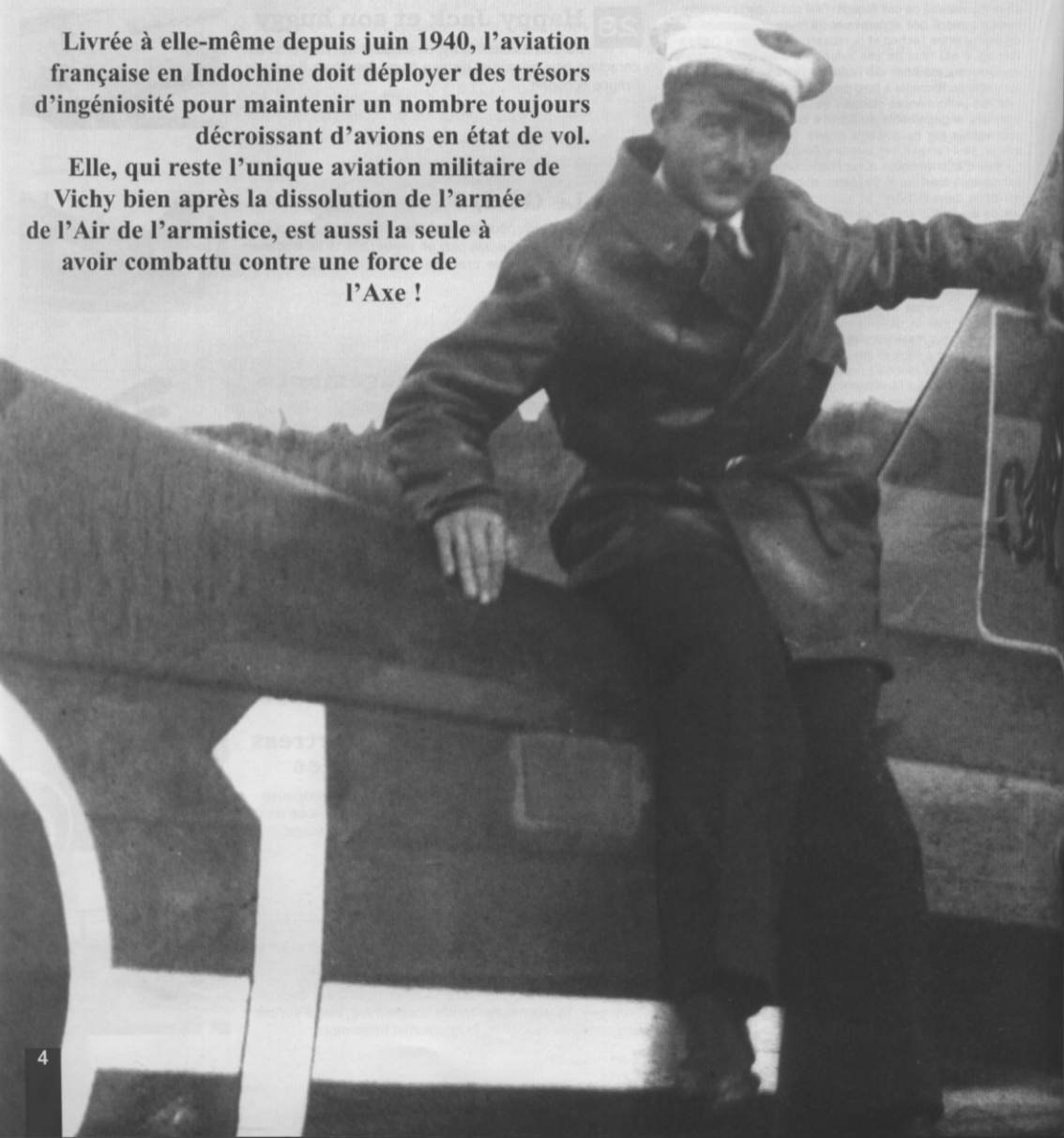


# CIEL DE FEU EN

Livrée à elle-même depuis juin 1940, l'aviation française en Indochine doit déployer des trésors d'ingéniosité pour maintenir un nombre toujours décroissant d'avions en état de vol.

Elle, qui reste l'unique aviation militaire de Vichy bien après la dissolution de l'armée de l'Air de l'armistice, est aussi la seule à avoir combattu contre une force de l'Axe !



# INDOCHINE

# 1939 1945

C.-J. EHRENGARDT

**D**ÈS LE 19 juin 1940, les Japonais présentent leurs exigences au général Catroux, gouverneur général de l'Indochine : fermeture de la frontière du Yunnan et envoi au Tonkin d'une commission de contrôle japonaise. Catroux en réfère au gouvernement qui se trouve « quelque part » entre Bordeaux et Vichy et qui a d'autres chats à fouetter. Il reçoit l'ordre de refuser toute présence étrangère sur le territoire de la colonie et de conseiller aux Japonais de faire porter leurs efforts sur la Chine méridionale... une région qu'ils ne peuvent atteindre qu'en traversant l'Indochine ! Comme les Japonais se montrent intraitables, Catroux, qui cherche surtout à protéger les intérêts français, n'a d'autre ressource que d'accepter. Il est aussitôt limogé par Vichy et remplacé par l'amiral Decoux que l'on espère plus « ouvert » aux idées du maréchal.

Le 2 août 1940, les Japonais présentent de nouvelles exigences. Le Japon, qui n'est pas encore en guerre – sauf en Chine – s'intéresse de près à la colonie française, dont la vulnérabilité n'échappe à personne. Dans l'optique d'une guerre qui s'annonce dans le Sud-Est asiatique, l'Indochine représente un tremplin idéal vers la Birmanie, l'Inde et la Chine méridionale. Les Japonais cherchent à obtenir la libre circulation de leurs troupes sur tout le territoire en cas de conflit avec une puissance étrangère, la possibilité d'utiliser trois terrains d'aviation ainsi que l'utilisation du port de Haïphong. En contrepartie, ils s'engagent à reconnaître la souveraineté de l'État français. Le 3 septembre, des négociations s'ouvrent à Hanoi et débouchent le lendemain sur un accord provisoire. Mais, les Japonais ne font de plus plus pressants et Tokyo informe les Français que, accord ou pas accord, ses troupes pénétreront au Tonkin le 23 septembre à zéro heure. Le 22 au soir, la convention définitive est ratifiée, mais elle ne met pas un terme à la crise – loin de là.

## L'AVIATION EN INDOCHINE

À cette époque, l'aviation en Indochine trahit ses origines coloniales. Son ossature est constituée par une soixantaine de Potez 25 (principalement des A2), auxquels ont été adjoints au fil des ans des appareils de combat plus modernes, dont il reste alors 6 Potez 540/542 et 4 Farman 221. Plus étonnant est la présence d'une dizaine de Loire 130, 2 CAMS 55 et 2 CAMS 37 au sein de l'escadrille 1/CBS (commandement des bases du Sud), les seuls hydravions appartenant à l'armée de l'Air. Cette force modeste est placée sous les ordres du colonel Devèze, commandant de l'Air en Indochine, lui-même dépendant directement du gouverneur général (« gougale »). Les effectifs s'élèvent à un peu plus de 3 000 hommes, dont 2 000 Indochinois.

En septembre 1939, douze Morane 406 ont été expédiés à bord du vapeur *Athos II* pour permettre la création d'une escadrille de chasse coloniale, qui reçoit la dénomination d'EC 2/595. Basée à Bach Maï, son commandement est d'abord confié au capitaine d'Abadie d'Arrast; lorsque celui-ci rejoint la métropole en février 1940 (où il sera abattu et tué le 19 mai 1940), il est remplacé par le capitaine Gangloff.

Cependant, ces appareils vont être, sous la pression des événements, renforcés par d'autres d'une manière un peu particulière. En août 1938, le gouvernement chinois a passé une commande de douze Morane 406, qui ne sera pas honorée en raison de la crise de Munich. Toutefois, en août

Le lieutenant Aimé, chef de l'escadrille 2/596, pose sur son MS.406 n° 500 à Tong, en 1941. L'appareil porte de nombreuses rustines appliquées par d'ingénieurs mécanos qui ont réalisé des prodiges pour maintenir ces avions en état de vol. (Photo M Hutter)



1939, douze avions prélevés sur les chaînes de montage sont expédiés en remplacement. À peine arrivés au port de Haiphong, ils sont frappés par l'embargo décrété sur les exportations de matériel militaire à l'entrée en guerre de la France. Certaines sources mentionnent cependant qu'un ou deux appareils auraient pu être livrés aux Chinois par chemin de fer avant l'embargo, mais ce fait reste à confirmer. Devant la tension croissante, le « goulag » autorise le colonel Devèze à faire remonter les Morane encore en caisses. Au moins huit machines permettent la création d'une nouvelle escadrille en octobre confiée au capitaine Horvate. L'origine « chinoise » de ces appareils ne fait aucun doute, comme le prouve la recommandation faite par le colonel Devèze à Horvate :

*« Horvate, je vous donne sept Morane. Ils n'ont pas de canon et nous n'avons pas de pièces de rechange. Alors, pas d'imprudence. Vous leur faites peur, mais s'ils résistent, ne vous exposez pas, car il faudra me rendre ces sept Morane. »*

Ces Morane sont en effet dépourvus de leur atout essentiel : leur canon de 20 mm. Là, les avis divergent : certains pensent qu'ils ont été livrés séparément à la Chine – ce qui paraît peu probable, d'autres qu'ils auraient été retrouvés encore en caisse en 1942. Cependant, il semble plus vraisemblable qu'il n'ait jamais été prévu de livrer ces armes à la Chine, car les moteurs-canon avaient été interdits de vente à l'exportation. En revanche, il est assuré que les premiers Morane 406, ceux expédiés par le vapeur *Athos II*, étaient armés d'un canon HS9.

En 1939, le ministre des Colonies, M. Georges Mandel, a décidé de créer une école de pilotage à Saigon et d'établir une usine de montage de Breguet 693 en Cochinchine. Ce dernier projet n'aura jamais de commencement d'exécution, malgré l'arrivée du fils Breguet en Indochine. En revanche, sept Tiger Moth, accompagnés par le commandant Castex, futur chef de l'école de pilotage, et par deux instructeurs de l'Aéronautique navale, les maîtres Châtel et Mouligné, débarquent à Saigon en avril 1940. Les sept appareils et les deux pilotes sont immédiatement affectés à l'escadrille 2/595 (le commandant Castex ayant refusé sa mobilisation sur place).

Les Morane 406 ne sont pas les seuls avions « de récup » sur le territoire indochinois. En effet, les Chinois ont aussi commandé à la même époque 4 Potez 631C et 4 Potez 633C. Deux 631C et un 633 arrivent jusqu'à Haiphong, où ils sont également frappés par l'embargo. Remontés à la demande de Devèze, ils vont grossir les rangs de l'armée de l'Air. Un Potez 631C a été conservé comme réserve à pièces détachées et le Potez 633 s'est écrasé peu de temps après son affectation à une escadrille d'observation.

Le 15 septembre 1940, la Marine décide de regrouper

## ORDRE DE BATAILLE 20 septembre 1940

### 41<sup>ème</sup> Groupe aérien autonome Cdt Thibaudau

EO 1/41	Pz 25	Pursat
EB 2/41	F.221	Tong

### 42<sup>ème</sup> Groupe aérien autonome Cdt Miellet

EO 1/42	Pz 25	Pursat
EB 2/42	Pz 542	Bien Hoa

### Groupe aérien mixte 595

Cdt Schertzer		
EO 1/595	Pz 25	Bach Mai
EC 2/595	MS.406	Bach Mai

### Groupe aérien mixte 596

Cne Bodin		
EO 1/596	Pz 25	Tourane

### Escadrille 1/CBS

Cne Michel	Loire 130, CAMS 37 et 55	Cat Lai
------------	--------------------------	---------

### Section hydros Marine

LV Gaxotte	Lo 130, Pz 452, GL-832	Cat Lai
------------	------------------------	---------

ses hydravions, à savoir le Loire 130 de « l'amiral », celui du *Suffren*, deux Potez 452 (*La Motte Piquet*) et quatre Gourdou-Leseurre GL.832 (*Dumont d'Urville* et *Amiral Charner*), pour former une Section d'hydravions de la Marine (SHM), basée à Cat Lai et placée sous les ordres du lieutenant de vaisseau Gaxotte.

## L'INCIDENT DE LANG SON

En raison de la forte tension qui règne sur la frontière avec la Chine, la présence de l'aviation est renforcée au Tonkin. Le 21 septembre, l'EO 1/595 du capitaine Mayaud est mise à la disposition du commandant du secteur Tonkin et le terrain de Lang Son est approvisionné en bombes de 10 kg en vue de leur utilisation offensive par les Potez 25. Trois Loire 130 de

l'escadrille 1/CBS sous les ordres du lieutenant Bergès amerrissent à Vachay, en baie d'Along (Tonkin). L'EO 1/595 est transférée à Tong et la section de la Marine sur le Grand Lac d'Hanoi. Un Farman 221 de l'EB 2/41, parti de Tong, survole le golfe du Tonkin avant de se poser à Tourane. Le lendemain, il repart en sens inverse et découvre deux bâtiments légers japonais à une centaine de kilomètres au large de Do Son. Toutefois, dès 9h50, les escadrilles reçoivent l'ordre de ne pas bombarder d'objectifs japonais. Cette mesure est prise par l'état-major dans le souci de ne pas envenimer la situation et d'éviter des représailles



Image d'Épinal que l'on trouve dans tous les albums des pilotes ayant fréquenté les colonies : deux jeunes indigènes posent devant un Potez 25. (Archives Aéro-Journal)



## LES AVIONS DE COMBAT EN INDOCHINE

CAMS 37 :	n° 133 à 144
CAMS 55 :	n° 107 à 110
Farman 221 :	n° 4, 6, 9 & 10, livrés le 23.12.38.
Loire 130C :	n° 1 à 12, livrés en 39.
MS.406 :	n° 300, 341, 465, 485, 501 & 502, livrés le 09.08.39 n° 306, 307, 476 & 500, le 10.08.39 n° 302, 343, 489, 505, 508, 510, 512, 519, 539 & 540, le 13.08.39.
Les numéros les plus élevés (de 485 à 540) sont probablement les 12 Morane destinés à la Chine et non armés de canon.	
Potez 63 :	Potez 631C n° 1C et 2C, livrés le 10.08.39. Potez 633 (n° 01 ?)
Potez 540TOE :	n° 141, 143, livrés le 26.04.38
Potez 542 :	n° 255 & 256, livrés le 26.04.38 n° 257 & 258, livrés ultérieurement. n° 259 (?)
Potez 25A2 :	nombre exact inconnu, aux environs de 70.

auxquelles la maigre aviation française serait bien incapable de s'opposer.

Le 22 septembre 1940, les troupes japonaises qui stationnent dans la province de Canton, franchissent la frontière en direction du poste avancé de Dong Dang et de la ville de Lang Son, qui commande la route d'Hanoi. Elles sont appuyées par les chasseurs Nakajima Ki.27 (« Nate ») de la 84 *Dokuritsu Hikō Chutai* du commandant Tsunao Nagano et les bombardiers Kawasaki Ki.48 (« Lily ») de la 82 *Dokuritsu Hikō Chutai*, basés à Nanning. Dans la matinée, la 1/595 détache deux Potez 25 à Lang Son, rejoints le lendemain par deux autres, dont celui du commandant d'escadrille, et un Potez 29 à bord duquel ont pris place quelques mécaniciens.

Dès la matinée du 23 septembre, ces appareils effectuent quatre sorties de reconnaissance au-dessus des lignes ennemies et une de réglage d'artillerie. À 10h10, cinq bombardiers légers japonais (Ki.48) bombardent le terrain de Lang Son où ils y détruisent un Potez 25 et endommagent un second. Les deux autres sont rapidement repliés sur Tong pour leur éviter un sort identique. Bien leur en prend, Lang Son étant l'objet de cinq nouveaux raids dans la journée.

Le 24 septembre à 6 heures, un nouvel appareil fait son apparition sur le secteur : le Potez 631C mis à la disposition du 42<sup>ème</sup> Groupe aérien autonome et piloté par le capitaine



Minard. Il effectue une reconnaissance sur l'axe Loc Dinh-Chi Ma. Entre midi et 14 heures, un Potez 25 survole l'axe Lan Giai - Lang Son, escorté par trois Morane de l'EC 2/595 sous les ordres de l'adjutant-chef Tivollier. Ceux-ci sont attaqués par trois Ki.27, mais malgré la revendication d'une victoire par le sergent Mitsuro Kobayashi, le combat ne donne aucun résultat. Entre 16 et 17 heures, le Potez 631C effectue une nouvelle sortie, repérant une colonne motorisée japonaise sur la route Dong Dang - Diem He. Un Loire 130 patrouille sur le parallèle de Haïphong, mais sans rien apercevoir.

Le 25 septembre, le combats au sol se durcissent. Sur les quatre sorties menées par les Potez 25, deux vont s'achever de manière tragique.

Après une première reconnaissance sur That Khe et une seconde sur l'axe Lang Son - Loc Binh, un troisième Potez décolle sous l'escorte de trois Morane pour surveiller la route entre Nho Lam et Pho Vi. Victime d'un pas d'hélice récalcitrant, le sergent Labussière doit faire demi-tour, laissant l'adjutant-chef Tivollier et le sous-lieutenant Tchakalian poursuivre la mission de protection. Sur le chemin, ceux-ci aperçoivent un Potez 25 attaqué par trois chasseurs japonais. Il s'agit du n° 1607 de la 1/595 qui a décollé de Bach Maï pour prévenir un convoi de camions de faire demi-tour. L'appareil est piloté par le capitaine Mayaud, commandant l'escadrille, et le commandant Schertzer, commandant le Groupe aérien mixte 595, a pris la place du mitrailleur, introuvable au moment du départ. Tivollier pique pleins gaz sur les assaillants, mais il est déjà trop tard. Schertzer ouvre le feu sur les avions japonais, mais

Le Potez 25A2 n° 1630 de l'escadrille 1/595 photographié à Hué le 1<sup>er</sup> juin 1939. En blanc, Alfred Horvatte, qui n'était alors que lieutenant. (Photo A. Horvatte)



Des Potez 25A2 de l'EO 1/595 à Bach Maï en septembre 1939.

Au premier plan, le n° 1485 et derrière, le n° 1436. Ces appareils, des A2, ont été financés par le ministère des Colonies portent leur numéro constructeur. Seuls, les Potez 25TOE, achetés par l'armée de l'Air, portent un numéro de série et une matricule militaire sous les plans.

(Collection J. Mutin)



L'armée de l'Air en Indochine présente la particularité de mettre en œuvre des hydravions. Outre, les appareils de la 1<sup>re</sup> CBS, elle dispose aussi du Potez 25H n° 1439, affecté à l'état-major du commandant Air en Indochine. Il porte encore l'insigne de la 1<sup>re</sup> escadrille à laquelle il avait appartenu avant sa transformation. (Collection J. Mutin)

Des Potez 25A2 de la 3<sup>ème</sup> escadrille d'Indochine (future EO 14/1) sur un terrain de campagne, en 1938. Au premier plan, le n° 1985. (Photo E. Muller)

Le carnet de vol du sergent Labussière ouvert au début du mois de septembre 1940. Sur la dernière ligne figure la mission du 26 septembre au cours de laquelle il a abattu un bombardier japonais. Cette sortie sera ultérieurement biffée à l'encre rouge pour éviter les complications diplomatiques avec le Japon. (Document W. Labussière)

Il est touché d'une balle au foie. Mayaud se faufile entre les collines près de Dong Mo. Moteur crachant l'huile, criblé de balles, le Potez s'effondre dans un fossé où il est à nouveau la cible des chasseurs japonais. Mayaud est grièvement blessé par deux balles et Schertzer décède quelques instants après l'atterrissage forcé.

Les Ki.27 sont en fait au nombre de deux seulement et la victoire, contre un « biplan non identifié », est accordée au sergent-chef Jiro Leri de la 84 *Dokuritu Hiko Chutai*. Les deux chasseurs veulent ensuite s'en prendre au second Potez 25, mais les deux Morane parviennent à les en dissuader. L'appareil de Tivollier est sérieusement « seringué » et rentre au terrain tant bien que mal, train et radiateur sortis.

Le Potez 631C est à son tour attaqué par deux chasseurs japonais, mais sa vitesse et son agilité lui permettent de se sortir de leurs griffes. Avec la chute de Lang Son, le conflit cesse le 26 septembre. Une seule mission est entreprise ce jour-là par l'aviation française : une reconnaissance du secteur Na Man – Phiang

Nom par le Potez 631C. En tout, elle aura accompli 22 sorties

de guerre : 12 par les Potez 25, 7 par les Morane 406, 2 par les Loire 130 et 1 par un Farman 221 – celles du Potez 631C ne sont pas consignées. L'ennemi a été engagé à cinq reprises, un Potez 25 a été détruit, un endommagé en combat aérien (mais réparé, le n° 1607) et un endommagé et abandonné sur place; un Morane 406 a aussi été endommagé.

Évidemment, les exigences japonaises sont lourdes. Désormais, l'amiral Decoux n'a plus guère le choix que de les accepter. Il doit livrer le port de Haïphong et les territoires de la région de Lang Son. Par ailleurs, les Japonais se voient accorder la libre disposition des aérodromes de Gia Lam, Phu Tho et Phu Lang Thuong, ainsi que le libre survol d'une zone délimitée par le parallèle de Yen Bay, le fleuve Rouge et le Song Thai Binh jusqu'à la mer.

Le 26 septembre, l'adjudant-chef Tivollier et le sergent Labussière patrouillent le secteur de Ha-Gi quand ils repèrent un bimoteur qui survole la zone française vers 1 000 mètres d'altitude. William Labussière, pilote de chasse confirmé qui s'est battu en Espagne et en Chine [voir encadré en page 24], rapporte la suite :

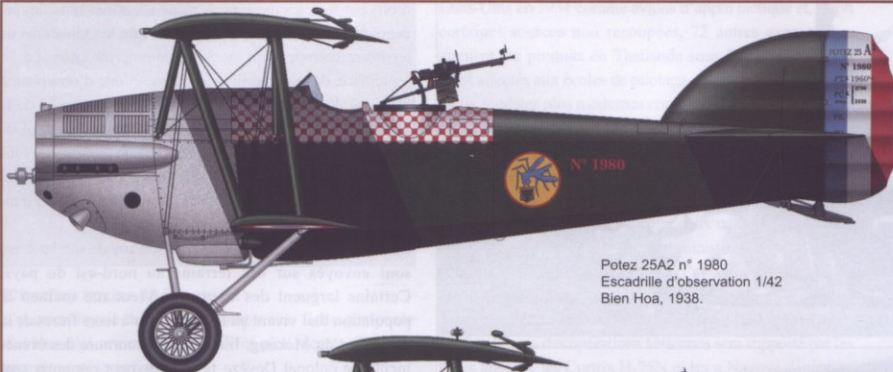
« J'ai alors fait signe en battant des plans à Tivollier qui n'a pas compris mon signal, mais qui m'a indiqué par gestes qu'il fallait faire demi-tour. Je n'étais pas de cet avis. J'ai donc piqué à la poursuite de l'avion que j'ai tout de suite identifié comme étant japonais. Arrivant par le dessus, j'ai tiré une courte rafale de semonce devant le nez de l'avion. Aussitôt, le mitrailleur arrière a répondu et m'a encadré de ses balles. J'ai dégagé brutalement, puis je suis revenu. Cette fois, j'ai ouvert le feu pour de bon et je l'ai touché au moteur gauche qui a pris feu. Le pilote a manœuvré avec habileté pour se cacher dans un nuage de brume et je l'ai perdu de vue. N'ayant plus assez d'essence pour le chercher, je suis rentré au terrain.

« Le capitaine Gangloff était ravi de cette bonne nouvelle. Nous avions ordre de ne pas ouvrir le feu sauf en cas de légitime défense. Il était évident que j'avais agi en légitime défense, m'a-t-il suggéré en souriant. Mais, je ne savais pas ce qu'il était advenu de mon éventuelle victime. Je n'allais pas tarder à être fixé sur son sort. Deux jours après cet incident, un camion de l'armée est venu à Bach Mai pour décharger une collection hétéroclite de pièces métalliques et d'armes. J'ai demandé au sergent qui commandait le détachement d'où provenait son chargement. Il m'a répondu que c'était secret et qu'il ne pouvait rien dire. Mais, par indiscrétion, j'ai appris qu'il s'agissait des débris d'un bombardier japonais – "mon" bombardier !

« J'ai donc demandé au capitaine la permission de consigner la victoire dans mon carnet de vol et lui-même



DATE	FONCTION	GRADE, NOM et fonctions des autres membres de l'équipage et des passagers	TYPE et n° de l'avion	HAUTEUR ALTITUDE	DURÉE	NATURE du service aérien	OBSERVATIONS
Mois de Septembre 1940							
3.9.40	J. Leri		M. 510	1500	1	1.10	Man 1a 8 km de S. G. P.
5.9.40			M. 510		1	1.00	- " -
6.9.40			M. 510	1800	1	1.15	- " -
7.9.40			M. 510		1	1.15	- " -
23.9			M. 510	2000	1	1.30	Patrouille de routine
24.9			M. 108	1800	1	1.30	- " -
25.9			M. 108	1000	1	0.20	Protection d'un aérodrome 1607
26.9			M. 108		1	1.16	Reconnaissance



Potez 25A2 n° 1980  
Escadrille d'observation 1/42  
Bien Hoa, 1938.



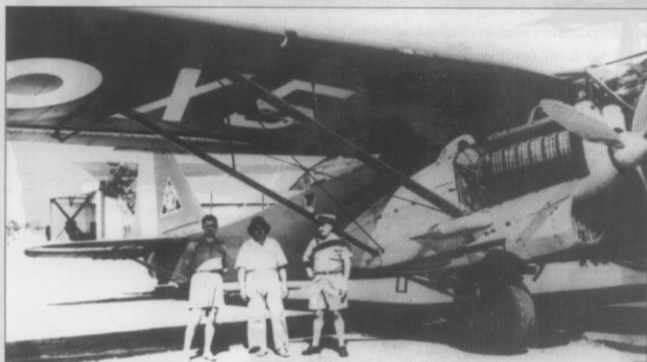
Potez 25 hydro n° 1439  
Escadrille d'observation 1/595  
Grand Lac, Hanoi, 1939.



Potez 25A2 n° 1482  
Escadrille d'observation 1/41  
Bach Mai, 1942.



de Havilland DH.82A n° 5  
Escadrille 2/595  
Tong, 1941.



En haut : un Potez 29 de la 3<sup>ème</sup> escadrille en fâcheuse posture, fin 1938. On note avec curiosité que l'appareil ne porte aucune cocarde. (Photo E. Muller)

Ci-dessus : un Potez 542TOE de l'EB 2/42 avant le début de la guerre. (Collection J. Mutin)

*a rédigé une note à l'attention de l'état-major. Et c'est là que les ennuis sont arrivés. Quelques jours plus tard, un officier de l'état-major est venu à Bach Maï et nous a convoqués tous les deux, le capitaine et moi. On s'est ramassés un sacré savon et mon carnet de vol a été confisqué. Quand il m'a été rendu, ma sortie du 26 avait été biffée à l'encre rouge. Officiellement, ce jour-là, il ne s'était rien passé ! Mais, le secrétaire de l'escadrille, que l'officier de l'état-major avait chargé de la basse besogne, avait volontairement laissé la mention relative à ma victoire parfaitement lisible. »*

#### LES SIAOIS SORTENT LES GRIFFES

La signature de l'armistice de juin 1940 intervient au beau milieu de négociations pour la signature d'un traité de non-agression entre la France et le Siam <sup>(1)</sup>. Le maréchal Phibun Songkhram, premier ministre du Siam, se sentant désormais en position de force, exige le réajustement des frontières du Mékong et le retour des territoires conquis par les Français en 1893 et 1907. Dès son arrivée, l'amiral Decoux fait rompre les négociations et renforcer la défense de la frontière avec le Siam.

Tout naturellement, le coup de force japonais du mois de septembre renforce Bangkok dans sa détermination à faire valoir ses

droits par tous les moyens. À peine les armes ont-elles été déposées entre Français et Japonais, que les violations de territoire commencent au Siam comme au Laos. Le 26 septembre, deux escadrilles de chasse et une d'observation thaïes se déplacent à Chanthaburi, un terrain proche de la frontière avec le Cambodge. Le lendemain, le survol de Vientiane par des avions thaïs entraîne une protestation officielle du gouvernement de Vichy. Trois jours plus tard, les Siamois protestent à leur tour quand des bombardiers français défilent au-dessus de Sakon Nakhon.

Le 2 octobre, 45 avions de l'aviation royale thaïlandaise sont envoyés sur des terrains au nord-est du pays. Certains larguent des tracts sur Vientiane incitant la population thaï vivant au Laos à s'unir à leurs frères de la rive ouest du Mékong. Inquiet de la tournure des événements, le colonel Devèze fait rapidement remonter sept Morane, comme on l'a vu plus haut, pour former une nouvelle escadrille de chasse, la 2/596, qui prend ses quartiers à Tourane le 10 octobre.

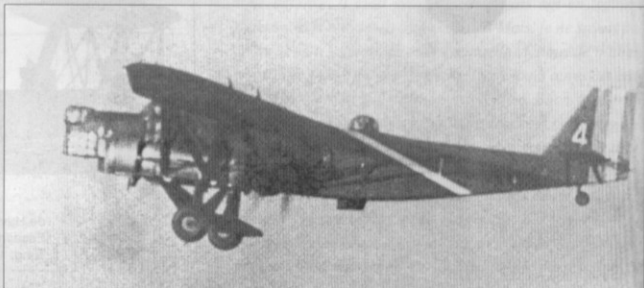
Le 7 octobre, des avions français franchissent la frontière à quatre reprises. Deux jours plus tard, le gouvernement américain, très préoccupé par la situation, annonce son refus de vendre de nouveaux avions à la Thaïlande : des North American NA.68 et NA.69 sont saisis aux Philippines et en Californie. Le 25 octobre, les Farman de Tong déposent 400 hommes avec matériel et munitions à Vientiane, jusqu'alors dépourvu de garnison permanente.

À cette date, l'état-major français envisage sérieusement l'hypothèse d'un conflit armé avec le Siam. Ses maigres effectifs ne lui permettant pas de couvrir les 1 800 km de frontière commune, il décide de les concentrer sur les trois axes de pénétration que sont susceptibles d'utiliser les Siamois :

- de Nakhon Panom et Savannakhet à Thakhek et Dong Hene;
  - d'Ubon à Paksé;
  - d'Aranyaprathet à Siem Reap, en direction de Phnom Penh.
- Il est prévu de défendre la rive gauche du Mékong à Vientiane, ainsi qu'entre Thakhek et Paksé. Le reste des forces disponibles est ensuite concentré dans l'ouest du Cambodge pour une possible contre-offensive en direction de Bangkok.

Le mois de novembre voit de nombreux incidents de frontière et la fin du mois est marquée par plusieurs combats aériens.

[1] En fait officiellement la Thaïlande depuis 1939, mais les Français continuant à parler du Siam, nous avons conservé ce terme.



Le Farman 221 n° 4 de l'EB 2/41 au décollage de Tong, vers 1939. (Collection J-P. Gide)


**ORDRE DE BATAILLE DE L'ARMÉE DE L'AIR**  
 26 novembre 1940

**Secteur Laos**

EO 1/596	8 Pz 25	Dong Hene	Cne Bodin
EC 2/596	7 MS.406	Dong Hene	Cne Horvatte
GAA 42	1 Pz 631	Dong Hene	

**Secteur Cambodge**

1/CBS	4 Lo.130	Cat Lai	Cne Michel
	5 Lo.130	Angkhor	Cne Vouzzelaud
EB 2/42	3 Pz 542	Siem Reap	Cne Minard
EC 2/595	3 MS.406	Siem Reap	Cne Gangloff
	3 MS.406	Bach Mai	Cne Pouyade

**L'AVIATION ROYALE THAÏLANDAISE**

L'aviation royale thaïlandaise compte une flotte composée d'avions déjà anciens et de modèles plus récents. Parmi la première catégorie figurent :

- les chasseurs biplans Curtiss Hawk II et III, dont respectivement 12 et 24 exemplaires ont été achetés entre 1934 et 1935;
- les bombardiers bimoteurs Martin 139WSH (6 exemplaires commandés en avril 1937);
- neuf V-93S et trois V-93SA Corsair ont été achetés aux

États-Unis en 1934 comme avions d'appui tactique et, selon certaines sources non recoupées, 72 autres exemplaires auraient été produits en Thaïlande sous licence, la plupart étant affectés aux écoles de pilotage.

Deux modèles plus modernes complètent les effectifs :

- le Curtiss H-75N (version « light » du H-75 à train fixe), dont 12 exemplaires ont été livrés fin 1938;
- le Mitsubishi Ki.30 (« Ann »), dont 24 exemplaires viennent juste d'arriver au moment où le conflit armé avec la France éclate. Ils servent à former deux unités d'élite, baptisées du nom du maréchal Premier ministre.

Pour renforcer sa force de frappe, l'aviation royale thaïlandaise reçoit 9 Mitsubishi Ki.21 (« Sally ») en décembre 1940, mais ils ne seront pas utilisés contre les Français.

En fait, le gros des opérations aériennes sera supporté par les types anciens, les Curtiss H-75N et les « Nagoya », comme les Ki.30 sont surnommés (parce qu'ils ont été fabriqués par l'usine Mitsubishi de Nagoya), restant très discrets, sans doute par mesure de prudence.

**ESCARMOUCHES SUR NAKHON PANOM**

Le 23 novembre, cinq Morane de l'EC 2/596, pour laquelle

*Ci-contre :*  
si les MS.406 « chinois » ont aidé à former l'EC 2/596, dont on voit ici un alignement à Dong Hene peu après sa formation, il est assuré que les appareils ont été répartis entre les deux escadrilles, comme semblent le prouver, d'une part l'étude des numéros de série, d'autre part le fait que certains avions de la 2/596 (dont le n° 306 au premier plan) sont armés d'un canon. Dong Hene se trouve à 35 km à l'est de Savannakhet. (Photo A. Châtel)

*Ci-dessous :*  
un Mitsubishi Ki.30, surnommé « Nagoya », de l'une des deux escadrilles baptisées du nom du chef de l'état.

*En bas :*  
un Curtiss H-75N de l'escadrille de chasse n° 70 à Don Muang. (Collection E.M. Young)


**ORDRE DE BATAILLE DE L'AVIATION ROYALE SIAMOISE**  
 1<sup>er</sup> décembre 1940

**Commandement de la Région Nord**
**Escadre mixte N° 73**

EO N° 32	9 Vought V-93S	Ubon
EB N° 50	6 Martin 139WSH	Ubon

**Escadre mixte N° 35**

EO N° 34	9 Vought V-93S	Udom
EC N° 70	9 Curtiss Hawk III	Nakhon Panom

**Commandement de la Région Sud**
**Escadre N° 66**

Esc. Phibun Songkhram 1	12 Ki.30 Nagoya	Don Muang
Esc. Phibun Songkhram 2	12 Ki.30 Nagoya	Don Muang
EC N° 70	11 Curtiss H-75N	Don Muang

**Escadre mixte N° 74**

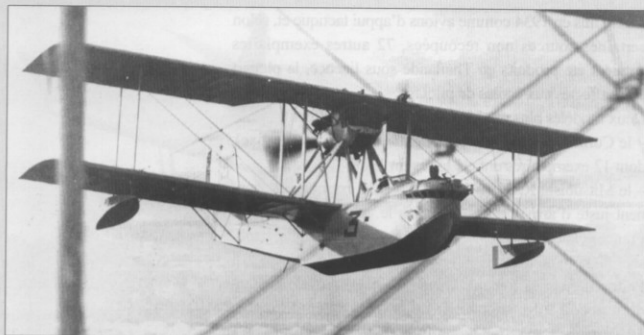
EO N° 71	9 Curtiss Hawk III	Chanthaburi
EO N° 72	9 Curtiss Hawk III	Chanthaburi
EO N° 44	9 Vought V-93S	Chanthaburi

**Escadre mixte N° 75**

EO N° 73	9 Curtiss Hawk III	Sisaket
EO N° 80	9 Curtiss Hawk II	Prachinburi
EB N° 35	9 Vought V-93S	Prachinburi







Des hydravions français : en haut, un CAMS 37 de l'armée de l'Air (escadrille 1/CBS) et, ci-dessus, ceux de la Section d'hydravions de la Marine, sur le plan d'eau de Siem Reap au Cambodge.

Du premier plan vers le fond, un Potez 452, deux Loire 130 et un Gourdou-Lesgourd 832. (Collection J. Mutin et photo J. Gaxotte)

il s'agit de la toute première mission de guerre, escortent deux Potez au-dessus de Nakhon Panom. Ils sont interceptés par deux Hawk III de l'escadrille N° 70 et un Vought Corsair. Les chasseurs thaïs ne s'engagent pas à fond et les Français se contentent de rebrousser chemin. Quatre jours plus tard, un Potez 25 est attaqué au même endroit par un Corsair qui tire 21 projectiles sans grand succès.

Le 27 novembre, le colonel Tavéra remplace le colonel Devèze à la tête de l'aviation, mais celle-ci reste toujours sous la coupe du général Martin, commandant supérieur.

Le 28 novembre, le capitaine Bodin décolle à bord d'un Potez de l'EO 1/596 pour une reconnaissance entre Thakhek et Nakhon Panom. Il est escorté par les Morane du capitaine Horvatte et des maîtres Châtel et Mouligné de la 2/596. Ils sont attaqués par le V-93S du capitaine Sanit Nuanmani. Horvatte pique sur ce qu'il prend pour un « Heinkel » et tire une longue rafale qui blesse le pilote. Le mitrailleur arrière, le sergent Brayon Sukumonjan, riposte de toute son âme. Deux Hawk III font alors leur apparition et Châtel et Mouligné tentent de les engager, mais tous deux oublient d'enlever la sécurité de leurs armes. Horvatte aperçoit le Corsair traverser le Mékong (mais selon les sources thaïlandaises, le combat s'est déroulé sur la rive droite) et se poser à Lakhon. Le pilote siamois a été blessé par deux balles, un fait qui sera confirmé par le témoignage d'une religieuse réfugiée de Thaïlande. En représailles, quelques heures plus tard, des Corsair bombardent les villes de Thakhek et de Savannakhet. Le 1<sup>er</sup> décembre vers 9 heures, Châtel et Mouligné en patrouille près de Nakhon Panom engagent le combat avec un Hawk III, rapidement rejoint par deux autres. Après un duel tournoyant d'une dizaine de minutes, un avion français est revendiqué abattu, ce qui n'est pas tout à fait exact puisque les deux Morane rejoindront leur terrain. De son côté, Châtel touche un des assaillants qui, désemparé avec un début d'incendie à bord, rompt le combat et s'enfuit. Châtel recevra le crédit officiel d'un « avion ennemi hors de combat ». Aucune perte n'est à signaler non plus du côté thaïlandais.

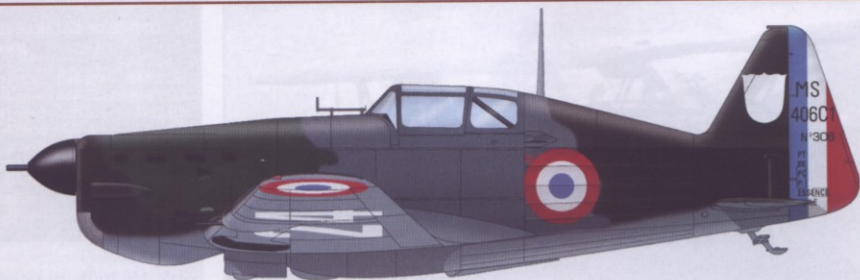
Sur le front Sud, trois sections de Hawk III armés de bombes de 50 kg sont envoyées bombarder les navires français qui s'approchent de la ville de Trat, près de la frontière cambodgienne. La troisième section revendique un coup au but, les Français confirmant l'attaque du patrouilleur auxiliaire *Béryl*, mais pas d'avaries.

Dans la soirée, trois H-75N de l'escadrille N° 60 sont envoyés à Udorn. Ils effectuent leur première mission de guerre le lendemain en patrouillant la zone de Vientiane à Nakhon Panom.

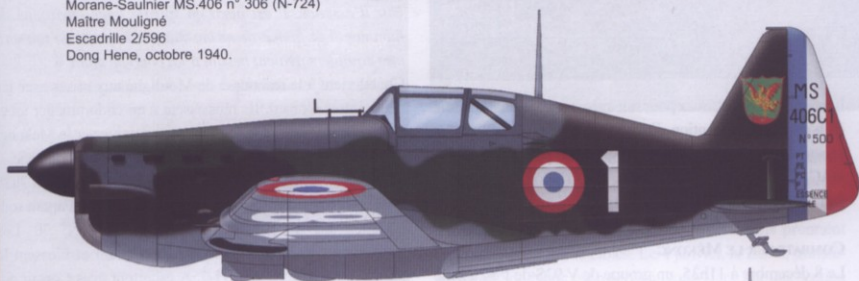
Le 2 décembre, un V-93S est contraint de se poser dans les



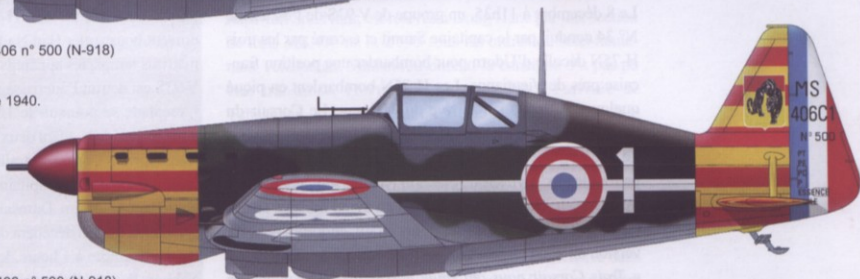
Les maîtres Mouligné (à gauche) et Châtel s'amusent à prendre une pose théâtrale devant le MS 406 n° 306 de l'EC 2/596 à Dong Hene en novembre 1940. Ancien du Béarn, Châtel est avec William Labussière l'un des rares pilotes de chasse expérimentés présents en Indochine. (Photo A. Châtel)



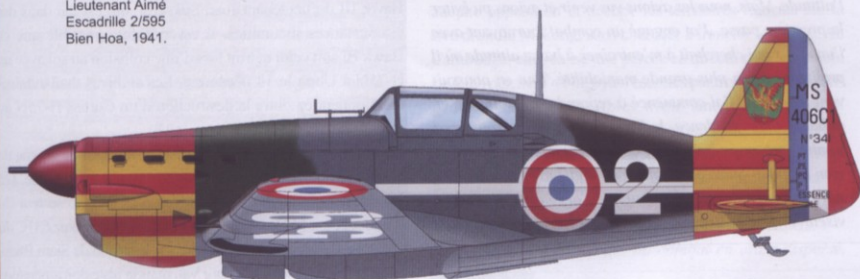
Morane-Saulnier MS.406 n° 306 (N-724)  
Maitre Mouligné  
Escadrille 2/596  
Dong Hene, octobre 1940.



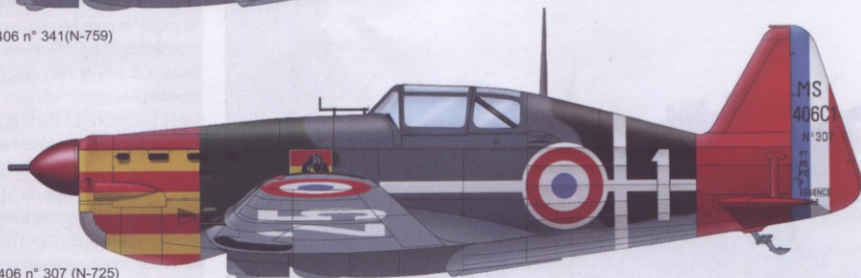
Morane-Saulnier MS.406 n° 500 (N-918)  
Capitaine Horvath  
Escadrille 2/596  
Siem Reap, décembre 1940.



Morane-Saulnier MS.406 n° 500 (N-918)  
Lieutenant Aimé  
Escadrille 2/595  
Bien Hoa, 1941.



Morane-Saulnier MS.406 n° 341(N-759)  
Lieutenant Hutter  
Escadrille 2/596  
Tong, 1941.



Morane-Saulnier MS.406 n° 307 (N-725)  
Capitaine Pouyade  
Escadrille 2/595  
Tong, 1942.



Le Vought V-93S posé en pleine nature près de Lovea le 2 décembre 1940 et récupéré par les Français. Une autre photo de cet appareil apparaît en couverture. (SHAA)

lignes française à Lovea pour une raison inconnue. Le pilote (il n'est pas fait mention d'un éventuel mitrailleur) est fait prisonnier et l'appareil récupéré par une patrouille du 4<sup>ème</sup> RAC. Il sera exposé à Tong avec l'inscription « Cadeau du Roi de Siam » peinte sur le fuselage.

### COMBATS SUR LE MÉKONG

Le 8 décembre à 11h35, un groupe de V-93S de l'escadrille N° 34 conduit par le capitaine Sannit et escorté par les trois H-75N décolle d'Udon pour bombarder une position française près de Vientiane. Les H-75N bombardent en piqué quelques batteries sur la rive du Mékong. Le Corsair du capitaine Sannit est endommagé par la DCA.

Le 9 décembre à 6h20, Horvatte, Châtel et Mouligné, en patrouille aux environs de Nakhon Panom, sont assaillis par trois Corsair. Ceux-ci revendiquent un avion français abattu près de Thakhek, l'un des leurs étant endommagé. La version du maître Châtel est quelque peu différente :

*« Trois Corsair nous ont sauté dessus avec l'avantage de l'altitude. Mais, nous les avions vus venir et avions pu éviter la première passe. J'ai engagé un combat tournoyant avec l'un d'eux qui cherchait à m'entraîner à basse altitude où il profiterait de sa plus grande maniabilité. Tout en poursuivant mon duel, j'ai commencé à reprendre de l'altitude et, oubliant toute prudence, le Siamois m'a suivi. Nous nous sommes retrouvés à près de 4 000 mètres où la puissance de mon Hispano-Suiza comblait mon handicap en maniabilité. Après encore deux ou trois tours, je l'ai retrouvé dans mon viseur et je l'ai tiré par trois-quarts arrière en position*

Un Martin 139WSH de l'escadrille N° 50 à Ubon. Ce type était entré en service au sein de l'USAAC sous la dénomination de B-10. (Photo Royal Thai Air Force)



### ORDRE DE BATAILLE DU GROUPEMENT TACTIQUE janvier 1941

EC 2/595	MS.406	Siem Reap	Cne Gangloff
EC 2/596	MS.406	Siem Reap (à/c 18.01)	Cne Horvatte
EB 2/41	F.221	Siem Reap	Cne Penchinat
EB 2/42	Pz 542	Siem Reap	Cne Jacquelin
EO 1/41	Pz 25	Moung (à/c 17.01)	Lt Adam
		S Reap (à/c 23.01)	
EO 1/42	Pz 25	Moung (à/c 17.01)	Cne Minard
		S Reap (à/c 19.01)	
1/CBS	Lo 130	Barai	Cne Michel

*idéale. Mes balles ont fait mouche et ont incendié son réservoir d'essence. Il est parti en spirale lente environné de flammes et de fumée. Je ne me suis pas inquiété de son sort, mes équipiers avaient besoin d'un coup de main. »*

Châtel vient à la rescousse de Mouligné aux prises avec les deux autres Corsair. Ils réussissent à en endommager un et les Siamois rompent le combat pour retraverser le Mékong. Châtel est officiellement crédité d'une victoire confirmée.

Selon les sources thaïes un autre combat se déroule à 7h35 lorsque deux avions français survolant Nakhon Panom sont attaqués par un Hawk III de l'escadrille N° 70. Les mitrailleurs français repoussent l'assaillant et blessent le pilote. À 14h10, les trois H-75A escortent trois Corsair qui doivent bombarder Ban Na Pae au Laos, mais en raison du mauvais temps, les appareils font demi-tour. Un des Vought V-93S est détruit l'atterrissage à Udon.

L'escalade se poursuit le 10 décembre. Un avion français bombarde Udon, tuant deux personnes. En représailles, une formation de Corsair mitraille Vientiane à 7h50. La DCA touche l'appareil du capitaine Sannit, dont le mitrailleur, le lieutenant Charlern Damsamrit est tué. Sannit évacue en parachute, mais il décédera de ses blessures le 23 décembre.

Le 12 décembre à 1 heure, les Farman de Tong bombardent Nakhon Panom. Ils sont interceptés au clair de lune par le Hawk III du lieutenant Juan Sukserm, qui est tué dans des circonstances inconnues. Il est toutefois possible que ce Hawk III soit celui détruit lors d'une collision au sol avec un H-75N à Ubon le 14 décembre. Les archives thaïlandaises mentionnent en outre la destruction d'un Curtiss H-75N au sol lors du raid du 13.

Le 14 décembre, l'aviation française est réorganisée en vue de ce qui semble être une imminente offensive siamoise. Un Groupe tactique est créé, regroupant dans le secteur du Cambodge six Morane 406, trois Potez 542 et le Potez 631C du GAA 42. Ces appareils sont réunis sur le terrain de Siem Reap, en lisière du temple d'Angkor Vat, mais la piste doit aménagée au préalable pour pouvoir supporter le poids des Potez 542 et des Farman 221. Ce Groupe tactique sera renforcé dans le courant du mois de janvier 1941 avec l'arrivée de nouvelles unités (voir encadré).

Le 16 décembre à 13h45, trois Martin 139W de l'escadrille N° 50 décollent de Korat en compagnie de trois H-75N porteurs de bombes. Après une heure de vol, la formation se présente à la verticale de Man Sin. Le bombardier de tête pique sur le plus grand hangar et les autres larguent leurs bombes sur la piste. Les Thaïlandais mettent ensuite le cap sur Xieng Khouang pour bombarder le centre ville avant de rentrer à leur base. L'aviation royale thaïlandaise indique avoir détruit onze avions au sol, mais Man Sin n'est pas une base répertoriée par l'armée de l'Air !



### Les hydros de Cat Lai

Le capitaine Jean Michel, commandant la 1/CBS, se souvient de la mission du 9 janvier 1941 au cours de laquelle un Corsair siamois a été revendiqué. Ce qu'il ne dit pas, c'est qu'il était le pilote du Loire 130 qui a tiré sur l'avion ennemi (adjudant-chef Somet, mitrailleur avant, et sergent Colombani, mitrailleur arrière).

Les cinq Loire 130 basés sur le plan d'eau du Barai, à Siem Reap (Cambodge), n'effectuaient que des bombardements de nuit en raison de leur très faible vitesse qui les rendait très vulnérables à la chasse siamoise en vol de jour. Bien camouflés sous des branchages, en bordure du Barai, ils ne furent jamais repérés par l'aviation adverse.

L'équipage comprenait normalement un pilote, un navigateur mitrailleur à l'avant et un radio mitrailleur à l'arrière. Faute de PN qualifié en nombre suffisant, il fut cependant possible de constituer cinq équipages valables comprenant chacun au moins un pilote ou un navigateur confirmé, le poste de tir arrière étant tenu par un mécanicien.

L'objectif principal fut le terrain et le dépôt de munitions d'Ubon (ville siamoise située à environ 150 km au NNE de Siem Reap et à 80 km à l'ouest de Pakse). Chaque bombardement fut effectué en vol de groupe des cinq appareils emportant chacun deux bombes G2 antisous-marines de 75 kg à parois minces, provoquant donc surtout des effets de souffle.

Au cours d'un de ces vols, le groupe fut attaqué, un peu avant d'arriver à la verticale du terrain d'Ubon, par un avion siamois qui prit pour cible l'un des ailiers. Le pilote de ce dernier (qui assurait également les fonctions de navigateur) quitta alors la patrouille pour faire diversion. Il fut effectivement poursuivi par son attaquant. Afin de conserver la notion de sa position, il suivit le cours de la rivière qui, passant par Ubon, va se jeter dans le Mékong à Pakse, cours qui se voyait nettement grâce aux reflets de la lune sur l'eau. Il subit plusieurs attaques de l'avion siamois, par l'arrière, attaques qui purent être chaque fois évitées par un brusque virage serré au moment où le chasseur avait amorcé son piqué. Au bout de sa nième tentative avortée, l'avion siamois se plaça d'une façon inattendue à très faible distance devant l'hydravion français qui, à son tour, le prit en chasse. Il fut mitraillé presque à bout portant par le mitrailleur avant et disparut en piqué vers le sol. Le pilote de l'hydravion, débarassé de son adversaire, mais ne pouvant rejoindre directement Siem Reap par crainte de manque d'essence, décida alors de suivre le cours de la rivière jusqu'à Pakse pour s'y ravitailler. Arrivé au-dessus de cette ville, il fut pris à partie par les mitrailleuses de DCA de la garnison française qui le prenait pour un avion siamois. Il fut donc contraint de se poser sur le Mékong sous le feu de ces mitrailleuses, heureusement sans autre incident que quelques traces de balles sur l'empennage. Éclairé alors par les projecteurs de la rive française, il fut enfin identifié et ravitaillé, ce qui lui permit de repartir de nuit afin d'éviter la chasse siamoise et de rejoindre Siem Reap au petit jour.

L'amerrissage de nuit était rendu possible à cette époque par des fusées éclairantes au phosphore, dites Phoscars, prenant feu au contact de l'eau. Dans un premier passage, l'hydravion largua deux Phoscars dans l'axe du plan d'eau (un peu en amont de la zone d'amerrissage prévue pour tenir compte du courant qui les entraînait après leur contact avec l'eau), puis, après un demi-tour, il amerrissait aux instruments en prenant comme repère d'alignement le feu des Phoscars.

L'escadrie d'hydravions de Cat Lai était, par nécessité, très entraînée pour l'époque au vol de nuit. À titre d'exemple, au cours de cette guerre avec le Siam, un appareil basé à Cat Lai a effectué une évacuation sanitaire entièrement nocturne entre Pakse et Saïgon. Un officier de la garnison de Pakse ayant été très grièvement blessé lors d'une attaque siamoise, l'ordre d'évacuation par air fut donné dans la nuit à la base de Cat Lai. Un hydravion décolla immédiatement vers Pakse où il amerrit sur le Mékong à l'aide de ses Phoscars. Après avoir pris en charge le blessé et après ravitaillement, il redécollait pour Saïgon où il arrivait en fin de nuit. Malheureusement, cette évacuation sanitaire s'avéra inutile, le blessé ayant succombé quelques heures plus tard à l'hôpital de Saïgon.



Tous les jours à 9 heures, des avions siamois bombardent de manière ponctuelle le terrain de Dong Hene, où stationne en particulier l'EC 2/596. Chaque soir, le capitaine Horvate dissimule ses avions dans la forêt et laisse en exposition des leurres fabriqués en bambous que les Siamois prennent régulièrement comme cibles. Le 4 janvier, la 2/596, transférée à Tan Son Nhut, est relevée à Dong Hene par une section de trois MS.406 de la 2/595 sous les ordres du sous-lieutenant Tchakalian. Malheureusement, la consigne n'a pas pu être transmise, Horvate étant parti avant l'arrivée de Tchakalian, et le lendemain à 9 heures, deux Morane 406 sont détruits, ainsi qu'un Potez 25, lors du raid matinal quotidien de l'aviation siamoise. Le troisième Morane est replié à Tourane par l'adjudant Bertrand.

Le sergent William Labussière à bord du Morane 406 n° 307 avec lequel il exécuta treize sorties pendant la guerre contre le Siam.  
(Photo W. Labussière)

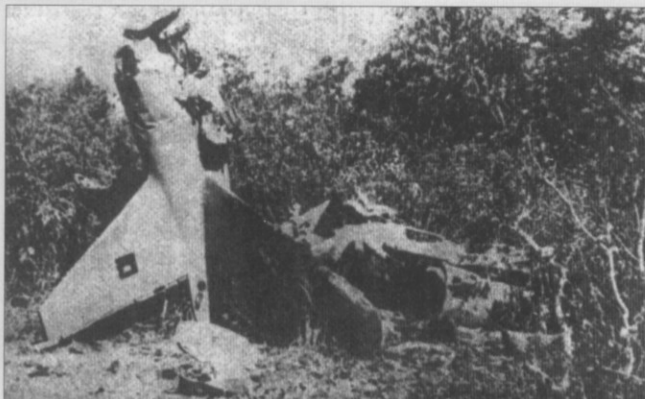
### L'OFFENSIVE THAÏE

Le 6 janvier 1941, l'armée siamoise passe à l'offensive dans quatre secteurs. Dans le Nord du Laos, elle ne rencontre aucune opposition et occupe les territoires français sur la rive droite du Mékong, sans chercher à franchir le fleuve. Au Cambodge, elle réalise une percée en direction de Siéphon. Le 8 janvier, neuf « Nagoya » escortés par trois H-75N se dirigent sur Siem Reap. Après avoir lancé ses bombes, a formation siamoise rebrousse chemin. Cinq Morane 406, commandés par le sergent Labussière (EC 2/595), revenant d'une patrouille sur les lignes, croise la route les Thaïs. Le lieutenant Pan Suwanarak, qui commande la section des chasseurs, décide de faire face pour protéger les bombardiers.

« Les Siamois sont montés au combat en ordre dispersé,

Un Loire 130 de l'escadrie 1/CBS, portant l'insigne du callao sur le nez.  
(Photo J. Vouzellaud, courtoisie J. Mutin)





L'épave du Mitsubishi Ki.30 (« Nagoya ») abattu par l'adjudant-chef Tivollier près de Siem Reap, le 10 janvier 1941. (SHAA)

rapporte le sergent William Labussière. *Très vite, nous avons isolé l'avion le plus proche de nous et l'avons attaqué chacun notre tour, le touchant durement aux plans et au fuselage. Sous la menace de ses équipiers, nous avons rompu le combat, le chasseur siamois s'est dégagé et a disparu de notre vue. Nous l'avons sévèrement endommagé, mais je ne pense pas qu'il ait été abattu.* »

Il est possible qu'un Farman 221 ait été détruit lors du bombardement de Siem Reap. En tout cas, l'un de ces appareils a été incendié sur ce terrain entre le 8 et le 10 janvier.

Le 9 janvier, les Français bombardent la gare de Korat, ainsi que les terrains d'Ubon et de Sisaket, revendiquant une vingtaine d'avions détruits au sol. La chasse siamoise revendique un bombardier au-dessus de Korat, dont deux membres de l'équipage ont été tués et le troisième, d'origine marocaine, fait prisonnier. Malheureusement, les archives françaises sont prises en défaut et nous n'avons trouvé aucune information sur cet événement.

Dans la nuit, le capitaine Michel sur un Loire 130 de la 1/CBS est crédité – sans doute d'une manière quelque peu optimiste – d'une victoire lors d'une mission contre Ubon (voir encadré). Selon les archives thaïlandaises, cet incident aurait eu lieu le 16 janvier. Un Hawk III a engagé le combat avec un Loire 130, ne tirant que deux rafales avant l'enrayage du système de synchronisation, l'obligeant à laisser l'hydravion s'échapper. Le Hawk III est rentré sans dommage.

Deux Mitsubishi Ki.30 survolent Sisophon (Cambodge) au cours d'une mission de bombardement. (Royal Thai Air Force)



## DOUBLÉ FRANÇAIS

Le 10 janvier, neuf « Nagoya » et deux H-75N, pilotés par les aspirant Thongkam Blengkam et sergent Sangwan Worrasap, attaquent à nouveau Siem Reap. Quatre MS.406, emmenés par l'adjudant-chef Tivollier, décollent en catastrophe pour intercepter les assaillants. Tivollier engage le combat avec les deux chasseurs qu'il revendique comme abattus tous les deux. Ce doublé lui est confirmé par la voie officielle. Toutefois, les Thaïs n'admettent la perte que d'un seul appareil, un Ki.30 « Nagoya » piloté par le sergent Boonyiam. Les deux Curtiss H-75N rentrent au terrain avec la certitude d'avoir descendu un avion français chacun. L'appareil du sergent Labussière a été atteint par une balle dans le réservoir d'huile (moteur grillé).

Le 17 janvier, à 8 heures, trois Hawk III armés de bombes décollent de Chanthaburi et deux d'entre eux attaquent la flotte française alors qu'elle regagne les eaux territoriales du Cambodge après avoir infligé une cinquantaine de déroutes à la flotte thaïlandaise au large de Koh Chang. Ils encadrent de manière dangereuse la *La Motte Piquet* qui n'est cependant pas touché. À noter que c'est grâce à l'action de la Section hydros de la marine que la flotte thaïlandaise a été repérée; le lieutenant de vaisseau Gaxotte photographiera personnellement les résultats de l'engagement le 21 janvier, les Siamois ne voulant pas admettre la perte de leurs navires.

Le 18 janvier, les Morane 406, à bout de souffle, doivent être repliés à Saigon pour une révision générale. Tous sauf eux sont entièrement démontés. Devant la gravité de la situation, l'état-major demande le retour immédiat des deux chasseurs qui n'ont pas encore été désossés. Horvate et Châtel reviennent à Siem Reap et prennent leurs quartiers dans les ruines du temple d'Angkor. Privilège du grade oblige, le capitaine Horvate se tient devant le téléphone, tandis que le maître Châtel demeure en permanence harnaché dans son Morane, de l'aube à la tombée de la nuit. L'état d'alerte dure ainsi trois jours au terme desquels Châtel frémit à la simple idée de devoir s'asseoir...

Dès le retour du reste des Morane, Horvate fait établir une nouvelle piste, non loin de Sisophon, à proximité des ruines de Pré Rup, celle de Siem Reap ayant été dévastée par les bombardements thaïlandais. Horvate prend alors le commandement tactique de toute la chasse française, soit 14 Morane 406.

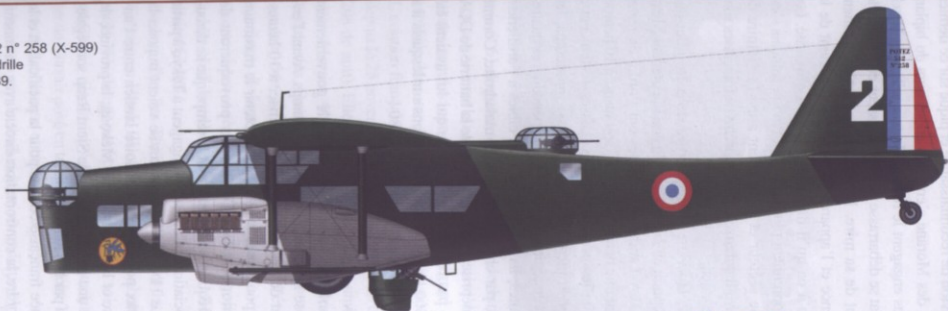
## DERNIÈRES MISSIONS

Les combats terrestres tournent à l'avantage des troupes siamoises, mais les Français stoppent leur progression au-delà de Sisophon.

Le 21 janvier, Horvate et l'adjudant-chef Boudrot piquent par surprise sur le terrain d'Arayapraphet, profitant d'une masse nuageuse à 1 500 mètres pour dissimuler leur approche. Malgré la DCA, ils revendiquent la destruction de quelques appareils sur la cinquantaine qu'ils trouvent alignés le long de la piste. Ils épuisent leurs dernières cartouches sur des locomotives et rentre sans encombre.

Dans l'après-midi, ces deux pilotes partent à la recherche de troupes siamoises dont le colonel Jacomy, commandant la 2<sup>ème</sup> brigade, a perdu la trace. Les deux Morane volent aussi bas que possible et à vitesse réduite, s'offrant ainsi volontairement au tir des armes automatiques. Horvate espère ainsi que le plaisir de « faire un carton » l'emportera sur la

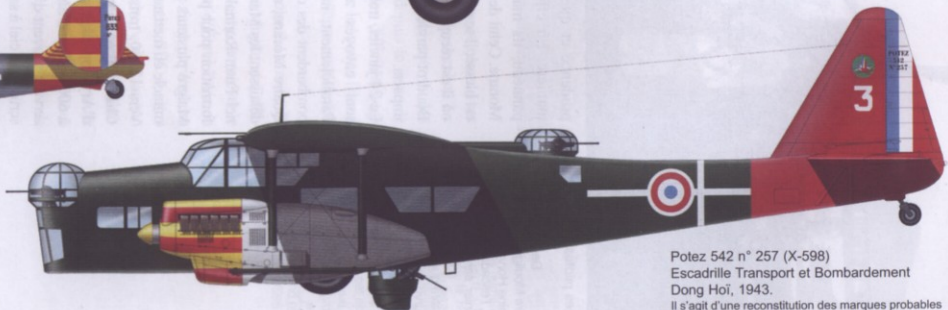
Potez 542 n° 258 (X-599)  
6<sup>ème</sup> escadrille  
Tong, 1939.



Farman 221 n° 4 (L-132)  
Escadrille de bombardement 2/41  
Tong, 1939.



Potez 633  
Détachement de reconnaissance du Tonkin  
Tong, date inconnue.  
Il s'agit d'une reconstitution des marques probables  
de cet appareil.



Potez 542 n° 257 (X-598)  
Escadrille Transport et Bombardement  
Dong Hoi, 1943.  
Il s'agit d'une reconstitution des marques probables  
de cet appareil, seule la dérive étant connue.





Les pilotes de la 2/596 en octobre 1940.  
De gauche à droite : maître Mouligné, maître Châtel, capitaine Horvatte (commandant l'escadrille), adjudant-chef Vannier, sergent Boy-Landry et sous-lieutenant Mézy. On notera que le Morane 406 est dépourvu de canon, dont l'office a été bouché.  
(Photo A. Châtel)

prudence et que les Siamois se découvriront de cette manière. En effet, si les Thaïlandais tombent dans le panneau, ils manquent de peu de descendre les deux Morane. Celui de Horvatte est criblé de balles et lui-même est blessé; il se pose en catastrophe dans les lignes françaises où il est récupéré par une patrouille de soldats indochinois. Boudrot parvient à regagner Pré Rup malgré de nombreux impacts.

Le 24 janvier, trois Martin 139W escortés par trois H-75N sont envoyés attaquer le terrain de Siemp Reap. Parallèlement, neuf « Nagoya » et trois autres H-75N bombardent des objectifs terrestres dans le même secteur. Quatre Morane, ayant décollé sur alerte depuis Pré Rup, délaissent les Martin 139W pour attaquer le Ki.30 du colonel Fuen Ronnakapas, qui s'est détaché du reste de sa formation pour prendre des photos des résultats du raid. Malgré plusieurs passes bien ajustées, Fuen s'échappe par miracle en mettant pleins gaz au ras du sol.

Vers 17h30, trois Hawk II commandés par le lieutenant Charlemkiat en patrouille à 1 800 mètres d'altitude à l'est d'Aryanapraphet, repèrent trois Morane se dirigeant vers eux à 600 mètres d'altitude. Sachant que les chasseurs français servent souvent d'escorte à un avion de reconnaissance, ils scrutent le ciel à sa recherche. Et, en effet, ils aperçoivent un Potez 25 volant un peu plus bas et à deux kilomètres devant les Morane. Charlemkiat se place entre les chasseurs

français et l'avion de reconnaissance et pique sur ce dernier. Tandis qu'un des Morane s'en vient au secours du biplan, les deux autres engagent le reste de la patrouille des Hawk II. Charlemkiat se débarrasse de son agresseur et retrouve le Potez au bout de sa mire. Le mitrailleur est rapidement réduit au silence et l'appareil perd progressivement de la hauteur jusqu'à ce qu'il disparaisse dans l'obscurité. Les Thaïlandais apprennent plus tard qu'un avion français s'est écrasé dans le secteur et confirment ainsi la victoire de Charlemkiat. Malheureusement, les archives françaises sont muettes sur ce sujet.

Le 28 janvier, Horvatte reçoit l'ordre de patrouiller au-dessus de Sisophon en compagnie du sous-lieutenant Mézy et du sergent Boy-Landry. Les pilotes ont l'ordre de rester en l'air pendant une heure et demie – soit jusqu'à 10 heures, heure à laquelle prend effet le cessez-le-feu entre Thaïlandais et Français. Pour tenir aussi longtemps, les Morane volent en régime économique et pendant ces quatre-vingt-dix minutes, ils s'offrent comme cibles à l'artillerie... française, qui, par chance, se montre maladroit. Comme excuse de sa méprise, le commandant de la batterie de DCA dira qu'il n'a pas reconnu les Morane qui lui avaient été donnés pour 500 km/h alors que les avions sur lesquels il a fait ouvrir le feu ne dépassaient pas les 280 !

### SOMBRE BILAN

Comme le conflit menace de s'enliser, le gouvernement japonais impose sa médiation aux deux camps. Avant l'entrée en vigueur du cessez-le-feu, le 28 janvier à 10 heures, chaque partie pousse ses troupes pour obtenir le maximum de gains territoriaux. Les Thaïlandais provoqueront de nombreux et fréquents incidents tout le temps que se dérouleront les négociations. Celles-ci s'engagent à Tokyo à partir du 7 février. Le 11 mars, les Français se voient imposer la cession de deux portions du territoire laotien entre l'ancienne frontière et la rive droite du Mékong; la province de Battambang et une partie de celle de Siem Reap sont également annexées par la Thaïlande.

Pour cette armée française conçue pour la pacification et le maintien de l'ordre, la confrontation directe avec un ennemi équipé de matériel moderne et rompu aux conditions d'emploi particulières du terrain se solde par un bilan négatif : 98



Ci-contre et page opposée : l'accident du MS.406 n° 500 piloté par le lieutenant Aimé, commandant la 2/596 à Nha Trang, fin 1941.  
On note que cet appareil n'est pas non plus armé d'un canon.  
Le lecteur voudra bien pardonner la piètre qualité de ces deux photos, les négatifs originaux ayant souffert du climat indochinois (Photos M. Hutter)



tués et 61 disparus, en majorité des Indochinois. Toutefois, le plus grave est la naissance d'un sentiment d'abandon et de totale impuissance de la France à l'égard de sa colonie enclavée dans une Asie de plus en plus hostile.

L'aviation française a accompli 245 sorties (dont 54 de nuit) depuis le 25 novembre, en 641 heures de vol de guerre (dont 208 de nuit). Elle a officiellement perdu un Farman 221 et deux Morane 406 détruits au sol, mais ces chiffres sont fantaisistes. Outre plusieurs autres avions mis hors de combat, dont au moins trois Potez 25, l'état d'usure des survivants devient plus que préoccupant.

Quatre victoires aériennes ont été homologuées, deux à l'adjudant-chef Tivollier, une au capitaine Michel et une au maître Châtel.

De leur côté, les Thaïlandais admettent la perte de deux Corsair, un Hawk III et un « Nagoya » abattus en combat, un H-75N détruit par bombardement au sol et un H-75N et un Corsair détruits au sol par collision, auxquels il faut ajouter un Corsair posé en territoire indochinois. Treize aviateurs ont été tués et cinq autres blessés.

L'aviation royale thaïlandaise revendique cinq avions français abattus en combat et dix-sept détruits au sol, ainsi qu'un Potez 25 capturé dans des circonstances inconnues.

#### LES PROBLÈMES DE L'AVIATION

Au sortir de cette guerre, l'armée de l'Air se retrouve avec une bonne centaine d'appareils, dont 95 de combat. Le potentiel de ces avions a été nettement diminué par les opérations menées de manière continue depuis le mois de septembre, dans des conditions matérielles difficiles, sous un climat qui l'est à peine moins. Plus que les pertes liées à l'activité aérienne, c'est le plus gros problème auquel doit faire face l'aviation.

Toutefois, début 1941 elle peut encore croire à l'arrivée de renforts en matériel. En effet, en mars une vingtaine d'officiers et une centaine de sous-officiers arrivent pour relever le personnel mobilisé sur place. Le secrétariat d'État à l'Air, en accord avec celui des Colonies, tente de faire parvenir en Indochine les 23 Curtiss H-75A et 44 Curtiss SBC-4 alors stockés à la Martinique. Si les Alliés ne voient aucun inconvénient au transfert, la commission allemande d'armistice fait savoir fin 1941 qu'elle s'y oppose. De toute façon, depuis le mois de septembre les liaisons maritimes avec l'Indochine sont définitivement coupées pour près de quatre longues années.

La métropole donne son accord pour négocier avec la Chine le rachat des Potez survivants. Le projet n'aboutira pas et il

Le Potez 633 (sans numéro, peut-être le prototype n° 01) est accidenté à Bach Mai le 19 novembre 1940 par le lieutenant-colonel Péliisse, commandant le groupement aérien mixte 42. À remarquer, l'absence du casier à bombes dans l'habitacle qui limitait l'utilisation de cet appareil à la reconnaissance à vue. L'appareil sera réparé (voir page 24).

On remarque au second plan les Morane 406 de l'EC 2/595. (Collection J. Mutin)







Le Dewoitine D.338 F-AQBF à Saigon en 1939. (Musée Air France, courtoisie V. Ferry)

semble que les appareils aient été démontés et remis dans leurs caisses d'origine.

Le 15 mai arrive un nouvel avion que les Japonais offrent à Air France au terme d'une cérémonie officielle. Il s'agit d'un Nakajima AT-2 Type 97 (« Thora ») qui reçoit l'immatriculation française F-BAGL. Cet avion est offert en remplacement d'un Dewoitine 338 de la compagnie abattu « par erreur » par la chasse japonaise.

Le 7 juillet 1940, le D.338 F-AQBA effectue une liaison entre Hanoi et Fort-Bayard (actuellement Zhanjiang). Il décolle à 8h35 avec à son bord l'équipage Lacaze, Péchard et Valepyn, deux officiers français et un commandant de la marine nipponne. Il n'arrivera jamais à Fort-Bayard.

Les recherches sont entreprises dès l'après-midi et renouvelées le lendemain par le D.338 F-AQBH. À 12h35 le trimoteur s'apprête à rentrer à Fort-Bayard lorsqu'il est brutalement entouré par plusieurs chasseurs japonais. Ceux-ci observent l'appareil civil pendant quelques minutes, puis passent à l'action, effectuent deux passes de tir mal ajustées et disparaissent comme ils sont venus. Le pilote Capillon peut se poser sans encombre à Fort-Bayard. Dès lors, il devient évident que le même scénario s'est déroulé la veille avec le F-AQBA. Et en effet, son épave finit par être localisée par 109° de longitude est et 21° de latitude nord, des pêcheurs de Hong-Kong retrouvant les corps de l'équipage et des passagers à six kilomètres de la côte.

#### LA VOIE DE LA COLLABORATION

Le 9 mai 1941, l'amiral Decoux signe un accord garantissant que la France ne s'engagera pas aux côtés d'une puissance pouvant nuire directement ou indirectement aux intérêts japonais. Avec l'accord économique signé trois

Un Gourdou-Leseurre 832 de la Section d'hydravions de la Marine à Siem-Reap fin 1940. (Photo Le Faou, courtoisie L. Morareau)



#### EFFECTIFS DE L'ARMÉE DE L'AIR mars 1941

	Dispo.	Indisp.	Total
Morane 406	14	5	19
Farman 221	3	-	3
Potez 542	3	1	4
Potez 631/633C	-	3	3
Potez 25	34	20	54
Hydravions	9	3	12
<b>Totaux</b>	<b>63</b>	<b>32</b>	<b>95</b>

jours plus tôt, ce traité ouvre la voie d'une collaboration forcée avec la troisième puissance majeure de l'Axe. C'est l'heure où l'amiral Decoux parade avec la plus haute distinction japonaise <sup>[2]</sup> et où le colonel Tavera donne l'ordre au capitaine Pouyade, lorsque celui-ci prend le commandement de l'EC 2/596 le 1<sup>er</sup> mai 1941, de « tirer sans sommation, si d'aventure on se trouve dans le ciel face à une excursion de ces salauds d'Américains des Flying Tigers <sup>[3]</sup>. »

Parmi les aviateurs, les avis sont partagés. Certains constituent des réseaux secrets de renseignements au profit des Américains, d'autres semblent fort bien s'accommoder de la situation et quelques-uns, plus rares, sont décidés à passer à l'action. Le lecteur trouvera en encadré une liste, probablement incomplète, des pilotes qui se sont évadés d'Indochine pour poursuivre la lutte aux côtés des Alliés.

Une certaine réorganisation de l'aviation devient nécessaire. En mars 1941, les deux escadrilles de chasse forment un groupe confié au commandant Davout d'Auerstadt. Le 1<sup>er</sup> mai, le capitaine Horvate cède le commandement de la 2/596 au lieutenant Aimé et le capitaine Pouyade succède peu de temps plus tard au capitaine Gangloff à la tête de la 2/595. Un Groupement Nord est créé, suivi d'un Groupement Sud en juillet.

Cependant, les Japonais ne sont guère disposés à relâcher leur pression. En juillet 1941, ils occupent une grande partie du Centre et du Sud de l'Indochine et exigent la cession immédiate et sans contrepartie des bases de Tourane, Nha Trang et Tan Son Nhut. Et ce n'est qu'un début.

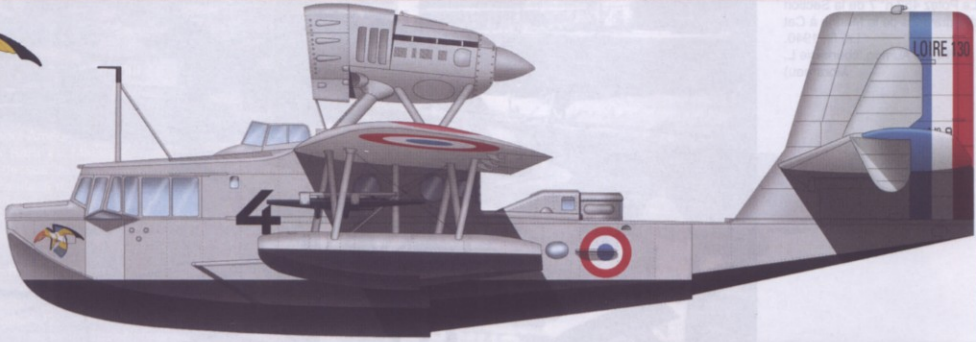
L'escadrille 2/596 est alors dissoute en raison d'une pénurie de pièces détachées, son personnel et son matériel étant versés à la 2/595 qui commande le capitaine Pouyade.

#### VERS UNE DÉFENSE COMMUNE FRANCO-JAPONAISE

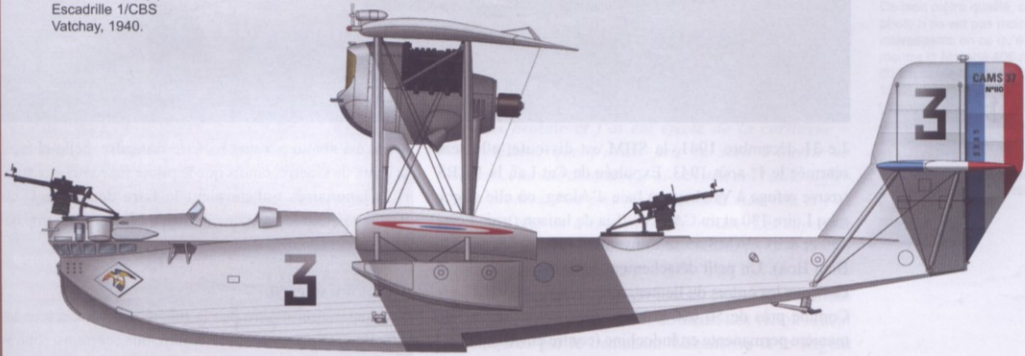
L'entrée en guerre du Japon en décembre 1941 va considérablement modifier le paysage indochinois. Aussitôt, l'armée Impériale exige la cession de la base navale de Cat Lai et interdit tout survol d'une vaste étendue de l'Indochine. Le 9 décembre, l'amiral Decoux signe un nouvel accord portant sur « la défense commune de l'Indochine », officialisant ainsi la coopération militaire franco-japonaise. Le lendemain, les bombardiers Mitsubishi G3M de la 22<sup>ème</sup> flotte aérienne décollent de Tan Son Nhut et de Thu Dau Moi pour couler les cuirassés britanniques *Prince of Wales* et *Repulse*.

[2] Photo parue dans le livre *L'Indochine à l'Heure Japonaise*, par le colonel Legrand, Noyrel, 1963.

[3] Cité par Yves Courrière dans *Normandie-Niemen*, Presses de la Cité, 1979.



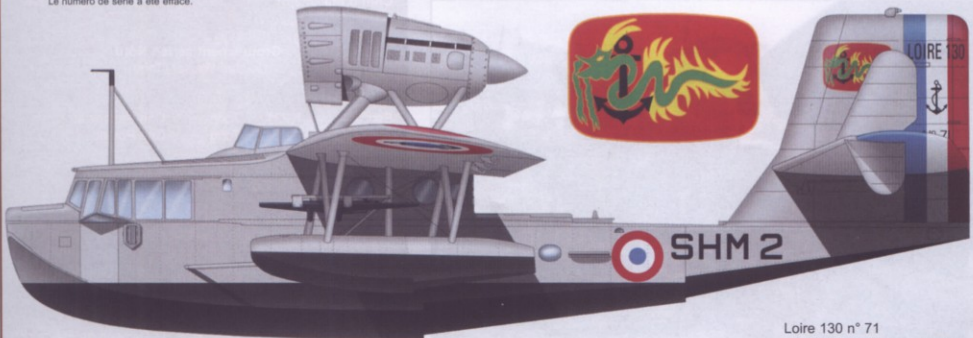
Loire 130 n° 9 (?)  
Escadrille 1/CBS  
Vatchay, 1940.



CAMS 37 n° 110  
Escadrille 1/CBS  
Vatchay, 1940.



Potez 452 n° 14  
Section Hydros de la Marine  
Siem Reap, fin 1940.  
Le numéro de série a été effacé.



Loire 130 n° 71  
Section Hydros de la Marine  
Siem Reap, fin 1940.



Le Potez 452 n° 7 de la Section d'hydravions de la Marine à Cat Lai fin 1940.  
(Photo Aumon, courtoisie L. Morareau)



Le 31 décembre 1941, la SHM est dissoute; elle sera réarmée le 1<sup>er</sup> août 1943. Expulsée de Cat Lai, la 1/CBS trouve refuge à Vatchay, en baie d'Along, où elle aligne cinq Loire 130 et un CAMS 37Lia de liaison (trois Loire 130 et deux CAMS 55 se trouvent en révision au parc de Bien Hoa). Un petit détachement est laissé sur le Grand Lac sous les ordres du lieutenant Coquard.

Comme près de 50 000 soldats japonais stationnent de manière permanente en Indochine (contre environ 12 000 Européens et 40 000 Indochinois), il est impossible d'envisager une double défense anti-aérienne, l'une japonaise, l'autre française. Une étroite coopération va donc régir leur action. Les services de guet français sont reliés au PC japonais à Hanoi, où des officiers français exploitent les renseignements. La responsabilité de la défense aérienne est partagée en deux : les territoires de la rive gauche du fleuve Rouge sont défendus par la chasse japonaise et ceux de la rive droite par la chasse française. Or, à partir de décembre 1941, les incursions américaines au Tonkin et au Laos vont aller crescendo. La chasse comme la DCA française a ordre de tirer à vue et sans sommation. Cette dernière ne s'en privera pas : le capitaine Pouyade rapportera qu'un avion américain

ayant été abattu par une batterie française, celle-ci reçut la croix de Guerre, tandis que le pilote fut remis aux autorités japonaises qui devaient le faire décapiter. C'est d'ailleurs pour le capitaine Pouyade l'incident de trop qui précipitera son évasion.

#### TRAGIQUE MÉPRISE

La coopération n'aura pas la même efficacité à tous les échelons. Contre les raids américains, certains contrôleurs aériens envoient les avions de chasse français patrouiller dans la direction opposée. Les Japonais ne comprendront jamais pourquoi les Morane 406 n'auront réussi aucune interception en un an.

Le 27 janvier 1942, un raid américain est signalé sur Hanoi vers 16 heures. Le lieutenant Hutter, l'adjudant-chef Bassaget et le sergent-chef Delisle de l'EC 2/595 décollent sur alerte et se dirigent résolument dans la direction contraire au raid. Toutefois, sans s'en rendre

Un des Farman 221 à Tong. Cet appareil est dépourvu d'armement défensif, sans doute parce qu'il a été réservé à des missions de ravitaillement des unités françaises.  
(Collection J. Mutin)



#### ORDRE DE BATAILLE DE L'ARMÉE DE L'AIR 1<sup>er</sup> janvier 1942

Commandant de l'Air Colonel Tavéra  
Chef d'état-major Lieutenant-colonel Pélisse

#### Groupement aérien Nord Colonel Weiser (Tong)

<i>Groupement mixte N° 1</i>			
Esc. 2/41	F 221	Tong	Cne Penchinat
Esc. 2/42	Pz 542	Tong	Cne Postal
<i>Groupement mixte N° 2</i>			
Esc. 1/42	Pz 25	Tong	Cne Villedieux
Esc. 2/595	MS 406	Tong	Cne Pouyade

#### Groupement aérien Centre Lt-colonel Azéma de Castet La Boulbène (Hanoi)

<i>Groupement d'observation</i>			
Esc. 1/41	Pz 25	Bach Mai	Lt Descaves
Esc. 1/595	Pz 25	Bach Mai	Cne Mayaud
<i>Groupement mixte N° 4</i>			
Esc. 1/596	Pz 25	Dong Hoi	Lt Delpech de Frayssinet
Esc. 1/CBS	Lo 130	Vatchay	Cne Vouzellaud



## QUELQUES ÉVADÉS D'INDOCHINE

**4 novembre 1940 – André Jubelin**

Ce lieutenant de vaisseau, directeur de tir du croiseur *La Motte Piquet*, breveté pilote civil, s'évade à bord d'un Caudron C.510 Pélican de l'aéroclub de Saïgon, en compagnie du lieutenant de réserve André Arnoux et du sergent Louis Ducorps. L'avion rejoint Khotá Baru en Malaisie, après un vol de plus de 1 000 km au-dessus de la Cochinchine, le Cambodge et le golfe de Thaïlande. Il doit être ravitaillé deux fois au sol puis une troisième fois en plein vol à l'aide de bidons et d'un tuyau en caoutchouc ! Beaux joueurs, les trois évadés feront renvoyer le Pélican par bateau à Saïgon.

**Juillet 1941 – Robert Barbier**

Planteur de caoutchouc, lieutenant de réserve et pilote civil, il décolle du Cambodge à bord d'un Potez 25 dans l'intention de rallier la Malaisie. Déporté par les vents, il se pose en Thaïlande. Arrêté et enfermé nu dans une cage en bambou, il est promené de ville en ville et exposé aux insultes et projectiles de la populace. Condamné à mort par contumace par l'amiral Decoux, il sera finalement libéré plusieurs mois plus tard sous la pression des Américains, sollicités par les Français libres.

**2 octobre 1942 – Pierre Pouyade**

Trop compromis dans la résistance, Pierre Pouyade sent que l'heure est venue de quitter l'Indochine. À l'origine, il a prévu de s'évader avec Adrien Barnavon, mais celui-ci n'est pas au rendez-vous et Pouyade décolle seul à bord d'un Potez 25. Il se pose sur un terrain auxiliaire au sud de Kunming et est recueilli par des aviateurs américains de la 10th Air Force. Engagé dans les FAFL, il commandera l'escadrille *Normandie* sur le front russe.

**Octobre 1942 – Adrien Barnavon**

Adjudant-chef pilote à l'escadrille 2/595, il rejoint très tôt les réseaux de résistance qui s'organisent en Indochine à la fin de l'année 1940. Se sachant suspecté de fournir des renseignements aux Américains et sur le point d'être arrêté, il a prévu de s'enfuir avec Pouyade. Mais, retardé, il ne peut arriver à temps au rendez-vous et doit laisser son chef d'escadrille s'envoler seul. Ce n'est que partie remise, car une semaine ou deux plus tard, il « emprunte » à son tour un Potez 25. Malheureusement, son moteur rend l'âme au-dessus de la jungle. Blessé dans le crash, Barnavon réussit néanmoins à marcher à travers la montagne jusqu'aux lignes chinoises. Il s'engage dans les FAFL et sera porté disparu avec l'escadrille *Normandie* le 16 juillet 1943.

compte, ils survolent l'espace aérien contrôlé par les Japonais. Or, trois Nakajima Ki.27 de la 84 *Dokuritsu Hikô Chutai* viennent de décoller de Haïphong pour intercepter les avions américains. Ils repèrent, un peu plus bas, les avions français. Confondant – selon leurs dires – les bandes jaunes et rouges des Morane avec les marques de nationalité américaines, ils passent à l'attaque. Le lieutenant Hutter raconte ce combat inégal :

« Nous les avons vus piquer sur nous et, connaissant leur aptitude à tirer sur tout ce qui volait, j'ai fait signe à mes équipiers de rompre la formation et de fuir. Malheureusement, les Japonais avaient l'avantage de l'altitude et la vitesse qu'ils avaient emmagasinée leur a permis de rattraper les poussifs Morane sans la moindre difficulté. Delisle, espérant que les Japonais reconnaîtraient leur erreur, a battu des plans et a même sorti son train. Son avion a pris feu à la première rafale. Il a eu juste le temps de sauter en parachute.

« Basset et moi n'avons pas eu le choix que d'engager un combat tournoyant. Le combat était perdu d'avance. Leurs monoplans étaient beaucoup agiles et plus rapides que nos Morane à bout de souffle. Mes armes se sont érayées dès les premiers coups. J'ai aperçu le taxi de Basset tomber en flammes. Pour ne pas subir le même



sort, j'ai piqué vers le sol et j'ai redressé au dernier moment. Deux Japonais m'avaient suivi. J'ai percuté un arbre avec l'extrémité de mon aile gauche. L'avion a été déséquilibré, il est parti en crabe et s'est plaqué dans un champ de cannes à sucre. La prise de contact a été pour le moins brutale et j'ai été éjecté de la carlingue – heureusement que j'avais pris le soin d'ouvrir la verrière. À moitié assommé, j'ai entendu des balles siffler à mes oreilles. J'ai pris mes jambes à mon cou et j'ai plongé la tête en avant dans une rizière. Les Japonais sont revenus trois ou quatre fois mitrailler l'épave de mon Morane qui flambait. »

Basset a été tué et Delisle blessé, Hutter ne souffrant que de quelques contusions et de bleus. Les victoires sont revendiquées par le lieutenant Wakamatsu et le sergent Seiji Yasuda.

Après avoir constaté la méprise, le commandant de l'escadrille japonaise, le commandant Tsunao Naguno, se rend en voiture à Tong pour présenter ses excuses aux Français. Il viendra même visiter les deux blessés à l'hôpital.

De bien piètre qualité, cette photo n'en est pas moins fort intéressante en ce qu'elle montre le Morane 406 n° 307 du capitaine Pierre Pouyade en 1942.

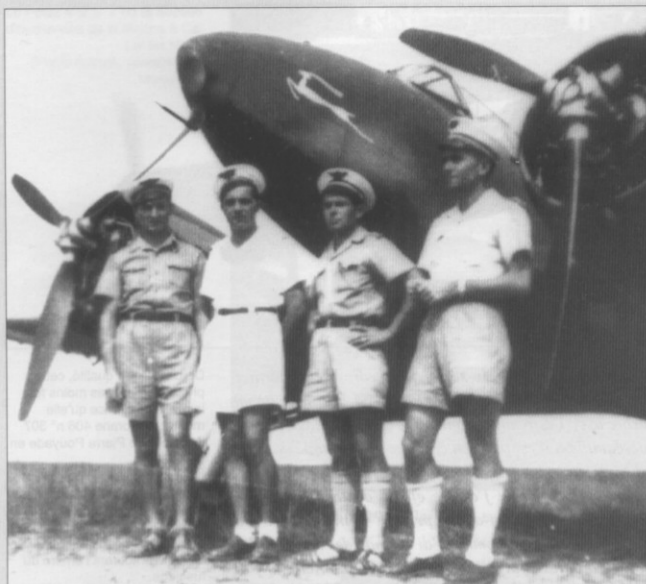
L'appareil porte les marques complémentaires imposées par les Japonais après l'incident du 27 janvier 1942 : empennage entièrement rouge et bande blanche entourant l'arrière du fuselage. (Photo A. Hutter)

## UNE SITUATION PRÉOCCUPANTE

La situation du matériel devient de plus en plus préoccupante et les mécanos ont beau rivaliser d'ingéniosité, les avions vieillissent et les pannes se multiplient. Des produits essentiels, comme le liquide de freins et de refroidissement pour les moteurs en ligne, viennent à manquer.

Deux des sept de Havilland DH.82 arrivés en Indochine avec la mission Castex, au printemps 1940. Photographiés à Nha Trang en 1942, ces appareils portent les marques imposées par les Japonais. (Photo M. Hutter)





Le Potez 633 semble toujours vaillant en 1941/1942, comme l'atteste cette photo. On note l'insigne du détachement de reconnaissance du Tonkin. (SHAA)

Les Morane sont l'objet de toutes les attentions. Comme leur béquille arrière ne résiste pas à plus de dix atterrissages sur les pistes en latérite, de nouvelles sont forgées en fonte grise, obtenue avec des rails de chemin de fer et du charbon de bois. Les jantes en alu, beaucoup trop fragiles, sont remplacées par des jantes en acier, avec les conséquences que l'on imagine sur des avions poussifs de nature et fatigués de surcroît. Des magnétos empruntées aux moteurs Lorraine Petrel 12H des Potez 542 sont testées sur trois MS.406. Ils doivent se poser tous les trois moins de cinq minutes après leur décollage, moteur calé.

Les autres appareils ne sont pas épargnés par le vieillissement. Des moteurs Hispano-Suiza 12Ybrs avec hélice à pas variable sont prélevés sur des carcasses de Morane pour remplacer les Lorraine d'un Potez 542. Malgré quelques difficultés techniques (contrairement aux moteurs d'origine, les HS 12Y tourment dans le même sens, sans compensation de couple), les essais se révèlent satisfaisants et un second Potez 542 aurait été ainsi transformé.

Les Potez 63 servent à former le détachement de reconnaissance du Tonkin en 1942. Selon des informations non recoupées, le « gougal » aurait mis fin à la carrière illégale des Potez en ordonnant leur remise en caisses à une date inconnue (voir plus haut).

Le plus étonnant est que ce sont les Japonais eux-mêmes qui vont aider l'armée de l'Air. En octobre 1941, une mission d'achat de l'armée de l'Air partie à Shanghai rentre avec un stock de matériel et d'outillage pour les ateliers de réparations. Selon certaines sources <sup>(4)</sup>, en décembre 1943, une seconde mission, bénéficiant d'un crédit de 10 millions de francs, revient avec des roulements à billes, des bougies et divers matériels destinés à

[4] *L'Armée de l'Air de Vichy 1940-1944* - C.d'Abzac-Épézy - SHAA, 1997.

## WILLIAM LABUSSIÈRE

Dès le début de la guerre d'Espagne, il s'engage, non au titre des Brigades internationales ou de l'escadrille Malraux, mais comme pilote dans l'aviation gouvernementale régulière, avec la solde de grade classique. Ayant reconnu ses qualités de pilote de chasse, en mars 1937 les Soviétiques lui offrent le commandement d'une escadrille de I-16 assurant la protection de la ville de Carthagène et des aérodromes de Carmoli-Los Alcazares.

En septembre 1937, il rejoint l'*American Volunteer Group* du général Chennault en Chine. Il se bat sur différents types d'appareils, d'abord sur les D.510 du 41st Pursuit Squadron, puis sur bombardier Vultee V-11.

En septembre 1939, il rallie l'Indochine où il s'engage pour la durée de la guerre avec le grade de sergent. En total désaccord avec la politique menée par l'amiral Decoux, il ne tarde pas à rejoindre les réseaux de résistance. En 1941, il est démobilisé et condamné à cinq ans de travaux forcés pour les motifs suivants : « Tentative de rejoindre la dissidence et détention de documents concernant la défense nationale », en l'occurrence les plans de l'infrastructure de l'aviation japonaise en Indochine.

Il s'évade en 1944 et rejoint la mission militaire de la France libre à Kunming, où il est affecté jusqu'en 1946 avec le grade de capitaine.



William Labussière avec ses mécanos chinois. (Photo W. Labussière)

### ORDRE DE BATAILLE DE L'ARMÉE DE L'AIR 9 mars 1945

Commandant de l'Air Colonel Tavéra

#### Groupement mixte

Commandant Courthaliac (Bach Mai)

Esc. 1/CBS 3 Lo 130 Vatchay Cne Estienne  
1 Pz 25  
2 Pz 25 Son La Cne Vouzellaud

Esc. Transport/Bombardement  
2 Pz 542 Dong Hoi Cne Mayaud  
6 Pz 25

#### Groupement d'observation

Capitaine Postal (Tong)

Esc. 1/595 7 Pz 25 Tong Cne Dugit-Gros  
1 Pz 29

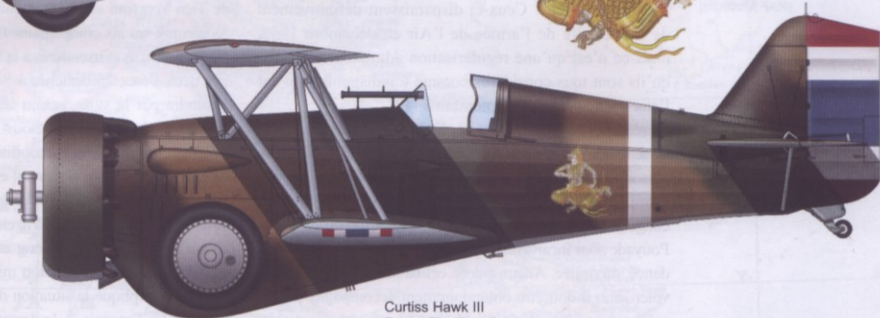
Esc. 1/42 1 Pz 25 Tong Cne Descaves  
1 Pz 29

Sept. Transp. 1 Pz 542 Tong Cne Minaud



Curtiss H-75  
Foong Bin Khap Lai 60  
Don Muang, 1942.

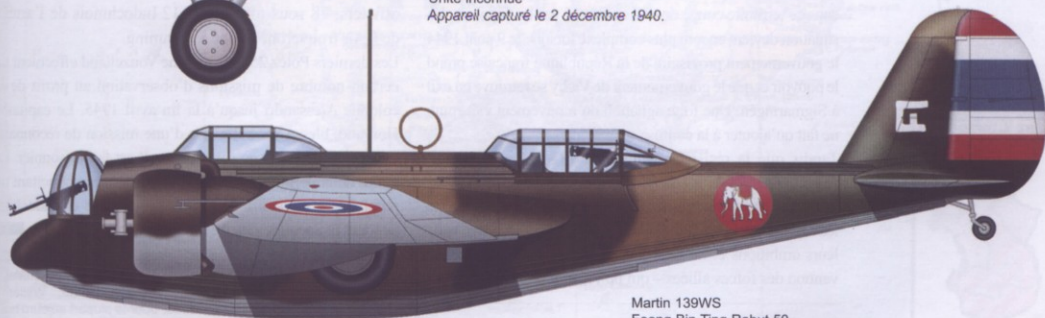
En raison de la mauvaise qualité des rares photos d'époque disponibles, les insignes sont représentés sous toute réserve. Les appareils préservés au musée de Bangkok ne sont d'aucune utilité, ayant été « bricolés » et entièrement repeints d'une manière qui semble parfois fantaisiste.



Curtiss Hawk III  
Foong Bin Khap Lai 71 ou 72  
Chanthaburi, 1942.



Vought V.93S Corsair  
Unité inconnue  
Appareil capturé le 2 décembre 1940.



Martin 139WS  
Foong Bin Ting Rabut 50  
Ubun, décembre 1940.



Un des rares Potez 25A2 survivants, photographié à côté d'un Nakajima Ki.43 à Don Muang, vers septembre 1945. (RAF Museum)

maintenir en état de vol les Potez 25 et les Morane 406. À la suite de l'évasion de Pouyade, les Japonais ont ordonné la dissolution de la dernière escadrille de chasse encore en activité. Ceux-ci disparaissent définitivement de l'inventaire de l'armée de l'Air en décembre 1942, mais ce n'est qu'une régularisation administrative puisqu'ils sont tous considérés comme « indisponibles » sur l'état décadaire du 1<sup>er</sup> septembre 1942.

La réaction des Japonais au départ de Pouyade et Bernavon ne se limite pas à la dissolution de l'escadrille de chasse. Le personnel navigant est dispersé dans des services ne dépendant pas de l'armée de l'Air et le colonel Weiser est mis en congé sans solde. Des membres de la famille du capitaine Pouyade sont incarcérés, son entourage étant placé en résidence surveillée. Aucun pilote célibataire n'est autorisé à voler seul, il doit être obligatoirement accompagné par un navigant marié, sur la famille duquel les autorités japonaises sont susceptibles d'exercer une pression. C'est la raison pour laquelle le capitaine Horvate sera le seul à voler sur Potez 25 depuis Bien Hoa entre 1944 et 1945, assurant toutes les liaisons et évacuations sanitaires. Toutefois, un bombardement américain exécuté le 19 janvier 1945 détruit ou endommage un grand nombre d'avions français présents à Bien Hoa.

#### LA FIN DE L'INDOCHINE FRANÇAISE

Le 1<sup>er</sup> décembre 1942, après les débarquements alliés en Afrique du Nord et l'invasion de la zone libre, l'aviation de l'armistice est dissoute. Soit ses avions sont saisis par l'occupant, soit ils sont mis à la disposition du camp allié. Mais pas en Indochine ! L'armée de l'Air de l'armistice survit donc dans ce territoire coupé de tout et occupé par les Japonais. La situation devient encore plus complexe lorsque le 9 août 1944 le gouvernement provisoire de la République française prend le pouvoir et que le gouvernement de Vichy se retrouve en exil à Sigmaringen. Une forte agitation du mouvement viêt-minh ne fait qu'ajouter à la confusion ambiante.

Tandis que la résistance intérieure prend de l'ampleur, soutenue par les Alliés depuis la Chine et l'Inde, les responsables militaires s'organisent en vue d'un affrontement avec les Japonais. Cependant, ils ne disposent pas des moyens de leurs ambitions et ne peuvent qu'espérer une rapide intervention des forces alliées – qui ne viendra pas.

Car, tout le monde va être pris par surprise par la vaste offensive japonaise du 9 mars 1945.

À cette époque, l'aviation dispose encore de 24 Potez 25, 5 Potez 29, 3 Potez 542 et 3 Loire 130. Sur le tableau en encadré ne figurent que les avions immédiatement disponibles.

L'assaut japonais est bref mais brutal. Dès les premières heures, la plupart des avions sont détruits au sol par les Japonais ou mis hors d'usage par les Français<sup>[5]</sup>. Les deux Loire 130 basés à Vatchay sont coulés volontairement et le troisième au Grand Lac est incendié. L'escadrille de transport-bombardement saborde ses appareils le 10 mars. Privés d'avions, les aviateurs forment des groupements et se battent au sol. Plusieurs y laisseront la vie, comme le capitaine Mayaud, mort d'épuisement dans la jungle. Le capitaine Estienne, commandant en second de la 1/CBS, est tué à coups de sabre en combattant sur le Mamelon des Deux Arbres, près de Tien Yen (qui sera par la suite rebaptisé Mamelon des Aviateurs); ses six compagnons faits prisonniers sont ligotés par les Japonais et massacrés à la baïonnette.

Les deux Potez 25 détachés à Son La, et un troisième qui rejoindra par la suite, seront les derniers avions français utilisés en Indochine. Le sous-lieutenant Coquard de la 1/CBS se trouve alors immobilisé par une panne à Son La. Après réparation, le 16 mars, il est envoyé à Kunming pour prendre contact avec la 10th Air Force américaine. À son bord se trouve le Major Witzenberg, un pilote américain abattu le 3 mars près de Tong et recueilli par les Français. Coquard se rend à la mission militaire de la France libre à laquelle il explique la situation désespérée dans laquelle se trouvent les Français. À la demande des responsables de la mission, il accepte de rejoindre la colonne Alessandri pour apporter des vivres et deux postes de radio. Il décolle à bord de son Potez 25, mais son corps et l'épave de son appareil seront retrouvés dans la jungle deux mois plus tard, à mi-chemin entre Kunming et le Laos. L'enquête officielle conclura à une panne d'essence consécutive à une erreur de navigation, mais il est vraisemblable qu'il a été plutôt victime d'une panne de moteur.

Il est également fait mention par un témoin<sup>[6]</sup> de l'arrivée à Kunming d'un Potez 29 sanitaire piloté par un adjudant-chef quelques jours avant le coup de force japonais. L'appareil s'est écrasé sur la piste, sans dommages corporels. Le pilote et les deux mécaniciens qui l'accompagnaient ont été aussitôt renvoyés en France. En tout 10 officiers, 78 sous-officiers et 12 Indochinois de l'armée de l'Air trouveront refuge à Kunming.

Les derniers Potez 25 du capitaine Vouzellaud effectuent un certain nombre de missions d'observation au profit de la colonne Alessandri jusqu'à la fin avril 1945. Le capitaine Horvate, blessé par balle lors d'une mission de reconnaissance, doit se poser en catastrophe. Il est fait prisonnier. Le ou les deux derniers Potez 25 gagnent Kunming, mettant un point final à l'histoire de l'aviation française en Indochine pendant la Seconde Guerre mondiale.

L'auteur tient à remercier Messieurs P.A. Bodin, André Châtel, Jean Gaxotte, Alfred Horvate, Marcel Hutter, William Labussière, J. Michel, J. Vouzellaud, pour la plupart aujourd'hui décédés, et Edward M. Young, spécialiste de l'aviation thaïlandaise, auteur notamment de *Aerial Nationalism - A History of Aviation in Thailand* – Smithsonian, 1995.

[5] Correspondance de M. Labussière avec l'auteur du 16 mars 1983.

[6] Tous les avions ne seront pas détruits, puisqu'en septembre 1945, les Français retrouveront un Loire 130 (SHM), un Potez 542, un Caudron C.635 et une bonne demi-douzaine de Potez 25.