée à Polytechnique - Affectation au 13^e régiment d'artillerie à Vincennes - Début dans l'aviation militaire après l'École d'application du génie maritime - Affecté au Service technique de l'aéronautique en 1920 - Ingénieur civil de l'aéronautique en 1928 - Souvenirs sur Albert Caquot - Travail dans le domaine de la normalisation de l'aéronautique - Aménagement de la nouvelle installation de production - Fin 1939, mission aux USA pour obtenir des avions américains - Rôle de Jean Monnet - Échec du projet de création d'une société au Canada - Réactions après l'échec de la création de la société - Création de la French Air Commission - Réflexion sur la personnalité de Jean Monnet - Problèmes posés par la passation des contrats - Négociation de contrat avec Douglas - Dispositions prises pour le montage des appareils à leur arrivée en France - Contacts avec les industriels américains - Directeur des fabrications au ministère de l'Air - Déclaration de guerre - Réquisition de l'hôtel George V - Repli sur Châtelguyon - Impression générale sur le travail dans l'aéronautique -

N° 81

Monsieur Marcel L E Y A T

Interview réalisée le 5 juillet et le 11 juillet 1977 à Thiais - Durée : 4 h - 2 bandes - Vitesse 4,75 -

BIOGRAPHIE.

Né le 26 mars 1885 à Dié (Drôme).
Décédé le 4 décembre 1986.

Pionnier de l'aviation. École centrale des arts et manufactures. Service militaire en 1906 dans l'artillerie. Rappelé à l'activité en août 1914 et affecté au 18^e régiment d'artillerie lourde. Mis à la disposition du Service technique et industriel de l'aéronautique au Service des hélices.

Affecté à la 17^e compagnie de l'Air. Mis à la disposition de la Direction des constructeurs aériens.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1

Origines familiales - Influence de son père sur sa future carrière - Goût pour les mathématiques et les inventions - Naissance de sa vocation - Le baccalauréat - Entrée en mathsup' - Étude approfondie de la mécanique de la bicyclette - L'École centrale - Service militaire à Toulon - Les camarades de régiment - Ses contacts de l'époque - Construction d'un planeur - Désillusion lors de sa rentrée à Centrale - Souvenir de «spéciale» - Construction d'un biplan - Nombreuses visites à Issy-les-Moulineaux - Fabrication d'un simulateur pendant la première année à Centrale - Fabrication d'un planeur et premier vol - Construction d'un avion à moteur - Mise au point d'un appareil plus petit - Les essais - Échanges de propos entre trois constructeurs - Le résultats des essais - Passage du brevet en 1911 - Accueil négatif de l'armée - Préparation technique de la guerre - L'utilisation d'un point de vue militaire et civil - Contact avec le commandant Dorand - Construction d'un avion - Les essais concluants -

Face 2

Service militaire dans l'artillerie - Le prix Peugeot - Fabrication d'un planeur monté sur flotteurs - Ses contacts avec le constructeur des SPAD - Entrée dans la société Astra à la fin de l'année 1912 - But de

ses constructions - Ambiance dans la société Astra - Ses rapports avec le personnel - Relations entre les différentes sociétés aéronautiques et émulation -

Entrée chez Nieuport - Conditions de son départ de la maison Nieuport - Motivations de la majorité des constructeurs - Construction de la première voiture à hélice - Rémunération des ingénieurs - Description de la première voiture à hélice - Période militaire - Séjour fructueux à Marseille - La déclaration de guerre - Raisons qui lui interdisent de faire son service militaire dans l'aviation - Utilisation de son invention par d'autres - La méthode analytique selon Marcel Leyat -

Bande 2 - Face 1

Départ à la guerre - Affecté à Saint-Etienne puis à Toulon - Désire rester dans l'artillerie lourde - Mauvaise opinion de l'aviation militaire - Les pilotes militaires - Les trois premières années de guerre dans l'artillerie - Les réglages des tirs d'artillerie - Nomination au Service technique de l'aéronautique en 1917 - Construction du SEA par Bloch et Potez - Une occasion manquée de partir aux Etats-Unis - Réflexions sur l'aviation de bombardement - Fabrication d'un bombardier - Remplacement de Dorand par le commandant Caquot - Ses activités à la fin de la guerre - Reprise du projet de la voiture à hélice - Vente de sa licence - Ses recherches après-guerre - Projet de construction d'avion - Record réalisé avec la voiture à hélice - Entrée chez Lioré et Olivier - Qualités de son prototype - Départ de chez Lioré et Olivier - Collaboration avec Jacquemin - Construction d'un planeur et d'un avion à ailes mobiles - Étude de la construction en série de son modèle - Retour chez Nieuport - Les responsables de la débâcle - Réflexions sur l'éducation - Évolution de l'aéronautique entre les deux guerres - Utilité de l'aviation - Après la débâcle, réflexions sur les problèmes d'éducation - Perfectionnement de son système d'éducation et élaboration d'un langage - Réflexion sur l'intelligence - Mémoire et compréhension - L'intérêt de son système - Les méthodes préconisées -

N° 82

Monsieur René G E R M A I N

Interview réalisée le 22 juillet 1977 à Choisy-le-Roi - Durée : 45 mn -
1 bande - Vitesse 4,75 -

BIOGRAPHIE.

Né le 20 août 1893 à Versailles (Yvelines).

Passé par l'école Henry Farman où il est breveté en 1914. Engagé dans l'aviation comme sergent observateur photographe à la section de photographie aérienne. Blessé dans un accident d'avion, détaché à l'école de pilotage d'Avord. Affecté en 1916 au groupe de bombardement GB 4.

Grade : sous-lieutenant

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Intérêt pour l'aviation - Baptême de l'air - Bourse pour l'école Henry Farman - Les premiers vols - Brevet supérieur militaire - Premier accident à Mourmelon au début de la guerre - Les fléchettes - Le camp d'Avord ; moniteur de la division Henry Farman - Nungesser - Récit d'un de ses exploits - L'ambiance à Avord - Les pannes de moteur - Réception des nouveaux appareils - Le SPAD - Passe dans la chasse, puis dans le bombardement (GB 4) - Le Breguet 14 - Activité après la guerre - Mobilisé en 1940 - Disparition de Guynemer - Les frères Navarre - Le général de Goÿs -

N° 83

Monsieur Joseph **B R A N C H E**

Interview réalisée le 19 septembre 1977 à Mont-Saint-Didier (Somme) -
Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE.

Né le 8 janvier 1891 à Pierrepont-sur-Avre (Somme).
Décédé le 12 février 1985.

Incorporé en octobre 1912 au 1^{er} groupe aéronautique, à la 2^e compagnie à Saint-Cyr en 1913, puis à Maubeuge. Mobilisé en août 1914, fait prisonnier en septembre et interné au camp de Friedriechfeld. Evadé et rentré en France en décembre 1916. Affecté à la 44^e compagnie d'aérostiers. Breveté observateur en ballon en 1917. Démobilisé en 1919. Pendant la 2^e guerre mondiale a servi dans les FFI.

Grades successifs : sous-lieutenant	1918
: lieutenant	1923

BIBLIOGRAPHIE.

- Les ballons d'observation, s.l. : éd. Sorepsi Domergue, 1977.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face I

Attirance pour l'aérostation - Service militaire à Maubeuge - Le colonel Hirschauer - Les ballons disponibles - Étude du général Caquot sur la tenue du ballon - Défauts techniques des ballons - «La saucisse», le ballon allemand - Caquot dessine un nouveau type de ballon - Essais comparatifs sur 3 types de ballons - Intérêt des Anglais pour les ballons - Nouvelles techniques - Sorties sur les lignes allemandes - Crainte des Zeppelin allemands - La reddition de Maubeuge; mise en cause du général Fournier - Prisonnier en Allemagne, tentatives d'évasion - L'entraide entre prisonniers - Évasion et arrivée en Angleterre - Formation des aérostiers en 1911 - Essai du personnel dans les nacelles - Recrutement difficile - Pas de méthodes d'observation déterminée - Jugement sur les méthodes de sélection - Exemples d'exercices donnés aux élèves - Comparaison avec la formation des Allemands - Différence entre l'observation en ballon et l'observation en avion - Invention du projecteur - Récit d'attaques de ballons -

Face 2

Crainte des attaques d'avions - Ballons spécialisés dans les observations à courte distance - Spécificité des observateurs anglais - Pilotage d'un ballon libre - Expérience de Dollfus en ballon - Chronologie de sa carrière dans l'aérostation - Réinsertion dans la vie civile - Rencontre avec le général Caquot après la guerre - Contacts avec d'anciens aérostiers depuis 1922 - Pierre Cot envoie Caquot faire des conférences en URSS - Les aérostiers déconsidérés par rapport aux pilotes -

N° 84

Monsieur Auguste D H E R S

Interview réalisée le 27 septembre 1977 - Durée : 40 mn - 1 bande - Vitesse 9,5.

BIOGRAPHIE.

Né en 1890.

D'abord affecté dans l'artillerie au 120^e régiment d'artillerie lourde. Passé dans l'aviation à l'escadrille BR 214 comme observateur.

Grade : sous-lieutenant

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Débuts dans l'aviation - Formation de mécanicien - Création des escadrilles - Le camp de Satory - Les anciens coureurs cyclistes passés dans l'aviation - Les pilotes - Les mécaniciens - Travail du mécanicien sur le terrain - Brocard, Vedrines, Guynemer - Les vols de Guynemer - Les pilotes - Mode de vie - La bataille de la Marne - Son travail, contexte - Les pertes, comparaison avec celles de l'infanterie - Évolution des relations avec les pilotes au cours de la guerre - La mort de Guynemer - Activité après la guerre -

N° 85

Monsieur Pierre-Louis **D U C A I L A R**

Interview réalisée le 25 novembre 1977 à Boulogne-Billancourt (Hauts-de-Seine) - Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né en 1893.

Appelé en 1913. Affecté au 108^e régiment d'artillerie lourde. Versé dans l'aviation en 1916. Formé à l'école d'observateurs de Luxeuil et à l'école de tir de Cazaux. Affecté à l'escadrille MF 29. Blessé en 1918. Démobilisé en 1919.

Grade : commandant

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Intérêt pour l'aviation - Appelé dans l'artillerie - Passage dans l'aviation - Les risques du pilote - Stage et cours à Luxeuil - Le personnel - Relations entre pilotes et observateurs - L'examen final - Affectation à l'escadrille MF 29 - Rapports hiérarchiques - Le Breguet - Les missions de réglage d'artillerie - La chasse ennemie - Le monde des chasseurs - Première mission en Belgique - Déroulement des missions - Rapports entre chasseurs et observateurs - Les «pannes de château» - Problèmes de hiérarchie - Sentiments à la démobilisation - Évolution des conditions de combat à partir de 1918 - Missions dangereuses - Avantages de l'aviateur par rapport au fantassin - Blessé à la fin de la guerre - Réadaptation à la vie civile -

Face 2

Réintégration parfois difficile des aviateurs - Mobilisé dans l'aviation en 1939 - État d'esprit en 1939 -

N° 86

Madame Vassilia **DE VENDEUVRE**

Interview réalisée le 28 novembre 1977 à Paris - Durée : 2 h - 2 bandes - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Née le 5 mars 1897 à Alger (Algérie).
Décédée le 5 mai 1980.

Aide-infirmière à l'hôpital 103 à Alger. Crée l'enseignement médico-social spécialisé Air pour les trois sociétés Croix-Rouge sous l'égide de l'Aéro-club de France en 1934. Déléguée de la Croix-Rouge au Congrès International de l'aviation sanitaire à Budapest en 1937. Affectée à un train sanitaire en 1939 avant la création de l'Entr'aide Aviation. Chargée du rapatriement des prisonniers et déportés en 1945. Nommée présidente de l'Amicale des IPSA en 1945. Conseillère technique à la présidence de la Croix-Rouge en 1947. Chargée des Affaires sociales au cabinet du général de Lattre de Tassigny en Indochine en 1951. Responsable de la création des convoyeuses de la Croix-Rouge sur hélicoptères dans le Constantinois en 1955. S'occupe de la formation des convoyeuses de réserve pour le Service de santé des armées en 1967.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande A - Face 1

Origines familiales - Activité d'infirmière pendant la guerre à Alger - Départ pour l'Angleterre - Retour en France et pratique de l'enseignement - Intérêt pour l'aviation - Cours de médecine destinés aux assistantes, infirmières et convoyeuses - Réflexions sur la condition féminine - Le métier d'IPSA - Rôle de Pierre Cot et Charles Tillon dans la promotion de la femme - Recrutement des infirmières - Extension du mouvement - La débâcle et le rôle des IPSA - L'action clandestine - Le débarquement en Normandie et la Libération -

Face 2

Rencontre avec Leclerc et entrée à Paris - Réduction de la poche de Colmar par le général de Lattre de Tassigny - Départ pour l'Indochine - Déplacement à Hanoï - Une mission de récupération des blessés - Livraison de courrier - Départ au Cambodge - Mort de Bernard de Lattre - Aven-

ture à Constantine - Disparition de Jaïc Domergues - Constitution du groupe des premières hôtesses d'Air France - Sa vie familiale - Réflexions sur la guerre - La politique - Cours de secourisme dans les usines -

Bande B - Face 1

Recherche des disparus par les IPSA - Intérêt pour la conquête de l'espace - Goût de l'aviation - Première affectation en septembre 1939 - Retour d'Indochine - Réflexions sur la civilisation antique - Point de vue sur les IPSA - Accueil des réfugiés coréens - La condition féminine -

N° 87

Monsieur Renaud **DE LA FREGEOLIERE**

Interview réalisée le 8 décembre 1977 à Paris - Durée : 1 h - 1 bande -
Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né en 1886.

Décédé

Breveté pilote en 1911.

Incorporé au 2^o groupe d'aviation en 1914 à l'escadrille
V 29, fait prisonnier et libéré en juillet 1915. Affecté à l'escadrille 395,
puis 351 et 453, en 1916 et 1917. Après une affectation dans l'infanterie,
revient dans l'aviation de réserve.

Grades : sous-lieutenant	1918
lieutenant	1919

BIBLIOGRAPHIE.

- A tire d'ailes, carnet de vol d'un aviateur et souvenir d'un prisonnier.
Paris : Plon, 1916.
- Croisières aériennes, souvenirs d'un pilote de chasse. GC II 1916-
1918, Paris : nouvelles Éd. Latines, cop 1933.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Intérêt pour les sports mécaniques - Les épreuves du brevet de pilote -
Un meeting à Nantes - Rencontre avec Roland Garros - Approche de
la guerre - Engagé comme observateur - Le bombardement de Cambrai -
Passage dans la chasse - L'école d'Avord - Motivations pour la chasse -
L'esprit chevaleresque des chasseurs - Leur origine sociale - Le Camp
retranché de Paris - Les combats - Le SPAD et l'armement - Blessé en
combat - Ses victoires - Celles de Fonck - Relations avec les autres esca-
drilles - Sentiments à l'égard des pilotes allemands - Ses décorations -

N° 88

Monsieur Jacques **R O Q U E S**

Interview réalisée le 15 décembre 1977 à Paris - Durée : 1 h - 2 bandes -
Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 2 août 1897 à Paris. (Voir interview n° 34).

N° 89

Contrôleur général Pierre-Marie H O F F

Interview réalisée le 26 décembre 1977 au SHAA - Durée : 1 h 30 mn -
1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 16 mars 1907 à Clermont-Ferrand (Puy-de-Dôme).
Décédé le 19 février 1985.

Elève à l'École spéciale militaire de Saint-Cyr en 1926. Affecté au 10^e bataillon de chasseurs à pied en 1928. Entre à l'École supérieure de guerre en 1936. Stagiaire à l'état-major du gouvernement militaire de Metz et de la 6^e RM en 1938. Envoyé à l'état-major du secteur fortifié de Faulquemont en 1939. Prisonnier des Allemands de juin 1940 à mai 1945. Affecté à la Direction de l'infanterie en 1945. Muté au cabinet militaire du ministre de la Guerre en 1947. Admis dans le corps du contrôle de l'administration de l'armée en 1948. Passe au Service du contrôle extérieur en 1950. Mis à la disposition du groupe de contrôle des FTEO en 1955.

Nommé membre de la Commission du contrôle des marchés d'Extrême-Orient, rapporteur à la Commission mixte des marchés de défense nationale, membre de la Commission du mobilier national.

Chargé du contrôle du Musée de l'armée. Affecté successivement au groupe de contrôle «organisation militaire - corps de troupe - recrutement» en 1958, à celui des services de l'intendance en 1964, enfin au groupe de contrôle des services de soutien des personnels. Contrôleur régional de la 4^e RM en 1959, de la 1^{re} RM en 1964, de la 2^e RM en 1965.

Admis à la retraite en 1971.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Ses attaches familiales avec l'armée et l'aviation - Le bombardement en 1915 - La mort de Guynemer - Rôle de l'aviation dans la première guerre mondiale - Les bombardements à Nancy et Paris - Rôle de l'aviation de renseignement - L'esprit individualiste et chevaleresque des chasseurs - L'aviation après-guerre - Les candidats aviateurs à Saint-Cyr - Les cours théoriques d'aéronautique - Entrée à l'École de guerre - Formation d'observateur à Avord -

L'action de Pierre Cot et l'indépendance de l'aviation - Les promotions

de sous-officiers aux grades d'officiers - Les nationalisations et leurs conséquences - Aspects positifs et négatifs - Évolution du matériel - Attitude de l'Allemagne devant les contraintes du traité de Versailles - Le débat sur la politique des prototypes - L'état-major du général Giraud à Metz -

Face 2

1940 : la retraite des troupes françaises - Souvenirs de captivité en Autriche - Retour en France : rapatriement des officiers en Forteresses volantes -

Son rôle de contrôleur général : missions en Europe et outre-mer - Jugement sur le matériel et les pilotes envoyés en Indochine - Réflexions sur sa carrière - Rôle spécifique d'un contrôleur général - Relations avec le personnel navigant -

N° 90

Monsieur Michel **J O U A N N E A U X**

Interview réalisée le 28 décembre 1977 à Paris - Durée : 1 h 45 mn -
2 bandes - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 17 mars 1935 à Château-du-Loir (Sarthe).

Appelé au service militaire et affecté à la CA II/121 en août 1960, puis à la BA 720 à Caen en novembre 1960. Stage des EOR à Caen et spécialisation de pilote élémentaire de réserve. Passe à la BA 745 à Aulnat en janvier 1961 et obtient le brevet de pilote d'avion du 2^e degré le 15 mai 1961. Muté successivement à la base de Blida en juin 1961 et à l'EALA III/5 à Mecheria en août 1961. Libéré des obligations militaires en août 1962 et versé dans les cadres de réserve.

Grades successifs : - sous-lieutenant de
réserve 1961
- lieutenant de
réserve 1963

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande A - Face 1

Attrance pour l'aviation - Recrutement des pilotes de ligne - Service militaire - Formation des pilotes par l'AA - Les EOR - Départ pour l'Algérie - Ses impressions - Envoyé à Blida - Pilotage sur T 6 - Le vol en patrouille - Ambiance sur la base de Blida - Problèmes climatiques - Le T 28 et son armement - Affecté à Mecheria dans une unité d'appui-feu - Surveillance de la frontière marocaine - Reconnaissances à vue -

Face 2

«Mission de présence» - Manque de coordination entre l'armée de Terre et l'AA - Utilisation de l'aviation - La difficulté des missions - La vie sur la base - Réflexions sur la hiérarchie et la vie militaire - Opinions générales sur la guerre - Peu de discussions entre militaires et appelés - La fin de la guerre : bilan - Intérêt des missions lié à son goût du pilotage - Engagement de la France en Algérie - Réadaptation à la vie civile -

Bande B - Face 1

Attaque de l'armée en matière médicale - Impact de la guerre d'Algérie sur les appelés -

N° 91

Général Jean **B E C A M**

Interview réalisée le 12 janvier 1978 à Paris - Durée : 3 h 30 mn -
3 bandes - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 2 juin 1918 à Landerneau (Finistère).

Elève à l'École spéciale militaire de Saint-Cyr en 1937 et à l'École militaire et d'application de l'armée de l'Air en 1939 - Affecté en AFN successivement au groupe de reconnaissance I/61 à Blida et au groupe de bombardement II/23 à Meknès en 1941. Dirigé sur la Grande-Bretagne en 1943 en OTU. Envoyé en mission au Maroc jusqu'en 1945. Rappelé en Angleterre pour effectuer un stage de pilotage. De retour en France, nommé à la base-école de Cognac puis au 3^e bureau en 1946.

Entre au CESA pour suivre le Cours technique d'état-major en 1948. Envoyé en Indochine et affecté au GT II/64 Anjou en 1949. Blessé et rapatrié en France en 1950. Muté à l'Inspection générale de l'armée de l'Air en 1951. Stagiaire à l'École supérieure de guerre aérienne en 1952. Prend le commandement de la base de Ouakam en 1954. Affecté à l'état-major général de la Défense Nationale en 1960. Chef d'état-major du commandement de la 5^e RA en 1961-1962. Passe à la Direction du personnel militaire de l'armée de l'Air en 1962 ; nommé successivement chef de l'antenne des forces aériennes du théâtre d'opérations de l'État-Major de l'armée de l'Air à Taverny en 1965, directeur du CESA en 1967, adjoint au commandant des écoles de l'armée de l'Air en 1969 et directeur du Cours supérieur interarmées en 1970. Quitte l'armée active en 1972.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1939
	- lieutenant	1941
	- capitaine TT	1944
	- capitaine TD	1944
	- commandant	1950
	- lieutenant-colonel	1954
	- colonel	1960
	- général de BA	1966
	- général de DA	1970

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande A - Face 1

Influence de sa famille dans son engagement dans l'armée - Origines sociales - Ses études - Préparation au concours d'entrée à l'École spéciale militaire de Saint-Cyr - Choix de l'aviation - Ambiance et état d'esprit à Saint-Cyr - Critique de l'enseignement de l'école -

Face 2

Connaissance de l'AA avant-guerre - Sentiments à l'annonce de la guerre - Ambiance à l'École d'application de l'AA - L'encadrement des EOR - Le repli - Réactions provoquées par l'Armistice - Départ pour Toulouse - Les premiers engagés dans les FAFL - Soufflet - Opinion sur le gouvernement de Vichy et le maréchal Pétain - Impact de Mers El-Kébir - De Gaulle - Motivations des départs vers la Grande-Bretagne - Volonté de continuer le combat en Afrique du Nord - Commandant de l'école d'Albi - Installation en Algérie - Rappelé dans l'AA, devient responsable des premiers engagés à Blida - Affecté au groupe II/23 à Meknès - Le débarquement américain -

Bande B - Face 1

Activité du II/23 - La vocation d'aviateur - Obéissance des combattants - Arrivée sur le front de Tunisie - Les opérations - Départ pour la Grande-Bretagne - Les écoles anglaises - Méthodes et conception de la discipline - Le général de Gaulle face aux problèmes politiques - Le phénomène de la peur - Les succès soviétiques - Les ministres communistes - Déroulement des missions de bombardement - Les objectifs -

Face 2

Sentiment d'insécurité du pilote - Composition des équipages - État d'esprit à la fin de la guerre - Retour en France - Ambiance à Casablanca - Retour de Grande-Bretagne au lendemain de la guerre - Arrivée sur la base d'Évreux - L'école de pilotage de Cognac - Le 3^e bureau de l'EMAA - Mutation en Indochine - Les opérations - Blessé en mission -

Bande C - Face 1

Le matériel en Indochine - Réflexions sur cette guerre - L'École de guerre - Conditions de son affectation à l'Inspection générale - Commandant de la base de Ouakam - Problèmes d'organisation et de discipline - Entente du commandant de base avec les comités de soldats - Réflexions sur la mission du militaire - Instructeur à l'École de guerre - Son opposition au putsch algérien - Mars-avril 1962 : une période difficile - La lutte contre l'OAS - Un «commando» dissuasif - Son rôle

dans la lutte contre les putschistes -

Face 2

Élaboration d'un plan d'emploi de l'AA - Directeur du CESA et de l'École de guerre - Mai 1968 - Immobilisme militaire - Bilan de sa carrière -

N° 92

Général André MARTIN

Interview réalisée les 3 et 22 février 1978 au SHAA - Durée : 3 h 30 mn -
3 bandes - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 27 février 1911 à Paris.

Elève à l'École spéciale militaire de Saint-Cyr. Détaché à l'École militaire et d'application de l'armée de l'Air en 1933. Affecté à la 32^e escadre aérienne en 1935. Passe au centre-école de Versailles en 1939. Muté au groupe II/52 en 1940. Prend le commandement de la 2^e escadrille en 1943. Chargé des opérations au GR II/33 en 1944. Participe aux campagnes d'Italie et de France. Nommé commandant en second du GR II/33 en 1944. Détaché à l'état-major de la 33^e escadre en 1945. Prend le commandement du GR II/33 Savoie en 1945 puis de la 33^e escadre en 1946. Muté à l'État-Major de l'armée de l'Air à la section des études générales en 1947. Stagiaire au CESA en 1948. Entre successivement à l'état-major permanent du président du Conseil à la Défense Nationale en 1949, à l'état-major combiné des forces armées en 1950, à l'état-major de la 1^{re} division aérienne à Lahr en 1951, et à l'État-Major des forces armées en 1954.

Nommé chef de l'état-major particulier du ministre des Armées en 1959, commandant de la 5^e région aérienne en 1959, major général des armées en 1960, chef de l'état-major interarmées en 1961, inspecteur général de l'armée de l'Air en 1962, enfin chef d'État-Major de l'armée de l'Air en 1963. Membre du Conseil supérieur de l'Air de 1962 à 1967. Quitte l'armée active en 1967.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1933
	- lieutenant	1935
	- capitaine	1939
	- commandant	1944
	- lieutenant-colonel	1947
	- colonel	1951
	- général de BA	1956
	- général de DA	1959
	- général de CA	1960
	- général d'AA	1962

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1 (3 février 1978)

Ses affectations - Motivations de son engagement dans l'AA - Image de l'aviation dans les années 1920 - L'École spéciale militaire de Saint-Cyr - L'AA à la veille de sa création - Choix de l'aviation à Saint-Cyr - L'École d'application de Versailles : les cours - L'enseignement du pilotage - Conditions de création de l'AA - Goût pour le pilotage - La 32^e escadre de reconnaissance à Dijon - Le Front populaire - Les promotions Pierre Cot - L'occupation de la Rhénanie - La crise de Munich - La Luftwaffe - Le général Vuillemin -

Face 2

L'annonce de la guerre - La débâcle - Mers El-Kébir - L'appel du 18 juin - Les départs en Grande-Bretagne - Volonté de continuer la guerre en Afrique du Nord - Voyage du général Bergeret en Afrique du Nord - Mesures anti-juives, anti-francs-maçonnnes - Le débarquement américain et ses conséquences - Entraînement avec les Américains - Les opérations - Naples pendant la guerre - Le matériel et les missions - Préparation du débarquement - Disparition de Saint-Exupéry - Missions sur la France - Relations avec les Américains - Entente avec le 1^{er} corps aérien - Fin de la guerre - Vie quotidienne en Allemagne - Jugement sur l'État-Major de l'AA - Relations avec les FAFL -

Bande 2 A - Face 1 (22 février 1978)

L'École de guerre - L'état-major particulier du président du Conseil - Son action au 1^{er} CATAC puis à l'EMAA - Les débuts de la guerre d'Algérie et les hésitations de l'État-Major - 1958 : son «exil» - Rôle au cabinet militaire du ministre des Armées - Challe remplace Salan - Action de Challe - Conditions du détournement de l'avion de Ben Bella - Bombardement de Sakiet - L'affaire de Suez en 1956 - Conditions de la mise en place d'une force à Chypre - Utilisation de la force israélienne par la France - Dissensions avec les Britanniques - Raisons du fiasco militaire - Mauvais dialogue entre les politiques, les diplomates et les militaires -

Face 2

Contacts pris avec Israël - Caractérisation du chef d'État-Major - Ses fonctions de commandant de la 5^e RA - De Gaulle et l'armée - Le putsch et ses conséquences - État d'esprit au sein des armées - Ses activités à l'état-major interarmées - Intérêt de son poste d'inspecteur de l'AA - Problèmes d'organisation - Rôle d'un chef d'État-Major de l'AA - Réorganisation de l'AA - Entente avec les autres chefs d'État-Major - Le système de la dissuasion - Nécessité d'une défense civile - Mise en place

d'une force classique puissante - Opinion des politiques - La CED -
Retrait des forces aériennes d'Allemagne -

Bande 2 B - Face 1

Problème de la défense aérienne - La volonté du général de Gaulle de
sortir de l'OTAN - Le missile de croisière - La nécessité des satellites -
Importance des choix avec un objectif prioritaire : la dissuasion - Les
tournants de sa carrière - Départ de l'AA - Relations avec les généraux
Stehlin et Philippe Maurin - Opinion sur de Gaulle - L'échec économi-
que de la V^e république - Contraintes du système Dassault - Influence
de Dassault sur le monde aéronautique - Bilan d'une carrière -

N° 93

Colonel Christian **M A Z O**

Interview réalisée les 9 février et 2 mars 1978 à Paris - Durée : 5 h -
2 bandes - Vitesse 4,75 -

BIOGRAPHIE.

Né le 21 novembre 1915 à Paris.

Engagé comme élève pilote en 1935 et affecté à l'école de pilotage d'Angers. Breveté pilote en 1935. Appelé à la 1^{ère} escadre de chasse à Villacoublay en 1936. Mobilisé à l'escadrille II/56. Participe à la campagne de France. Évadé de France en 1943. Interné en Espagne du 18 janvier au 30 juin 1943 date à laquelle il débarque à Casablanca. Nommé au groupe de chasse I/2 (groupe des Cigognes), dirigé sur la Grande-Bretagne en décembre 1943. Rejoint la base de Heathfield en 1944.

Envoyé avec le groupe des Cigognes dans les îles Orcades et Shetland dans le Fighter command en 1945. Affecté à une section de convoyage des avions en 1946. Appelé au GC I/4 Dauphiné en 1947 pour participer aux opérations d'Indochine. Détaché à l'état-major de la 4^e escadre de chasse en 1948. Muté au Centre d'enseignement des réservistes de l'Air à Villacoublay en 1949 puis à l'état-major de la 2^e région aérienne en 1951. Mis à la disposition du commandement de l'Air au Maroc en 1955, à celui de la 5^e région aérienne en 1959. Participe à la guerre d'Algérie. Affecté à l'état-major des forces alliées Centre-Europe en 1961. Se retire en 1962.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1943
	- lieutenant	1944
	- capitaine	1948
	- commandant	1955
	- lieutenant-colonel	1962
	- colonel de réserve	1970

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1 (9 février 1978)

Engagement dans l'AA - Évocation de ses camarades disparus - Le brevet de pilote - L'escadre de chasse de Villacoublay - Les appareils - Prestige de l'aviation militaire - Ses accidents - Le pilotage à Étampes - Ses activités pendant la guerre - Moniteur à Villacoublay - La vie quotidienne

à Étampes - L'approche de la guerre - Les leçons de la guerre d'Espagne - Évolution du matériel - Engagements contre les Allemands - Missions de destruction générale - Les combattants - Le pilote de chasse - La débâcle de 1940 - Évasion de France et emprisonnement en Espagne - Rejoint le Portugal - Affecté au groupe des Cigognes à Meknès - Arrivée en Angleterre à Patriotic school -

Face 2

Les OTU - Le Wing 145 - Relations avec les Anglais - La discipline britannique - Les opérations : escorte de convois et sweeps - Débarquement et retour en France - Les V 2 sur Anvers - Le 8 mai 1945 - Les appareils allemands - De retour en France, pilote convoyeur au Bourget - Ses impressions du temps de paix - Le problème de l'amalgame : gaullistes, vichystes et giraudistes - Décorations - Rejoint le GC I/4 - Départ pour l'Indochine - Les missions - L'atmosphère - Son adaptation - Les raisons de se battre - Rapports avec l'armée de Terre - Mission à Reggan en 1960 - Détaché à Biskra comme commandant de base - Le putsch d'Alger - Réactions des appelés -

Bande 2 - Face 1 (2 mars 1978)

Répartition des moyens matériels en Indochine - Opérations d'appui des troupes terrestres - Un nouveau type de guerre - Collaboration avec la Légion étrangère et l'infanterie coloniale - L'attitude américaine - La présence autochtone sur les bases - Opinions politiques des aviateurs - L'Indochine attachée à la France - La conquête de l'indépendance de l'Algérie - Contacts avec les harkis - Propos sur les terrains - Comportement des appelés - Rôle de l'aviation en Algérie - Coordination avec l'armée de Terre - «La guerre des djebels» - Les pertes - Importance de l'hélicoptère - Les évacuations sanitaires - Sentiments face aux fellaghas - La vie de famille en temps de guerre - Les temps de paix - Ses dernières affectations -

Face 2

Le militaire et la politique - Le colonialisme - Bilan de sa carrière -

N° 94

Lieutenant-colonel Jean-Baptiste **REVEILHAC**

Interview réalisée le 15 septembre 1978 à Paris - Durée : 1 h 45 mn -
2 bandes - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 26 octobre 1916 à Évreux (Eure).
Décédé le 13 décembre 1984.

Engagé volontaire dans l'armée de l'Air en 1939. Affecté à l'école de pilotage d'Angers puis à l'école de chasse d'Étampes. Breveté pilote d'avion. Évadé de France le 20 juin 1940, rejoint la Grande-Bretagne. Engagé dans les FAFL le 1^{er} juillet 1940. Passe par les écoles de la RAF et envoyé en AEF. Affecté en OTU et breveté pilote d'avion dans la RAF. Muté au 54^e squadron, au 164^e et au squadron 340 (Ile-de-France) en 1942. Affecté successivement au 3^e bureau de l'EMGA, à l'Inspection générale de l'armée de l'Air en 1945, puis au 2^e bureau de l'EMGA en 1947. Envoyé en mission en Grèce au Comité des Nations-Unies en 1948. Aide de camp à l'état-major particulier du secrétaire d'État aux Forces armées Air en 1948.

Part pour les États-Unis comme attaché de l'Air en 1948 et affecté à la délégation militaire du Groupe permanent à Washington. Quitte à sa demande l'armée d'active en 1950. Réintégré en 1953 et affecté à la 60^e escadre. Appelé à l'état-major du commandement de l'Air en Extrême-Orient en 1953. De retour en France, muté à l'état-major des forces aériennes alliées Centre-Europe en 1955. Nommé chef du cabinet militaire du haut représentant auprès de la République Centrafricaine en 1961. Affecté au SHAPE en 1962. Termine sa carrière dans l'armée de l'Air comme adjoint au conservateur du musée de l'Air et de l'Espace de 1966 à 1968 et versé dans la réserve.

Grades successifs : - sous-lieutenant	1941
- lieutenant	1942
- capitaine	1957
- commandant	1964
- lieutenant-colonel de réserve	1970

BIBLIOGRAPHIE.

Dieudonné Costes : la vie glorieuse et troublée du géant de l'Air. Paris: France Empire, 1983.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande A - Face 1

Goût pour l'aéronautique - Les débuts de la guerre - Départ en école de pilotage - L'école d'Étampes : l'entraînement - L'appel du 18 juin - Sa volonté de combattre - De Gaulle - Les conditions de son évasion de France - Arrivée à Liverpool - Séjour à Londres - Départ pour l'Afrique - Activités à Douala - Retour en Grande-Bretagne et entraînement dans les écoles de pilotage - Comparaison entre les méthodes françaises et anglaises - Rapports avec les instructeurs - Accueil des Anglais - Ambiance sur les bases - Épreuves du brevet de pilote de la RAF - La RAF «un club international» - Composition sociale et militaire des FAFL - Pilote au 164^e squadron - Arrivée au groupe Ile-de-France - Les missions de protection - Opérations sur l'Allemagne - Sentiment du pilote - Les populations civiles - Les mécaniciens du groupe -

Face 2

L'accueil en Normandie - Réaction de la population à la Libération - État d'esprit au lendemain de la guerre - Évolution de sa carrière militaire - Son rôle à l'Inspection de la chasse - Charles Tillon et l'AA - Conditions de son départ pour la Grèce - Observateur aux Nations-Unies à la Commission balkanique - A son retour en France, nommé aide de camp du ministre - Adjoint de l'attaché de l'Air à Washington - Les rapports avec Paris - Ses activités pendant deux ans au Mexique - Départ pour l'Indochine - Nommé membre de la mission franco-américaine chargée de constituer une armée vietnamienne - Relations avec les Vietnamiens - Les accords de Genève - Affecté à l'EM des forces aériennes alliées Centre-Europe à Fontainebleau - Réflexions sur l'OTAN - Départ pour Bangui pour constituer une armée -

Bande B - Face 1

Bokassa - Nomination à l'OTAN à son retour en France - Affecté au musée de l'Air et de l'Espace - Bilan de sa carrière - Opinion sur les Vietnamiens et les Africains -

N° 95

Ingénieur général **B L O N D E L**

Interview réalisée le 27 février 1978 au domicile - Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Mobilisé dans l'infanterie et versé dans l'aviation. Passe par l'école d'Étampes en 1916. Breveté pilote d'avion. Envoyé sur le théâtre d'opérations italien en avril 1917. Prend le commandement de la SPA 54. Entre à l'École supérieure d'aéronautique après la guerre. Affecté au Service technique de l'aéronautique à la section armement en 1925.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Passage de l'infanterie à l'aviation - Les épreuves du brevet - L'école d'Étampes en 1916 - Affectation à Châteauroux - Motivations pour entrer dans l'aviation - Le milieu des aviateurs - Les réglages d'artillerie - Le Farman - Vie en escadrille et relations avec les observateurs - Coordination avec l'infanterie - Les privilégiés - Les différents appareils utilisés - Départ pour l'Italie - Relations avec la population - Le Breguet 14 et les doubles commandes - Un vol de nuit - Les avions de chasse - Capitaine à la SPA 54 - Le SPAD - Missions photographiques -

Face 2

Continue à voler après l'Armistice - Les cours de l'École supérieure d'aéronautique - Affectation au Service technique de l'aéronautique, section armement - Ingénieur général - L'administration centrale au ministère de l'Air - Appelé à Orléans pendant la seconde guerre mondiale -

N° 96

Monsieur André G E R A U D

Interview réalisée le 16 février 1978 à Arcachon (Gironde) - Durée : 2 h 20 mn - 2 bandes - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 1^{er} décembre 1896 à Périgueux (Dordogne).

Engagé volontaire en 1915 et incorporé au 2^e groupe d'aviation. Affecté à l'escadrille de protection du Camp retranché de Paris en mars 1915. Elève pilote à l'école d'aviation militaire du Crotoy et à celle de Châteauroux en 1916. Breveté pilote militaire. Passe comme moniteur successivement aux écoles du Crotoy et d'Istres, puis par celles de Pau, Biscarosse et Voves de juin 1917 à août 1918. Affecté à l'escadrille de chasse SPA 315 en 1918. Muté au 2^e GOA à Saint-Cyr en 1919. Envoyé en mission en Finlande en 1919. Démobilisé en 1920. Rengagé dans l'armée en 1923 au Centre d'essais et d'expériences techniques de Cazaux. Mis à la retraite en 1933 et versé dans la réserve. Rappelé à l'activité en septembre 1939 et affecté à l'École de l'air à Bordeaux. Mis en congé d'Armistice en 1940. Se rallie à la France combattante en 1941.

Membre du groupe Jade Amicol de janvier 1942 à septembre 1944. Rappelé à l'activité dans l'armée de l'Air au CIM de Cazaux. Démobilisé en 1945.

Grades successifs : - sous-lieutenant
de réserve 1936
- lieutenant de
réserve 1938
- capitaine de réserve 1943

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande A - Face 1

Intérêt pour l'aviation avant-guerre : les meetings aériens - Anecdote sur un aéroplane découvert dans un grenier - Recruté comme mécanicien dans l'aviation - Examen à Saint-Cyr - Baptême de l'air et entrée dans l'aviation - Envoyé dans l'Oise sur le front - Reconnaissance et premiers combats - La vie en escadrille - Rapports avec les pilotes - Les pertes dans l'aviation - Relations pilotes-mécaniciens - Brevet de pilote militaire - Appareils utilisés - L'ambiance générale au Crotoy - Les épreuves

du brevet - Affecté au GDE au Plessis-Belleville - Orientation des pilotes vers la reconnaissance ou la chasse - Affecté dans un régiment d'artillerie - Les Caudron G4 bimoteurs - Leur armement - L'offensive de l'Aisne (16 avril 1917) - Moniteur au Crotoy -

Face 2

Permission après l'offensive de 1917 - Convoyage d'un Caudron G3 à Istres - Démarches pour entrer dans la chasse - L'école de Biscarosse - Affecté à l'escadrille SPA 315 - L'accueil à l'escadrille - L'esprit de la chasse - L'armement des appareils - La chasse en 1918 - L'esprit chevaleresque des chasseurs - Les pilotes allemands et le combat personnalisé - Sentiments à l'Armistice - Départ pour la Finlande - Pilote d'hydravion - Reconnaissances en Laponie - Nungesser et Madon - Problème de la reconversion des pilotes après la guerre - Pilote chez Nungesser - Préparation de la traversée de l'Atlantique - Sacrifice de Nungesser et Coli - Ingratitude de l'État vis-à-vis des anciens combattants - Le cas Madon - Envoyé en AFN - Retour en France - Périodes à Cazaux - Son expérience de pilote d'essai - Le problème de la résistance des matériaux - Le rôle des maisons civiles -

Bande B - Face 1

Armement des prototypes livrés à Cazaux - Les accidents sur les prototypes (Dewoitine) - L'invention de l'adjudant Neveu - Achats d'avions par le gouvernement - Retraite de pilote d'essai - Les essais du badin (1928) - Activité dans la Résistance à Arcachon - Responsable de l'entraînement des pilotes de l'École de l'air - La débâcle : anecdotes personnelles sur les circonstances de son départ - La promotion de l'École de l'air - Refus de collaborer avec les Allemands - Contacté par un agent du service de Londres - Ses activités dans un réseau de Résistance - Espionnage sur les bases aériennes - Se réfugie dans la clandestinité - Opinion sur de Gaulle - Avis controversés de ses camarades - Entrée dans l'EM de Bordeaux après la guerre - Retour à la base de Biscarosse - Réintégré dans l'armée -

Face 2

Nomination au grade de capitaine - Le caractère « discontinu » de sa carrière - Impressions personnelles -

N° 97

Colonel François **DORDILLY**

Interview réalisée le 7 mars 1978 à Paris - Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 8 juillet 1896 à Roanne (Loire).

Candidat à l'École navale en mars 1915. Affecté au 38^e RAC puis au 36^e RAC en 1916. Versé dans l'aviation en 1916. Passe par l'école de tir aérien de Cazaux à la fin de l'année 1916 et affecté à l'escadrille F 58. Passage à l'école d'Istres. Breveté observateur en 1917 et pilote en 1919. Muté au 35^e RA en 1920, puis au Centre d'étude de l'aéronautique de Versailles en 1924. Envoyé en mission au Brésil en 1927-1930. Affecté successivement au 22^e RA en 1930, à l'État-Major général des forces aériennes en 1933, à la 2^e escadre aérienne où il prend le commandement du groupe de chasse de nuit en 1936, enfin au 3^e groupe de la 1^{re} escadre à Étampes en 1938. Appelé au commandement de la chasse de nuit de Paris en 1939. Rejoint le groupe des escadrilles de chasse I/15 à Nîmes en 1940 et le GB n° 1 en 1942. Affecté à l'état-major de la Défense aérienne à Vichy en 1943, détaché dans les cadres des ingénieurs des agents de transmissions de l'état. Membre de la mission militaire pour les affaires allemandes en 1945. Démobilisé en 1946.

Grades successifs :	- sous-lieutenant TT	1917
	- sous-lieutenant TD	1917
	- lieutenant TT	1919
	- lieutenant TD	1919
	- capitaine	1927
	- commandant	1936
	- lieutenant-colonel	1939
	- colonel	1945

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Choix de l'École navale - Arrivée à Rochefort en janvier 1916 - Affecté à l'escadrille MF 58 comme observateur - Critique du métier de régleur des pièces d'artillerie - Rôle de l'observateur - Avions utilisés dans l'observation - La formation des pilotes - Le brevet de pilote après l'Armis-

tice - Image dépréciée de l'observateur - Les artilleurs dans l'observation - Regret de ne pas avoir été pilote pendant la guerre - Passion pour l'aviation - Diversité des origines sociales des aviateurs - Plusieurs types d'escadrilles au sein de l'observation - La vie en escadrille - Absence d'esprit militaire à l'époque - Amélioration sensible du matériel - Organisation des escadrilles - Désir de piloter - Affecté à Bron jusqu'en 1923 - Professeur de navigation aérienne à Versailles - Préparation avec Girier d'un raid (record du monde de distance) à Villacoublay - Son déroulement - Envoyé en mission au Brésil pendant 4 ans sous les ordres du général Jauneaud -

Face 2

Affecté à Chartres, puis au ministère dans le Service des transmissions - Ses différents commandements dans les groupes de chasse de nuit - Mauvaise information à la veille de la guerre - Ses sentiments au moment de la débâcle - Fin de sa carrière en tant qu'ingénieur en chef des télécommunications - 1933 : mission en Europe centrale pour promouvoir le matériel français -

N° 98

Colonel Bernard **DUPERIER**

Interview réalisée les 9 mars et 20 mars 1978 à Neuilly-sur-Seine (Hauts-de-Seine) - Durée : 3 h 15 mn - 3 bandes - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 13 juin 1907 à Paris.

Engagé volontaire dans l'aéronautique en 1927. Breveté pilote en 1928 et affecté au 34^e RA en 1928 et au 37^e RA au Maroc en 1930. Versé dans la réserve en novembre 1930. Mobilisé à la 32^e escadre aérienne et affecté au 2^e groupe en 1939. Évadé de France en décembre 1940. S'engage dans les FAFI en mars 1941. Après un passage en OTU, rejoint successivement les squadrons 342, 615 et 402. Nommé commandant du groupe de chasse Alsace en 1941 et de l'Île-de-France en 1942. Prend le commandement de l'école de chasse française en Grande-Bretagne en décembre 1943. Détaché à l'état-major du général Koenig en mai 1944. Devient chef du 3^e bureau des FFI en Bretagne en juillet 1944. Démobilisé en 1946 et versé dans la réserve.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1932
	- lieutenant	1936
	- capitaine	1941
	- commandant	1942
	- lieutenant-colonel	1944
	- colonel	1946

BIBLIOGRAPHIE.

- La Vieille Équipe. Paris : Berger-Levrault, 1946.
- La préface du livre du général A. Galland : Jusqu'au bout sur nos Messerschmitt. Paris : Laffont, 1955.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1 (9 mars 1978)

Rectifications sur son engagement dans les FAFI - Raisons de son engagement dans l'AA - Attirance pour l'aviation - La formation de pilote - Départ pour le Maroc - Relations entre les officiers et les sous-officiers - L'indépendance de l'armée de l'Air - Balbo et la traversée

de l'Atlantique - L'état de l'AA avant la guerre et le retard de la France - Le personnel d'encadrement - Qualité du matériel - Début de la guerre - Les missions - Le Maroc et la pacification - La vie quotidienne sur la base de Marrakech - Pelletier Doisy - La guérilla - Ses activités avant 1939 - L'aéronautique dans la crise de 1929 -

Face 2

Nationalisation des industries d'armement - Les périodes volontaires avant-guerre - La montée des périls - Sa mobilisation - Débuts de la guerre : premières missions - Arrivée au Maroc, puis en Tunisie - Les aberrations du commandement - L'appel du 18 juin - Son évasion - Arrivée en Grande-Bretagne et emprisonnement - La défense britannique - L'OTU 55 - Le matériel - Les relations avec les Anglais - Méthodes anglaises - Opinion sur Jules Roy - La peur - Les squadrons 242 et 61 - Les escadrilles françaises -

Bande 2 A - Face 1 (20 mars 1978)

Le groupe Ile-de-France - Les mécaniciens - Origine des membres du groupe - De Scitiaux - Fayolle - L'épopée de «Bouboule» et de son école - Différences d'âge entre pilotes et mécaniciens - La formation - La vie quotidienne - Son commandement - Rareté des militaires d'active - Brisdoux d'Istria - La tenue des Français dans la RAF - Les avions utilisés : le Spitfire - Opérations de rase-motte «intruders» - Missions de protection de bombardiers au-dessus de la mer - Le Focke Wulf - Adaptation des pilotes aux nouveaux appareils -

Face 2

Stage au Canada - Départ de l'Ile-de-France - Affecté au QG français puis au 341^e squadron - Entraînement sur avions de chasse - La radio - Les chasseurs et le bombardement en piqué - Rapports avec Valin et de Gaulle - Biggin Hill - Rôle du commandant de groupe et du commandant d'escadre - Nommé commandant de l'escadre française - Détaché à l'état-major d'Astier de la Vigerie puis du général Koenig - Parachutage en France annulé - Nouveau parachutage organisé en Bretagne -

Bande 2 B - Face 1

Libération de Saint-Brieuc - Article dans «Carrefour» -

N° 99

Monsieur **B O U R S I N**

Interview réalisée le 30 mars 1978 à Châteauneuf-sur-Loire (Loiret)-
Durée : 1 h 30 mn - 1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Mobilisé dans l'infanterie au début de la première guerre mondiale. Versé dans l'aviation. Affecté comme observateur dans une escadrille de bombardement.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Les bombardements en 1918 - Les escadrilles de bombardement - Engagé dans l'infanterie - Préparation à la guerre - Blessé lors d'une offensive - Repart pour Verdun - Les différentes offensives - Le rôle de l'aviation à partir d'octobre 1917 - Ses débuts et sa formation - Arrivée dans une escadrille de bombardement comme observateur - Offensive sur Saint-Mihiel - Une bataille aérienne «sanglante» - Les mitrailleuses - Manque de coordination dans les attaques - Mission sur les lignes allemandes - Premier vol de nuit - Arrivée à Juvencourt sur De Havilland - Largage de tracts sur l'Alsace - Les objectifs du bombardement et les bombes - Protection de la chasse -

Face 2

Appareils utilisés en observation - Le choix de l'aviation - Difficulté pour passer dans l'aviation - Incompréhension de son colonel d'infanterie - L'histoire de Colas - Vie plus facile dans l'aviation - Les vols d'entraînement - Origine des aviateurs - Pertes et accidents - Formation trop rapide - Rôle des mécaniciens : vérification du matériel - Les moteurs - Présence des Américains à la 131^e escadrille - Le Breguet - La mission de protection des chasseurs - Sentiments à l'égard des fantassins - La tenue - Anecdote sur un officier d'infanterie - La vie en escadrille - Constitution des équipages - Le fétichisme - Les moniteurs en école - Absence de parachutes -

N° 100

Général Henry DE RANCOURT DE MIMERAND

Interview réalisée les 4, 19 et 25 avril 1978 à Paris - Durée : 4 h -
3 bandes - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 4 juillet 1910 à Cernoy-en-Berry (Loiret).

Elève à l'École spéciale militaire de Saint-Cyr en 1931. Détaché dans l'aviation, entre à l'École militaire et d'application de l'armée de l'Air en 1933. Affecté à la 23^e escadre de bombardement en 1935. Appelé à l'état-major de la zone d'opérations aériennes Nord en 1939. Envoyé au Maroc à Rabat au 3^e bureau en juin 1940. S'évade et s'engage dans les FAFL. Commandant de l'école de pilotage d'Odiham. Muté à l'état-major de l'Air à Londres, puis à l'état-major particulier du général de Gaulle en 1941. Promu commandant du 226^e squadron de la RAF en 1942 et du groupe Lorraine en 1943. Chef de cabinet du général de Gaulle en 1944. Expert militaire à l'ambassade de France à Londres en 1945. Adjoint au commandant de l'Air au Maroc en 1948. Entre à l'École supérieure de guerre aérienne et suit le Cours supérieur interarmées en 1949.

Nommé successivement chef du Service de renseignement de l'état-major particulier du président du Conseil puis chef du Service d'information générale au secrétariat permanent de la Défense Nationale en 1950. Envoyé aux États-Unis faire un stage à l'Armed Forces Staff College de Norfolk en août 1950. Nommé attaché de l'Air à Londres en 1951. A son retour en France en 1954, mis à la disposition du général commandant les forces aériennes alliées Centre-Europe. Promu commandant du GMMTA en 1958 puis attaché de l'Air près l'ambassade de France à Washington en 1960. Prend le commandement en second de la 4^e Force aérienne tactique alliée à Ramstein en 1964 avant de quitter l'armée active en 1965 et d'entrer comme conseiller technique pour la France à la Boeing International Corporation.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1933
	- lieutenant	1935
	- capitaine	1939
	- commandant	1941
	- lieutenant-colonel	1943
	- colonel	1944
	- général de BA	1954
	- général de DA	1959
	- général de CA	1961

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1 (4 avril 1978)

Les motivations de son entrée à l'École spéciale militaire de Saint-Cyr - L'aviation à Saint-Cyr - L'enseignement à l'École militaire et d'application de l'AA à Versailles - Ses débuts de pilote - Breveté sur Caudron 19 - Choix du bombardement - Affectation à Toulouse à la 23^e escadre de bombardement - Vols sur Bloch 200 - Le Bloch 210 : ses déficiences au décollage - Le ministère Pierre Cot - La montée des périls - Les alertes - Réflexions sur la formation des pilotes et sur le matériel - Affecté au ministère de l'Air - La déclaration de la guerre - L'état d'esprit des militaires - Ambiance sur la base - La supériorité allemande - Travail au 2^e bureau de la zone Nord - Les relations entre l'armée de Terre et l'armée de l'Air - Mai 1940 : retraite de la zone Nord - La défaite -

Face 2

La débâcle - L'appel du 18 juin - Motivations et conditions de son départ de France - Arrivée à Oran - Le matériel - Installation à Rabat - Réflexions sur Mers El-Kébir - Départ pour la Grande-Bretagne - Étape à Gibraltar - Arrivée en Grande-Bretagne - Ralliement à la France libre - Commandant d'une école de pilotage - Les méthodes anglaises de pilotage - Français et Belges en école - Recrutement et formation des pilotes - Relations avec l'état-major de Londres - Le rôle de l'amiral Muselier - Les conditions de travail à l'état-major du général de Gaulle (octobre 1941) - Départ en OTU - Le 226^e squadron -

Bande 2 - Face 1

Relations avec les Anglais - Ses fonctions dans le flight - Commandant du groupe Lorraine (avril 1943) - Opérations du groupe Lorraine : le vol rasant - Son équipage - La tactique française contre la chasse allemande - Les mécaniciens du groupe Lorraine - Les femmes mécaniciens de la RAF -

(19 avril 1978.)

Conseiller à l'état-major particulier du général de Gaulle - La Résistance française et les liaisons avec Londres - Rapports avec les Anglais - Création du 1^{er} groupe de chasse français en Grande-Bretagne - Rapports conflictuels entre le général de Gaulle et W. Churchill - Le débarquement des Britanniques à Diego-Suarez - Contacts avec W. Churchill et avec A. Eden - Les accords Churchill-de Gaulle - Le projet d'un débarquement et les mesures prises par le général de Gaulle - Rapports des Américains avec de Gaulle - Premier voyage de de Gaulle à Washington (1944) - Changement de l'opinion des Américains - Représentants du général de Gaulle aux États-Unis - Vues des Américains sur les îles françaises du Pacifique-

Soutien de Churchill à de Gaulle auprès de Roosevelt - Relations avec les Soviétiques -

Face 2

Le général de Gaulle et les représentants des gouvernements exilés - Le groupe Normandie-Niémen - Les nouvelles de France - Sa vie auprès du général de Gaulle - L'amiral Muselier - Le Comité national - Ralliements à partir de 1942 - Formation des nouveaux pilotes - Matériel : progrès techniques - Tactique des chasseurs - Opérations de bombardement - Répartition des missions - L'emploi du temps des pilotes - Chef du cabinet militaire à Alger (avril 1944) - Le climat à Alger - Relations de Gaulle-Giraud - Euphorie à partir de la percée de Saint-Lô - Retour en France - Efficacité des FFI - Élaboration des plans de débarquement - Départ pour Londres pour ouvrir le poste d'attaché de l'Air - Rééquipement de l'armée de l'Air - Contacts étroits entre la RAF et l'armée de l'Air - Stratégie française influencée par le modèle anglais - Rapports avec Charles Tillon -

Bande 3 - Face 1 (25 avril 1978)

L'École supérieure de guerre aérienne - Le cours interarmées - Conséquences de cette formation - Départ pour les États-Unis - Méthodes d'enseignement américaines - Vie quotidienne aux États-Unis - Visite du général Léchères à Washington - Retour en Grande-Bretagne - Relations franco-britanniques - Les Britanniques et l'Europe - Contacts avec la RAF - Les meetings de Farnborough - Armement atomique de la Grande-Bretagne - Affecté à Fontainebleau au commandement des forces aériennes alliées Centre-Europe (1954) - Les manoeuvres - Rapports avec les commandants des forces aériennes alliées Nord-Europe et Sud-Europe - Le rôle des forces aériennes françaises dans l'OTAN - Problème de standardisation des armements des Alliés - L'affaire du canal de Suez -

Face 2

Arrivée des Allemands à l'état-major Centre-Europe - Commandement du transport aérien militaire : ses fonctions - Attaché de l'Air à Washington - Le Guatemala et le Mexique « dans son champ d'action » - Relations avec la délégation française du Groupe permanent Nord-Atlantique - L'administration Kennedy - La politique de défense des États-Unis face à celle de l'URSS - L'affaire de Cuba : ses origines - Réaction du président Kennedy et mise en place des forces - L'opinion américaine - Les réfugiés cubains en Floride - Les événements de la baie des Cochons - Perception des événements du Viêt-Nam - Missions de liaison avec le Viêt-Nam sud - Rôle de l'espace : son utilisation militaire - Retour en France : l'annonce de l'assassinat du président Kennedy - Le président Kennedy - Départ pour la 4^e Tactical Air Force (Allemagne) - Son rôle de commandant en second-

N° 101

Colonel (wing commander) Paul **RICHEY**

Interview réalisée le 13 avril 1978 - Durée : 2 h 15 mn - 2 bandes - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE

Né en 1916 à Londres (Grande-Bretagne).

Pilote britannique entré dans la RAF en 1937 comme pilote de chasse et affecté au squadron n° 1. Participe à la campagne de mai 1940 en France puis à la bataille d'Angleterre en tant que contrôleur sur base. Affecté comme commandant en second du squadron 609, puis commandant du squadron 74. Nommé à l'état-major de l'Air du marshal Sholto Douglas. En 1942 prend le commandement du squadron 609. Envoyé en Inde sur le front de Birmanie avec le squadron 165 puis 184. De retour en Angleterre en 1944, affecté comme officier d'état-major au SHAEF à Bruxelles puis à la 2^e Tactical Air Force. De 1947 à 1949, directeur à la BP européenne et de 1949 à 1951, correspondant pour le Daily Express. En 1948, rejoint le squadron 601 puis commande un squadron de Vampire et de Meteor pendant la guerre de Corée. Quitte l'armée en 1952.

BIBLIOGRAPHIE

Fighter pilot ...1939-1940. Londres : Pan books, 1969.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande A - Face 1

Ses études - L'approche de la guerre - Affectation en escadrille de chasse - Les missions avant la bataille de France - Le 10 mai 1940 - L'action de la RAF - Son accident - Disparition de Saint-Exupéry - Contrôleur sur base pendant la bataille d'Angleterre - Une école de chasse anglaise - Affectation au squadron 609 - Missions sur la France et la Belgique - Sa première victoire - Prend le commandement de la 74^e escadrille de chasse - Evocation de Michaël Robinson, Maurice Choron et Bernard Dupérier -

Face 2

Les dangers du Typhoon - Affectation sur le front de Birmanie - Commandant d'un wing de Hurricane - L'aviation japonaise - L'infrastructure en

Inde - Problèmes de la mousson - De retour en Angleterre appelé au Grand Quartier général d'Eisenhower puis à la 2^e Tactical Air Force - La fin de la Guerre -
Son engagement dans la RAF à la veille de la guerre - La montée du péril allemand - L'ambiance dans son école - Entrée dans l'aviation -

Bande B - Face 1

L'esprit de la chasse anglaise - La RAF en 1937 - Coopération entre l'armée de l'Air et la RAF - État de l'aviation française au début de la guerre - L'Armistice - Opinion sur les pilotes français évadés de leur pays - Mers El-Kébir - Accueil des pilotes en Angleterre - La chasse - Conditions psychologiques : la peur - Les tours d'opérations - Les kamikazes japonais - Comparaison des disciplines française et britannique - Évocation d'un pilote polonais - Attitude devant la mort -

N° 101 bis

Monsieur M A I L L A R D

Interview réalisée le 18 avril 1978 à Paris - Durée : 1h - 1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né en 1928.

Appelé sous les drapeaux en 1948 et envoyé en Afrique.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Appelé de la classe 1948 - Les classes à Evreux - Ambiance à l'époque - Désir de partir aux colonies - Arrivée à Ouakam puis à Bamako - La démobilisation - La vie sur la base de Bamako - Les appelés africains - Relations entre les appelés et leurs supérieurs - L'intérêt pour les appareils - Les missions sanitaires - Absence de relations avec la population - La formation - Le commandant de la base - Enseignements du service militaire - Attachement à l'armée de l'Air -

Face 2

Les avions Anson - Contacts avec les pilotes - Les sous-officiers - Souvenirs de l'Afrique - La hiérarchie - Les notions de patrie, et de défense nationale - Problème de l'Indochine - Conclusion sur le service militaire actuel -

N° 102

Monsieur Serge **F U S T E R** dit **CASAMAYOR**

Interview réalisée le 6 mai 1978 au SHAA - Durée : 2 h - 2 bandes - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 28 novembre 1911 à Alger (Algérie).

Appelé au 1^e groupe d'aviation d'Afrique en 1934. Passe par l'école d'Avord. Affecté à la 55^e escadrille à Lyon. Envoyé en Algérie en 1935-1936. Mobilisé en 1939 au GB I/38. Participe à la campagne de 1940. Après la guerre poursuit une carrière de magistrat et d'écrivain.

Grade : capitaine

BIBLIOGRAPHIE.

- Contact. Paris : Julliard, 1979.
- Désobéissance. Paris : Le Seuil, 1968.
- Et pour finir le terrorisme. Paris : Gallimard, 1983.
- Nombreux ouvrages ne traitant pas d'histoire militaire.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

L'aviation civile en 1933 - Son entrée dans l'aviation : ambiance en Afrique et esprit du personnel - Les «vedettes» de l'escadrille - Ambiance à Avord : le personnel officier et sous-officier - Retour en Afrique au 1^{er} groupe d'aviation - Personnalité du capitaine Germain - Le personnel de l'escadrille - Les cours de l'École de guerre - Les réservistes de Villacoublay - Envoyé à Saint-Jean-d'Angély - Le personnel du GAO 520 - Affecté au I/38 en 1939 - Le vol de nuit - Le 10 mai 1940 ; action d'Aribaud - La réputation du I/38 - Opinion sur le général Brohon - Une «mission de sacrifice» sur Sedan - Déroulement de cette mission - Raisons de l'échec de la mission - Rencontre avec Palewski - Anecdote sur Aribaud - Opinion sur le commandement français : l'esprit de défaite -

Face 2

Causes de la défaite : bureaucratie et intoxication de l'opinion publi-

que - L'accablement à l'annonce de la défaite - Le procès de Riom et la recherche des responsables - Exploitation politique du procès - Évocation de certains personnages - La vie au Bourget en 1933 - Les aviateurs : des privilégiés - Évocation de Faulkner, Saint-Exupéry; les joies de l'aviation - L'aventure de Lindbergh - Rivalités entre pilotes civils et militaires au Bourget - Sa passion pour l'aviation - La solidarité dans l'AA - Sa perception de la mort - Le héros et la mort - Les privilégiés de l'aviation - Relations de l'homme et de la machine - Le Bloch 200 et ses capacités - Évolution des performances et des techniques -

N° 103

Lieutenant-colonel Maurice C L A I S S E

Interview réalisée le 9 mai 1978 à Dammarie-les-Lys (Seine et Marne) -
Durée : 2 h 30 mn - 2 bandes - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 14 décembre 1905 à Paris.

Décédé le 14 septembre 1986.

Appelé dans l'aviation en 1930. Breveté pilote militaire en 1930 et observateur en avion en 1931. Ingénieur chez Breguet en 1932 puis chef pilote en 1937. Affecté spécial aux ateliers Breguet en 1939-1940 puis pilote au groupe d'attaque II/54 en 1940. Démobilisé en juillet 1940, rejoint clandestinement Londres en passant par Gibraltar. S'engage dans les FAFL le 22 mai 1941. Détaché comme pilote d'essai au Royal Aircraft Establishment (centre d'essais en vol) de Farnborough en 1942. Appelé au 219e squadron (chasse de nuit) en 1944. Appelé à la Direction technique et industrielle du ministère de l'Air en 1944. Démobilisé en 1946.

Grades successifs : - sous-lieutenant de
réserve 1931
- lieutenant de
réserve 1937
- capitaine 1941
- commandant 1943
- lieutenant-colonel 1945

BIBLIOGRAPHIE.

a participé à la rédaction du «Livre d'Or» de l'École Nationale Supérieure de l'Aéronautique : cinquante années d'existence, 1909-1959. (s.l., s.n., s.d.)

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande A - Face 1

Biographie civile - Ses origines familiales - Entrée à Sup-aéro - Formation et ambiance à l'école - Bourse de pilotage et entrée chez Breguet - Passage des épreuves du brevet de pilotage - Le 34^e régiment d'aviation

de Thionville - Vie quotidienne sur la base - Les anciens de 1914-1918 - Breveté observateur à Avord - Ingénieur et chef pilote d'essai chez Breguet (1932-1940) - Evolution du matériel civil et militaire - L'exploit de Costes et ses répercussions désastreuses sur la maison Breguet - Création de l'armée de l'Air en 1928 - Les pilotes militaires - Signification des nationalisations - L'arrivée de la guerre - Le programme d'avions nouveaux - Le Breguet 690 - La montée des périls - Efforts de sous-traitance - L'évacuation du matériel en mai 1940 -

Face 2

Ses réactions à l'Armistice - L'appel du 18 juin - Passage à Biarritz et retour à Paris - Affectation au SCLAM - Rencontre avec Didier Daurat - Jugement sur Vichy - Son évasion - La traversée de l'Espagne - Départ en Grande-Bretagne par Gibraltar - Engagement dans les FFL - Arrivée en Écosse - Passage par Patriotic School - Londres : le climat de guerre - Le colonel Pijaud et les débuts des FAFL - Jugement sur les ralliements tardifs - Le groupe des Français, ses divisions - Les retrouvailles en Angleterre - Une majorité de civils, une minorité de militaires de carrière - Affectation dans la RAF - Activités en OTU - Utilisation des communications radio-téléphoniques - Rôle du pilote et rapport avec les instructeurs anglais - L'obstacle de la langue -

Bande B - Face 1

Formation du groupe Ile-de-France - Les règles de combat dans la RAF - La vie en unité anglaise - L'opération sur Dieppe - Qualités et défauts du Spitfire - Le squadron 66 - Ses missions - La vie quotidienne dans le squadron 66 - Expériences et vols d'essai sur avions étrangers - Le bombardier Halifax - Les problèmes des avions de chasse - Les projets d'avions à réaction - Pilote d'essai et combattant de la France libre - Départ en OTU - Missions de nuit sur Mosquito - Le débarquement - Opérations avec un radar américain - Le Mosquito - La chasse de nuit - Convoje d'un Heinkel 117 aux USA -

Face 2

Réactions personnelles à la libération de Paris - Démobilisation et retour à la vie civile - Retour chez Breguet en 1956 - Complémentarité des métiers d'ingénieur et de pilote d'essai - Réorganisation de l'armée de l'Air depuis la guerre - Evolution technique de l'aviation - Comparaison entre le pilote d'avant et d'après-guerre - Bilan de sa carrière - L'hélicoptère dans les années 1930 (gyroplane) : démonstrations en 1937-1938 devant Sikorsky et les Soviétiques - Congrès de gyration au Bourget en 1950 - Les avions à réaction - L'avion Leduc -

N° 104

Général Gaston V E N O T

Interview réalisée le 18 mai 1978 à Meursault (Côte-d'Or) - Durée : 4 h -
3 bandes - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 22 novembre 1904 à Asnières (Hauts-de-Seine).
Décédé le 13 novembre 1979.

Elève à l'École spéciale militaire de Saint-Cyr en 1924. Après diverses affectations, prend le commandement de la 4^e escadrille en 1934. Passe à l'état-major de la 2^e région aérienne en 1935, puis à l'École supérieure de guerre aérienne en 1937. Muté au Grand Quartier général aérien au 3^e bureau en 1939. Affecté à l'Inspection générale de l'armée de l'Air puis au 1^{er} bureau de l'État-Major de l'armée de l'Air en 1940. Nommé commandant du groupe de bombardement II/23 Guyenne en 1942 et du groupement de bombardement n° 1 en 1945. Appelé comme 2^e sous-chef à l'État-Major de l'armée de l'Air en 1945, à l'Inspection de l'aviation de bombardement, puis à l'Inspection des forces aériennes d'outre-mer comme chef d'état-major en 1946. Détaché au cabinet militaire du président du Conseil en janvier 1948. Promu chef du Service du personnel de l'armée de l'Air en août 1948. Prend le commandement de la 3^e région aérienne en 1952. Nommé successivement chef d'état-major adjoint des forces aériennes alliées Centre-Europe à Fontainebleau en 1953, commandant de la Défense aérienne du territoire en 1956, major général de l'armée de l'Air en 1957. Termine sa carrière comme adjoint pour la Défense aérienne du territoire du général chef d'État-Major de l'armée de l'Air en 1959. Quitte l'armée active. Rappelé à l'activité pour siéger à la Commission d'enquête Air en métropole du 5 mai au 31 mai 1961.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1926
	- lieutenant	1928
	- capitaine	1933
	- commandant	1939
	- lieutenant-colonel	1943
	- colonel	1945
	- général de BA	1948
	- général de DA	1953
	- général de CA	1956

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande A - Face 1

Vocation pour l'aviation - L'École spéciale militaire de Saint-Cyr puis École d'application de l'AA de Versailles - La formation reçue - Le choix du bombardement de nuit - Passage du brevet - Les causes d'accidents en école - L'ambiance à l'école et les conditions de vie matérielle - Affectation dans le 22^e régiment de bombardement à Chartres - L'école de PSV - Commandant d'une escadrille sur Bloch 200 - Création du ministère de l'Air - L'uniforme -

Face 2

Affectation en 1935 à l'EM de la 2^e RA à Paris - Préparation de l'École de guerre : l'enseignement - Pierre Cot - La montée des périls - Affectation au 3^e bureau - Le début de la guerre - La débâcle - Départ pour l'AFN - L'état d'esprit général - Le 1^{er} bureau à Vichy - Relations avec Londres - Climat à l'EM de Vichy - Affectation à Meknès - Opinion sur les FFL -

Bande B - Face 1

L'ambiance en AFN - Ses activités à Meknès - Le débarquement en AFN - Chargé de bombarder les troupes américaines - Relations avec les sous-officiers - La campagne de Tunisie - Préparation d'un groupe destiné à partir en Grande-Bretagne - Les FAFI et les Britanniques - Constitution des équipages et installation en Angleterre - Réunion des équipages à Elvington : les missions - L'organisation imposée par la RAF - Méthodes d'enseignement britanniques - La puissance de la RAF -

Face 2

Utilisation de la langue anglaise - La vie quotidienne en Grande-Bretagne - Les missions sur Halifax et Lancaster - Organisation au sol - Missions et objectifs - Méthodes britanniques de bombardement - La collision en vol - Son accident - Commandant en second du groupement de bombardement lourd n^o 1 -

Bande C - Face 1

La fin de la guerre - Son retour à Paris - L'Inspection de l'aviation de bombardement - Adjoint au général Léchères à l'Inspection des forces d'outre-mer - Le cabinet du président du Conseil - Le service du personnel de l'armée de l'Air - Évocation du colonel Dartois - L'organisation du Service du Personnel - Le SHAPE : l'ambiance - Commandant de la DAT - La fréquence des mutations et ses conséquences -

Face 2

Problème des affectations - Rôle de l'aviation en Indochine et en Algérie - Bilan de sa carrière -

N° 105

Colonel Jacques **S O U F F L E T**

Interview réalisée le 1^{er} juin 1978 au SHAA - Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 4 octobre 1912 à Lesboeufs (Somme).

Admis à l'École spéciale militaire de Saint-Cyr en 1930. Détaché dans l'aviation à l'École militaire et d'application de l'armée de l'Air en 1932. Breveté pilote d'avion en 1933 et observateur en 1934. Muté à la 52^e escadre de reconnaissance à Dijon en 1934. Affecté en Afrique Occidentale Française à Bamako à l'escadrille n° 1 en 1936 et à Thiès à l'escadrille n° 2 en 1937. Nommé officier-instructeur au centre-école de Versailles-Villacoublay en 1938 et à l'école de pilotage de Saint-Cyr en 1939. Rejoint la Grande-Bretagne en juin 1940 et s'engage dans les FAFL. Passe par les écoles de la RAF. Participe à l'attaque contre Dakar. Fait prisonnier à Ouakam (Sénégal) en septembre 1940. Libéré et rapatrié en métropole en 1941. Évadé de France, rejoint la Grande-Bretagne en 1943. Affecté au groupe de chasse Alsace (squadron 341) en 1943, puis au groupe de bombardement Lorraine (squadron 342) dont il prend le commandement en 1944. Détaché au cabinet militaire du général de Gaulle en 1945. Démobilisé en 1946 et versé dans les cadres de réserve. Ministre de la Défense de mai 1974 à janvier 1975.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1932
	- lieutenant	1934
	- capitaine	1938
	- commandant	1944
	- lieutenant-colonel	1945
	- colonel	1956

BIBLIOGRAPHIE.

- Un étrange itinéraire : Londres-Vichy-Londres 1940-1944. Paris : Plon, 1984.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Attrait pour l'aviation - L'enseignement à l'École spéciale militaire de Saint-Cyr - Choix de l'aviation - La formation - L'observation, le pilotage - Réaction des aviateurs face à leurs instructeurs - La reconnaissance - Rôle de l'aviation en AOF - Le Front populaire vu d'AOF - Pierre Cot - L'École de l'air en 1938 - Saint-cyriens et polytechniciens - Le 10 mai 1940 et le repli sur Royan - Départ pour l'Angleterre - Le général de Gaulle - Mauvais accueil de la mission officielle française à Londres - Explication du général de Gaulle - Constitution du GRB 1 - Déroulement de l'opération sur Dakar -

Face 2

Retour en France et emprisonnement - Activité en France - Passage en Espagne puis en Angleterre - Les groupes Alsace et Lorraine - Relations avec les officiers d'active - Le cabinet militaire de de Gaulle - De Gaulle et l'aviation - Son premier départ - Ses sympathies - Les communistes - Opinion sur la guerre coloniale -

N° 106

Ingénieur-général Stéphane THOUVENOT

Interview réalisée les 8 et 23 juin 1978 au SHAA - Durée : 4 h - 3 bandes-
Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 14 juillet 1909 à Nantes (Loire-Atlantique).

Elève à l'École Polytechnique : détaché dans l'aviation et admis à l'École militaire et d'application de l'aéronautique en 1929. Affecté au 1^{er} groupe d'ouvriers d'aéronautique à la Direction générale technique en 1930. Démissionne de l'armée en 1930. Passe à l'Office national météorologique en 1932. Nommé ingénieur au Service des fabrications de l'aéronautique en 1935. Promu chef de la section des statistiques et des prix au ministère de l'Air en 1937. Détaché au cabinet militaire du ministre de l'Air, Guy La Chambre, en 1938. Chargé de mission aux États-Unis en 1939. Nommé directeur du service d'importation et d'exportation de la Direction technique et industrielle du ministère de l'Air, puis de l'atelier industriel de l'Air à Casablanca en 1940. Chef de division du contrôle de l'aéronautique à Marseille en 1943. Envoyé en Espagne comme attaché de l'Air. Prend successivement la sous-direction en 1944, la direction en 1945 de la Production et des marchés de l'aéronautique, celle des Transports aériens en 1948, enfin celle de la Navigation et des transports aériens en 1949. Termine sa carrière comme directeur général adjoint de l'International Air Transport Association en 1951-1952.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1929
	- sous-lieutenant de réserve	1930
	- lieutenant de réserve	1931
	- ingénieur 3 ^e classe	1932
	- ingénieur 2 ^e classe	1935
	- ingénieur 1 ^{re} classe	1938
	- ingénieur en chef 2 ^e classe	1939
	- ingénieur en chef 1 ^{re} classe	1943

Militarisé à partir de 1943 :

- ingénieur en chef 2 ^e classe	1943
---	------

- ingénieur en chef 1 ^{re} classe	1945
- ingénieur général 2 ^e classe de l'Air	1950

DONS : Voir Z 11606 à 11615

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1

Son attrait pour l'aviation - Relations familiales avec Caquot - 1929 : sortie de Polytechnique et choix de l'aviation - Affectation à l'École militaire et d'application de Versailles, puis à l'École supérieure d'aéronautique - Jugement sur Sup-aéro - Statut des ingénieurs militaires - Avantages et inconvénients de la militarisation du corps en 1938 - État de l'industrie aéronautique en 1932 - Affectation à l'Office national météorologique - Problème des parasites atmosphériques - Les premières lignes de téléimprimeur de météo - Affectation au Service des fabrications aéronautiques - Le contrôle des fabrications - Étude sur le temps et le coût de fabrication - Les événements de 1936 - Établissement des inventaires de nationalisation - Deux études réalisées concernant «la dégressivité des prix et des temps en fonction de l'importance des séries commandées» et «l'effet des modifications des prix sur les matières premières» - Participation aux discussions entre les dirigeants de l'industrie aéronautique et les syndicats - Nomination au cabinet militaire du ministre Guy La Chambre - État de l'aéronautique avant 1936 - L'activité de Morane et de Breguet - Les nationalisations et leurs conséquences - Décentralisation des industries -

Face 2

Les décentralisations - Création de l'atelier de l'Air à Alger - Élaboration du plan V et ses conséquences - Le plan et la presse - Sensibilisation de l'opinion publique au développement de l'industrie aéronautique - Remous consécutifs à la crise de 1936 - «L'aviation, fer de lance du mouvement ouvrier» - Souci excessif de perfectionnisme et ralentissement des fabrications - Problèmes de programmes techniques définis - Temps consacré à la fabrication : exemple du Morane 405 - Les achats à l'étranger - La situation en 1938 et la politique de reprise du travail dans les usines - Première mission aux États-Unis - Commandes passées en Hollande, en Italie et en Tchécoslovaquie - Contacts avec Fokker - Les exportations et les études sur les appareils nouveaux - L'ambiance au cabinet Guy La Chambre - Stehlin -

Bande 2 A - Face 1

Les membres du cabinet Guy La Chambre - Relations avec le ministre - Le travail au cabinet du ministre - Munich - La montée des périls - Réflexions sur la force de la Luftwaffe - L'année 1939 - Les premières tractations avec les États-Unis - Le pacte germano-soviétique - Départ pour les États-Unis sous la protection de Bullit - Les tractations au moment de l'embargo - Retour en France et montage des avions livrés - Chef des importations et des exportations à la DTI - Réception et contrôle des appareils américains livrés à Casablanca -

Face 2

112 avions montés à Casablanca - La DTI et l'atelier industriel de l'Air - Les matières premières destinées à l'armement français - Récupération de matériaux et d'outils - Activité de l'atelier - Fabrication de matériel civil - Le nickel, source de problèmes avec la Commission d'Armistice - La perspective du débarquement - Nommé à la division du contrôle aéronautique à Marseille - Ses responsabilités - Le personnel ingénieur - Envoyé à Madrid : but de la mission - La fuite du chef de section du groupe d'ingénieurs de Cannes -

Bande 2 B - Face 1

Deuxième voyage à Madrid en octobre 1943 - Transmissions à Alger des enseignements sur les fabrications des usines métropolitaines - Retour en France - Nommé adjoint au directeur puis directeur de la production aéronautique - L'organisation du service - Rapports constants avec l'État-Major - Plans de restructuration - L'ordre : «100 000 heures au travail» - Renouveau de l'industrie aéronautique privée - Dassault - Position de Maroselli - Décision de la Direction du budget - Directeur des transports aériens en 1948 - Le conseil pour les matériels - Directeur de la navigation aérienne - L'ONERA - Les problèmes de Gnôme et Rhône - La DTI et ses magasins - Structures de l'industrie aéronautique - Problème de l'arsenal -

Face 2

L'avantage d'avoir deux secteurs industriels : l'un privé, l'autre public - Rapports Thouvenot-Tillon - Travail avec Tillon - Les problèmes à la direction de la SNCASE - Jugement sur Charles Tillon - Accords Hartemann - Conclusions -

N° 107

Colonel Maurice **ROTIVAL**

Interview réalisée les 13 et 20 juin 1978 à Paris - Durée : 3 h 45 mn -
2 bandes - Vitesse 9,5 et 4,75 -

BIOGRAPHIE.

Né le 28 mars 1892 à Paris.

Engagé volontaire en septembre 1912 et incorporé au 4^e puis au 20^e régiment d'artillerie en août 1914. Breveté observateur en avion en 1915. Détaché dans l'aviation et affecté à l'escadrille MF 33 en 1916. Breveté pilote d'avion en novembre 1916. Élève à l'école de tir de Cazaux en 1917. Nommé commandant de l'escadrille BR 257 puis affecté comme officier de liaison à l'armée américaine auprès du GQG en août 1918. Admis comme élève-officier à l'École centrale de Paris en 1919. Versé dans la réserve. Mobilisé à l'état-major de la 1^{ère} armée en 1939. Membre de la Légation de France à Caracas en janvier 1940. Démobilisé en juillet 1940. Rallié aux Forces françaises libres le 22 octobre 1940 à New-York. Nommé adjoint au chef de la Mission militaire de la France combattante à Washington en 1942. Mis à la disposition du général Koenig, délégué militaire en Grande-Bretagne pour le théâtre d'opérations Nord en 1944. Démobilisé le 13 mai 1946.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1914
	- lieutenant	1916
	- capitaine	1918
	- commandant	1934
	- lieutenant-colonel	1943
	- colonel	1945

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1 (13 juin 1978)

L'École Centrale - Engagé dans l'artillerie en 1912 - Attirance pour l'aviation - Demande à entrer dans l'aviation comme observateur - Mauvaise réputation de l'escadrille MF 33 - Invente un appareil de transmission pour le poste de pilotage - Nombre élevé d'artilleurs dans la reconnaissance - La reconnaissance d'état-major - Les aviateurs très enviés - Le général Mangin - Création de l'insigne de l'escadrille - Les accidents - Le matériel américain - L'escadrille La Fayette - Comparaison entre le statut de l'observateur et celui du chasseur -

Face 2

Les différentes armes - Réputation des pilotes - Les marraines de guerre - Position mondaine des pilotes - Les rapports entre mécaniciens et pilotes - Les escadrilles et la discipline - Les escadrilles étrangères - Hiérarchie dans l'équipage de l'avion - Le rôle d'observateur-photo - La révolution russe de 1917 - Les brigades russes -

Bande 2 - Face 1 (20 juin 1978)

Révoltes des armées russes - Les grands as : Guynemer et Fonck - Respect pour les aviateurs allemands - Évocation de Paul-Louis Weiller - Appelé par le général de Gaulle à Brazzaville - Professeur à l'université de Yale - Entrevue avec Roosevelt à propos du débarquement en AFN - Départ pour Alger - La rencontre avec le général de Gaulle - Le personnage - Plan de débarquement américain en France - Mission secrète avant la libération de Paris - Rôle de certains officiers américains - Jean Monnet - Échec de la CECA - Développement des pourparlers sur l'Europe - Rencontre avec Couve de Murville - Le général Giraud - Raisons du choix américain en faveur de Giraud - Opinion de Roosevelt sur le général de Gaulle - L'appel du 18 juin - Jugements sur son rôle personnel -

Face 2

Première rencontre avec de Gaulle - Correspondance avec ce dernier à propos de l'Europe - L'opinion américaine au début de la guerre - Opération sur Dakar - Contacts avec les FAFL -

N° 108

Monsieur Marcel JOANNES

Interview réalisée le 28 juin 1978 à Châteauneuf-sur-Loire (Loiret) -
Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 20 janvier 1896 à Boulogne-sur-Seine (Hauts-de-Seine).

Mobilisé dans l'aviation en 1914. Formé à l'école d'Avord et breveté pilote militaire en 1915. Affecté successivement à l'escadrille V 211 et aux 7^e et 33^e régiments d'aviation. Participe aux batailles de Champagne, de Verdun et de la Somme. Démobilisé en 1919. Rappelé à l'activité en 1939 et chargé des essais de prototypes pour la Direction d'artillerie. Vice-président de l'UPCF (Union des pilotes civils de France).

Grade : adjudant

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Le choix de l'aviation - Engagement et départ pour Bron - Formation à Avord - Affectation à la V 211 - Les épreuves du brevet - Origines des pilotes - Relations avec l'armée de Terre - Les bombardiers et les fléchettes - L'armement - Les premiers combats - Problème de mitrailleuses - Naissance de la chasse - Protection des escadrilles - Types de missions - Guynemer - La vie en escadrille - Comparaison entre les mérites du pilote de chasse et ceux du bombardier - Relations avec les mécaniciens - Mort de Ponton d'Amécourt - Sa blessure -

Face 2

Retour à l'escadrille - Fin de la guerre - Nommé commandant d'Orly - Engagé par Farman puis par Air France - Les combats pendant la guerre - L'esprit chevaleresque des aviateurs - Évolution de l'état d'esprit après 1916 - L'aviation : «une planque» - Les parachutes des Drachen - L'équipement des pilotes - Durée des missions - Qualité du matériel français - L'humour des pilotes - La vie en escadrille - Les «pannes de château» - L'après-guerre - Manque de préparation en 1939 -

N° 109

Monsieur Philippe de FORCEVILLE

Interview réalisée le 2 août 1978 à Oisemont (Somme) - Durée : 1 h 15 mn -
1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 19 septembre 1897 à Paris.

Engagé en 1914 au 40^e régiment d'artillerie. Passe dans l'aviation en mars 1916. Affecté comme observateur à l'escadrille MF 33 en 1916. Envoyé au Centre d'instruction d'aviation d'observation en décembre 1918. Breveté pilote en 1918. Muté au 1^{er} groupe d'aviation à Dijon en novembre 1919 et démobilisé la même année. Rappelé en 1939 dans l'artillerie. Fait prisonnier en 1940 et libéré en 1941. S'engage dans la Résistance. Nommé adjoint du général Patton en 1944.

Grades successifs : - sous-lieutenant TT 1915
- sous-lieutenant TD 1916
- lieutenant TD 1918

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Engagement dans l'artillerie puis dans l'aviation - Affecté au Plessis-Belleville - Observateur à Verdun sur Farman - Le capitaine Bordage - Origine sociale des pilotes - Liaisons avec l'armée de Terre - La bataille de Verdun - Les pertes - Les désertions - Le matériel - La vie en escadrille - Le personnel non navigant - Les mairaines de guerre - Guynemer et Yvonne Printemps - Les «fausses permissions» - Les fantassins - L'opération de Grivegnée (Belgique) -

Face 2

Le général Mangin - Privilèges des aviateurs - Son escadrille spécialisée dans la liaison d'infanterie - Départ pour Chartres - Nommé chef d'escadrille - Relations avec l'aviation de chasse - Foch et Brocard - L'esprit chevaleresque des aviateurs - Le vol de nuit - Évocation de Guynemer - Navarre et Fonck - L'école de Chartres - Breveté pilote sur Breguet -

La fin de la guerre -

L'aviation entre les deux guerres - L'approche de la guerre - Sa perception des événements aux États-Unis - Commandant d'une batterie anti-char - Fait prisonnier - Nommé auprès du général Patton - La Résistance et les FTP -

N° 110

Lieutenant Gustave DURAND

Interview réalisée le 6 septembre 1978 à Paris - Durée : 1 h - 1 bande -
Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 17 mars 1919 à Bricqueville-sur-mer (Manche).
Décédé le 2 novembre 1981.

Incorporé au 182^e dépôt d'infanterie à Saintes en novembre 1939. Détaché dans l'aviation en 1940. Affecté à l'école de pilotage n° 23 en juin 1940. S'évade de France le 18 juin et s'engage dans les FAFL le 20 juin 1940. Après un passage à Camberley, appelé à l'état-major de l'Air à Londres en 1941. Rapatrié et démobilisé en 1946.

Grades successifs : - sous-lieutenant	1943
- lieutenant	1944

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Engagement dans l'armée de l'Air - Formation à l'école de pilotage de Morlaix - La défaite - L'appel du 18 juin - Raisons de son départ pour l'Angleterre - Départ par bateau - Arrivée et accueil en Grande-Bretagne - Le général de Gaulle - Rapatriement de certains Français - La discipline anglaise - L'entraînement à Camberley - L'affaire de Mers El-Kébir - Ses fonctions à l'état-major de l'Air - La sélection des pilotes - L'entraînement - La formation des groupes FAFL - La constitution de l'Ile-de-France et du Lorraine -

Face 2

Relations avec Valin, Pijeaud et les Anglais - Problèmes avec le général Giraud - Les Français d'AFN -

N° 111

Monsieur Édouard **RAOUL-DUVAL**

Interview réalisée le 15 septembre 1978 à Paris - Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 22 octobre 1919 à Paris.

Élève à l'École de l'air à Bordeaux en 1939. Répond à l'appel du général de Gaulle et s'engage dans les FAFI à Londres le 22 juin 1940. Affecté à l'école de pilotage d'Odiham en 1940. Envoyé en opérations au Moyen-Orient en 1941. Appelé au groupe Alsace en septembre 1941. Rejoint la Grande-Bretagne en 1942. Porté disparu lors d'une mission en avril 1943, réintègre son unité en octobre. Muté en zone de défense aérienne Sud en mai 1945. Démobilisé en 1946 et versé dans les cadres de réserve.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1940
	- lieutenant	1942
	- capitaine TT	1944
	- capitaine TD	1946
	- commandant de réserve	1952

BIBLIOGRAPHIE.

Ciel de sable. Paris : France-Empire, 1978.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

L'École de l'air en 1939 - Ses débuts de pilote - Goût pour l'aviation - La formation - Les instructeurs - Ambiance à l'école - Conditions de son évocation de France - L'arrivée en Grande-Bretagne - Départ pour la Syrie - Réflexions sur les Français non ralliés à la France Libre - L'enseignement donné par la RAF - Accueil des Anglais - Impact de Mers El-Kébir - Opinion sur le général de Gaulle - Les missions à Rayack - Les appareils - Les commandants de groupe : Pouliquen et Tulasne - Les Libanais détachés à l'Alsace - L'âge des pilotes - L'organisation du groupe - Les ralliements tardifs - Conscience de la mort - Porté disparu deux fois -

Face 2

Les tours d'opérations et les périodes de repos - Dissensions entre chasseurs et bombardiers - Fin de la guerre et retour en France -

N° 112

Médecin capitaine Georges **LEBIEDINSKY**

Interview réalisée le 19 septembre 1978 à Neuilly (Hauts-de-Seine) -
Durée : 1 h 30 mn - 1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 20 janvier 1912 à Kiev (Russie).

Èlève officier de réserve du Service de santé en avril 1939. Envoyé en Afrique du Nord et nommé médecin auxiliaire au 1^{er} groupe du 67^e régiment d'artillerie à Constantine en septembre 1939. Affecté au 7^e RTA en 1940. Rappelé en France et mis en congé en 1940. Rejoint la Grande-Bretagne et s'engage dans les FAFL le 22 septembre 1941. Médecin-chef de l'hôpital des Français libres à Camberley puis médecin du groupe Normandie-Niémen en 1942. Démobilisé le 12 décembre 1945 et versé dans les cadres de réserve.

Grades successifs : - médecin sous-
lieutenant 1941
- médecin lieutenant 1943
- médecin capitaine 1945

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

L'accord de Munich - En avril 1939, EOR médecin en Afrique du Nord - L'appel du 18 juin 1940 - Décision de rejoindre Londres - Les conditions de son évasion pour la Grande-Bretagne par le Portugal, le Mexique et Cuba - Emprisonné à Cuba - Arrivée en Angleterre au camp de Patriotic School - Affecté à l'hôpital de Camberley - Les débuts du Normandie - Motivations pour partir en URSS - Préparatifs du départ - Le voyage Glasgow-Lagos-Beyrouth - Le baptême du groupe Normandie - Accueil «royal» à Téhéran - Départ pour l'URSS - Rencontre avec les Soviétiques et avec le KGB - Motivations des volontaires - Littolf - Installation en URSS - L'entraînement - Aspects de la vie quotidienne - Les hôpitaux soviétiques - La médecine du front -

Face 2

Les blessés - Les pilotes et la médecine - Sa participation à six missions - Contacts avec les pilotes soviétiques - Intégration dans la société sovié-

tique - Les combats - Opinion sur la Luftwaffe - Les militaires de Vichy - Le retour en France - Médecin en second au Bourget - Relations avec la délégation militaire de Moscou - La rencontre avec le général de Gaulle - La vie de l'Amicale - Son rôle dans les centres de soins - L'avion de liaison - Les aviatrices -

N° 113

Monsieur Marcel **LITEZ - TIVERVAL**

Interview réalisée le 26 septembre 1978 au Vésinet (Yvelines) - Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 31 décembre 1892 à Paris.

Engagé en 1914 dans l'infanterie. Versé dans l'aviation en 1917. Breveté pilote en avril 1918. Reçoit une formation de pilote de chasse et affecté à la Division Nieuport. Ne participe à aucune opération.

Grade : sergent

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Engagé dans l'infanterie comme agent de liaison - Son passage dans l'aviation - Stage à l'école de Dijon - La formation - Les épreuves du brevet - Les différents appareils - Affecté dans la chasse sur Nieuport - Exercices acrobatiques - La vrille - Affecté au Service des effectifs au 24^e d'infanterie - Intérêt pour l'aviation - Attrait pour la vie plus brillante des aviateurs - Ambiance et état d'esprit dans l'aviation - Rôle de la chasse - Les accidents -

Face 2

Les instructeurs - La victoire de 1918 - Un sentiment de frustration - Les citations et titres de guerre -

N° 114

Lieutenant-colonel Henri L A F O N T

Interview réalisée le 10 octobre 1978 à Paris - Durée : 1 h 30 mn -
1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 10 août 1920 à Cahors (Lot).

Engagé volontaire en 1938. Passe par les écoles d'Istres, de Châteauroux et d'Avord en 1939. Affecté à la base d'Oran en janvier 1940. S'évade d'AFN et s'engage dans les FAFL le 30 juin 1940. Après une formation dans les écoles britanniques, affecté successivement au 245^e et au 615^e squadron en 1940. Nommé moniteur à l'OTU 59 en juin 1941. Affecté au groupe Alsace au Moyen-Orient en décembre 1941. Rejoint le Quartier général des forces aériennes françaises libres à Londres en 1942. Appelé à nouveau au groupe Alsace en 1943. Muté à l'état-major des FAF en Grande-Bretagne en juin 1946. Sert sur diverses bases de 1946 à 1951. Affecté à la 1^{re} division aérienne de liaison à Lahr en 1951, puis à la 4^e ATAF à Trèves en 1957. Membre de la Délégation militaire française à Londres en 1953. Nommé à l'état-major particulier de la Défense nationale en 1958. Affecté au commandement de la 5^e RA à Alger en 1959. Muté au commandement de réception de matériel et de liaison auprès du MAAG à Paris en 1960. Envoyé dans le secteur français de Berlin en 1963. Termine sa carrière en 1967.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1941
	- lieutenant	1942
	- capitaine	1947
	- commandant	1954
	- lieutenant-colonel	1962

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Choix de l'armée de l'Air - L'Aviation populaire - La montée des périls - L'entraînement au pilotage - Départ pour Gibraltar - Conditions de son évasion - L'appel du 18 juin et les causes de son départ - La formation en Angleterre - Engagement en escadrille anglaise - L'enseignement militaire anglais - L'ambiance en escadrille - Les cadres - L'uniforme - Rencontre avec Winston Churchill - La bataille d'Angleterre - Mers El-Kébir - Importance de la bataille d'Angleterre - Affectation au Moyen-

Orient au groupe Alsace - Retour en Angleterre - L'ambiance au groupe Alsace - Les missions - Les mécaniciens - Les pilotes allemands - La campagne de Libye -

Face 2

Les missions du groupe Alsace - Péripéties des convois vers la Grande-Bretagne - Relations avec le Lorraine et l'Île-de-France - Arrivée des Français d'AFN - Débarquement en France - L'accueil - Suite de sa carrière dans l'AA jusqu'en 1966 - L'OTAN -

N° 115

Colonel Jacques B A L L E T

Interview réalisée le 26 octobre 1978 à Paris - Durée : 2 h 30 mn -
2 bandes - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 19 février 1908 à Neufchâteau (Vosges).

Appelé dans l'aviation en 1928 et affecté au 34^e régiment d'aviation. Breveté observateur en avion en 1929. Versé dans les cadres de réserve, effectuée de 1930 à 1939 plusieurs périodes. Mobilisé en 1939 ; participe à la campagne de France et passe en AFN avec le GAO III/151. De retour en métropole, s'engage dans la Résistance. Évadé de France par l'Espagne en décembre 1942 et fait prisonnier. Arrivé en Grande-Bretagne en mai 1943, et rallié aux FAF. Affecté à la Direction des services de renseignements et de sécurité militaire à Londres en 1943. Passe par les écoles britanniques avant de rejoindre le groupe Lorraine comme navigateur-bombardier en 1944. Participe aux campagnes de France et d'Allemagne. Démobilisé en 1946 et versé dans la réserve.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1929
	- lieutenant de réserve	1932
	- capitaine	1943
	- commandant	1945
	- lieutenant-colonel	
	de réserve	1949
	- colonel de réserve	1956

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande A - Face I

EOR à Avord puis au Bourget - L'entraînement - L'approche de la guerre - La «Drôle de guerre» dans le GAO III/151 - L'engagement de son escadrille dans les combats - Sabotage du matériel à Toulouse dans les usines d'aviation - La campagne de mai-juin 1940 - Ses missions photographiques - Réactions de son groupe à l'annonce de l'Armistice -

Face 2

Départ pour l'AFN - Mers El-Kébir - Retour en France et démobilisation - Résistance avec Ripoché - Considérations sur la bataille de France et sur l'efficacité de l'aviation - Les conditions de son évasion par l'Espagne - Son emprisonnement - Départ pour l'Angleterre - L'accueil des Anglais - Affectation au Service de renseignements et de sécurité militaire - Echec de sa demande d'affectation au Normandie-Niémen - Rejoint le Lorraine en août 1944 - L'enseignement en OTU - La discipline -

Bande B - Face 1

La vie à Londres - Le groupe Lorraine - Les missions de bombardement - Arrivée du Lorraine à Vitry-en-Artois - L'ambiance en France - L'accueil - La percée en Belgique - L'intervention à Bastogne - Les missions - Sa position de leader - Départ du groupe Lorraine pour la Hollande - Réflexions sur la fin de la guerre - Les périodes de réserve - L'IHEDN - Conclusion sur sa carrière dans l'AA -

N° 116

Colonel Pierre **M A R I A G E**

Interview réalisée le 27 octobre 1978 à Paris - Durée : 1 h 30 mn -
1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 30 novembre 1896 à Paris.
Décédé le 2 novembre 1979.

Engagé volontaire dans l'artillerie en août 1914. Breveté observateur en avion en février 1917 et détaché dans l'aviation en mars. Démobilisé en 1919 et versé dans les cadres de réserve. Rappelé à l'activité en 1939. Affecté au GAO 545 en août 1939, puis au groupe de reconnaissance I/36 de la 1^{re} armée terrestre. Participe à la campagne de France. Prend le commandement du GAO III/581 en mai 1940. Démobilisé en août 1940. S'engage dans les Forces françaises combattantes en 1942. Effectue des périodes de réserve après la guerre.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1918
	- lieutenant	1919
	- capitaine	1930
	- commandant	1939
	- lieutenant-colonel	
	de réserve	1948
	- colonel	
	de réserve	1953

BIBLIOGRAPHIE.

- La passion des équipages. Paris : Plon, 1943.
- Hauts et bas. Paris : Flammarion, 1946.
- Le destin des équipages. Paris : Plon, 1952.
- L'Adieu aux ailes. Paris : France-Empire, cop 1967.

DONS : Voir Z 5710.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Conditions d'entrée dans l'aviation en 1917 - Le Chemin des Dames -

Rôle de la chasse - Les différents secteurs de combats - Rencontre avec Guynemer - Offensive allemande - Bataille du Mont-Renaud - Retour en Alsace - Ambiance dans les unités d'aviation - Différences entre le rôle de l'observateur en avion et celui de l'observateur en ballon - Ampleur des reconnaissances en territoire ennemi - Au service d'une division américaine - Réflexions sur la fin de la guerre - Relations entre officiers et sous-officiers - Rapports avec la chasse - Réactions à l'annonce de l'Armistice - Périodes de volontariat au Bourget pendant l'entre-deux-guerres - La création de l'AA et du ministère de l'Air - Préparation de l'AA à la deuxième guerre mondiale - Vols de nuit au Bourget - Arrivée d'Hitler au pouvoir -

Face 2

Affectation au groupe aérien d'observation I/36 en 1939 - Etat d'esprit des pilotes - Opérations à Epernay - Problèmes de matériel et retards à la production - Exploitation inégale des renseignements obtenus - L'Armistice - Départ pour l'Algérie afin de continuer la lutte - Le général Bouscat et les combats contre les Anglais - Mers El-Kébir et ses conséquences : peu de départs vers l'Angleterre - Retour à Paris - Engagement dans la Résistance - L'appel du général de Gaulle - Libération de Paris - Activités après la guerre : vice-président de l'ANORAA - Nouvelles missions pour l'AA -

N° 117

Général René d'ARNAUD de VITROLLES

Interview réalisée le 7 novembre 1978 au SHAA - Durée : 1 h 45 mn -
2 bandes - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 1^{er} janvier 1899 à Marseille (Bouches-du-Rhône).

Sorti de Saint-Cyr dans l'infanterie en 1918. Détaché dans l'aviation et affecté à la 59^e escadrille basée au Levant en 1920 puis à la 52^e en 1921. Rejoint le 34^e régiment d'aviation au Bourget et prend le commandement d'une escadrille en 1924. Envoyé comme commandant de la 2^e escadrille du 37^e régiment d'aviation au Maroc en 1930. De retour en métropole, entre à l'École supérieure de guerre en 1933. Muté à l'état-major de la 2^e RA en 1935, à l'Inspection des forces aériennes d'outre-mer à Alger puis, envoyé au Maroc à la 3^e escadre aérienne en 1936. Nommé adjoint au général directeur du Centre des hautes études aériennes en 1937. Affecté au début de la guerre à l'état-major de la 1^{re} armée aérienne comme chef du 2^e bureau. Promu commandant du groupe I/52 (reconnaissance stratégique). Détaché au Commandement des forces aériennes du front Nord-Est. Appelé au 3^e bureau du secrétariat d'État à la Guerre en juin 1940. Membre de la Commission de contrôle mixte n° 5 à Aix-en-Provence en 1941. S'engage dans la Résistance en 1942. Arrêté par la police de Vichy au PC du réseau Alliance en 1943. Réussit à s'évader et à rejoindre les FAFI en Grande-Bretagne. Mis à la disposition du général Bouscat commandant en chef en AFN. Prend le commandement du groupement mixte n° 8, puis celui de l'Air au Maroc en 1943. Chef d'État-Major à Alger en 1944. Commande successivement la 3^e RA les écoles de l'Air, et la 5^e RA à Alger. Quitte l'armée active en 1950.

Grades successifs :	- sous-lieutenant TT	1919
	- sous-lieutenant TD	1919
	- lieutenant	1921
	- capitaine	1928
	- commandant	1936
	- lieutenant-colonel	1939
	- colonel	1943
	- général de BA	1944
	- général de DA	1946

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande A - Face 1

L'École spéciale militaire de Saint-Cyr - Motivations pour entrer dans l'aviation - Conditions de son affectation au Levant - La formation d'observateur - Stage de pilotage à Istres - Les épreuves du brevet - Les instructeurs - Affectation au Bourget - Les raids en Lituanie et en Italie - Le départ pour le Maroc - Organisation de l'aviation au Maroc - La vie quotidienne - Préparation à l'École de guerre - L'enseignement - Les cours au Centre des hautes études militaires - Affecté à l'état-major de la 2^e région aérienne à Paris puis au cabinet du ministre - Le général Denain et ses craintes devant le réarmement allemand - Organisation de l'AA - Le retard matériel - Second séjour au Maroc au 37^e régiment d'aviation à Marrakech - Inquiétude des officiers à la veille de la guerre - Réactions à la déclaration de guerre - Opérations de son groupe de reconnaissance - Un accident -

Face 2

Problème des mitrailleuses - L'ambiance au sein du groupe - Affectation à l'état-major du général Georges - L'Armistice et la débâcle - État d'esprit des militaires - Ses raisons de rester en France - L'organisation du réseau Alliance et le commandant Faye - Affectation à la Commission interalliée de contrôle d'Aix-en-Provence - Relations avec les officiers allemands - Raisons de sa mise en permission renouvelable - Positions face aux ralliements à la France Libre - Arrestation et évasion de France - Arrivée en Grande-Bretagne - L'affaire Carayon - Chargé de mission en AFN - Engagement dans la Résistance - Ses commandements au Maroc - Réflexions sur les esprits vichystes et sur les divisions de la population française - Les gaullistes - La France au lendemain de la guerre - Charles Tillon - Ses commandements après-guerre -

Bande B - Face 1

Les écoles aériennes - Réflexions sur la guerre d'Algérie - La loi de dégage ment des cadres - Sa mise en congé en 1950 - Réflexions sur l'esprit patriotique -

N° 118

Monsieur Marcel **BLEUSTEIN-BLANCHET**

Interview réalisée le 9 et 23 novembre 1978 à Paris - Durée : 2 h -
2 bandes - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 21 août 1906 à Enghien-les-Bains (Val-d'Oise).

Effectue son service militaire dans l'aéronautique en 1926. Versé dans la réserve en 1927. Breveté pilote d'avion de tourisme en 1931. Mobilisé en septembre 1939 à l'état-major de la 2^e RA et affecté comme pilote aux liaisons de transmissions avec l'état-major de la zone des armées. Détaché sur sa demande à l'école de chasse d'Orly. Participe à la campagne de France. Blessé en juin 1940. Démobilisé, s'engage dans la Résistance dans les réseaux Vic et Lucien. Recherché par la police de Vichy, s'évade de France. Prisonnier en Espagne de juillet à octobre 1943. Rejoint la Grande-Bretagne et s'engage dans les FAFL le 1^{er} novembre 1943. Adjoint du général Corniglion-Molinier à l'État-major de l'Air à Londres de décembre 1943 à mars 1944. Participe au sein de la 8^e Air Force américaine à des missions de bombardement. Nommé chef du service de presse du général Koenig en juillet 1944. Prend part avec le groupe III/33 aux opérations de réduction des poches de Royan, de la Pointe de Grave et d'Oléron. Versé dans la réserve en 1949.

Grades successifs : - sous-lieutenant	1939
- lieutenant	1943

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1 (9 novembre 1978)

Passion pour les grands as de l'aviation - Service militaire à Saint-Cyr - Environnement familial - L'aéro-club de Guyancourt en 1928 - Parallélisme entre la publicité et l'aviation - Breveté en 1930 - Rallye en Angleterre - Balbutiement de la radio - Achat de son premier avion en 1930 - L'aviation, «source de joie et d'indépendance» - Précurseur du reportage instantané - Achat d'avions personnels - Débuts de la guerre de 1939 - Discussion avec Blum sur les accords de Munich - Conversation avec E. Daladier - La 5^e colonne allemande introduite dans les milieux parisiens - Présenté par Daladier pour animer un Haut commissariat à l'Information - Refus de la charge - Rappelé en septembre 1939 - Ami de Marcel Dassault - Ses fonctions auprès du général d'Astier de la

Vigerie à Saint-Quentin -

Bande 2 - Face 1 (23 novembre 1978)

Fondation du premier journal parlé à la radio (Radio Cité) - Rencontre avec Léon Blum en 1939 - Opinions sur Paul Reynaud, Georges Mandel et Pierre Laval - La 5^e colonne en France - Mauvaise organisation de l'aviation en 1940 - Jugements techniques sur l'aviation - La censure à la radio et les débats politiques - Disparition de Radio Cité - Affecté en escadrille - La débâcle - Arrivée à Bordeaux - Le défaitisme - La propagande nazie - Sa rencontre avec Paul Reynaud - De Gaulle et la théorie de l'armée blindée - Anecdote sur Radio Cité - Ses contacts avec des résistants à Marseille - Mission de Résistance en Suisse - Passage clandestin en Espagne en 1942 - Son arrestation par la police espagnole - Courage des Anglais - Mis à l'épreuve dans un collège anglais - Difficultés d'affectation à Londres - Chef du service de presse du général Koenig -

Face 2

Vol sur Marauder avec Stehlin - Le service de presse du général Koenig - Anecdote sur la rencontre Staline-Churchill - La libération de Paris - Dernières missions de guerre en France - Un vol avec le général Koenig - Missions de reconnaissance avec Corniglion-Molinier au-dessus de la poche de Royan - La croix de guerre - Amitié avec le général Corniglion-Molinier - Bilan de la guerre - La Fondation Bleustein-Blanchet - Le goût du risque -

N° 119

Colonel Pierre **TASSIN DE SAINT-PEREUSE**

Interview réalisée le 14 novembre 1978 à Châtillon-en-Bazois (Nièvre) -
Durée : 1 h 45 mn - 2 bandes - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 2 juillet 1910 à Moulins (Allier).

S'engage dans l'armée en 1930. Incorporé au 8^e regiment de chasseurs à cheval. Entre à l'École militaire des sous-officiers de cavalerie de Saumur en 1934. Affecté au 4^e RDP en 1936. Suit un stage de formation d'observateur en avion à l'école d'Avord en septembre 1938. Breveté observateur et appelé au groupe aérien d'observation n° 507 en 1938. Élève pilote aux écoles de pilotage de Melun et de Meknès. Évadé de France en juin 1940 et engagé dans les Forces aériennes françaises libres. Affecté au GRB 1 dont il commande la 2^e escadrille à partir de décembre 1940. Nommé successivement commandant du groupe Lorraine en 1941, commandant des 2^e et 3^e bureaux à l'état-major des Forces aériennes françaises libres au Moyen-Orient, enfin commandant du groupe Bretagne en 1942. Appelé à l'état-major des FAFL en Grande-Bretagne en 1943. Détaché en 1947 au SHAA dont il prend la direction en 1948. Affecté au commandement de la 2^e RA en 1961. Mis à la retraite en 1962.

Grades successifs : - sous-lieutenant	1935
- lieutenant	1937
- capitaine	1941
- commandant	1942
- lieutenant-colonel	1943
- colonel	1952

BIBLIOGRAPHIE.

- L'attaque des voies de communication préliminaire de la bataille de rupture, les opérations en Italie : mars-juin 1944 ; bataille du Garigliano, prise de Rome, conférences au Centre d'enseignement supérieur aérien, s.l., s.n., 1953.
- La bataille aérienne d'Angleterre 1940-1944, conférence n° 18 au Centre d'enseignement supérieur aérien, s.l., s.n., 1950.
- Le bombardement de l'Allemagne, conférence n° 1504 au Centre d'enseignement supérieur aérien, s.l., s.n., s.d.

- Historique de la DCA ferroviaire, SHAA, s.l., s.n., s.d.
- Réaction défensive de l'Allemagne contre les bombardements alliés, conférence n^o 21 au Centre d'enseignement supérieur aérien, s.l., s.n., 1951.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande A - Face 1

Son engagement dans la cavalerie - Passage dans l'aviation - Le brevet d'observateur - Stage de pilotage - Le brevet de pilote - L'annonce au Maroc de la signature de l'Armistice - Pilotage sur Glenn Martin à Casablanca - Conditions de départ pour la Grande-Bretagne - Récit de l'évasion - Accueil des Anglais - Les motivations de son départ - L'affaire de Mers El-Kébir - L'arrivée en Angleterre - Le camp d'Odiham - Le système d'entraînement anglais - L'instruction d'avant-guerre - La tenue - Passage de l'armée de Terre à l'armée de l'Air en 1938 - Raisons de la défaite - Absence de doctrine d'emploi de l'aviation - Opinion sur les non ralliés - Rencontre avec le général de Gaulle - Le rôle du général -

Face 2

Adaptation à l'Angleterre - Origine des premiers FAFL - Départ pour l'Afrique avec Topic - Le montage des Blenheim à Takoradi - Action du GRB 1 à Koufra - Échec des missions - Méconnaissance des équipages de l'Afrique - Aspect de son commandement - Échec de l'aviation à Koufra - La campagne d'Abyssinie - Constitution du groupe Lorraine - Succès de la campagne de Libye - Rapports avec les pilotes anglais et avec les mécaniciens à Takoradi - Le group captain Mac Donald - Affecté à l'EM des FAFL au Moyen-Orient - Inspection du général Valin à Beyrouth - Volontaire pour commander le groupe Bretagne - Organisation du groupe - Le matériel - Les missions -

Bande B - Face 1

L'amalgame entre les FAFL et les militaires d'AFN - Vuillemin, commandant du groupe Bretagne - Les conditions de son accident - Retour en France - Sa carrière après la guerre - Les commissions d'épuration de l'armée de l'Air - Son entrée au SHAA -

N° 120

Général Edmond JOUHAUD

Interview réalisée le 16, 22 et 28 novembre 1978 au SHAA - Durée : 7 h 30 mn - 5 bandes - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 2 avril 1905 à Bou-Sfer (département d'Oran, Algérie).

Entre à l'École spéciale militaire de Saint-Cyr en 1924. Passe dans l'aéronautique en 1926. Breveté pilote d'avion en 1928. Affecté en Afrique occidentale française au 34^e régiment d'aviation en 1928, et de retour en métropole au commandement de la 2^e escadrille de la 55^e escadre en 1933. Nommé à la 54^e escadre à Dugny en 1936. Admis à l'École supérieure de guerre aérienne en 1938. Chef du 1^{er} bureau à la 1^{re} armée aérienne en 1939. Muté à l'état-major du Commandement des forces aériennes et des forces terrestres anti-aériennes du front Nord-Est en 1940. Nommé commandant du groupe de reconnaissance I/36. Se replie en Algérie et passe à l'État-Major de l'Air en août 1940. De retour en métropole, appelé au cabinet militaire du secrétariat d'État à l'Aviation en 1942. Entre dans l'ORA et devient chef d'état-major régional des FFI. Prend le commandement du groupe I/36 en 1944. Nommé successivement adjoint au commandant du Groupement des moyens militaires de transport aérien en 1945, chef du 4^e bureau à l'EMAA puis 2^e sous-chef d'EMAA en 1946. Prend le commandement de l'Air en Tunisie en 1948, celui des Forces aériennes tactiques en AFN, de l'école des mécaniciens de l'armée de l'Air en 1949, de la 1^{re} RA en 1951. Suit les cours du CHEM. Commande encore la 1^{re} division aérienne en 1952, le 1^{er} CATAC et les forces aériennes françaises d'Allemagne en 1953, l'Air en Extrême-Orient en 1954. De retour en métropole, occupe les fonctions de major général de l'armée de l'Air. Prend le commandement de la 5^e RA à Alger en 1957. Nommé chef d'État-Major de l'armée de l'Air en 1958 et inspecteur général de l'armée de l'Air en 1960. Quitte l'armée active et participe au putsch d'Alger en 1961.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1926
	- lieutenant	1928
	- capitaine	1933
	- commandant	1939
	- lieutenant-colonel	1944
	- colonel	1946
	- général de BA	1949
	- général de DA	1954

- général de CA 1956
- général d'AA 1958

BIBLIOGRAPHIE.

- Histoire de l'Afrique du Nord. Paris : Ed. des 2 coqs d'or, 1968.
- O mon pays perdu, de Bou-Sfer à Tulle. Paris : Fayard, 1969.
- La vie est un combat. Paris : Fayard, 1974.
- Ce que je n'ai pas dit. Paris : Fayard, 1977.
- Serons-nous enfin compris? Paris : Albin Michel, 1983.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 A - Face 1 (16 novembre 1978)

Raisons de son engagement à l'École spéciale militaire de Saint-Cyr - L'École militaire et d'application de l'aéronautique de Versailles - Passage du brevet d'observateur - Le pilotage à l'école d'Avord - Vols au 35^e régiment d'aviation - Départ pour l'AOF en 1930 - Les missions de reconnaissance - Responsable du commandement de la Mauritanie - L'état du pays - De retour en France nommé commandant d'une escadrille de reconnaissance - Insuffisance du matériel français - Conséquences de l'assassinat du roi de Yougoslavie et envoi d'escadrilles françaises à Belgrade - Chargé de présenter en Espagne le Potez 540 - Ses impressions politiques et ses contacts au cours du voyage - Second séjour en AOF - Affectation au Bourget à la Brigade impériale - La préparation du concours d'entrée à l'École de guerre - Réflexions sur les événements de Munich - Entrée à l'École de guerre - L'enseignement - La déclaration de guerre - Organisation des groupes d'armées, leurs faiblesses - Commandant d'un groupe de reconnaissance - Le 10 mai 1940 - Missions à partir de Rouen et du Havre - Insuffisance des liaisons - Fait prisonnier à Rennes - Les conditions de son évasion le 18 juin vers Alger -

Face 2

Partagé entre le désir de continuer la lutte et son devoir d'obéissance au maréchal Pétain - Séjour en France en 1942 et démobilisation - Ses tentatives pour rallier l'AFN - Évocation du commandant Faye, héros de l'aviation - Entrée dans la Résistance - Projet de départ d'une unité de Fieseler pour l'Indochine - Ses affectations à la fin de la guerre - Nommé commandant de l'Air en Tunisie - Difficultés à la Direction technique - Sa prise de commandement de la 1^{re} division aérienne en 1952 - L'organisation de la Tactical Air Force - Politique de défense de la France et de coordination entre les différentes armes - Réflexions sur les premiers mouvements de révolte en Algérie - Nécessité de renforcer l'aviation en Algérie - Besoin en matériels - Problèmes de personnel -

La constitution d'unités d'hélicoptères - Problème du rappel des disponibles - Formation de commandos de l'Air -

Bande 1 B - Face 1

L'expédition de Suez - Envoi d'appareils en Israël - Formation d'une division aérienne à Chypre - Difficulté technique de l'opération - Succès des missions de l'aviation française - Attaque du terrain de Louxor - Commandant de la 5^e RA en 1957 - L'affaire Ben Bella -

Bande 2 A - Face 1 (22 novembre 1978)

L'organisation militaire en Algérie française - Son activité en Afrique du Nord - Situation problématique en Algérie et positions des politiques français - Les effectifs - Les missions - Évolution de la rébellion - Les mouvements de libération - Réflexions sur l'esprit musulman - Les émeutes du Constantinois - Le rapport Gazagne - Solutions au problème algérien - Effets de la guerre sur l'économie algérienne - La place des colons - Faiblesse de l'administration française - La révolte de 1954 - Inquiétudes des populations - Complot politique en 1957 et attentat contre le général Salan - Nécessité d'une action psychologique pour le rétablissement de la confiance entre Français et indigènes -

Face 2

Positions des hommes politiques face aux combats - La conférence d'Alger et ses conclusions - Changement de politique avec l'arrivée de Chaban-Delmas au ministère de la Défense - Teneur de son discours de Bonn - Le bombardement de Sakiet - Riposte française et réactions mondiales - Opposition des hommes politiques à une opération militaire - Conséquences de l'attaque de Sakiet - Analyse des événements de mai 1958 - Le malaise de l'armée française en Algérie et ses causes - Déclarations d'hommes politiques - La campagne du journal «l'Écho d'Alger» - Rencontre avec Pleven - Memorandum soumis à Pleven et au général Salan - Départ de monsieur Lacoste -

Bande 2 B - Face 1

Le rapport sur le moral de l'armée : destiné au président de la République et au gouvernement français - Arrivée à Alger du général Petit, adjoint du général Ely - Les événements du 13 mai 1958 - La situation à Paris - Arrivée en Algérie de J. Soustelle et du général de Bénouville - Mouvements à Oran - Le général Stehlin - Formation d'un comité Algérie-Sahara - Le général Dulac et le colonel de Laborderie envoyés auprès du général de Gaulle - L'opération Résurrection - Entretien avec les généraux Salan et de Gaulle - Voyage du général de Gaulle en mai 1958 - Nommé chef d'État-Major de l'AA -

Face 2

Souci de l'indépendance nationale du général de Gaulle - Questions traitées en comité de Défense Nationale - Les commandes de matériel - Voyage d'information au Canada et aux États-Unis - Le cas Ben Bella - Atmosphère de crise et attitude des populations en Algérie - La tuerie des barricades - Cosignataire avec le général Salan d'une lettre au général de Gaulle - Mémoire sur la situation algérienne - Volonté du général de Gaulle de provoquer des incidents en Algérie - Inspecteur général de l'AA en 1960 - Ses adieux à l'AA en octobre 1960 -

Bande 3 A - Face 1 (28 novembre 1978)

Visite du premier ministre et du général de Gaulle - Bilan de sa carrière militaire - Arrivée en Algérie et débuts dans la vie civile - Contacts pris à Alger avec le FAF (Front de l'Algérie Française) - Conséquences du discours du général de Gaulle du 4 novembre 1960 - Les citoyens français en Algérie - Réflexions sur l'engagement de l'armée et sur les chefs militaires capables de coordonner ses actions - Ses divers contacts - Proposition par le capitaine Legros et Claude Gérard de constituer une république franco-algérienne - Visite d'un journaliste de «C'est-à-dire» - Réflexions sur les manigances dont lui et le général Salan sont victimes - Le capitaine Sergent - Voyage du général de Gaulle en Algérie - L'attentat contre le général de Gaulle à Philippeville - Manifestations des musulmans - Arrivée de parachutistes en Algérie - Le rôle de Tricot -

Face 2

Interrogations sur l'attitude à adopter et l'action à entreprendre - Voyage à Paris sur invitation du gouvernement - Discussion avec R. Frey sur l'avenir de l'Algérie Française - Opposition au référendum du 8 janvier 1961 - Démarches pour trouver un chef à l'armée d'Algérie - Les inquiétudes de l'armée - Visite au général Challe en mars 1961 - La conférence du général de Gaulle du 11 avril 1961 - L'arrêt de la date du putsch - Réflexions sur la nécessité du putsch - Changement de date - Conditions de l'opération - La prise d'Alger - Indifférence de la population à Alger - Action militaire à Oran - Arrestation du général Challe - Hésitations des officiers à se rallier - Raisons de l'échec du putsch -

Bande 3 B - Face 1

Les actions prévues en métropole - Réactions parisiennes à l'annonce des événements - Les enseignements de l'histoire - La reddition du général Challe - Fuite de Jouhaud avec Salan - Voyage à Alger pour prendre des contacts - Organisation de la lutte clandestine - Coordination des actions rebelles - Constitution d'un réseau militaire - Appuis militaires à Oran - Situation militaire à Alger - Son activité à Oran et l'étoffement

de l'État-Major militaire - Organisation militaire de l'Oranie - Les actions psychologiques : émissions OAS, diffusion d'affiches - Ses relations diverses -

Face 2

Besoins d'argent et d'armes - Les ratonnades - La vie quotidienne clandestine à Oran - Publications de l'OAS dans «L'écho d'Oran» - Bombardement d'Oujda - Solution envisagée avec les dissidents du FLN - Puissance de l'OAS en Oranie - Réactions brutales du service d'ordre contre les actions de l'OAS - Les accords d'Évian - Réactions de la population d'Oran : grève générale et prise de deuil - Raisons de l'échec de l'OAS - Le 25 mars 1962 : son arrestation - Interrogatoires - Victime d'une dénonciation - Son emprisonnement -

N° 121

Lieutenant-colonel Jacques **D U B O U C H E R**

Interview réalisée le 6 décembre 1978 à Neuilly-sur-Seine - Durée : 1 h 15 mn - 1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 23 septembre 1916 à Flavignac (Haute-Vienne).

Engagé dans l'armée de l'Air en 1937. Élève à l'École de l'air de Salon-de-Provence en 1937 puis à l'école de pilotage d'Étampes en 1939. Affecté successivement aux GC III/1, I/6 et III/9 en 1940. Participe à la campagne de France. Démobilisé en novembre 1942. Nommé agent des services de l'Air à l'École nationale supérieure d'électricité de Paris puis de Lyon en 1943. Promu directeur départemental des transmissions à la subdivision militaire des Landes en 1944. Affecté au Centre d'instruction de la chasse à Meknès, muté à l'escadre de chasse n° 1 à Friedrichshafen, envoyé avec l'escadre en Indochine en 1945. Rejoint Friedrichshafen en juillet 1946. Mis à la retraite en 1946. A effectué de nombreuses périodes d'instruction et participé au rallye aérien du Maroc en 1950.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1939
	- lieutenant	1941
	- capitaine	1945
	- commandant de réserve	1952
	- lieutenant-colonel de réserve	1958

DONS : Voir Z 11273

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Sa vocation - Milieu familial - Formation à l'École de l'air - Les vols sur Potez 25 - Le tir - La promotion de 1937 - Préparation psychologique à la guerre - Les exercices - Stage à l'école de Cazaux puis d'Avord - Le brevet de pilote à Versailles - L'approche de la guerre - Af-

fection dans un centre d'instruction de chasse sur Morane 406 - Affecté au III/1 en mars 1940 - La campagne de France - Les types de missions - Les rapports de force - Départ pour la Belgique : attitude hostile des Belges - Les victoires et les pertes - Dernières missions avant l'Armistice - Bombardement du terrain du Plessis-Belleville -

Face 2

Descendu au cours d'une mission le 21 mai 1940 - L'escadre stationnée à Valence - Les événements à partir du 18 juin 1940 - Repli sur Bergerac - Le sabordage de Toulon - Ses activités pendant l'Occupation - Activités dans la Résistance - Départ pour l'AFN - Affectation à la 1^{re} escadre de chasse sur Spitfire - Départ pour l'Indochine -

N° 122

Monsieur Marcel **B O U C H O N**

Interview réalisée le 8 décembre 1978 à Paris - Durée : 30 mn - 1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 2 juillet 1892 à Clichy (Hauts-de-Seine).
Décédé en 1983.

Appelé en novembre 1913 dans un régiment de dragons. Détaché dans l'aviation en 1916. Envoyé au centre d'aviation de Dijon puis au CIA d'Avord et breveté pilote d'avion en 1916. Affecté à l'escadrille C 74 en 1917. Démobilisé en 1919 et versé dans les cadres de réserve.

Grades successifs : - sous-lieutenant TT 1918
- sous-lieutenant TD 1919
- lieutenant TD 1923

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Sa mobilisation au début de la guerre - La formation - Le passage du brevet - Affectation à l'escadrille C 74 (franco-belge) - Les écoles de pilotage : l'organisation, l'encadrement, les terrains d'atterrissage - Rapports avec les autres combattants - Privilèges des aviateurs - Missions d'observation au-dessus des lignes allemandes - Réglages d'artillerie - Liaisons entre les différentes armées - Transmissions en morse - Équipement des appareils - Relations avec les chasseurs et avec les Anglais - Récit de missions - Spécificité du pilotage aérien - Évolution de la tactique du pilotage - Les contacts avec les aviateurs allemands abattus - L'esprit chevaleresque des aviateurs - Évocation de quelques as - Le personnel navigant et au sol - La vie en escadrille - Camaraderie avec les Belges - Les pertes - L'évolution de la guerre - Rapports avec l'EM - La bataille de Villers-Cotterêts - Début de la débâcle allemande - L'Armistice - Réception à Bruxelles - Retrouvailles avec l'escadrille belge à Anvers - Bilan de sa carrière dans l'aviation - Rappelé en 1939 - Rôle de l'aviation dans la victoire de 1918 -

N° 123

Monsieur Joanny CHALANDON

Interview réalisée les 22 décembre 1978 et 4 janvier 1979 au SHAA -
Durée : 1 h 40 mn - 1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 4 juin 1890 au Chambon-Feugerolles (Loire).

Incorporé au 16^e régiment d'infanterie en 1914 puis au 92^e RI en 1915. Breveté observateur en avion en 1916 et détaché dans l'aéronautique en 1917. Affecté à la SPA 79 en 1917 et à la BR 209 en 1918. Démobilisé en 1919. Rappelé en 1924 au 36^e groupe d'aviation. Versé dans les cadres de réserve en 1933.

Grades successifs :	- sous-lieutenant TT	1916
	- lieutenant TT	1918
	- sous-lieutenant TD	1919
	- lieutenant TD	1922

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

1^{re} interview - (22 décembre 1978)

Face 1

Connaissance de l'aviation - Versé dans l'infanterie à la déclaration de guerre - Envoyé au front - Travail de déminage - Blessé par un éclat d'obus - Refus d'être évacué à l'arrière - Participation à la bataille de Verdun - Rencontre avec Pétain - Les pertes - Extrême dénuement des fantassins dans les tranchées - Envoyé en Picardie - Comportement à l'égard des prisonniers allemands - Attirance pour l'aviation - Rencontre avec Guynemer - Conditions difficiles de son passage dans l'aéronautique - Instruction au Plessis-Belleville - Versé dans la reconnaissance - Affectation à la 3^e armée - L'organisation de l'aviation et du centre du Plessis-Belleville -

Face 2

Arrivée dans l'aviation - La vie en escadrille - Installation à Montdidier - Réactions devant la mort - Le matériel de guerre : Nieuport, Morane, SPAD - Missions de reconnaissance - Supériorité de l'aviation allemande jusqu'à l'arrivée du SPAD - Rôle des observateurs dans une guerre de

mouvement -

Suite face 2 - 2^o interview (4 janvier 1979)

Équipement de l'appareil de Guynemer - Guynemer - Évocation des as de la guerre de 1914-18 - L'homologation des avions abattus - L'esprit de compétition dans l'aviation - Jugement sur Fonck et Guynemer - Départ de la SPA 79 - École de tir aérien de Cazaux - Les séances d'entraînement - Ambiance à l'école de Cazaux -

N° 124

Monsieur Hilarion C A R I S T A N

Interview réalisée le 23 janvier 1979 - Durée : 3 h 20 mn - 3 bandes - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 22 octobre 1906 à Montjoly (Guyane).

Engagé volontaire dans l'aéronautique en 1926 et incorporé au 1^{er} GOA. Affecté à la 2^e escadrille du 22^e RA à Chartres en 1928. Détaché au camp d'Avord puis à Bron. Passe dans l'aéronautique coloniale d'AOF à la 2^e escadrille à Dakar en 1933. De retour en métropole, affecté successivement à la base de Villacoublay en 1938, au GTRA 591 en 1939, puis au groupe de chasse III/10 en 1940. Participe à la campagne de France en qualité de mécanicien. Se replie en AFN sur la base de Relizane puis sur celle de Blida. Passe dans différentes unités du GB II/61 de septembre 1940 à août 1943. Affecté au groupe de bombardement n° 1. Rejoint la Grande-Bretagne et effectue un stage de mécanicien navigant à Saint-Atham. Affecté au squadron M 346 en 1944. Muté au groupe d'avions de liaison en Autriche en 1945. Affecté au commandement de la base de Rabat-Salé en 1948 puis de retour en métropole au groupe de chasse II/6 Normandie-Niémen en 1949. Envoyé en Extrême-Orient de 1949 à 1951, puis sur la base de Rabat-Salé. Repart en 1953 en Indochine à l'EROM 80. Affecté au Commandement aérien tactique à Lahr en 1955, puis détaché à l'école de Saint-Cyr en 1957. Mis à la retraite en 1960.

Grades successifs :-	sous-lieutenant	1943
	- lieutenant	1945
	- capitaine	1948
	- commandant	1955

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande A - Face 1

Circonstances de son engagement dans l'armée de l'Air - Originaire de Guyane - Attirance pour la mécanique - Service militaire en 1926 - Formation à l'école Hanriot - Le cantonnement - Spécialisation dans le bombardement - La vie à la 2^e escadrille du 22^e régiment à Chartres - L'ambiance - Vol sur Farman Goliath - Récit d'un accident sur Goliath -

Face 2

Passage dans l'aéronautique coloniale - Parachutages en Mauritanie - Le Potez 25 et le Potez 29 - Accident sur Potez 29 - Prisonnier des Arabes dans le désert - Récit de l'aventure -

Bande B - Face 1

Retour en France : affectation à la 12^e compagnie de l'Air et au GIRA à la base de Villacoublay - État d'esprit des aviateurs - L'approche de la guerre - Les insuffisances du matériel - Les actions de sabotage - Supériorité de l'aviation allemande en mai 1940 - L'exode des populations civiles - Repli sur l'AFN - La défaite - Mers El-Kébir - Le moral des combattants - L'appel du 18 juin - Circonstances de son départ pour la Grande-Bretagne - Arrivée à Liverpool - Passage dans un centre de réception à son arrivée en Angleterre - Répartition des équipages - Envoyé dans une école de mécaniciens navigants près de Cardiff - Qualité de l'enseignement - Affectation au squadron 346 - La vie de l'équipage - Ses fonctions de mécanicien navigant - Préparation des missions - Les types d'avions - Le bombardier Halifax - Les méthodes de travail des Anglais - Missions de bombardement sur l'Allemagne et sur la France - Le bombardement de Dresde -

Face 2

Mission lors de la percée américaine à Avranches - Déroulement de l'opération et difficultés rencontrées - Occupation en Autriche à partir d'octobre 1945 - Mise en place de la ligne aérienne Paris-Innsbruck-Vienne - L'organisation du terrain d'Innsbruck - Affectation au commandement de l'Air au Maroc à Rabat - Départ du groupe Normandie-Niémen pour l'Indochine - Arrivée en Indochine - Réglage des appareils Mosquito - Un travail intensif - Envoi des Hellcat américains - Évacuation d'Hanoï - Rôle du général de Lattre - Réception des nouveaux appareils - Réflexions sur la guerre d'Indochine - Arrivée des premiers hélicoptères -

Bande C - Face 1

Les caractéristiques du conflit indochinois dans sa phase initiale - Fin de la guerre au groupe II/6 - Début de la bataille de Diên Biên Phủ - Son expérience personnelle de la bataille - Amertume du militaire devant la défaite - Muté à l'EM du 1^{er} CATAC en Allemagne - Affectation dans un service technique -

N° 125

Monsieur Jean B R U N

Interview réalisée le 9 février 1979 à Courbevoie (Hauts-de-Seine) -
Durée : 45 mn - 1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 1^{er} mars 1890 à Belfort (Territoire de Belfort).
Décédé le 25 mai 1984.

Ingénieur de l'École centrale de Paris. Mobilisé le 1^{er} août 1914 au 47^e régiment d'artillerie. Détaché dans l'aviation en 1915. Breveté pilote d'avion et affecté à l'escadrille C 66 en octobre 1915. Commandant de l'escadrille SOP 111 en 1917 puis d'un groupement rattaché au GB 6. A obtenu 6 citations. Démobilisé à la fin de la guerre. Directeur des fabrications aux usines Blériot de 1919 à 1925. Directeur général des lignes Farman de 1926 à 1933. Directeur du réseau européen d'Air France de 1933 à 1937. Agent général d'Air France aux États-Unis et au Canada de 1937 à 1940. Mobilisé en 1939 comme adjoint à l'attaché de l'Air à l'ambassade de France à Washington. Directeur de l'échelon parisien d'Air France en 1940. Engagé comme commandant dans l'infanterie puis en 1944 dans les FTP aux côtés du colonel Fabien ; prend la tête du 151^e RI de la 2^e division marocaine.

Grades successifs : sous-lieutenant	1914
lieutenant	1917
commandant	1940

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Engagé dans l'artillerie au début de la première guerre mondiale - Passage dans l'aviation - Bombardement de jour sur Caudron G 4 - Bombardement de représailles sur Karlsruhe - Bombardements sur la Somme avec le groupe des Cigognes - Le GB 6 - Élève pilote à l'école d'aviation de Pau - Goût pour l'aviation - L'enseignement à l'école de Pau - Affectation à l'escadrille de de Kerillis - Sa personnalité - Comparaison entre le matériel français et le matériel allemand - L'arrivée du SPAD - Coordination avec l'armée de Terre - Récit de bombardements - Atmosphère dans les escadrilles - Les rapports avec l'infanterie - Utilité des expériences des officiers de bombardement dans les escadrilles de bombardement - Les progrès techniques de l'aviation - Récits d'accidents - Rapports entre chasse et bombardement - Bombardements ennemis sur les terrains d'aviation - La fin de la guerre à l'école du Crottoy - Sa reconversion après la guerre - Entre chez Blériot - Appelé chez Farman : l'ouverture de lignes - La fondation d'Air France - Envoyé en mission à New-York pour

préparer les vols transatlantiques - Mobilisé en 1940 à l'ambassade de France à Washington - Retour en France à la direction d'Air France - Engagé dans les FTP aux côtés du colonel Fabien -

N° 126

Monsieur Georges **B O U L A R D**

Interview réalisée le 16 février 1979 à Paris - Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 3 juillet 1891 à Corroy (Marne).
Décédé le 8 août 1981.

Breveté pilote civil à l'Aéro-club de France en septembre 1912. Incorporé la même année au 1^{er} groupe aéronautique à Versailles, puis à Saint-Cyr. Affecté à l'escadrille C 11 en 1913. Blessé en octobre 1914. Rejoint le front. Muté à l'escadrille C 11 puis la SPA 64 en 1915. Détaché aux usines Caudron pour des mises au point d'appareils en 1916. Effectue le 1^{er} voyage commercial Paris-Bruxelles-Paris en 1919. Participe à de nombreux meetings aériens.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Découverte de l'aviation - Les épreuves des brevets de pilote civil et militaire - Ses premières affectations - Les conditions de son affectation au Crotoy - Premier vol - Départ en escadrille à Douai - Nommé ravitailleur en escadrille - Types de missions effectuées - Départ pour Reims - L'état d'esprit à la déclaration de la guerre - Le choix de la reconnaissance - L'escadrille C 11 - Début de la guerre - Les missions de reconnaissance - Rapports entre la chasse et le bombardement - Les opérations lors de la bataille de la Marne - Utilité des missions de reconnaissance - Ambiance dans l'escadrille - L'armement -

Face 2

La bataille de Verdun - Relations avec le capitaine Vuillemin - Missions de bombardement, de réglage et de reconnaissance - L'escadrille SPA 64 et ses appareils - Pilote d'essai chez Caudron jusqu'à la signature de l'Armistice - Les besoins en pilotes - Chargé de la formation sur bimoteur - La présentation du R 11 - Collaboration avec les constructeurs - premier looping sur Caudron - Envoyé en mission en Hollande par Caudron - Exhibitions - Présentation d'un appareil à l'aviation espagnole - Participation au premier transport public Paris-Bruxelles - Un voyage raté : Paris-Londres - Le vol Paris-Bruxelles sur C 23 - Son entraînement après avoir quitté l'armée - Souvenirs de sa vie de pilote -

N° 127

Général Georges GRIMAL

Interview réalisée le 20 février 1979 au SHAA - Durée : 2 h 30 mn -
2 bandes - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 2 octobre 1908 à Lyon (Rhône).

Admis à l'École Polytechnique en 1929. Versé dans l'aviation et détaché à l'École militaire et d'application de l'aéronautique à Versailles en 1931. Affecté à la 21^e escadre de bombardement en 1933. Appelé au 3^e bureau de l'EMAA en 1937, puis au 5^e bureau en 1938. Muté au groupe II/34 en 1940. Se replie en AFN et passe au groupe I/52 à Marrakech en 1941. Chargé de mission auprès des groupes de reconnaissance et de bombardement en AFN en février-mars 1942. Prend le commandement de l'École d'application du PN en décembre 1942. Affecté à la 34^e escadre en 1944, à la 31^e escadre comme commandant en second en 1945 et participe aux campagnes de France et d'Allemagne. Détaché au ministère de l'Armement en mai 1946. Appelé au Bureau des plans techniques de l'EMAA en 1947. Entre au bureau militaire de standardisation au sein de la délégation française à Londres en 1951. Muté au commandement de la zone de Défense aérienne 903 à Alger en 1953. Mis à la disposition du commandant suprême allié en Europe en 1955. Nommé adjoint au chef de la délégation française auprès du Groupe permanent de l'organisation du traité de l'Atlantique nord à Washington en 1956, puis inspecteur général des fabrications et programmes des forces armées en 1959. Occupe les fonctions d'adjoint au général chef d'État-Major de l'armée de l'Air pour la Défense aérienne à partir de 1960. Quitte l'armée active en octobre 1961.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1931
	- lieutenant	1933
	- capitaine	1938
	- commandant	1943
	- lieutenant-colonel	1946
	- colonel	1950
	- général de BA	1955
	- général de DA	1960

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE

Bande A - Face 1

Entrée à l'École Polytechnique - Motivations de son choix de l'AA - Enseignement et ambiance à Polytechnique - L'amalgame des saint-cyriens et des polytechniciens - L'enseignement à l'École militaire de Versailles - Les instructeurs - Affectation à la 21^e escadre, comme commandant d'escadrille - Réputation de l'aviateur - Chargé de l'étude de l'armement de l'aviation future - Les responsables de l'impréparation de l'AA à la veille de la guerre - Incompréhension de l'armée de Terre des problèmes de l'AA - Les problèmes d'armement - La montée des périls et l'annonce de la guerre - La déclaration de la guerre - Ses fonctions au GQG - Missions sur Amiot 143 au groupe II/34 - Les problèmes de transmission - La défaite - L'Armistice - Le repli en AFN - L'appel du 18 juin -

Face 2

Le témoignage du général Gelée - Poursuite du combat en AFN - L'impact de Mers El-Kébir - Affectation à Marrakech au groupe I/52 en juin 1941 - La période d'Armistice en AFN - Un stage au centre de haute montagne de Toubkal - Le débarquement américain à Safi - Arrêt des combats - Attente de la reprise de la guerre contre les Allemands - Mise en place de nouvelles écoles au Maroc - Nombreux accidents - L'école de Marrakech - Perception des événements - L'atmosphère politique - Assassinat de l'amiral Darlan - Chargé en juillet 1944 du ravitaillement des maquisards et de conduire un groupe de marche : mission annulée - Rencontre avec Fernand Grenier - Importance du projet du général de Gaulle - L'aide aux maquis - Départ en opération - La campagne de France sur Marauder - La fin de la guerre et la victoire -

Bande B - Face 1

Le groupe Patrie - La Libération - Occupation en Allemagne dans le Wurtemberg - Retour des familles d'AFN en France - Chef de la section des engins téléguidés au service technique - Ambiance au lendemain de la Libération dans l'AA - Problèmes posés par l'élaboration des programmes de matériel - Programmes de reconversion de l'AA - Début des relations avec les Alliés - Le pacte de Bruxelles - Affectation au bureau de standardisation allié à Londres - La politique de la France à l'égard des Alliés - La défense aérienne en AFN - Lutte contre les fellaghas en Algérie - Passage au SHAPE - Départ pour Washington : nomination au Groupe permanent - Perception de l'affaire de Suez au Pentagone - Situation des

Français au Groupe permanent - Le bombardement de Sakiet et la réaction américaine - La vie quotidienne à Washington -

Face 2

Ses sentiments vis-à-vis de l'Angleterre - Le problème algérien - Le projet du général de Gaulle de quitter l'Alliance - Inspecteur des programmes d'armement - Nomination à la Défense aérienne - Sa position face au problème algérien - Le général Challe, les raisons de son engagement - Bilan de sa carrière -

N° 128

Monsieur Maurice DELPORTE

Interview réalisée le 21 février 1979 à Paris - Durée : 1 h 15 mn - 1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 23 juin 1894 à Arras (Pas-de-Calais).

Engagé en 1914 au 8^e régiment de dragons. Passé dans l'aviation en 1916 par l'école de Longvic, puis Étampes. Breveté pilote en 1917, et envoyé à l'école d'Avord. Affecté à l'escadrille F 554 à Marrakech. Démobilisé en 1919. Rappelé en septembre 1939 et muté au Service des fabrications aéronautiques. Démobilisé en 1940. Dans l'entre-deux-guerres fondateur de l'Amicale au centre d'aviation militaire d'Étampes en 1920. Directeur général des brasseries de l'ouest-africain. Fondateur de l'aéro-club de l'AOF en 1935.

Grade : sergent

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Circonstances de son entrée dans l'aviation - Premier contact avec l'aviation à Arras - Engagement au 8^e dragons - Blessé en 1915 - Passage au 1^e régiment d'infanterie légère - Démarches auprès de René Caudron pour entrer dans l'aviation - Affectation à Longvic - Envoyé à Étampes - Les épreuves du brevet - Difficultés pour entrer dans l'aviation - La supériorité aérienne des Allemands - Affectation dans la chasse et perfectionnement à Avord - Les différents types de Nieuport - Mise sur pied d'escadrilles pour le Maroc - Vétusté du matériel - Affectation à l'escadrille 554 - Ambiance en escadrille - Distinction entre les personnels navigant et non-navigant - Mise au point des appareils - Disparition de Guynemer - Méthodes de combat et utilisation de l'aviation - La photographie et la reconnaissance - Différence entre l'état d'esprit des observateurs et celui des chasseurs - Les relations avec les populations marocaines - Démobilisation - Contacts avec l'aviation après la première guerre mondiale - Mise en place d'aéro-clubs - Évocation des généraux d'après-guerre - L'aéro-club de Dakar -

Face 2

L'Aéropostale - Les as de 1914-1918 (Guynemer) - Supériorité aérienne allemande jusqu'à l'apparition du SPAD - Origine sociale des pilotes -

Navarre - Le courage - Évocation du maréchal Pétain avant-guerre et du général de Gaulle - L'apolitisme des aviateurs - Comparaison avec l'esprit de «contestation» actuel - Importance des pertes et répercussions sur le moral - Les avantages de la vie d'aviateur - Bilan de sa carrière -

N° 129

Monsieur Léon CHEVALLIER

Interview réalisée le 22 février 1979 à Nantes (Loire-Atlantique) -
Durée : 1 h - 1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 17 janvier 1897 à Saint-Laurent-du-Pont (Isère).
Décédé le 20 janvier 1981.

Mobilisé en 1914 dans un régiment de dragons. Détaché dans l'aviation en 1915. Passage à l'école d'aviation de Tours. Affecté à l'escadrille 131 à Avord puis à l'escadrille SOP 131 à Étampes. Démobilisé en 1919. Affecté au 404^e régiment de défense contre aéronefs. Fondateur après la guerre de l'aéro-club de Nantes. Effectue plusieurs périodes de réserve. Mobilisé en 1939 et nommé à la division de liaison de Villacoublay. Rejoint le Maroc en 1940. Démobilisé à son retour en métropole. S'engage dans la Résistance.

Grade : caporal

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Engagé en 1915 dans les dragons - Intérêt pour l'aviation - Baptême de l'air - Les cavaliers détachés dans l'aviation - L'école de Chartres - Pelletier Doisy - Entraînement au Bourget - Arrivée à l'escadrille SOP 131, escadrille de reconnaissance photographique - La vie en escadrille - Les missions - Attaques sur Verdun - Son accident - Relations entre aviateurs et artilleurs - Sentiments à l'égard des Allemands - Attaques contre les avions allemands - Le matériel - Activités après la guerre - Pilotage à l'aéro-club de Nantes - Création de l'armée de l'Air - L'Aviation populaire - L'évolution de l'AA -

Face 2

L'aviation en 1939 - La mobilisation - Départ pour l'AFN - Le moral - L'appel du 18 juin - Mers El-Kébir - Engagement dans la Résistance -

N° 130

Général Joseph **R I S S O**

Interview réalisée les 26 février et 5 mars 1979 au SHAA - Durée : 4 h 30 mn - 3 bandes - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 23 janvier 1920 à Cadolive (Bouches-du-Rhône).

S'engage dans l'armée de l'Air en 1938 et suit les cours de pilotage d'Ambérieu. Breveté pilote et affecté à la base d'Istres en 1939. Se replie avec le bataillon de l'Air 125 en AFN en 1940. S'évade en mai 1940 et rejoint, après un séjour dans une prison espagnole, la Grande-Bretagne. Rallié aux FAFI en septembre 1940. Passe par les écoles de la RAF en 1940-1941. Muté au squadron 253 en 1941. Sert au groupe de chasse Normandie à partir de 1942. Envoyé au Maroc à la base de Rabat-Salé avec le GC II/6 Normandie-Niemen en 1947. Appelé à l'état-major de la 5^e RA en 1948. Affecté à l'école de chasse de Meknès en 1949 et nommé commandant de la division d'instruction en vol en 1952. De retour en France promu adjoint au commandant du centre de tir et de bombardement de Cazaux. Commande (en second) la 11^e escadre à Luxeuil en 1954, la 13^e à Lahr et à Colmar en 1956, l'escadron de contrôle tactique aérien n° 451 à Achern en 1958, le Centre de contrôle et de détection de secteur (CCDS) en 1960 et la base de Drachenbronn en 1961. Prend le commandement opérationnel du secteur interallié n° 4 en 1962. Auditeur au collège de Défense de l'OTAN en 1965. Nommé adjoint au général chef des opérations et entraînement à l'état-major des forces aériennes alliées Centre-Europe à Fontainebleau en 1966. Muté au Centre des hautes études militaires et à l'Institut des hautes études de défense nationale en 1968. Termine sa carrière comme commandant du centre d'opérations de la Défense aérienne (CODA) en 1970-1973.

Grades successifs : - sous-lieutenant	1943
- lieutenant	1944
- capitaine	1945
- commandant	1952
- lieutenant-colonel	1957
- colonel	1963
- général de BA	1970

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 A - Face 1

Engagement dans l'armée de l'Air - Les différentes écoles de pilotage - L'école d'Istres en juillet 1939 - Éclatement de l'école et départ pour l'AFN - L'école Caudron - L'instruction - Les avions - Les épreuves du brevet de pilote - Les relations avec les moniteurs - L'arrivée en AFN - Découverte de l'Afrique - L'attente et le désir de partir - Continuer le combat - L'Armistice - Conditions du départ pour Gibraltar - Prisonnier en Espagne - L'ambiance à Gibraltar - Passage en Grande-Bretagne par Barcelone et le consulat anglais - Arrivée en Angleterre en septembre 1940 - Tentative pour entrer dans l'armée britannique - Les premiers pilotes français dans la RAF - La formation en Angleterre - Intégration dans un groupe de chasse - Attirance pour les langues - Origine sociale des aviateurs - Première rencontre avec le général de Gaulle - L'accueil en Angleterre - Comparaison entre les instructions anglaises et françaises - Le vol de nuit - L'avion Miles Master -

Face 2

Choix du bombardement - Contacts avec les étrangers - Défense de Scapa Flow - La chasse de nuit et les avions utilisés - L'équipement des terrains d'atterrissage de nuit - Système d'interception sur Hurricane - Les nationalités réunies en Grande-Bretagne - Le perfectionnement - Récit d'un accident - L'arrivée de Lasserre - Missions de chasse libre - Accueil de la population - Mutation en URSS - Arrivée à Rayak - Formation du groupe de chasse Normandie-Niémen - Arrivée à Bakou - Traversée de la mer Caspienne -

Bande 1 B - Face 1

Accueil en URSS - Le choix des avions Yak - L'instruction - La maison de l'Armée rouge - L'entraînement - L'hygiène alimentaire - La rigueur du climat - Mobilisation totale de la population - Départ pour le front - Ambiance dans le groupe - Le moral et la vie au front - Visite à Moscou - Les premiers combats sur le front - Les pertes et les renforts - Différences techniques entre les aviations soviétique et allemande - Infériorité soviétique - L'intervention de Pouyade pour maintenir le Normandie - Le soutien américain - L'intégration des renforts - Importance du soutien soviétique - Succession des commandants - Rapports avec les nouveaux arrivants - Les opinions politiques au Normandie - La propagande -

Bande 2 A - Face 2

La bataille d'Orel - Départ des mécaniciens français - Transformation sur Yak 9 - Déplacement du groupe sur Smolensk - Problèmes logistiques - La chasse de nuit sur Yak 9 - La bataille du Niémen - Attaques sur la Prusse

orientale - Visite du général de Gaulle à Moscou - Retour en France - Nouveau départ pour l'URSS en mai 1945 - Retour définitif en France - Arrivée au Bourget et accueil du général de Lattre - Fin de la guerre - Réputation du Normandie-Niémen en France - Le Normandie-Niémen au lendemain de la guerre - Départ pour le Maroc en 1948 - Affectation à l'EM d'Alger - Moniteur à Meknès en 1949 - Évolution des méthodes d'instruction - Absence d'uniformité du matériel - Diversité du personnel - Critique des moniteurs - Envoyé au centre de tir de Cazaux - Mutation en escadre de chasse - Les cadres de l'OTAN - Les écrits de l'amiral Castex - La défaite française en Indochine -

Bande 2 B - Face 1

L'école d'État-Major - La 13^e escadre - L'École supérieure de guerre aérienne - Un centre de radars - Le collège de l'OTAN - Adjoint-air à la sécurité militaire - Problèmes liés à l'armement atomique - Le problème de l'acceptation de l'OTAN - Le CHEM - Le retrait de l'OTAN - Le CODA - Son départ de l'AA - Bilan de sa carrière -

N° 131

Monsieur René P A T A Y

Interview réalisée le 1^{er} mars 1979 à Bruz (Ille-et-Vilaine) - Durée : 50 mn -
1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 5 janvier 1898 à Rennes (Ille-et-Vilaine).

Engagé en 1915 et affecté au 7^e régiment d'artillerie de campagne. Passé dans l'aviation en 1918 et envoyé à l'école Nieuport de Miramas. Breveté pilote. Élève pilote à l'école d'acrobatie de Pau, puis à Cazaux. Affecté à la SPA 26. Abattu dans les lignes allemandes en août 1918 et envoyé en captivité. Démobilisé en 1919. Docteur en médecine.

Grade : - Maréchal des logis

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Engagé dans l'artillerie au début de la guerre - Passage dans l'aviation - La formation et la préparation du brevet de pilote - L'entraînement au vol, l'acrobatie, l'ambiance, l'esprit militaire - Différences entre l'armée de Terre et l'armée de l'Air - L'école de tir aérien de Cazaux - Les moniteurs - Perturbations dans l'organisation des forces aériennes - Affectation à la SPA 26 - Abattu au-dessus des lignes ennemies - Fait prisonnier en août 1918 - Captivité en Allemagne - Le moral des prisonniers - Leur évacuation - Les relations entre Français et Britanniques - Solidarité entre les prisonniers - Tentatives d'évasion - Les origines sociales des aviateurs - Ambiance générale à l'escadrille - La vie des fantassins - La fraternité entre les pilotes - Ses contacts avec l'aviation après la guerre -

N° 132

Général Jean BAZAUGOUR

Interview réalisée le 2 mars 1979 à Paris - Durée : 1 h 30 mn - 1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 14 mai 1914 à Basillac (Dordogne).
Décédé le 22 novembre 1982.

Admis à l'École spéciale militaire de Saint-Cyr en 1934. Affecté successivement à l'état-major de l'École militaire et d'application de cavalerie et du train en 1936, au 3^e régiment de spahis algériens en 1937. Dirigé sur le front sud-tunisien en 1939. Détaché à l'École de l'air de Rabat en 1940. Rejoint la Grande-Bretagne et s'engage dans les FAFL en juillet 1940. Appelé à l'état-major particulier du général de Gaulle à Londres. Chargé d'une mission spéciale en AFN. Arrêté à Bou-Sfer, libéré en 1941. De retour en métropole, prend contact avec la Résistance. Évadé de France en avril 1943, emprisonné en Espagne. Rejoint l'AFN et est affecté comme navigateur bombardier au II/20 Bretagne en juillet 1943. Envoyé en mission à Alger en août 1944. Muté au 2^e bureau de l'EMGA et détaché à la DGER en novembre 1944. Nommé officier de liaison auprès du général commandant en chef en Allemagne en 1947, puis commandant des éléments Air à Baden. Stagiaire à l'École supérieure de guerre aérienne et au Cours supérieur interarmées en 1949. Appelé à l'Inspection générale de l'armée de l'Air comme sous-chef d'Etat-Major en 1950. Désigné officier supérieur adjoint Air à l'état-major particulier du ministère de la Défense nationale en 1951. Envoyé à l'Armed Forces Staff College à Norfolk (États-Unis) en 1953. Nommé attaché militaire dans les pays nordiques à Oslo en 1955. Prend le commandement de la base aérienne de Maison-Blanche en 1959. Assure les fonctions d'adjoint au commandant des forces alliées du secteur Sud-Europe à Naples en 1962. Nommé successivement chef du service militaire de la circulation aérienne en 1964, adjoint au commandant des forces aériennes tactiques et de la 1^{re} région aérienne, adjoint au général commandant la 2^e région aérienne en 1965, chef de la mission militaire française auprès du commandant en chef des forces alliées Sud-Europe à Naples en 1966. Quitte l'armée active en 1967.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1936
	- lieutenant	1938
	- capitaine	1941
	- commandant	1944
	- lieutenant-colonel	1951

- colonel 1958
- général de BA 1963

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Origines familiales - L'École spéciale militaire de Saint-Cyr - Affecté à Batna dans les spahis - Passage dans l'aviation - L'obtention du brevet à Rabat en 1940 - Les instructeurs polonais - Les motivations et conditions de son départ pour la Grande-Bretagne - Tentative d'assassinat du général Noguès - L'appel du 18 juin 1940 - L'arrivée à Gibraltar la veille de Mers El-Kébir - Ambiance à Gibraltar - Débarquement à Liverpool en juillet 1940 - La propagande dans les camps de marins français - Problème de changement de nationalité - Son désir de combattre - Chargé d'une mission spéciale en AFN, organisée par le colonel Passy - Rencontre avec le général de Gaulle - Départ pour l'Oranie par Gibraltar - Débarquement clandestin à Mers El-Kébir en septembre 1940 - Arrêté et incarcéré en Algérie -

Face 2

Le pilotage sur T 6 et Noratlas en juillet 1950 - De Chassey successeur au premier bureau du général Stehlin - La CED - Stehlin - Son passage à l'École d'état-major américain à Norfolk - Les cours d'aéronautique à l'École supérieure de guerre aérienne - Attaché militaire en Norvège - Vente d'avions - L'arrivée du général de Gaulle en 1958 - Les idées du général de Gaulle sur l'Algérie - Les barricades d'Alger - Directeur de la Sécurité militaire en AFN - Le putsch - Affectation à Naples - L'OTAN - Le service militaire de la circulation aérienne - Le retrait français de l'OTAN - Réinsertion dans la vie civile - Directeur du casino d'Enghien - Bilan de sa carrière -

N° 133

Lieutenant-colonel Victor **VENIEL**

Interview réalisée le 6 mars 1979 au SHAA - Durée : 2 h 30 mn -
2 bandes - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 31 mars 1902 à Berck (Pas-de-Calais).

Appelé sous les drapeaux de 1924 à 1926 et versé dans les cadres de réserve. Breveté pilote en août 1932. Rappelé à l'activité en 1937 et affecté à la 1^{re} escadre aérienne d'Étampes. Prend le commandement de la 3^e escadrille du groupe de chasse II/1 en 1938. Participe à la campagne de France avec son groupe. Placé en congé d'Armistice en août 1940. Entre dans les réseaux Brutus en 1942 et Mithridate en 1943. Évadé de France en novembre 1943. Fait prisonnier en Espagne en 1944. Rejoint Londres en mars 1944. Chef des renseignements militaires au BCRA de mars 1944 à novembre 1945. Affecté au bureau-escale du Bourget en 1946. Nommé chef du service de sélection et d'orientation du personnel de l'armée de l'Air en 1947. Mis à la retraite en 1948.

Grades successifs : - sous-lieutenant
de réserve 1925
- lieutenant de réserve 1929
- capitaine de réserve 1936
- lieutenant 1940
- capitaine TT 1940
- capitaine TD 1943
- commandant 1945
- lieutenant-colonel 1946

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande A - Face 1

Entrée dans l'aviation - Ingénieur dans le civil - Passage du brevet de tourisme puis du brevet de pilote militaire - Le pilotage sur Morane 230 - Contacté par Jean Moulin pour participer à la guerre d'Espagne - Portraits de pilotes de la guerre de 1918 - Caractéristiques de l'aviation dans les années 1930 - Contacts avec Jean Moulin au ministère de l'Air - Rencontre avec André Malraux - Attitude du gouvernement Blum à

l'égard du Front populaire d'Espagne - Position de Pierre Cot - Envoi d'avions français en Espagne - Pierre Cot et l'aide aux républicains - Le recrutement des pilotes - Ses diverses positions en Espagne - Retour en France en décembre 1936 - Remise d'un rapport à Jean Moulin - La guerre d'Espagne : les types de missions - Actions d'ordre psychologique - L'encadrement technique - Les différents types de combattants - Changements intervenus à l'arrivée des Soviétiques - Réflexions sur l'efficacité des Soviétiques - Signification de la guerre d'Espagne - Le rôle des ingénieurs dans la mise au point des appareils - Raisons de l'impréparation de l'armée de l'Air en 1940 - Insuffisance des services techniques - Les problèmes d'organisation - Enseignements stratégiques et tactiques retirés par les Allemands et les Soviétiques du conflit espagnol - L'incompréhension générale après la guerre d'Espagne - Profit tiré par les Allemands de la guerre d'Espagne - Participation aux combats aériens de la guerre d'Espagne -

Face 2

Spécificité de la guerre aérienne - L'Espagne, terrain d'affrontement entre différentes nations - La Guerre civile - L'intervention étrangère et ses conséquences - L'aide française selon Pierre Cot - Analogie entre la situation actuelle (1979) et celle de 1938 - Ses craintes pendant «la Drôle de guerre» - L'absence de discipline et de sens des responsabilités - Accueil reçu en France à son retour d'Espagne - Réactions de Jean Moulin et de Pierre Cot - La contestation de responsabilité du Front populaire dans la débâcle de 1940 - Les raisons de son passage en Afrique du Nord - Commandant de la 3^e escadrille du GC II/1 - L'état d'esprit en 1938 - Rivalités entre les différentes escadrilles - L'amour du vol - La formation des nouveaux pilotes - Réaction à la déclaration de guerre - Camouflage des avions et des terrains d'aviation - L'inutilité de telles opérations - L'instruction sur Bloch - Aspects de l'entraînement - L'attaque allemande en mai 1940 - Récit du combat aérien du 15 mai 1940 -

Bande B - Face 1

Mission d'accompagnement du général Weygand - Jugement sur le personnage - Les dernières missions - Sentiments personnels à la signature d'Armistice - La commission d'Armistice - Incidents entre aviateurs français et soldats italiens - Son congé d'Armistice - Réinsertion dans la vie civile - Ses contacts avec la Résistance - Entrée au réseau Brutus - La Résistance en zone occupée - Obligé de fuir vers l'Espagne - Arrestation et emprisonnement -

Face 2

Détenteur des plans du Messerschmitt 262 - Félicité par l'ambassadeur de Grande-Bretagne en Espagne - Conditions de son départ pour l'Angleterre - Affecté au BCRA - Ses fonctions - Méthodes d'identification des

unités adverses - Travail à l'Intelligence Service - Nommé vice-président de la Commission de reclassement des officiers de l'armée de l'Air - Ses sentiments à la fin de la guerre - Différences entre agents de renseignements anglais, polonais et français - Retour à la vie civile - Ses contacts avec l'aviation après son départ de l'armée -

N° 134

Madame Ida **ROSSI - GENTY**

Interview réalisée le 8 mars 1979 à Paris - Durée : 45 mn - 1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Née le 31 octobre 1914 à Barcelone (Espagne).

S'engage dans les FFI en janvier 1943. Entre dans l'armée de l'Air en mars 1945. Affectée à l'Inspection des effectifs en septembre 1945. Nommée inspectrice des FFA. Quitte l'armée de l'Air en 1960.

Grades successifs :	- lieutenant	1945
	- capitaine	1946
	- attachée rédactrice 2 ^e classe	1945
	- attachée rédactrice 1 ^{re} classe	1953
	- attachée rédactrice hors classe	1969

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Son entrée dans l'armée de l'Air - Passage dans l'Inspection - La création d'une compagnie de 600 filles - La «sédution» de l'armée de l'Air - La gentillesse protectrice de Maroselli - Décisions prises par Charles Tillon - Rôle social de l'armée de l'Air - Les motivations du personnel féminin - Son commandement - Relations avec le personnel masculin - La jalousie des hommes à l'égard de son passé de résistante - Rigueur de l'officier féminin - Les écoles de formation - Les origines du personnel féminin - Relations avec les chefs d'Etat-Major - Conclusion de sa carrière -

N° 135

Colonel Henri **ROMANS - P E T I T**

Interview réalisée le 13 mars 1979 au SHAA - Durée : 2 h - 2 bandes -
Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 13 février 1897 à Firminy (Loire).
Décédé le 1^e novembre 1980.

Engagé volontaire et affecté au 13^e bataillon de chasseurs alpins en 1915. Envoyé à l'école d'observateurs d'aviation de Sommesous en août 1918. Passe dans l'aéronautique militaire du front nord-est en août 1918. Démobilisé en septembre 1919 et versé dans les cadres de réserve. Rappelé à l'activité en 1939 et affecté à la 4^e compagnie du bataillon de l'Air de Brignoles en juillet 1940. Démobilisé en août 1940. Engagé dans les FFI de novembre 1943 à septembre 1944. Versé dans la réserve en 1945.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1921
	- lieutenant	1925
	- capitaine	1937
	- commandant	1942
	- lieutenant-colonel	1943
	- colonel	1946

BIBLIOGRAPHIE.

- Les maquis de l'Ain. Paris : Hachette littérature, 1974.
- La préface au livre de François Musard Les Glières (26-3-1944). Paris : R. Laffont, 1965.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande A - Face 1

Engagement dans les chasseurs alpins - Entrée dans l'aviation - Ambiance dans les écoles de l'aviation - Activités au lendemain de la première guerre mondiale - Brevet de pilote - Vols en aéro-club - Mobilisation à Marseille en 1939 - L'état d'esprit des officiers - Circonstances de son ralliement au général de Gaulle - Passage dans la clandestinité - Création d'un réseau de renseignements - Recrutement et composition du réseau - Formation des résistants - Campagne contre le STO - Ambiance

à Ambérieu - Activité des résistants - Le centre de sélection - Le défilé du 11 novembre 1943 - Croissance des effectifs du maquis - Impact psychologique de cette action sur la population - Multiplication des opérations d'atterrissage et de parachutage - L'armement du maquis -

Face 2

Organisation du plateau des Glières - Tactique des résistants - L'instruction militaire des arrivants au maquis - Accueil d'un émissaire anglais - Contacts avec des agents de renseignement du bureau de Genève - Le rôle des femmes comme agents de liaison - La non-structuration et la force de la Résistance - Attaques des divisions alpines allemandes et des miliciens - Rôle des officiers de l'armée de l'Air dans le maquis de l'Ain - Relations avec Jeunesse et Montagne et organisation de résistance de l'armée (ORA) - Les accidents - Les sabotages - Relations avec le PCF et les FTP - Démêlés avec les communistes à la Libération - Relations avec Charles Tillon - Jugement sur Vichy et Pétain - Les purges -

Bande B - Face 1

Attitude du clergé à l'égard de la Résistance - La peur - L'encadrement médical des résistants - Installation d'un hôpital de campagne - Rapports avec des résistants de l'armée de l'Air - Accusé d'avoir été «vendu aux Anglais» - Conclusion sur les maquis de l'Air -

N° 136

Monsieur Gaston P E T I T

Interview réalisée le 27 mars 1979 au SHAA - Durée : 2 h - 2 bandes -
Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 6 octobre 1896.

Décédé en 1979.

Incorporé au 7^e hussards à Niort en avril 1915. Passé dans l'aviation en juin 1917. Élève pilote à l'école de Chartres puis d'Avord. Breveté pilote et affecté successivement à l'escadrille Farman, puis à la SAL 52 en 1917. Démobilisé en 1919. Après la guerre, pilote civil chez Nieuport. Mobilisé en 1939.

Grade : - sergent

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande A - Face 1

Entrée dans l'aviation - Mobilisation en 1915 - L'état-major du 6^e hussards - Les circonstances de son passage dans l'aviation - L'instruction dans les écoles de Dijon et de Chartres - Vols d'entraînement - L'atterrissage sur Farman - Affectation en escadrille - Le brevet de pilote - Les cours - L'ambiance en escadrille - La camaraderie - Les cours de perfectionnement - Le plaisir de piloter différents appareils - Les pertes - Le centre du Plessis-Belleville - La répartition des pilotes dans les différentes armes de l'aéronautique - Ambiance à cette époque - Blessé par l'explosion du dépôt de munitions de La Courneuve - Affecté à la 38^e division du Maroc - Missions de l'escadrille : reconnaissances aériennes, liaisons d'artillerie et d'infanterie - Les avions Renault - Les pertes en 1918 - La tactique de défense - Récits de combats - La supériorité de l'aviation allemande -

Face 2

Évocation des as - La vie en escadrille - La camaraderie - Les victoires de l'escadrille - Récit de l'attaque d'une saucisse - Une mission avec Fabre - La rapidité et la brutalité des combats - Rôle de l'escadrille dans les derniers mois de la guerre - La retraite des Allemands - Bombardements de soutien - Missions de repréailles - État d'esprit à la fin de la guerre - Spécificité du conflit dans l'aviation - Ses activités au lendemain de la

guerre - Convoyages d'avions Breguet au Maroc - Entrée chez Nieuport -
La Sauterelle - Missions à Londres - Les pilotes chez Nieuport - Récit
d'un accident - Passage dans l'aviation civile à Toulouse -

Bande B - Face 1

Évocation de Mermoz, Saint-Exupéry et Navarre - Remobilisé en 1940 -
L'Armistice - Bilan personnel de son passage dans l'aviation - Souvenirs
sur sa vie en escadrille - L'ingratitude de la société à l'égard des anciens
combattants de l'aviation - Ses records personnels -

N° 137

Monsieur Marcel **P O I V R E**

Interview réalisée le 28 mars 1979 à La Varenne (Val-de-Marne) -
Durée : 1 h 10 mn - 1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 3 mars 1892 à Paris.

Appelé dans l'armée en 1912 et incorporé au 30^e régiment d'artillerie en 1913. Breveté pilote militaire le 27 mai 1913. Affecté à la 23^e section d'aviation à Toul en novembre 1913 puis au 2^e groupe d'aviation en mars 1914. Rejoint le Camp retranché de Paris, puis l'escadrille 395 en 1917. Démobilisé en 1919 et versé dans la réserve. Rappelé à l'activité en septembre 1939 et démobilisé en juillet 1940.

Grades successifs : - sous-lieutenant TT 1918
- sous-lieutenant TD 1920
- lieutenant de réserve 1924

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Intérêt pour l'aviation - Études - Entrée chez Michelin - Passage de son brevet sur Farman à Étampes - Origine sociale des pilotes - Évocation de ses camarades d'Étampes - Conditions de vie des élèves pilotes - Le Maurice-Farman - Les épreuves du brevet civil et du brevet militaire - Les conséquences de la guerre sur sa vocation - Incorporé dans le 30^e régiment d'artillerie - Sa mutation dans l'aviation - Affectation à la MF 8 à Nancy, puis à la MF 5 - Les vols - La déclaration de guerre : l'état d'esprit des aviateurs - Réflexions sur le rôle de l'aviation dans le conflit - Les missions - L'armement des aviateurs - Évolution du matériel - Opérations de bombardement sur Metz - Les missions photographiques - Moniteur sur Farman au camp d'Avord - Le Plessis-Belleville - Entraînement sur Nieuport -

Face 2

Affecté à la défense de Paris - Un accident sur Nieuport - Moniteur à Avord à la division Blériot - Rapports avec les jeunes recrues - L'évolution des mentalités et de l'ambiance dans l'aviation du début à la fin de la guerre - Les nouvelles du front - Le sentiment des aviateurs d'être pri-

vilégiés - Les risques propres à l'aviation - Vols sur Sopwith - Abandon de la carrière de pilote - Remobilisé en 1939 - Insuffisance de l'équipement du camp d'Avord - Différences du comportement des combattants de 1914 et de ceux de 1940 - Souvenirs de vols sur Sopwith et Nieuport -

N° 138

Général Jacques F A B R Y

Interview réalisée le 28 mars 1979 à Florensac (Hérault) - Durée : 2 h -
2 bandes - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 13 juin 1919 à Aurillac (Cantal).

Élève de l'École de l'air en 1938-1939. Affecté successivement à la base de Montpellier, au GAR II/22, au GC I/8, puis au GC I/4 en AFN en 1940. Participe aux opérations d'AFN, d'Italie, de France et d'Allemagne de 1943 à 1945. Appelé au 3^e bureau de l'EMGA en 1945. En occupation en Allemagne avec le GC I/4 en 1946. Prend le commandement du GC II/5 La Fayette. Séjourne en Indochine de 1947 à 1948. De retour en métropole, occupe successivement les fonctions de commandant en second de la 4^e escadre de chasse en 1948, de chef du 3^e bureau au commandement de la Défense aérienne du territoire en 1950 et de commandant de la 5^e escadre de chasse en 1952. Affecté à l'Inspection générale de l'armée de l'Air en 1954. Stagiaire à l'École supérieure de guerre aérienne en 1957. Affecté au 3^e bureau de l'État-Major de l'armée de l'Air, puis à l'état-major de la Défense nationale en 1958. Prend le commandement de la base de Reims en 1960. Nommé successivement chef d'état-major du 1^e CATAC en 1962, commandant en second du 1^e CATAC et des forces françaises d'Allemagne en 1963, commandant du 2^e CATAC en 1964, sous-chef d'État-Major de l'armée de l'Air en 1966. Appelé au Secrétariat général de la Défense nationale comme conseiller technique en 1967. Prend le commandement de la force aérienne tactique et de la 1^{re} RA en 1968. Nommé inspecteur des armements nucléaires en 1973. Quitte l'armée active en 1975. Membre du Conseil supérieur de l'Air de 1969 à 1975.

Grades successifs : - sous-lieutenant	1939
- lieutenant	1941
- capitaine	1944
- commandant	1949
- lieutenant-colonel	1954
- colonel	1959
- général de BA	1963
- général de DA	1967
- général de CA	1968

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE

Bande A - Face 1

Choix de l'aviation - L'École de l'air en octobre 1938 - Le matériel - L'encadrement - Les chasseurs : les Morane 225 et 406, le Nieuport 62 - Observateur au II/22 en juin 1940 - Le groupe de chasse I/4 - «La Drôle de guerre» - L'atmosphère en Afrique - Le gaullisme - Le débarquement américain en AFN et le ralliement de l'AOF - Rapports avec les Américains et les Anglais - Protection de convois en Tunisie - Un accident - Une victoire - Le débarquement en Sicile - Rapports avec les pilotes anglo-saxons - La tactique allemande - Le P 47 - Les affectations au Normandie et les départs pour l'URSS - Missions sur la Corse et le nord de l'Italie - Débarquement en Provence - Retour en septembre 1944 à Ambérieu - Missions sur l'Allemagne - Les permissions - La réduction de la poche de Royan et de la pointe de Grave -

Face 2

Récit de l'accident du général Maurin au-dessus de l'Allemagne - Ambiance dans le groupe - Le matériel - Les pertes - L'après-guerre - L'état-major du 3^e bureau - Le groupe La Fayette en Allemagne - Séjour à Hanoï - Missions de soutien à l'infanterie - Rapports avec l'armée de Terre - Le général Salan - Caractéristiques de la guerre d'Indochine - La relève à Hanoï - La chasse à Friedrichshafen : le pilotage sans visibilité - La Défense aérienne du territoire - La 5^e escadre de chasse à Orange - L'Inspection de la chasse - L'École de guerre en 1957 - L'état-major du 3^e bureau - Alger en 1958 - Stratégie et politique militaire : le nucléaire - La défense aérienne en Méditerranée - Le général de Gaulle et les Américains - Commandement à Reims - L'OTAN - Le putsch de 1961 -

Bande B - Face 1

L'installation d'armes nucléaires américaines avec «double clé» franco-américaine - Les PC en temps de guerre - Le 2^e CATAC - Sous-chef opérations à l'État-Major de l'Air - Forces classiques et nucléaires - Les questions Air au secrétariat de la Défense nationale - La coopération avec l'Afrique - La FATAC à Metz - Conditions du retrait de l'OTAN - Évolution de l'armement de la FATAC - Les terrains d'aviation - Le retrait de l'OTAN : un choix politique - Problème de la coopération - Place de l'armée de l'Air dans la Défense nationale -

N° 139

Monsieur Gaston **TEISSERENC**

Interview réalisée le 29 mars 1979 à Montpellier - Durée : 35 mn -
1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 2 juin 1894 à Montpellier (Hérault).
Décédé en 1981.

Baccalauréat de philosophie. Breveté pilote civil en 1914. Mobilisé dans l'artillerie puis détaché dans l'aéronautique : breveté pilote militaire en avril 1915 et affecté à l'escadrille C 43. Fait prisonnier en Allemagne de décembre 1915 à décembre 1918. En 1922, s'occupe de l'aéro-club de l'Hérault. Rappelé à l'activité en août 1939 et affecté au GAO 512, puis prend le commandement de l'escadrille de liaison de l'EM du colonel Beyle à Saint-Omer.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Attirance pour l'aviation - Premiers vols à Buc en 1914 - Mécanicien au début de la guerre - Rencontre avec Guynemer à Pau - Affecté dans une division d'artillerie dans la Somme - Blessé au cours d'un bombardement allemand - Types de canons utilisés par les Allemands - Arrestation par les Allemands et internement dans 17 camps différents en Allemagne - Envoyé à Verdun en 1916 : conditions de vie difficiles - Ses tentatives d'évasion - Décoré de la Légion d'honneur - Contacts avec l'aviation après la guerre -

N° 140

Général François ERNOUL de la CHENELIERE

Interview réalisée les 2 avril, 30 mai, 1^{er} et 22 juin, 2 juillet 1979 à Neuilly-sur-Seine (Hauts-de-Seine) - Durée : 10 h - 7 bandes - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 28 novembre 1907 à Vannes (Morbihan).
Décédé le 3 octobre 1985.

Détaché à sa sortie de l'École spéciale militaire de Saint-Cyr en 1929 dans l'aviation. Formé à l'École militaire et d'application de l'aéronautique en 1929 et à l'école pratique d'aviation d'Avord en 1930. Affecté au 11^e régiment d'aviation en 1931 puis dans plusieurs escadres de bombardement de 1931 à 1937. Appelé à l'État-Major de l'armée de l'Air en 1937. Nommé officier de liaison à la sous-délégation italienne de contrôle pour l'Algérie en 1941. Passe au secrétariat général de la vice-présidence du Conseil en 1941. Rejoint l'AFN en 1942 et affecté à la Direction des services spéciaux en 1943. Chef d'état-major de la brigade de bombardement n° 11 en octobre 1944. Participe aux campagnes d'Italie, de France et d'Allemagne de 1944 à 1945. Entre au CESA en 1946. Envoyé à Buenos Aires comme attaché de l'Air en 1947. Chef de cabinet du général chef d'État-Major général des forces armées Air en 1950. Promu commandant du Groupement des moyens militaires de transport aérien en 1953. Prend le commandement du GATAC nord en Indochine en 1954. A son retour en métropole, nommé commandant de l'Air au Maroc en 1955 puis commandant supérieur des forces françaises au Maroc en 1959. Termine sa carrière comme conseiller militaire français auprès de l'OTASE en 1961-1962.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1929
	- lieutenant	1931
	- capitaine	1936
	- commandant	1942
	- lieutenant-colonel	1945
	- colonel	1947
	- général de BA	1953
	- général de DA	1957
	- général de CA	1959
	- général d'AA	1961

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 A - Face 1 (2 avril 1979).

Entrée dans l'aviation - Souvenirs de l'École spéciale militaire de Saint-Cyr - L'École militaire et d'application de l'aéronautique de Versailles - Le pilotage à Avord - Le brevet de pilote - Affectation au 11^e régiment d'aviation - La création de l'armée de l'Air - Affectation à la 11^e escadre, puis à la 23^e à Toulon - Le 2^e bureau d'État-Major, section Méditerranée - La guerre d'Espagne - La montée des périls - L'action de Pierre Cot - L'impréparation de l'armée de l'Air - La responsabilité des chefs d'EM - La déclaration de la guerre - Les erreurs stratégiques - Conscient des insuffisances de l'armée de l'Air - Le début de la guerre au 2^e bureau d'EM - La débâcle - Son départ pour l'AFN - Le service de renseignement Air en AFN - Rapports avec les Italiens - Rappelé à Vichy par le général Bergeret - Retour à Alger en novembre 1942 - Organisation des services spéciaux de renseignement - Problèmes politiques en AFN - Affecté à la 34^e escadre - Contacts avec le général Bergeret - Climat de méfiance à Vichy - L'appel du général de Gaulle - L'opinion des vichystes sur les ralliés aux FFL -

Face 2

Remplacement de Darlan par Laval - Le maréchal Pétain - Affectation à la 34^e escadre : organisation et ambiance - Free french et vichystes - Les missions en Italie et en France - Leurs conditions matérielles - Chef d'état-major d'une brigade - Les missions - L'Armistice - L'occupation en Allemagne - La fin de la guerre : les règlements de compte - Chef d'état-major et directeur des études au CESA - Attaché de l'Air en Amérique du Sud - Voyage en Argentine du général de Lattre - Rappelé en France par le général Léchères - Prise de commandement du GMMTA - Le problème indochinois - Successeur du général Dechaux au commandement du GATAC nord - Retour d'une mission effectuée à Diên Biên Phû - La liquidation de l'Indochine - Entente entre l'armée de Terre et l'armée de l'Air - L'évacuation d'Hanoï - Le front patriotique indochinois et son action - Commandant de l'Air au Maroc - Organisation des forces aériennes - Problèmes avec l'armée de Terre - Son action - Les problèmes politiques - Le mouvement du Rif et ses répercussions -

Bande 1 B - Face 1

L'action contre les rebelles marocains - Problèmes politiques au Maroc - La politique d'Edgar Faure - Réflexions sur l'indépendance marocaine - Deux situations différentes : l'Algérie et le Maroc - Relations avec le prince et le gouvernement marocains - Missions militaire et politique au Maroc - Lettres ministérielles concernant les accords de 1958 : l'indépendance marocaine - Application scrupuleuse des ordres du gouvernement - Deux phases dans la politique d'indépendance du Maroc - Son affectation au commandement de l'Air au Maroc - Arrivée au Maroc :

un pays en effervescence - Les terroristes - Les visites protocolaires en compagnie de son prédécesseur, le général Murtin - Récit d'incidents - La visite de P. Montel -

Face 2

Manifestations marocaines contre la présence française - La riposte française après l'attaque d'un poste - Absence de liaison entre l'Air et la Terre - Organisation de l'appui des forces terrestres - Création d'un PC adapté aux subdivisions du Maroc - Ses moyens - Dégradation de la situation intérieure - Retour le 20 novembre 1955 du sultan du Maroc - Récit de l'arrivée de M. Dubois, résident au Maroc - Problème de la nomination d'un commandant supérieur des forces terrestres - Invitation lancée en janvier 1956 au gouvernement marocain - Incident en mai-juin 1956 : emprisonnement de deux aviateurs - Les négociations - Déclaration d'indépendance en mars 1956 - Commandant de l'armée de l'Air : aéronavale et aviation - Efficacité des actions de l'aviation - Après l'indépendance, les nouvelles modalités de l'occupation française - Statut des forces françaises - Projet de créer une défense commune franco-marocaine -

Bande 2 - Face 1 (30 mai 1979).

Changement de commandement en 1956 au Maroc - Arrivée du général Koenig dans le pays en juin 1956 - Projet de constituer une armée commune franco-marocaine sous commandement français - Formation d'une aviation marocaine - Menaces sur l'entente franco-marocaine - Mécontentement entre le général Koenig et le gouvernement marocain - La mission donnée par le général Ely - Problème de l'aviation française au Maroc - Les multiples incidents de l'année 1956 - L'«arraisonnement» d'un avion le 22 octobre 1956 - Menacé d'enlèvement - Agitation dans les villes à la suite de l'affaire Ben Bella - Influence du FLN - Conditions du retour du roi du Maroc - Relations étroites avec le roi et les ministres marocains - Les rapports franco-marocains -

Face 2

Les partis politiques marocains - La population marocaine - Les forces incontrôlées - Le FLN - L'armée de libération marocaine - L'armée royale marocaine - Rivalités entre l'armée d'origine espagnole et celle d'origine française - L'école d'officiers du Maroc créée par la France - Valeur de cette armée et de son action - Politique défendue par le prince héritier - Ses excellents rapports avec les ministres marocains - Relations franco-américano-marocaines - Implantation des Américains au Maroc - Constitution de bases stratégiques américano-françaises au lendemain de la guerre - Le problème de la DAT - L'évolution de la situation à partir de mars 1956 -

Bande 3 - Face 1 (1^{er} juin 1979).

Situation après la signature des accords de mars 1956 - Évolution de la politique américaine - Ses rapports avec les Américains - Les négociations américano-marocaines - La position du gouvernement français - Les problèmes soulevés par la signature des accords américano-marocains - Ses contacts avec l'ambassade américaine en juin 1957 - Coopération franco-américaine compromise - Les positions américaines en 1958 - Une mission occulte américaine - Dons de matériels américains et français aux Marocains - Le prince favorable au parti français - Poursuite de la politique américaine, son objectif : supplanter la France - Accords signés entre Américains et Marocains sur l'évacuation des troupes - Réunion à Tanger des ambassadeurs américains en poste en Afrique en juin 1960 -

Face 2

La situation française en 1957 - Statut des forces aériennes françaises au Maroc - Arrivée du nouvel ambassadeur de France, A. Parodi en septembre 1957 - Les Français dans l'armée marocaine - L'intérêt du prince marocain pour l'aviation - La question des forces françaises au centre des discussions - L'évacuation des troupes françaises souhaitée par le gouvernement marocain - Graves incidents dans le sud-marocain en octobre 1957 - Rappel du général Koenig en France le 1^{er} avril 1958 - Les conditions de sa nomination au commandement interarmées des forces françaises au Maroc - Répercussions de l'affaire de Sakiet et des événements du 13 mai 1958 - L'inquiétude marocaine - Convoqué avec A. Parodi à Paris par le général de Gaulle - Sa prise de commandement -

Bande 4 - Face 1 (22 juin 1979).

Méconnaissance de la situation chez certains officiers - Premières tentatives de négociations - Détérioration de la situation - 1959 : une année fertile en événements - L'affaire du Rif - Les mouvements berbères - Opérations menées contre le Rif par les troupes marocaines - Combats difficiles - Non-intervention des Français dans la politique marocaine - Constitution d'un comité de défense : l'aide française au Maroc - Problème de l'aide marocaine à l'Algérie - La situation des forces françaises au Maroc - Conditions d'une intervention des troupes françaises - Attitude controversée du commandant supérieur des forces françaises - L'action néfaste de la presse - Fréquence des incidents de frontière - La pression algérienne - Les répercussions de la guerre d'Algérie - Menace d'un complot fomenté par le prince contre le roi -

Face 2

Dégradation de la situation marocaine - Le malaise politique généralisé -

Rencontre entre de Gaulle et Hassan - Les positions françaises et étrangères au Maroc - Statut des forces françaises au Maroc en 1960 - Deux solutions au problème français - Position neutraliste du Maroc - La question des bases stratégiques - Ses propositions : aide au gouvernement et maintien des forces françaises - Ses interventions et ses contacts avec les milieux politiques français - Les décisions du comité de défense nationale - Rencontre à Agadir avec le prince Hassan - Eventualité d'un changement de gouvernement - Conséquences du refus français de négocier l'évacuation du Maroc - Les événements politiques marocains - Formation d'un nouveau gouvernement par le roi - Les forces du palais - La popularité du roi - La composition du gouvernement - Les membres de l'opposition -

Bande 5 A - Face 1 (2 juillet 1979).

Attitude du gouvernement français - Réunion des grands commandements Air, le 27 juin 1960 - Évolution de la situation diplomatique - Propositions du gouvernement marocain - Echec des négociations - Un dîner chez le prince - Nouvelles négociations - Voyage à Paris et rencontre avec le général Ely - La gestion des installations techniques - Les démarches de l'ambassadeur A. Parodi et les siennes propres - Leur aboutissement - Retentissement des accords franco-marocains - Les mesures autoritaires du gouvernement marocain - Discours du prince, le 1^{er} septembre, boycotté par la presse - Voyages diplomatiques du prince - Création d'une commission des accords chargée de la surveillance de l'évacuation française - Nouvelles épreuves suscitées par les tensions algériennes - Incidents multiples - Départ de M. Parodi - Problèmes posés par l'évacuation - Contacts avec le ministre du Travail - Rôle négatif de la commission -

Face 2

Aggravation de la situation - Occupation par les Marocains des bâtiments français - La fête des «Trois Glorieuses» au Maroc : un incident diplomatique - Conditions difficiles du repli français - Un cadeau du roi du Maroc - La presse mise à l'écart de l'événement - Incidents en décembre 1960 - Le problème de l'aide aux forces royales - Discours inaugural de Mohammed V à la 1^{re} conférence des états libres africains en janvier 1961 - Les problèmes militaires - Dégradation de la situation - Accélération des évacuations - Problème de l'évacuation des écoles - Son propre départ - Débat sur l'avenir du commandement des écoles et sur son statut futur au Maroc - Détaché provisoirement auprès de l'ambassadeur - La surveillance des bases -

Bande 5 B - Face 1

Nouvelles conditions de son départ - Dissolution des forces françaises au Maroc - La mort du roi - Ses conséquences - Ses rencontres avec le roi -

Raisons du retard de son départ - Réflexions sur la situation au Maroc après la mort du roi - Le programme d'Hassan II - Conditions de son départ - Retour en France - Les visites officielles - L'attente d'une affectation - Victime des problèmes politiques - Nommé conseiller militaire à l'OTASE - Attitude des pays sous-développés à l'égard du général de Gaulle - Représentant de la France au Maroc - Ses contacts avec le Maroc en 1965 -

Face 2

Les besoins de l'armée marocaine - Sa politique de défense - Rencontre avec le roi - La teneur des discussions - Ses autres contacts politiques - Retour en France - Conclusion sur les six années de politique franco-marocaine -

N° 141

Monsieur Jean S A L I S

Interview réalisée le 10 avril 1979 à La Ferté Alais (Essonne) - Durée 1 h 15 mn - 1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Témoignage portant sur son père, Jean-Baptiste Salis, Né à Montmorin, Puy-de-Dôme le 19 septembre 1896 - Décédé le 10 décembre 1967 à Cerny-La Ferté-Alais, Essonne - Pionnier de l'aviation et créateur de nombreux centres aériens en France dont l'aéro-club de La Ferté-Alais.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Propos sur son père - Intérêt pour l'aviation - Entrée dans l'aviation - Entraînement au camp d'Avord - Présentation de matériel aux missions étrangères au lendemain de la guerre - Raisons de son départ de l'armée de l'Air - Création du terrain de La Ferté-Alais - La déclaration de guerre - Entrée dans la Résistance : les activités de J.B. Salis - Sa carrière personnelle - Départ comme appelé en 1957 - Mécanicien-avion en Algérie (Colomb-Béchar) - Démobilisé en 1959 - Son entreprise - Ses relations avec l'armée de l'Air - Ses rapports avec le cinéma - Le prestige de la France dans le domaine aéronautique - Les raisons de la régression française - Jugement personnel sur l'aviation et les aviateurs des années 1930 - Le Dewoitine - Le Morane - La politique des prototypes - La seconde guerre mondiale - Le rôle des aviateurs français - Pilotage de planeurs - Découverte et restauration des appareils anciens - L'entre-deux-guerres - La politique de prestige actuelle - Difficultés financières - Le choix des avions restaurés - Son jugement sur l'armée de l'Air - Comparaison avec des aviations étrangères, notamment avec la RAF - Rôle spécifique de l'aviation en 1940 -

Face 2

Techniques de restauration d'un avion - Restauration d'un SPAD 13 - Restauration d'un moteur de dirigeable - Tableau des avions de l'armée de l'Air à travers son histoire - Le Nicuport, le SPAD 13, le Morane - Les avions anglais et allemands - L'importance du moteur - La politique

des prototypes entre les deux guerres - Évocation des as de 1914, Fonck et Guynemer - La compromission de Fonck sous Vichy - Le Potez 25, le Dewoitine, le Morane 406 - Les problèmes de conservation - Les épaves - Un souhait : la création d'un organisme complémentaire au musée de l'Air et de l'Espace -

N° 142

Colonel André P A C O T

Interview réalisée le 15 avril 1979 à Montrouge (Hauts-de-Seine) -
Durée : 1 h 40 mn - 2 bandes - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 29 mars 1894 à Gigny (Yonne).

Engagé volontaire dans l'armée de Terre et incorporé au 89^e régiment d'infanterie en septembre 1913. Détaché au 1^{er} groupe d'aviation le 11 mars 1916. Passe par les écoles de Juvisy, d'Avord, de Cazaux et de Pau en 1916. Breveté pilote d'avion. Dirigé sur le Camp retranché de Paris et affecté successivement aux escadrilles N 593, N 350 et N 462 en 1917. Termine la guerre au sein de la SPA 83. Appelé à la 2^e compagnie d'ouvriers d'aviation à Saint-Cyr en 1919 puis à la 10^e section en 1920. Obtient le brevet supérieur de mécanicien d'avion en 1921. Admis à l'École d'administration militaire de Vincennes en 1923. Affecté à l'Inspection technique de l'aéronautique en 1924. Passe dans le corps des officiers mécaniciens de l'aéronautique en juillet 1929. Promu au grade de capitaine mécanicien en 1930. Muté à l'entrepôt spécial d'aviation n° 1 en 1935, n° 303 en 1937. Affecté au centre administratif de l'Air à Paris en 1940, au service du matériel en 1944, puis au cabinet civil du ministère de l'Air en 1945. Admis à la retraite en 1946 et versé dans les cadres de réserve.

Grades successifs :	- capitaine	1930
	- commandant	1938
	- lieutenant-colonel	1944
	- colonel	1945

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande A - Face 1

Premières expériences dans l'aviation - Engagement dans l'infanterie - Début de la guerre - Conditions de son passage dans l'aviation - Les écoles de Dijon et de Juvisy - Passage du brevet de pilote le 26 septembre 1916 - Mutation aux écoles d'Avord et de Cazaux - L'école d'acrobatie de Pau - La défense de Paris - Affectation à l'escadrille Nieuport 83 - Ses trois victoires - Les patrouilles - Les combats individuels - Ambiance dans les escadrilles - Différences de vie entre fantassins et aviateurs - La fré-

quence des vols - Les loisirs - Rapports avec les mécaniciens - Le combat aux côtés des Britanniques - La réputation des pilotes - Les as de son escadrille - Évocation de Guynemer, de Fonck - Son dernier vol - Fonctions au Service de réparation de l'aviation - Mutation à l'Inspection technique de l'aéronautique comme contrôleur - Le concours pour devenir officier - Les cours - Les instructeurs - Retour à l'Inspection technique - Rapports avec les constructeurs d'avions -

Face 2

Affecté à Dijon puis à Villacoublay - Séjour au Maroc : l'ambiance - État du matériel à la déclaration de guerre - Impréparation de l'armée de l'Air - Incompréhension devant ce manque de cohérence - L'invasion allemande et la démobilisation - Refus de livrer le matériel des entrepôts de Lyon aux Allemands - Rappelé à l'activité - Chef du bureau liquidateur de l'entrepôt 303 - Mission à Paris en octobre - Novembre 1940 : liquidation des marchés - Commandant du Centre administratif de l'Air à Paris en 1943 - Mis à la retraite militaire - Ses activités dans la Résistance - Engagement dans les FFI - La libération de Paris - Adjoint au directeur du matériel - Chargé de mission au cabinet du ministre - Mission en Allemagne et visite de Dachau -

Bande B - Face 1

Le STO - Sa dernière mission militaire en 1946 -

N° 143

Monsieur Henri H A Y d e S L A D E

Interview réalisée le 27 avril 1979 au SHAA - Durée : 1 h 30 mn -
1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 29 mai 1893 à Brest (Finistère).
Décédé le 3 novembre 1979.

As de guerre 1914-18 - Entre à l'École spéciale militaire de Saint-Cyr en 1913. Affecté au 20^e régiment de chasseurs en 1914 puis au 14^e hussards en 1915. Détaché dans l'aviation en 1916. Passe par les écoles militaires d'aviation de Buc, d'Avord, de Cazaux et de Pau en 1916. Breveté pilote d'avion. Nommé successivement aux escadrilles N 80 en décembre 1916, 86 (GC 14) en avril 1917, à la SPA 159 (GC 20) en juillet 1918. Titulaire de 19 victoires homologuées. Réintègre l'École spéciale militaire de Saint-Cyr en juin 1919. Détaché à l'École d'application de cavalerie de Saumur en septembre 1919 et affecté au 4^e régiment de chasseurs en janvier 1920. Détaché dans plusieurs régiments d'aviation. Membre de la Commission d'essais techniques de Villacoublay en 1925. Démissionnaire en 1929 et versé dans les cadres de réserve. Mobilisé en septembre 1939 et affecté à la 4^e armée aérienne. Démobilisé en juillet 1940.

Grades successifs :	- sous-lieutenant TT	1915
	- sous-lieutenant TD	1916
	- lieutenant TD	1917
	- capitaine TT	1918
	- capitaine TD	1922
	- commandant de réserve	1930

BIBLIOGRAPHIE.

La préface du livre de Louis Demaizière : «Un grand pilote Romanet». Paris : France-Empire, cop. 1980.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

L'École spéciale militaire de Saint-Cyr - Le début de la guerre dans l'in-

fanterie - La guerre des tranchées - Motivations pour entrer dans l'aviation - Le brevet de pilote - Goût tardif pour l'aviation - L'origine des aviateurs - L'esprit de 1913 - Motivations de son engagement - Le perfectionnement en école - Les écoles d'Avord, de Cazaux et de Pau - La formation de chasseur - Ambiance dans les écoles : les relations entre les hommes - Affectation à la Nieuport 80 et départ pour le front en 1917 - Les missions de chasse - Des combats chevaleresques - Importance stratégique du Chemin des Dames - Les rapports des pilotes avec leurs mécaniciens - La vie quotidienne en escadrille - Les sorties - Les as - Concurrence entre les différentes escadrilles - Évocation de Guynemer -

Face 2

Évocation de Guynemer et de Fonck - Les missions d'observation - Les reconnaissances - Changement de matériel en avril 1917 : du Nieuport au SPAD - Les victoires - Les privilèges des aviateurs - L'offensive de Verdun - Récit d'un accident - L'escadrille 159 - La tactique adoptée - La fin de la guerre - Une chute de cheval - Retour à l'aviation - Commandant du groupe de chasse des Cigognes - Son départ de l'armée en 1926 - Mobilisation en 1939 - Fondateur de la Société Française de l'Aviation Nouvelle - Affecté à la construction des Morane 230 -

N° 144

Capitaine Roland de La POYPE

Interview réalisée le 9 mai 1979 à Paris - Durée : 1 h 30 mn - 1 bande - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 28 juillet 1920 aux Pradeaux (Puy-de-Dôme).

Engagé volontaire dans l'armée de l'Air le 15 août 1939. Passe par les écoles de pilotage du Mans et d'Angers en 1939 et par l'école de chasse d'Étampes en 1940. Évadé de France et engagé dans les FAFI le 9 juillet 1940. Envoyé en AEF en 1940-1941. Dirigé sur les écoles de la RAF en 1941. Affecté au 602^e squadron en juillet 1942 puis au GC 3 Normandie en URSS en octobre 1942. Muté au 2^e bureau de l'État-Major de l'armée de l'Air en février 1946, au 5^e bureau en janvier 1947. Démissionnaire de l'armée active et versé dans les cadres de réserve en avril 1949.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1942
	- lieutenant	1943
	- capitaine	1945

BIBLIOGRAPHIE.

La préface de «Red stars in the sky, soviet air force in the world war two», (ouvrage collectif), Espoo (Finlande) Tietoteos, 1979.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Face 1

Engagement en 1939 : la préparation militaire - Le mythe de l'aviation - Formation de pilote en 1939 à Angers - L'école de chasse d'Étampes : le personnel, l'ambiance - La déclaration de guerre - Les premiers bombardements - Les Curtiss américains en rade de La Rochelle - Conditions de son départ pour la Grande-Bretagne - L'appel du 18 juin - Motivations de son départ - L'accueil en Angleterre - Attitude des combattants de Narvik - Mers El-Kébir et ses conséquences - L'opération de Dakar - Les écoles de pilotage en Grande-Bretagne - Comparaison avec les écoles françaises - Pilote de chasse au 602^e squadron - Les missions de protection des bombardiers - Formation du groupe Normandie et départ pour

l'URSS -

Face 2

La réception des Soviétiques à Ivanovo - Intégration difficile - Les permissions au Caire - Le moral - Première mission - Les commandants Pouyade et Tulasne : leur tactique - Les mécaniciens - Accident en juin 1943 - Description d'un hôpital militaire soviétique - Retour en escadrille - L'école de Toula - Considérations sur les Allemands et les Soviétiques - Portrait de Delfino - Attribution de décorations en décembre 1943 - Son départ du Normandie-Niémen - Retour à la vie civile -

N° 145

Général Pierre-Marie G A L L O I S

Interview réalisée les 10 mai et 22 juin 1979 à Paris - Durée : 4 h -
3 bandes - Vitesse 9,5 -

BIOGRAPHIE.

Né le 29 juin 1911 à Turin (Italie).

Engagé volontaire dans l'armée de l'Air en 1931. Passe par l'école pratique d'aviation d'Avord en 1932. Affecté au 31^e régiment d'aviation. Libéré et versé dans la réserve en novembre 1932. Réintégré dans l'armée active en 1937. Appelé successivement à la 61^e escadre en Tunisie en 1937, au groupe aérien régional 588 à Colomb-Béchar en 1938. Muté à l'état-major du Commandement supérieur de l'Air en AFN en 1940. Passe au groupe de reconnaissance 1/52 à Marrakech en 1941. Nommé adjoint au commandant de la base de Marrakech et officier de liaison avec les troupes alliées en 1942. Rejoint Londres en 1944. Affecté successivement au squadron 346 en juillet 1944, à l'état-major des FAF en Grande-Bretagne à la section information en mars 1945. Muté au cabinet civil du ministre de l'Air en août 1945. Appelé au cabinet du général chef d'EMGAA au ministère des Armées en 1946. Passe au 4^e bureau. Réintègre le cabinet du chef d'EMGAA en 1947. Stagiaire à l'École supérieure de guerre aérienne. Nommé chef de cabinet du général chef d'État-Major général des forces armées Air en 1953. Affecté au Commandement suprême des forces alliées en Europe (SHAPE) en septembre 1953. Quitte l'armée active en 1957 pour prendre la direction commerciale de la société des avions Marcel Dassault.

Grades successifs :	- sous-lieutenant	1939
	- lieutenant	1941
	- capitaine	1942
	- commandant	1945
	- lieutenant-colonel	1949
	- colonel	1953
	- général de BA	1957

BIBLIOGRAPHIE.

- Une nuit sur l'Allemagne : extraits d'une étude sur le Bomber command. s.l. : s.n., s.d.
- Stratégie à l'âge nucléaire, Paris : Calmana-Levy, 1960.
- L'avenir de l'Alliance Atlantique, ouvrage collectif, Paris : Berger-Levrault, 1961.

- Paradoxe de la paix, 1968.
- L'Europe change de maître, Paris : l'Herne, 1972.
- La Grande Berne : l'atome et les négociations Est-Ouest, Paris : Plon, cop. 1975.
- L'Adieu aux armées, Paris : A. Michel, 1976.
- Le renoncement, 1977.

COMPTE-RENDU ANALYTIQUE.

Bande 1 - Face 1

Les conditions de son entrée dans l'armée de l'Air - Séjour en AFN dans l'escadrille saharienne 590 - Les missions - L'importance stratégique de l'aviation - Un exercice d'attaque au sol - Les données stratégiques de l'époque - L'impact de la guerre de mouvement - L'enseignement à Avord en 1932 - L'incompétence du commandement et des ministères - Les carences du matériel français par rapport aux matériels allemand et soviétique - Critique de la politique de défense nationale - La découverte de l'armée britannique, de ses techniques et de sa doctrine d'emploi - La puissance allemande - Le concours aérien de Zurich - La confusion française et l'inconscience des constructeurs - La drôle de guerre - La débâcle - Chargé de trouver en AFN des matériels nécessaires à la poursuite de la guerre - Ses affectations à la veille de l'Armistice - Fonctions à l'Etat-Major - Inventaire des matériels arrivés de France - Problème de qualification du personnel - Constitution des différents commandements de l'Air - Décisions des commissions d'Armistice concernant le matériel et le personnel - Mers El-Kébir - Réaction pro-allemande au sein de l'armée - Profonde division entre le pays et l'armée - Attitude du pays face à l'ennemi - Les lois raciales - L'appel du 18 juin - Son parti pris pour le général de Gaulle - Opinion des officiers sur le maréchal Pétain - L'animosité contre le général de Gaulle - Propagande lancée contre Vichy - Mise en place d'un système d'espionnage au sein de l'armée -

Face 2

Conférences sur l'opposition historique entre la France et l'Allemagne - Mis aux arrêts à la suite de l'un de ses exposés patriotiques - Affectation dans l'escadrille disciplinaire I/38 à Istres comme officier des ordinaires - Retour à Marrakech - Débarquement de l'armée américaine - Ses fonctions auprès des Américains - Conditions de son départ pour Londres - Rencontre avec le général Claudel à Londres - Mauvaise réputation du général de Gaulle en Angleterre - Intégration dans un groupe lourd - Fonctions à l'état-major de Londres - Réflexions sur le commandement des forces françaises - La machine de guerre britannique - Les difficultés des Français en Grande-Bretagne - Missions de bombardement sur l'Allemagne et le nord de la France - Récit d'une mission de bombardement -

Bande 2 A - Face 1

Scène quotidienne en Angleterre - Journaliste à la «France libre» - La France libre - Affectation au cabinet civil au ministère de l'Air - Nommé au cabinet du général Piollet - Gestion du matériel de l'armée de l'Air - Le plan Air du général Gérardot - Le plan quinquennal de 1950 - Travail aux côtés du général Léchères - Retrait de la France d'Indochine prévu par R. Mayer - Reconstitution de l'aviation légère par l'armée de Terre - L'École supérieure de guerre aérienne et le CESA - Ses fonctions au SHAPE - Ses relations avec les chefs militaires étrangers - La méthode de travail - Relations avec Montgomery - Relations avec le général Norstad - Ses rencontres avec le général de Gaulle -

Face 2

Rencontre avec de Gaulle à Paris en 1956 - Visite à Guy Mollet, président du Conseil, au sujet de l'arme nucléaire - Récit d'un comité de Défense nationale - Anecdote avec Jouhaud - Le courage de Guy Mollet -

Bande 2 B - Face 1

Réalisation d'un film sur le blocus de Berlin - Le système organisé par les armées de l'Air américaine et britannique - La position soviétique - Une victoire technique due à l'organisation américaine - Le problème de l'emploi des JU 52 - Importance de la signature du Pacte Atlantique - Mise en place de l'OTAN - Le plan Air - Ses contacts avec le général Norstad - Leçons tirées de l'échec des négociations de Lisbonne - Élaboration d'une nouvelle stratégie - Les méthodes de travail américaines - Conditions de publication d'un rapport intitulé SHAPE 345 - Présentation du document aux pays de l'Alliance - Le chasseur tactique léger - Les raisons du changement de la stratégie américaine - Opposition entre la France et les États-Unis - L'affaire de juillet 1958 : prémices du retrait français de l'OTAN -

Face 2

Mise en place d'une stratégie défensive américaine - Les oppositions au plan - Débat sur la stratégie américaine - Son opposition à Raymond Aron - Le général Norstad - L'affaire de Suez et ses conséquences - Le problème de l'Algérie posé à l'OTAN - Anecdote sur les pointes de flèches sahariennes - Ses relations avec Dassault - La précision des engins intercontinentaux soviétiques et américains - Conséquences de la sophistication de ces armes - Schéma de désarmement des alliés européens - L'importance des armes mobiles - Les forces en présence -

I N D E X

NOMS PROPRES

A

Abetz (Otto)	: 24
Abyssinie	: 119
Accart (général)	: 37
AFN	: 1, 2, 5, 10, 12, 13, 20, 32, 33, 40, 43, 52, 63, 68, 79, 91, 92, 96, 102, 115, 117, 119, 120, 121, 124, 127, 129, 130, 133, 140, 145
Ailleret (général)	: 2, 33, 52
Air France	: 58, 77, 86, 108, 125
Aisne (offensive de l')	: 96
Aix-en-Provence	: 117
Alaska	: 63
Albert (Somme)	: 117
Albi	: (voir écoles)
d'Albiac (général)	: 24
Alger	: 12, 30, 39, 40, 42, 77, 86, 93, 106, 107, 132, 138, 140
Algérie	: 10, 39, 64, 77, 79, 90, 92, 104, 116, 117, 120, 127, 140
Alias (colonel)	: 37
Allemagne	: 17, 20, 45, 55, 60, 89, 92, 94, 124, 127, 142, 145
Allemands	: 2, 60, 66, 83, 93, 96, 127, 128, 129, 133, 139, 142, 144
Alliance (réseau)	: 16, 64, 79, 117
Alsace	: 11, 58, 99, 115
Ambérieu	: (voir écoles)
Américains	: 8, 10, 12, 39, 43, 61, 62, 63, 92, 100, 138, 140
Amiot (usine)	: 33
Andes	: 8
André (Valérie)	: 10
Andrieu (général)	: 10
Angers	: 144
Anglais	: 14, 33, 43, 94, 100, 110, 118, 119, 121, 131, 138

Angleterre (bataille d') : 101, 114
d'Annunzio (Gabriele) : 73
Anvers : 93, 122
Anzani : 7
AOF : 5, 52, 105, 120, 138
Arabes : 124
Archaimbault (général) : 46
Ardennes (offensive des) : 71
Argentine : 8, 140
Armée rouge : 130
Armengaud (général) : 13
d'Astier de la Vigerie (général) : 6, 98, 118
Astra (société) : 81
Atlantique : 96, 98
Auriol (Vincent) : 71
Autriche : 124
Auxerre (libération d') : 58
Avord : (voir écoles)
Avranches : 124

B

Badin (Louis) : 7
Badré (colonel) : 42
Bailly (général) : 5, 20, 37
Bakou : 130
Balbo (maréchal) : 24, 98
Balkans : 11
Bamako : 64, 101 bis
Bangui : 94
Barès (général) : 3, 4, 11, 33, 77
Barcelone : 130
Bastié (Maryse) : 68
Batna : 132
Bazar (opération) : 63
Becue : 7
Bégat (Didier) : 6
Belfort : 54
Belges : 120
Belgique : 20, 37, 85, 101, 115, 121

Bellenger (lieutenant-colonel) : 4
Ben Bella : 92, 120, 140
Ben Gourion : 79
de Benouville (général) : 120
Bergeret (général) : 20, 33, 37, 43, 76, 92, 140
Berlin : 145
Bernavon (Adrien) : 71
Bertrand (général) : 33, 37
Bessonneau : 67, 69
Beyrouth : 24, 112, 119
Bien Hoa : 30
Biggin Hill : 98
Billotte (Gaston) : 20, 24
Biscarosse : (voir écoles)
Biskra : 93
Blériot (Louis) : 4, 66, 125
Bleustein-Blanchet (Marcel) : 118
Blida : 5, 43, 90, 91
Bloch (usine) : 4, 17, voir Dassault
Blum (Léon) : 24, 37, 118, 133
Bodet (général) : 10
Boelcke (Oswald) : 22
de Boissieu (général) : 2
Bokanovski (Maurice) : 30
Bonnet (Georges) : 14, 24
Bonte (ingénieur général) : 2
Bordage (Alfred) : 28, 108
Bouchet (Hélène) : 66
Boulogne-Billancourt : 60
Le Bourget : 57, 78, 93, 115
Brazzaville : 107
Breguet (Louis) : 4, 17, 67, 106
Brésil : 43, 97
Briand (Aristide) : 6
Bricy : 42
Brisdoux d'Istria : 98
Britanniques : 28, 32, 92, 104, 142
Brocard (général) : 38
Brohon (général) : 102
Brutus (réseau) : 133
Bruxelles : 13, 20, 126
Bruxelles (pacte de) : 127
Buat (général) : 21

Buc : (voir écoles)
Bullitt (William) : 6, 106

C

Le Caire : 144
Calcutta : 71
Camberley : 110, 112
Cambodge : 86
Cambrai : 87
Canada : 20, 80, 98, 120
Cap-Saint-Jacques : 30
Caquot (Albert) : 6, 14, 33, 56, 76, 80, 81, 83
Carayon (général) : 10, 20, 37, 46, 117
Cardiff : 120
Casablanca : 91, 106, 119
Caspienne (mer) : 130
Cassado : 51
Castex (amiral) : 130
Castor (opération) : 63
Caucase : 43
Caudron (usine) : 4, 21, 67, 69, 126, 128
Cazaux : (voir écoles)
Cazaux (base) : 96, 130
Centre-Annam : 10
Chaban-Delmas (Jacques) : 20
Chalais-Meudon : 48, 49, 65, 116, 142
Challe (général) : 39, 40, 43, 92, 120, 127
Chalons (camp de) : 63
Chambéry : (voir écoles)
Chambre des députés : 58
Champagne (attaque de) : 49, 50, 56, 59, 74
Chartres : (voir écoles)
Châteauroux : 53
Chautemps (Camille) : 24, 58
Chemin des Dames : 48, 49, 65, 116, 142
Cherbourg : 59
Chine : 71
Choron (Maurice) : 101
Churchill (Winston) : 100, 114, 118

Chypre	: 2, 92, 120
Claude (Georges)	: 21
Clemenceau (Georges)	: 43, 48
Clermont-Ferrand (base)	: 30
Cognac	: (voir écoles)
Cogny (général)	: 22
Colomb-Béchar	: 12, 141
Constantine	: 86
Constantinois	: 120
Corniglion-Molinier (Edward)	: 33, 118
Corse	: 38, 63, 138
Cot (Pierre)	: 1, 3, 4, 6, 8, 10, 13, 14, 16, 19, 20, 21, 24, 30, 31, 33, 34, 37, 43, 45, 58, 60, 67, 77, 79, 83, 86, 89, 92, 105, 133, 140
Couve de Murville (Maurice)	: 107
La Croisière Noire	: 12, 20, 67
Le Crotoy	: (voir écoles)
Cuba	: 100, 112

D

Dachau	: 142
Dakar	: 5, 10, 53, 64, 105, 107, 128, 144
Daladier (Edouard)	: 6, 24, 118
Damas	: 37
Darlan (amiral)	: 20, 24, 32, 43, 58, 127, 140
Dartois (colonel)	: 104
Dassault (Marcel, voir Bloch)	: 67, 79, 92, 106, 118, 145
Daurat (Didier)	: 103
Davenet (général)	: 124
Davet (général)	: 33
Dayan (Moshe)	: 2
Déat (Marcel)	: 16, 58
Debré (Michel)	: 39
Dechaux (général)	: 130
Defferre (Gaston)	: 77
Delage (usine)	: 74
Delfino (général)	: 64, 144

Demeuldre (Omer)	: 62
Denain (général)	: 1, 4, 8, 10, 13, 24, 33, 45, 46, 58, 67, 76, 117
Détroyat (Michel)	: 67, 69
Deullin (Albert)	: 38
Diego Suarez	: 100
Dien Bien Phû	: 10, 63, 124
Dieppe	: 103
Dignac (Pierre)	: 58
Dijon (base)	: 50, 59, 92
Djebel Druze	: 20
Dollfuss (chancelier)	: 83
Domergues (Jaïc)	: 86
Dorand (Emile)	: 81
Doriot (Jacques)	: 24
Dorme (René)	: 78
Douala	: 59, 94
Douglas (Donald)	: 80
Douhet (général)	: 1, 8, 10, 13, 33
Dresde	: 124
Dulac (général)	: 120
Dunkerque	: 32, 74
Dupérier (Bernard)	: 101
Duseigneur (affaire)	: 20
Duval (général)	: 3

E

<<L'écho d'Alger>>	: 120
<<L'écho d'Oran>>	: 120
Eden (William)	: 100
Egypte	: 32
Eisenhower (général)	: 10, 101
El Aouina	: 33
Elvington	: 5, 20, 104
Ely (général)	: 39, 120, 140
Empire français	: 24
Epinal	: 56
Espagne	: 59, 118
Espagne (guerre)	: 1, 10, 13, 14, 30, 51, 53, 58, 63, 64, 76, 93, 103, 120, 133, 140

Esteva (amiral)	: 34
Estienne (général)	: 4, 11, 45
Etampes	: (voir écoles)
Etévé (ingénieur)	: 57, 67, 72
Europe	: 64, 89
Evian (accords d')	: 79, 120
Evrard (général)	: 52
Evreux (base d')	: 91, 101 bis
Extrême-Orient	: 30

F

Fabien (colonel)	: 125
Fabre (Henri)	: 135
Farman (usine)	: 33, 60, 69, 82, 108, 125
Farman (Henri)	: 21
Farnborough	: 100
Faure (Edgar)	: 24, 140
Fay (général)	: 10, 33
Fayet (général)	: 37
Fayolle (maréchal)	: 21, 98
Fécamp (général)	: 62
Ferber (capitaine)	: 7, 11
La Ferté-Alais	: 21, 141
Fez	: 30
Fina	: 17
Finlande	: 20, 96
Flandin (Pierre-Etienne)	: 58
Foch (maréchal)	: 11, 73, 109
Fokker (usine)	: 106
Fonck (René)	: 3, 15, 23, 29, 34, 35, 43, 47, 48 48, 58, 62, 65, 70, 72, 73, 74, 87, 107, 109, 124, 141, 142, 143
Fontainebleau	: 94, 100
Foucher (Christian)	: 79
Fourquet (général)	: 2
Fraissinet (Jean)	: 50
France (campagne de)	: 120, 127

Franchet d'Esperey (général) : 13
Franco (général) : 14, 43
François Villon (réseau) : 39
Fresnes : 3
Frey (Roger) : 120
Friedrichshafen : 138

G

Gallieni (général) : 11
Gambiez (général) : 10
Gamelin (général) : 6, 14, 24, 30, 33, 45, 48, 67
Garros (Roland) : 54, 87
Gary (Romain) : 77
de Gaulle (général) : 1, 2, 20, 21, 24, 27, 37, 39, 42, 43,
51, 71, 76, 77, 79, 91, 92, 96, 98,
100, 105, 107, 110, 111, 112, 116,
118, 119, 120, 127, 130, 132, 135,
138, 140
Gelée (général) : 127
Genève : 133
Georges (général) : 117
Gérard (Claude) : 120
Gérardot (général) : 10, 33, 37, 145
Gervais (colonel) : 39, 40
Gibraltar : 5, 64, 79, 100, 103, 114
Giraud (général) : 42, 43, 71, 89, 107, 110
Giscard d'Estaing (Edmond) : 1
Gnome et Rhône : 17, 107
Goering (général) : 21, 30
de Goÿs (général) : 57, 82
Grande-Bretagne : 2, 5, 10, 24, 28, 30, 32, 52, 63, 64,
71, 86, 91, 92, 94, 98, 100, 103,
104, 105, 110, 111, 114, 115, 116,
117, 119, 124, 127, 130,

Gravier (Gustave) : 7
Grèce : 94
Grenier (Fernand) : 43, 127
Guyane : 124
Guyencourt (aéro-club) : 118
Guynemer (Georges) : 3, 15, 22, 23, 29, 31, 34, 35, 38,
47, 54, 59, 62, 65, 70, 72, 74,
82, 84, 107, 108, 109, 116, 123,
128, 138, 141, 142, 143

H

Hanoï : 5, 86, 124, 138, 140
Happe (commandant) : 19
d'Harcourt (général) : 46, 62
Harribaud (général) : 102
Hartemann (général) : 10, 33, 106
Hassan II : 140
Haut-Tonkin : 10
Hébrard (général) : 13
Heurtaux (général) : 22, 46
Hirschauer (général) : 3, 48, 83
Hispano-Suiza (usine) : 24
Hitler (Adolf) : 51, 116
Ho Chi Minh : 79
Hongrois : 28
Huntziger (général) : 43

I

Indochine : 5, 10, 20, 37, 39, 43, 63, 64, 71,
77, 79, 86, 89, 91, 93, 94, 101 bis,
104, 121, 124, 140
Innsbruck : 124
Ismailia : 24
Israël : 2, 79, 93, 120
Issy-les-Moulineaux : 81
Istres : 33, 49, 96
Italie : 13, 20, 22, 40, 53, 54, 76, 95, 106,
117, 138, 140

Ivanovo : 144

J

Japonais : 71, 101
Jauneaud (général) : 6, 8, 9, 10, 13, 16, 20, 24, 30
Jones (Salisbury) : 24
Juin (général) : 10, 33
Juvisy : (voir écoles)

K

Kabylie : 39
Karlsruhe (bombardement de) : 125
Kennedy (John) : 100
de Kerillis (capitaine) : 125
Koenig (général) : 20, 98, 118, 140
Koufra : 119

L

de Laborderie (général) : 120
La Chambre (Guy) : 1, 4, 8, 10, 16, 24, 32, 33, 45, 58,
108
La Flèche : 36
de Lahorie (général) : 37
de La Martinière (général) : 37
Lang-Sön : 10
Laponie : 96
de Larminat (général) : 24
La Rochelle : 144
de La Rocque (colonel) : 17, 66
Lasserre (Jean) : 130
Latécoère (lignes) : 33, 68
de Lattre de Tassigny (général) : 10, 33, 43, 86, 124,
130, 140

Laurent-Eynac (Victor) : 1, 13, 30
Lauzin (général) : 10, 39
Léchères (général) : 33, 37, 104, 140, 145
Leclerc (général) : 86
Lecointe (Sadi) : 69, 72
Leduc (René) : 103
Lee Van Khi (général) : 30
Le Havre : 120
Le Prieur (Yves) : 13
Levant : 42, 43, 77, 117
Leyat (Marcel) : 81
Liban : 111
Libération : 24, 51, 62, 64, 67, 86, 94
Libye : 119
Lindbergh (Charles) : 68, 102
Lioré et Olivier : 81, 117
Lisbonne : 145
Littolf (Albert) : 112
Lituanie : 117
Liverpool : 52, 59, 94, 124
Londres : 24, 28, 40, 63, 94, 96, 100, 103,
104, 112, 118, 126, 127, 136, 145
Longvic : 128
Lorraine : (voir groupe)
Louxor : 120
Lufbery (Raoul) : 72
Luftwaffe : 92, 106, 112
Luguet (André) : 65
Luxueil : 85
Lyon : 54, 55
Lyautey (maréchal) : 45

M

Maas (général) : 33
Mac Donald (group captain) : 119
Madagascar : 10, 52, 79
Madon (Georges) : 29, 96
Madrid : 43, 51, 106

- Magdebourg : 52
Maginot (ligne) : 10, 43
de Malherbe (colonel) : 31
Malraux (André) : 14, 53, 64, 133
Mandel (Georges) : 24, 58, 118
Mangin (général) : 107
Marias (général) : 37
Marne (bataille de la) : 11, 84, 126
Maroc : 4, 5, 10, 21, 22, 33, 39, 45, 62,
64, 66, 77, 98, 117, 119, 124, 127,
128, 130, 136, 140
Marocains : 140
de Marolles (Robert) : 65
Maroselli (André) : 33, 37, 106, 133
Marrakech : 12, 37, 71, 98, 117, 127, 145
Marty (André) : 71
Massu (général) : 39
Maubeuge : 83
Mauritanie : 120, 124
Maurin (général Philippe) : 92, 138
Maurras (Charles) : 24
Mayer (René) : 145
Mécheria : 90
Méditerranée : 138
Meknès : 10, 36, 77, 91, 93, 103, 130
Mendès France (Pierre) : 6, 10, 20, 37, 45
Mendigal (général) : 3, 10, 20, 37, 45
Mérignac : 77
Mermoz (Jean) : 33, 136
Mer Noire : 51
Mers El-Kébir : 5, 13, 24, 32, 37, 40, 53, 64, 77,
79, 91, 92, 100, 101, 110, 111, 114,
115, 116, 119, 124, 132, 144, 145
Mexique : 94, 100, 112
Michaud (colonel) : 2, 10
Michelin : 67, 137
Miramas : 75
Mitchell (général) : 24
Mittelhauser (général) : 24
Moch (Jules) : 37
Mollet (Guy) : 39
Monaco : 7
<<Le Monde>> : 24

Monnet (Jean) : 76, 80, 107
de Monsabert (général) : 43
Mont-de-Marsan : 52
Montgomery (maréchal) : 10, 145
Montoire (entrevue de) : 43
Montrelay (général) : 43
Morane (usine) : 17, 34, 62, 106
Moscou : 24, 45, 112, 130
Mouchard (général) : 8, 10, 13, 24, 37
Moulin (Jean) : 24, 58, 133
Mourmelon (camp) : 11, 80
Moutel (Pierre) : 140
Moyen-Atlas : 10
Moyen-Orient : 114, 119
Munich (affaire de) : 6, 20, 24, 79, 92, 106, 112, 118,
120
Murphy (général) : 33
Murtin (général) : 140
Musée de l'Air et de l'Espace : 7, 94, 141
Muselier (amiral) : 100
Musulmans : 120

N

Nancy : 10, 41, 43, 89
Nantes : 129
Naples : 36, 92
Nations-Unies : 94
Navarre (général) : 10, 29, 31, 35, 43, 74, 82, 109,
128, 135
Neustadt : 19
Newall : 24
New-York : 125
Nha Trang : 30
Nieuport (usine) : 17, 81, 136
Niger : 5
Noguès (général) : 50, 54, 132
Norfolk : 132
Normandie (débarquement de) : 86, 93, 100, 103, 107
Normandie-Niémen: (voir groupe)

Norstad (général) : 145

O

Océan Indien : 24
Odiham : 119
Oran : 42, 64, 100, 120, 132
Oranie : 120
Orel (bataille d') : 130
Orléans : 52
Orly : 17, 118
Ouakam : 91, 101 bis
Ouagadougou : 5

P

Pacifique : 52, 100
Painlevé (Paul) : 76
Palais-Bourbon : 58
Palatinat : 41
Palewski (Gaston) : 102
Paris : 3, 30, 68, 70, 87, 89, 94, 103, 104,
116, 120, 137, 142
Parodi (Alexandre) : 140
Passy (colonel) : 132
Pastier (général) : 33
Patrie (groupe) : 127
Patriotic school : 2, 59, 71, 93, 103, 112
Patton (général) : 109
Pau : (voir écoles)
Paulhan (Louis) : 7
Pégoud (Adolphe) : 73
Pelletier Doisy (Georges) : 17, 98, 103, 110, 129
Pennès (général) : 10, 33
Pentagone : 127
Peronne : 74
Perpignan : 42
Pershing (général) : 61
Pétain (maréchal) : 1, 6, 14, 24, 30, 37, 42, 43, 53, 58,
91, 120, 123, 128, 135, 140, 145

Petit (général)	: 71, 120
Philippeville	: 120
Picard (général)	: 30, 76
Picardie	: 123
Pijaud (colonel)	: 103, 110
Piollet (général)	: 145
Plessis-Belleville	: (voir écoles)
Pleven (René)	: 120
Pologne	: 32
Polonais	: 132
de Ponton d'Amécourt (Gustave)	: 108
Portugal	: 93, 112
Potez (usine)	: 4, 8, 34, 67
Pouliquen (Joseph)	: 111, 128
Pouyade (général)	: 64, 130, 144
Prague	: 8
Pratt et Whitney	: 32, 76
Pretelat (général)	: 37
Prince (Norman)	: 1
Provence (débarquement)	: 138
Prusse orientale	: 130
Pujo (général)	: 45
Pyrénées	: 46

R

Rabat	: 77, 100, 124, 132
Radio Cité	: 118
RAF	: 2, 20, 28, 32, 52, 100, 101, 103, 104, 111, 130, 141
Ramadier (Paul)	: 51
de Rancourt (général)	: 69
Rayak	: 111, 130
Reggan	: 93
Reims (centre d'expérience de)	: 13, 24
Renard (colonel)	: 4
Renault	: 66
Résurrection (opération)	: 120

Reynaud (Paul)	: 1, 24, 118
Rhénanie	: 10, 14, 30, 43, 45, 49, 52, 54, 63, 79, 92
Rhin (ponts du)	: 12
Riché (Etienne)	: 33
Richthofen	: 34, 69
Rif (guerre du)	: 10, 140
Riom (procès de)	: 6, 24, 102
Rio de Janeiro	: 24
Rio de Oro	: 10
Ripoche (Albert)	: 115
Robinson (Michaël)	: 101
Rochefort	: (voir écoles)
Ronin (colonel)	: 40, 42
Roosevelt (Franklin)	: 6, 100, 107
Roques (général)	: 4, 11
de Rose (Jean)	: 4, 31
Rossi (Maurice)	: 33
Rouen	: 120
Roumanie	: 36, 41
Royan (poche de)	: 39, 58, 105, 138
Rozoy (général)	: 8

S

Saconney (général)	: 33, 56
Safi	: 127
Sahara	: 33, 34, 120
Saïgon	: 10
Saint-Brieuc	: 98
Saint-Cyr	: (voir écoles)
de Saint-Exupéry (Antoine)	: 92, 101, 102, 136
Saint-Mihiel	: 99
Saint-Quentin	: 58
Sakiet	: 92, 120, 127, 140
Salan (général)	: 63, 92, 120, 132
Salmson (usine)	: 17
Samson (réseau)	:
Santini (colonel)	: 10, 52
Santos-Dumont (Alberto)	: 58
Satory	: 56, 84

Savart (général)	: 37
Savary (Robert)	: 57
Saville (général)	: 33
Scapa Flow	: 130
de Scitivaux (capitaine)	: 98
Sedan	: 102
Senat	: 14
Sergent (Pierre)	: 120
Sicile	: 53, 138
Sidi Ahmed	: 64
Sierra Leone	: 28
Sikorsky	: 103
Si Salah	: 39
Smolensk	: 130
Somme	: 124
Soufflet (Jacques)	: 91
Soustelle (Jacques)	: 120
Soviétiques	: 53, 58, 63, 64, 67, 71, 76, 100, 103, 107, 112, 133, 144
Spears (général)	: 43
Staline (Joseph)	: 118
Stehlin (général)	: 32, 37, 39, 92, 106, 118, 120, 132
Stuttgart	: 13
Suez	: 20, 24, 79, 92, 100, 120, 127
Suisse	: 8, 118
Syrie	: 43

T

Takoradi	: 119
Tanger	: 140
Tarascon (Paul)	: 22, 70
Tarnier (général)	: 8
Tchécoslovaquie	: 28, 106
Téhéran	: 112
<<Le Temps>>	: 37
Têtu (général)	: 10, 13, 24, 33, 43
Thaïlande	: 71
Thibaudet (commission)	: 30
Thiès	: 36

Thorez (Maurice) : 71
Thouvenot (ingénieur général) : 106
Tillon (Charles) : 33, 51, 64, 79, 86, 94, 106, 117,
133, 135
Toukhatchevski (Mikhaïl) : 14, 24
Tonkin : 10
Toubkal : 127
Toula : 64, 144
Toulon : 24, 121
Toulouse : 52, 100
Touré (Sekou) : 10
Trapani : 5
Tricot (Bernard) : 39, 120
Les Trois Glorieuses : 140
Tulasne (commandant) : 28, 111, 144
Tunisie : 32, 53, 64, 91, 98, 120, 138

U

USA : 1, 6, 31, 32, 61, 81, 100, 106, 109,
120, 145
URSS : 13, 14, 100, 112, 130, 144

V

Valin (général) : 10, 21, 28, 59, 64, 77, 98, 110, 119
Védrines (Jules) : 22, 84
Venot (général) : 37
Verdun : 56, 62, 65, 66, 69, 108, 109, 123,
126, 129, 139
Versailles : (voir écoles)
Versailles (traité de) : 89
Vichy (gouvernement de) : 3, 24, 32, 35, 37, 39, 40, 42,
46, 58, 77, 91, 103, 104, 112, 133,
140, 145
Vienne : 124
Vietnam : 100
Vietnamiens : 94

Villacoublay : 2, 60, 66, 70, 76, 93, 101 bis
Villers-Cotterêts : 120
Vitry-en-Artois : 115
Voisin (usine) : 7
Von Kluck (général) : 11
Vuillemin (général) : 3, 4, 6, 8, 10, 12, 13, 14, 20, 24,
32, 39, 43, 45, 55, 58, 67, 92, 119,
126

W

Washington : 36, 94, 100, 125, 127
Weiller (Paul-Louis) : 8, 74, 107
Weygand (général) : 5, 13, 20, 24, 30, 42, 43, 133
Wiesbaden (commission d'Armistice de) : 39
Wright (les frères) : 73
Wurtemberg : 127

Y

Yougoslavie : 120

Z

Ziegler (ingénieur général) : 6, 43
Zurich (concours aérien de) : 145

M A T I E R E S

- Accident : 1, 4, 12, 50, 53, 54, 55, 56, 59,
60, 61, 62, 63, 68, 69, 79, 82, 93,
96, 99, 101, 104, 107, 113, 117,
119, 124, 125, 127, 129, 130, 135,
137, 143, 144
- Accord
 . d'Evian : 120
 . de Genève : 94
 . de Munich : 112
- Achat à l'étranger : 106
- Achat public : 96
- Acrobatie : 50, 68, 73, 74, 113, 126, 131, 142,
143
- Action française** : 33, 37, 64
- Aéro-club : 8, 26, 29, 41, 56, 60, 66, 118, 128,
129, 135
- Aéromodélisme : 62
- Aéronavale : 139, 140
- Aéropostale** : 128
- Aérostation : 3, 4, 11, 48, 56, 83, 136
- Agent de liaison : 113, 115
- ALAT** : 145
- Alliés : 75
- Alliance Atlantique** : 79
- Ancien combattant : 96, 136
- ANORAA** : 116
- Antimilitarisme : 19, 79
- Appel du 18 juin : 92, 94, 98, 100, 103, 107, 110, 112,
114, 116, 124, 127, 129, 132, 140,
144, 145
- Appelé du contingent: 5, 39, 55, 72, 78, 81, 83, 90, 93,
101 bis, 118, 124, 141
- Appui-feu : 3, 53, 90, 93, 139, 145
- Archives : 4, 6, 10
- Armée de l'Air** : 6, 100, 101, 103
 . création : 19, 20, 31, 71, 92, 109, 116, 129,
140
- Armée de Terre** : 44, 45, 47, 49, 63, 79, 90, 93, 100,
108, 109, 119, 125, 127, 138, 140,
145

Armement des appareils : 21, 49, 57, 75, 87, 96, 108, 126
127, 137

Armistice

.11 novembre 1918 : 49, 60, 65, 69, 70, 74, 75, 95, 96,
116, 122, 126

.22 juin 1940 : 46, 53, 68, 91, 101, 103, 115, 116,
117, 119, 127, 130, 133, 136

Arrestation : 51, 55, 117, 118, 120, 132, 133,
138, 139

Arsenal : 79, 106

Artillerie : 31, 43, 49, 56, 65, 66, 68, 73, 74,
80, 81, 85, 95, 96, 97, 107, 109,
122, 125, 129, 131, 136, 137, 138, 139

As de l'aviation : 26, 31, 48, 49, 54, 69, 70, 72, 74,
82, 87, 89, 107, 116, 118, 122, 128,
133, 136, 139, 141, 142, 143

Atelier de l'Air : 106

Attaché de l'Air : 94, 100, 139

Attaché militaire : 71, 132

Attentat : 120

Aviation avant 1914 : 1, 4, 11, 15, 17, 21, 23, 25, 48,
57, 58, 62, 65, 73, 78, 96, 108,
136, 142, 143

Aviation civile : 56, 68, 102, 118, 126, 128, 129,
138, 141

Aviation étrangère

. allemande : 60, 61, 62, 64, 67, 93, 100, 106,
107, 112, 123, 124, 128, 136

. américaine : 76, 80

. britannique : 79, 100, 101

. israélienne : 92

. japonaise : 101

. soviétique : 58, 64, 71, 130

Aviation populaire : 58, 59, 60, 64, 68, 69, 114, 129

Aviation sanitaire : 10, 101 bis

Avion à réaction : 64, 103

B

Badin : 96

Ballon : 3, 4, 11, 30, 48, 56, 57, 83, 116,
136

Barricades : 39, 120, 132

- Base aérienne : 2, 40, 71, 91, 93, 96, 98, 103, 140
Bataille d'Angleterre : 101, 114
BCR : 10, 13, 133
Blindé : 45
Bombardement : 12, 13, 15, 24, 28, 39, 52, 54, 57,
58, 60, 63, 68, 70, 73, 74, 75, 77,
79, 81, 82, 87, 89, 91, 99, 100,
104, 108, 111, 115, 120, 121, 124,
125, 126, 130, 136, 137, 144, 145
. de nuit : 13, 30, 45, 54, 55, 58, 59, 104
. en piqué : 45, 98
Bombe : 5, 21, 99
. incendiaire : 57
Bomber command : 52
Bourse de pilotage : 103
Brevet d'observateur : 2, 56, 77, 103, 119, 120
Brevet de pilote : 11, 23, 29, 35, 38, 41, 43, 50, 53,
54, 57, 58, 59, 60, 61, 66, 68, 70,
72, 81, 87, 93, 94, 95, 96, 97, 100,
103, 104, 108, 109, 113, 117, 118,
119, 121, 122, 126, 128, 130, 131,
132, 133, 135, 136, 137, 140, 142,
143
Brevet supérieur militaire : 82
Brigade impériale : 120
Brigades russes : 107
Budget de l'armée de l'Air : 2, 6, 14, 30, 51, 76
Bureau des études générales : 2

C

- Cabinet militaire** : 92, 100, 105, 106
Cabinet ministériel : 1, 58, 76, 79, 104, 117
Camouflage : 133
Capitulation
(8 mai 1945) : 93, 140
CATAC : 92, 138
Cavalerie : 23, 25, 27, 31, 50, 59, 62, 65, 68,
72, 119, 129
CECA : 107
CED : 24, 77, 79, 92, 132
Censure : 118
Centre administratif de l'Air : 142

Centre d'essais en vol	: 76
Cerf-volant	: 7
Chantier de la jeunesse	: 46
Char	: 63
Chasse	: 15, 21, 22, 23, 25, 26, 27, 28, 31, 35, 36, 38, 46, 47, 53, 54, 58, 60, 62, 64, 66, 68, 69, 70, 72, 74, 82, 85, 87, 93, 96, 98, 101, 107, 108, 109, 111, 113, 116, 122, 125, 126, 128, 138, 143
. de nuit	: 13, 16, 58, 71, 97, 103, 130
. étrangère	
anglaise	: 101, 130
allemande	: 85
. libre	: 110
Chasseur alpin	: 135
Chef d'Etat-Major de l'armée de l'Air	: 120, 134
Cinéma	: 70, 141, 145
Cinquième colonne	: 118
Citation	: 113
Clergé	: 135
CODA	: 150
Collaboration	: 24, 66, 96
Collège de l'OTAN	: 130
Colonialisme	: 31, 63, 93, 101 bis, 105, 120, 124, 140
Combat aérien	: 15, 22, 23, 26, 29, 31, 41, 47, 53, 68, 69, 70, 85, 87, 96, 108, 115, 116, 128, 133, 136, 142, 143
Comité de Défense Nationale	: 2, 24, 120, 140
Comité de soldats	: 27, 91
Commandement	: 79, 98, 108, 140
Commandement des armes spéciales	: 52
Commando de l'Air	: 39, 120
Commission d'Armistice	: 63, 106, 145
Commission d'épuration	: 79, 119
Commission des essais pratiques de l'aviation	: 20
Commission de surveillance interalliée	: 117
Communications	: 103
Communisme	: 37, 51, 58, 91, 105
Compagnie de l'Air	: 124
Conseil supérieur de l'Air	: 45

Constructeur : 6, 7, 14, 16, 21, 24, 43, 57, 60,
62, 66, 67, 79, 81, 82, 96, 106,
125, 126, 128, 136, 142, 145
Contre-espionnage : 42
Contrôle aéronautique : 106
Contrôleur général : 89
Convoyage : 53, 60, 93, 114, 136
Convoyeuse : 86
Coordination interarmées : 120, 122, 125
Crise de 1929 : 98
Croix de guerre : 118

D

DAT : 43, 104, 140
DCA : 2, 13, 21, 26, 45, 72, 75
Débâcle : 45, 49, 53, 58, 60, 62, 63, 64, 77,
81, 86, 89, 92, 93, 96, 97, 100,
102, 104, 117, 118, 124, 133, 139,
140, 145
Débarquement
 . AFN : 2, 32, 33, 39, 43, 46, 52, 53, 63,
64, 91, 92, 104, 106, 107, 138,
145
 . Normandie : 86, 93, 100, 103, 107, 114, 124
 . Provence : 33, 138
 . Sicile : 53, 138
Déclaration de guerre : 5, 36, 60, 77, 100, 117, 120, 123,
126, 127, 133, 137, 140, 141, 142,
144
Décoration : 73, 87, 93, 118, 119, 124, 127
Défaîte de 1940 : 16, 21, 26, 28, 31, 53, 58, 100,
102, 110, 118, 119, 124, 127
Défense aérienne : 45, 92, 127, 138
Défense nationale : 2, 51, 79
Délégation ministérielle à l'armement : 79
Déménagement : 123
Démobilisation : 18, 28, 47, 60, 62, 85, 103, 115,
120, 128, 141, 142
Déportation : 16
Désarmement : 14, 24, 58
Désertion : 109
Diplomatie : 140

Direction de la construction aérienne	: 76
Direction de la production aéronautique	: 106
Direction des transports aériens	: 106
Dirigeable	: 56, 58, 78, 141
Discipline	: 2, 53, 79, 91, 101, 107, 115, 133
Dissuasion	: 52, 92, 138
Doctrine d'emploi de l'aviation	: 1, 8, 10, 13, 20, 21, 30, 33, 45, 58, 79, 119, 133, 145
DPMAA	: 2
Drachen	: 3, 108
Dragon	: 54, 72, 128, 129
"Drôle de guerre"	: 16, 18, 21, 39, 45, 49, 77, 138, 145
DTI	: 106, 120

E

Ecoles anglaises	: 2, 91, 94, 101, 124
Ecoles	: 49, 70, 117, 122, 127, 130, 135
Emeute	: 120
Emprisonnement	: 1, 3, 51, 89, 105, 109, 112, 115, 120, 124, 130, 131, 132, 133, 138, 129
Entraînement	: 2, 19, 32, 64, 74, 92, 93, 99, 110, 112, 114, 115, 119, 122, 129, 130, 131, 133, 136, 137
Epuration	: 39, 51, 119, 135
Equipage	: 2, 28, 52, 91, 99, 107
Equipement	: 1, 2, 52, 55, 56, 71, 122
Escadrille des Anciens	: 62, 69
Escorte de convois	: 93
Espionnage	: 17, 96, 145
Esprit chevaleresque	: 23, 35, 47, 59, 61, 70, 87, 89, 96, 96, 108, 109, 122, 143
Esprit de corps	: 2, 3, 46, 47, 53
Essai en vol	: 76
Etat-major	
. généralités	: 2, 62
. EMAA	: 1, 92, 120, 138
1° bureau	: 1, 45, 63, 104
2° bureau	: 44, 63, 140
3° bureau	: 91, 104, 138
. EM d'Alger	: 130, 145
. EM de Londres	: 100, 110, 145
. EM interarmées	: 92

- Evasion : 2, 52, 59, 64, 83, 93, 94, 98, 101,
103, 111, 112, 114, 115, 117, 119,
120, 124, 103, 131, 132, 138, 144
- Expérimentation : 52
- Exportations
(armes et avions) : 2, 79, 106

F

- FAFL** : 2, 28, 52, 71, 77, 79, 91, 92, 93, 94,
98, 100, 104, 105, 107, 110, 111, 112,
114, 115, 119, 129, 144
- FATAC** : 138
- Fellagha : 93, 127, 139
- Fétichisme : 99
- FFI** : 10, 58, 100, 142
- Fléchette : 82, 108
- FLN** : 79, 120, 140
- Forces aériennes de l'Atlantique** : 63
- Formation des pilotes : 19, 68, 90, 98, 99, 100, 111, 122,
131, 133
- Franc-maçonnerie : 24, 45, 92
- French Air Commission** : 80
- Front de l'Algérie française** : 120
- Front populaire** : 3, 10, 12, 14, 15, 17, 19, 20, 23, 24,
26, 27, 33, 37, 43, 52, 53, 58, 62, 63,
77, 79, 92, 105, 106, 133, 139
- FTP** : 109, 125, 135
- Fusée : 78, 79

G

- GATAC** : 124, 140
- Gaullisme : 12, 37, 93, 100, 117, 138
- Génie : 78
- Gestapo** : 42
- GIRA** : 124, 130, 132
- Giraudisme : 93
- GMMTA** : 20, 140
- GQG** : 47, 127
- Groupe Permanent (SHAPE)** : 100, 127

Guérilla : 98
Gyraviation : 103

H

Harki : 93
Hélice : 67, 76, 80
Hélicoptère : 2, 10, 52, 79, 93, 103, 120, 124,
Hiérarchie : 1, 2, 13, 19, 50, 52, 59, 60, 61,
75, 77, 85, 89, 90, 98, 101 bis,
102, 116
Hôpital : 86
Hussard : 136
Hydravion : 7, 71, 96

I

Importation : 6, 106
Industrie aéronautique : 1, 2, 10, 12, 14, 17, 20, 40, 46,
51, 67, 71, 76, 79, 80, 81, 96, 106,
115, 142
Infanterie : 1, 8, 10, 22, 24, 26, 28, 33, 42,
57, 59, 60, 65, 69, 70, 80, 84, 85,
90, 93, 95, 99, 109, 113, 123, 125,
127, 128, 131, 136, 138, 142, 143
Information : 2, 118
Ingénieur : 21, 43, 72, 76, 80, 81, 95, 103,
106, 133
Inspection : 32, 54, 134
Inspection de l'aviation de bombardement : 104
Inspection de la chasse : 46, 71, 94, 138
Inspection des forces d'outre mer : 104
Inspection générale de l'Air : 2, 79, 01, 120
Inspection des programmes d'armement : 127
Inspection des réserves : 63
Inspection technique de l'aéronautique : 142
Instruction : 2, 8, 10, 12, 32, 37, 49, 50, 53,
54, 55, 57, 69, 70, 78, 93, 94, 96,
99, 103, 132, 135, 137, 142
Instruction britannique : 114, 119, 124, 130
Intelligence Service : 40, 133

Interception : 130
Intruders : 98
Invention : 4, 68, 73, 81, 83, 89, 96, 107
IPSA : 86

J

Jeunesse et Montagne : 46, 135
Juif : 92

K

Kamikaze : 101
KGB : 112

L

Légion étrangère : 34, 61, 93
Légion d'honneur : 139
Liaison d'artillerie et d'infanterie : 136
Libération (des villes) : 3, 58, 116, 118
Ligne aérienne : 41, 68, 90, 124, 126
Logistique : 52
Loi de désengagementdes cadres : 117

M

Manifestation : 39
Maquis : 46, 127, 135
Marine : 1, 51, 58
Marraine de guerre : 107, 109
Matériel : 3, 14, 30, 32, 52, 53, 54, 61, 63,
67, 70, 71, 76, 79, 89, 97, 98, 100,
103, 109, 116, 117, 120, 123, 124,
125, 127, 128, 129, 130, 137, 138,
141, 142, 143, 145
Matière première : 106

Mécanicien	: 3, 12, 17, 26, 31, 35, 50, 57, 59, 60, 62, 64, 65, 67, 70, 71, 74, 77, 84, 94, 96, 98, 99, 100, 107, 108, 119, 138, 141, 142, 143, 144
Médecin	: 112
Meeting aérien	: 7, 57, 67, 73, 78, 87, 96, 100, 126, 145
Météo	: 45, 77, 90, 101, 106
Milice	: 135
Ministère de l'Air	: 1, 6, 8, 17, 20, 32, 33, 47, 51, 58, 67, 74, 77, 80, 95, 100, 133, 145
Ministère de l'armement	: 51, 66
Ministère de la Défense	: 120
Ministère des Finances	: 77
Ministère de la Guerre	: 13
Ministère de la Reconstruction	: 51
Missile	: 92, 145
Mission sanitaire	: 59, 93, 101 bis
Mitrailleur	: 2, 5, 64
Mitrailleuse	: 49, 72, 99, 108, 117
Mobilisation	: 4, 13, 15, 16, 45, 49, 56, 59, 68, 69, 74, 77, 82, 85, 98, 122, 125, 129, 135, 136, 137, 143
Moniteur	: 96, 99, 137
Moral	: 2, 10, 13, 20, 51, 53, 79, 82, 128, 129
Moteur d'avion	: 17, 74, 82, 99
Mutinerie	: 51, 69

N

Nationalisation	: 10, 13, 14, 20, 23, 24, 25, 27, 33, 43, 45, 51, 58, 60, 67, 76, 89, 98, 103, 106
Navigation aérienne	: 2, 13, 42, 97, 106
Niveau de vie	: 68
Noyau	: 10, 33, 52, 79, 100, 130, 138, 145

O

OAS	: 79, 91, 120
-----	---------------

Observateur	: 8, 10, 15, 43, 47, 49, 65, 66, 69, 77, 83, 85, 87, 89, 95, 97, 99, 103, 105, 107, 109, 116, 117, 120, 122, 123, 128, 138, 143
Observation	: 3, 8, 21, 32, 38, 40, 73, 83, 105, 122
Occupation	
. en France	: 2, 46, 67, 121
. en Allemagne	: 58, 60, 124, 127, 140
Office national météorologique	: 106
Officier	: 37, 44, 45, 47, 52, 59, 60, 77, 89, 98, 102, 105, 116, 117, 120, 135, 145
ONERA	: 106
ORA	: 46, 135
Origine sociale et familiale	: 2, 48, 50, 51, 53, 58, 59, 60, 61, 62, 66, 68, 69, 70, 74, 75, 78, 80, 81, 84, 86, 87, 91, 94, 97, 98, 99, 108, 109, 118, 121, 128, 130, 131, 132, 134, 137, 143
OTAN	: 20, 79, 92, 94, 100, 114, 130, 132, 138, 145
OTASE	: 140

P

Pacification	: 39
Pacifisme	: 12, 14, 30
Pacte	
. Atlantique	: 145
. de Bruxelles	: 20
. germano- soviétique	: 20, 51, 71, 106
Panne de château	: 60, 85, 108
Parachutage	: 98, 108, 124, 135
Parachute	: 99, 108
Parachutisme	: 2, 14, 24, 30, 56, 120
PCF	: 17, 51, 135
Personnel féminin	: 37, 68, 86, 100, 112, 134
Personnel médical	: 61, 86
Personnel navigant	: 5, 6, 43, 89, 122
Personnel non navigant	: 79, 109, 122, 128

Pertes	: 5, 13, 46, 72, 74, 75, 79, 84, 96, 99, 109, 121, 122, 123, 128, 130, 136, 138
Photographie	: 10, 11, 21, 40, 65, 73, 95, 107, 115, 128, 129
Pilote	
. allemand	: 87, 96, 114, 122
. de chasse	: 93
. emploi du temps	: 100
. d'essai	: 57, 61, 96, 103, 126
Plan	
. plan Air	: 145
. plan V	: 106
. plan de restructuration	: 106
Planeur	: 55, 81, 141
Planification	: 2, 91, 145
Politique	: 1, 2, 3, 45, 46, 58, 64, 77, 93, 128 130, 140, 145
Politique et armée	: 14, 39, 64, 77, 92, 93
Politique industrielle	: 76
Pont aérien	: 5
Poste de commandement	: 138, 139
Préparation à la guerre	
. 1914-18	: 99
. 1939-45	: 76, 78, 80, 97, 98, 100, 108, 117, 118, 121, 127, 133, 140, 142
Président du Conseil	: 92
Presse	: 10, 53, 58, 61, 62, 106, 118, 120, 140, 145
Prisonnier	: 10, 58, 59, 62, 83, 89, 93, 98, 105, 120, 123, 124, 130, 131, 132, 133
Prix aéronautique	: 19, 33
Projet et prototype	: 67, 79, 81, 83, 89, 96, 141
Promotion	: 89
Propagande	: 79, 118, 130, 132, 145
Protection (mission)	: 98, 99, 108, 138, 144
PSV	: 2, 12, 33, 79, 104, 138
Publicité	: 118
Putsch	
. d'Alger	: 39, 43, 79, 91, 92, 93, 120, 132, 138
. de Madrid	: 51
Purge	: 135

R

Radar	: 20, 32, 52, 103, 130
Radio	: 2, 10, 40, 98, 103, 118
Raid	: 1, 10, 11, 33, 97, 117
Ralliement	: 100, 103, 111, 117, 119, 120
Ravitailleur	: 126
Réarmement	: 24, 33, 51, 117
Rébellion	: 120
Reconnaissance	: 11, 13, 57, 63, 65, 73, 90, 95, 96, 105, 107, 116, 117, 118, 120, 123, 126, 128, 136, 143
Record du monde	: 97
Recrutement	: 2, 44, 59, 90, 133
Référendum	: 39, 120
Région aérienne	: 45, 63, 104, 117
Réglage d'artillerie	: 81, 85, 95, 97, 122, 126
Renseignement (aviation)	: 89
Représailles	: 5
Réseau	: 40, 135
Réserviste	: 18, 31, 63
Résistance	: 3, 16, 31, 32, 37, 39, 40, 42, 46, 51, 60, 68, 78, 96, 109, 115, 116, 117, 118, 121, 129, 133, 135, 141
Restauration d'avion	: 141
Retour à la vie	: 45, 60, 64, 66, 69, 83, 85, 90, 96, civile 103, 125, 132, 133, 144
Retraite	: 136
Révolution russe	: 51, 107

S

Sabordage	: 24, 60, 121
Sabotage	: 1, 12, 17, 30, 45, 115, 124, 135
Satellite	: 92
SCLAM	: 103
SDN	: 14, 58
Secrétariat à la Défense nationale	: 79
Secrétariat à la Jeunesse et à la Famille	: 46
Sécurité aérienne	: 130
Sécurité militaire	: 115, 130, 132
Service des fabrications aéronautiques	: 21, 106
Service militaire de la circulation aérienne	: 132

Service du personnel :	104
SEREB	: 12
Service de renseignement :	31, 32, 39, 40, 42, 45, 55, 63, 64, 115, 133, 134, 139, 140, 145
Service de réparation de l'aviation :	142
Service technique de l'aéronautique :	13, 17, 76, 80, 81, 95, 127, 133
SGPDN	: 2
SHAA	: 2, 13, 119
SHAPE	: 10, 39, 94, 100, 104, 127, 145
SNCASE	: 106
SNIAS	: 79
Sous-marin	: 5
Sous-officier	: 37, 53, 60, 89, 98, 101 bis, 102, 104, 116
Spahi	: 132
Standardisation	: 127
STMA	: 2
STO	: 39, 46, 135, 142
Stratégie	: 14, 33, 44, 45, 100, 133, 145
Superstition	: 74
Sweep	: 93
Symbolique	: 107
Syndicalisme	: 69, 106

T

Tactical Air Force	: 100, 101, 120
Tactique	: 37, 100, 122, 133, 136, 138
Terrain	: 2, 13, 43, 64, 93, 122, 125, 130, 138, 141
Terrorisme	: 140
Tir	: 68, 72, 123
Topographie	: 73
Torpille	: 74
Torture	: 39
Tour d'opération	: 101, 111
Tract	: 2, 99
Traité de Versailles	: 89
Tranchée	: 123, 143
Transmissions	: 97, 122, 127
Transport	: 2, 126
Tripartisme	: 51

U

Uniforme	: 3, 8, 12, 21, 32, 53, 98, 99, 104, 114, 119
Usine	: 67, 73
USAF	: 2

V

V 2	: 93
Vichysme	: 93
Victoire aérienne	: 41, 54, 61, 66, 123, 136, 142
Vieilles Tiges	: 10, 57
Vol	
. à voile	: 68, 81
. d'entraînement	: 99
. de nuit	: 2, 4, 12, 24, 55, 75, 95, 97, 99, 102, 109, 116, 130

W-X-Y-Z

Zone	
. libre	: 2, 63
. occupée	: 40

ECOLES

Albert	: 67
Albi	: 91
Ambérieu	: 13, 54, 60, 66, 74, 75
Avord	: 10, 11, 12, 16, 34, 35, 37, 39, 42, 50, 52, 55, 59, 60, 61, 66, 68, 72, 74, 75, 87, 89, 102, 103, 108, 115, 120, 121, 128, 137, 139, 140, 141, 142, 143, 145
Biscarosse	: 96
Buc	: 26, 45, 70, 139
Caudron	: 69, 130
Cazaux	: 2, 20, 25, 64, 74, 121, 123, 130, 142, 143
CESA	: 37, 39, 52, 91, 139, 140, 145
Chambéry	: 52
Chartres	: 26, 28, 34, 57, 72, 109, 129, 136
CHEM	: 8, 13, 21, 24, 37, 39, 45, 52, 117, 130
Clermont-Ferrand	: 53
Cognac	: 91
Conservatoire national des arts et métiers	: 49
CSI	: 2, 12, 37
Dijon	: 54, 60, 62, 113, 128, 136, 142
Ecole de l'air	: 1, 2, 8, 24, 30, 36, 64, 96, 105, 111, 121, 138
Ecole centrale	: 81, 107
Ecole d'Etat-Major	: 2, 130, 132
Ecole de formation du personnel féminin	: 134
Ecole de guerre	: 8, 10, 11, 13, 24, 30, 33, 36, 37, 43, 44, 45, 63, 89, 100, 102, 117, 138
Ecole militaire et d'application de l'aéronautique de Versailles	: 16, 21, 32, 36, 37, 39, 52, 71, 91, 92, 100, 104, 106, 120, 121, 127, 139, 140
Ecole navale	: 97
Ecole normale supérieure	: 8
Ecole des officiers du Maroc	: 139
EOR	: 90, 91, 101 bis, 112, 115
Ecole Polytechnique	: 12, 16, 21, 42, 43, 45, 48, 52, 76, 79, 80, 105, 106, 127

Ecole supérieure aéronautique	: 39, 43, 67, 74, 76, 95, 103, 106, 132
ESGA	: 16, 30, 37, 39, 44, 52, 64, 79, 91, 92, 104, 120, 130, 132, 145
Etampes	: 53, 54, 61, 62, 64, 68, 69, 93, 94, 95, 128, 137, 144
Farman	: 82
Hanriot	: 124
IHEDN	: 52, 115
Istres	: 20, 32, 33, 117, 130
Juvisy	: 35, 70, 142
Le Crotoy	: 96, 126
Marrakech	: 12, 127
Meknès	: 130
Morlaix	: 110
OTU	: 2, 52, 98, 100, 103, 115
Pau	: 1, 4, 22, 25, 34, 35, 38, 50, 68, 69, 74, 78, 125, 138, 142, 143
Le Plessis-Belleville	: 15, 34, 74, 96, 109, 123
Rochefort	: 1, 37
Saint-Cyr	: 10, 20, 24, 31, 32, 33, 36, 37, 39, 45, 46, 63, 65, 71, 79, 89, 91, 92, 96, 100, 104, 105, 117, 118, 120, 127, 132, 140, 143
Saint-Maixent	: 1
Satory (école d'aérostation)	: 4, 56

ABREVIATIONS - ESCADRILLES 1914 - 1918

BR : Breguet

C : Caudron

F : Farman
HF : Henry Farman
MF : Maurice Farman

N : Nieuport

SAL : Salmson

SOP : Sopwith

Spa : SPAD

V : Voisin

VB : Voisin de bombardement

UNITES

1914- 1918

HF 1	: 35	
SPA 3 (Les Cigognes)	: 31, 58, 125, 143	
MF 5	: 138	SAL 5 : 19
SPA 12	: 26	
C 18	: 66	
V 21	: 73	
V 24	: 57	
V 26	: 131	
MF 29	: 85	
SPA 31	: 26	
F 32	: 31	
MF 33	: 47, 107	
C 34	: 45	
N 38	: 3, 31	
C 46	: 15	
SPA 54	: 95	
MF 58	: 97	
C 64 (SPA 64)	: 126	
SPA 68	: 66	
SPA 73	: 38	
C 74	: 122	
SPA 79	: 123	
N 80	: 143	
SPA 81	: 25	
N 83	: 142	
SPA 84	: 62	
VB 107	: 54	
SPA 124 (escadrille La Fayette)	: 1, 107	
VB 125	: 58	
SOP 129	: 15	
SOP 131	: 129	BR 131 : 99
BR 134	: 60	
N 150	: 54	
SPA 154	: 26	
SPA 157	: 50	
SPA 159	: 143	
SPA 167	: 78	

BR 211	: 108
BR 213	: 61
C 224	: 73
SPA 315	: 96
F 554	: 128
La Division aérienne	: 3
Groupe de bombardement n° 4	: 82
Groupe de bombardement n° 6	: 125

Entre-deux-guerres

Régiments d'aviation :

2°	: 54, 56
11°	: 140
21°	: 13, 30, 43, 45
22°	: 104, 106, 124
32°	: 33
33°	: 45
34°	: 30, 103
35°	: 63, 120
37°	: 117
38°	: 39

1° groupe de bombardement : 13

Groupe aérien régional n° 562 : 54

1939-1945

Chasse : escadres

1° escadre : 93, 121
2° escadre : 41
5° escadre : 138
13° escadre : 130

- groupes :

II/1 : 133
III/1 : 121
I/2 (groupe des Cigognes) : 93
II/3 : 64
I/4 : 93, 138
II/5 (groupe La Fayette) : 30
II/6 : 64, 124

- groupes FAFL :

Groupe Alsace (squadron 341) : 105, 111, 114
Groupe Ile-de-France (squadron 340) : 94, 98, 103, 110, 114
Groupe Normandie : 71, 100, 112, 124, 130, 138, 144

Bombardement : escadres

11° escadre : 140
12° escadre : 33
21° escadre : 42, 127
22° escadre : 13
23° escadre : 100, 140
34° escadre : 140
35° escadre : 39
51° escadre : 35

- groupes :

I/38	: 102, 145
II/38	: 10
II/23	: 91
II/34	: 127
II/63	: 12

groupe de bombardement lourd n° 1 : 104

- groupes FAFL :

escadre Topic : 119

GRB 1 : 105, 119

groupe Lorraine (squadron 342) : 2, 77, 79, 100, 105,
110, 114, 115, 119

groupe Bretagne (squadron 341) : 119

Reconnaissance et observation :

- 32° escadre : 92

- groupes :

II/22	: 2, 138
I/36	: 116
II/36	: 20
I/52	: 79, 127

- GAO : groupe aérien d'observation

III/551	: 115
514	: 39
520	: 102
590	: 145

1° corps aérien : 33, 92

- unités britanniques :

squadron 61	: 98
squadron 66	: 103
squadron 74	: 101
squadron 164	: 94
squadron 226	: 100
squadron 242	: 98
squadron 341	: 98
squadron 346	: 124
squadron 602	: 144
squadron 609	: 101

Après-guerre

escadrille Bethune : 59

groupe La Fayette : 138

ELA 56 Vaucluse : 2

1^o division aérienne : 120

APPAREILS

Amiot

. Amiot 143 : 127

Avro

. Anson : 101 bis
. Lancaster : 104

Blériot

4, 11, 26, 34, 57, 73, 78

Bloch

4, 25, 133

. Bloch 152 : 34
. Bloch 200 : 19, 79, 100, 102, 104
. Bloch 210 : 19, 33, 52, 79, 100

Boeing

. B 17 "Flying Fortress" : 32, 89

Breguet

65, 85, 99, 109

. Breguet 14 : 4, 32, 37, 43, 59, 60,
75, 82, 95
. Breguet 19 : 12, 19, 33, 43, 63
. Breguet 134 : 60
. Breguet 690 : 103

Bristol

. Blenheim : 119

Caproni

13, 74

Caudron

4, 60, 78

. Caudron 19 : 100
. Caudron 28 : 21
. Caudron C 23 : 126
. Caudron G 3 : 96
. Caudron G 4 : 96, 125
. Caudron R 11 : 126

Curtiss

8, 25, 53, 144

- . Curtiss Hydro A 1 : 7

Dassault

- . Mirage IV : 79
- . Mirage F1 : 79

De Havilland

99

- . De Havilland "Barracuda" : 2
- . De Havilland "Comet" : 40
- . De Havilland "Dragon" : 2
- . De Hvilland "Mosquito" : 103, 104

Dewoitine

32, 141

- . Dewoitine 500 : 30, 53
- . Dewoitine 501 : 53
- . Dewoitine 520 : 34

Douglas

- . Boston : 2
- . Dakota : 2
- . D B 7 : 19
- . D C 2 : 40

FARMAN

4, 50, 65, 73, 109, 136, 137

- . F 50 : 55
- . Goliath : 124
- . Maurice Farman : 137

Focke-Wulf

98

Fokker

23, 48

- . Fokker DR 1 Triplan : 54

Glenn-Martin

5, 119

Gruman

- . Gruman "Hellcat" : 124

Handley Page

. Halifax : 52, 103, 104, 124

Hawker

. Hurricane : 130

. Typhoon : 101

Heinkel

. Heinkel 117 : 103

Junkers

. Ju 52 : 2, 30, 145

. Ju 87 Stuka : 62

Leduc

103

Lioré et Olivier

. LeO 20 : 12

. LeO 45 : 33

. LeO 206 : 19

Martin

. B 26 Marauder : 12, 39, 118

Messerschmitt

. Me 262 : 133

Miles

. Miles Master : 130

Morane

25, 34, 74, 123, 141

. Morane 138 : 12

. Morane 225 : 138

. Morane 230 : 12, 28, 133, 143

. Morane 405 : 106

. Morane 406 : 121, 138, 141

. Morane-Parasol : 31

Nieuport

50, 74, 113, 123, 128, 137, 141, 143

. Nieuport Bébé : 54

. Nieuport 62 : 138

Nord Aviation

- . Broussard : 2
- . Noratlas : 132
- . Transall : 2

North-American

- . B 25 Mitchell : 2
- . T 6 : 90, 132
- . T 28 : 90

Potez

4

- . Potez 25 : 2, 39, 64, 67, 121, 124, 141
- . Potez 29 : 30, 67, 124
- . Potez 540 : 2, 13, 33, 40, 120
- . Potez TOE : 32

Renault

136

Republic Aviation

- . P 47 Thunderbolt : 53, 138

Salmson

4

SEPECAT - Dassault - Breguet - BAC

- . Jaguar : 2

Société Nationale du Centre

- . N.C. 211 Cormoran : 33

Sopwith

54, 59, 137

SPAD

23, 34, 41, 43, 48, 55, 61, 62, 78, 84, 87, 95, 123, 125,
128, 143

- . SPAD 13 : 38, 141
- . SPAD Canon : 38

Sud-Aviation

. SO 4050 Vautour : 12

Supermarine

. Spitfire : 98, 103, 121

Voisin

54, 57, 58, 60

Vickers

. Wellington : 37, 52

Yakovlev

130

. Yak 7 : 64
. Yak 9 : 28, 130

Achevé d'imprimer : 3^e trimestre 1987

Dépôt légal : 3^e trimestre 1987

ISBN 2-904521-05-4

**Service Historique de l'Armée de l'Air
Château de Vincennes
94304 Vincennes Cedex**

