

# LES LIAISONS

## D'ÉTAT-MAJOR

Par Matthieu Comas (profils de Yann Le Gall)

**L'histoire du Maillet 201, développée par Philippe Ricco dans AVIONS n° 222, 223 et 226, nous permet de lever un coin de voile sur les unités volantes rattachées aux grands états-majors.**

C'est totalement par hasard que nous avons pu trouver ces magnifiques esquisses représentant le Maillet 201 n° 12 et un Caudron C.635 Simoun dans leur environnement d'opération au groupe aérien du GQG. Leur auteur est Charles Kiffer (1902-1892), affichiste de renom travaillant dans les années 30 pour Maurice Chevalier mais aussi pour Georges Guétary, Charles Trénet, Édith Piaf, etc. Selon sa biographie, il a été mobilisé dans un service ayant pour mission de repeindre et camoufler les avions à Rouen. A l'aune de ces croquis, il est plus probable que cela a été au Bourget ou à Orly ou ces dessins ont sans doute été réalisés. (coll. M. Comas)

À la mobilisation apparaissent, comme prévu par les plans, une centaine de sections d'avions estafette au sein de l'Armée de l'air [1]. Plusieurs sont directement rattachées aux grands états-majors et disposent d'effectifs spécifiques. Deux d'entre elles nous intéressent particulièrement : la section 1/104, rattachée au GQG (Grand quartier général) Air du commandant Pélissier, et la section 2/104, rattachée au GQG Terre du capitaine Gaible.

Ces deux unités touchent à la mobilisation dix Caudron Simoun, mais ceux-ci ne s'avèrent pas totalement adaptés à la tâche demandée. En conséquence, le 9 septembre 1939, le général Vuillemin demande au ministre de l'Air la mise à sa disposition des douze Maillet 201 jusque-là réceptionnés par le Centre de réception des avions de série (puis des dix-huit à venir) afin d'en équiper les sections GQG pour remplacer *les avions Simoun actuellement en service, dont la visibilité, nulle vers l'arrière est particulièrement dangereuse pour les vols à proximité des lignes*. Cette demande engage une modification des tableaux d'effectifs de guerre et officiellement,

les deux sections vont être équipées de six Maillet et six Simoun. La requête est acceptée et les livraisons débutent depuis Orly et l'EAA 301, mais pas avant novembre 1939. C'est au sein de ces deux unités que les Maillet vont principalement servir [2]. Voici leur histoire, reconstituée avec les quelques pièces historiques que nous avons pu rassembler.

**Insigne de l'État-Major de l'Armée de l'air. (DR)**



[1] Ce sujet sera prochainement traité dans son ensemble et en détail dans AVIONS.

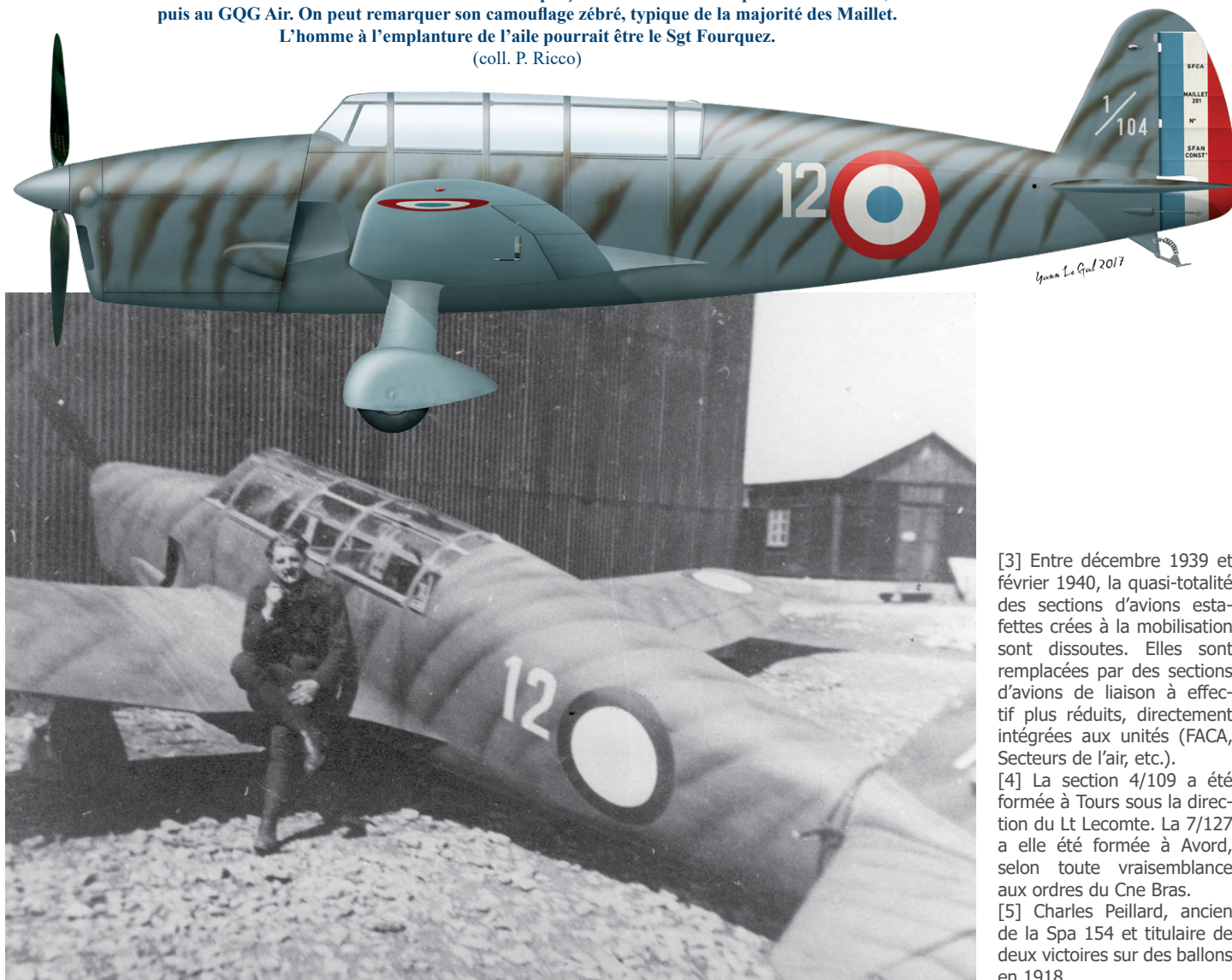
[2] Contrairement à ce qui a pu être régulièrement écrit jusqu'à aujourd'hui, aucun Maillet 201 ne sert donc au sein des écoles en 1940.

## LES LIAISONS DU GQG AIR : DE LA SECTION 1/104 AU GROUPE AÉRIEN DU GQG AIR

À la déclaration de guerre, la section 1/104 – dédiée au GQG Air stationné à Saint-Jean-les-Deux-Jumeaux – s’installe sur le terrain de Coulommiers avec très vraisemblablement sa dotation initiale de dix Caudron Simoun et de dix pilotes dont le commandant Jean Péliissier et le lieutenant Antoine Cuny. Dès le 1<sup>er</sup> septembre 1939, ses appareils sont envoyés pour camouflage à Dugny avant que les opérations actives ne débutent. Comme on vient de le voir, elle subit une première réorganisation fin septembre avec une nouvelle dotation de six Simoun et six Maillet 201. Ces derniers n’arrivent pas avant novembre 1939 et seuls trois numéros sont connus : 31 (accidenté le 31 décembre 1939) et peut-être les 28 et 29 (détruit le 3 décembre 1939 à Vaire par le sergent Coulot). L’un des Maillet est par ailleurs reversé au lieutenant-colonel René Fonck, l’as des as alliés durant la Grande Guerre (75 victoires confirmées), avant d’être remplacé. On sait malheureusement peu de chose de cette période, si ce n’est que la 1/104 est épaulé par la section estafette 7/109 qui aurait dû recevoir elle aussi des Maillet, ce qui ne semble pas avoir été le cas.

**Le Maillet 201 « 12 » affecté à la 1/104 dont on aperçoit un bout de l’inscription sur la dérive, puis au GQG Air. On peut remarquer son camouflage zébré, typique de la majorité des Maillet. L’homme à l’emplanture de l’aile pourrait être le Sgt Fourquez.**

(coll. P. Ricco)



Dès le 22 décembre 1939, dans le cadre de la rationalisation des éléments de liaison [3], il est envisagé la constitution d’un « Groupe aérien du grand quartier général aérien » dont la création est officiellement entérinée le 1<sup>er</sup> février 1940. Son rôle est double : mettre en œuvre les moyens nécessaires aux liaisons du GQGA, mais aussi assurer l’entraînement aérien du personnel navigant affecté ou détaché au GQGA. Le groupe est en conséquence organisé en quatre sections. La dissolution des sections 4/109 et 7/127 [4] va permettre la constitution des trois premières. La quatrième section est, quant à elle, directement issue de la 1/104 dont elle garde les prérogatives et l’effectif plus étoffé. Il en résulte l’organisation théorique suivante (voir carte) :

### **Commandant : Cdt Peillard [5]**

#### **1<sup>re</sup> section**

Avions destinés aux liaisons et à l’entraînement du général commandant en chef des Forces aériennes, des officiers de son cabinet et des officiers généraux de l’EMG et du bureau du personnel. Un officier navigant : lieutenant Cuny ; deux pilotes. Dotation : trois C.635 Simoun, un MS 230, un Maillet. Stationnement : Coulommiers.



**Le Cdt Jean Péliissier, patron de la section 1/104 puis second du Cdt Peillard au groupe aérien du GQG Air comme patron de la 4<sup>e</sup> section. Il a intégré l’aviation en 1918 après avoir été grièvement blessé dans l’infanterie en 1915. Réserviste au 34<sup>e</sup> RAO, il prend le commandement de la 1/104 à la mobilisation. Il aura un rôle important dans la Résistance comme chef des FFI de Seine-et-Oise avant de s’opposer à Rol-Tanguy qui le relèvera de son commandement. Lt-Col au Ministère de l’Air après-guerre, Jean Péliissier est décédé en 1985.**  
(coll. SHD-Air)

[3] Entre décembre 1939 et février 1940, la quasi-totalité des sections d’avions estafettes créées à la mobilisation sont dissoutes. Elles sont remplacées par des sections d’avions de liaison à effectif plus réduits, directement intégrées aux unités (FACA, Secteurs de l’air, etc.).

[4] La section 4/109 a été formée à Tours sous la direction du Lt Lecomte. La 7/127 a elle été formée à Avord, selon toute vraisemblance aux ordres du Cne Bras.

[5] Charles Peillard, ancien de la Spa 154 et titulaire de deux victoires sur des ballons en 1918.

1-Le Lt Antoine Cuny, venant de la 1/104, prend le commandement de la 1<sup>re</sup> section du groupe en février 1940. En plein repli, il fera un aller-retour à Alger entre le 16 et le 20 juin (retour à Agen) à bord du C.445 n° 158.

(coll. DGAC)

2-À 25 ans, le S/C Jean Brassard est l'un des plus jeunes de la troupe de pilotes constituant le groupe du GQGA.

Cela ne l'empêchera pas de voler beaucoup et sur tous les types d'appareils... C'est lui qui repliera le Maillet 201 n° 19 à Agen.

(coll. DGAC)

3-A l'instar du S/C Brassard, le Sgt Henri Beer volera énormément à la fin de la campagne, aussi bien sur NAA-57 que sur Maillet 201. Il fera son dernier vol répertorié le 21 juin vers Agen à bord du NAA-57 n° 156.

(coll. DGAC)

4 et 5-Deux des pilotes de la 4<sup>e</sup> section du groupe aérien du GQGA : le S/C Edmond Jouzier et le Sgt Frédéric Fourquez.

(coll. DGAC)



## 2<sup>e</sup> section

Avions destinés aux liaisons et à l'entraînement des généraux inspecteurs et de leurs adjoints (créée à partir de la section d'avion estafette 4/109, en intégrant des appareils déjà en dotation pour les inspections). Un officier navigant : lieutenant Jechoux ; deux pilotes. Dotation : un Potez 540, un Goéland, quatre Simoun, trois MS 406, un Maillet. Cette section est censée prendre place à Lognes, mais est déplacée théoriquement le 20 avril 1940 à Meaux-Esbly. En réalité ses appareils vont se répartir entre le Bourget et Coulommiers.

## 3<sup>e</sup> section

Avions d'entraînement des officiers de l'EMG & du bureau du personnel. Un officier navigant : capitaine Bras ; deux pilotes. Dotation : deux Goéland, cinq Simoun, cinq Maillet, cinq MS 230. Stationnement : Coulommiers.

## 4<sup>e</sup> section

Directement issue de la 1/104 et gardant les prérogatives de liaison du GQGA ainsi que son effectif, qui pourrait être de quatre Maillet et dix Simoun. C'est bien elle qui assure la majorité des missions opérationnelles de l'unité. Officiers pilotes : commandant Pélissier et lieutenant Lecomte [6] ; pilotes : sergents-chef Jouzier, Brassard, Charpentier et sergents Fourquez et Beer. Stationnement : Pierre-Levée, à proximité de la Ferté-sous-Jouarre.

Si l'unité est officiellement constituée en février 1940, elle ne prend concrètement forme qu'au début du mois de mars 1940, après quelques chassés croisés pour récupérer des avions. En complément des appareils venant de la 1/104 et sur lesquels il est difficile d'avoir une vision claire, plusieurs affectations sont effectuées. Au total, nous avons pu répertorier (voir tableau) trois

Caudron C.445 Goéland, onze Caudron C.635 Simoun, deux Potez 540, dix Maillet 201, deux (puis trois) Morane-Saulnier MS 406, trois Potez 58 (non prévus au TEG) et quatre Morane-Saulnier MS 230.

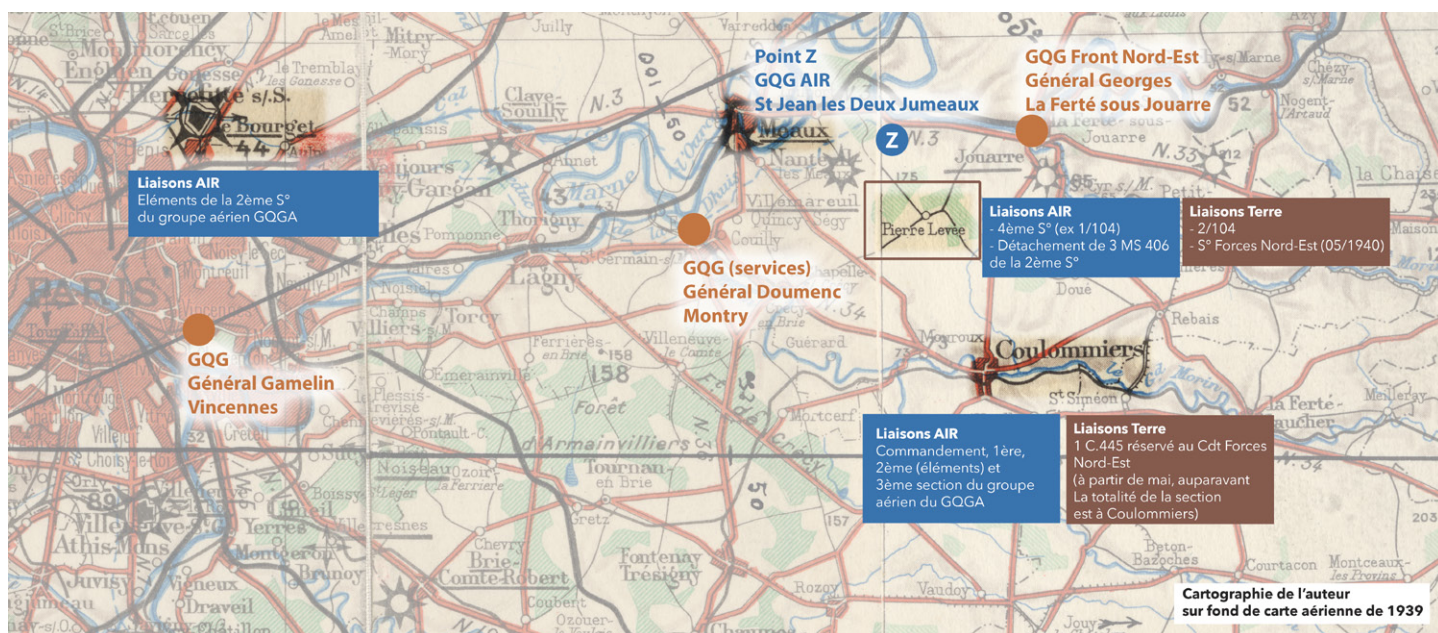
Dans l'ensemble, le commandant Peillard se heurte principalement à des problèmes logistiques et d'organisation puisqu'il manque de place... À Coulommiers, où stationnent la direction et les 1<sup>re</sup> et 3<sup>e</sup> sections du groupe, les deux hangars disponibles sont partagés avec la section de liaison des forces de coopération du Nord-Est [7] qui dispose de sept appareils dont un Goéland. Peillard ne peut donc mettre la totalité de ses avions à l'abri [8] ... Il demande donc à ce que les tous les appareils de la section voisine, à l'exception du C.445, soit envoyés à Pierre-Levée et abrités par la section du GQG Terre 2/104 (voir plus loin). Cela sera effectivement le cas, l'ordre du général Têtu tombant le 11 avril 1940, mais il ne concernera que trois appareils en attendant la fin de construction de hangars à Pierre-Levée.

Pour sa part la 2<sup>e</sup> section doit théoriquement stationner à Lognes avant d'être déplacée à Meaux-Esbly le 20 avril, mais aucun des deux terrains n'est en mesure d'accueillir ses avions ! Résultat, les appareils sont répartis entre le Bourget (deux Potez 540, un C.445 et un Potez 25) et Coulommiers. Cette dispersion n'est pas sans créer quelques crispations. Ainsi le général Aubé, inspecteur général de la défense aérienne, se plaint de ne pas pouvoir utiliser le Potez 540 n° 180 dont il dispose et réclame la mise à disposition d'un pilote dédié. On notera enfin, qu'en plus d'assurer sa propre subsistance, la 2<sup>e</sup> section a la charge technique des appareils de l'inspection générale des forces aériennes d'Outre-mer stationnés à Meaux-Esbly ! Quant à ses Morane 406, ils sont pour des questions pratiques stationnés à Pierre-Levée.

[6] Le Lt Augustin Lecomte, provenant de la 4/109, est un ancien pilote de chasse de 1918.

[7] Ex section d'avions-estafettes 3/109 de la 1<sup>re</sup> Armée (Lt Thibaut). Voir plus loin la partie la concernant directement.

[8] Le terrain de Coulommiers est par ailleurs occupé à cette date par le GC III/7.





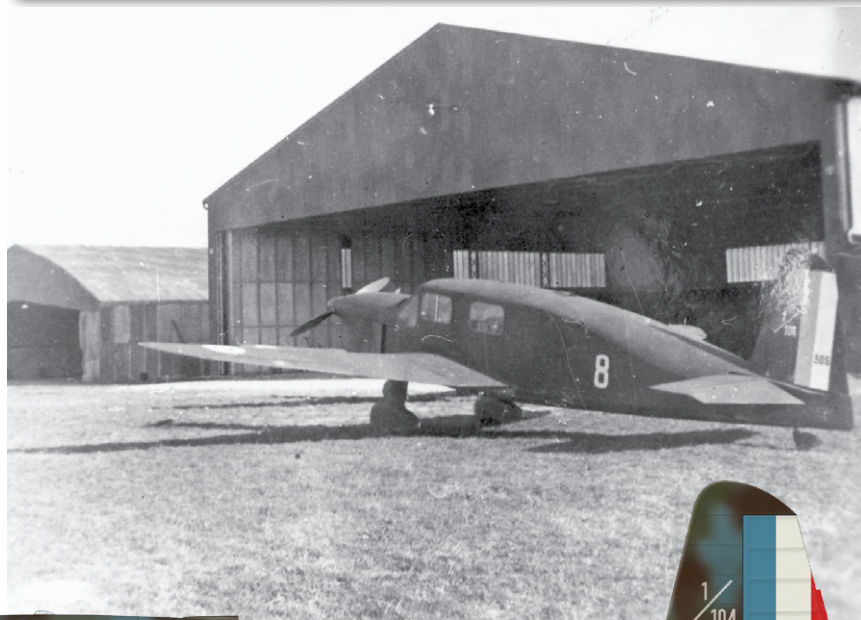
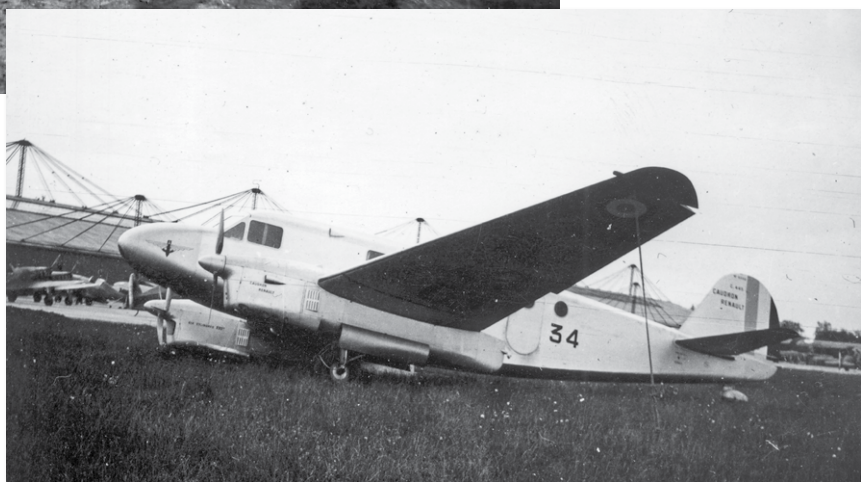
De passage à l'escale de Dax le 29 mars 1940, voici le Potez 540 n° 180 (matricule C-351) de l'Inspection Générale de la Défense Aérienne avec à son bord le général Aubé. Cet appareil dépend du GQG Air. (photo René Leguie, coll. B. Hugot)

Le C.445 n° 34 (T-898), ici accidenté en juillet 1939, va rentrer après réparations dans l'effectif du GQG Air. Son dernier vol sera effectué le 25 mai vers Coulommiers. (coll. M. Comas)

La mécanique est un autre casse-tête, les appareils étant nombreux en quantité comme en types, qui plus est dispersés comme on vient de le voir. Or le groupe ne dispose que de 14 mécaniciens brevetés au lieu de 42 ! Le 12 mars, le commandant Peillard demande donc au général Vuillemin la création d'une section spécialisée du parc capable d'entretenir ses sept types d'appareils. Faute de moyens, Vuillemin refuse le 25 mars, arguant qu'une telle priorité ne peut être donnée à une unité non combattante au vu des déficits.

Malgré ces différents écueils, le groupe aérien vole et fait beaucoup voler. En mars 1940, 318 heures de vol sont effectuées et 454 heures en mai ! Malgré ce rythme, seuls deux incidents sont à déplorer. Le premier le 7 avril, avec l'accident du Maillet 201 n° 12 lors d'un vol du sergent Brassard et du colonel Heurtaux à Étampes. Quelques jours plus tard, le 24 avril, le capitaine Roux accidente le Maillet n° 32 au retour d'un vol à Saint-Simon. L'appareil est enlevé quelques jours plus tard par la section 6/104 de Dugny-Le Bourget ; il disparaîtra ensuite dans la tourmente.

Très rare photo du Caudron C.635 n° 306, un des appareils de la dotation initiale de la section 1/104. Dès la mobilisation, les Simoun sont envoyés au Bourget pour recevoir leur peinture de guerre, un simple camouflage par-dessus la peinture aluminium d'usine. Ils reçoivent aussi un code tactique (ici « 8 ») et l'intitulé de leur unité sur la dérive. Ce Simoun intégrera par la suite le groupe aérien du GQG Air. Son dernier vol a lieu le 14 juin vers Briare aux mains du S/C Grandjean. Il sera ensuite récupéré par une autre unité puisqu'on le retrouve à Perpignan à l'Armistice. (coll. C.-J. Ehrengardt)



Extrait du carnet de vol du Cne Lacroix, alors affecté au GQG. Ce carnet montre parfaitement le double rôle du groupe aérien qui se partage entre l'entraînement des navigants affectés en état-major (vol avec le Cdt de la Horie sur le Maillet n° 22) et liaisons (vol avec le Sgt Lacker de l'unité à bord du Maillet n° 13 le 22 mars). On notera que le carnet de vol n'est pas signé du groupe mais bien de l'État-Major.

(coll. B. Hugot)

DATE	FONCTION & NOM	GRAND, NOM et ENDROIT DES AUTRES MEMBRES de l'équipage et des passagers.	TYPE et NOMBRE de l'appareil	DÉPART	ARRIVÉE	DUREE	NATURE des SERVICES AÉRIENS	OBSERVATIONS
6-3	Boulay	Pt de France près Orléans	500	13h00	13h30	30	Entraînement	
7-3	"	"	500	13h00	13h30	30	Entraînement	
16-3	"	Ct de la Horie près Orléans	300	14h00	14h30	30	Entraînement	
18-3	"	Sgt Lacker près Orléans	600	13h00	13h30	30	Entraînement	
	"	"	600	14h00	14h30	30	Entraînement	
	"	"	600	15h00	15h30	30	Entraînement	
	"	"	600	16h00	16h30	30	Entraînement	
	"	"	600	17h00	17h30	30	Entraînement	
	"	"	600	18h00	18h30	30	Entraînement	
	"	"	600	19h00	19h30	30	Entraînement	
	"	"	600	20h00	20h30	30	Entraînement	
	"	"	600	21h00	21h30	30	Entraînement	
	"	"	600	22h00	22h30	30	Entraînement	
	"	"	600	23h00	23h30	30	Entraînement	

*Arrivé au 31 Mars 1940 au total de 14 h 45 pour la semaine de 9 mai - 13 mai et au total hebdomadaire de 14 h 45 et au total mensuel de 140 h 45. C. Lacroix, Lieutenant à bord du Maillet n° 13.*

[9] Le point Z cesse définitivement de fonctionner le 9 juin, le point Y prenant la direction des opérations à cette date.

[10] Ces NAA-57 sont parmi les tout derniers de la série.

La déflagration du 10 mai 1940 est naturellement ressentie directement par le groupe, les vols d'entraînement disparaissant quasi définitivement au profit du travail de liaison. Après une semaine de combat, le 17 mai, il est décidé de replier l'unité de Coulommiers vers Avord tout en laissant cependant une section sur place. Dans le même temps le GQGA prépare son déplacement à Bonny-sur-Loire qui va devenir le point Y. En réalité les premiers appareils quittent Coulommiers dès le 16 au soir, faisant escale à Châteauroux tandis que le gros des troupes suit le 18 à force de multiples allers-retours. Au total, près d'une trentaine d'appareils sont repliés vers Avord ! (au minimum sept Maillet 201, douze C.635, deux C.445, deux Potez 58 et six MS 230). Quelques-uns restent néanmoins sur place afin d'assurer les dernières liaisons avec le Point Z qui continue malgré tout à fonctionner [9].

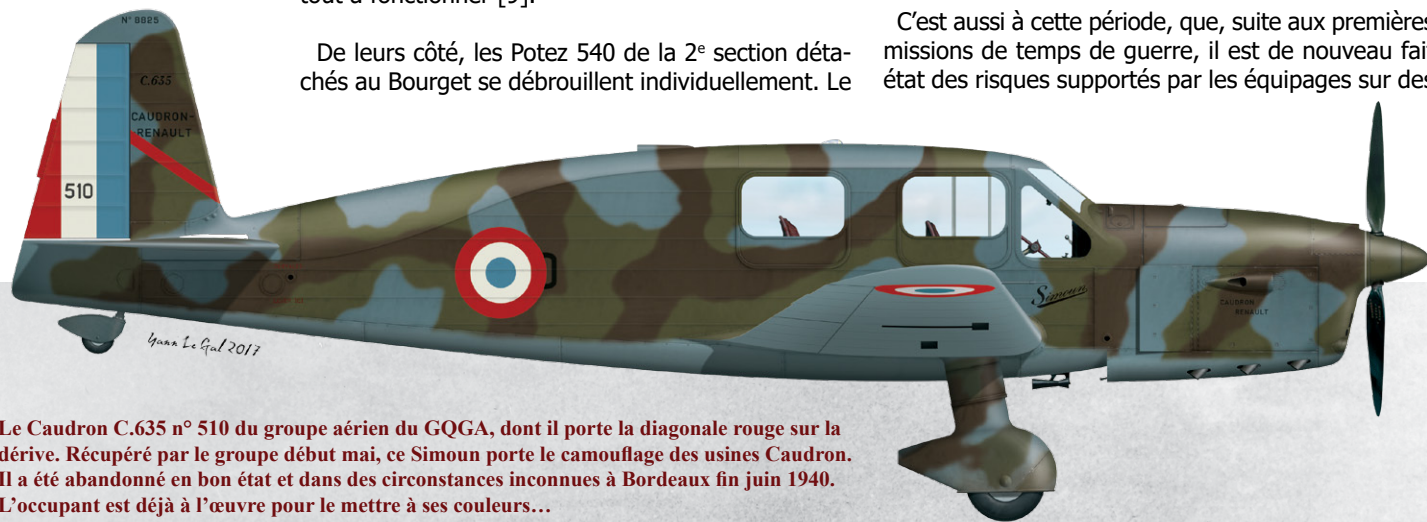
De leur côté, les Potez 540 de la 2<sup>e</sup> section détachés au Bourget se débrouillent individuellement. Le

n° 180 du général Aubé, piloté par l'adjutant-chef Cordier, se replie sur Tours. Il transporte son illustre passager pour quelques vols de liaison et nous perdons ensuite sa trace... Le n° 204 (pilote lieutenant Papin) suit à peu près le même parcours avant de devoir être abandonné sur panne le 30 mai à Bricy.

À Avord les vols continuent, se concentrant naturellement en de multiples allers-retours à Pierre-Levée et Coulommiers, mais aussi vers Briare – Bonny-sur-Loire où le point Y prend ses quartiers. Le 22 mai, la 4<sup>e</sup> section prend la direction de Briare afin de se retrouver au plus près du nouveau commandement. Le groupe aérien du GQG Air se retrouve donc physiquement séparé en deux. La 4<sup>e</sup> section envoyée à Briare comprend le commandant Péliassier (C.635 n° 510), le lieutenant Lecomte (Potez 58 n° 11), le sergent-chef Jouzier (C.635 n° 145), le sergent-chef Brassard (C. 635 n° 306 dès le 21 mai), le sergent-chef Charpentier (Maillet n° 21), le sergent Fourquez (C.635 n° 288) et le sergent Beer (Potez 58 n° 11). Le commandant Peillard les accompagne à bord du MS 230 n° 522. D'autres appareils seront ensuite envoyés en renfort, en provenance d'Avord.

Durant la période de stationnement à Briare de nombreuses liaisons ont lieu, y compris vers l'ancien point Z. Le GQG en profite aussi pour refaire quelques vols d'entraînement. Le 26 mai, le sergent Fourquez (Maillet n° 27) et le sergent-chef Charpentier (C.635 n° 306) sont envoyés à Étampes en liaison auprès du groupement de bombardement 18. Apparemment « réquisitionnés » par les bombardiers ils ne seront de retour que le 3 juin pour Fourquez et le 4 pour Charpentier, le tout après une réclamation en bonne et due forme par le GQG !

C'est aussi à cette période, que, suite aux premières missions de temps de guerre, il est de nouveau fait état des risques supportés par les équipages sur des



Le Caudron C.635 n° 510 du groupe aérien du GQGA, dont il porte la diagonale rouge sur la dérive. Récupéré par le groupe début mai, ce Simoun porte le camouflage des usines Caudron. Il a été abandonné en bon état et dans des circonstances inconnues à Bordeaux fin juin 1940. L'occupant est déjà à l'œuvre pour le mettre à ses couleurs...

(coll. AOMC)





Le Maillet « 18 » abandonné dans les hangars de la base aérienne d'Avord. On peut remarquer la cocarde de grande taille et le style plus épais du 18 de fuselage par rapport aux 11 et 17 visibles pages suivantes. Nous avons mis en corrélation le numéro de fuselage et le numéro de série sous toute réserve, le n° 18 étant bien replié puis laissé à Avord par le Sgt Brassard. (coll. P. Taghon)

Simoun et des Maillet qui manquent cruellement de visibilité vers l'arrière. Le général Bergeret demande donc la transformation du groupe sur North-American. Au 6 juin, cinq NAA-57 ont été touchés (n° 135, 155, 156, 157, 159 [10]) à Briare et vont servir jusqu'à la fin de la campagne. Ils ne seront par contre pas complétés... On notera enfin que les tout derniers vols vers Pierre-Levée ont lieu les 9 et 10 juin, avec le repli des derniers appareils vers Briare : NAA-57 n° 156 ; C.635 n° 311, 306, 309, 143 ; C.445 n° 163 ; MS 230 n° 866.

À Avord, une partie des appareils sont desserrés à partir de la fin mai sur les petits terrains annexes du Colombier et d'Aubilly ; ils continuent à assurer des liaisons et des vols d'entraînement malgré des conditions que l'on imagine difficiles. Après une quinzaine de jours répartis entre Briare et Avord, le groupe doit de nouveau suivre le repli du GQG Air qui va passer par Riom et Vichy avant de se rendre définitivement à Agen. Dans un premier temps, l'ensemble du groupe aérien se réunit à Avord à partir du 14 juin avant de se diriger vers Clermont-Aulnat près de Riom. Le premier jour huit appareils peuvent être rapatriés de Briare et les pilotes repartent le soir même à bord du Goéland n° 158 pour continuer le repli le lendemain et jusqu'au 16. Au total, là encore, c'est au moins une trentaine d'appareil qui est rapatrié à Clermont à force d'aller-retour entre les terrains ! Pour l'anecdote, le 15 juin – en plein repli – le sergent-chef Brassard jouera les taxis aux commandes du C.635 n° 193 pour la patrouille DAT polonaise de Clermont, en emmenant le lieutenant Grzecsak et le sous-lieutenant Czaplinski à Nevers y chercher des pièces détachés et de l'armement pour leurs chasseurs Koolhoven FK-58...

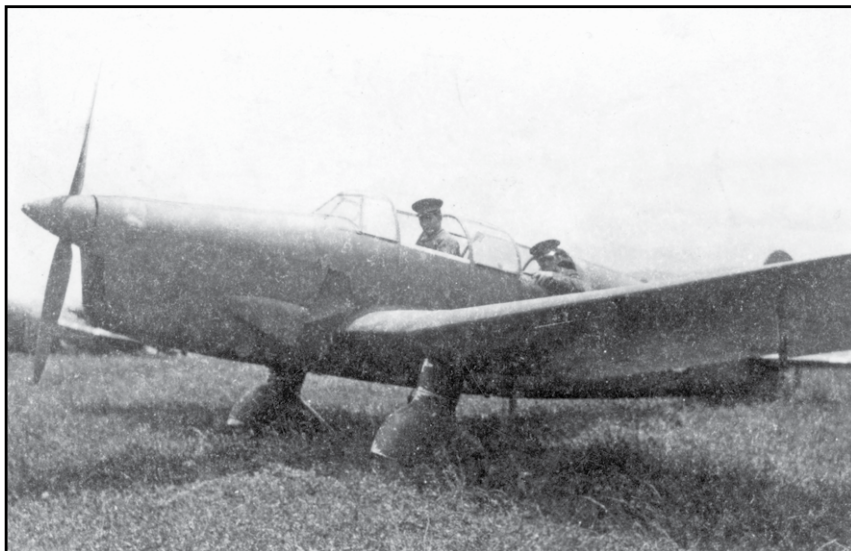
Un Maillet 201 non identifié replié en zone Sud, très probablement à Agen. Le cliché étant malheureusement très sombre, il est appa rit impossible de l'identifier avec plus de précision... Il apporte néanmoins un détail intéressant : l'application (tout juste visible) du matricule militaire à l'intrados. (coll. B. Hugot)

## DERNIERS JOURS À AGEN

À partir du 18 juin 1940, une partie de l'effectif rejoint Agen où va s'installer le GQG le 23. Si une partie des appareils est laissé à Clermont, le groupe dispose encore de quatre C.445 (dont les n° 163, 243 et 244), cinq C.635 (n° 67, 440, 485, 509 et 510), quatre NAA-57 (n° 155, 156, 157, 159) et un Maillet 201 (n° 19). En complément sont touchés neuf Hanriot 182 provenant pour la plupart de l'EAP 16 d'Agen (n° 6, 7, 13, 17, 19, 206, 226, 267, 292) qui vont assurer avec les NAA la majorité des dernières liaisons avant l'armistice.

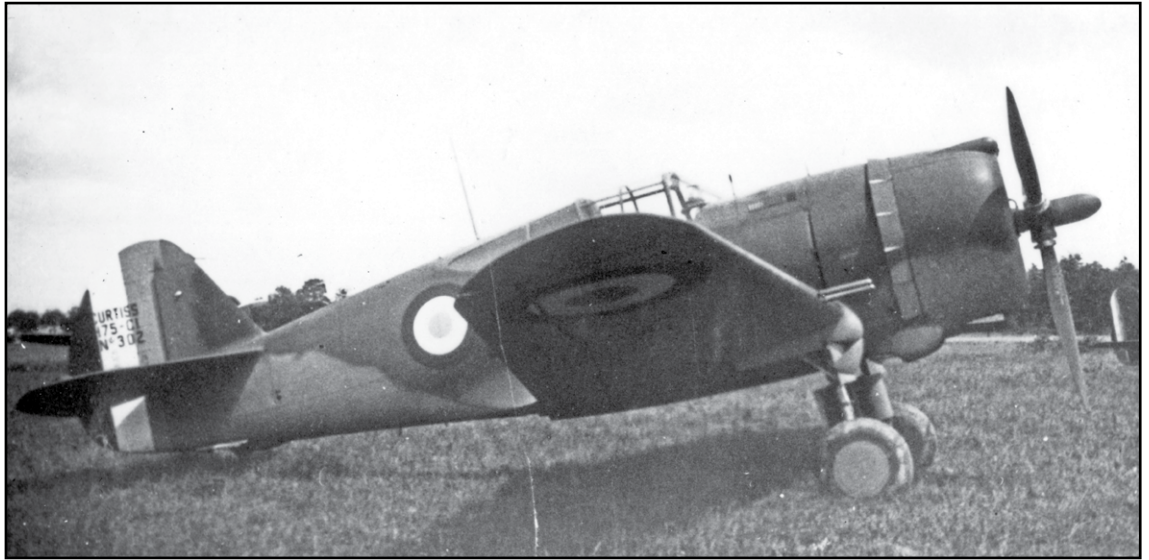


Le C.635 Simoun n° 509 à sa sortie des usines Caudron d'Issy-les-Moulineaux. Il est affecté début mai 1940 au groupe aérien du GQGA et sera replié à Aulnat par le Cdt Peillard. Le 17 juin, c'est le général Vuillemin en personne qui en prend les commandes pour rejoindre Bordeaux. Il s'en servira une nouvelle fois le 21 juin, toujours pour faire un aller-retour à Bordeaux depuis Agen. (coll. M. Comas)



Le Curtiss H-75A-3 n° 302 est récupéré dans des conditions relativement obscures par le groupe aérien du GQGA en juin 1940, sans doute à Avord ou à Bourges. Le Cdt Peillard vole à son bord le 14 juin puis on perd sa trace jusqu'à son repli à Agen.

(coll. M. Comas)



Le MS 406 n° 227 du général d'Harcourt, inspecteur de la chasse, qui le repliera lui-même vers Aulnat le 15 juin 1940. La cigogne de la Spa 103 fait naturellement référence au commandement de d'Harcourt en 14-18. Pour l'anecdote, le général Bergeret du GQG signalera fin avril 1940 « des excès en ce qui concerne les affectations d'avions personnels à certains Chefs (...) ces excès vont faire l'objet de mesures restrictives. » ... Naturellement pas appliquées aux donneurs d'ordres eux-mêmes. Nous sommes en France !

(coll. SHD-Air)

## LES CHASSEURS DU GROUPE GQGA

Comme on l'a vu plus haut, la 2<sup>e</sup> section du groupe a la particularité de disposer de trois monoplaces Morane-Saulnier MS 406 détachés à Pierre-Levée, tous en place à la mi-mars à disposition de l'Inspection de la Chasse. Le n° 227 est réservé au général d'Harcourt tandis que les MS 406 n° 602 et 717 se partagent entre ses adjoints le lieutenant-colonel Heurtaux, le capitaine Reyné et le lieutenant Koechlin-Schwartz. À Pierre-Levée, les chasseurs effectuent quelques liaisons avec leurs pilotes mais ils servent principalement à l'entraînement jusqu'au

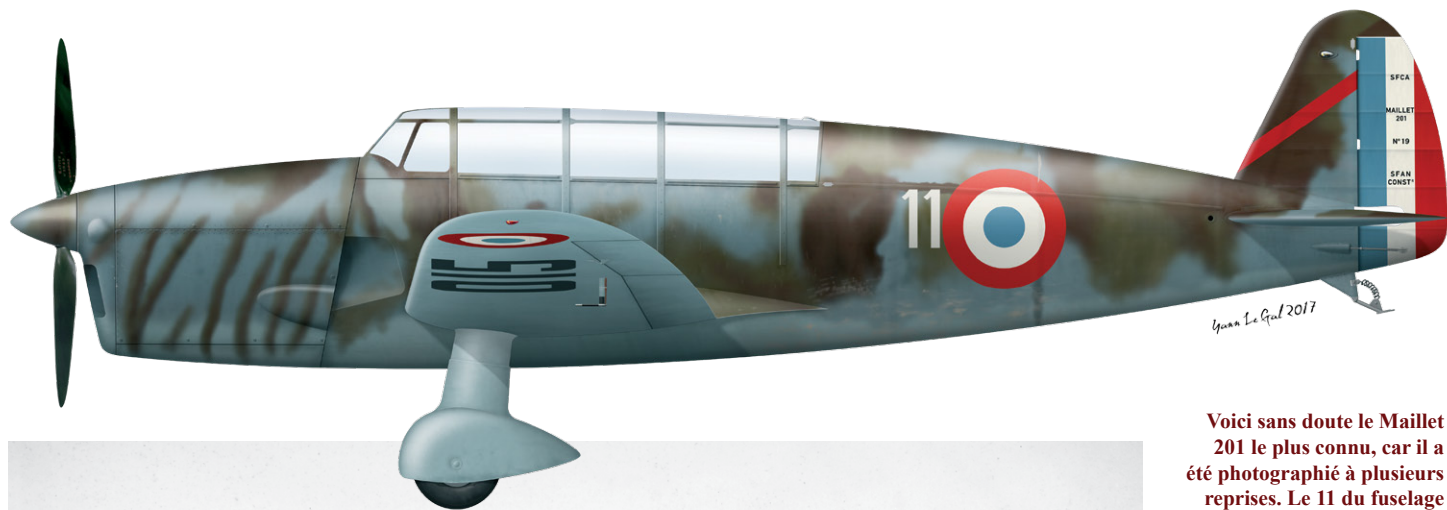
mois de juin. L'immobilisation de ces trois chasseurs, dont le rôle aurait pu être tenu par des appareils de liaison classique, est surprenante. À l'évidence, leur présence s'explique surtout pour des « convenance personnelles », des chasseurs se devant d'aller inspecter en avion de chasse [11]...

On perd la trace du n° 717 après un dernier vol à Pierre-Levée le 12 juin avec le capitaine Reyné, mais on retrouve les n° 602 et 227 à Avord le 15 juin, date à laquelle ils sont convoyé par d'Harcourt et Reyné vers Aulnat. Entretemps, le Curtiss H-75A-3 n° 302 est récupéré le 13 juin (vraisemblablement à Avord ou Bourges) et essayé le lendemain par le commandant Peillard. On perd par la suite sa trace mais l'appareil est présent à Agen à l'Armistice, sans doute replié par un membre du GQG.

Sur ses quelques mois d'existence, il apparait que l'unité du commandant Peillard a rempli son rôle du mieux qu'elle le pouvait tout en ne subissant aucune perte. D'abord morcelée puis repliée dans des conditions complexes, ayant beaucoup plus d'appareils que de pilotes, elle semble avoir réussi à maintenir cohésion et efficacité. Le plus surprenant reste le nombre d'heures effectuées durant cette période : 454 en avril, 469 en mai et plus de 620 en juin !

[11] Rappelons pour mémoire qu'à cette époque le général d'Harcourt a 55 ans mais surtout que l'état-major vide les CIC de leurs MS 406 pour tenter de combler les trous en première ligne. Ces cas ne sont malheureusement pas uniques.





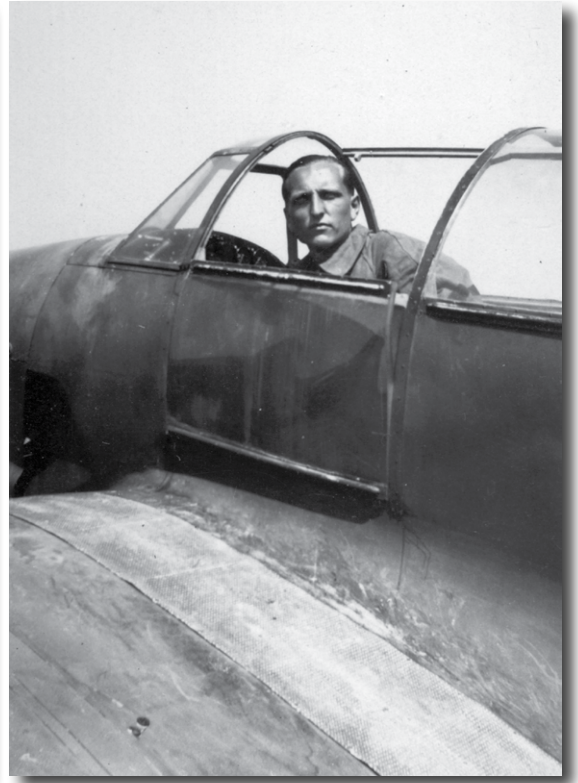
Voici sans doute le Maillet 201 le plus connu, car il a été photographié à plusieurs reprises. Le 11 du fuselage est trompeur car il s'agit en réalité du Maillet n° 19 ! Appartenant au groupe aérien du GQGA, cet avion est replié à Agen le 23 juin par le Sgt Brassard après avoir fait une bonne partie de la campagne. On peut noter plusieurs points intéressants. Il porte tout d'abord une diagonale rouge sur la dérive, marque de certains appareils du groupe aérien du GQGA. Si le nez et l'avant du fuselage portent le camouflage zébré typique des Maillet, toute la partie arrière a été retouchée et une cocarde de plus grande taille que celle appliquée en usine a été apposée. L'Adj Marcel Guillemyn qui pose à ses côtés n'appartient pas à l'unité.  
(coll. P. Ricco et L. Gruz)



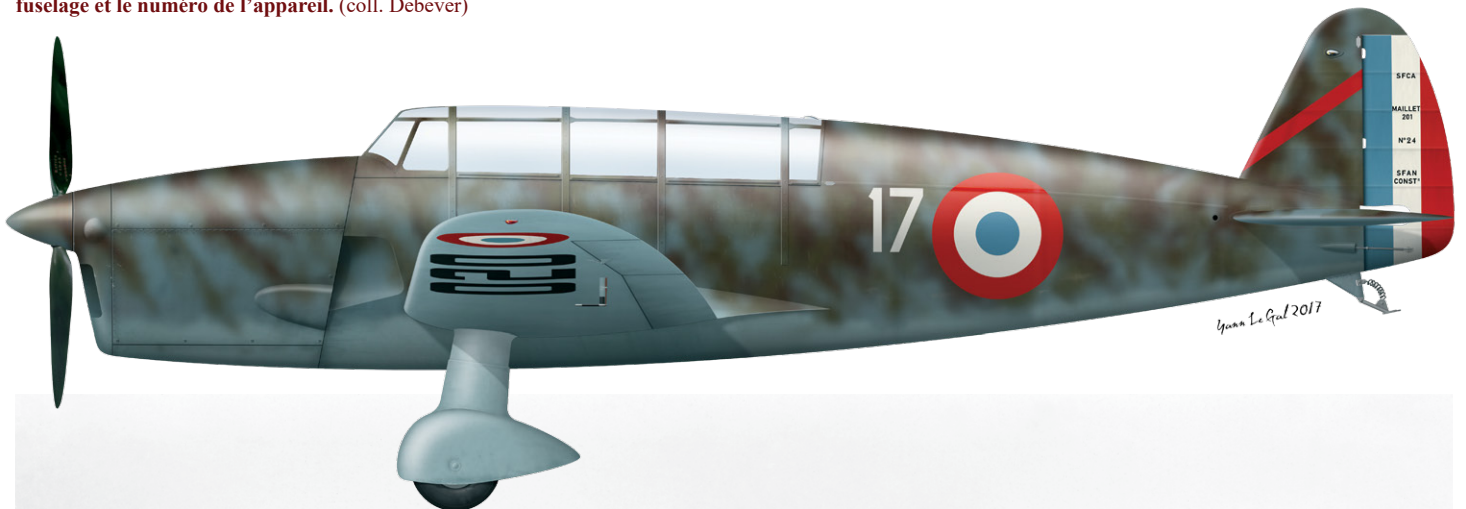


Ces quelques gros plans du Maillet n° 19 codé 11 nous permettent d'appréhender le système d'ouverture de la verrière, qui coulisse le long du fuselage.

(coll. P. Ricco et L. Gruz)



Voici un dernier Maillet 201 totalement inédit du groupe aérien du GQGA : le n° 24 codé 17. Stationné à Pierre-Levée, il vole très régulièrement avec le groupe avant de rejoindre Briare. Le 14 juin, il est replié vers Aulnat par le Cne Étienne de l'État-Major, en passant par Bourges et Châteauroux. Il disparaît ensuite de l'unité, stocké à Clermont. Pris en plein soleil, ce qui a tendance à « brûler » les contrastes, ce cliché permet cependant d'apprécier dans son ensemble la ligne de l'appareil. Il révèle quelques détails précieux, dont les inscriptions de gouvernail (avec le numéro de série peint au pochoir) et la bande rouge diagonale tout juste visible sur la dérive. Comme pour le Maillet n° 19 codé 11, on constate qu'il n'y a aucune corrélation entre le numéro tactique de fuselage et le numéro de l'appareil. (coll. Debever)





## LA SECTION 2/104, LES LIAISONS DU GQG TERRE

À l'entrée en guerre, la section 2/104 est comme la 1/104 mobilisée sur la base du Bourget. Opérationnelle dès le 1<sup>er</sup> septembre, elle dispose de onze navigants : capitaine Gaible, lieutenant Droulez, adjudants Deniau, Baraban, Enjalbal et Fourcampé, sergents Lespagnol, Fourquet et Schiffmacher. Conformément à sa dotation théorique, elle dispose de onze Caudron Simoun : n° 102, 120, 213, 289, 290, 304, 305, 308, 309, 178, 179 auxquels s'ajoutent les Caudron Luciole F-ANTH et F-APBI qui ne resteront pas dans l'effectif. Rapidement, les hommes et avions s'installent à Pierre-Levée où ils se mettent au service du GQG Terre basé à la Ferté-sous-Jouarre. Les missions qui se succèdent se résument principalement à du transport d'officiers et de courrier dans le nord et dans l'est de la France. Les vols sont nombreux et quotidiens pour les pilotes qui accumulent déjà 339 heures à la fin du mois de septembre et autant en octobre.

Suite à la demande du général Vuillemin qui souhaite une réorganisation à six Simoun et six Maillet, le premier de ces appareils (n° 20) est convoyé depuis Orly le 27 novembre par l'adjudant-chef Deniau. Il est suivi par les n° 28 (le 1<sup>er</sup> décembre, sans doute convoyé par un pilote de l'EAA 301), 23 (3 décembre par le capitaine Gaible), 15 (5 décembre par le sergent Schiffmacher), 30 (7 décembre par le lieutenant Droulez) et 26 (2 janvier 1940 par le capitaine Gaible). Le n° 28 quitte rapidement l'effectif, peut-être pour la 1/104. On le retrouve accidenté mi-mars 1940 à Soissons-Saconnin où il est transporté au parc 3/112 par la compagnie de dépannage 9/106. En contrepartie seuls quittent l'unité les Simoun n° 102, 120 et 304.

**Deux pilotes de la 2/104, dont à gauche l'A/C Enjalbal, posent avec un de leur « client » de l'Armée de terre devant l'un des C.635 de la section.**  
(famille Enjalbal)

La réorganisation des avions estafettes mise en place en décembre n'impacte pas la section. A minima, son numéro aurait dû disparaître afin qu'elle devienne la Section d'avions de liaison du GQG Terre. Le fait qu'elle travaille avec une unité de l'armée de Terre, à laquelle elle ne peut donc pas être administrativement rattachée explique très certainement cet état de fait unique. Quoiqu'il en soit, les opérations continuent entre service postal et taxi pour officiers.



**Le Cne Edmond Gaible, qui dirigera la 2/104 de septembre 1939 à juin 1940.**  
(coll. DGAC)



[12] Le RJSA donne un vol sans retour à Berck, mais le témoignage d'un des mécanos ainsi que la citation de Lespagnol indiquent que l'appareil est bien revenu à Pierre-Levée.

[13] Le Cne Jobert, de l'armée de Terre, ne sera pas identifié immédiatement car il portait une veste de vol emprunté à un autre pilote de l'unité... et contenant des effets personnels qui n'étaient pas les siens.

[14] Document famille Lespagnol.

Le 4 mars 1940, le Maillet 201 n° 15 est accidenté par le capitaine Dedieu-Anglade (hors unité) qui emportait comme passager le capitaine Dor du centre d'essais de Cazaux. Il semble que tout le monde soit indemne mais le Maillet disparaît par la suite on peut donc penser qu'il a été détruit. Le 13 avril, l'unité perd le Simoun n° 309 qui est envoyé en révision au parc 12/118. À la mi-mai, le Maillet n° 23 est reversé à Orly pour équipement de la section de liaison du groupement 23. Il sera accidenté à Orly le 26 mai par le sergent Charollais avant d'avoir pu rentrer en service... Au même moment, trois pilotes arrivent en renfort, le sergent-chef Laffineur et les sergents Liagre et Le Bellec.

Avec le déclenchement des hostilités, les missions vont se multiplier tout comme les risques puisque même s'ils volent à basse altitude (très rarement au-dessus de 200 mètres), les petits monomoteurs de liaison sont bien vulnérables s'ils sont repérés par la chasse ennemie ou la Flak... Et l'unité va payer le prix fort. Le 21 mai, le sergent Lespagnol se rend à Berck à bord du Maillet n° 26, sans doute en mission de courrier. Il subit un baptême du feu et est touché à plusieurs reprises aux plans et aux empenages. Son appareil ne revolera d'ailleurs pas, sans

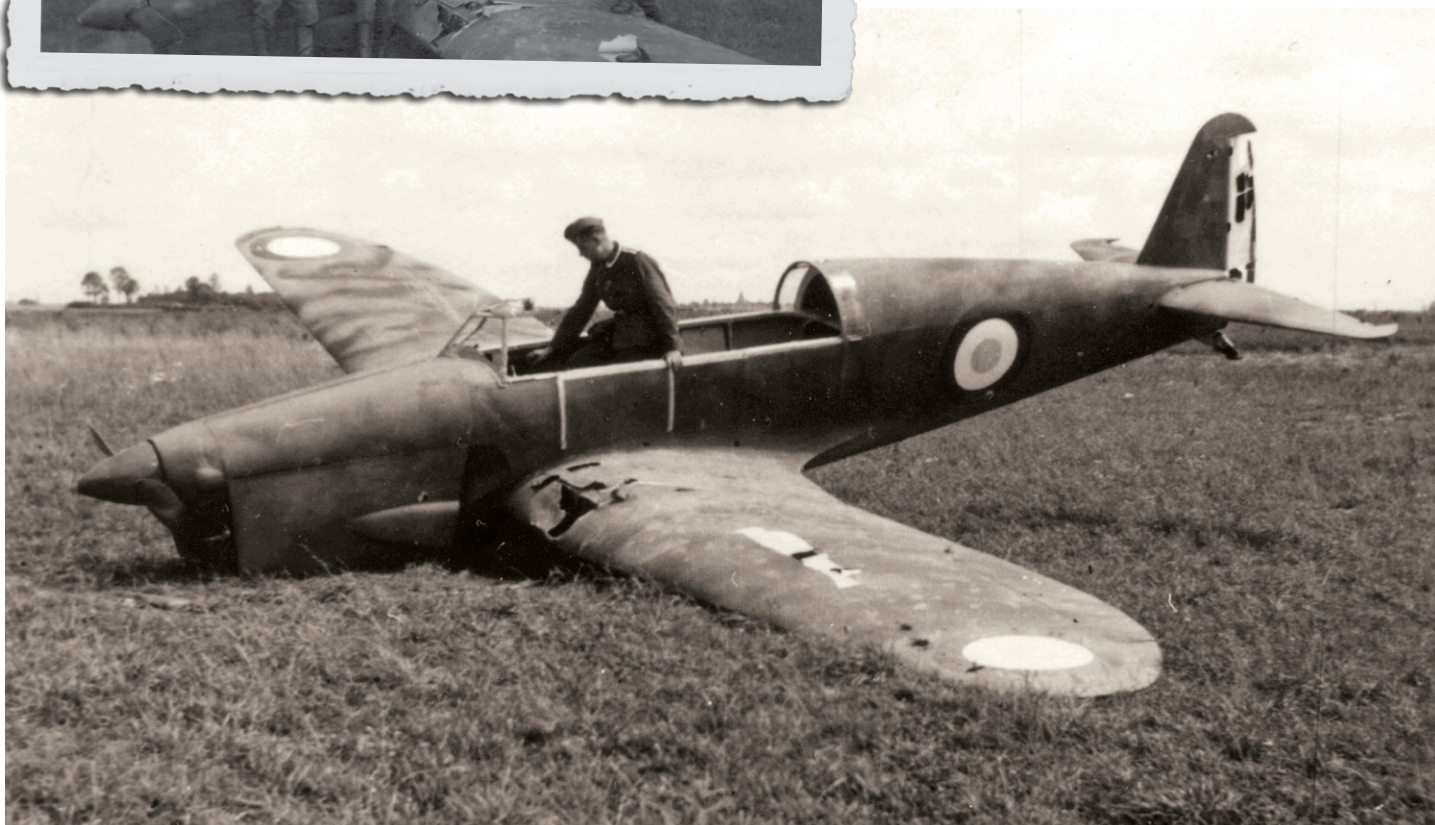
doute abandonné à Pierre-Levée [12]. Le 22 mai, le sergent-chef Schiffmacher et le sergent Goidin décollent à bord du Maillet n° 20. Ils ne rentreront pas et, jusqu'à aujourd'hui, les circonstances de leur disparition restent inconnues. Sans doute ont-ils été abattus par la Flak, Schiffmacher étant fait prisonnier. Le lendemain, le sergent Lespagnol part en liaison avec le capitaine Jobert [13] à bord du Maillet n° 30. Là encore ils ne rentreront pas, victime des armes allemandes à proximité de Boulogne. Les deux hommes sont tués.

Quelques mois plus tard, l'un des mécanos de l'unité écrira à la mère du sergent Roland Lespagnol [14] : *Le 22 mai au soir Roland était prévenu d'une mission pour le lendemain et je devais l'accompagner, étant son mécanicien. Le 23 mai vers 16 heures, il est parti sans moi emmenant le capitaine Jobert, officier d'état-Major du GQG. (...) La mission devait les mener à Lille où la situation était grave, nul ne l'ignorait. (...) Je ne puis préciser s'il avait ordre de passer par la côte, quant au capitaine Jobert il n'appartenait pas à l'aviation mais à l'armée de Terre. Je vous apporte un fait qui à mon sens a la plus grande importance. 15 minutes après le décollage de Roland et alors qu'il était encore visible à l'horizon, un*



Sans marques ni numéro, ce Maillet 201 laissé aux mains de l'occupant appartient certainement à la section 2/104 puisqu'il ne porte aucun des attributs distinctifs du groupe aérien du GQG Air. Il peut s'agir d'un des appareils abandonnés à Pierre-Levée ou peut être du n° 20 à bord duquel le S/C Schiffmacher est fait prisonnier le 22 mai 1940. Le mystère restera entier jusqu'à ce qu'une photo puisse nous faire découvrir son numéro de dérive ou son matricule d'intrados. On peut remarquer le camouflage en serpentins de l'extrados mais aussi l'impression d'extrême fragilité qui ressort de la partie visible du fuselage, celui-ci ne protégeant en rien les pilotes pourtant obligés d'évoluer au ras du sol pour se protéger de la chasse adverse tout en se mettant à la merci des armes de petit calibre présentes au sol...

(coll. Debever et P. Ricco)



ordre téléphoné émanant selon toute probabilité du QG annulait la mission arguant des difficultés de la mener à bien, le péril devenant certain.

Je ne puis me faire juge mais à mon humble avis, Roland aurait pu être rejoint car son appareil n'était pas ultra rapide. Il y avait des avions susceptibles de le rattraper ¼ d'heure après son départ puisque son itinéraire était connu. Il faisait beau, un avion pouvait le rejoindre et lui signifier de faire demi-tour ou au besoin (il devait passer à la verticale de Chantilly) alerter un avion de ce terrain pour arrêter sa course. Nous sommes restés tous ahuris que de tels ordres n'aient pas été donnés par le commandement responsable.

Je ne puis hélas me faire pleinement juge et je le regrette car le lendemain un appareil du même type est parti vers Lille piloté par le sergent-chef Schifmacher avec le sergent Goidin [en fait la veille, NdA] mécanicien originaire de Lille. Eux non plus nous ne devons plus les revoir.

Un détail que vous ignorez peut-être encore. Roland, la veille ou l'avant-veille de cette mission qui devait nous priver de lui était rentré seul de mission sur Maillet avec des traces d'obus ou plutôt de mitrailleuses tirées du sol dans le Nord. Balles l'ayant atteint ou plutôt son avion aux plans droit et aux empennages. Rolland, si gai, si « gosse » comme nous l'aimions avait fêté son baptême du feu et je le vois encore photographier ces traces.

In fine, des Maillet 201 de la dotation initiale il n'en reste plus aucun au début du mois de juin 1940. Quant à l'effectif global, il est encore réduit le 31 mai lorsque le C.635 n° 290 est accidenté à l'atterrissage après un faux départ par le lieutenant Bugué...

En compensation la section reçoit en renfort le Simoun n° 449 mais cela reste insuffisant pour les besoins réels de l'unité. En conséquence le 11 juin, l'État-Major demande l'affectation de trois nouveaux pilotes de Simoun et un renforcement en avion (C.635 et NAA). Mais avec l'approche des troupes allemande, il est bien tard et le repli débute à partir du 9 juin vers Briare ou le GQG va s'installer. Sont convoyés les Simoun n° 213 (lieutenant Droulez), 178 (adjudant Baraban), 289 (adjudant Enjalbal), 308 (sergent Liagre) et 449 (capitaine Gaible).

**Exceptionnelle photo du Sgt Lespagnol qui sera tué à bord du Maillet n° 30 le 23 mai en compagnie du Cne Jobert dans le secteur de Boulogne. La famille du pilote pourra récupérer quelques restes de son appareil, dont la manette des gaz que l'on peut voir ici... Il semble que Rolland Lespagnol porte sur la poitrine l'insigne de l'EMAA. Le 30 mai 1941, il sera cité au JO : « sergent pilote plein d'allant et de sang-froid, toujours volontaire pour les missions délicates.**

**A effectué de nombreuses liaisons aériennes au profit du commandement. Notamment le 20 mai 1940 [le 21 en réalité, NdA], où il a pu atterrir à proximité d'un PC d'armée à demi encerclé et mener à bien sa mission en ramenant un avion fort endommagé par les tirs de DCA adverses. A trouvé une mort glorieuse, le 23 mai 1940 en essayant d'atteindre malgré le feu ennemi la région encerclée où il devait conduire un officier de liaison du GQG ».**  
(famille Lespagnol)

**L'A/C Jean Baraban, qui effectuera de nombreux vols sur Simoun fin juin 1940 entre Bordeaux et Agen. Le 24, il semble que son appareil (C.635 n° 139) rencontre quelques problèmes puisqu'il effectue un essai moteur depuis Mérignac. Il est impossible de dire si Baraban a pu rejoindre ses camarades avant l'entrée en vigueur de l'Armistice. Pour l'anecdote, Jean Baraban était le beau-frère d'un autre pilote de l'unité, René Enjalbal.**  
(coll. DGAC)



L'unité prend alors en charge la section des forces de coopération Nord-Est et participe naturellement au repli de ses appareils, en particulier de ses Maillet n° 11 et 29. Le repli s'effectue ensuite vers Vichy, Clermont, Agen puis Toulouse. Les liaisons continuent par ailleurs, en particulier vers Bordeaux. À l'armistice la section 2/104 est néanmoins dispersée entre Agen, Montauban et Toulouse où elle semble devoir finalement se replier, même si seuls trois appareils y sont finalement arrivés (C.635 n° 178, 449 et 308 avec respectivement Droulez, Le Bellec et Laffineur). L'adjudant-chef Baraban s'est apparemment retrouvé coincé à Bordeaux après une panne du C.635 n° 213. Il fait un essai moteur le 24 juin avec le n° 139 de la section Nord-Est, mais sans décoller et doit donc rejoindre par la route.



**Le Sgt Le Bellec. Arrivé en renfort à la 2/104 courant mai 1940, il volera énormément sur Maillet 201 pour en assurer les replis.**  
(coll. DGAC)





Malgré sa piètre qualité, ce cliché est extrêmement intéressant. Si l'on ne peut identifier ce Maillet formellement, il est probable que nous sommes en face du n° 26 sur lequel le Sgt Lespagnol de la 2/104 a reçu son baptême du feu le 21 mai 1940 lors d'une mission à Berck. Touché à plusieurs reprises aux plans et aux empennages, il a réussi à rentrer à Pierre-Levée. Son appareil n'a pas revolé, sans doute abandonné sur place comme semble l'indiquer les impacts à l'arrière du fuselage. On remarque aussi la cocarde de petite taille, qu'on ne retrouve pas sur les avions du GQG Air.

(coll. Debever)

## SECTION DE LIAISON DU COMMANDEMENT DES FORCES AÉRIENNES DE COOPÉRATION DU NORD-EST

Cette section est malheureusement celle sur laquelle nous avons le moins d'éléments. Voici néanmoins ce que l'on peut en dire. À la mobilisation, la section 3/109 du lieutenant Thibault est constituée à Tours avant de rejoindre le terrain de Coulommiers où elle est au service de la 1<sup>re</sup> Armée Aérienne. Au 1<sup>er</sup> décembre 1939, elle dispose de cinq pilotes (dont le commandant) et de neuf avions. Au moment de la restructuration des sections estafettes, elle devient la section de liaison du commandant des forces aériennes de coopération Nord-Est du général Têtu. Ce dernier est basé à la Ferté-sous-Jouarre où il travaille avec le général Georges.

De l'effectif global, nous ne connaissons que l'adjudant-chef Jacquemin et le commandant de l'unité. Début 1940, cette section dispose semble-t-il des Simoun n° 214 et 331, des Maillet n° 25 et 29 et des Luciole F-ANTH et F-AMSI qui sont alors en révision

au parc 12/118. Le 18 mars, le général Têtu demande le renfort de sa section de liaison. Sa requête est acceptée et sont mis à disposition le Maillet n° 11 à Villacoublay ainsi que le Simoun n° 139. À une date indéterminée le C.445 n° 67 est aussi intégré à l'effectif.

Comme on l'a vu plus haut, son stationnement à Coulommiers n'est pas sans poser problème au groupe aérien du GQGA qui manque de place. Il est donc décidé qu'à partir du 16 avril 1940, la section soit placée sous l'autorité de la 2/104 et stationnée à Pierre-Levée. Seul le Caudron Goéland reste à Coulommiers avec l'adjudant-chef Jacquemin. Dans un premier temps, un seul Simoun et deux Maillet prennent position à Pierre-Levée avant d'être rapidement rejoint par le reste des appareils.

À partir de cette période, la section fait cause commune avec la 2/104 (voir chapitre précédent) qui participe notamment au repli de plusieurs de ses appareils. À ce titre, il semble que le Maillet n° 11 subisse entre le 15 et le 25 juin un accident à Vichy où il sera abandonné brisé. De ses appareils on retrouvera le Maillet n° 29 à Vichy (replié par la 2/104) ; quant au n° 25 on perd sa trace sans doute laissé sur la route de la retraite. Il en va de même du C.635 n° 331. Le Simoun n° 139 est abandonné de son côté à Bordeaux, le dernier vol répertorié du n° 214 étant celui de son repli vers Clermont-Aulnat par la 2/104.

## AUTRES UNITÉS

Les trois formations que nous venons de découvrir sont évidemment celles ayant utilisé en nombre les petits Maillet 201. On a aussi trace des Maillet n° 10 et 23 (ce dernier venant de la 2/104) à la section de liaisons du groupement de chasse 23. Tous deux seront accidentés et nous n'en savons guère plus. De même, l'affectation opérationnelle des Maillet n° 4 à 9 n'est pas connue à ce jour. Seul certitude, ils ne sont pas en zone libre à l'armistice !

FIN

Article réalisé avec l'apport indispensable et précieux de Bertrand Hugot et Philippe Ricco. Merci à messieurs Debever et Delattre pour leur apport iconographique ainsi qu'aux familles des protagonistes.

Malheureusement non identifiable car son numéro est illisible, ce Maillet 201 replié vers le Sud ne porte pas de marque spécifique et n'a subi aucune retouche de peinture. Tout nous porte donc à penser qu'il s'agit d'une des appareils de la 2/104, peut-être le n° 29... mais sans la moindre certitude.

(coll. Delattre)



## Liste des avions recensés aux sections de liaison des Etats-Majors

Section 1/104 puis Groupe Aérien du GQG Air	
N°/matricule	note
<b>C.445 Goéland</b>	
34 (T-898)	En dotation en mars 1940. Dernier vol le 25 mai vers Coulommiers
158	Sert aux liaisons Le Bourget - Coulommiers. Replié à Agen
163	Vols à partir du 29/04/1940. Replié à Agen
224 (F-464)	Pris en compte le 01/06/1940. Dernier vol le 16/06/1940 vers Avord. A Toulouse à l'Armistice
243 (F-483)	Récupéré le 17/06/1940 à Aulnat. Replié à Agen
244 (F-484)	Briare > Avord 15/06/1940. Quelques vols à la mi-juin. A Lézignan à l'Armistice
283	Récupéré à Orléans le 14/06/1940. Replié à Brive
7544 (devenu n° 18 F-APYU)	Stationné à Pierre-Levée, replié à Avord
<b>C.635 Simoun</b>	
67	Affecté le 28/02/1940. Replié à Agen
143	En dotation en mars 1940, dernier vol le 15/06/1940 vers Aulnat
145	Accidenté le 17/10/1939 à Nonville. Vient de la 1/104. En dotation en mars 1940, dernier vol le 16/06/1940 vers Aulnat
146	En dotation en mars 1940, replié le 15/06/1940 vers Aulnat
193	En dotation en mars 1940, provenant de l'école d'Avord. Dernier vol répertorié le 15/06/1940 vers Aulnat. A Albi à l'Armistice
194	En dotation en mars 1940, stationné à Pierre-Levée. Dernier vol répertorié le 15/06/1940 vers Aulnat. A Istres à l'Armistice
245	Provient de la 4/109 ? Premier vol le 27/04/1940. Replié à Aulnat le 17/06/1940
287	En dotation en mars 1940. Replié à Aulnat le 16/06/1940. A Châteauroux à l'Armistice
288	En dotation en avril 1940. Stationné à Pierre-Levée. 4e section à Briare. Dernier vol le 02/06/1940 vers Avord
306	En dotation en mars 1940, stationné à Coulommier. 4e section à Briare. Dernier vol à Briare le 14/06/1940. A Perpignan à l'Armistice, codé «8»
359 (F-ARCL)	Premier vol le 15/04/1940. Replié à Aulnat le 16/06/1940
440	Récupéré à Aulnat le 17/06/1940 (ex-DALAC). Replié à Agen
485	Premier vol le 15/03/1940. Stationné à Coulommier. Replié à Agen
491	Premier vol le 15/03/1940. Stationné à Coulommier. Dernier vol vers Pierre-Levée le 25/05/1940
501	Premier vol le 15/03/1940. Reste à Pierre Levée au moment du repli. Dernier vol le 24/05/1940
509	Premier vol le 08/05/1940. Stationné à Coulommier. Replié à Agen
510	Premier vol le 02/05/1940. Stationné à Pierre-Levée. 4e section à Briare. Replié à Agen puis abandonné à Bordeaux
511	Premier vol le 08/05/1940. Stationné à Coulommier. Replié à Aulnat
<b>Potez 58</b>	
3	Stationné à Pierre-Levée. Replié à Avord
11	Stationné à Pierre-Levée. 4e section à Briare. Replié à Aulnat le 15/06/1940. A Toulouse à l'Armistice
13	Dernier vol le 23/04/1940
<b>Maillet 201</b>	
12	Premier vol le 03/03/1940, Accidenté le 07/04/1940. Réparé, réapparaît à Briare. Dernier vol vers Avord le 14/06/1940
13	Dernier vol le 23/04/1940 à Coulommier. Plus de vol jusqu'à sa réapparition lors du repli le 16/06/1940 vers Aulnat
14	Dernier vol le 18/04/1940
16	Dernier vol le 16/04/1940
17	Stationné à Coulommier. Replié à Aulnat le 16/06/1940
18	Stationné à Coulommier. Replié et abandonné à Avord
19	Stationné à Pierre-Levée. Replié à Agen le 23/06/1940, codé «11»
21	Stationné à Pierre-Levée. 4e section à Briare. Replié à Aulnat le 16/06/1940
22	Stationné à Coulommier. Replié à Aulnat le 15/06/1940
24	Stationné à Pierre-Levée. Replié à Aulnat le 14/06/1940, codé «17»
27	Stationné à Pierre-Levée. 4e section à Briare. Abandonné à Briare ?
29	Accidenté le 03/12/1939 > réparé, présent à la 2/104 (après passage à la section CFACN) le 01/06/1940
31	Accidenté le 31/12/1939
32	Accidenté le 24/04/1940 à Pierre-Levée. Abandonné par le parc 6/104
<b>Hanriot 182</b>	
6	Provient de l'EAP 16 d'Agen. Un vol unique le 22/06/1940. A Agen à l'Armistice
7	Provient de l'EAP 16 d'Agen. Premier vol le 20/06/1940. A Agen à l'Armistice
13	Provient de l'EAP 16 d'Agen. Deux vols. A Agen à l'Armistice
17	Provient de l'EAP 16 d'Agen. Deux vols. A Agen à l'Armistice
19	Provient de l'EAP 16 d'Agen. Un vol unique le 21/06/1940. A Agen à l'Armistice
206	Provient de l'EAP 16 d'Agen. Deux vols. A Agen à l'Armistice
226	Provient de l'EAP 16 d'Agen. A Agen à l'Armistice

267	Provient de l'EAP 16 d'Agen. Un vol unique le 21/06/1940. A Agen à l'Armistice
292	Provient de l'EAP 16 d'Agen. Un vol unique le 21/06/1940. A Agen à l'Armistice
<b>Potez 540 - 2e section</b>	
180	Pilote A/C Cordier. Avion de l'inspection de la DAT (général Aubé). Dernier vol vers Tours le 04/06/1940
204	Pilote Lt Papin. En dotation en mars 1940. Sans doute en panne. Réceptionné le 08/05/1940. Sans doute abandonné sur panne à Bricy le 30/05/1940
209	Deux vols uniques les 9 et 10/06/1940. Probablement non affecté à l'unité
<b>NAA-57 - appareils touchés à Briare début juin 1940</b>	
2	Premier vol le 07/06/1940. Replié à Aulnat
154	Uniquement replié de Briare à Avord le 14/06/1940
155	Premier vol le 05/06/1940 (Briare). Replié à Agen
156	Premier vol le 04/06/1940 (Briare). Replié à Agen
157	Premier vol le 04/06/1940 (Briare). Replié à Agen
159	Premier vol le 05/06/1940 (Briare). Replié à Agen
<b>MS 230</b>	
519	Stationné à Coulommier. Replié à Avord
522	Stationné à Coulommier. 4e section à Briare. Replié à Aulnat le 15/06/1940
561	Stationné à Coulommier. Replié à Avord
867	Stationné à Coulommier. Replié à Aulnat le 15/06/1940
866	Stationné à Coulommier. Replié à Avord
872	Stationné à Coulommier. Replié à Avord
<b>C.510 Pélican</b>	
F-AQMH	récupéré le 22 juin à Agen. Sur place à l'Armistice
<b>Chasseurs (Curtiss &amp; Morane) - 2e section</b>	
MS 406 n° 227	Général d'Harcourt. Replié à Aulnat
MS 406 n° 602	Replié à Aulnat
MS 406 n° 717	Plus de trace après le 12/06/1940
H-75A-3 n° 302	Perçu le 13/06/1940. replié à Agen
<b>Section 2/104 GQG Terre</b>	
<b>C.635 Simoun</b>	
102	Dotation initiale. Reversé en décembre 1939
120	Dotation initiale. Reversé en décembre 1939
178	Dotation initiale. replié à Toulouse
179	Dotation initiale. Dernier vol le 15/05/1940. reversé au Groupement de chasse 23. Accidenté le 07/06/1940 à Valendon
213	Dotation initiale. Abandonné à Bordeaux ?
273	Un vol unique : repli de Briare à Aulnat le 15/06/1940
289	Dotation initiale. Replié à Usseil
290	Dotation initiale. Accidenté le 31 mai à Jouarre
304	Dotation initiale. Reversé en décembre 1939
305	Dotation initiale. Dernier vol le 21/05/1940 à Jouarre. Reversé au GC 23
308	Dotation initiale. Replié à Francazal le 23/06/1940
309	Dotation initiale. Envoyé en réparation le 13/04/1940. A Aulnat le 18/06/1940
449	Perçu le 05/06/1940. Replié à Francazal
<b>Maillet 201</b>	
15	Perçu le 05/12/1939. Accidenté le 04/03/1940
20	Perçu le 27/11/1939. Abattu le 22/05/1940
23	Perçu le 03/12/1939, reversé le 14/05/1940 au Groupement 23
26	Perçu le 02/01/1940. Dernier vol le 21/05/1940 vers Berck, touché par la Flak. Probablement abandonné à Pierre-Levée
28	Perçu le 01/12/1939. Reversé à une date inconnue.
29	Vient de la section CFACN. Premier vol le 01/06/1940. Dernier vol le 17/06/1940 vers Vichy. Sans doute sur place à l'Armistice (accidenté)
30	Perçu le 07/12/1939. Abattu le 23/05/1940
<b>Section de liaison du commandement des forces aériennes de coopération du Nord-Est</b>	
<b>C.635 Simoun</b>	
67	
139	Mis à disposition le 18/03/1940. Abandonné à Bordeaux
214	Dotation initiale
331	Dotation initiale. Replié à Aulnat par la 2/104
<b>Maillet 201</b>	
11	Mis à disposition le 18/03/1940. Abandonné accidenté à Vichy
25	Dotation initiale. Abandonné à ?
29	Replié à Vichy par la 2/104
<b>Luciole</b>	
F-ANTH	dotation initiale
F-AMSI	dotation initiale