

CÔTE FRANÇAISE DES SOMALIS – DJIBOUTI

1936 / 1939

Portraits d'Aviateurs

Par son carnet d'adresses et les légendes de ses photos, on connaît quelques noms d'aviateurs que le sergent Joseph BIBERT a côtoyé à Djibouti pendant son séjour.

Si les « seconds couteaux » ont sans doute été tout aussi méritants que les « premiers », seuls ceux-ci laissent vraiment des traces...

Joseph BIBERT a retrouvé certains de ces aviateurs plus tard. En particulier à Lahr, entre 1951 et 1956, le lieutenant-colonel BILBAULT, au 1^{er} CATAC commandé alors par le général Jouhaud.

En février 1945, alors adjudant-chef au « Bureau Technique » de la BA 117 à Paris (Balard), il participa à l'enquête du grave accident du Junkers Ju-52 n°12 du Groupe de Transport GT 3/15 « Maine » dans l'Anti-Atlas marocain, avion piloté par le lieutenant GIOCANTI, avec lequel il avait volé sur Potez 25, en particulier le 9 mars 1939

DATE.	FONCTION * NOMB.	GRADE, NOM et FONCTIONS DES AUTRES MEMBRES de l'équipage et des passagers.	TYPE ET NUMÉRO de l'AVION.	ALTI- TUDE MAXIMA	DISTANCE et NOMBRE d'atterriss- ges.	DURÉE.	NATURE du SERVICE AÉRIEN.	OBSERVATIONS.
			Mars de		Mars 1939			
					Report 1111.00			
1	Pilote	Lieut Michel radio	P ²⁵ 380	600	1	0.29	Ex ^{te} au champ de Jébaud	
"	"	Lieut Cros "	380	600	1	0.20	- d -	
"	"	Lieut Pailhan "	380	400	1	0.20	- d -	
3	"	C ^{te} Carbauxer (van)	739	1000	1	1.20	Djibouti Djibouti	
"	"	o.k.	739	1200	1	0.30	Djibouti Djibouti	
6	"	Lieut Aucher mie	1073	1500	2	2.00	Djib. Farber Djib.	
7	"	C ^{te} Loew abs	739	400	1	1.29	Liaison TPF avec AT 3	
9	"	Lieut Bebert mie	1477	2100	1	3.19	R ^{te} Nord. Muzha. Alsek. Boudouane Boudouane. Boudouane. Boudouane.	
10	"	Lieut Carthage abs	1477	400	1	1.19	Ex ^{te} champ de Jébaud - Muzha	
16	"	Lieut Pailhan radio	1477	400	1	0.20	Djibouti val de groupe	
17	"	Lieut Aucher mie	1477	2000	3	3.29	Djib. Muzha. Farber. Muzha. Boudouane. Boudouane.	
22	"	M ^{re} Carbauxer (van)	1477	1500	3	2.20	Djib. Djibouti Muzha. Farber. Boudouane. Boudouane.	

Carnet de vol de François GIOCANTI – Mars 1939

SOMMAIRE

« Louis » François Marius BILBAULT (1905/1981) - p.3

Pilote militaire- Armée de l'Air

André JAPY (1904/1974) - p.8

Pilote civil - Pionnier de l'aviation française

Georges CURTHELEY (1902/1964) - p.11

Pilote militaire - Armée de l'Air

René GATISSOU (1915/2012) - p.13

*Mécanicien et mitrailleur de l'Armée de l'Air
Compagnon de la Libération*

Henri MOGUEZ - p.16

Pilote militaire - Armée de l'Air

François GIOCANTI (1909/1993) - p.23

Pilote militaire - Armée de l'Air

Max Pierre Henri CORBEAU (1910/1940) - p 34

Pilote militaire - Armée de l'Air

Roger Jules Paul VANTILLARD - p 36

Pilote militaire - Armée de l'Air

« Louis » François Marius BILBAULT (1905/1981)

Dans l'album de photographies de Joseph BIBERT



**2 décembre 1937 - Le capitaine BILBAULT (à droite) accueille l'aviateur René JAPY
A gauche, en short, l'adjutant pilote VANTILLARD : voir page 31
JAPY a volé d'Istres à Djibouti sur Caudron Aiglou « F-ANSI » : 5 099 km en 23h 53
Record du monde de distance pour avion de cette catégorie**



**3 décembre 1937 - André JAPY et le capitaine BILBAULT
Départ du vol de retour de l'aviateur qui arrivera à Istres le 7 décembre.**

Biographie de Louis BILBAULT adaptée de :

<http://www.amicaa.fr/2017/06/commissaire-general-louis-bilbault.html>

Louis BILBAULT est né à Nice le 6 juillet 1905, issu d'une vieille famille niçoise. Son aïeul a construit la 1^{ère} digue du Var. Son grand-père a construit, entre autres, l'église Notre-Dame en 1877, les abattoirs, le pont Garibaldi et les jardins Albert 1^{er}

Il entre à l'école spéciale militaire de Saint-Cyr en 1925 (Promotion Maroc et Syrie). Il en sort en 1927, option « Aéronautique » avec le grade de sous-lieutenant.

Le 27 décembre 1927, il épouse Marie-Louise Ravel, fille de Léon Ravel, administrateur général aux colonies, qui rentre de Madagascar.

Officier élève à l'école d'application de l'aéronautique de Versailles de 1927 à 1928, il obtient, en moins d'un an, les brevets d'observateur en avion (n°1087 le 13/07/28), d'observateur en ballon. Après son stage à l'école de pilotage d'Avord, il reçoit son macaron de pilote (n°22 272) le 31/10/1928. Le 6 mars 1929, il est affecté à Pau au 36^{ème} GA (Groupe Aérien), spécialisé dans la reconnaissance.

Il est promu lieutenant le 1^{er} octobre 1929.

Après son stage à l'école de navigation de Brest, il obtient le certificat d'aptitude à la fonction d'instructeur.



1933 - Lieutenant BILBAULT et son Potez 25 TOE – Madagascar - Ivato

Fin 1931, il est affecté à l'aéronautique de la colonie de Madagascar à Ivato, qu'il rejoint avec femme et enfants sur de Bernardin de Saint-Pierre (voyage du 21/11/31 au 26/12/31). Il est officier adjoint au commandant de l'aéronautique et chef du service avions (Potez 33, puis Potez 25 TOE) et participe ainsi activement à la création de l'aviation militaire sur le territoire, sous les ordres du capitaine Dire.



1935 – Lieutenant BILBAULT (4^{ème} à gauche) et capitaine DIRE, au centre, commandant de l'aviation militaire de Madagascar

Il est promu capitaine en 1934 et rentre en France en juillet 1935 où il est affecté au ministère de l'Air, à la Direction du Matériel Aérien Militaire, en tant que chef du service du ravitaillement des moteurs.

En 1937, il est affecté à Djibouti. Il y débarque du « Sphinx » le 2 août 1937 avec sa femme, mais sans ses enfants. Comme commandant des forces aériennes de la Côte française des Somalis, pauvrement équipées de quelques Potez 25 TOE, il est également chargé de s'occuper de l'embryonnaire aviation civile du territoire.

Après l'armistice, les tensions furent grandes à Djibouti : le commandant supérieur des troupes françaises, le général Paul Legentilhomme quitta le territoire le 6 septembre avec quelques officiers et sous-officiers pour continuer la lutte et rejoindre finalement le Général de Gaulle. Le gouverneur du territoire, Deschamps, le

commandant de l'aviation et d'autres préféreront pour leur part rester fidèle au gouvernement qui se mettait en place à Vichy.

En août 1940, Louis BILBAULT dut être rapatrié sanitaire car il souffrait du scorbut : un avion italien de la commission d'armistice le ramena à Rome, où il fut soigné durant cinq mois, avant de regagner Nice le 31 décembre, où il est mis en congé de fin de campagne.

Il rejoint le 14 février 1941 la « Commission de contrôle n° 5 » à Aix en Provence chargée de l'application et du contrôle de la convention de l'armistice du 24 juin 1940 entre l'Italie et la France. Affecté le 27 janvier 1942 à la section armistice de « l'Etat-major de l'air » à Vichy, il est promu commandant le 1^{er} juin. Nouveau poste le 11 février 1943 à la direction de l'intendance de l'air, « organe liquidateur » de la 1^{ère} RA alors à Aix, puis à Montpellier, le 28 septembre 1943, au « centre administratif », et de nouveau à Aix, à la « direction de l'intendance de la 1^{ère} RA » le 22 décembre 1943.

Il est rayé des contrôles le 4 janvier 1944, puis rappelé à l'activité le 6 septembre 44, au poste d'adjoint au directeur régional de l'intendance à Aix.

Début avril 1945, il entreprend une formation à l'E.S.I. (*École Supérieure d'Intendance*) et il est-il est nommé le 25 décembre 1945 commissaire ordonnateur de 2^{ème} classe (*c'est-à-dire lieutenant-colonel*) et affecté à nouveau comme adjoint au directeur de l'intendance de la 4^{ème} RA qu'il connaît bien.

Le 1^{er} janvier 1948, il est promu commissaire ordonnateur de 1^{ère} classe (colonel). Le 23 janvier 1954, il est nommé directeur du commissariat du 1^{er} Commandement aérien tactique et des forces aériennes en Allemagne à Lahr, commandé par le général Edmond Jouhaud.



1958 – Lahr - Présentation du RA-MO-LO (Radar Mobile Logistique)

Promu commissaire général de BA le 1er janvier 1954, il est nommé le 27 janvier 1956 Directeur Central du Commissariat de l'Air, puis promu commissaire général inspecteur le 1er avril 1956.

Louis BILBAULT occupera alors le poste de « Directeur central du commissariat de l'air » durant 9 ans, jusqu'à sa retraite en 1965, qu'il passera à Nice, sa ville natale.



1973 – Le Général BILBAULT en retraite

Le 11 septembre 1959, une prise d'arme s'est déroulée à Villacoublay pour le départ du Général Bailly, ancien CEMAA (Chef d'Etat-major de l'Armée de l'Air). Des remises de décorations ont lieu à cette occasion et la croix de commandeur de la légion d'honneur est remise au commissaire général BILBAULT par le général Jouhaud, CEMAA en titre : « ... un camarade de toujours et dont j'ai pu apprécier les hautes qualités lorsque nous étions ensemble à Lahr où je commandais le 1^{er} CATAC ».

Louis BILBAULT est décédé le 21 mai 1981 à Saint Mandé et a été enterré au cimetière de Caucade, à côté de grands noms de l'histoire de l'aviation : Louis Delfino et Roger Sauvage (Normandie-Niemen), Vsevolod de Martinoff (ami de Mermoz), Paul Gustin (as de 14/18), Antonio Fernandez (pionnier mort en 1909)... La municipalité de Nice a donné le nom de « Général BILBAULT » à une rue de la ville.

Deux enveloppes « BILBAULT » postés à MADAGASCAR

A la même échelle



Dr. C. Bilbault Aviation Tananarive Madagascar

De Madagascar à Nice

Lettre à son père Paul Joseph qui habite Nice ? – 3 juillet 1936 (*) ?

Etonnant : le capitaine BILBAULT a quitté Madagascar en juillet 1935

(*) Tampon du 15 novembre 1936 à Nice au dos !!!



De Madagascar à Djibouti

27 janvier 1938

Nota : M. et Mme. BILBAULT sont à Djibouti depuis août 1937

André JAPY (1904/1974)

Pilote civil - Pionnier de l'aviation française

Il s'est rendu célèbre par de nombreux vols lointains en solitaire sur des avions légers entre 1935 et 1937 (Oslo, Oran, Tunis, Moscou...)

En 1936, JAPY s'attaque au record de vitesse Paris-Tokyo. Après plus de 12 000 km de vol, son Caudron Simoun immatriculé 7078 est pris dans une tempête et s'écrase sur le mont Sefuri dans la préfecture de Saga. L'aviateur gravement est alors transporté très difficilement par la population jusqu'à l'hôpital de l'université Impériale de Fukuoka.

Le 30 novembre 1937, André JAPY s'attaque au parcours France-Djibouti ayant fait installer des réservoirs supplémentaires sur le Caudron Aiglon F-ANSI (*) de manière à emporter 730 litres d'essence et 45 litres d'huile. Il part d'Istres au poids total de 1.200 kg, la surcharge dépassant 300 kilos, et rencontre de fort mauvaises conditions atmosphériques sur la Corse avec un avion lourd et difficile à manœuvrer. Néanmoins, il traverse la Méditerranée, survole l'Egypte et se pose à Djibouti le 1^{er} décembre, ayant franchi 5 099 km en 23h 53 de vol. Les réservoirs contiennent encore de quoi faire 400 km. Ce vol compte comme record international de distance pour avion de cette catégorie et justifie l'octroi par le ministère de l'Air d'une prime de 150 000 francs.



Dans la foulée, sur le même appareil, mais cette fois avec, un passager, il quitte Istres le 20 décembre 1937 avec 350 litres d'essence à bord et se pose le 21 décembre à Ouadi-Halfa en Egypte, un peu plus de 17 heures après son départ, ayant franchi, en biplace, la distance de 3 415 km, ce qui constitue un nouveau record du monde et justifie une nouvelle prime offerte par le ministère.

Sur cette photographie, André JAPY boucle son parachute au départ d'Istres. On reconnaît le costume et la cravate qu'il porte sur les photos de Djibouti, ce qui a permis d'identifier et de dater avec exactitude les deux photographies prises par Joseph Bibert (voir plus haut) : la première le 2/12/1937, à son arrivée, et la seconde au départ de son vol de retour, le lendemain, comme l'atteste les deux courriers ci-dessous. Ces photographies qui n'étaient ni légendées, ni datées, et leur négatif 6x9, sont sans doute des documents historiques uniques témoignant du passage de l'aviateur en Côte Française des Somalis.

(*) F-ANSI : Caudron 600 Aiglon (47033) 5.7.35 (4228) Mme Dupeyron. Mont de Marsan.

Par avion Japy.



u du J < 14

Monsieur le Capitaine Bilbault
Commandant de l'Air
Djibouti.

côte Française des Somalis

Première liaison aérienne
ISTRES - DJIBOUTI sans escale

30 Novembre - 1^{er} Décembre 1937

Avion JAPY

Recordman du monde de
distance en ligne droite
pour avions légers

30/11/1937: A bord d'un avion léger de sa construction, **ANDRE JAPY** effectue la PREMIERE LIAISON AERIEENNE DIRECTE SANS ESCALE ISTRES-DJIBOUTI (Arriv. le 1/12) 200 Lettres sont transportées.

Par avion Japy



Monsieur André Japy

Aviateur

II, Place de Vaugirard

Paris

u du J < 14

3/12/1937: Sur le Pli du vol Retour ci-joint (comme sur quelques autres) une petite erreur de Date se glisse... qui indique un retour en... 1397. En réalité le retour à ISTRES à lieu le 7 Décembre 1937.

Les 2 Plis sont signés par A. JAPY

Avion JAPY

Recordman du monde de
distance en ligne droite
pour avions légers

Istres-Djibouti

30 Novembre - 1^{er} Décembre 1937

Voyage de Retour.

260

6 Déc. 1936 -- N° 3115

63^e Année.

HEBDOMADAIRE

35 centimes.

Etranger port en sus.

Le Pèlerin

REDACTION & ADMINISTRATION

BONNE PRESSE

5, RUE BAYARD - PARIS (VIII^e)



André Japy, le courageux aviateur qui, après avoir battu plusieurs records sur le parcours Paris-Tekio, couvert 13640 kilomètres à 230 de moyenne, a brisé ses ailes à 900 kilomètres du but. La France fait des vœux pour son prompt rétablissement.

Georges CURTHELEY (1902/1964)

Pilote militaire - Armée de l'Air

- ✚ Adjudant-chef en 1937
- ✚ Sous-lieutenant en 1940, commandant l'escadrille de Djibouti
- ✚ Capitaine en 1942 (prisonnier des Anglais à Madagascar)

French Somali Coast [Top of Page]					
<u>Unit</u>	<u>Aircraft</u>	<u>Total</u>	<u>Avail</u>	<u>Base</u>	<u>Commander</u> <u>Attached to</u>
Détachement Air	Potez 631	4	?	Djibouti	Lt Curtheley
	Potez 25 & 29	14	?		

Il est né le 11 novembre 1902 à Verdun-sur-le-Doubs (Saône et Loire) et décédé le 25 mai 1964 à Perpignan (Pyrénées Orientales).

Un accident à l'escadrille de Djibouti

28 février 1940, 7h 25 locale

Équipage (tous les deux légèrement blessés)

- ✚ Sous-lieutenant Georges CURTHELEY (pilote) 2 672h 25 de vol
- ✚ Adjudant-chef Maurice Tomasi (mécanicien)

Potez 25 TOE n° 2121

- ✚ immatriculé K.260
- ✚ 460h 10 de vol
- ✚ 238h 20 depuis dernière révision
- ✚ moteur : 633h 25, 57h 00 depuis révision

Lieu : 8 km sud du terrain de Djibouti

Mission : essai avion après montage et 3^{ème} vol de réglage.

Circonstances : décollage à 7h 15 après un essai de 5' au point fixe, n'ayant laissé apparaître aucune anomalie de fonctionnement du moteur. Dix minutes après le décollage, à 600m, et environ 10km 550 du terrain, un bruit de rupture d'embiellage se produisit suivi de l'apparition de fortes vibrations de la cellule. Pour éviter les risques d'incendie, le pilote coupa immédiatement le contact. Incident alors que toutes les indications aux instruments étaient normales. Dans l'impossibilité de regagner le terrain de base, le pilote effectue un virage à gauche de 90° pour essayer de se poser sur un terrain un peu moins

accidenté que celui survolé au moment de l'accident, situé à 3km environ à l'est, et dans la direction du vent.

L'avion perdant rapidement de l'altitude, à 50m, le pilote se rendit compte qu'il lui était impossible d'atteindre la bande de terrain visée et qu'il lui fallait se poser sur un terrain très accidenté et caillouteux. L'avion prit un 1^{er} contact avec le sol par la béquille contre une petite élévation de pierres, puis franchit à 2m de hauteur une distance d'une centaine de mètres. Le pilote maintient l'avion à cette hauteur en ligne de vol jusqu'au minimum de sustentation. Au dernier moment, après une légère traction sur le manche pour mettre l'appareil en cabré, il laissa retomber l'appareil verticalement et à plat d'une hauteur de 3m environ. Tombé dans le fond d'un petit oued.

Cause : rupture de pièce de l'embellage nQ2.

Dépannage : lieu du crash se trouve à 5km du point le plus rapproché pouvant être atteint par camion. Des éléments légers sont récupérés (magnétos, pompes, instruments, siège pilote, empennage) mais il n'est pas possible de récupérer l'avion, qui est ensuite brûlé sur place.

♂ Georges CURTHELEY

- Né le 11 novembre 1902 - Verdun-sur-le-Doubs, 71566, Saône et Loire, Bourgogne, France
- Décédé le 25 mai 1964 - Perpignan, 66136, Pyrénées Orientales, Languedoc-Roussillon, France , à l'âge de 61 ans

Parents

- Henri Eugène CURTHELEY 1863
- Anne DAVAUX 1867-1950

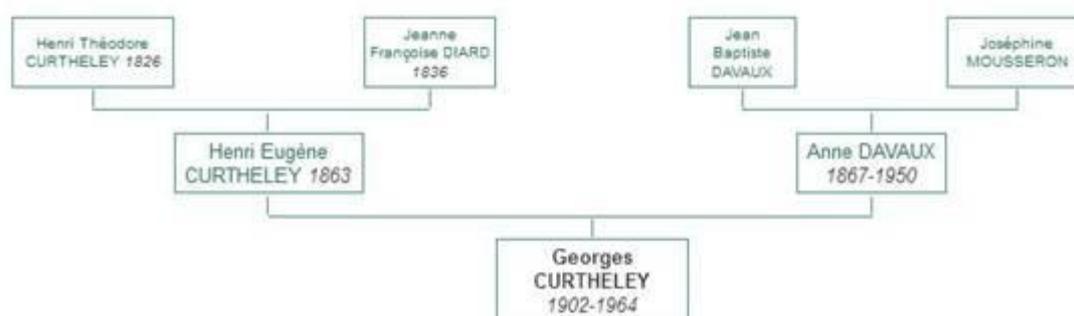
Union(s)

- Marié le 26 avril 1938, Djibouti, avec Marie Thérèse SENTOURENS †

Frères et sœurs

- ♂ Jean Louis CURTHELEY 1887
- ♂ Marcel CURTHELEY 1891-1971
- ♂ Emile CURTHELEY 1896-1917
- ♂ Charles CURTHELEY 1897-1969
- ♂ Maurice Henri CURTHELEY 1900-1970

Aperçu de l'arbre



René GATISSOU (1915/2012)

Mécanicien et mitrailleur de l'Armée de l'Air

Biographie tirée de :

<https://www.ordredelaliberation.fr/fr/les-compagnons/376/rene-gatissou>

René GATISSOU est né le 13 mai 1915 à Libourne en Gironde. Son père était commis de 1^{ère} classe à la SNCF.

Après des études secondaires à Angoulême, il s'engage dans l'aviation le 17 avril 1934 ; il obtient son brevet supérieur de mécanicien aéronautique deux ans plus tard et, en 1938, est affecté à Djibouti.

Sergent-chef mécanicien à la base de Djibouti au moment de la guerre, il se révolte, dès juillet 1940, contre l'esprit collaborationniste qui y règne et participe à un noyau de résistance en liaison avec la Royal Air Force (RAF).

René GATISSOU fournit des renseignements militaires aux Alliés au Yémen et au Somaliland, organise des évasions d'aviateurs alliés et prépare même une attaque de Djibouti que les Anglais ne mettront pas en œuvre.

Sur le point d'être arrêté, il parvient, après une évasion difficile, à rejoindre, en prenant une vedette du gouverneur, la RAF en Somalie britannique le 27 avril 1941.

Condamné à mort par contumace par le gouvernement de Vichy, il est affecté, après deux mois passés à Aden au 8th Squadron Bomber de la RAF, au Groupe Réserve de Bombardement n°1 (GRB1) opérant depuis Khartoum sur l'Abyssinie et l'Erythrée. Son travail et ses connaissances y rendent de très grands services. En outre, il effectue plusieurs missions comme mitrailleur.

René GATISSOU rejoint ensuite la Syrie pour être affecté au Groupe de Bombardement « Lorraine » alors en formation. Il prend une part active à la campagne de Libye comme chef mécanicien de la 1^{ère} escadrille de l'unité. Il se montre un des piliers des succès du Groupe par son travail acharné sur les avions, malgré l'inconfort et les difficultés liées au désert.

De retour en Syrie, il participe à la mise sur pied d'une unité de Coastal Command opérant depuis Saint-Jean d'Acre en Palestine.

Lorsque le « Lorraine » revient en Angleterre début janvier 1943, il est admis au cours des ingénieurs mécaniciens de la RAF où il est très bien noté et à l'issue desquels il est nommé sous-lieutenant, officier mécanicien du « Lorraine ».

René GATISSOU prend le commandement de toute la partie technique du Groupe. Sur le front occidental, il se distingue, tant par la parfaite marche de son service que par sa participation fréquente à des missions

de guerre comme mitrailleur. Il prend part notamment à une mission très dangereuse sur Boulogne-sur-Mer ainsi qu'à une attaque nocturne des blindés ennemis sur le front de Normandie où son équipage fait quatre passages sur une colonne de chars avant de la bombarder avec succès.



1945 - Lieutenant René GATISSOU

Avant le départ du groupe pour la Hollande début 1945, il quitte le « Lorraine » sur demande du colonel Fourquet pour être affecté à la réorganisation des écoles de l'Armée de l'Air. Le lieutenant GATISSOU totalise alors 420 heures de vol dont 41 heures de vol de guerre, et 17 missions dont 4 missions de nuit.

Il poursuit sa carrière militaire au sein du corps des officiers mécaniciens et est affecté en octobre 1945 à Calcutta avant de prendre part à la campagne d'Indochine où il parvient en mai 1946. Titulaire de deux citations, le capitaine GATISSOU rentre en métropole en mai 1949.

Après différentes affectations et une dernière mission à Chypre, René GATISSOU, totalisant 50 missions de guerre, part en retraite en mars 1960 avec le grade de commandant. La même année il est nommé lieutenant-colonel de réserve puis lieutenant-colonel honoraire en 1976. Il est ensuite ingénieur (Resident Manager) de Technip.

René GATISSOU est décédé le 13 février 2012 à Chambourcy dans les Yvelines.

- ✚ Commandeur de la Légion d'Honneur
- ✚ Compagnon de la Libération - décret du 28 mai 1945
- ✚ Croix de Guerre 39/45 (3 citations)
- ✚ Croix de Guerre des TOE (2 citations)
- ✚ Médaille Coloniale avec agrafes « Somalie », « Erythrée », « Libye », « E-O »
- ✚ Médaille des Evadés
- ✚ Médaille de l'Aéronautique
- ✚ Croix du Combattant Volontaire 39-45
- ✚ Croix du Combattant Volontaire de la Résistance
- ✚ Médaille Commémorative des Services Volontaires dans la France Libre
- ✚ Mention in dispatch - War Medal (GB)
- ✚ Ordre de l'Empire Britannique - à titre militaire (GB)
- ✚ Officier de l'Ordre de l'Etoile d'Anjouan (Comores)



2008 - René GATISSOU

2012 - Union des Gaullistes de France (UGF)

« Le lieutenant-colonel honoraire **René GATISSOU**, Compagnon de la Libération, est malheureusement décédé hier. Il aurait eu 97 ans le 13 mai prochain. Avec ce 2^{ème} décès en 10 jours, il reste 28 Compagnons de la Libération ».



Henri MOGUEZ

Pilote militaire - Armée de l'Air



Insigne du GAO 501

« L'escadrille de la Côte française des Somalis (C.F.S) a été constituée le 1^{er} avril 1933, mais ce n'est en fait qu'une demi-escadrille, avec trois Potez 25 TOE et un Potez 29 sanitaire détachés du 39^{ème} régiment d'aviation stationné au Levant. « Un peu plus tard, **le capitaine MOGUEZ en prend le commandement.** C'est un colonial expérimenté qui a passé une partie de sa jeunesse à Madagascar et a sillonné deux ans le ciel de Mauritanie. Il est secondé par le jeune lieutenant CORBEAU, Saint-cyrien breveté pilote et observateur.

Nommé commandant après sa mutation en 1939 de Djibouti au GAO 501 (Groupe Aérien d'Observation) de Lille-Lesquin, Henri MOGUEZ en est le commandant le 10 mai 1940. Cette unité est rattachée à la 1^{ère} Division Aérienne de la ZOAN (Zone d'Opérations Aériennes Nord), au service de la 7^{ème} Armée. Elle est équipée de Potez 63.11 et de Mureaux 115. Le GAO 501 stationne alors à Mardyck (Dunkerque).

Le 19 mai 1940, le 501 est déplacé.

L'échelon roulant, sous le commandement du Lieutenant Velly, fait mouvement sur Roye. Pendant ce temps, le départ de l'échelon volant a eu lieu. Le chef d'Etat-major de la ZOAN a décidé de baser le Groupe à Montdidier : 3 Mureaux et 5 Potez suivront l'itinéraire en volant à 200 mètres.



« Mureaux 115 du GAO 501. Un avion de ce type finira sa carrière à Moissac en Juillet 40 »

Au cours de ce vol vers leur nouveau terrain, 2 Mureaux 115 sont abattus par des Messerschmitt f 109 :

- l'équipage du premier est constitué du commandant MOGUEZ, pilote et du sous-lieutenant Paquez, observateur : ils peuvent sauter en parachute, mais ils sont assez gravement brûlés au visage et aux mains.
- l'équipage du second, est constitué du sergent-chef Cocu et du sergent-chef Canonne, observateur. Si Cocu s'en tire avec de graves blessures, Canonne est tué.

Crash du Mureaux 110/117 - type 115 R2B2 - s/n 91 X-575							
Fiche France-Crashes 39-45 modifiée le 24-01-2018							
Date	Nation	Département	Unité	-	Mission		
19-05-1940	France	Somme	GAO 501	-	Mouvement vers la base de Mantes-Gassicourt (78)		
Localisation	Rue de Cagny, Amiens						
Circonstances	Abattu en flammes probablement par chasseur Bf110 piloté par Ludwig Franzisket - Avion évacué en parachute vers 12h50 -						
Commentaires	Décollage de Lille-Lesquin (59)						
Sources	Michel Coste (sources: Forum.12oslockhigh / MemorialMortsPourLaFrance-80) / Forum L'Oise 1939-1945 / Michel Auburtin (source: Air Magazine n°60-p47) / Claude Dannau (source: JP Ducellier) / Michel Auburtin						
Historique fiche	23/01/2012=Ajout prénom lien - 01/10/2015=Ajout sérial - 31/07/2017=Ajout lien prénom Pil - 24/01/2018=Ajout lien						
Grade	Prénom	Nom	Poste	Corps	Etat	Lieu d'inhumation	Commentaires
Cdt	Henri	Moguez	Pil	AAF	Récupéré		Grièvement brûlé
S/Lt	Victor	Paquez	Obs	AAF	Récupéré		Grièvement brûlé - Est mitraillé pendant sa descente et au sol
Fiche tech	Correspondance grades	Abréviations utilisées	Filières d'évasion	Camps de Pow	Bases RAF/USAAF	Utilitaires	
Photo S/Lt Paquez sur www.ww2incolor.com (Lien transmis par Claude Dannau)							
Photos de l'équipage ICI (issues de la Revue Magazine 39-45 « n°26 page 11 via Michel Auburtin)							

Vers 17h, 3 Heinkel 111, suivis un quart d'heure plus tard par 9 autres Heinkel, viennent bombarder le terrain sur lequel ils passent et repassent en mitraillant :

- l'adjudant-chef Dufour est légèrement blessé à la cuisse par un éclat de bombe,
- le sergent Dardaine, qui s'est installé à son poste de mitrailleur pour tirer sur les avions ennemis, est projeté au sol par l'explosion d'une bombe et se foule un poignet.

Les équipages se réfugient dans un bois voisin, en attendant une accalmie. Sitôt l'ennemi parti, ils décident de décoller sans achever les pleins d'essence et partent en direction de Mantes. L'un des avions tombe dans un entonnoir en roulant. Cet appareil se pose à Beauvais et ne rejoindra Mantes que le lendemain.

Ceux qui sont arrivés à Mantes, apprennent que le commandant MOGUEZ et le sous-lieutenant Paquez sont à l'hôpital d'Amiens. Pas de nouvelles par contre de l'autre Mureaux.

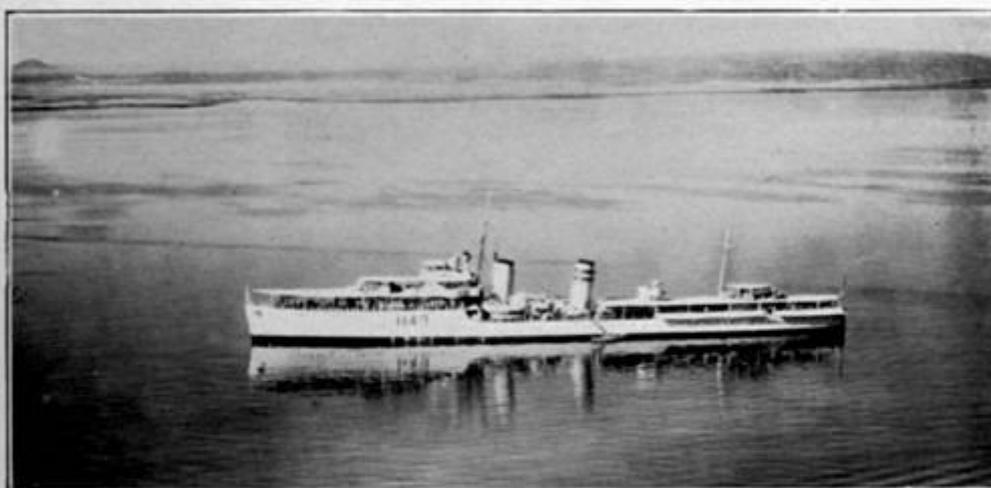
Ce n'est que bien plus tard qu'ils auront des nouvelles du second équipage posé en campagne et mitraillé au sol. Le sergent-chef Cocu est à l'hôpital de Vernon, amputé du pied droit et le sergent-chef Canonne est porté disparu : ce n'est qu'en novembre 1940 qu'on connaîtra sa mort.

Nota : lors du départ de l'Empereur d'Éthiopie de Djibouti en 1936, après la conquête de son pays par l'Italie, le capitaine Moguez, fit prendre des photos aériennes de l'évènement et publier les 5 pages suivantes dans « La Revue de l'Armée de l'Air » :

CHRONIQUE COLONIALE

DJIBOUTI - 3 MAI 1936...

par le capitaine Moguez.



Le contre-torpilleur anglais *Diana* entre silencieusement en rade le dimanche 3 mai à 8 heures...

Vers 9 heures, une rumeur assez discrète : « La famille impériale d'Ethiopie arrive à Djibouti à 13 heures 30. »

Dans la ville, alanguie de chaleur et de désœuvrement dominical, une certaine fièvre agite aussitôt les milieux européens — premiers et presque seuls initiés.

Le bruit s'affirme, se précise : l'Impératrice, ses enfants, sa suite, ont réellement pris, à Addis-Abeba, un train spécial pour Djibouti.

.....

A 13 h. 25, des troupes sénégalaises commandées par le chef de bataillon Priou viennent se ranger place de la Gare où la foule n'a pas accès.

Puis arrivent M. le gouverneur Annet et le colonel Mességué commandant supérieur qui ont tenu à se rendre au devant de S. M. Hailé Sélassié.

Ils pénètrent dans la gare où se trouvent déjà les directeurs du chemir de fer Franco-Ethiopien et le commandant du cercle.

REVUE DU MINISTÈRE DE L'AIR

A 14 heures, le train arrive.

Après l'Impératrice, le Négus, accompagné du gouverneur, sort du hall.

Mais à peine a-t-on le temps d'entrevoir la silhouette caractéristique de l'Empereur exilé et son visage très pâle. Les soldats présentent les armes.

La sonnerie «aux champs» éclate, balayant — aux accents des clairons — la curiosité de la foule, maintenant prise par le côté spectaculaire de la réception.

L'Empereur attend, immobile, la fin de la sonnerie puis monte en auto avec le gouverneur.

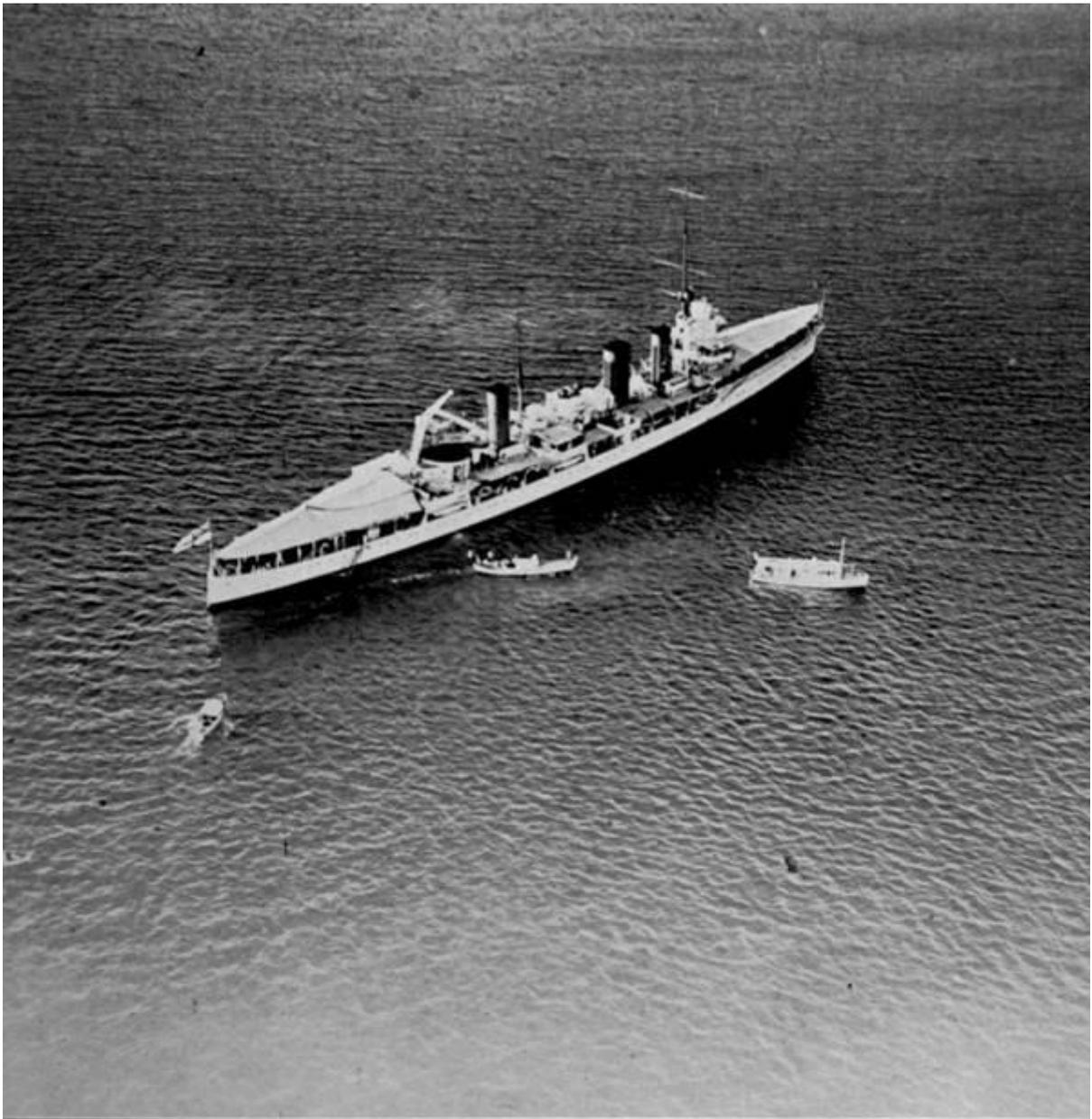
Dans une deuxième auto prennent place l'Impératrice et le prince héritier accompagnés du colonel commandant supérieur. Suivent ensuite les princesses, les dignitaires...

Sur le parcours, des tirailleurs sénégalais et somalis rendent les honneurs.

Un piquet est aligné devant la Maison de l'Aviation où le Négus, quelques années auparavant, offrit aux personnalités locales un fastueux banquet servi dans sa vaisselle d'or.



A la sortie de la gare. — Le troisième personnage à droite est le Négus. Puis viennent successivement, de gauche à droite : M. le gouverneur Annet, le colonel commandant supérieur, un personnage de la suite et l'Impératrice.



Lundi 9 heures.

Le croiseur *Enterprise* de la Marine Royale Britannique mouille, dans la rade, auprès du *Diana*.

Le Négus, sa famille et nombre de dignitaires doivent s'y embarquer dans la journée.

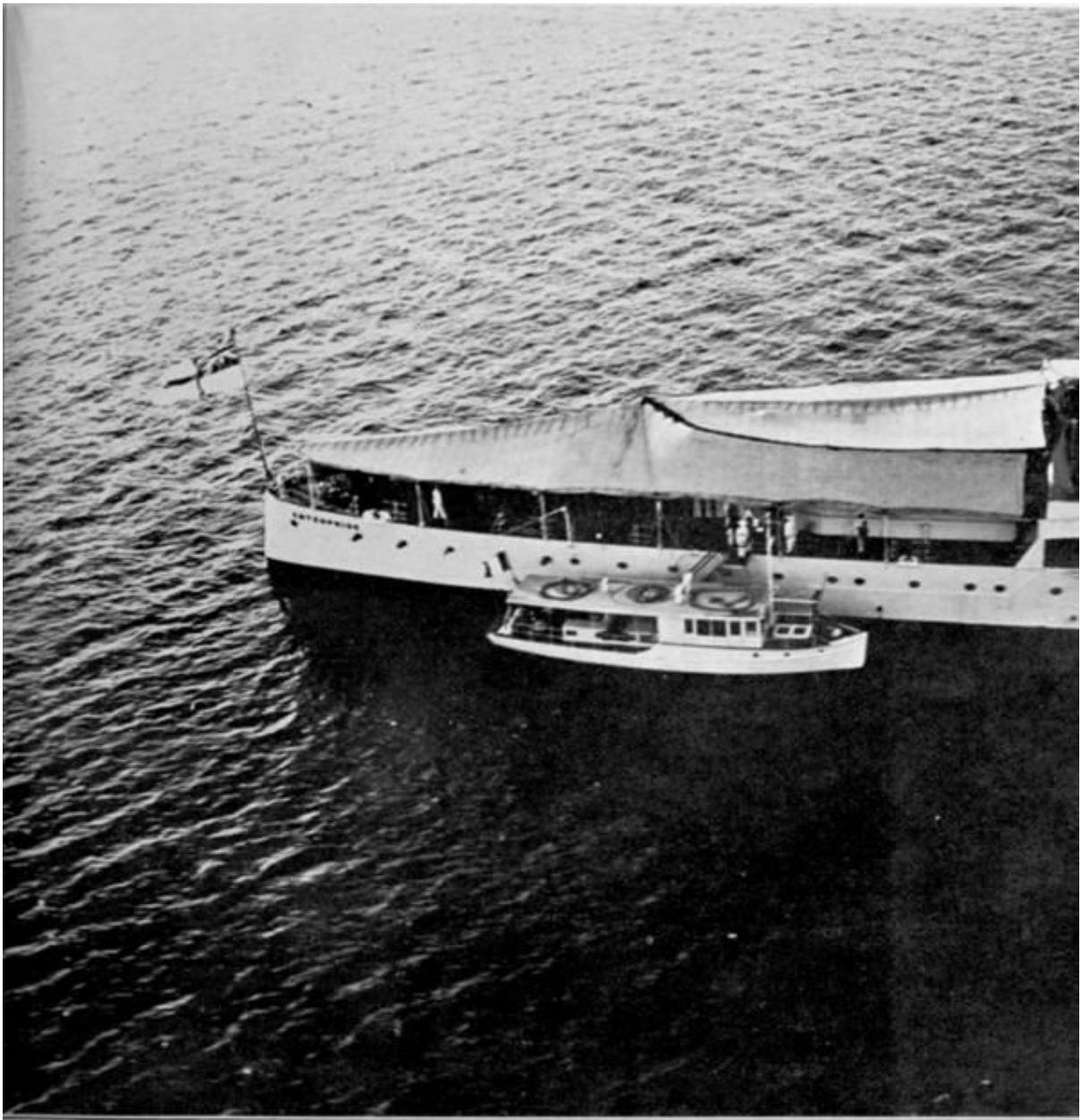
Le cérémonial de ce départ réédite celui de l'arrivée.

Les honneurs sont rendus au Palais du Gouvernement. Le Négus et la famille impériale, accompagnés du gouverneur et du commandant supérieur, se dirigent vers l'embarcadère d'où la foule est exclue.



17 h. 30. — Le Négus et l'Impératrice prennent passage sur la vedette du gouvernement, accostée en bout de jetée. Le gouverneur, le colonel commandant supérieur, les accompagnent. Une section de tirailleurs sénégalais présente les armes.

Quand la vedette quitte le quai, une salve de 21 coups de canon adresse — suprême hommage, — le salut d'une terre française au grand seigneur vaincu qui l'a choisie comme refuge momentané.



La vedette gouvernementale accoste à *H.M.S. Enterprise*.

Le Négus passe en revue le piquet d'honneur que l'on distingue en foncé sur le pont.

A la nuit tombée, les deux navires de guerre anglais quittent la rade emportant vers un but et un destin inconnus le Roi des Rois Haïlé Sélassié.

Capitaine MOGUEZ.

François GIOCANTI (1909/1993)

Pilote militaire - Armée de l'Air

Il est né le 1er décembre 1909 à Ucciani (Corse) et décédé le 10 juillet 1993 à Ajaccio (Corse).

A 14 ans, part dans les Enfants de Troupe. A 18 ans, s'engage à Istres dans l'Aviation pour devenir pilote. Jugé trop jeune, est affecté à Nancy comme mitrailleur. En 1933, est admis à l'école de pilotage à Istres et obtient son brevet de pilote. Sergent-chef en 1936, est affecté à Djibouti et vole sur Potez 25, 29 et 63.11. Nommé adjudant en 1938. En 1940 à l'aide d'un Potez 29 réussit à s'évader de Djibouti pour rejoindre les FAFL via Aden, le Caire et Fort-Lamy. Sera condamné à mort par contumace par le Tribunal Militaire de Clermont-Ferrand. En 1941, effectue de nombreuses missions en tant que pilote du Colonel Leclerc à bord d'un « Lysander ». Est chargé de l'école de pilotage de : Bangui en qualité de moniteur. Muté en Syrie, est incorporé au G.C « Alsace ». Janvier 1942 : participe aux opérations de surveillance des convois maritimes vers Malte, puis suit le Groupe en Angleterre. Répondant à une demande de l'Etat-major des FAFL, est affecté au GB « Bretagne » qui se trouve à Télergma (Algérie) en transformation sur B-26 Marauder. Participe depuis la Sardaigne à la Campagne d'Italie, au débarquement en Provence puis la Campagne d'Allemagne. Termine la guerre avec 2.357 heures de vol dont 110 heures de nuit, 290 heures de vol de guerre, en 96 missions. Après l'armistice du 8 mai 1945, effectue de nombreuses missions de rapatriement de prisonniers et déportés au GT 3/15 « Maine », le premier groupe de transport de l'après-guerre formé au Bourget le 1^{er} février 1945, équipé pour moitié de Junkers JU 52 et de Douglas DC-3.



Insigne GB « Bretagne »



Fanion GB « Bretagne »



Insigne GT 3/15 « Maine »

Démobilisé en décembre 1946, il rejoint Ajaccio. En avril 1956 est rappelé temporairement pour le maintien de l'ordre en Algérie. Démobilisé en octobre 1956, il sera ensuite moniteur bénévole à l'Aéro-club de la Corse à Ajaccio jusqu'en 1958

Il aura piloté 2 Octobre 1956

- ✚ Officier de la Légion d'Honneur.
- ✚ Médaille militaire.
- ✚ Médaille de la Résistance avec rosette.
- ✚ Croix de guerre 1939-1945 avec 2 étoiles d'argent, 1 étoile de bronze - 1 Palme.
- ✚ Insigne de l'Air Médal.
- ✚ 4 citations.

Repose dans le cimetière d'Ucciani (Corse).

Djibouti - Côte Française des Somalis

Dans l'album de photographies de son camarade Joseph BIBERT



1937 - Camp de Gabode - François GIOCANTI (à droite)
A gauche, Robert TRACHET, ???, François BARREAUX, Louis ANDREÏ



1938 - Joseph BIBERT dans son Kayak en mer avec François GIOCANTI

Fondation de la France Libre - Décembre 2012

« ...Le 6 septembre, à six heures du matin, un groupe d'aviateurs s'évade de Djibouti. Après s'être glissés dans un hangar la veille au soir et fait en sorte que les Potez 63 de chasse ne puissent les poursuivre, l'adjudant François GIOCANTI prend les commandes du Potez 29 n°106, avec à son bord le lieutenant Edmond Magendie, major de garnison, l'adjudant-chef Louis Duprat, chef mécanicien, le sergent Marius Guyot, le sergent Roger Mery et le sergent-chef Ronan Michel, radio. Le sergent Gataud tente de partir pilote aux commandes d'un second Potez 29, mais l'appareil ne peut décoller, et les hommes rejoignent discrètement leur cantonnement. Filant en rase-mottes sur Obock (sur la côte septentrionale du territoire), GIOCANTI et ses cinq compagnons rejoignent le Yémen... »

Les anciens du Bretagne

Revue de la France Libre 4e trimestre 1993

« Le soldat qui ne s'avoue pas vaincu a toujours raison ! »

C'est un grand ancien de la Base Aérienne de Dijon qui, par son exemple, démontre la véracité de l'affirmation dispensée par Charles Péguy.

François GIOCANTI, né en 1909, Breveté pilote en 1933, prend de plein fouet l'armistice honteux de juin 1940 alors qu'il était affecté à la protection du territoire stratégique de Djibouti.

Très tôt il ne craint pas d'exprimer ses sentiments et son intention de continuer le combat.

C'est aussi l'avis du général Legentilhomme, mais il se heurte à l'attitude du gouverneur Deschamp, fidèle aux directives de Vichy.

Pour éviter une effusion de sang entre Français le général rejoint les Forces Françaises Libres avec deux officiers de son état-major, abandonnant le territoire à son destin.

GIOCANTI, très lié avec le major de garnison le lieutenant Magendie, espère encore obtenir le ralliement à la cause alliée en s'appuyant sur la troupe indigène très hostile aux Italiens voisins, dont l'action en Somalie et en Abyssinie n'est pas appréciée.

Une commission italienne attend à Ali-Sabieh que deux avions de l'Armée de l'Air viennent la chercher pour prendre le contrôle de Djibouti.

GIOCANTI se porte volontaire pour cette mission et espère au retour aller se poser avec ses honorables passagers au Yémen voisin, chez les Britanniques, sur la base d'Aden.

Une indiscretion amène le capitaine Bilbault à désigner un autre pilote, considéré comme plus « *discipliné* ». Furieux de manquer une telle occasion, GIOCANTI est décidé à ne pas en rester là.

Lorsque la délégation française accueille la commission italienne, le parking est désert, sans activité, les portes des hangars fermées. Une corvée de tirailleurs a été désignée pour porter les bagages.

GIOCANTI, avec une section de tirailleurs armés, s'est embusqué dans un hangar voisin. Il fait irruption en hurlant : « *Vous êtes des tirailleurs français, pas les boys des Italiens, posez ces valises !* », et, se tournant vers la commission, parlant en italien, il déclare à ces trop glorieux représentants du « *Duce* » qu'ils n'ont rien à faire là, que leur victoire est imméritée, et qu'ils n'ont qu'à retourner d'où ils viennent.

Stupeur dans la délégation française, où l'on se confond en excuses. Le Commandement invite l'a/c GIOCANTI à aller le soir même, officiellement, présenter ses excuses. Pour toute réponse, GIOCANTI, le soir venu, sabote le secteur électrique, privant ainsi le cantonnement italien de ventilateurs.

Le lendemain, convocation chez le Commandant de base, qui le met aux arrêts de rigueur déjà pour quinze jours en attendant le retour du rapport hiérarchique adressé sur l'affaire, et l'interdit de vol... Le 5 septembre, au soir, en accord avec le Chef mécanicien, l'a/c Duprat, deux Potez 29, pleins complets, prêts au décollage, sont placés juste derrière les portes coulissantes d'un hangar. Deux équipages avec deux pilotes, GIOCANTI et sgt Gataud, ont prévu de décoller le lendemain 6 septembre, au petit jour, pour Aden. Au total, 11 hommes dont le lieutenant Magendie (Major de Garnison) qui secrètement prend place, la veille au soir, dans la queue du premier avion.

Comme à l'accoutumée, à 6 heures, les tirailleurs ouvrent les portes. GIOCANTI met en route dans le hangar, ce qui panique les tirailleurs, et sans attendre la montée en température de l'huile, avec quelques ratés, plein gaz, l'avion décolle sur le « taxi-way ».

Mais avant de mettre le cap sur Aden, GIOCANTI tient à saluer une dernière fois celui qui a voulu l'interdire de vol. Ce matin-là, le capitaine Bilbault n'a pas eu besoin de réveille-matin avec le passage des 450 CV de l'avion au ras de son toit. Après la mise de cap, GIOCANTI est inquiet car, avec ses 180 km/h de vitesse de croisière, il peut se faire intercepter par les Potez 63.11 capables de voler à 400 km/h...

C'est alors que le Radio lui présente une poignée de fusibles, ceux des P.63.11... « *Ils ne sont pas encore près de décoller.,.* » Excellente initiative ! L'autre équipe n'a malheureusement pas pu démarrer ; ce que voyant, chacun a pu rejoindre discrètement son cantonnement. Lors de l'interrogatoire des tirailleurs, pas un ne les dénoncera.

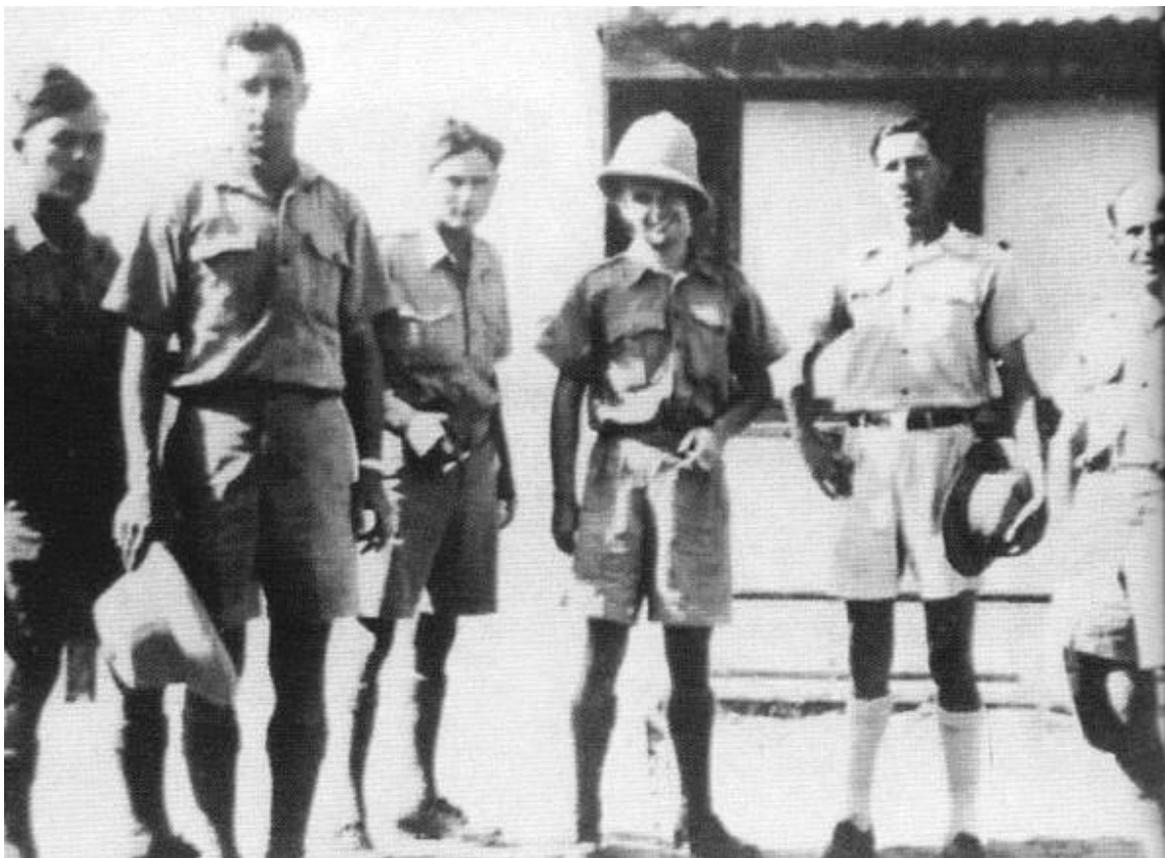
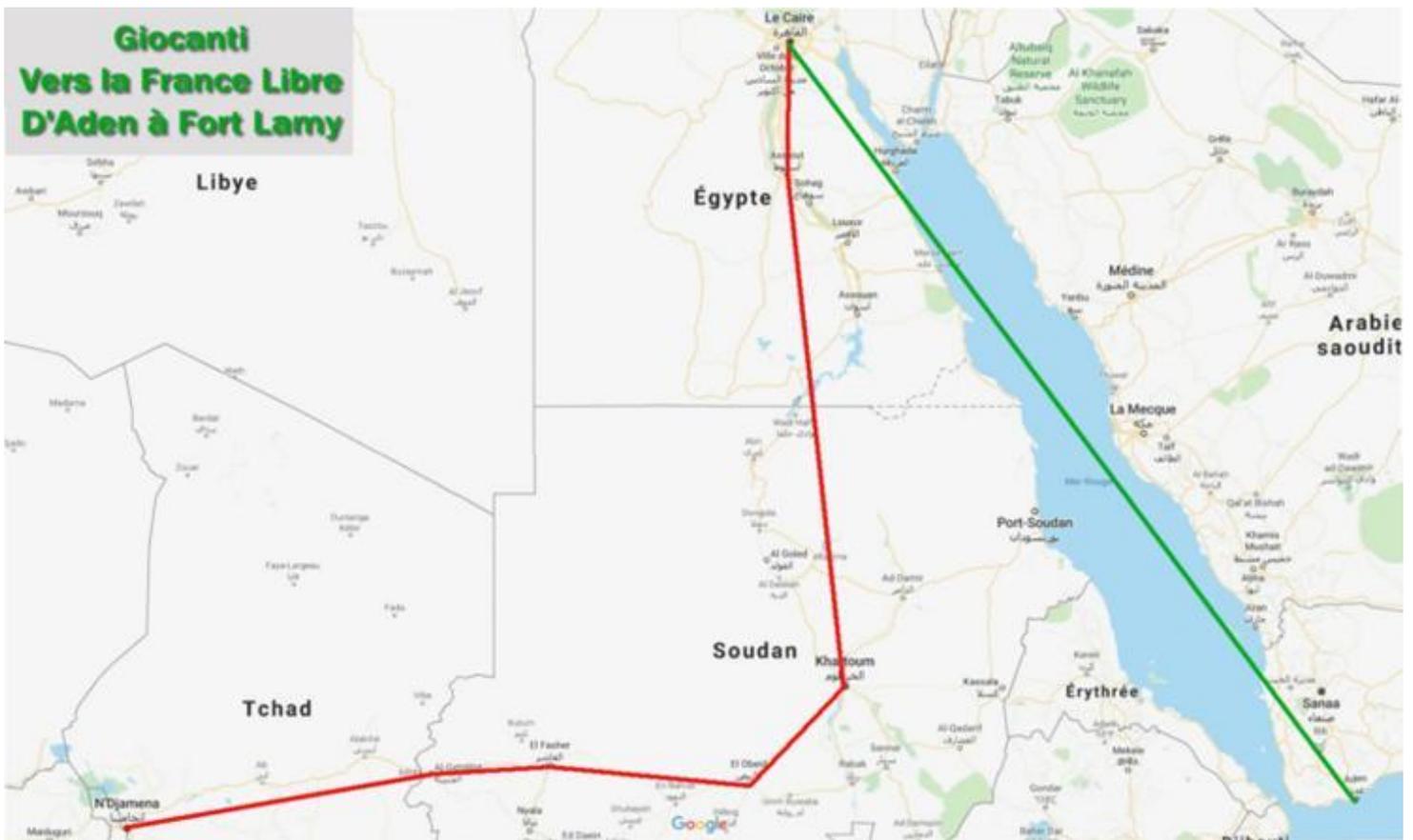
En arrivant chez les Britanniques, c'est un accueil enthousiaste. On propose à GIOCANTI de lui acheter « son » avion : « *Je ne suis pas un mercenaire, si vous avez besoin de cet avion, servez-vous-en !* »

Ce qu'ils firent durant deux années pour le ravitaillement des postes isolés du Sud-Yémen pour lequel cet avion s'est révélé particulièrement bien adapté.

Les évadés, comme ils en brûlaient d'envie, ont continué le combat dans les Forces Françaises Libres alors qu'à Djibouti on est resté loyal au « *gouvernement légal de Vichy* » en supportant le blocus britannique... Pour sa part, GIOCANTI a d'abord servi au groupe Alsace sur Hurricane, en Libye puis en Grande-Bretagne. Fin 1943, il rejoint le Tchad, sur Blenheim IV, en appuyant la Colonne Leclerc dans la conquête du Fezzan-Tripolitaine, puis sur B/26 « *Marauder* » dans la campagne d'Italie, le Débarquement de Provence, la Campagne de France durant le pénible hiver 1944-45, le Front d'Alsace et l'Allemagne.

En 1946, il quitte l'Armée de l'Air pour rejoindre sa Corse natale et se consacrer à l'exploitation familiale, en réservant son temps libre à l'Aéro-club local. C'est là, à Ajaccio, qu'il vient de nous quitter le 10 juillet 1993. François GIOCANTI, notre grand ancien, a eu raison d'écouter Charles Péguy en refusant une soumission déshonorante, il a préféré rejoindre le camp du combat et accomplir 96 missions de guerre n° 1 au lieu d'attendre, selon l'expression consacrée du moment, l'arme au pied.





Les évadés de Djibouti sur la base de la RAF d'Aden le 6 septembre 1940 :
Le sergent Mery, l'adjudant Duprat, le sergent Bauden, le sergent-chef Guyot,
le lieutenant Magendie et l'adjudant François GIOCANTI.

27 septembre 1945
Un grave accident au Maroc dans les Monts de l'Atlas
aux commandes du Junkers JU-52 code « 12 » du
Groupe de Transport GT 3/15 « Maine »

- ✚ Numéro du dossier :100E 13830
- ✚ LTT GIOCANTI - SLT LEGRAND - SGC DURAND - SGC PUAUX - Mlle PINAT et 20 passagers des tués, des blessés...
- ✚ JU-52 N°12 / "099-B"
- ✚ GT 03.0315

Le premier groupe de transport créé après la guerre, le GT 3/15 « Maine », est formé au Bourget le 1er février 1945. Ce groupe sera composé pour moitié de JU 52 et de DC-3.

Joseph BIBERT, alors adjudant/chef au « Bureau Technique » de la BA 117 à Paris (Balard) a participé à l'enquête réglementaire sur l'accident dans lequel son ancien camarade de Djibouti François GIOCANTI a été impliqué. Il en a conservé les photographies ci-dessous ;

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
22	Pilote	Het Legrand	Ju 52	1	2410	Strasbourg - Le Bourget	
24	Pilote	"	Ju 52	1	3400	Le Bourget - Marignane	
25	"	"	M=12	1	4130	Marignane - Orléans	
26	"	"	"	1	5430	Orléans - Agadir	
27	"	"	"	1	8450	Agadir - Djibouti - Kest	
"	"	"	"	"	"	Mission intercontinentale	
"	"	"	"	"	"	appareil accidenté -	

Page du Carnet de vol de François GIOCANTI
 22 au 27 septembre 1945 – Ju 52 n°12



7052 n° 12
le 27.19.4
Paul Albas
H. Girault

Légende de la photo de la main de Joseph Bibert



Le dernier voyage du Junkers Ju.52 n°12

du 22 au 27 septembre 1945

22/01/1946	Strasbourg - Le Bourget	2h 10
24/01/1946	Le Bourget - Mérignac	3h 00
25/01/1946	Mérignac Oran	4h 30
27/01/1946	Oran Agadir	5h 20
27/01/1946	Agadir - Djebet Kest	0h 50

27/01/1946 : Transport d'Agadir à Tindouf – Accident près de Tanalt.

« Le pilote se rendant d'Agadir à Tindouf, avec 26 PAX dont 13 enfants, survole avec une marge de sécurité insuffisante (300m) une série de chaînes de montagnes dont les sommets varient entre 1800 et 2400 mètres, séparées entre elles par des vallées profondes et encaissées. Le pilote constatant qu'il perd de l'altitude bien que les moteurs n'accusent aucune baisse de régime, se trouve plus bas qu'une falaise qui lui barre la route, change son cap d'environ 15° pour tenter de passer un col entre deux massifs. Mais ne pouvant y parvenir, il écrase son avion sur une plateforme »

<http://anfas.fr/escadron/Bretagne%202.pdf>

Max Pierre Henri CORBEAU (1910/1940)

Pilote militaire - Armée de l'Air

Né le 22 novembre 1910 au Mans, à Saint-Cyr le 1^{er} octobre 1929, officier d'Infanterie promu au grade de sous-lieutenant deux ans plus tard, il est nommé lieutenant le 1^{er} octobre 1933. Breveté pilote et observateur, il est affecté au second semestre 1935 à Djibouti, comme second du capitaine Moguez qui est alors le commandant de la jeune escadrille de la « Côte Française des Somalis ». Il a la charge de l'organisation des vols et à ce titre c'est lui qui signe chaque mois tous les « carnets de vol » des pilotes et mécaniciens.



Lieutenant CORBEAU

Médaille Coloniale avec agrafe d'argent (Côte Française des Somalies)

« Officier pilote observateur de tout 1er ordre qui a rendu à la colonie et à la formation aérienne de la C.F.S. les plus brillants services. Ses qualités comme pilote l'ont toujours fait choisir pour assurer les liaisons avec les postes et détachements, ainsi que les évacuations sanitaires même dans les conditions les plus périlleuses et les plus délicates comportant souvent des atterrissages sur des

petits terrains de fortune. Excellent observateur, il a participé à l'établissement de la carte et a exécuté de multiples reconnaissances sur des tribus turbulentes d'allégeance étrangère transhumant sur notre territoire ainsi que des recherches de points d'eau en zone désertique. A effectué à la Côte Française des Somalis en deux ans de séjour 700 heures de vol soit comme pilote soit comme observateur dont 500 heures au-dessus de zones désertiques ou inexplorées. »

Nommé capitaine, il prend le commandement de la seconde escadrille du Groupe I/7 en Syrie en septembre 1938. Début avril 1940, il est victime d'un grave accident et décède le 5 avril à l'Hôpital militaire d'Alep-Nerab, des suites de blessures. Mort pour la France.

Roger Jules Paul VANTILLARD (1911/2004)

Pilote militaire - Armée de l'Air

Né le 13 octobre 1911 à Lunéville (Meurthe-et-Moselle)
Décédé le 22 mai 2004 à Bouc-Bel-Air (Bouches-du-Rhône)



Joseph Bibert a connu le sergent pilote VANTILLARD dès 1933 à la 5^{ème} escadrille du 3^{ème} Régiment d'aviation de Châteauroux, escadrille autonome dite « *Escadrille de Marche* » avec les traditions de la SPA 96 ; elle était équipée de Nieuport-Delage 62. Elle quitta Châteauroux pour Chartres début mars 1934, première escadrille de Chasse affectée sur cette Base Aérienne qui n'avait connu que des escadrilles de bombardement depuis sa création en 1922. Elle constitua pendant quelque mois la 1^{ère} escadrille du GM I/42 (Groupe Mixte) pour former finalement en octobre 1934 l'ossature du GC I/6, traditions SPA 96 et SPA 12, où le sergent VANTILLARD pilote des Nieuport-Delage 629, entretenus par une équipe de mécanicien dont fait partie le sergent Bibert.

Roger VANTILLARD, qui fut un membre assidu des réunions de « l'Amicale des Anciens de la BA 122 » avec son vieux compagnon d'armes, y raconta un jour [« l'Arrivée de la Chasse à Chartres »](#) ([lien vers la page de ce site consacrée à la BA.122 de Chartres](#)).

Ils se sont retrouvés ensuite tous les deux de 1937 à 1938 à Djibouti. À son retour de la colonie, l'adjudant VANTILLARD, après un passage au GARC II/561 et au C.R.A.S (*Centre de Réception de Avions de Série*), est réaffecté le 15 décembre 1939 à la seconde escadrille du GC I/6, qui s'installe à Marignane, venant de Blida ; à cette époque Joseph Bibert est déjà sur le terrain de campagne de Wez-Thuisy (Reims) avec le GC III/6.

Roger VANTILLARD fera le reste de la guerre 39/40 avec le GC I/6.

Pendant la « Drôle de Guerre », il bénéficie fin mars 1940 d'une permission de longue durée pour aller se marier.

Le 25 mai 1940, le Groupe stationne à Lognes Emerainville depuis le 17 et vole sur Morane 406 ; une mission est accomplie le matin sans problème. Par contre en fin d'après-midi, une patrouille triple menée par l'a/c VANTILLARD doit effectuer une mission de couverture sur la zone Arleux-Bouchain-Denain, en coopération avec le GC II/3. Elle se heurte à une formation importante de bombardiers ennemis, escortés par des Bf 109 et 110 dans la région de Valenciennes.

Roger Vantillard raconte :

« Nous décollons vers 17h 20, toujours sans radio. En dehors de signaux visuels, je n'ai donc pas de contacts avec mes équipiers. Avant Compiègne, 2 appareils de la patrouille d'accompagnement sont distancés, puis disparaissent : défaillance mécanique ? Entre Noyon et Péronne, vers 2500m d'altitude, j'aperçois par le travers se dirigeant vers

l'est, un groupe de He 111 dont un élément se trouve un peu à la traîne. Nous ne sommes plus que 3 avions avec mon fidèle équipier, le lieutenant tchèque Bieberlé nous attaquons le traînard par $\frac{3}{4}$ arrière en léger piqué. Quelques rafales en une seule passe, je crois aura du mal à regagner sa base.

Enfin, c'est donc une patrouille légère, qui pour accomplir la mission, arrive à 2700m sur le secteur désigné. Le sergent tchèque Kucera s'est laissé un peu distancer. Je remarque beaucoup de mouvement au sol et sur les routes. Au cours de ces évolutions, je repère par le nord-ouest deux 109, puis deux autres un peu plus loin sur la droite. J'attaque presque plein arrière, l'appareil de gauche. A une cinquantaine de mètres je lâche une rafale ; le 109 semble accuser le coup en laissant derrière lui comme des traces de vaporisation d'essence (1). Je ne vois plus Kucera. Bierbelé s'en prend aux 2 autres 109. Au moment où je regarde dans sa direction, je reçois un obus explosif devant moi côté droit. Un brouillard envahit l'habitacle, le moteur s'arrête net mais ne prend pas feu. Je pique plein ouest et disparaiss à travers une légère couche de nuages. Ouf...les 109 n'ont pas suivi.

La prise de contact avec le sol est un peu catastrophique. Je suis dans un champ au bout duquel se trouve une ferme, je suis blessé au côté droit et le long de ma jambe. Je perds du sang... »

Roger Vantillard gagnera plus tard Vichy, où il apprendra que le lieutenant Bieberlé a été tué. On le soignera pour extraire 14 petits éclats de projectiles de sa jambe et il ne rejoindra son groupe replié sur Salon-de-Provence que le 18 juillet : groupe dissous 3 semaines plus tard.

Roger Vantillard termine la guerre avec une victoire homologuée et une victoire probable à son palmarès et la médaille militaire (journal officiel du 1^{er} novembre 1940).



(1) Messerschmitt Bf109E-1 : abattu par l'adjudant Vantillard du GC I/6 au-dessus de Roye. Il s'écrase à Cizancourt, au sud de Péronne à 18 heures 30. Le pilote, Uffz Heinz GROSSER, né le 01/09/1919 à Chemnitz, est grièvement blessé et meurt le 28 mai. L'avion est inutilisable. Heinz GROSSER est inhumé dans le cimetière militaire allemand de Beauvais (Rue de la Mie-Au-Roy) Block 1-Allée 3- Tombe 74.