

LA CARRIÈRE D'UN ANCIEN PILOTE

Raymond Louis Maurice GABARD

1919 - 2018

Sergent pilote au Groupe de chasse III/6 (3/6) en 1940

Croix de Guerre – Médaille militaire

Croix du Combattant Volontaire 1939-1945

Ordre national du mérite

Chevalier de la Légion d'Honneur

Au soir de sa vie, en 2010, Raymond GABARD a confié à ses enfants, petits-enfants et amis de « l'Amicale des Anciens du EC 1/11 » ses souvenirs de sa carrière militaire. Le texte rédigé et documenté initialement a été légèrement remis en forme dans cette page, les dates vérifiées, mais les quelques petites inexactitudes du récit, même si la mémoire du pilote était exceptionnelle, n'ont pas été rectifiées. Par contre, les photographies et les scans des documents fournis ont été « restaurées ». Né le 14 octobre 1919 à Saint-Benoît (Poitiers - Vienne), fils d'un cordonnier, Raymond GABARD, est décédé le 18 avril 2018 à Lanester (Morbihan) dans sa 99^{ème} année.

1^{ère} PARTIE

J'ai toujours été relativement effacé et très discret sur mon passé, je n'en ai pas honte, bien au contraire, mais on ne vit pas avec le passé. Pour moi, seuls le présent et l'avenir comptent.

Ce sont mes enfants et petits-enfants qui m'ont demandé, en raison de mon âge (91 ans) de me faire connaître davantage, avant de disparaître. Je profite donc de votre demande de renseignements sur les retraités pour vous transmettre mon curriculum vitae.

Tout d'abord le virus du pilotage m'a atteint je crois en 1927, après l'accident de Nungesser et Colis, deux aviateurs qui tentaient de traverser l'Océan Atlantique en avion. Je n'avais pas 8 ans, mais cet accident m'avait impressionné. Puis vinrent plus tard les grands exploits aéronautiques, Coste et Bellonte, Lindberg, Mermoz etc., les as de la guerre 1914/1918 tels Guynemer, Fonck. A cela s'ajoutait mon caractère indépendant, effacé, cherchant l'isolement et la Liberté. Seuls l'aviation et le pilotage pouvaient me satisfaire.

La chance me vint d'un Ministre de l'Air Pierre Cot, qui eut la bonne idée de créer l'Aviation Populaire qui permettait à des jeunes gens de 17 ans de voler gratuitement en avion et de passer les 2 brevets de pilotage (voir pièces Jointes) qui permettaient de transporter des passagers sur tout le territoire français.

Bien entendu, j'ai profité de cette possibilité de voler gratuitement en 1936 et 1937. J'ai passé mes brevets de pilote 1^{er} et 2^{ème} degré en début 1938. Entre temps, j'avais passé l'examen et la visite médicale pour m'engager dans l'Armée de l'Air pour une durée de 3 ans en qualité d'élève-pilote.

Je suis reçu, et le 23 avril 1938, je rejoins la Base Aérienne d'Avord, en vue d'être incorporé et d'être ensuite dirigé sur l'Ecole de Pilotage des Avions Hanriot à Bourges afin de passer les épreuves de Brevet Militaire de Pilote d'Avion, (date et numéro du brevet : 27 Juillet 1938 n°26431).

Ce brevet de pilote me permettait de piloter, mais il fallait acquérir une spécialité : « Chasse » pour les meilleurs pilotes, ensuite « Bombardement » puis « Reconnaissance ». C'est à la Base Aérienne d'Istres que le choix s'est fait, après des tests en vol, je suis dirigé vers la formation des pilotes de chasse.

Vols sur Morane 315 pour étudier l'aérologie sur les Alpilles, puis sur Morane 230 pour la partie Chasse proprement dit, c'est à dire voltige à longueur de journée. Puis vers la fin du stage, vols sur Morane 225, gros monoplace d'acrobatie, et enfin pour terminer l'entraînement vers avril 1939, vols sur Dewoitine 500 et 510 (appareils de chasse équipant depuis de nombreuses années certaines escadrilles).

L'Ecole d'Istres étant terminée, je suis affecté à Reims, au Groupe de Chasse II/4, 4^{ème} Escadrille (Petit Poucet), c'était le 15 mai 1939. Mon instruction se poursuit par des vols de prise en main et d'entraînement sur Curtiss P-36. Puis vint le 28 août 1939, Nous décollons pour un terrain d'opération, situé à Xafféwillers dans les Vosges ; nous sentions la guerre qui arrivait à grands pas. Nous nous posons sur un terrain non préparé, herbes hautes, nivellement du sol inexistant, aucun abri ni constructions même sommaires, pour abriter les pilotes et le personnel. Cela représentait la gabegie dans laquelle s'enfonçait la France depuis de nombreuses années. J'étais très jeune, je n'avais pas 20 ans, et pourtant tout le personnel, les officiers, les pilotes, les quelques mécaniciens présents avons dû avec scies, serpes sécateurs, etc. tailler des abris dans les bois entourant le terrain afin de protéger les avions du Groupe (une trentaine) de la vue aérienne de l'ennemi (nous étions fin août 1939). Une anecdote : le 30 ou le 31 août 1939, une autorité des Eaux et Forêts s'est présentée au Commandant afin de verbaliser pour avoir tailler des branches de la forêt. Inouï !!!



Sur le terrain de POITIERS - Fin 1936
Mes débuts dans l'aviation, devant un POTEZ 60



Brevet de pilote 1^{er} degré

LICENCE-1. **LICENCE**

PHOTOGRAPHIE DU TITULAIRE



Signature du titulaire : *Raymond Gabard*

La licence de PILOTE D'AVIONS DE TOURISME en date du *14 Février 1938* N° *9981* a été délivrée à M. *Gabard Raymond* qui est autorisé, par la présente licence, à piloter les types d'appareils indiqués à la page 7.

La validité de la présente licence est indiquée aux pages 4 et 6.

A Paris, le *14 Février 1938*
Le Directeur de l'Aéronautique Civile.

LICENCE-2. **LICENCE**

ETAT-CIVIL

Nom : *Gabard*

Prénoms : *Raymond Louis*

Nationalité : *Française*

Lieu de naissance : *Beaune (Côte d'Or)*

Date de naissance : *14 Octobre 1914*

Domicile : *3 rue de la République, Ponthiers (Nièvre)*

SIGNALEMENT

Taille : _____

Cheveux : _____

Front : _____

Sourcils : _____

Yeux : _____

Nez : _____

Bouche : _____

Barbe : _____

Menton : _____

Visage : _____

Teint : _____

Signes particuliers : _____

LICENCE-7. **APPAREILS AUTORISÉS**

La présente licence autorise le titulaire à piloter les types d'appareils ci-après :

TYPES DES APPAREILS	VISA
Tous les types d'avions de tourisme	<i>Raymond Gabard</i>
	<i>Commandant de l'interdrome de MONTES (Château Bougon) 14.50 Août 1938</i>

BREVET D'APTITUDE

ETAT-CIVIL

Nom : *Gabard*

Prénoms : *Raymond Louis*

Nationalité : *Française*

Lieu de naissance : *Beaune (Côte d'Or)*

Date de naissance : *14 Octobre 1914*

Domicile : *3 rue de la République, Ponthiers (Nièvre)*

SIGNALEMENT

Taille : _____

Cheveux : _____

Front : _____

Sourcils : _____

Yeux : _____

Nez : _____

Bouche : _____

Barbe : _____

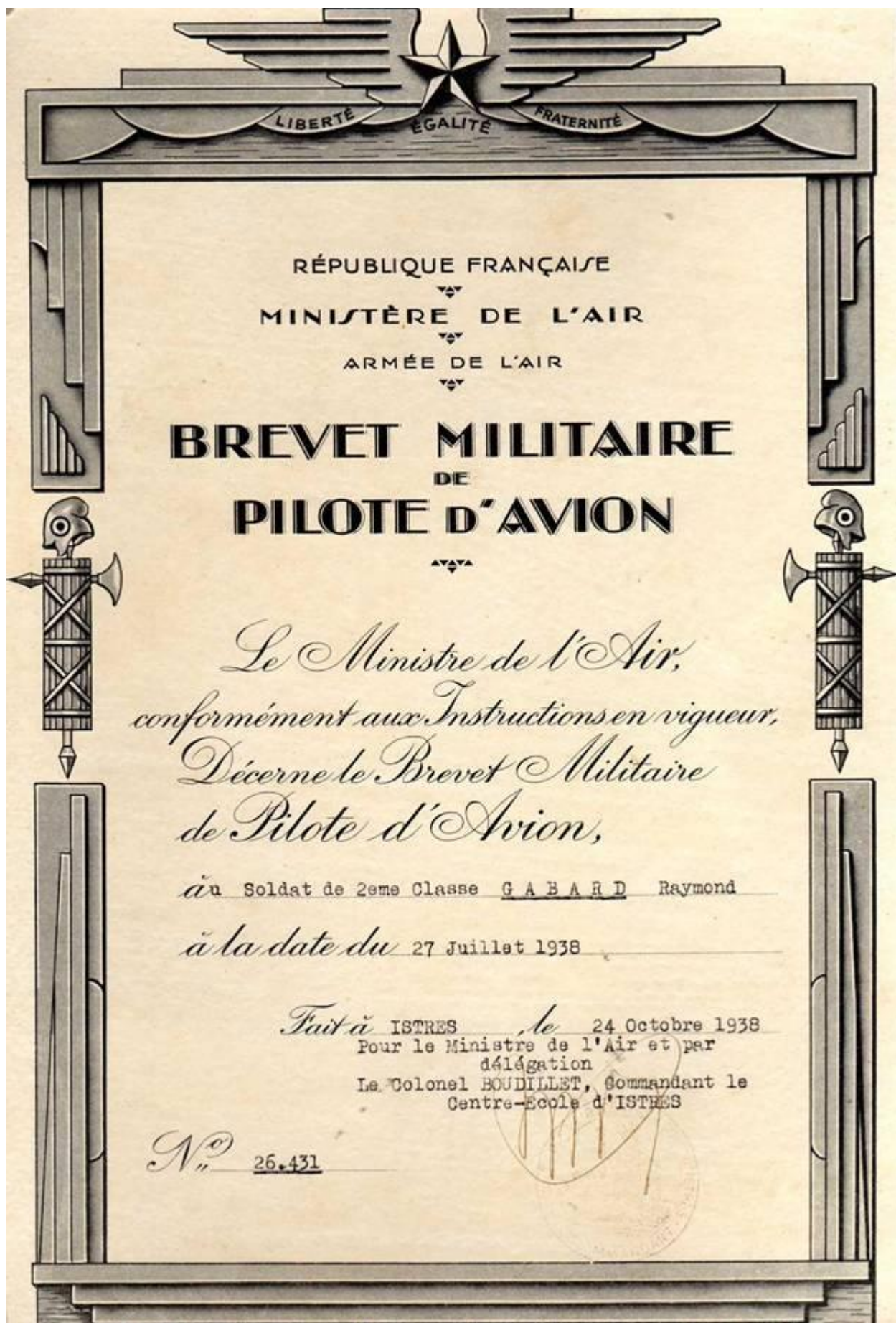
Menton : _____

Visage : _____

Teint : _____

Signes particuliers : _____

Brevet de pilote 2^{ème} degré





Bourges – Juillet 1938 - Photo fin de Stage Brevets militaire de pilote d'avions



Avec mon brevet sur la poitrine



Morane Saulnier MS.225



Istres - Début 1939 – Stage Chasse sur Morane 225
Avec les copains devant un Morane 225
DE LA FLÉCHÈRE - DIETRICH - GABARD - DELPARTE - MUSELLI



Mars 1939 – Istres - Fin du stage Chasse Istres - Devant un Dewoitine 510



Istres – Mars 1939 -Photo de fin de Stage Chasse



Avec Marcel ALBERT- As du Normandie Niémen - Héros de l'Union Soviétique

La Spa 155 renaît le 15 mai 1939 au GC II/4 en tant que 4^{ème} escadrille de la 4^{ème} Escadre de Chasse, dont l'organigramme est alors le suivant :



Capitaine CLAUDE
(Photo coll. SHAA)



Sous-Lt DUPERRET
(Photo coll. SHAA)

Etat Major :

Capitaine CLAUDE, Commandant d'escadrille

Sous-lieutenant DUPERRE, Officier-adjoint

Pilotes :

Sous-lieutenant MOINE, sous-lieutenant GIRARD, adjudant PLUBEAU, adjudant TESSERAUD, adjudant BAPTIZET, sergent DE LA CHAPELLE, sergent GABARD, sergent BOYER, sergent OLIVIER

Puis vint le 3 Septembre, La guerre....

.... et le 7 septembre 1939, la première mission de guerre du Groupe à laquelle je participe : voir page suivante le « Journal de Marche » de l'Escadrille.

Jusque-là tout allait relativement bien, formation parfaite de pilotes de chasse, mais nous n'avions jamais effectué de tir, ce qui en guerre est indispensable, évidemment. Aussi le Commandement soucieux de la vie de ses pilotes réduisait les vols de guerre, pour les jeunes, en attendant un stage de tir. J'ai alors été affecté au GC I/4 basé dans le nord de la France (secteur plus calme).

EXTRAIT DU JOURNAL DE MARCHÉ DE LA 4^{ème} ESCADRILLE DU GROUPE DE CHASSE II/4

AOÛT 1939

28 AOÛT 1939

A 4h15, après une nuit blanche pour beaucoup de pilotes, rassemblement des officiers et sous-officiers en ville. A 5 heures tout le monde est présent au hangar avec la petite valise. On apprend le point de stationnement du groupe en campagne, il s'agit du terrain de XAFFEVILLERS que tous les pilotes repèrent sur la carte avec une photo aérienne à l'appui. A 8h30 l'ordre de départ arrive pour tous les avions du groupe, la 3^{ème} Escadrille décolle derrière le capitaine BORNE ; la 4^{ème} Escadrille décolle à 9h 35 et 1h 10 après tout le monde se pose sur le nouveau terrain, après quelques atterrissages parfois comiques. Nous rencontrons le personnel arrivé par l'échelon roulant et nous prenons contact avec notre nouvelle garnison champêtre. Le groupe entier est stationné à Roville-aux-Chênes, petit village situé à 4 kilomètres du terrain, sur la route de Rambervilliers à Lunéville. Le groupe reçoit un accueil que nous qualifions tout de même d'amical de toute la population (250 habitants) qui loge des troupes pour la première fois. L'affectation des logements est faite en pleine nuit par le commandant du groupe, assisté du sous-lieutenant CUNY, de la 3^{ème} Escadrille qui a bien du mal à se faire obéir de tout le monde. Certains logent dans des chambres et couchent dans des lits dont le confort est proportionnel à l'ancienneté et au grade, les jeunes sous-officiers couchent dans des granges, dans le foin. Il paraît néanmoins que la nuit fût bonne pour tout le monde malgré la température assez basse et qu'au réveil le moral de tous était excellent. Quant aux avions, nous les avons laissés en bordure nord du terrain, en lisière d'un bois et sous la protection d'une garde. Tous les 50 mètres une alvéole est ébauchée et un camouflage provisoire fait de branchages protège tous les avions des indiscretions possibles. Le P.C. de l'Escadrille s'est installé près du P.C. du Groupe, il est bien pauvre (celui du groupe avec sa salle de renseignements l'est aussi).

SEPTEMBRE 1939

3 SEPTEMBRE 1939

Hier matin les murs de Roville étaient placardés d'affiches annonçant la mobilisation générale, ce soir à 17 h. La France est déclarée en état de guerre avec l'Allemagne (l'Angleterre l'était depuis 11 heures). Ces tristes nouvelles ne nous ont pas empêché de continuer notre installation qui, inexistante le jour de notre arrivée commence à prendre tournure. Tout le monde a fourni un gros effort, en particulier le personnel mécanicien qui, sous la direction de son chef, le sergent-chef LANSON a réalisé des merveilles. Les avions sont enfin camouflés efficacement, les alvéoles ont été approfondis et les branches d'arbre coupées nous ont mis sur le dos le chef du service des eaux et forêts. Le bar de l'escadrille qui, au début, était installé en plein vent sous deux gros arbres, est maintenant recouvert d'une toile de tente et possède un ameublement qui, pour être de fortune n'en pas moins agréable, nous n'insistons pas sur la façon dont les planches qui ont servi à construire les tables ont été achetées. Quoiqu'il en soit son chiffre d'affaires a considérablement augmenté et maintenant à toute heure du jour on peut y prendre casse-croûte, œufs variés et bière. Le lieutenant GIRARD fait installer un réfectoire pour les hommes : quatre tables. Les sous-officiers mangent sur les tables du bar. La soupe, amenée de Roille par la roulante, fait le tour du terrain et est distribuée sans distinction de grades à tout le personnel du groupe. L'installation à Roville a aussi évolué, tout le personnel du groupe est maintenant logé dans un ancien couvent désaffecté. Le lieutenant DUPRET, officier de tir du Groupe, a profité de cette semaine pour construire, avec l'aide des réservistes, une butte de tir au nord-est du terrain, près de la corne du bois de sapins occupés par les avions de la 3^{ème} escadrille. Le 1^{er} septembre, nous avons eu le plaisir d'apprendre que les sergents LE CALVEZ et WERNERT étaient reçus à l'école de Versailles.

7 SEPTEMBRE 1939

Première mission de guerre de l'Escadrille (et du Groupe aussi). La plupart des pilotes qui n'ont pas volé depuis quinze jours commencent à avoir des démangeaisons dans les mains, aussi les trois patrouilles qui sont demandées sont-elles particulièrement appréciées.

Elles comprennent :

- 1° Le capitaine CLAUDE, adjudant PLUBEAU, aspirant LE CALVEZ
- 2° L'adjudant BAPTIZET sous-lieutenant GIRARD, sergent DE LA CHAPELLE
- 3° l'adjudant TESSERAUD, sergent GABARD

Missions de protection décevantes pour tout le monde, puisque le ciel était vide et que le vol n'a été, en fait, qu'une reconnaissance des lignes. Nous ne signalerons qu'une chose : quelques tirs de D.C.A. vers LANDAU ; Le POTEZ 63 de l'escadrille, piloté par le sous-lieutenant DUPERRET est parti également sur les lignes effectué une reconnaissance que le colonel COCHET commandant des Forces Aériennes de la 5ème Armée, à laquelle est rattaché le groupe, désirait faire personnellement. Sans protection, le colonel COCHET a survolé, l'altitude de 2000 mètres, les lignes ennemies de ZWEIBRICKEN à Offenbourg, avec des pointes avancées sur KARLSRUHE et RASTATT. La défense arrière du POTEZ était assurée par le radionavigant adjudant GERBET ;

8 SEPTEMBRE 1939

Journée de gloire du groupe, de déception à l'escadrille, La 3^{ème} escadrille. Le sergent JEAN décollant avec le plein complet d'essence sur le terrain lourd, s'est mis en vrille à 100 mètres d'altitude, et s'est écrasé au sol où son avion a pris feu.

10 SEPTEMBRE 1939

Au cours de deux missions de protection comprenant huit sorties, rien n'est à signaler. A ROVILLE se déroulent les obsèques du sergent JEAN, au milieu de l'émotion du groupe entier auquel s'est jointe la population de ROVILLE.

11 SEPTEMBRE 1939

En début de journée à l'escadrille, le capitaine CLAUDE, au cours d'une cérémonie toute intime, lit la deuxième citation de GUYEMER, mort au champ d'honneur il y a 22 ans.

Est-ce son souvenir qui, planant sur les pilotes de la 4, les a fait rencontrer pour la première fois les avions ennemis ? Dès l'arrivée de la patrouille de l'adjudant PLUBEAU – adjudant BAPTIZET – sergent DE LA CHAPELLE sur le secteur WISSEMBOURG-LAUTERBURG, vers 11 heures, PLUBEAU aperçoit au loin trois chasseurs ennemis qui piquent dans leurs lignes et disparaissent sans espoir de poursuite.

Mais, à 11h20 nos trois pilotes sont attaqués dans le soleil – comme il se doit – et ¾ arrière par 3 chasseurs ennemis (des Henkel 112).

En février 1940, je pars pour le Centre d'Instruction de Chasse de Montpellier pour y effectuer un stage de tirs sur Morane 406.



Montpellier – Février/mars 1940 – Exercices de tir - Devant un Morane 406
KUNTZEL et MILLET (au centre : instructeurs) et GABART (à droite)

INSIGNE DE LA 4^e ESCADRILLE DU GROUPE DE CHASSE 2/4
(Début de la Guerre)



INSIGNE DE LA 6^e ESCADRILLE DU GROUPE DE CHASSE 3/6
(A compter du 12 Avril 1940)



Le 12 avril 1940, je reprends la vie d'escadrille au Groupe de Chasse III/6 (6^{ème} Escadrille), dotée de Morane 406, Bons appareils, ayant beaucoup de qualités comme avions de chasse, mais lents par rapport aux chasseurs et bombardiers allemands.

Pour plus de détails lire le : [Livre de marche de la 6^{ème} Escadrille](#)

Transcription du document officiel archivé au S.H.D.

Nous arrivons au 10 mai 1940, jour de la grande offensive allemande. Vers 3 heures du matin, nous étions sur un terrain de guerre à Chissey-sur-Loue dans le Jura, réveil, puis décollage en direction de Dijon, qui subissait un bombardement. Un groupe Heinkel 111 qui venait de bombarder la ville rentrait vers l'Allemagne. Vu la différence de vitesse, avec 2 autres pilotes du groupe III/6, nous avons pris en chasse les derniers avions allemands du groupe puis nous avons dû cesser l'attaque, faute de munitions. Un Heinkel 111 perdait de la vitesse et fumait énormément. Nous avons supposé qu'il s'était abîmé en Suisse.

Le lendemain, 11 mai 1940, 8 heures du matin, décollage vers un peloton de seize Heinkel 111 qui se déplaçait dans la région de Gray (Haute-Saône), quelques pilotes de la 5^{ème} escadrille avaient déjà attaqué quand nous sommes arrivés, nous étions 3, nous avons pris le Heinkel 111 en chasse, puis touché, il s'est posé en catastrophe dans un champs, près de Pirey au nord-ouest de Besançon.

Le 25 mai 1940, après un bombardement de notre terrain à Coulommiers, nous avons décollé 7 avions afin de rejoindre les bombardiers qui venaient de nous attaquer, j'étais jeune (20 ans), nous nous sommes trouvés au milieu d'au moins 50 chasseurs et bombardiers allemands, je l'avoue maintenant, j'étais un peu perdu, nous étions seuls contre tous, il n'y a pas eu de dommages graves chez nous, mais des avions criblés de balles.

Quelques jours après, alors que nous n'avions pratiquement plus d'avions en état de voler, le général d'Harcourt, Inspecteur Général de la Chasse, est reçu dans la tente abritant le commandement du Groupe III/6 pour nous annoncer notre départ pour Le Luc (Var) afin de percevoir des Dewoitine 520 (Chasseurs modernes pour l'époque).

Le 31 mai, en fin d'après-midi, nous décollons pour Le Luc (nous avons pu récupérer quelques Morane 406 en état de vol pour le voyage). Voyage sans histoire, atterrissage sur le terrain du Luc, agréable, ça sentait le midi. Quelques patrouilles de surveillance dans le secteur, dans l'ensemble pas d'ennemis en vue. Ceci jusqu'au 11 juin où nous décollons pour Toulouse (3 Morane 406)

pour les convoier à Francasal, puis le lendemain, direction Blagnac Aux Usines Dewoitine pour y percevoir 3 D.520 neufs. Puis retour sur Le Luc.

Le 18 juin, dans la journée, les fausses nouvelles se propageant rapidement, nous apprenons que les troupes allemandes allaient prendre Marseille et que les Italiens envahissaient le sud de la France. Nous étions donc encerclés et il fallait partir le plus rapidement possible. Ces informations étaient fausses, mais cependant en fin d'après-midi nous recevons l'ordre de décoller pour Saint-Laurent de La Salanque (aérodrome près de Perpignan) pour ensuite rejoindre par la voie des airs l'Algérie.

Je décolle vers 19 heures, mais je suis obligé de revenir ayant des problèmes de carburant. Je me retrouve donc seul au Luc avec mon mécanicien. Celui-ci réussi à réparer sommairement mon D.520 pour me permettre de rejoindre Perpignan. Je me pose vers minuit à Saint-Laurent, mais mon Chef d'Escadrille, le capitaine Stehlin (devenu général par la suite), me conseille de changer d'avion, (il y en avait beaucoup, toute la Chasse Française étant là !). Dans la nuit, avec 2 ou 3 mécaniciens, nous sommes allés récupérer un autre D.520 au hasard. Le lendemain, préparation des avions, mise en place des réservoirs supplémentaires pour la traversée de la Méditerranée, puis le 20 Juin décollage pour Alger.

Vol direct, sans problème particulier, sauf en survolant les Baléares, quand nous sommes survolés par des Messerschmitt 110 ; nous les connaissions depuis la campagne de France, ils étaient méchants ! D'autre part, pour alléger nos D.520 pour la traversée nous n'avions aucune munition. Heureusement, ils n'ont pas attaqué, c'étaient des avions espagnols du général Franco en vol, tout simplement. Nous avons eu très peur.

Atterrissage à Alger Maison Blanche, sans problème, il ne restait pas beaucoup de carburant dans les réservoirs. Nous pensions tous que la guerre contre l'Allemagne allait se poursuivre dans les territoires français outre-mer. Il n'en fut rien.



**Alger - 24 juin 1940 - Devant mon D.520 « Le Sachem »
JAPIOT – KUNTZEL (du GC III/3, ancien moniteur en 1939) - GABARD – DIAZ**

Nous décollons d'Alger le 24 Juin 1940 et partons sur Morsott, aérodrome de campagne situé entre Tébessa et Souk-Ahras, mais un vent de sable incite de capitaine Stehlin à se dérouter avec la 6^{ème} Escadrille et nous nous posons sur terrain de Constantine.

Là, période de délassément, physique et moral, car nous n'avions plus le droit voler ; les commissions d'armistice allemande et italienne nous ayant demandé de démonter les carburateurs et les hélices, pour rendre nos avions inutilisables. Alors, vie de vacanciers avec en bon souvenir la piscine de Sidi M'Sid !

A Constantine je suis allé chez un coiffeur et lors de la conversation je l'ai vexé : huit jours plus tard mes cheveux ont commencé à devenir blond. Je me suis habitué à ce changement, jusqu'au jour, où revenant à l'Escadrille (je rentrais de Casablanca, sans doute...), mon retour fut très remarqué grâce à ma chevelure devenue bicolore !

Le 8 Juillet remise de décorations par le général Vuillemin (dont ma Croix de Guerre) à Sétif.

Le 11 juillet, suite à la destruction de la flotte française à Mers el Kébir par les Anglais, remise en état de vol de nos avions et départ pour Alger Maison Blanche, sans autres détails, puis au cours des jours qui suivirent, décollage pour Oran (en vue de représailles sur Gibraltar et aussi pour réagir si les anglais avaient l'intention de poursuivre leur attaque).

Puis retour sur Alger avec une activité très réduite (services de garde, de semaine, revues, etc.). Heureusement pour les pilotes, quelques vols d'entraînement, d'essais, de convoyages (D.520, Caproni, Potez 25 TOE, etc.)

A signaler, un vol qui se termina par un désastre : le matin du 22 juillet 1940, j'effectuais un vol d'essai après réparation d'un D.520 sur la mer au large d'Alger à 7 000 mètres d'altitude. Soudain, le moteur tombe en panne totale. J'avais le terrain en vue : en vol plané je pose l'avion sans histoire à Maison Blanche, L'avion étant au milieu du terrain, je demande à l'officier de piste du personnel et un véhicule pour le déplacer. Il était 12h 45, il me répond : *« on s'en occupera cet après-midi, allez déjeuner ! »* C'est ce que je fis mais il y avait seulement 10 minutes que j'étais à table quand j'entends un bruit très fort venant de la piste. C'était un réserviste qui, profitant du calme pendant l'heure de déjeuner, en avait profité pour voler. Il y avait beaucoup de place à côté mais il a percuté mon avion que je venais de sauver quelques minutes avant. Le pilote n'était que blessé (15 jours d'hôpital, mais 2 D.520 HS. !)

Puis vint fin octobre 1940, décollage du GC III/6 pour Casablanca (le 30/10), nous devons, en principe partir à Dakar pour défendre l'A.O.F. menacée par les Anglais. Le terrain de Casablanca était envahi par la Chasse Française (D.520 et Curtiss P-36 notamment). Après quelques jours d'hésitation, mission Dakar annulée, mais nous restons néanmoins à Casa jusqu'au 15 Janvier 1941 ; nous rejoignons alors Alger.



Mon Dewoitine 520 « 'le Sachem » à Casablanca en 1941



**Au retour d'un vol sur Dewoitine 520 à Casablanca en 1941
Le GUENNEC, STEUNOU, GABARD et JAPIOT**

Reprise du même rythme de travail à Alger qu'avant le départ pour Casablanca, jusqu'au mois d'avril 1941 car, en 1938, je m'étais engagé pour 3 ans dans l'Armée de l'Air et ces 3 années se terminaient le 23 avril. Mon Chef d'Escadrille me convoque alors dans son bureau et me propose un choix cornélien :

1° La démobilisation et retour chez mes parents à Poitiers.

2° Rester dans l'Armée de l'Air, mais partir dans moins d'un mois en Syrie pour combattre les Anglais (et paraît-il des pilotes Français qui avaient rejoint Londres)

Le lendemain matin, ma décision était prise : la démobilisation et mon retour à Poitiers chez mes parents.

Malgré ma peine de quitter (provisoirement) l'aviation, malgré Mers el Kébir, je ne pouvais me battre contre les Anglais, qui pour moi, représentaient notre seul espoir de chasser l'occupant de France. Nous étions en avril 1941. J'ignorais l'appel du 18 Juin. La vie en Algérie était agréable, je ne m'imaginais pas un seul instant la vie en zone occupée.

Je dois vous expliquer ce qu'est le « Grand Sachem » dont on parle dans les extraits du Journal de Marche de la 6^{ème} Escadrille, notamment le 22 juillet et le 28 octobre 1940. Ce « Grand Sachem » était le surnom que m'avaient donné mes camarades du stage de Chasse à Istres. Ce nom m'était resté dans l'Armée de l'Air où j'étais plus connu sous ce nom que sous le nom de Gabard !

II- X T R A I T

DE L'ORDRE "C" N° 66
en date du 23 juin 1940

Le Général Commandant en Chef VUILLEMIN,
Commandant en Chef des Forces Aériennes

C I T E

.....

A L'ORDRE DE L'AVIATION DE CHASSE

.....

Les Officiers et Sous-Officiers du Groupe de Chasse 3/6, dont les noms suivent :

.....

- G A B A R D (Raymond) - Sergent

"Jeune chasseur plein d'allant, a pris part à un combat contre un peloton de
16 bombardiers ennemis".

.....

LES CITATIONS COMPORTENT L'ATTRIBUTION DE LA CROIX DE GUERRE AVEC ETOILE DE
VERMEIL.

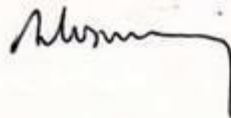
Signé : VUILLEMIN

EXTRAIT CERTIFIE CONFORME

Le Général de division aérienne FABRE
Directeur du personnel militaire
de l'armée de l'air,

Homologation publiée au
Journal Officiel du
31 mai 1941

Le Colonel CLEROUIN
Chef du 3^e Bureau de la DPMMA



COPIE

EXTRAIT DU JOURNAL DE MARCHÉ
DE LA 6° ESCADRILLE DU GC III/6

.....
11 Mai 1940
.....

Un heinkel 111 est abattu près de Besançon par la patrouille de l'Adjudant
LE GIOAN et la patrouille du Lieutenant LEGRAND - Sergent-Chef LE GUENNEC
Sergent GABARD.
.....

Extrait certifié conforme au
Journal de Marche déposé au S.H.A.A.

.....
Chef du Service historique de l'Armée de l'Air



FIN DE LA 1^{ère} PARTIE

2^{ème} PARTIE

Donc, me voilà en cours de démobilisation. Je prends le bateau à Alger pour Marseille, puis le train jusqu'à Nîmes, (au Camp Marguerite), lieu où se trouvait le Centre Démobilisateur. Ce n'était plus l'ambiance de l'Afrique du Nord, ni de l'Escadrille : les gens sont tristes, peu aimables, j'ai même été l'objet de reproches lorsque je parlais de mes fonctions de pilote de guerre. La débâcle et la défaite, c'était de notre faute.

Après ma démobilisation, j'ai reçu un bon de transport pour Poitiers. J'ai pris le train à Nîmes, seulement il fallait passer la ligne de démarcation entre la zone occupée et la zone libre. Cette ligne se trouvait à Langon (près de Bordeaux) et là, il y avait un contrôle des papiers (je l'ignorais). Après l'arrêt du train, je vois deux feldgendarmes allemands qui contrôlaient les documents pour pouvoir entrer en zone occupée ; pour moi ce fut un choc terrible car brutalement je suis revenu à la triste réalité de la défaite. Moi qui aimais la Liberté et les grands espaces, je me suis senti enfermé, pris dans une souricière. Que faire ? Pour l'instant : subir !

Le voyage se termine à Poitiers, je retrouve mes parents, puis après un long entretien, il fut décidé que je «me cache» chez eux en ne parlant pas de mon proche passé, ni de la guerre, il valait mieux que les Allemands l'ignorent. Pour passer le plus inaperçu possible, j'ai appris le métier de cordonnier afin d'avoir une relative tranquillité pendant quelques temps, en attendant de reprendre la lutte contre les envahisseurs.

J'ignorais toujours l'appel du Général De Gaulle du 18 Juin 1940, mais en parlant avec mes parents, ils m'ont appris qu'à Londres le combat continuait contre l'Allemagne. C'est alors qu'ils m'ont fait écouter l'émission « Les Français parlent aux Français » à Radio-Londres sur le vieux poste de TSF. Cette émission m'a redonné l'espoir et m'a incité à trouver un moyen de lutter contre l'occupant.

Etant jeune je pensais être plus tard pilote d'avion et également j'avais été frappé par les exploits du 2^{ème} Bureau, c'est à dire l'espionnage. Devant la situation dans laquelle je me trouvais, pourquoi ne pas tenter. Seulement, voilà, on n'entre pas dans un service de renseignements pour demander du travail comme à « l'ANPE ». Il me fallait chercher un contact.

Je continuais à réparer des chaussures, quand vint dans la boutique de mes parents un monsieur que mon père me présenta : « Mr Egreteau, secrétaire

général de l'Intendance de Police à Poitiers. L'intendant de police étant l'autorité chargée de gérer l'administration et le matériel de la police pour la région du Poitou (5 départements : Vienne, Deux-Sèvres, Vendée, Charente et Charente-Maritime). Cela pour dire que ce Mr Egreteau pouvait présenter un certain intérêt pour moi, d'autant plus que c'était un ami de mon père.

Lors d'une conversation avec ce monsieur, il me demanda si dans mes relations je connaissais des officiers ou des sous-officiers de l'Armée Française, dans le but de leur proposer d'entrer dans la Police afin de les protéger et éventuellement de les avoir sous la main en cas de besoin, ceci dit dans le bon sens, c'est à dire lutter contre l'occupant. Nous avons sympathisé puis nous sommes séparés. Nous étions vers le mois de mars 1942.

Je continuais le travail avec mes parents, lorsque les autorités françaises de Vichy créèrent le Service du Travail Obligatoire (STO) obligeant pour cela tous les français de 18 à 50 ans (je crois) à se faire recenser pour ce STO (sous-entendu : travail dans les usines d'armement en Allemagne). Bien entendu, j'ai refusé de me faire recenser, seulement, me trouvant alors passible de sanctions, il fallait me cacher. Cela se passait début novembre 1942.

Il me fallait passer en zone libre, seulement j'étais dans l'illégalité, ne m'étant pas fait recenser. Aussi, je me suis adressé à une amie, à Jardres, village de la Vienne sur la ligne démarcation, Mademoiselle Braconnier. Elle était institutrice dans ce village et elle connaissait un cultivateur qui acceptait de me faire passer en zone libre. Je me suis mis dans un sac de pommes de terre, avec d'autres sacs de pommes de terre, bien à l'intérieur du chargement car les Allemands donnaient des coups de baïonnettes sur les sacs extérieurs d'une façon routinière. Bref, je me suis retrouvé en zone libre et je suis allé à une ferme (La Baudenalière) près de Tercé (Vienne).

Il est à noter que presque simultanément à mon passage en zone libre, Le 7 ou 8 novembre 1942, les Américains débarquent en Afrique du Nord, ce qui provoque l'invasion de la zone libre par les Allemands.

Bien que dans une relative tranquillité, cette solution ne pouvait être que provisoire. J'ai rejoint la ville de Châteauroux (en vélo) pour essayer de trouver un avion sur l'aérodrome pour tenter de rejoindre l'Espagne ou l'Angleterre. Hélas, rien. Je suis revenu à ma ferme et j'ai appris alors, par un messenger inattendu que Mr Egreteau de l'Intendance de Police suivait toujours mes pérégrinations, et avait l'intention de me faire entrer dans la Police.

Donc, fin janvier 1943, je me rends à Poitiers pour y subir les épreuves du concours d'entrée dans la Police. Quelques jours après, j'apprends (sans surprise) que je suis reçu et affecté au Commissariat de Police de Poitiers à compter du 10 février 1943.

Je me présente donc le 10 février 1943 au Commissariat de Police de Poitiers et après présentation au Commissaire Central, il me dit que dans quelques jours, je partirais faire un stage de formation de Gardien de la Paix. Quelques jours après, je pars donc en stage pendant environ 6 semaines, puis je prends officiellement mes fonctions à Poitiers.

J'étais alors en sécurité, je gagnais ma vie, mais puisque pour l'instant je ne pouvais piloter, j'ai cherché un contact pour faire du renseignement et participer ainsi à chasser les allemands de France.

Vers le début de l'année 1943, un brigadier nommé V....., un de mes amis, car ancien sous-officier parachutiste, nous avons sympathisé, qui en quittant son service m'interpella et me demanda s'il m'était possible d'aller sur un pont de chemin de fer à l'entrée de Poitiers, vers 3 heures 30 du matin, un train de marchandises devant passer avec des véhicules blindés, de les compter et de lui donner le chiffre lors de son passage au Commissariat en début de matinée.

Ce que je fis, mais intrigué par cette mission bizarre, je lui ai demandé pourquoi. Il m'a répondu, nous en reparlerons dans quelques jours. Peut-être une huitaine de jours après, il m'a avoué ce qu'il faisait : Agent de renseignements pour le B.C.R.A. (Bureau Central de Recherches et D'Actions), Service rattaché au Bureau du Général de Gaulle à Londres. Je ne croyais pas à une telle aubaine. Mon camarade me dit que son chef, le lieutenant De F...., de l'Armée Française lui avait demandé de trouver un agent susceptible de faire du renseignement avec lui.

Quelques jours après cette conversation, il m'a demandé si j'acceptais ce type de travail. J'ai, bien entendu dit oui. Alors nous nous sommes retrouvés au domicile du Lieutenant De F...., rue Bourbeau à Poitiers. Evidemment nous n'étions que tous les trois. Après m'être présenté au Lt De F...., ce dernier me demanda si j'acceptais de travailler pour le B.C.R.A. J'ai accepté sans hésiter, puis il m'a donné les consignes de travail, c'était assez compliqué, car évidemment c'était le secret absolu, personne ne devait connaître mon appartenance à ce service (ni parents ni femme, ni amis, etc.)

J'appartiendrai ainsi aux « Forces Françaises Combattantes » - Réseau Hunter – en qualité d'Agent P1.

Je repris ensuite mon travail de police, tout en travaillant pour la résistance. Ainsi, plusieurs mois passèrent, je m'adaptais très bien à mes fonctions d'Agent S.R., quand vers le mois de mars 1944, le Commandant de Police LASSEUBE vint me voir pour me demander si j'accepterai de devenir gérant d'un mess de la Police (à créer). J'avais seulement 24 ans, je venais d'être nommé sous-brigadier, et je n'avais jamais fait ce travail. Enfin, après un entretien assez ardu avec ce Commandant, j'acceptais.

Beaucoup de travail ; c'était bien sûr l'occupation, il fallait tricher avec les règlements sur les restrictions de nourriture. J'avais à nourrir les fonctionnaires de police, mais aussi ceux de la préfecture, des pompiers, des fonctionnaires des Ponts et Chaussées, etc. Comme personnel j'avais un chef cuisinier, 2 anciens militaires (1 Sénégalais catholique) et 1 Dahoméen musulman) - il y avait donc problème lorsqu'il y avait du porc au menu - deux femmes aux cuisines et quelques serveuses et serveurs.

Je dois ajouter que le travail de gérant était plutôt fait par le commandant Lasseube ???, mon rôle se limitant surtout à la comptabilité et à la réception des clients.

Après quelques jours (une quinzaine, peut-être), je me suis posé une question, car outre les fonctionnaires habituels, j'ai eu à nourrir, dans une pièce réservée aux invités, les chefs des Services de la Police Politique français (la S.A.P.) notamment, quelques policiers allemands dont la gestapo, etc. Ces gens-là, m'apportaient souvent des renseignements intéressants, seulement, il me fallait être très prudent, car le moindre faux pas pouvait m'emmener au peloton d'exécution.

J'ai dit plus haut que je m'étais posé une question, je me la pose encore aujourd'hui : pourquoi, venant d'être intégré dans les services de renseignements français, je quitte mon travail de policier pour celui de gérant d'un mess de la police, fréquenté par des invités un peu particuliers. J'en avais parlé au Lt De F.... (mon chef de réseau), il n'était pas au courant !

Je suis resté dans ces fonctions jusqu'à la libération de Poitiers, (enfin une quinzaine de jours après la libération). Seulement j'ai eu un problème qui aurait pu m'être fatal. En effet, Poitiers a dû être libérée le 6 septembre 1944, et le lendemain en début d'après-midi, une voiture des F.F.I. (Forces Françaises de l'Intérieur) s'arrête devant le mess et 2 hommes en descendent, mitraillettes à la main et viennent m'arrêter. Ils me conduisent dans un bureau de fortune avec un type qui n'avait qu'un bras, en civil avec un brassard, et qui commence à m'interroger. Tout cela avec mitraillettes dans le dos. Il était environ 14 heures. Je lui disais qu'il se trompait et que moi aussi j'appartenais à la Résistance, il persistait dans son idée que je travaillais avec les Allemands. J'avoue que je trouvais le temps un peu long, car en cette période les exécutions sommaires allaient bon train. J'avais cependant un peu d'espoir car comme tous les jours j'avais rendez-vous à 17 heures, dans un lieu qui changeait quotidiennement, pour rendre compte au Lt De F.... de mon travail.

Vers 17 heures 30, alors que la conversation commençait à s'envenimer, arrivent Le Lt De F.... avec mon ami V.... qui m'enlèvent brutalement et me sortent de cette pénible situation, le Lt De F.... ayant une explication avec le manchot, celui qui m'avait fait arrêter.

Je dois reconnaître aujourd'hui, après 65 années, que ce mess était un nid d'agents de renseignements, il y avait même eu quelques quiproquos malencontreux ; par exemple, j'avais neutralisé une serveuse en la faisant enlever par des membres de la Résistance, je l'avais prise pour un agent allemand, et c'était un agent F.T.P. (Francs-Tireurs et Partisans, communiste) !

Quelques jours après cet « incident » (mon arrestation), je recevais une carte type professionnelle certifiant notre appartenance au Services Spéciaux et demandant aux forces de libération de nous porter aide et assistance. Ceci pour éviter que de telles arrestations se produisent, je n'avais sans doute pas été le seul à être inquiété.

Je dois dire que le B.C.R.A. (nom initial de mon organisation) est devenue la D.G.S.S. (Direction Générale des Services Spéciaux), organisme qui actuellement s'intitule je crois D.G.S E.

Les Allemands ayant quitté une grande partie de la France, dont la région de Poitiers, je décide de reprendre du service dans l'Armée de l'Air, comme pilote de chasse.

GOUVERNEMENT PROVISOIRE
DE LA
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

D. G. S. S.

SERVICES SPÉCIAUX
CONTRÔLE GÉNÉRAL DU SUD-OUEST

N° 128/CAB.



TEMOIGNAGE DE SATISFACTION

*Le Lt-Colonel DUX Contrôleur Général des Services Spéciaux
pour la France Sud-Ouest est heureux d'exprimer sa vive satisfaction
à Monsieur CABARD Raymond qui a contribué avec courage et
dévouement à la libération de la France en s'engageant dans les Services
Spéciaux, servant ainsi son pays sous l'occupation de l'ennemi.*

Fait à Toulouse le, 3 Janvier 1945

Le Lt-Colonel DUX Contrôleur Général des Services Spéciaux
pour la France Sud-Ouest :



MINISTERE DE LA DEFENSE NATIONALE
-:-:-:-:-
FORCES FRANCAISES COMBATTANTES DE
L'INTERIEUR
-:-:-:-
Echelon Liquidateur du Réseau HUNTER

N° 46

A T T E S T A T I O N

L'échelon liquidateur du Réseau HUNTER, des Forces Françaises Combattantes, atteste que, conformément aux prescriptions des articles 3, 5 et 6 du Décret du 21 Mai 1946 (Journal Officiel du 29 Mai 1946) ,

M. **MR GABARD. Raymond**

. du Réseau HUNTER, remplit les conditions fixées pour l'attribution et le port de la

MEDAILLE COMMEMORATIVE FRANCAISE DE LA GUERRE
1939-1945

avec barrette LIBERATION

Fait à PARIS, le 4-12-48

Le Colonel BELLEUX
Chef du Réseau HUNTER
p.o. l'Officier liquidateur,



N.B. - La présente attestation donne droit au port de la Médaille Commémorative Française de la Guerre 1939-1945, avec barrette Libération (décret du 21 Mai 1946) .

L.11.10.48.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

Modèle 326-2/2

MINISTÈRE DES ARMÉES

SOUS-DIRECTION DES BUREAUX
DU CABINET

BUREAU DES DÉCORATIONS

Loi du 4 février 1953 (J. O. du 5 février 1953)

N° d'inscription

5 4 1 2 3

CROIX DU COMBATTANT VOLONTAIRE 1939-1945

Par décision n° 2 9 7 9 en date du 27 MARS 1969

le droit au port de la Croix du Combattant Volontaire a été reconnu à

Monsieur G A B A R D Raymond, Louis, Maurice

né le 14 octobre 1919 à SAINT-BENOIT (Vienne)

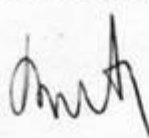
A Paris, le 27 MARS 1969

POUR AMPLIATION

L'Administrateur civil hors classe, BERT
Chef du Bureau des Décorations.

Le Ministre des Armées,

Signé : MESSMER



8 822212 0

OFFICE NATIONAL
DES ANCIENS COMBATTANTS
ET VICTIMES DE LA GUERRE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

N° 78211

CARTE DU COMBATTANT

Office d MORBIHAN Valable du 22.7 1964 au 21.7 1969

Délivrée à

M. *ancien* *Gabard*

Prénoms *Raymond*

Domicile *46 Rue Kerdaniel LANESTER*

Né le *14 Octobre 1919*

A *St Benoit* Départ *Vienne*

Le 22 JUIL 1964

Le Président de l'Office

Le Titulaire



MODÈLE N° 1

OFFICE NATIONAL
DES ANCIENS COMBATTANTS
ET VICTIMES DE LA GUERRE

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

N° 174006

CARTE DE COMBATTANT
VOLONTAIRE DE LA RÉSISTANCE

Office départemental
d Pyrénées-Orientales

délivrée à

M. GABARD

Prénoms : Raymond

Domicile : St Estève (P.O)

Né le 14.10.1919 à St Benoit

le 22 Juin 1976

Le titulaire

Le Président de l'Office départemental,

Le Chef du Service Départemental,



J. M. 902116 (3878)

REPUBLIQUE FRANÇAISE

N° 2004

D. G. S. S.

D. P. M.

NOM **GABARD**

Name

PRÉNOM **Raymond**

Christian name

DATE de NAISSANCE **14.10.1919**

Date of Birth

Secieur : **Centre-Ouest**

Affectation : **Agent S.R.**

N° Matricule : **R.J. 2004**

HAUT COM 7

SERVICES

SPECIALUX

FRANÇAIS



Les autorités des forces de Libération sont priées de
porter aide et assistance au porteur de la présente carte
et de le mettre en contact avec l'officier français de liaison.

The Authorities of the Liberation forces are asked to
give help and assistance to the bearer of this paper and
to introduce him to the french joining officer.

RB/EM

MINISTÈRE des ARMÉES
TERRE

Direction du Personnel Militaire
de l'Armée de Terre

Bureau "Coordination Administrative"

Section "RÉSISTANCE"

Aucun duplicata. Modèle n° 315/013-
livré, le porteur de la présente attesta-
tion ne devra s'en dessaisir en aucune
circonstance et, en cas de besoin, faire
établir des copies conformes. —

ATTESTATION n° 107.405

d'appartenance aux F. F. C.

Original à conserver
par l'intéressé.

Monsieur GABARD Raymond, Louis, Maurice

né le 14.10.1919, a servi en qualité d'AGENT P I

du 1.8.1943 au 30.9.1944

au réseau "Hunter"

des Forces Françaises Combattantes.

~~Exéc.~~

Paris, le 16 JUIN 1960

CERTIFIÉ EXACT :

Pour le Ministre et par délégation

Le Général Directeur du Personnel de l'Armée
de Terre

Pour le Colonel, Chef du Bureau CO-AD

Le Chef de Bataillon CHANTEL

Chef de la Section "RÉSISTANCE"

Les services accomplis en qualité d'Agent P I comptent comme services militaires
actifs.

J. M. 932125. [24142] (2)

FIN DE LA 2^{ème} PARTIE

3^{ème} PARTIE

La guerre est pratiquement terminée en France. Je vais reprendre du service dans l'Armée de l'Air en qualité de pilote. Nous étions approximativement début novembre 1944. Je suis d'abord dirigé sur la Base Aérienne de Tours (Indre et Loire) aux fins d'incorporation puis après une attente d'environ un mois, ce n'est que le 13 décembre 1944 que je décolle de Marignane à bord d'un « Dakota » avec trois autres pilotes pour Rabat. Nous sommes très bien reçus par les autorités marocaines. Puis après quelques jours passés à Rabat, nous nous dirigeons sur Casablanca, où nous passons les Fêtes de fin d'année.

Début janvier 1945, nous partons vers Kasba-Tadla, village perdu dans le centre est du Maroc, au pied de l'Atlas, où se trouve un terrain d'aviation militaire d'entraînement à la Chasse. Les vols commencent le 3 janvier 1945 sur Morane 230 et Vultee BT-13 « Valiant » pour voltige, sur « Stamp » pour vol sur le dos, sur bimoteur Caudron C.78 pour P.S.V., sur Douglas A-24 « Dauntless », gros avion embarqué biplace de la Marine pour l'entraînement sur grosses machines avant d'être lâché sur monoplace Curtiss P-36.

Je suis ensuite dirigé sur Meknès au C.I.C (Centre d'Instruction de Chasse) d'où je reprends l'entraînement sur bombardier en piqué Curtiss P-40 « Tomawak ». L'entraînement consiste en combats aériens classiques, mais aussi tirs sur cible au sol, bombardement en piqué, mitraillage sur cible mouvante au sol, attaques de convoi, ponts, etc., tirs sur cible en vol (manche à air). Ce type de travail était dans l'ensemble nouveau et passionnant pour moi. Il a duré 2 mois de février à mars 1945.

Dès le début d'avril, ce fut le lâché sur Curtiss P-47 « Thunderbolt ». Cette adaptation au P-47 dura environ 1 mois (Avril). Je faisais le même travail que sur P-40.

Début mai 1945, ce fut la fin du stage. Comme j'étais très bien classé, j'ai pu choisir mon ancien Groupe de Chasse, le GC III/6 qui était stationné alors à Strasbourg, et la même Escadrille avec en plus, cerise sur le gâteau, mon ancien mécanicien Bertrand !

Le 12 mai 1945, jour de mon arrivée à Strasbourg en P-47, venant de Casablanca (convoyage), j'apprends la fin de la guerre depuis le 8 mai. Évidemment ce fut pour moi une excellente nouvelle, mais avec un regret : celui

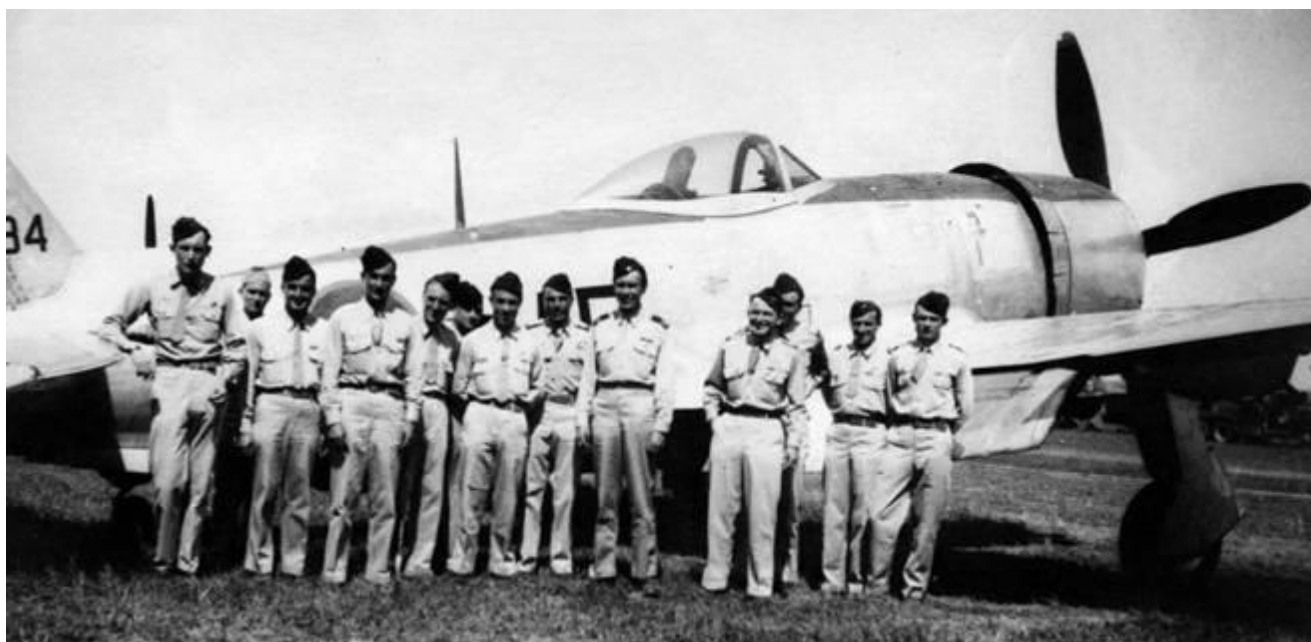
d'arriver trop tard, car je me sentais parfaitement formé pour terminer le travail avec mes camarades.

J'ai alors repris ma vie en escadrille, mais en temps de paix. Vols d'entraînement. Beaucoup de survol de l'Allemagne, des villes bombardées et totalement détruites, de Berchtesgaden et du nid d'aigle d'Hitler etc. Bref, j'avais retrouvé la vie calme et relativement monotone d'une escadrille en temps de paix.



Début 1945 B- C.I.C. Meknès - Devant un Curtiss P 47 « Thunderbolt »

DATE	Fonction à BORD	GRADE, NOM et fonction des autres membres de l'équipage et des passagers	Type ET NUMÉRO de l'avion	DISTANCE et nombre d'atterrissages	DURÉE	NATURE du SERVICE AÉRIEN	OBSERVATIONS
		Mois de		Mai 1945			
1er mai 45	Pilote	1er place	P.47/15	000	1	1.35	Ex. Gen. Ben. Maffing - Combat.
2er mai 45	"	"	P.47/15	500	1	1.00	Ex. Defile - Victoire -
3er mai 45	"	"	P.47/15	1000	1	0.40	Defile. Victoire. Mchur.
4er mai 45	"	"	P.47/15	1000	1	1.40	Maffing. P. Combat
5er mai 45	Passager	2 ^{me} M. M. M.	A.24/574	1000	1	0.50	Mchur. Casablanca -
6er mai 45	Pilote	1 ^{er} place P.47	D.32/670	1000	1	1.00	Casablanca. Mchur -
7er mai 45	"	"	P.47/15	1000	1	1.10	B. P. M. Maffing.
8er mai 45	"	"	P.47/674	1000	1	2.20	Mchur. Alger.
9er mai 45	"	"	P.47/674	1000	1	2.10	Alger. Cagliari.
10er mai 45	"	"	P.47/674	1000	1	2.30	Cagliari. Salou de Vallon
11er mai 45	"	"	P.47/674	1000	1	0.30	Salou (de Vallon) Marignane
12er mai 45	"	"	P.47/674	1000	1	2.20	Marignane. Le Bourget.
13er mai 45	"	"	P.47/674	1000	1	1.15	Le Bourget. Strasbourg.
15.5	"	"	" 108	"	1	0.40	Reconnaitre stations
17.5	"	"	" 112	"	1	1.40	Entretien



Strasbourg -12 mai 1945 - Arrivant de Meknès – Convoyage
 LE COQ – X -GABARD – X – X – CRON – MICHAUX - Cdt CLAUSSE
 Cne GATARD- X – X – X --SCHNEIDER

Ceci, jusqu'au 15 octobre 1945, jour où une note du Ministère de l'Air arrive à l'Escadrille demandant aux anciens membres de la Police, rappelés à l'activité après la libération de leur ville, (c'était donc mon cas) de vouloir choisir entre rester dans l'Armée de l'Air ou retourner dans la Police. Après réflexion, j'étais marié et j'avais une petite fille de 2 ans, le Groupe de Chasse III/6 devait partir pour l'Indochine et certaines gens optimistes me disaient que bientôt, il y aurait des avions dans la Police, j'ai alors opté pour mon retour dans la Police...

FIN DE LA 3^{ème} PARTIE

4^{ème} PARTIE

Le 1^{er} novembre 1945, je reprenais mes fonctions au Commissariat de Police de Poitiers.

J'avais été nommé brigadier le 1^{er} octobre 1944. Bien entendu je conservais mon grade.

Me voici de retour au commissariat de Police de Poitiers, je suis chargé de créer un nouveau service qui maintenant a pris le nom de police de proximité. J'avais environ 10 gardiens de la paix sous mes ordres, un par quartier, qui devaient rester en contact avec les habitants et s'informer de ce qui n'allait pas (sécurité, salubrité, circulation, etc.). Ce service fonctionnant bien, j'y suis resté jusqu'à ce qu'une note du ministre de l'Intérieur recherche des volontaires pour devenir motocycliste des B.R.M. (Brigade Routière Motocycliste), c'étaient les premières formations de Police Routière en France. Le siège de la B.R.M. serait Poitiers, nous serions une vingtaine de motocyclistes avec les 5 départements de la région Poitou comme rayon d'action.

J'ai été intéressé par cette proposition, et en début 1949, je pars à l'Ecole de Sens pour la formation motocycliste de police routière. Ainsi, le 16 Juin 1949 la B.R.M. de Poitiers commence à fonctionner. Le travail était intéressant pour moi, mais j'attendais les avions promis.

Quelques années après, nous perdons notre autonomie de B.R.M. pour être rattaché aux C.R.S. Peu de changement pour moi, mêmes locaux, même travail.

Le 1^{er} janvier 1954, je suis nommé brigadier-chef et je suis désigné pour prendre le commandement du Peloton Motocycliste de la C.R.S. 6 à Nice. Affectation très agréable sur la Côte d'Azur. Rayon d'action : tout le sud-est de la France. Beaucoup de travail. Le 16 avril 1956, je dirige l'escorte motocycliste française pour le mariage du Prince de Monaco Rainier avec Grâce Kelly. Ceci, jusqu'à fin 1957, quand un télégramme arrive au service radio de la C.R.S.6 demandant des candidats pour devenir pilotes et mécaniciens au Groupement Hélicoptère de la Protection Civile.

Bien entendu, je suis volontaire. L'année 1958 se passe pour moi en stage de formation de pilote, puis de vol en montagne. J'attendais alors mon affectation, quand vers la fin de l'année 1958, le chef du Groupement Hélicoptère me

demanda d'effectuer le stage d'officier de paix à l'Ecole Nationale de Police de Saint Cyr au Mont d'Or. J'ai tout d'abord hésité, car faire encore un stage qui n'avait aucun rapport avec l'aviation ne m'enchantaient pas.

Enfin, j'ai accepté sous réserve de pouvoir m'entraîner au pilotage lors de mes temps libres. Ce qui fut accepté.

Après 7 mois de stage, je sorti officier de paix (lieutenant) et suis affecté à la Base de Lorient, nous étions en septembre 1959. Je pris mon travail de pilote avec beaucoup de plaisir, l'ambiance de la Base me rappelait un peu la vie d'escadrille. En janvier 1960, il y eu le malheureux accident de Jacques DUMAS et Raoul LE BERGER à la barre d'Etel (Morbihan). Puis après le départ du capitaine Vallet (des Sapeurs Pompiers de Paris), je pris le commandement de la Base, en février ou mars 1960.

Ce commandement, je l'ai assuré jusqu'à fin juillet 1965, venant d'être nommé capitaine, j'avais été désigné pour devenir Chef de Base à Perpignan.

Le 16 Janvier 1974, je suis nommé commandant.

Je suis donc resté à Perpignan jusqu'en 1975 (13 octobre) pour partir à la retraite, j'avais 56 ans.

FIN DE LA 4^{ème} PARTIE

Centre d'Instruction
et d'Application
de la Sécurité Publique
S E N S

Ecole Motocycliste

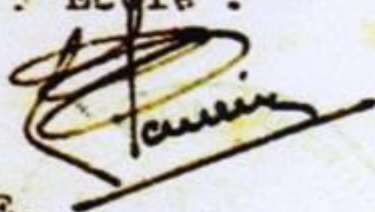
SENS, le 15 JUIN 1949

BREVET de MOTOCYCLISTE

Je soussigné, POULAIN Emile,
Officier de Paix Principal, commandant
l'Ecole Motocycliste du Centre d'Instruc-
tion et d'Application de la Sécurité
publique de la Sécurité Nationale, à SENS
(Yonne), déclare et certifie que Monsieur
GERARD...RAYMOND
de la Brigade Routière Motocycliste de ..
.....POITIERS.....
a suivi avec succès le stage de formation
de motocycliste de la Sécurité Nationale,
du 29 Mars au 12 Juin 1949.

Il a été classé ...1^{er}... sur 71...
élèves.

L'Officier de Paix Principal,
Commandant l'Ecole :



Vu
Le COMMISSAIRE DIVISIONNAIRE,
Directeur du C.I.A.S. :




FENWICK

BELL *Aircraft* CORPORATION

Certificat d'Aptitude

N° 514

AUX FONCTIONS DE PILOTE D'HÉLICOPTÈRE

Délivré à M^r Raymond Gabard

qui a suivi avec succès les cours théoriques et pratiques de l'Ecole
d'entrainement FENWICK, sur BELL modèle 47 G

ISSY - LES - MOULINEAUX, le 17 Octobre 1958



CH Louis Miesoin

DIRECTEUR DU DÉPARTEMENT AVIATION

[Signature]
CHEF PILOTE



Pour conclure, ce document représente simplement ma vie, non pas celle d'un héros, loin de là ! Ce n'est pas du tout mon idée, mais celle d'un homme qui a vécu une période un peu particulière de l'histoire de France avec ses aléas.

J'aurais pu m'étendre davantage sur différentes anecdotes mais cela aurait pris une éternité... A mon âge il vaut mieux être bref.

Merci d'avoir suivi mon cheminement sans vous lasser, je l'espère.

Je dois vous signaler tout de même qu'après avoir piloté de nombreuses grosses machines durant toute ma carrière, maintenant j'en suis réduit à piloter un fauteuil roulant électrique ! C'est la vie !

Fait à Saint-Estève, le 20 octobre 2010

Raymond GABARD



Raymond GABARD, son épouse et sa fille Annick, en 1945 au moment de sa retraite de l'Armée de l'Air et la maquette de son Curtiss P-47 « Thunderbolt » de la seconde Escadrille du GC III/6 « Roussillon » avec le « masque rieur ».



Vers 2005 Raymond GABARD et Alain Le GUENNEC, son copain du GC III/6 en 1940



**Raymond GABARD – 10 janvier 2015 - Remise de la Légion d'Honneur
Fêté pour ses 95 ans par ses camarades de l'Association des Anciens de l'EC 1/11**

<https://www.pilote-chasse-11ec.com/raymond-gabard-notre-grand-ancien-honore/>

« L'HISTOIRE du GROUPE de CHASSE III/6 »

ORGANISATION des PAGES INTERNET PRINCIPALES

Par François-Xavier BIBERT – 2008/2021 – Droits réservés

PAGES PRINCIPALES	PAGES ANNEXES	PAGES COMPLÉMENTAIRES
Première partie de Chartres (09/39) à Bouillancy (11/39)	Album Joseph BIBERT n°1	Historique Officiel GC III/6
	Album Joseph BIBERT n°2	Livre de marche 5^{ème} Escadrille
	Album Joseph BIBERT n°3	Livre de marche 6^{ème} Escadrille
	Album Joseph BIBERT n°4	Effectifs du GC III/6
		Terrains du GC III/6
Seconde partie : de Wez Thuisy (11/39) au Luc (06/39)	Définition des missions du GC III/6 à Wez-Thuisy	Morane Saulnier 406
	Album Joseph BIBERT n°5	Dewoitine 520
	Reportage Photographique SCA du 10 mars 1940	
	La Campagne de France (10 mai au 18 juin 1940)	BIOGRAPHIES GC III/6 (+)
	La journée du 15 juin 1950 au Luc en Provence	Emile BOYMOND 14/05/40
STroisième partie : l'A.F.N. (1940/1944)	Album Joseph BIBERT n°6	Arnould de GERVILLIER 21/06/40
	<i>Carnet d'exode de Julienne BIBERT</i> <i>Prévu Fin 2020</i>	Pierre CASTANIER 24/05/40
	Campagne du Levant (1941)	Charles MAIGRET 25/05/40
	Album Joseph BIBERT n°7	Emile MARCHAL 26/05/40
	<i>Album Joseph BIBERT n°8</i>	Marcel STEUNOU 23/06/41
		Jean ASSOLLANT 05/05/1942
AUTRES PAGES 1939/1940	AUTRES BIOGRAPHIES	Léon RICHARD 26/05/1943
Les victoires de la Chasse Française	Henri BIARD - GC II/3	Pierre LE GLOAN 11/09/43
Les différentes patrouilles	Robert DUBOST - GC I/2	Gabriel MERTZISEN 30/09/1951
Insignes Bombardement	Jean JOUQUANT - GR I/22	AUTRES BIOGRAPHIES GC III/6
Insignes Chasse	Alain MOUSET - GC II/8	André CHAINAT
Insignes Reconnaissance	Robert PELISSIER - GC III/1	Charles GOUJON
Le Bar de l'Escadrille	Lucien POTIER - GC I/3	Michal CWYNAR