

A  
Monsieur Flora

Paris

Le ..... 18. Février 1987

Cher Monsieur

A la suite de votre appel téléphonique de ces temps derniers, j'ai décidé de faire tirer un agrandissement d'une photo que m'a adressée mon camarade Van Wormhoudt, retiré à Loudun.

Ayant "retrouvé" ce camarade fortuitement, en vérité à la suite d'un mot que j'ai écrit au "Fana" et qui a été reproduit, sur la revue, dans son numéro 202, au sujet d'un accident de D.520, cet été, à Vannes, j'ai reçu tout dernièrement ce Potez 25 de Pau, en 1939.

Ceci dit, que vous dire ?

En 1939, nous avons passé le "Concours d'Istres" les 23, 24 et 25 Mai. L'Ecole d'Istres formait les pilotes de l'A de l'Air, à l'époque. Nous avons, à peu près tous, 18 ans à peine révolus. C'était mon cas, de même que Van Wormhoudt et d'autres avec lesquels je correspond.

Les événements de Septembre 1939 ont perturbé l'Armée de l'Air et une partie des candidats ont été envoyés en formation de "Mitralleurs" en place de pilotes (d'autant plus que l'on nous avait demandé ce que nous accepterions "à défaut" de pilote. Pour ma part, afin d'être sûr de voler, j'avais accepté cette éventualité...). Et nous sommes désignés pour rejoindre une Base-école, après visite médicale sérieuse dans un "Centre Médical d'examens des Forces Aériennes", pour moi, à Dijon, le 1er Août 39.

Le 16 Octobre 39, je rejoins le BA 136, à Pau, où nous retrouvons une centaine... que l'on n'attendait, mais alors, pas du tout ! Rien pour nous loger, rien pour nous habiller mais de quoi, tout de même, nous nourrir (en épluchant les P de T avant de manger...).

Installés comme des minables, à l'ouest du camp, dans un grand Bessonneau et à même le sol, sur des paillasses, les jeunes élèves "bon chic bon genre" se demandent où ils sont tombés... Pas d'eau, pas de WC, seulement des feuillées creusées par nous ! Enfin, après 4 ou 5 jours, on nous trouve, à la Base même, des bâtiments provisoires où nous installer. Les courants d'air du Bessonneau, fermé par un gigantesque rideau de toile pendu à des rouleaux, ont disparu et tant mieux. Nous étions toujours en civil, jusqu'au jour de la distribution de treillis et de leggings deux semaines plus tard... Toilette dehors, près d'un robinet, bidon de 2 l en main, et température voisine de 0 ° car nous sommes en Novembre et "sur la lande du Pont-Long", là-haut, au-dessus de Pau. Les cours avaient commencé, dès notre arrivée ou presque. Un mois plus tard, nous occupons des chambrées seyantes mais datant certainement de l'époque Guynemer, avec lavabo mais WC dehors, sur "tinettes". On nous attribue des tenues de "chasseurs", bleues, toujours type "Guynemer 1914", avec molletières et chemise sans col, un foulard bleu noué et rabattu devant, type cravate, si l'on veut. Ah ! ils étaient curieux à voir, les futurs Mitrailleurs ! Un jour, visite par le Gal d'Astier de la Vigerie (5 étoiles) qui dit, devant moi, à mon Général (Davet) : "c'est ça, Davet, des Elèves du Personnel Navigant ?". Davet répond : "c'est tout ce que nous avons pour les habiller". A propos du Gal Davet, et pour en venir au P.25, il y a eu un "vol de groupe" en Afrique, dans les années 28/32, commandé par le Commandant Davet, et peut-être sur P.25. J'ai dû lire cela sur un "Icare" déjà vieux, avec photo à l'appui. Information à citer, après vérification... Du premier coup, j'ai compris que la Base de Pau était plutôt un "camp" (comme dans le passé) qu'un quartier moderne et évolué (baraquements divers, chambrées séparées numérotées, vieux hangars, pas de sanitaires, installation très étendue des Services, anciennes salles d'instruction, sans confort, etc...). Notre 1er Bessonneau ~~fabri-~~fabriquait un GAO, au bout du terrain, à près de 2 kms, mais les avions avaient disparu pour le front (peut-être des Mureaux 113 ou 115, certainement pas des 63/11...). En résumé, ceci dit pour situer l'environnement réel d'une Base qui n'aurait pas dû accueillir des élèves du PN, même en 1939... Cazaux, à côté, c'était autre chose ! Il a fallu près de deux mois pour toucher une tenue AA, avec souliers fins et casquette. Enfin !

Quant au matériel "avions", il était hétéroclite... et

---

2/

Le .....

presque hors d'âge. Aucun appareil moderne attaché à la Base; que des types dépassés et bons à maintenir la main de pilotes rappelés pour la guerre. Je citerai 1 ou 2 B.200, 2 ou 3 P.540, 2 ou 3 LÉO 20 (échelle-double GR "Jupiter"), un Romano et un certain nombre de P.25 désarmés et utilisés, par nous, pour faire des "passages à la verticale" ou servir de "chasseur" lors des cours en vol de mitrailleuse-photo OPL (à partir d'un 540, par exemple).

Je peux ajouter un North-American d'entraînement à la chasse genre T.6 "Texan" biplace (pour formation sur Curtiss éventuelle). Si j'ai aperçu deux ou trois appareils modernes, ce furent des visites d'un jour d'un 406, d'un LÉO 45, d'un 63 et aussi d'un B.210 (joli décollage dans une "gloire" de neige... mais qu'il était "long" !). C'est tout pour le matériel. Je repense, pourtant, qu'il y avait un ou deux Caudron "Simoun" 220 cv "Bengali" qui devaient assurer la liaison pour les Dirigeants de la Base.

Les moteurs étaient réchauffés, sous les hangars, par des engins à catalyse, comme en 14/18... Mais j'ai souvent noté, sur mon "journal" personnel, que nous avons attendu des matinées entières que les moteurs "veillent bien" démarrer. Nous allions "à la soupe" et revenions vers 13 h en espérant voler l'après-midi... Et cela arrivait. Il y aurait des milliers de choses à dire sur cette drôle de guerre 39/40 ! Si l'on nous avait vus accoutrés et installés comme nous étions ! Enfin...

Parlons un peu des P.25... Je ne suis pas un spécialiste en la matière. Je suis heureux de vous envoyer cette photo d'un engin équipé d'un Lorraine que je crois être en W. Le nid d'abeilles est en façade et le capotage moteur

a dû faire l'objet de modification par rapport à celui d'origine. Je ne serais pas étonné que le nez du taxi ait été remanié. Comme nous en avons parlé, j'ai vu des 25 équipés d'une hélice bois munie, au centre, d'une griffe de lancement permettant l'accouplement avec un démarreur d'aérodrome type Odier à extenseurs (type 25 par exemple). L'hélice bois, à ma souvenance, était mariée avec un Lorraine 450. Certains P.25 de Pau étaient munis (à vérifier) d'un moteur en V de 500 cv (à vérifier aussi) de marque Renault. L'hélice était en métal avec un tel moteur, comme sur la photo jointe. Je me souviens d'avoir lu "Renault" et non pas Hispano. Je crois ne pas me tromper. Je ne puis dire si un démarreur Viet pouvait équiper les P.25; nous voyions lancer à la main car il n'y avait plus du tout d'appareil Odier. Vous remarquerez les cordes à piano visibles (petites et moyennes). Des haubans profilés se voient à la "cabane" et entre les plans. Les roues étaient, ou pleines, ou à rayons. J'ai vu au moins un P.25 disposer de capotage de roue en métal "blanc", comme celui du moteur, profilé convenablement. Je puis dire que les moteurs en V étaient nets, propres et brillants, sans doute en alliage.

Les tourelles manquaient et vous voyez que la place AR est dégagée, plus que la place pilote. Je ne puis dire ce qu'est cette tige horizontale, à gauche et en AR de l'échancrure du plan supérieur... Aucune souvenance de ce truc-là...

Je ne veux rien dire sur l'équipement intérieur de la place AR. Je volais debout et je ne me souviens pas d'avoir utilisé un siège. Peut-être sur un avion ai-je vu un manche mais j'ai plutôt souvenance d'un vide autour de moi, avec des courants d'air provoqués par une trappe inférieure ouverte et un trou en 1/2 rond permettant d'engager le pied pour, ensuite, enjamber la carlingue. Une petite plaque à ressort "devait" reboucher le trou mais le ressort étant "amorti" depuis longtemps, le trou laissait passer l'air à - 10 °, ou plus, en altitude ! Van Wormhoudt, qui est grand, volait à moitié sorti de l'habitacle ! Le P.25 disposait d'une béquille souple que l'on posait sur un BO pour rouler au sol. C'était un grand oiseau, en fait ! Le manche (que j'ai vu) se terminait, en haut, avec comme un cœur inversé évidé qui permettait de le tenir la main en pente à 45 °. Le couple devait être compensé aux empennages (à vérifier). Je vois le plan fixe légèrement décalé(?). Pour appuyer ce qui précède quant à nos vêtements, vous remarquez le treillis et les leggings. Le copain semble

---

3 suite au PS : Je joins une de  
mes photos en tenue "aérienne"  
André JOUVE (aux frais de mes  
parents)...

Le .....

porter un blouson à lui ou alors est-ce la veste du treillis enfilée dans le pantalon avec, dessous, un pull à col haut tricoté "maison"... Moi, j'avais un pull, le treillis et un "méchant" cuir impersonnel, souvent trop grand, un casque sur la tête, gants et passe-montagne tricotés également "maison". Un pied gelait car l'air du trou venait droit dessus... C'est noté en toutes lettres sur mon "journal" de 40. Quant au parachute ? Alors, là ! Souvent un para-siège, pendant à deux suspentes partant d'une ceinture trop grande, avec un bout de toile qui dépassait et que le type du "Sce parachutes" renfilait d'un coup de spatule. Avec ça, on était "paré"... pour passer à travers la ceinture à la moindre utilisation !

Quelques numéros de Potez 25 de Pau en 1939/début 40 :

- 1836 1405 1868 1652 1764

A lire ces numéros, il faut croire que la série des P.25 a été nombreuse. Il faut dire que nous devions en avoir dans nos colonies en TOE (dont certains réservistes m'ont parlé) dont l'équipement devait être amélioré par un réservoir plus ample et un outillage de dépannage et ensablement. Je crois me souvenir qu'il était plus ventru.

Deux mots sur l'élève Van Wormhoudt ici présent :  
1939 - "Istres" puis Pau-Cazaux-Brevet de Mitrailleur-Transformation sur avions rapides à Tours (P.63) puis affecté dans un Groupe de Glen-Martin d'Afrique. Blessé par la Flak (DCA allemande) mais sauvé par un blindage de son Glenn. Moi, sur mon Glenn, je n'avais pas de blindage.  
1940 "à la fin" de Juin, se trouve en AFN et opère durant

un certain temps. Rentre en France pour repartir dès l'arrivée des américains. Reste dans l'AA jusqu'en 46 mais les vols se réduisent tellement qu'il quitte l'Armée et revient chez lui.

Rentre dans le Contrôle de la Navigation aérienne (au bon moment...) et devient Contrôleur. Ensuite entre à "Aéroport de Paris" et devient Instructeur puis Ingénieur. Termine en 1984 comme Directeur de la formation des Contrôleurs de la Navigation aérienne à Orly. Se retire à Loudun.

Très bonne carrière choisie au bon moment !

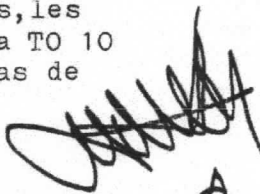
D'autres copains sont devenus : Prof. de gym de lycée, Insp. de Police, Agents Com. chez Berliet puis Renault, puis Dir. Commercial, un est "dans les affaires" et pilote à l'aéro-club de Perpignan (700 h privées) après avoir eu un avion à lui, un, Directeur de Banque à Roanne, etc... Quant à moi, je suis entré à la SNCF en 1942 (pour éviter d'être "ramassé" par les Allemands) puis suis devenu Kiné peu après la création du Diplôme. J'ai cessé fin Juin 86 à 65 ans et trois mois. L'aviation et le Chemin de Fer sont mes deux occupations préférées et je reste dans le coup mais pour le "rétro" seulement (vapeur d'un côté, avions à hélices de l'autre).

Là-dessus, j'arrête mon bavardage et j'ose espérer que les détails que je vous ai donnés sur l'ensemble de l'époque 39/40 ont pu vous informer, à défaut de vous intéresser réellement. Mais c'est à savoir car peu se l'imaginent. N'oubliez pas les Gouvernements "de gauche" d'avant la guerre, de 1936 à Juin 40. Le peu d'avions, les types dépassés, les "plans" prévus et non réalisés, les Cercueils-volants de M. Bloch/Dassault (le même), les commandes tardives aux USA, les missions sur l'Allemagne, de jour, avec des B.210, ou de nuit avec des A.143 (!!!), tout, quoi ! J'en dirais cent fois plus.

Je vous assure, cher Monsieur, de mes meilleurs sentiments et, comme dirait monsieur Jean Cuny : aéronautiquement vôtre !

PS: à propos des tourelles, nous étudions seulement les TO 7, 10 et 14bis, les seules réglementaires en 40. La TO 10 est un modèle de 1931. A Pau, pas de tourelle.

+ lettre copiée de  
Van Wormhout (à garder)

  
A. J.