LA BOÎTE à SOUVENIRS

du

CAPITAINE JEAN JOUQUANT

François-Xavier BIBERT

Février - Avril 2017

Cette page est une annexe à :

Souvenirs de la Base aérienne de Chartres

faisant partie du domaine :

Les Hommes du Groupe de Chasse GC III/6

du :

Site personnel de François-Xavier BIBERT

4 annexes à ce document :

Carnets de vol n°1 à 4 de Jean JOUQUANT – 1926/1929

Carnet de vol n°5 de Jean JOUQUANT – 1939/1940

Obsèques de Maryse BASTIÉ

Aide-mémoire pour piloter un Nord 2501 « Noratlas »

Pour bien comprendre comment cette biographie a été rédigée

Dans un premier temps (février 2017), j'ai eu la chance d'entrer en possession de la « boîte à souvenirs » du capitaine Jean JOUQUANT : quelques dizaines de photographies pas ou peu documentées et quelques documents annexes, sans informations sur le déroulement de sa carrière...

A partir de ces sources, j'ai donc reconstruit au mieux le parcours du pilote dans l'aviation et rédigé une première biographie, ce qui m'a permis de transmettre à la famille du pilote un livret illustré de 70 pages sur papier glacé, avec cependant quelques conditionnels et aussi quelques erreurs d'interprétation.

Dans un second temps (avril 2017), j'ai pu avoir accès aux 7 carnets de vol de Jean JOUQUANT détaillant jour par jour depuis le mardi 8 juin 1926 jusqu'au 8 août 1946 les 1988 heures de vol accomplies par le pilote.

J'ai décidé de conserver intact la rédaction initiale dans ce document (texte en bleu) et de faire apparaître (texte en brun) les rectifications et compléments apportés par l'étude de ces carnets de vol.

Cela permettra sans de doute de faire comprendre que dans bien des études historiques le conditionnel devrait être plus souvent utilisé...

François-Xavier BIBERT (avril 2017)

Jean Baptiste JOUQUANT

Pilote au 22ème RABN à Chartres
puis au Groupe de Reconnaissance I/22 à Orléans
1907 - 1981

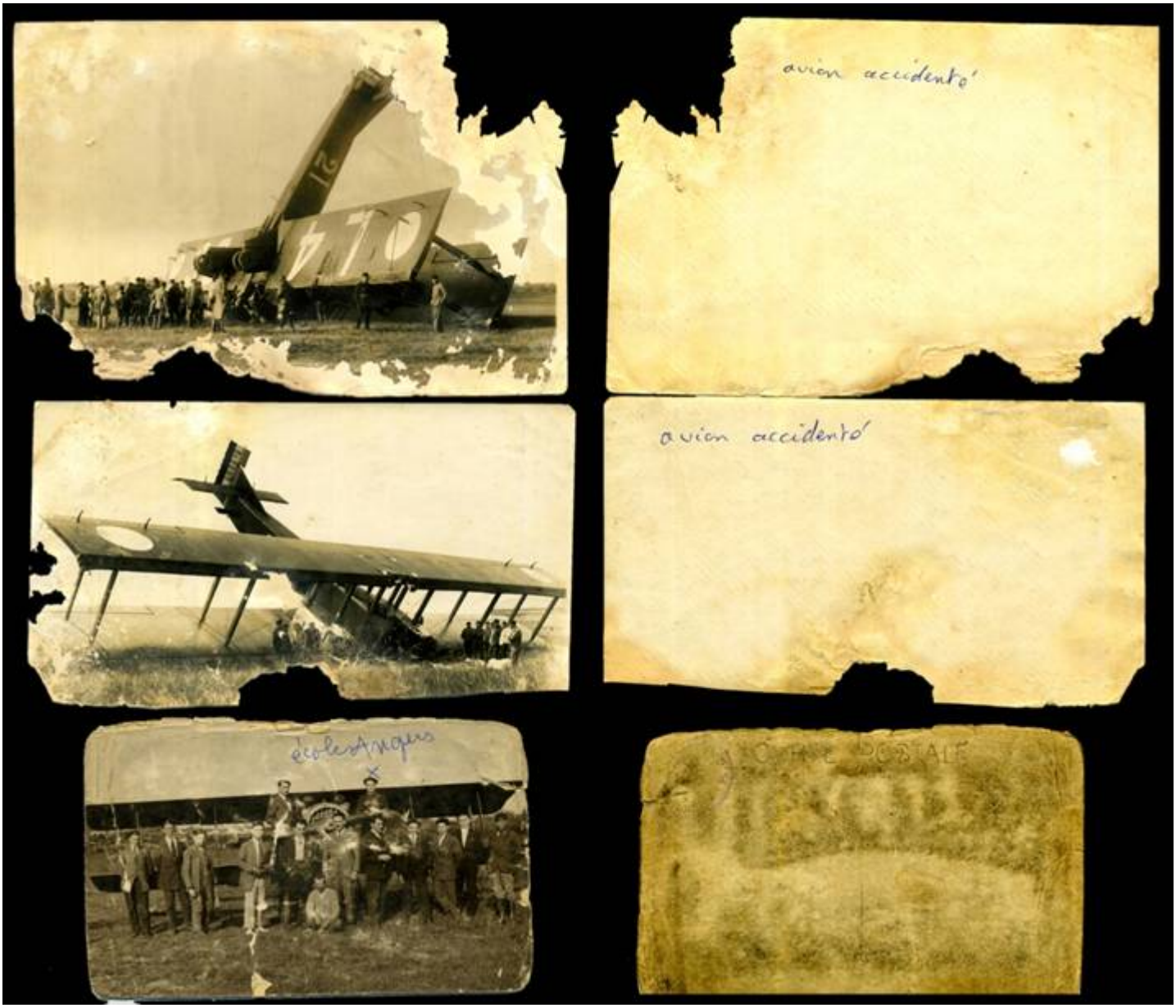
Une trace du passage de Jean JOUQUANT à la BA 122 de Chartres apparaissait, sur la page consacrée à cette base aérienne sur ce site (lien) **Chartres-BA 122-L'album du souvenir**, pour sa participation au tour de France aérien fait par 6 Bloch 200 de la demi-brigade de Chartres début 1935. Son nom étant mal orthographié, une de ses petites filles m'a contacté en 2016 pour me le signaler : après quelques échanges de courriels elle a finalement décidé, en accord avec ses sœurs, de me faire don des quelques documents concernant leur aïeul, conservés avec soin jusque là, afin d'en éviter un jour une éventuelle disparition et de pouvoir ainsi témoigner pour l'histoire de la carrière du pilote.

« Ce sont les petites poussières d'histoires qui font l'Histoire... »

L'examen d'un nouvelle *« boîte à chaussures de souvenirs »* est toujours pour un passionné des Hommes et des choses de l'aviation, un moment d'intense émotion et de grande excitation. Qui était cet aviateur ? Vais-je trouver des documents totalement inédits, des photographies originales et jamais publiées, des nouvelles pièces de puzzle qui pourraient permettre de débloquer la connaissance de la carrière d'un autre pilote, de l'histoire d'un Groupe Aérien, d'une Escadrille, ou d'un avion particulier ?

En quittant la descendante de l'aviateur qui savait si peu de choses de la carrière militaire son grand-père, j'ai parfaitement mesuré le trouble qui devait être le sien en se séparant de ce témoignage bien personnel de l'histoire de sa famille et de ses racines : je lui ai dit *« Croyez bien que j'apporterai à Jean-Baptiste JOUQUANT une affectueuse attention pendant l'élaboration du témoignage de mémoire que je vais lui dédier. En l'absence de son livret militaire et de ses carnets de vol, je vais d'ailleurs devoir vivre avec lui pendant quelque temps pour examiner les documents, situer chacun d'entre eux dans le temps avec assez de précision pour déterminer une rigoureuse chronologie : comme aucune des photographies, en vrac dans la boîte, n'est légendée, ceci se fait souvent par la découverte de tout petits détails, avec l'aide d'amis passionnés comme moi, chacun spécialisé dans certains sujets particuliers, et par beaucoup de patientes recherches dans nos documentations personnelles et aussi sur Internet, mais on va y arriver ! »*

Voici par exemple trois agrandissements originaux au format 9X14 trouvés dans la boîte à souvenirs :



Depuis près de 80 ans des petites souris s'étaient peut-être attaquées à leur emballage en carton et/ou un peu d'humidité accidentelle n'avait pas arrangé les choses : les sels d'argents des émulsions photographiques ont ainsi perdu de leur couleur d'origine et de leur éclat et les rares légendes existantes ont été bien souvent écrites longtemps après la prise du cliché, soit par le pilote dont la mémoire n'était plus forcément fidèle, soit par des personnes de bonne volonté, certes, mais pas forcement au courant des détails de sa carrière et formées à la documentation et à la conservation de documents historiques !!!

Il y a deux écoles pour la présentation d'une image : *« dans son jus »* ou *« restaurée »*. Pour ma part je scanne avec un appareil professionnel en haute résolution, ni trop, ni trop peu, et m'armant de patience et de persévérance, pas trop maladroit avec différents logiciels de traitement des fichiers numériques, je restaure, d'où finalement les belles images qui suivent :

Farman Goliath F.60 (*) accidentés à Chartres – 1925/1930

(*) lire par la suite « série des F.60 » : F60BN2 – BN3 (1921) –F.60BN4 (1925)

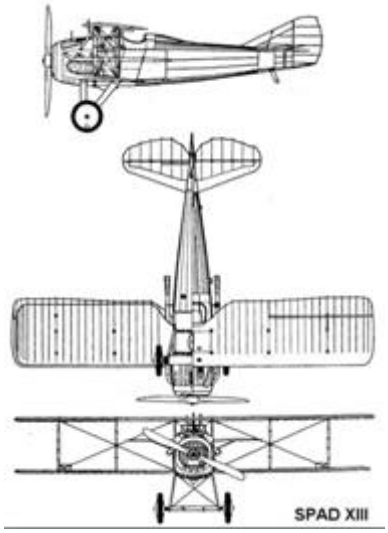
Goliath codé « 21 » – Mis en pylône - Mars 1929

(date en légende d'une autre photographie déjà connue de l'auteur)

Goliath codé « 29 » – Cheval de bois ? – Date indéterminée

(voir deux autres photographies de la même série plus bas dans cette page)

Jean JOUQUANT -19 ans – A droite au dessus de l'hélice d'un SPAD 13
1926 – Ecole de pilotage « Richard » à Angers



Maquette et plan 3 vues du Spad 13 - Avion des « as » de 14/18
Appareil construit à plus de 8 000 exemplaires largement utilisé dans les écoles de pilotage dans les années 20

Ensuite, pour les dates et les légendes : « y-a-plus-qu'à... », tenant compte du fait que plus aucune personne sensée n'envisage d'aller perdre son temps au Service historique de la Défense de Vincennes, qui fait tout pour ne plus être importuné par ceux qu'il considère comme « des Historiens du Dimanche », pourtant vraiment les seuls à avoir à cœur de porter témoignage des incroyables carrières des aviateurs des années 1930/1940, devoir de mémoire oblige !

Très sincères remerciements à mes amis Henri GUYOT (site « **Traditions Air** »), Lucien MORAREAU qui gère une monumentale base de données des pilotes de l'Armée de l'Air et de l'Aéronautique Navale, Olivier BAILLON et Franck ROUMY, spécialistes de la base d'Orléans-Bricy, Jean-Paul BONORA, Daniel GILBERTI et Bernard PALMIÉRI, qui ont répondu rapidement et avec compétence à mes courriels pour compléter ma connaissance de Jean Baptiste JOUQUANT.

1926 – ANGERS

(voir la photographie ci-dessus)

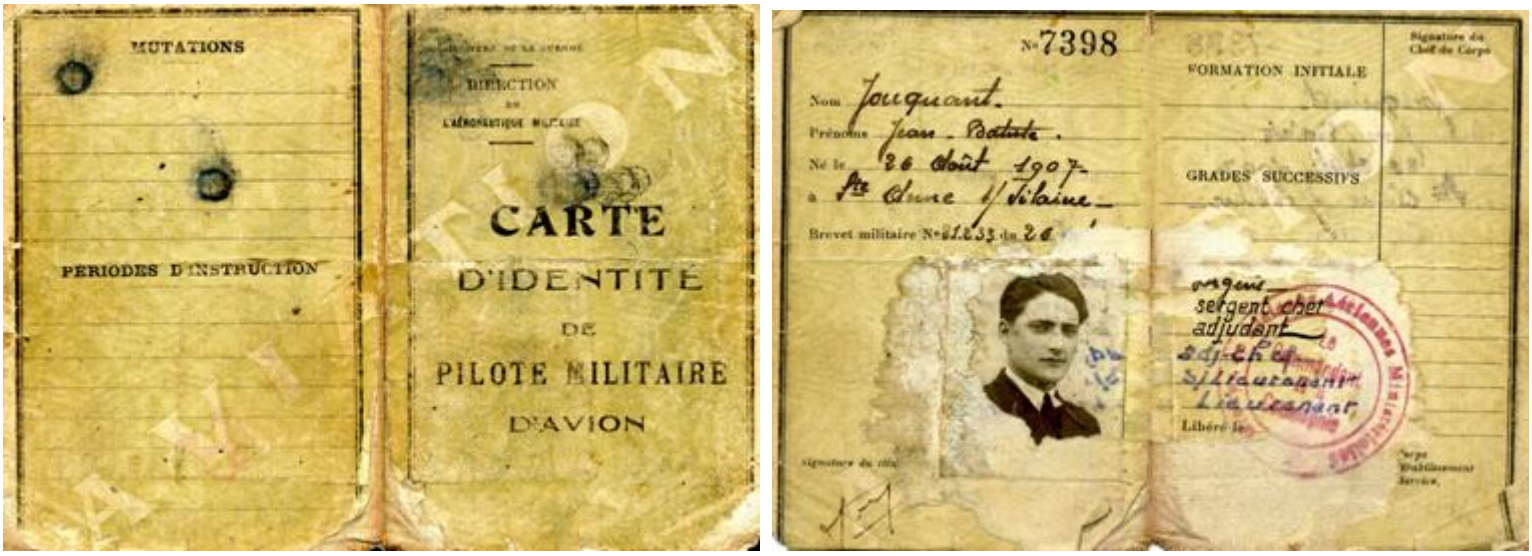
Auguste JOUQUANT (1869/1907), de Sainte-Anne sur Vilaine où il était facteur-receveur n'a pas vu naître son troisième enfant, Jean Baptiste, car il décéda à l'âge de 38 ans, 4 mois avant la naissance de celui-ci. Son épouse Philomène, née HOUSSIN (1878/1947), âgée de 29 ans, accoucha le 26 août 1907 de son deuxième fils Jean-Baptiste, qu'elle éleva seule avec son frère Auguste né en 1900 : une petite fille, Philomène, née en 1898 n'ayant vécu que 21 jours.

Philomène fut factrice, comme son défunt époux, et fit de son mieux pour ses deux garçons, avec son petit salaire.

On ne sait pas comment Jean-Baptiste attrapa le virus de l'aviation, mais à cette époque pour beaucoup d'enfants de son âge, Guynemer et tous les « as » légendaires de la première guerre étaient des héros à imiter. Voler était leur rêve...

Pour les plus modestes, les écoles civiles d'aviation populaire et les bourses qui pouvaient leur être attribuées alors, étaient une chance exceptionnelle pour combler leur désir de gloire : ces écoles avaient en effet pour mission de délivrer aux boursiers de l'Etat un brevet d'aviation « militaire ». L'ascenseur social existait à cette époque !

C'est ainsi que Jean JOUQUANT, dans sa dix-huitième année, entra le 7 juin 1926 à l'école « Richard » d'Angers et qu'il y obtint le brevet militaire n°21.233 le 27 octobre 1926, juste 2 mois après son dix-neuvième anniversaire.



Carte d'identité de pilote militaire d'avion de Jean JOUQUANT
avec la mention de son brevet n°21.233 du 27 octobre 1926

AÉRONAUTIQUE MILITAIRE

Centre d'Aviation Militaire

ÉCOLE D'AVIATION
Paul-Louis RICHARD
ANGERS-AVRILLÉ
(M.-&-L.)

CARNET

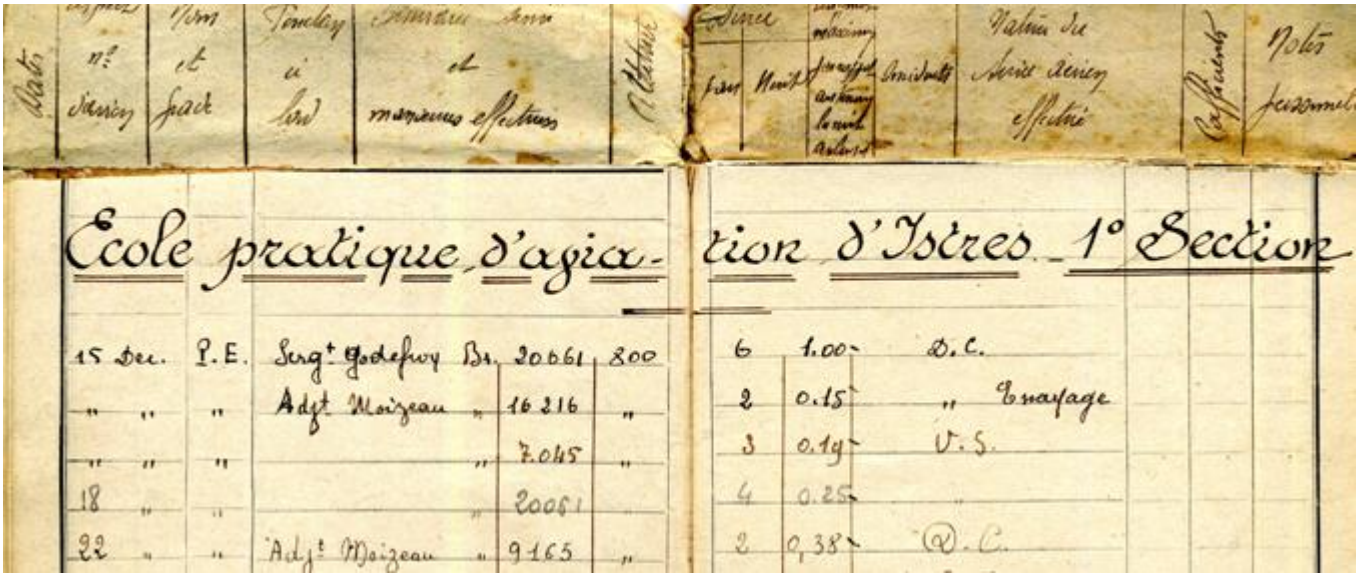
d'Emploi du Temps

de M. Jouquant Jean.

TRIMESTRE 191

Le présent carnet contenant pages a été paraphé par nous.

, le



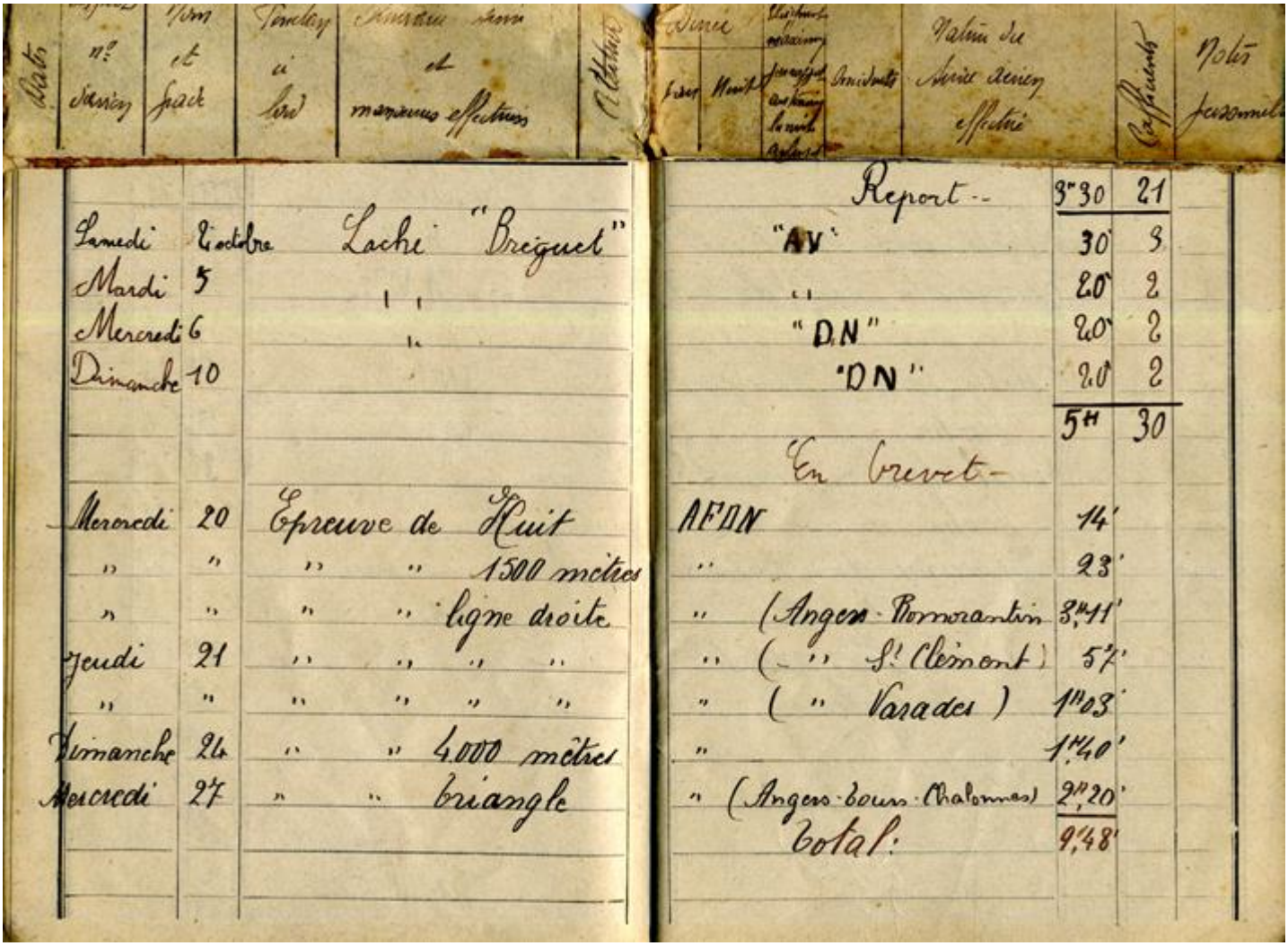
École pratique d'aviation d'Istres 1° Section

15 Déc.	P.E.	Serg.t Godefroy	Br.	20061	800	6	1.00	D.C.		
" "	"	Adj.t Moizeau	"	16216	"	2	0.15	"	Ensavage	
" "	"		"	7045	"	3	0.19	V.S.		
18 "	"		"	20051		4	0.25	"		
22 "	"	Adj.t Moizeau	"	9165	"	2	0.38	D.C.		

Première page du premier carnet de vol de Jean JOUQUANT
Arrivée à l'école Richard d'Angers

Après un premier vol le 8 juin 1926 de 10 minutes avec son moniteur M Déglise, le jeune élève est resté au sol pendant un mois et, en plus des cours théoriques, s'est entraîné 10 minutes tous les jours sur un « rouleur », appareil Morane Saulnier qui ne peut plus prendre l'air, pour apprendre à le manœuvrer sur le terrain.

Au bout de quatre mois d'école et 50 heures de vol, d'abord en double commandes puis seul à bord, il peut alors passer le brevet.



Date											
Samedi	2 octobre	Lache "Breguet"					Report --	3h30	21	
Mardi	5	" "					"AV"	30'	3	
Mercredi	6	"					"	20'	2	
Dimanche	10						"DN"	20'	2	
							"DN"	20	2	
								5H	30	
							En brevet -			
Mercredi	20	Epreuve de Huit					AFDN	14'		
"	"	"	"	1500 mètres			"	23'		
"	"	"	"	ligne droite			" (Angers-Romorantin	3h11'		
Jeudi	21	"	"	"	"		" (" St Clément)	57'		
"	"	"	"	"	"		" (" Varades)	1h03'		
Dimanche	24	"	"	4.000 mètres			"	1h40'		
Mercredi	27	"	"	triangle			" (Angers-Cours-Chalonnes)	2h20'		
							Total:	9h48'		

Page d'octobre 1926 du premier carnet de vol de Jean JOUQUANT
Épreuves du Brevet

Les épreuves du brevet comprenaient donc en 1926 :

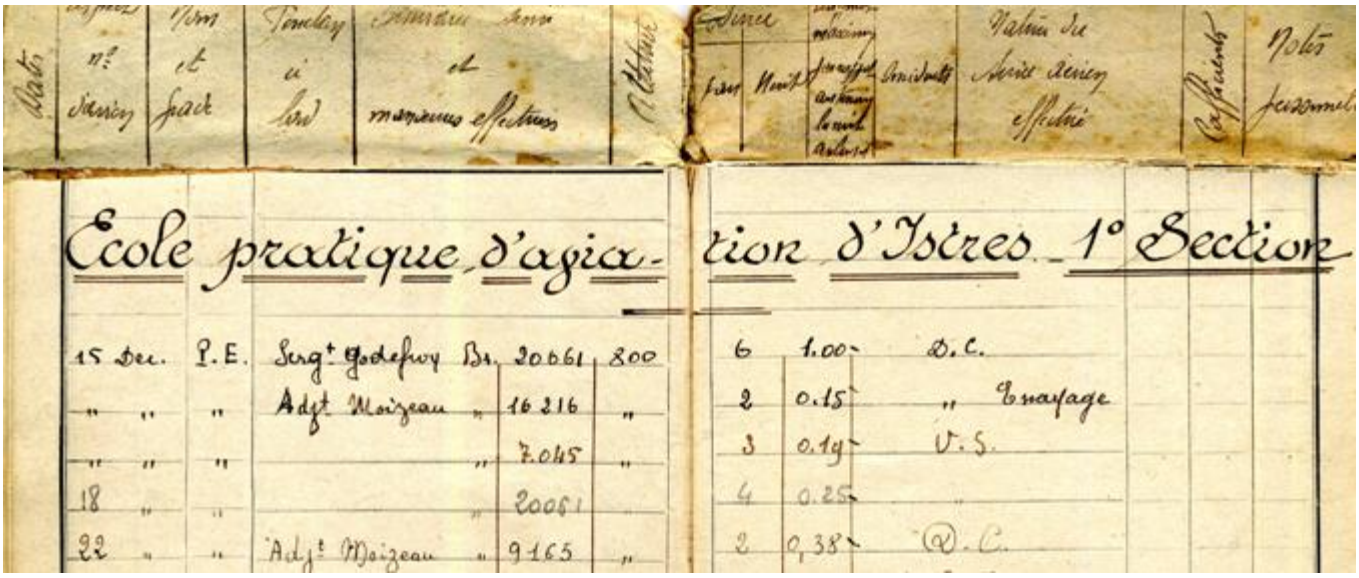
- épreuve de « huit » : cinq huits à moins de 200 m. de hauteur, autour de deux poteaux distants de 500 m., avec atterrissage à moins de 50 m. d'un point fixé,
- épreuve d'altitude et de vol plané : montée à 1 500 mètres et vol plané avec atterrissage dans un cercle de 150 m. de rayon fixé à l'avance,
- épreuve d'altitude : montée à 4 000 mètres,
- 3 vols en ligne droite dans des directions différentes,
- 1 vol en triangle.

le tout représentant près de 10 heures de vol.

Carnets de vol n°1 à 4 de Jean JOUQUANT – 1926/1929

12/1926 – 02/1927 - ISTRES

Aucune photo ne permettait de connaître l'activité de Jean JOUQUANT immédiatement après l'obtention de son brevet. Son premier carnet de vol permet de savoir qu'il a rejoint mi-décembre 1926 l'École Pratique d'Aviation d'Istres où il a été affecté à la première section, ceci au titre de son service militaire. Il y est resté deux mois pour se perfectionner, volant sur Breguet XIV, pendant près de 20 heures, avec 88 atterrissages sans la moindre casse.

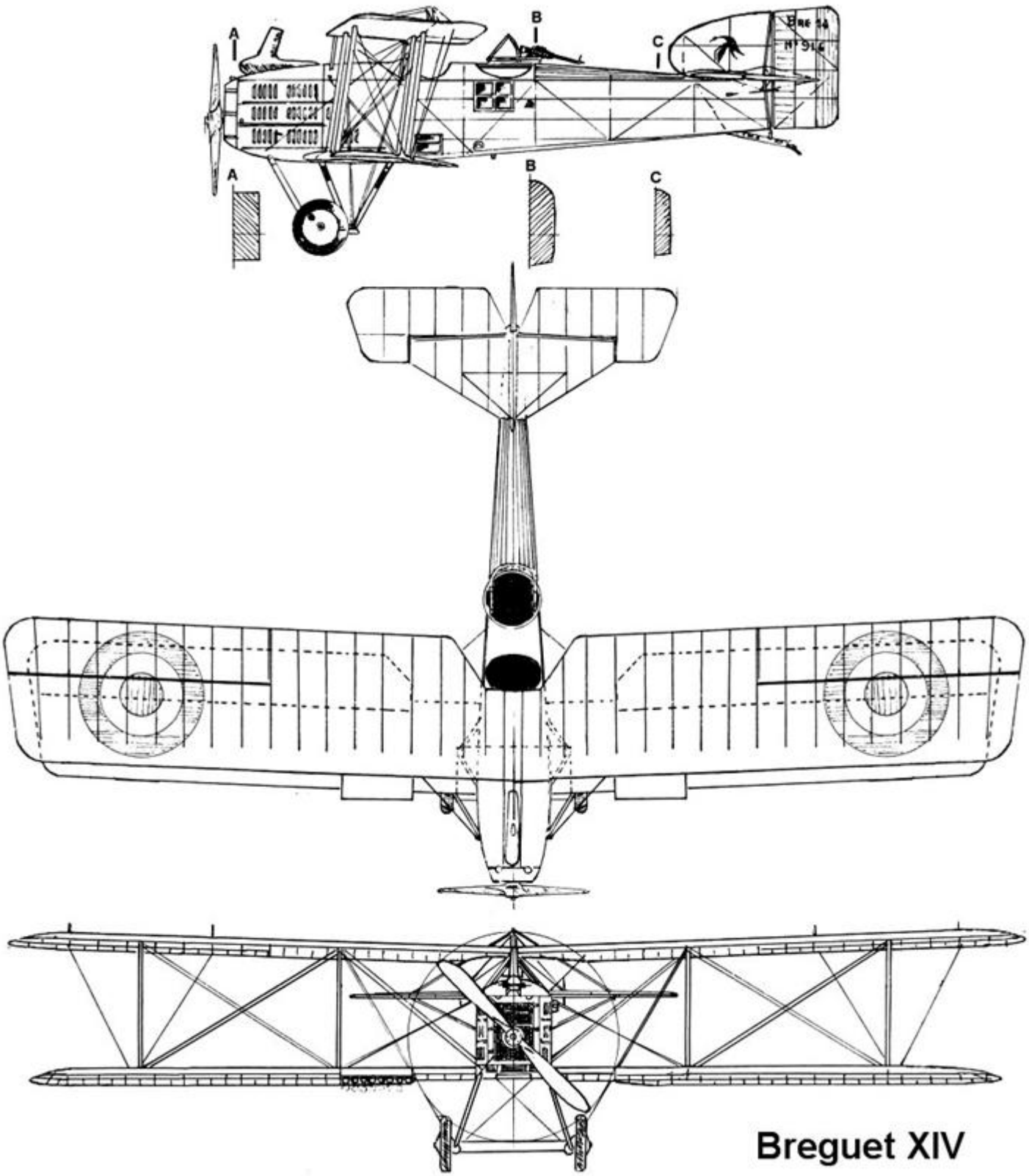


Ecole pratique d'aviation d'Istres 1° Section

15 Déc.	P.E.	Sergt Godefroy	Br.	20061	800	6	1.00	D.C.	
" "	"	Adjt Moizeau	"	16216	"	2	0.15	" Ensayage	
" "	"		"	7045	"	3	0.14	V.S.	
18 "	"		"	20061		4	0.25	"	
22 "	"	Adjt Moizeau	"	9165	"	2	0,38	D.C.	

Page de décembre 1926 du premier carnet de vol de Jean JOUQUANT
Début du service militaire à Istres

Graphe de contrôle d'une l'épreuve d'altitude
Montée à 3500 mètres



Breguet XIV

1927 - THIONVILLE

Jean JOUQUANT aux commandes d'un Breguet XIV
pendant son service militaire à Thionville

Cette photo est l'exemple parfait des difficultés rencontrées pour légender correctement un vieux cliché. Il porte l'indication manuscrite « Angers » sans doute assez récente, et en première approximation on va penser à une photographie faite à l'Ecole de Pilotage d'Angers, donc à l'année 1926. Or celle-ci était une école civile : les élèves ne pouvaient donc pas porter un uniforme de soldat et de plus, l'avion est un Breguet XIV « militaire ». Un examen plus minutieux permet de lire le chiffre « 38 » sur un béret. Conclusion : on est au 38ème Régiment d'Aviation Mixte de Thionville.

Jean JOUQUANT a donc accompli ses obligations militaires en Lorraine et non pas en Anjou, comme la personne qui a légendé la photographie le croyait et risquait de nous le faire croire.

Le 38ème RAM sur le site « Traditions Air »

A cette époque le 38ème RAM de Thionville Basse-Yutz est alors composé de 8 escadrilles :
**** 1er groupe de reconnaissance doté de 2 escadrilles équipées de Breguet XIV***
- 1ère escadrille héritière des traditions de la SAL 51 qui adopte la tête de Napoléon.
- 2ème escadrille héritière des traditions de la SPAbi 54 qui adopte la tête de gaulois.
**** 2ème groupe de chasse doté de 4 escadrilles équipées de Nieuport-Delage NiD 29 :***
- 5ème escadrille héritière des traditions de la SPA 95 qui a conservé son martinet.
- 6ème escadrille héritière des traditions de la SPA 153 qui conserve son gypaète.
- 7ème escadrille héritière des traditions de la SPA 62 qui conserve son coq de combat.
- 8ème escadrille héritière des traditions de la SPA 73 qui conserve sa cigogne.
**** 3ème groupe d'observation doté de 2 escadrilles équipées de Breguet XIV :***
- 11ème escadrille héritière des traditions de la BR 260 qui adopte un perroquet.
- 12ème escadrille héritière des traditions de la SAL 22 qui adopte une cigogne dans son nid.

(Albin Denis)

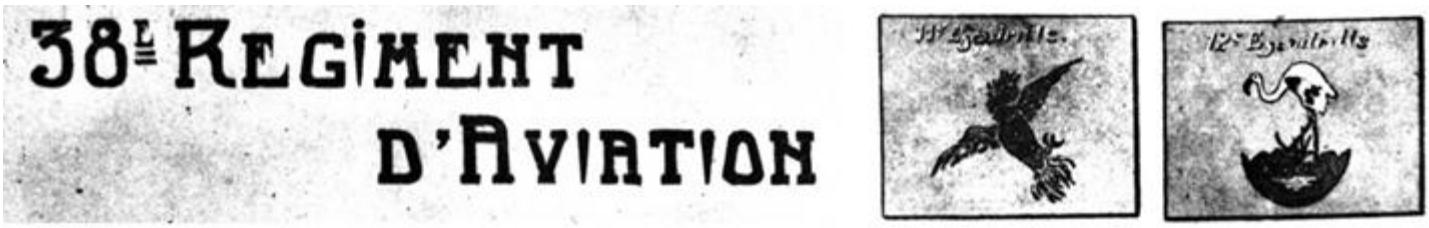
En fonction de ces informations et de la portion d'insigne visible sur la photo du Breguet XIV qui semble correspondre à celle dite « Buste de Napoléon », on pourrait éventuellement conclure que Jean JOUQUANT faisait partie en 1927 de la 1ère escadrille du 1er Groupe de Reconnaissance du 38ème Régiment d'Aviation Mixte (RAM) de Thionville. Cet insigne a d'ailleurs été créé de toutes pièces dans le régiment, sans rapport avec des traditions d'escadrilles 14/18 : il a été supprimé en 1932 pour faire place à celles de la SAL 51 et son insigne aux « ancres croisées ».

« Buste de Napoléon »
1ère escadrille du 38ème RAM de Thionville
Sans doute la première unité de Jean JOUQUANT

En fait, le carnet de vol montre que cette hypothèse n'était pas exacte. Arrivé fin février 1927 au 38ème RAM, sans doute après une courte permission, il a été d'abord affecté à la Section d' Entraînement et les deux premières semaines de mars ont été consacrées à une série d'épreuves, sans doute assez voisines de celles du Brevet, se terminant par un vol de confirmation le 15 mars.

C'est à ce moment qu'il a rejoint une des deux escadrilles du troisième Groupe. En effet, les signatures (illisibles) du carnet de vol sont celles du « Chef d'escadrille » (sans précision), du « Commandant du 3ème Groupe » et du « Chef de Corps ».

Des zones d'ombre existent d'ailleurs encore pour les spécialistes des traditions de l'aviation militaire au sujet du 3ème Groupe du 38ème RAM de Thionville. Cependant, une image d'époque précise la représentation des insignes de ses 11ème et 12ème escadrilles :



Il s'agit d'un « Perroquet » pour la 11ème et de ce qui semble être un « Flamant rose » pour la 12ème, plutôt qu'une « cigogne dans son nid » comme indiqué par certains auteurs (voir plus haut). Et il est inexact à cette époque de parler de la BR 260 pour la 11ème et de la SAL 22 pour la 12ème, traditions adoptées seulement en 1932 ou 1933 *(cf : B. Palmiéri)*.

Dessins du commandant Moreau-Bérillon (1968) et interprétation récente

Insignes d'époque de la 11ème : peinte sur un Breguet XIV et métallique

Donc pour le moment, une incertitude subsiste sur le fait de savoir quel insigne Jean JOUQUANT a pu éventuellement porter à Thionville.

Il n’est pas certain d’ailleurs que ce qu’on distingue sur le flanc du Breguet XIV de la photo soit un insigne et surtout l’insigne de « son » escadrille. Difficile d’y retrouver le « Perroquet » ; éventuellement un bout du « Flamant » ? Mais on trouvait fréquemment sur les Breguet XIV, des marques de peinture blanche, pas toujours de la même forme, figurant un étrier pour souligner les marchepieds d'accès (voir la troisième petite photo du Breguet XIV n°18403 de la 2ème escadrille du 36ème RAO de Hussein Dey - VR 547) *(cf : J-P. BONORA)*.

On connaît par contre maintenant les numéros des appareils sur lesquels Jean JOUQUANT a volé de mars 1927 à avril 1928 à Thionville. Reste à trouver à quelle escadrille ils étaient affectés...

Arrivée au Centre de Thionville - Section d'Entraînement				
22/02/1827	15/03/1927	Pilote	Confirmation	Breguet 14
				16897
				17513
				18023
Thionville - 3ème Groupe - ? Escadrille				
23/03/1927	13/04/1928	"		Breguet 14
				11045
				16422
				16783
				16785
				16789
				16908
				16958
				17008
				17011
				17045
				17179
				17259
				17311
				17495
				18159
				18173
				18259

Centre de Thionville

Section d'Entraînement.

Mois de Février

Février 22 Aff. Ch. Cairin Jouquant 11033

28 Jouquant 16597

Mois de Février. 0H55

Février.

Double commande. 0.30 4 800

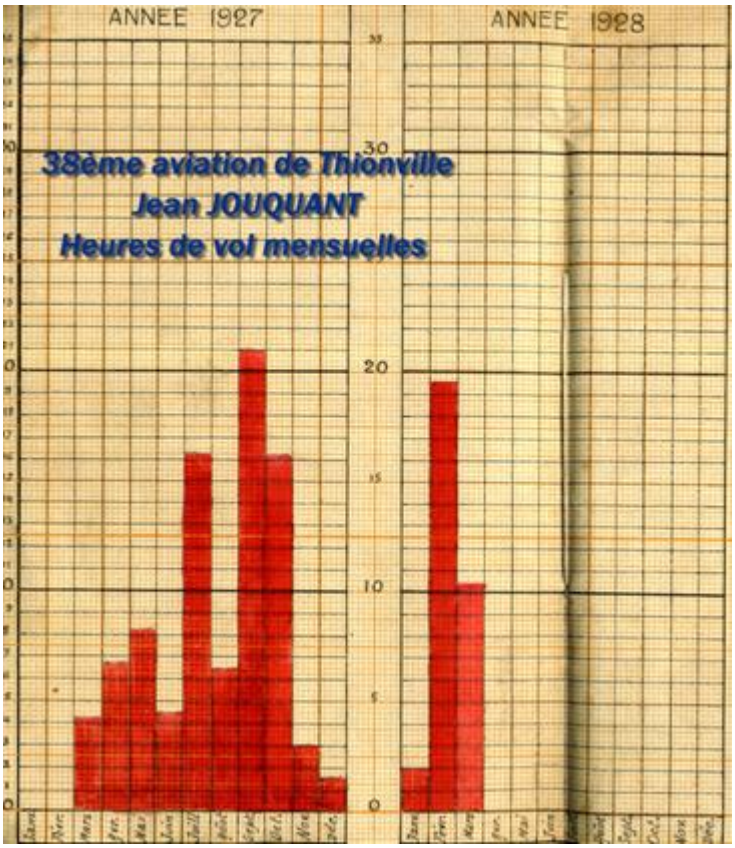
Entraînement 0.35 3 900

Vérifié et arrêté Le Lieutenant Cdt la SE.

Vérifié et arrêté Le Chef de Corps.

Arrivée de Jean JOUQUANT à la Section d'Entraînement de Thionville

Signatures : Chef d'escadrille – Commandant du 3ème Groupe – Chef de Corps



Heures de vol de Jean JOUQUANT à Thionville

Jean JOUQUANT
Service militaire à Thionville au 38ème RAM

On peut penser que la médiocre photographie ci-dessous d'un Breguet XIV en mauvaise posture, malheureusement sans identification possible, est celle d'un appareil de ce régiment.

.

La ville de Chartres et sa cathédrale (vue aérienne est-ouest)
et les installations de l'aéronautique militaire en 1927

Collection F-X. Bibert

1929 ~~1930~~ / 1936 CHARTRES

Dans l'état de nos connaissances, on ne peut pas préciser à quelle date Jean JOUQUANT a quitté le 38ème de Thionville pour le 22ème de Chartres.

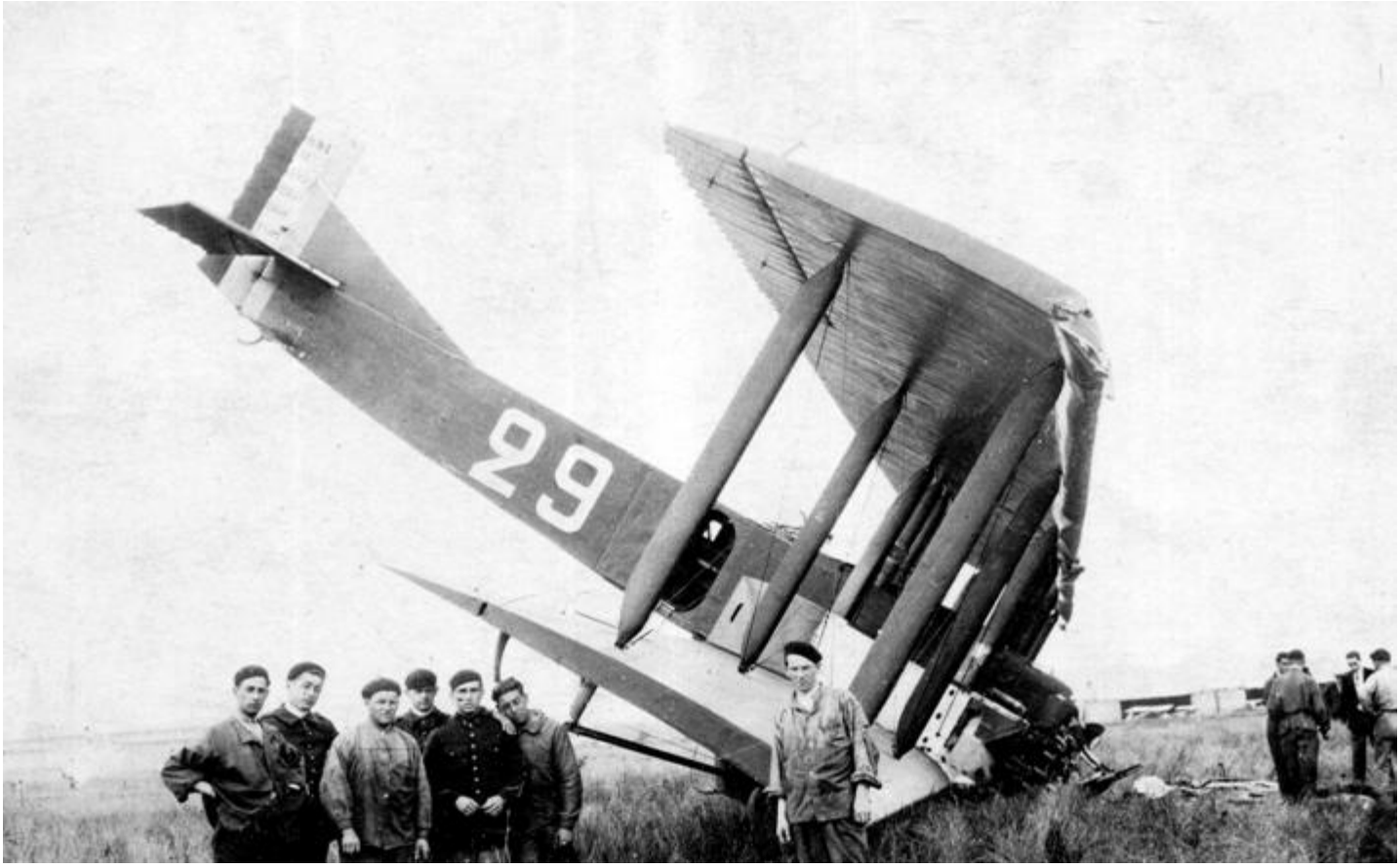
Le fait que sa boîte à souvenirs contienne des images d'avions à Chartres ne signifie pas que le pilote y était déjà affecté à la date de leur prise de vue. Les photographies, rares et chères, étaient souvent retirées à quelques dizaines d'exemplaires et diffusées ou vendues à titre de souvenir pendant plusieurs années.

Par exemple, l'accident de ce Farman Goliath F.60 qui a « atterri » au milieu du cimetière Saint-Chéron, à quelques centaines de mètres du terrain d'aviation, a eu lieu le 15 octobre 1925. Jean JOUQUANT n'était pas encore à Angers et l'image figure également dans la collection « Barthe » présentée sur la page **Chartres-BA 122-L'album du souvenir** de ce présent site. Le caporal ERNOUF qui le pilotait s'en sortit indemne, tout comme les deux autres caporaux de l'équipage et deux soldats qui se trouvaient on ne sait pourquoi dans l'avion.

Le Goliath F.60, codé « 21 », mis vraisemblablement en pylône par son pilote suite à une fausse manœuvre à l'atterrissage, que l'on voit sur la photo placée en tête de cette page est vu sous un autre angle sur une photographie légendée « mars 1929 », déjà placée sur la même page **Chartres-BA 122-L'album du souvenir** citée plus haut. Pas la moindre information sur cet accident n'a pu être trouvée dans la presse locale ou nationale : sans doute un simple « incident » bien banal pour l'époque ne méritant pas de communiqué.

Par contre, heureuse trouvaille dans la boîte à souvenirs de Jean JOUQUANT, quelques images de Farman accidentés qui semblent inédites, malheureusement sans pouvoir les dater autrement que « entre 1925 et 1930 environ », puisque ces « monstres préhistoriques » ont été par la suite remplacés par des Lioré et Olivier LeO 20, qui eux, ne méritent que le qualificatif de « monstres inadaptés ».

Trois photographies inédites d'une même série concernent le Goliath codé « 29 » du 22ème RA. La première est placée au début de cette page, en exemple du travail de restauration qu'elle a nécessité, les deux autres se trouvent ci-dessous :

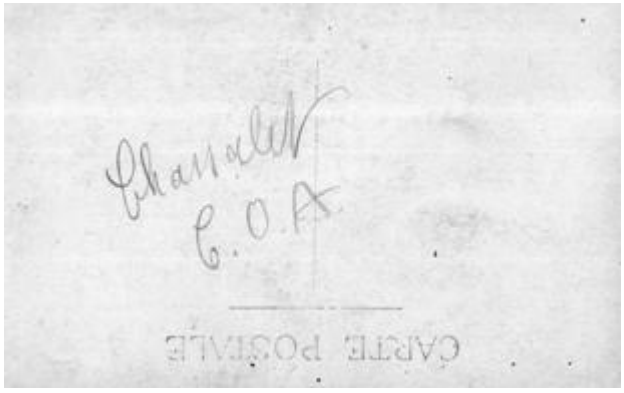


Seconde photo du Goliath F.60 codé « 29 » - Date indéterminée

Troisième photo du Goliath F.60 codé « 29 » - Date indéterminée

Nota : une quatrième photographie de cet accident, sous un autre angle de prise de vue (cathédrale de Chartres en arrière plan), provenant de la collection personnelle F-X. Bibert se trouve sur la page déjà citée (lien) ***Chartres-BA 122-L'album du souvenir****.*

Autre photographie d'un Goliath accidenté de la collection « Jouquant »
Farman F.60 inconnu au milieu d'un verger de pommiers



Autre photographie d'un Goliath accidenté de la collection « Jouquant »
Légende au dos : sans doute « CHASSALET – COA (Compagnie des Ouvriers de l'Aviation) »

Dernière photographie d'un Goliath accidenté de la collection « Jouquant »
Goliath F.60 codé « CIV » encastré dans une habitation
14 juillet 1928 - Rue Saint-Chéron à Chartres

Les Farman F.60BN3 (3 hommes d'équipage), puis F.63BN4 (4 hommes d'équipage) de Chartres ont été initialement répartis dans deux groupes de trois escadrilles : trois groupes de deux escadrilles ensuite.

I/22 RABN Escadrille N°1 - VB 109	I/22 RABN Escadrille N°2 - VB 125	I/22 RABN Escadrille N°3 - VB 101

II/22 RABN Escadrille N°4 - BR 113	II/22 RABN Escadrille N°5 - CAP 130	II/22 RABN Escadrille N°6 - CAP 115

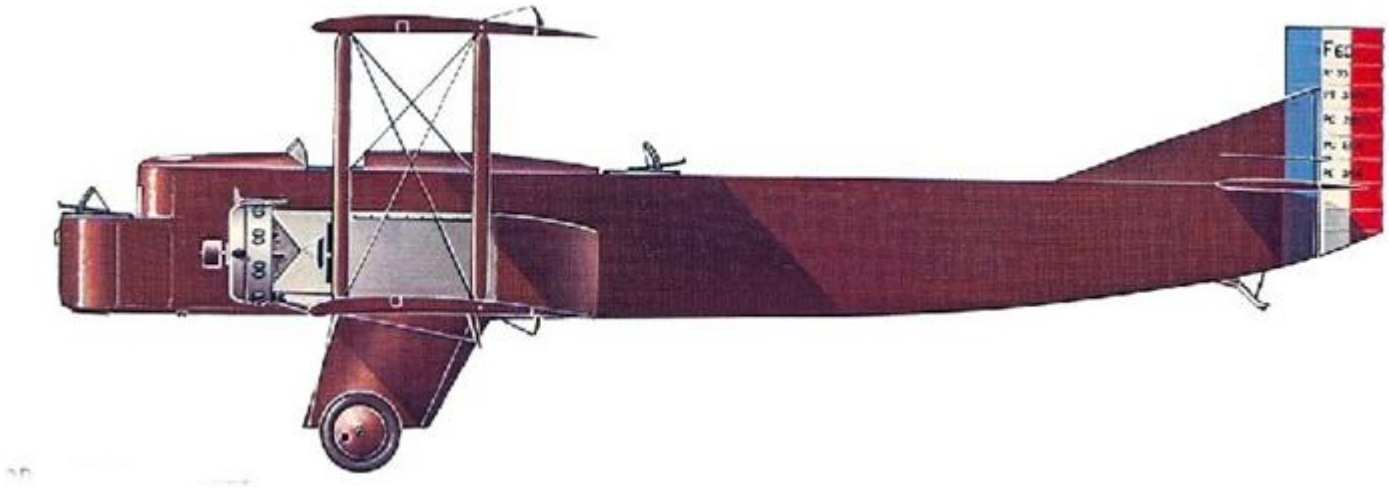
Le code « CIV » que porte l'avion accidenté (Lire « C » quatre) correspond normalement à un appareil du troisième groupe (C) : escadrille CAP 130 ou

CAP 115 avec l'insigne du gypaète. On en a la confirmation par deux photos de la collection « Warconsin » déjà présentées sur la page **Chartres-BA 122-L'album du souvenir** où l'avion est vu de l'avant, sans qu'on en connaisse le code, mais où l'insigne est apparent, ce qui permet aujourd'hui d'avoir des compléments d'information sur cet accident survenu le 14 juillet 1928 dans la rue Saint-Chéron de Chartres. Le propriétaire de la maison, M. MANCEAU, fut tué et le sergent pilote LE BAIL, indemne tout comme son équipage, fut sanctionné par un conseil de guerre le 18 octobre de la même année.

Figure également dans la collection cette photographie d'un accident qui a pu être identifié. Il s'agit d'un appareil de chasse de passage à Chartres : le 12 juillet 1928, un Gourdou Lesseure LGL.32, du 3ème RAC de Châteauroux qui était en manœuvres, heurta le sol alors qu'il volait en rase-mottes à près de 200 km/h au dessus du terrain du 22ème d'aviation Le Sergent-chef Louis SEMUR fut tué sur le coup.

Gourdou Lesseure LGL.32 du 3ème RAC de Châteauroux -12 juillet 1928
(sans doute avant l'arrivée de Jean JOUQUANT à Chartres)

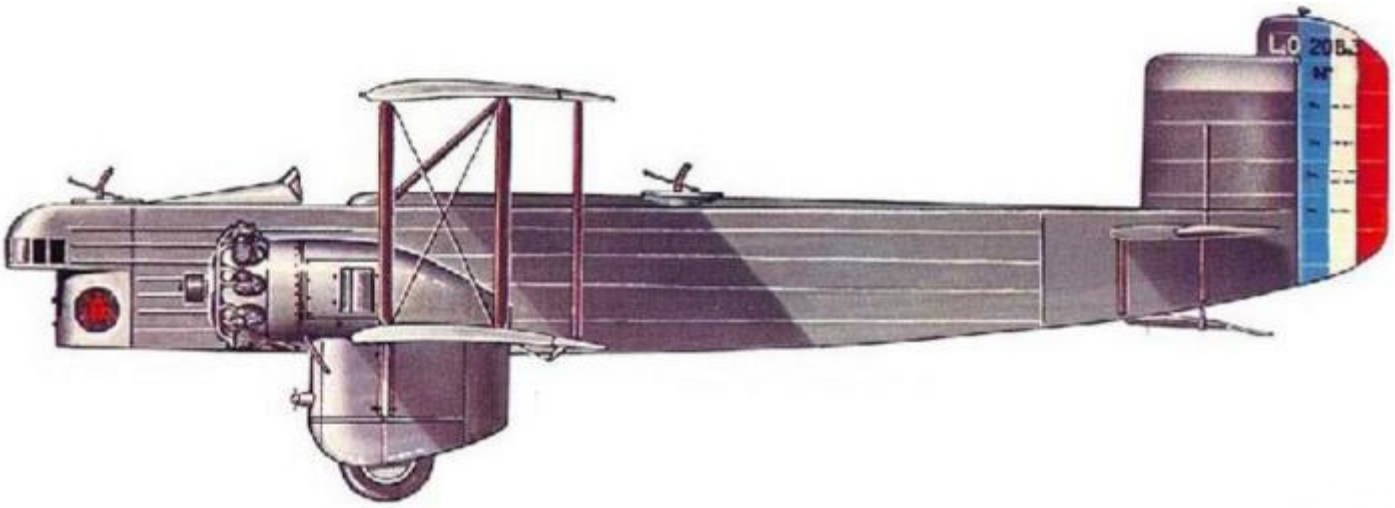
Jean JOUQUANT est en fait arrivé à Chartres un an plus tôt que ce qui a été envisagé initialement. Son service militaire était terminé en 1928. L'année suivante il s'est réengagé et a recommencé à voler le 17 avril 1929 à Chartres : 22ème régiment d'aviation, encore doté de Farman F.63 BN4.



Profil du Farman Goliath F.60

Jean JOUQUANT a t'il piloté des Farman Goliath à son arrivée à Chartres ? Aucune image ne le prouve. Le doute était ~~est~~ permis, puisqu'à la fin des années 30 les antiques Goliath, faits de bois, de toile et de corde à piano, qui ont tué tant de valeureux équipages, ont été peu à peu remplacés par un avion similaire, un peu plus performant, le Lioré et Olivier LeO 20 . Pour la structure, certes, le métal avait remplacé le bois, mais cet appareil était déjà dépassé, car sa conception avait été faite à partir des mêmes principes tactiques de la guerre de 1914/1918 que l'état-major n'avait pas su faire évoluer.

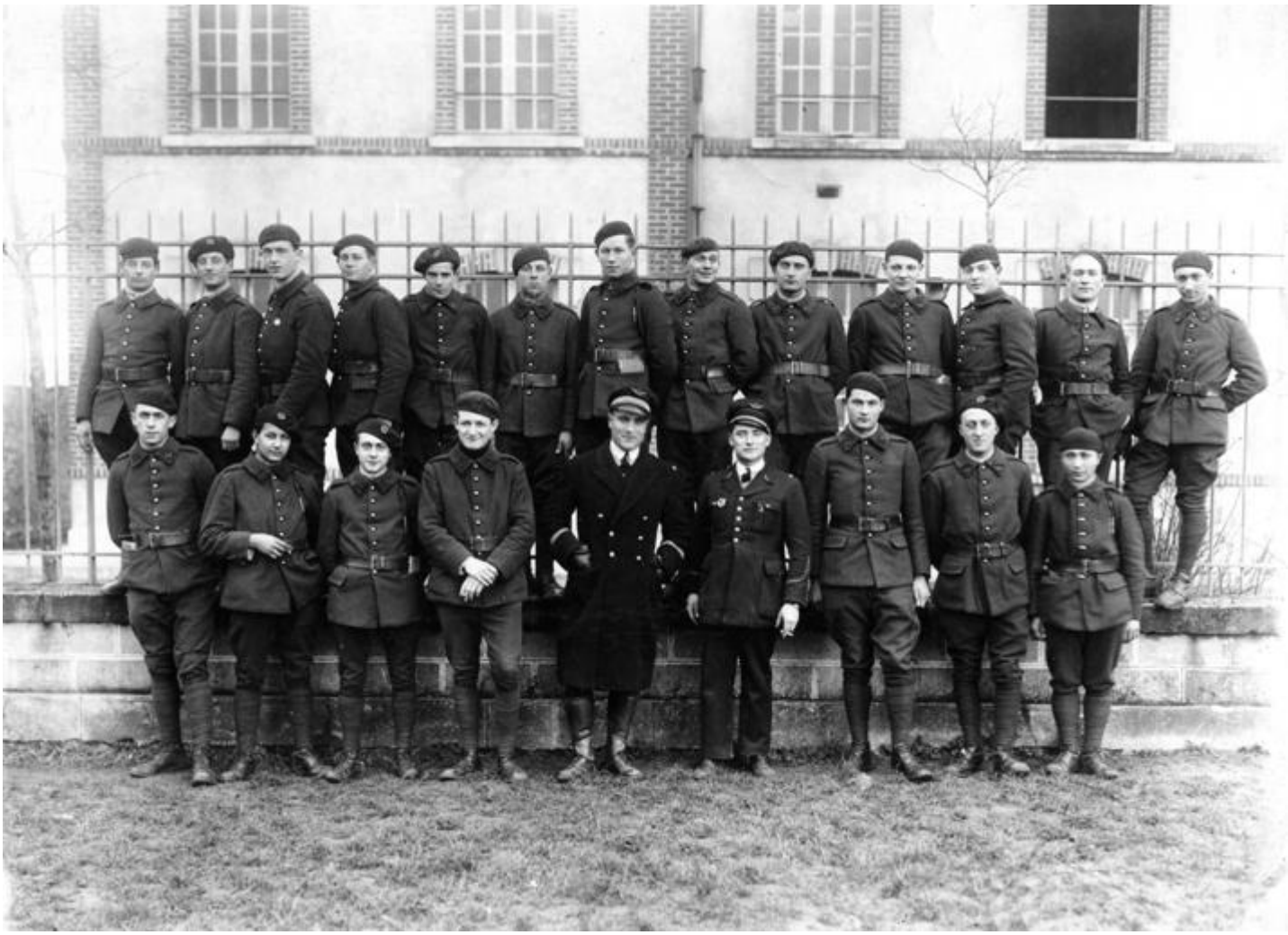
	Farman F.63 BN4	Lioré et Olivier LeO 29 BN3
Envergure	26,50 m	22,25 m
Longueur	14,33 m	13,81 m
Surface portante	161 m2	105 m2
Equipage	4	3
Masse	3 000 – 5 200 kg	2725 -5460 kg
Motorisation	2 Gnome et Rhône - 450 ch	2 Gnome et Rhône - 420 ch
Vitesse maximale	160 km/h	198 km/h



Profil du Lioré et Olivier LeO 20

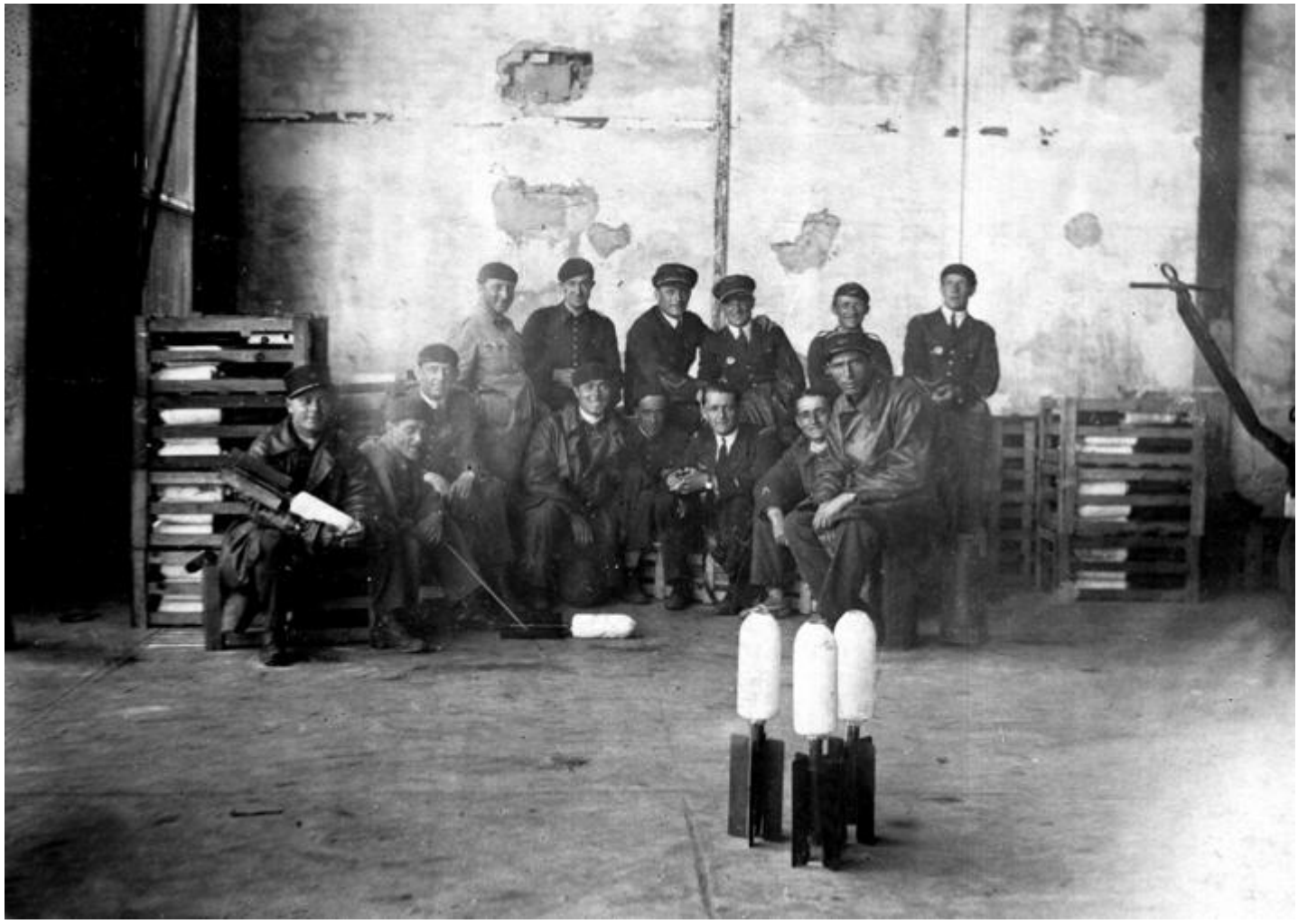
Deux très belles photographies originales de Jean JOUQUANT avec une casquette devant un Lioré et Olivier LeO 22 avec des membres de son Escadrille et/ou de son Groupe existent : l'avion est tout neuf et sans marque, on doit être au début des années 309, peut-être en 1933.

D’autres photographies intéressantes font partie de la collection « Jouquant »:



Sur cette photographie, Jean JOUQUANT porte maintenant son brevet de pilote sur la poitrine. Elle a été prise sans doute peu après les deux premières, car c’est le même lieutenant qu’on retrouve sur les trois clichés : il s’agit sans doute du Commandant de bord de l’avion qui devait en être le navigateur tandis que Jean JOUQUANT tenait les commandes. Plusieurs soldats peuvent d’ailleurs être reconnus sur les trois clichés, sans doute des membres de leur équipage et des mécaniciens.

Sur celle-ci, Jean JOUQUANT est le 4ème à droite au second rang (voir son médaillon en tête de ce chapitre « Chartres »). Elle doit représenter son escadrille et a sans doute été prise peu après son arrivée au 22ème RA (1929/1930) puisqu'il est encore coiffé d'un képi et qu'il ne porte pas son brevet.



... tout comme sur celle-ci, prise dans un hangar du 22ème RA, avec des bombes d'exercices : image assez inquiétante quand on pense qu'on est à moins de 10 ans de la seconde guerre mondiale ! Ces bombes d'exercice des années 1920 étaient constituées d'un tube en acier (h 260 mm – Ø 93 mm) contenant un sachet de toile rempli de poudre de craie et d'un empennage (h 252 mm – Ø 132 mm) constitué de 4 éléments en tôle d'acier assemblés avec du fil de fer. Une fusée à refoulement pour cartouche fumigène venait les coiffer avant qu'elles ne soient lancées... à la main !

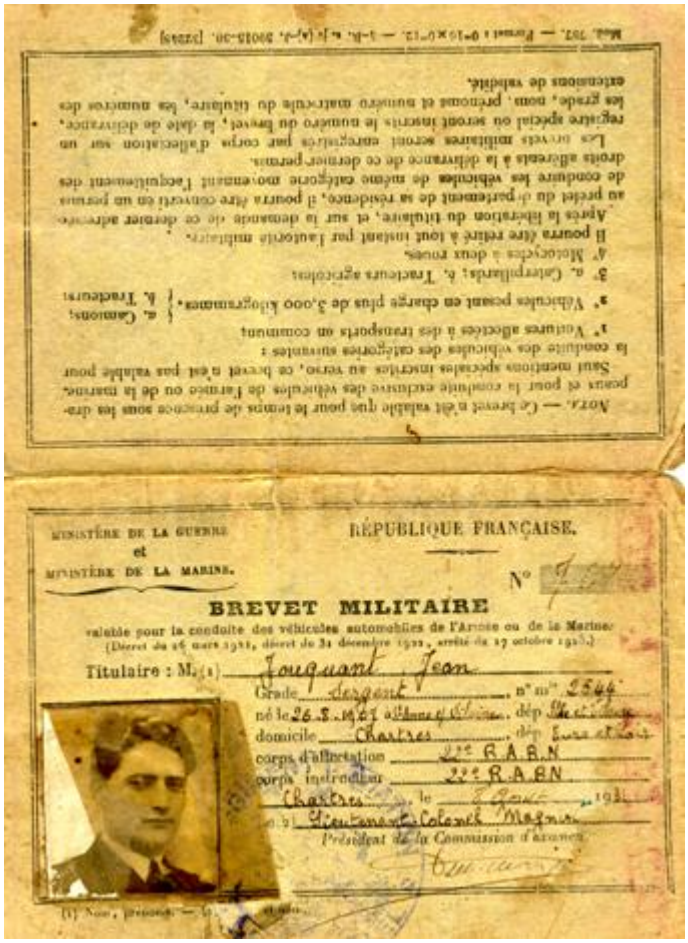
Sur cette dernière photographie de groupe avec képi, donc plus ancienne, on ne reconnaît pas Jean JOUQUANT : y sont présents pour la plupart des pilotes et des navigateurs portant leur brevet.

Grâce aux carnets de vol, on sait que le sergent Jean JOUQUANT a fait cinq vols en tant que second pilote sur Farman à la 6ème escadrille (2 groupes de trois escadrilles en 1929) à son arrivée à Chartres en avril avant d'être affecté définitivement début mai à la **1ère Escadrille du 1er Groupe**. En 1929, il a volé au total 36 heures sur Goliath (13 appareils différents) et a fait en outre quelques vols à la Section d'Entraînement sur Caudron C.59 et sur Hanriot H.32.

En 1930, il a effectué encore une trentaine d'heures sur Goliath : son dernier vol sur l'appareil n°461 datant du 9 mai. Ce fut le 29 mai 1930 qu'il fit la découverte du nouveau Lioré et Olivier LeO 20, ce qui permet de préciser la date des deux belles photographies précédentes, faites sans doute à la réception des appareils. Il n'y avait pas « un » appareil affecté à « un » équipage à cette époque : il a donc pris les commandes de 9 LeO 20 différents jusqu'en décembre, pour un total de 57h 22 (le détail des équipages ne figurant pas sur le carnet de vol), auxquelles il faut ajouter une douzaine d'heures à la Section d'Entraînement.

Sergent Jean JOUQUANT au 22ème Régiment d'Aviation de Chartres
Avec la nouvelle tenue de l'Armée de l'Air
Vers 1933/1934

Sergent pilote Jean JOUQUANT
Chez lui, à Sainte-Anne sur Vilaine vers 1933/1934



MINISTÈRE DE LA GUERRE
et
MINISTÈRE DE LA MARINE.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

N° 7

BREVET MILITAIRE

valable pour la conduite des véhicules automobiles de l'Armée ou de la Marine
(Décret du 26 mars 1921, décret du 31 décembre 1922, arrêté du 27 octobre 1923.)

Titulaire : M. (1) Jouquant Jean
Grade Sergent n° m° 2544
né le 26.3.1901 à Mont-Dieu dép. Meurthe
domicile Chartres dép. Eure et Loir
corps d'affectation 22e R.A.B.N
corps instructeur 22e R.A.B.N
Chartres le 8 Août 1931
Le (1) Lieutenant-Colonel Magniac
Président de la Commission d'examen

(1) Nom, prénoms — Grade et corps.

Nota. — Ce brevet n'est valable que pour le temps de paix sous les drapeaux et pour la conduite exclusive des véhicules de France ou de la marine.
Sauf mentions spéciales inscrites au verso, ce brevet n'est pas valable pour la conduite des véhicules des catégories suivantes :
1° Voitures affectées à des transports en commun.
2° Véhicules pesant en charge plus de 3.000 kilogrammes. { a. Camions; b. Tracteurs.
3° a. Motocyclettes; b. Tracteurs agricoles.
4° Motocyclettes à deux roues.
Il pourra être retiré à tout instant par l'autorité militaire.
Après la libération du titulaire, et sur la demande de ce dernier adressée au préfet du département de sa résidence, il pourra être converti en un permis de conduire les véhicules de même catégorie nécessitant l'acquittement des droits afférents à la délivrance de ce dernier permis.
Les permis militaires seront enregistrés par corps d'affectation sur un registre spécial où seront inscrits le numéro du brevet, la date de délivrance, les grades, noms, prénoms et numéro matricule du titulaire, les numéros des extensions de validité.

Mention spéciales d'extension de validité.

Valables pour la conduite des Camions de plus de 3 tonnes
N° 762 Chartres le 8 Août 1931
Le (1) Lieutenant-Colonel Magniac
Président de la Commission d'examen

Valables pour la conduite des Tracteurs
N° 762 Chartres le 8 Août 1931
Le (1) Lieutenant-Colonel Magniac
Président de la Commission d'examen

Valables pour la conduite des Motocyclettes et side-car
N° 762 Chartres le 8 Août 1931
Le (1) Lieutenant-Colonel Magniac
Président de la Commission d'examen

Valables pour la conduite des
N° le 19
Le (1)
Président de la Commission d'examen

Valables pour la conduite des
N° le 19
Le (1)
Président de la Commission d'examen

Valables pour la conduite des
N° le 19
Le (1)
Président de la Commission d'examen

(1) Grade et corps.

Le 8 août 1931, c'est le lieutenant-colonel MAGNIAC, (il faut bien être lieutenant-colonel pour cela !), qui, en tant que « Président de la commission d'examen » signe le permis de conduire des véhicules militaires du sergent Jean JOUQUANT, matricule 2544, pour des camions de plus de trois tonnes, des tracteurs et des motocyclettes side-car.

Trois jours plus tard, le 11 août, Jean Baptiste JOUQUANT et Paulette BRIARD convolent en justes noces à Pantin.

On aurait pu pensé qu'un événement exceptionnel avait du se passer dans sa carrière au début de 1932 car on trouve (via Gallica) :

Dans le Journal Officiel et l'hebdomadaire aéronautique « Les Ailes »

28 avril 1932
Dans l'Aéronautique nationale
Décoré de la médaille militaire
Jouquan

JOUQUAN sans « T »: si l'on n'a pas trouvé la trace d'un homonyme dans l'aéronautique militaire de cette époque et si l'orthographe des patronymes était souvent aléatoire, Jean JOUQUANT n'avait pas encore 25 ans et il n'avait pas encore été admis dans le corps des sous-officiers de carrière. Ce n'est donc pas de lui dont il s'agit : il recevra bien la médaille militaire, mais plus tard comme on le verra plus loin...

Toujours grâce au Journal Officiel on peut de suivre la suite de sa carrière :

Journal officiel :

17 août 1932
Admission dans le corps des sous-officiers de carrière (2ème trimestre 1932)
22ème Régiment d'Aviation
Personnel navigant
Jouquant (Jean), sergent

39.015
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.
MODÈLE A.
PERMIS DE CONDUIRE LES AUTOMOBILES.
Signature du titulaire
(1) Nom et prénoms.
TITULAIRE M (1) Jouquant Jean Baptiste
demeurant à Chartres,
11 Rue du Faubourg St Jean
né le 26 août 1907 à St Aman (Tarn)
Délivré par le Préfet d'Indre-et-Loire
Le 9 SEPT. 1933 19
POUR LE PRÉFET,
Le Chef de Division délégué

Il obtient son permis de conduire civil en septembre 1933 : il est alors domicilié 11, rue du faubourg Saint-Jean à Chartres.

Tout change, la page est tournée : la maison située à cette adresse au pied du talus de la voie ferrée existait encore en 2015. Elle a été démolie en 2016 dans le cadre de l'importante rénovation du quartier de la gare de Chartres entreprise par la ville. Coïncidence, c'est aussi en 2016 que tous les vieux bâtiments de l'Armée de l'Air en ruines (casernes Neigre et d'Aboville datant des années 1870), qui, faute d'avoir été entretenus – et c'est bien dommage -, avaient fini par défigurer le paysage en arrivant de Paris dans la belle ville de chartres, ont été impitoyablement rasés par la municipalité.

Un peu d'histoire…

Collection F-X. Bibert

La caserne « Neigre », aussi appelée « Cachemback » du nom du cabaretier qui tenait un débit de boisson à proximité, a hébergé initialement les soldats du 4ème escadron du Train des Equipages Militaires d'où la présence de beaucoup de chevaux à Chartres, mais il ne s'agissait pas, comme écrit souvent par erreur, d'un régiment de cavalerie.

Collection F-X. Bibert

Le quartier d'Aboville pour sa part était une annexe du quartier Rapp installé dans les bâtiments de l'ancienne abbaye Saint-Père (attribuée à la ville de Chartres après la confiscation des bâtiments conventuels pendant la révolution). Il abritait avant la première guerre l'important 26ème régiment d'artillerie.

Journal officiel :

6 avril 1934
Ministère de l'Air
Nomination
Sergents-chefs
Personnel navigant
2ème tour au choix
Jouquant (Jean), sergent, base aérienne n°122

C'est à l'automne de cette même année que les premiers exemplaires du nouveau bombardier Bloch 200, moteur Gnome Rhône Mistral-Major, destinés théoriquement à remplacer progressivement les Lioré et Olivier LeO 20, arrivent à Chartres. Comme déjà indiqué en haut de cette page, Jean JOUQUANT est aux commandes d'un des six appareils qui vont faire un tour de France de présentation du 12 au 18 octobre 1934, par Reims, Nancy, Metz, Dijon, Lyon, Istres, Toulouse, Cazaux, Châteauroux, Avord et Tours, avec escale sur chacun de ces terrains et démonstration aux officiers des formations visitées.

22e Regt d'Aviation

6e Escadrille

Mois d'avril 1929

Date	Type et n° d'avion	Noms et grade	Fonction à bord	Nature du service et manœuvres effectuées	Durée jour	Durée nuit	Observations météorologiques	Accidents	Nature du service aérien effectué	Coefficients	Notes personnelles
17	F63/419	Lieutenant Mouffray	pilote	Navigation Chartres-Etampes-Dourdan-Chartres	600	1,05			Mj 6		
		Sergent Jouquant	"								
		Sergent ch. Lefaine	mitr								
		Sergent Sch Sabino	mécan.								
19	F63/177	adj. sch Hey	pilote	Le passage à la verticale par mitrailleur	1500	1,10			Mj 6		
		Sergent Jouquant	"								
		Sergent Villette	mitr								
		Sergent Magat	"								
		Sergent Sivan	mec								
19	F63/177	Lieutenant Blamont	pilote	Vol d'entraînement	1500	1,00			Mj 6		
		Sergent Jouquant	"								
		Sergent Lafine	mitr								
		Sergent Lebodey	"								
						3,15					

Avril 1929 - Arrivée à Chartres de Jean JOUQUANT
Vols d'acclimatation sur bimoteurs à la 6ème escadrille

Mois d'octobre 1934

Date	Type	Noms	Fonction	Nature du service	Durée jour	Durée nuit	Observations météorologiques	Accidents	Nature du service aérien effectué	Coefficients	Notes personnelles
8.10	Bloch n° 6		pilote								
12	"		"								
13	"		"								
15	"		"								
16	"		"								
17	"		"								
18	"		"								
30	"		"								
16	11.34	Bl. 19 n° 671	"	Lt Wirman							
23	11.34	Leo n° 72	"	Lt Lachère							

Date	Durée jour	Durée nuit	Nature du service aérien effectué
Novembre			
	500	1.35	1 vol de groupe
	900	2.55	3 Ch. orly. Reims. Nancy
	500	2.40	3 nancy. metz. Dijon - Lyon
	3000	3.25	2 Lyon. Nîmes - Toulouse
	2000	1.20	1 Toulouse Gazaux
	1500	3.25	3 Gaz. Châteauroux. Orléans. Tours
	600	0.55	1 Tours. Chartres
	600	1h.05	1 vol de groupe.
	500	0h15	1 En.
	1000	1h05	1
		15.35	

Quiété pour le mois de novembre à : 18h40 dont { 17h35 de vol de jour / 1h05 de vol de nuit }

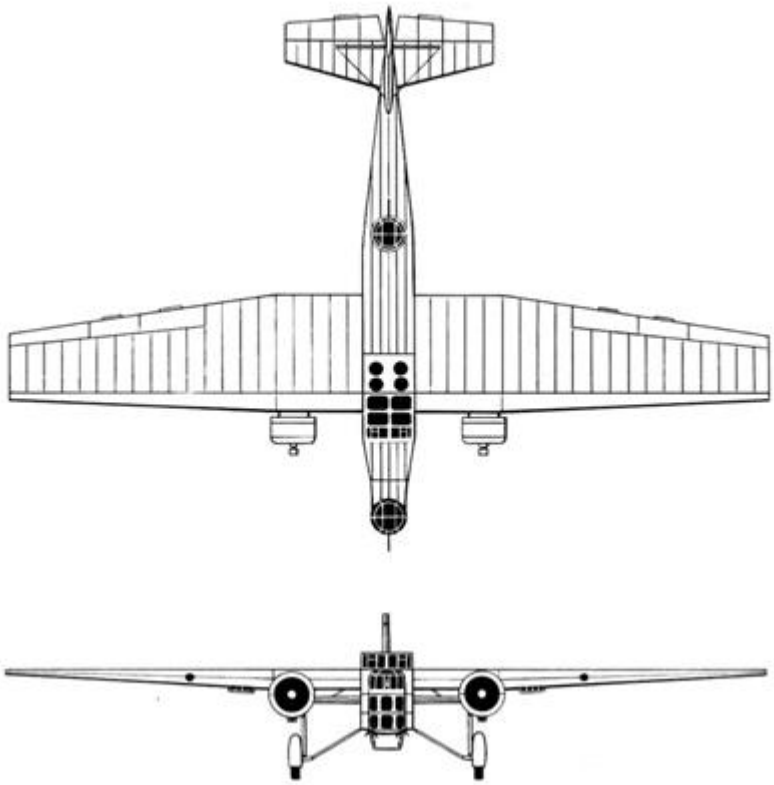
Quiété au total général de : 677h10 de vol dont { 567h45 de vol de jour / 110h25 de vol de nuit }

Octobre 1934 – Tour de France sur Bloch 200

Jean JOUQUANT a placé dans sa collection la photographie ci-dessous, qui est bien celle de deux Bloch 200, mais rien n'indique que ce sont réellement les appareils en question de la 22ème demi-brigade.

Bombardier Bloch 200 - 1934

Constructeur	Société des avions Marcel Bloch
Rôle	Bombardier
Premier vol	26-juin-33
Mise en service	1934
Date de retrait	1942
Nombre construits	332
Équipage	
4 personnes	
Motorisation	
Moteur	Gnome et Rhône 14 Kirs/jrs
Nombre	2
Type	14 cylindres en étoile Refroidi par air
Puissance unitaire	870 ch
Dimensions	
Envergure	22,45 m
Longueur	16,00 m
Hauteur	3,92 m
Surface alaire	67 m²
Masses	
À vide	4 185 kg
Carburant	1 380 litres kg
Maximale	9 280 kg
Performances	
Vitesse maximale	281 km/h
Plafond	utile : 4 300 m
	maximum : 6 900 m
Rayon d'action	1 000 km
Rapport poids/puissance	5,33 kg/ch
Armement	
Interne	3 mitrailleuses Darne
Externe	1 000 kg de bombes

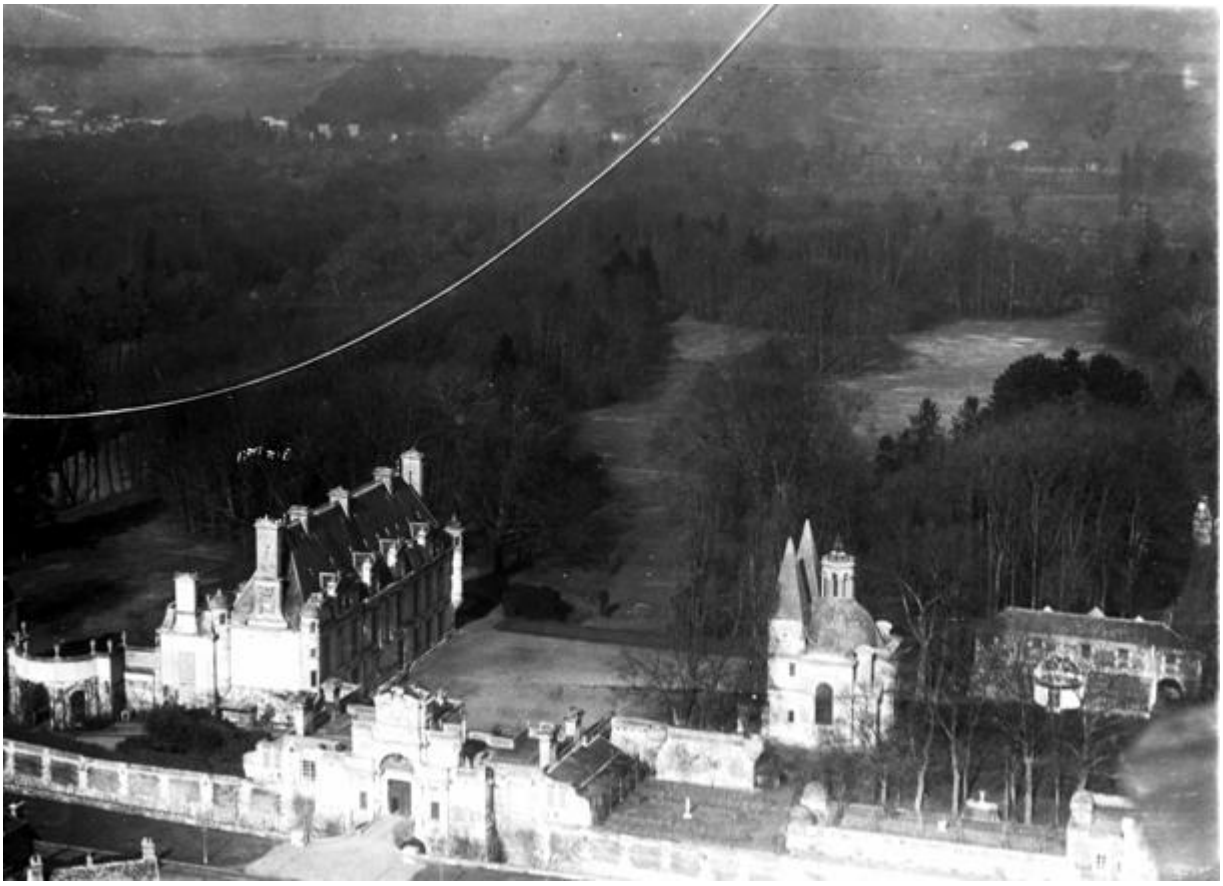


Dans la collection de Jean JOUQUANT figurent aussi quelques images qui n'ont sans doute pas toutes de rapport direct avec la carrière du pilote : des appareils de passage à Chartres, appareils qui ont attiré son attention, photos aériennes.

Morane Saulnier MS.230 – Vers 1932

Potez 390 A2

Douglas DC-2 « PH-AJU » néerlandais - Accidenté le 20/12/1934

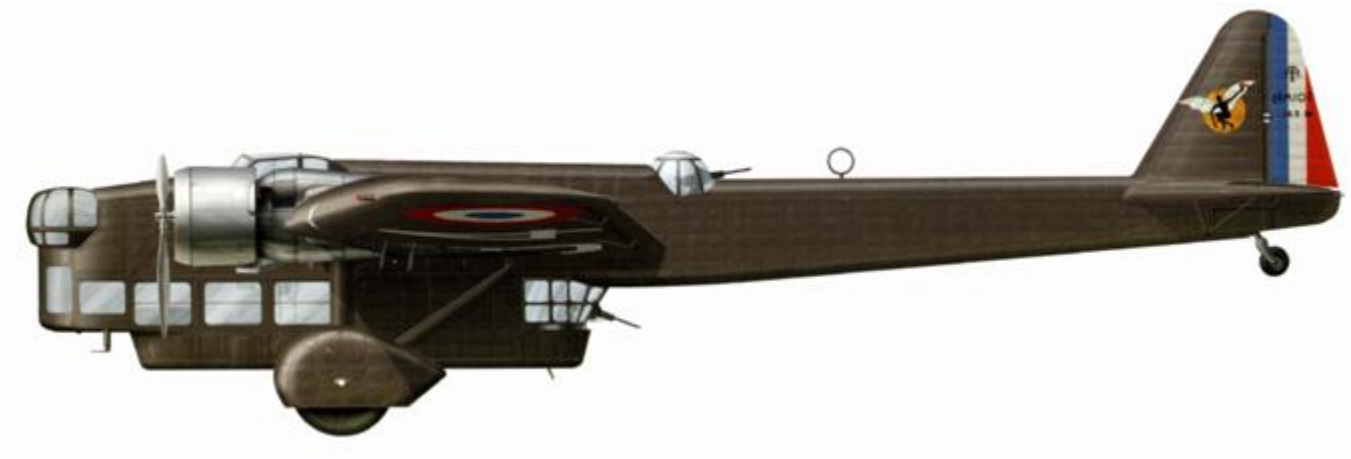


Photographie aérienne prise à partir d'un appareil du 22ème RA
Vers 1932 - Château et chapelle Royale de Dreux

Jean JOUQUANT – Années 30

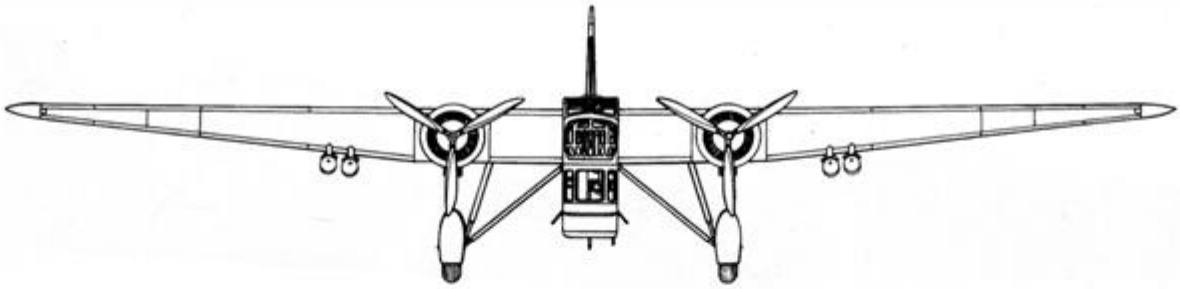
Le Bloch 200 n'était toujours pas l'avion moderne dont l'Armée de l'Air française avait besoin, tout comme son développement, le Bloch 210 avec train d'atterrissage rétractable, à peine plus rapide et plus stable. Les avions de Monsieur Marcel BLOCH, futur Marcel DASSAULT à son retour des camps en 1945, furent rapidement surnommés « les cercueils volants » et d'ailleurs, une fois la guerre arrivée 4 ans plus tard, ceux qui furent en désespoir de cause et stupidement envoyés en zone de guerre se firent massacrer.

L'Amiot 143 qui avait été développé à la même époque était-il la solution miracle ? Il n'équipera finalement que quelques unités françaises avant la guerre, dont le 22ème de Chartres à partir de mi-1935. Ce « belvédère volant » ne valait guère mieux. Il relevait du même concept complètement obsolète: *« il ne faut pas aller trop vite pour bien viser et si les mitrailleuses de défense de l'avion balayent tout l'espace, aucun chasseur ennemi ne pourra s'approcher ! »* On sait que les équipages se posaient bien des questions ; beaucoup, dans ce qui avait été rebaptisé alors *« L'Aviation Lourde de défense »* tentèrent d'obtenir une autre affectation ; les hommes n'étaient pas dupes, surtout que le mot *« Bombardement »* avait été proscrit par le front populaire pour ne pas faire passer la France pour belliciste aux yeux du Chancelier du Reich, qui, dans le même temps, réarmait sans vergogne son pays sous le regard de tous en mettant au point des appareils modernes bientôt testés avec succès en Espagne, sans que l'Etat Major français en tire les conclusions qui s'imposaient. Qui s'est préoccupé en France de Guernica ?



Amiot 143 - Première escadrille du GB I/22 (1er Groupe de la 22ème EB)
Chartres - 1935

Traditions VB 109
« Diable, les ailes déployées, qui lance une grenade enflammée »



Fiche technique

Type :
Bombardier moyen, 4 ou 5 hommes d'équipage.

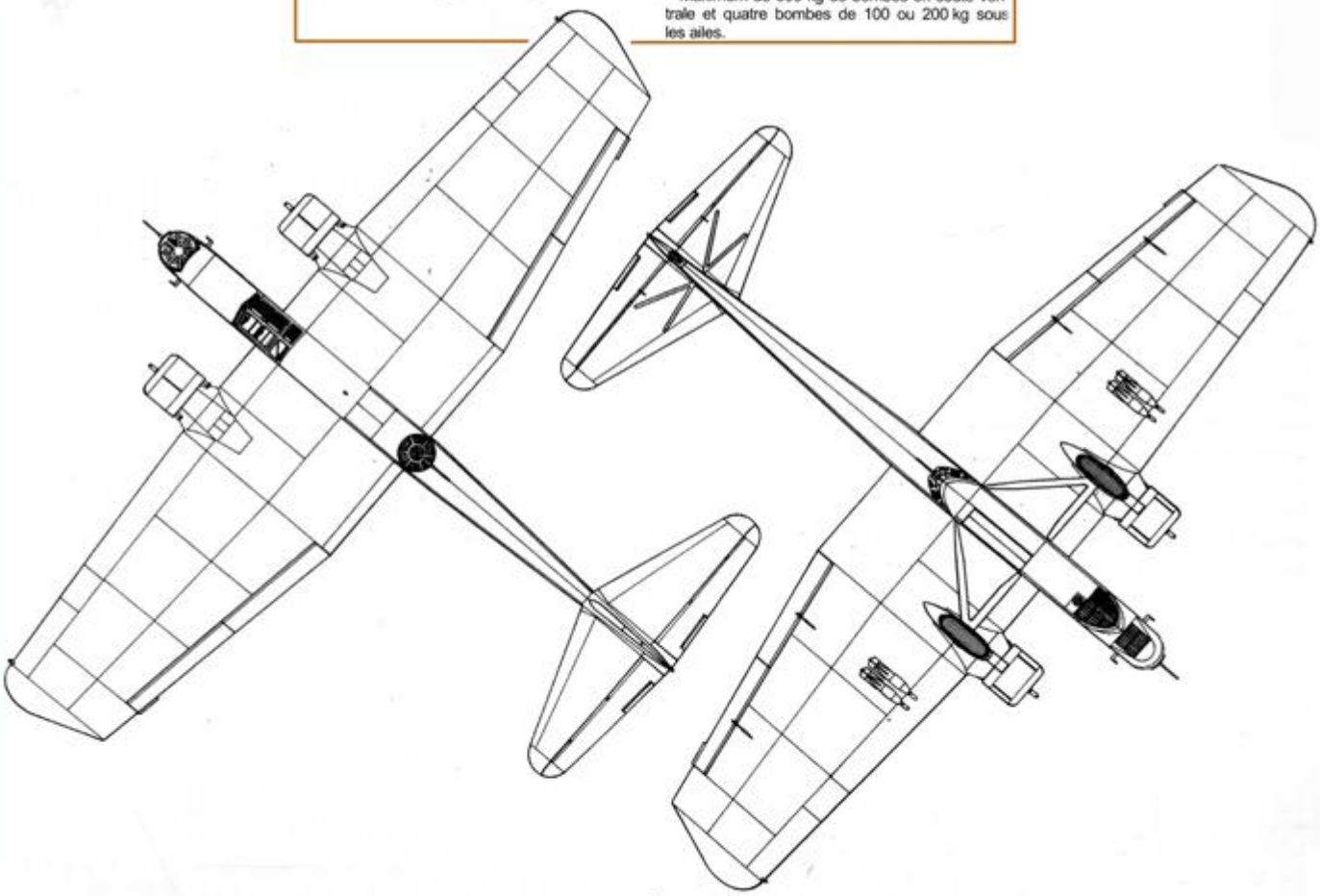
Moteurs :
Deux Gnome-Rhône 14 Kdrs et Kgrs développant 800 ch à 3 850 m.

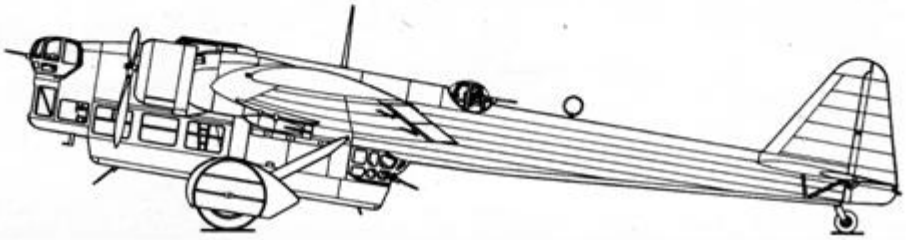
Dimensions :
Envergure, 24,45 m – Longueur, 17,94 m (n° 1 à 30) et 18,24 m (à partir du n° 31) – Hauteur, 5,69 m.

Poids :
À vide, 4 875 kg – En ordre de vol, 6 850 kg – Maximum en charge, 10 360 kg.

Vitesse maximale, 295 km/h à 3 400 m et 235 km/h au niveau de la mer – Temps de montée à 2 000 m, 6 mn 48 sec; à 4 000 m, 14 mn 20 sec; à 6 000 m, 22 mn 20 sec – Plafond pratique 7 900 m – Distance franchissable, 1 300 km; sans bombes, 1 995 km.

Armement :
Du n° 1 au n° 40, une tourelle avant To 23 avec une Lewis de 7,7 mm (8x97 cart.), une tourelle supérieure To 14bis avec deux Lewis (12x97 cart.) et un poste de tir inférieur avec deux Lewis (12x97 cart.) – À partir du n° 41, une tourelle avant avec une MAC de 7,5 mm (8x100 cart.), une tourelle supérieure avec une MAC (12x100 cart.) et un poste de tir inférieur avec une MAC (6x100 cart.) – Maximum de 800 kg de bombes en soute ventrale et quatre bombes de 100 ou 200 kg sous les ailes.





Descriptif technique de l'Amiot 143

Cependant, dans le même temps où l'Amiot 143 devait venir remplacer le LeO 20, une évolution quadrimoteurs de ce dernier, le LeO 206, avait vu le jour et quelques uns de ces monstres furent justement affectés à la première escadrille du GB I/22 où servait le sergent-chef Jean JOUQUANT.

Il fit son dernier vol sur Bloch 200, le n°15, en décembre 1935 et se retrouva aux commandes de différents LeO 206 pendant l'année 1935 pour près de 80 heures, entrecoupées de quelques vols sur LeO 20, Breguet 19 et Potez 25 de liaison (environ 20 heures).

Le 7 mai 1935, il eu l'honneur de faire découvrir le quadrimoteurs au Général MOUCHARD, commandant de la 12ème Brigade Aérienne, venu assister le 5 aux obsèques du s/c LAMIELLE, un pilote de chasse, qui s'était tué 3 jours plus tôt sur son Nieuport.

Le 7 août 1935, il embarquait le colonel DE GREFFIER, commandant de la 52ème escadre aérienne dans le cadre des grandes manœuvres de la D.A.T (défense Aérienne du Territoire).

Le LeO 206 ne s'averra pas être encore la bonne solution pour l'état-major...

Le 16 janvier 1936, Jean JOUQUANT commença donc à se familiariser comme second pilote sur Amiot 143 et vola comme premier pilote à partir de mi-février jusqu'à la fin de l'année : 106h 40, auxquelles il faut ajouter une vingtaine d'heures sur des LeO 20 pendant les quelques semaines ou les Amiot étaient cloués au sol pour des problèmes de mise au point.

Jean JOUQUANT et son équipage sous l'aile de son Amiot 143

Pour les hommes de la 22ème EB, les coups durs ne furent malheureusement pas moins nombreux avec ce nouvel avion. Jean JOUQUANT a conservé dans sa boîte à souvenirs les photos d'un tragique accident qui a pu être identifié : c'est celui d'un appareil de son escadrille, le n°26, qui eut lieu le 28 juillet 1936 à Aunay-sous-Auneau, 15 km à l'est de Chartres. Quatre des hommes d'équipage furent tués : Sergent pilote Fernand BRANDEBOURG, sergent pilote Maurice CANNIONCQ, sergent mitrailleur Mathieu COCHAT et caporal-chef mitrailleur François BODENEZ. A 3 800 mètres d'altitude l'avion s'était trouvé pris dans un cumulus avec des conditions givrantes sévères : le pilote tenta une descente, mais à 500 mètres du sol il décrocha et partit en vrille, seul le chef de bord, le lieutenant BAUDOUIN parvint à sauter en parachute. En moins d'un an, c'était le second équipage perdu à Chartres.

Les escadrilles de Bombardement de Chartres devant faire de la place pour celles de la Chasse et les installations étant insuffisantes pour y maintenir 6 escadrilles équipées de ces gros appareils nécessitant des effectifs importants, une nouvelle réorganisation de l'Armée de l'Air fut décidée. Le second groupe (VB 101 et BR 113) fut déplacé à Avord pour former la nouvelle 15ème escadre en décembre 1935 et les premier et troisième groupes, devenant GB I/22 (VB 109 et VB 125) et GB II/22 (CAP 130 et CAP 115) quittèrent Chartres en septembre 1936 pour s'installer 70 km au sud, sur le terrain d'Orléans Bricy. Jean JOUQUANT, fit partie des 30 officiers, 280 sous officiers, 350 hommes du rang et leurs familles qui subirent cet exode.

Épave de l'Amiot 143 n°26 codé « 2 » du GB I/22 – 1ère escadrille – VB 109
Aunay-sous-Auneau – 28 juillet 1936

(voir également les deux photographies suivantes)

C’est à bord de l’Amiot n°35 que Jean JOUQUANT quitta Chartres pour Orléans-Bricy le 23 décembre 1936 avec le s/lt BEAUDOUIN : un petit vol de 35 minutes.

DATE	FONCTION à BORD	GRADE, NOM et FONCTION DES AUTRES MEMBRES de l'équipage et des passagers	TYPE ET NUMERO de l'avion	ALTITUDE MAXIMA	DISTANCE et NOMBRE d'atterrissages	DURÉE Jour	Durée Nuit	NATURE du SERVICE AÉRIEN	OBSERVATIONS
		Mois de décembre							
7.12.36	pil	Lt Loiny	A143 n° 29						
23.12.36	pil	1.Lt Beaudoin	A143 n° 29						
				1936					
				500	2	0h39		Essai instruments à bord	
				400	1	0h35		Chartres Bricy	

Vu et vérifié
Le colonel cdt la 22e E.A.

22e ESCADRE DE BOMBARDEMENT — LE COLONEL

Arrêté au total de : 909.15 heures de vol
dont 1.10 pour le mois de décembre

Détail des Services	PILOTE Jour	PILOTE Nuit	OBSERVATEUR Jour	OBSERVATEUR Nuit
Report des vols précédents	747.20	160.45		
Mois de déc.bre	1.10	/	/	/

Certifié exact

Le Cdt Moguet
cdt le 1er Groupe

Le Commandant de la 1re Escadrille

17

CHARLES-LAVAUZELLE ET Cie, — PARIS, LIMOGES, NANCY — A. 51

Décembre 1936 – Janvier 1937 : de Chartres à Orléans

DATE	FONCTION à BORD	GRADE, NOM et FONCTION DES AUTRES MEMBRES de l'équipage et des passagers	TYPE ET NUMERO de l'avion	ALTITUDE MAXIMA	DISTANCE et NOMBRE d'atterrissages	DURÉE Jour	Durée Nuit	NATURE du SERVICE AÉRIEN	OBSERVATIONS
		Mois de jan-							
20.1.	2e pil.	1t de Russé	A1H3 n° 88						
21.1	Pilote	1t Pilt	" 25						
"	"	"	" "						
26.1	"	1t Séguin	" 86						
				vrier 1937					
				100	1	1.05		nav. Bricy Blois Orléans Br.	
				1000	1	1.00		vol de peloton	
				2000	1	1.40		" "	
				3500	1	4.15		mission type	

ORLÉANS-BRICY LE 5 FEV 1937
LE COMMANDANT Moguet
COMMANDANT LE 1er GROUPE

Le Colonel Commandant
la 22e Escadre de Bombardement
Lourde de Défense

Arrêté au total de : 917.15 heures de vol
dont 8.00 pour le mois de janvier

Détail des Services	PILOTE Jour	PILOTE Nuit	OBSERVATEUR Jour	OBSERVATEUR Nuit
Report des vols précédents	748.30	160.45	/	/
Mois de janvier	8.00	/	/	/

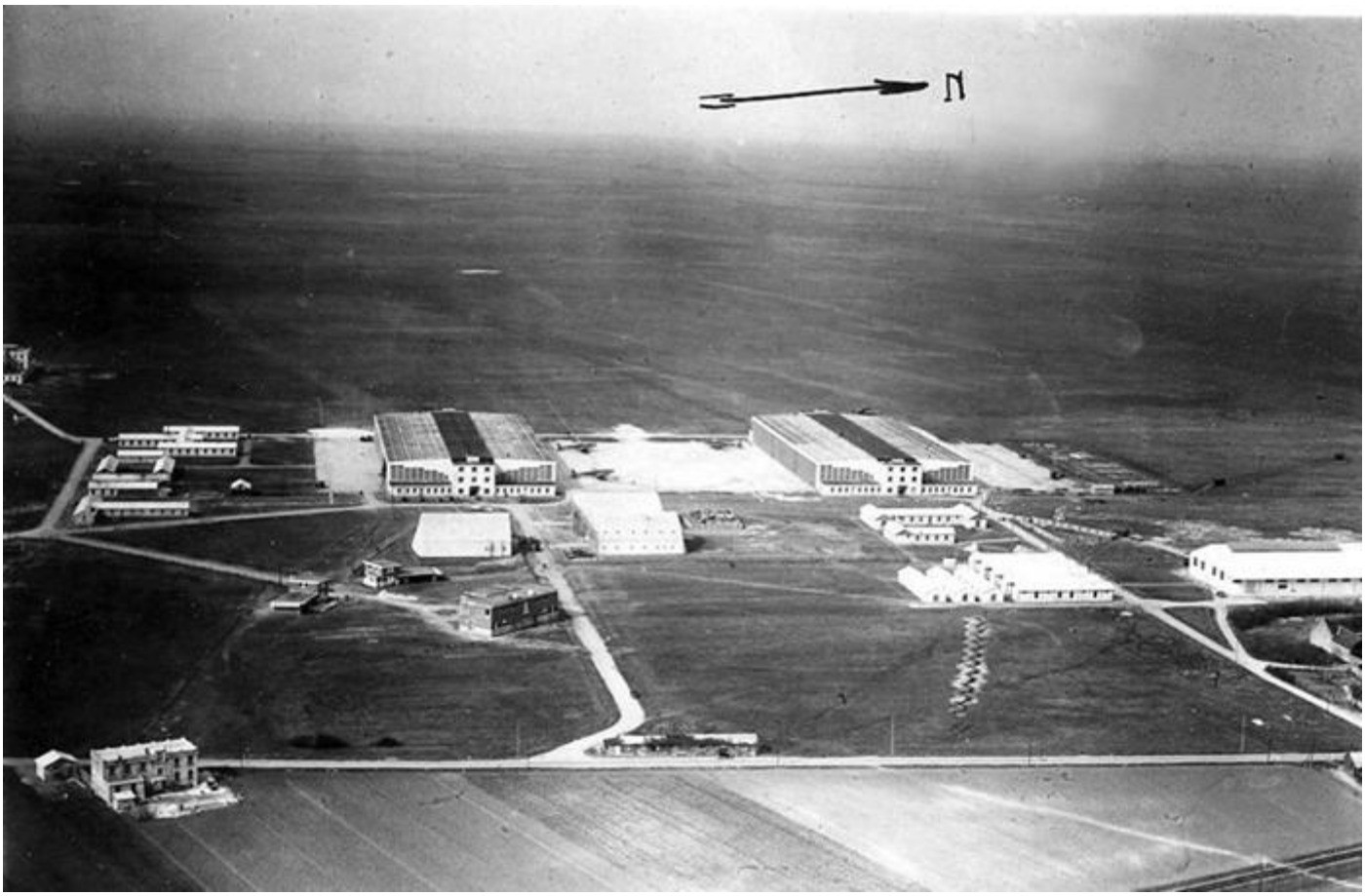
Certifié exact

ORLÉANS-BRICY LE 4-2-37
LE capitaine Bodin
COMMANDANT LA 1re ESCADRILLE

18

CHARLES-LAVAUZELLE PROP.s — PARIS, LIMOGES, NANCY — A. 51

1937 / 1939 ORLÉANS



Base d'Orléans-Bricy – Mars 1939

Collection Franck Roumy

Toujours grâce au Journal Officiel *(sur Internet via Gallica)* on peut suivre l'évolution de la carrière de Jean JOUQUANT.

Journal officiel :

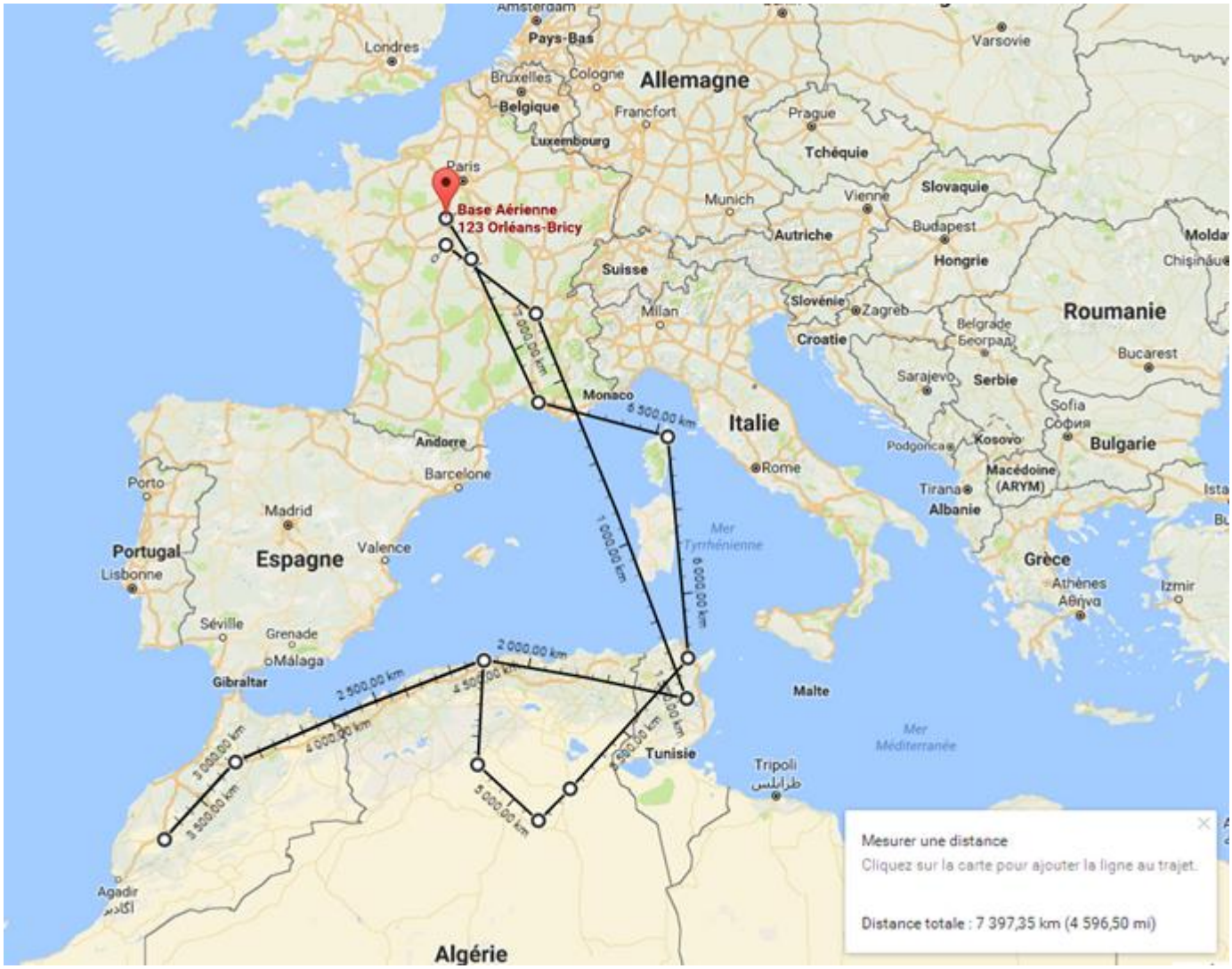
2 février 1937
Ministère de l'Air
Inscription au tableau d'avancement
Pour le grade d'adjudant
Personnel navigant (pilotes)
n°132 - Jouquant (Jean), sergent-chef, base aérienne de Chartres

Journal officiel :

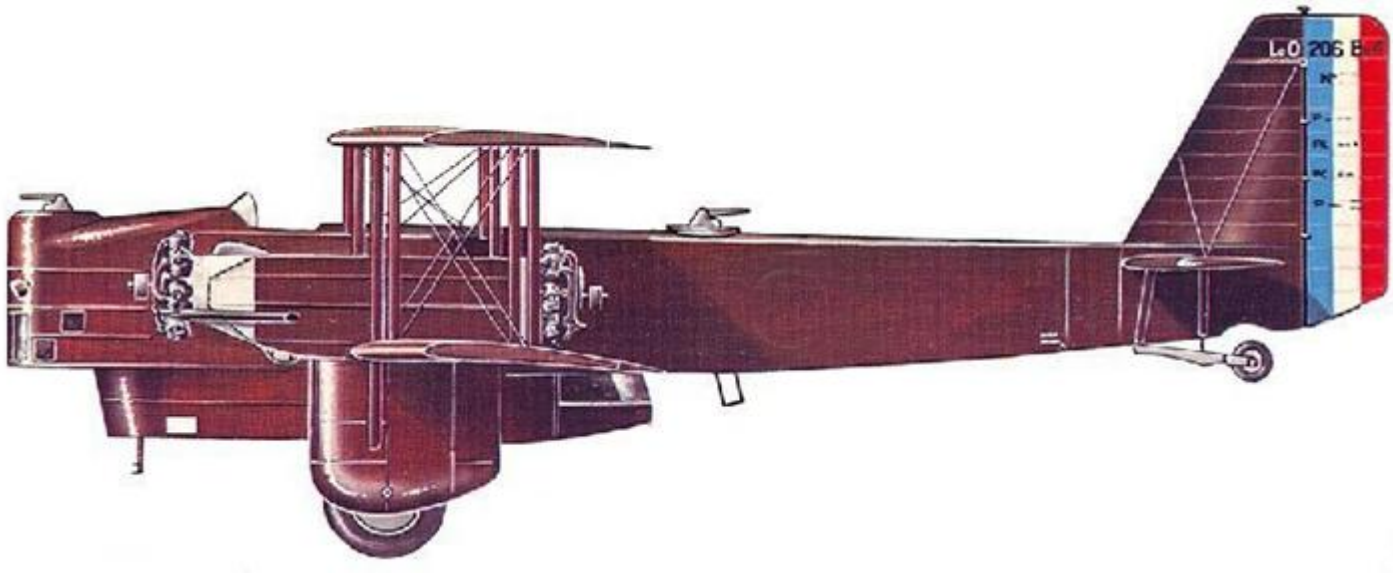
19 juin 1937
Ministère de l'Air
Nomination
Au grade d'adjudant
Personnel navigant (pilotes)
2e tour (choix), Jouquant Jean, sergent-chef

A Orléans Bricy, au cours des deux années ½ qui vont conduire à la guerre quelques faits marquants ont concernés Jean JOUQUANT.

1) Tout le mois de novembre 1937, il est détaché à Meknès à la 63ème Escadre de Bombardement. Il y a convoyé au départ de Romorantin, via Kairouan, le LeO 206 n°32, a fait quelques allers-retours entre Meknès, Rabat, Casablanca et Marrakech, et a ramené finalement à Bricy, via Alger, Tunis et la Corse, l'Amiot 143 n°61 : un périple de plus de 7400 km.



Date	Altitude	Heures de vol	Trajet
LeO 206 n°36			
29/10/1937	1000	2h 40	Romorantin - Lyon
30/10/1937	800	2h 25	Lyon - Istres
09/11/1937	3000	6h 50	Istres - Kairouan
12/11/1937	2000	6h 20	Kairouan - Alger (Maison Blanche)
13/11/1937	2500	5h 55	Alger (Maison Blanche) - Meknès
15/11/1937	1500	2h 30	Meknès - Marrakech
		26h 40	
Amiot 143 n°51			
26/11/1937	1500	2h 05	Marrakech - Meknès
27/11/1937	1500	4h 40	Meknès - Alger
29/11/1937	700	3h 45	Alger - Laghouat - Ouargla
30/11/1937	600	4h 35	Ouargla - Touggourt - Tunis
06/12/1937	500	4h 00	Tunis - Bastia
07/12/1937	1800	2h 30	Istres - Bastia
07/12/1937	1500	2h 25	Istres - Avord
08/12/1937	200	0h 40	Avord - Bricy
		24h 40	

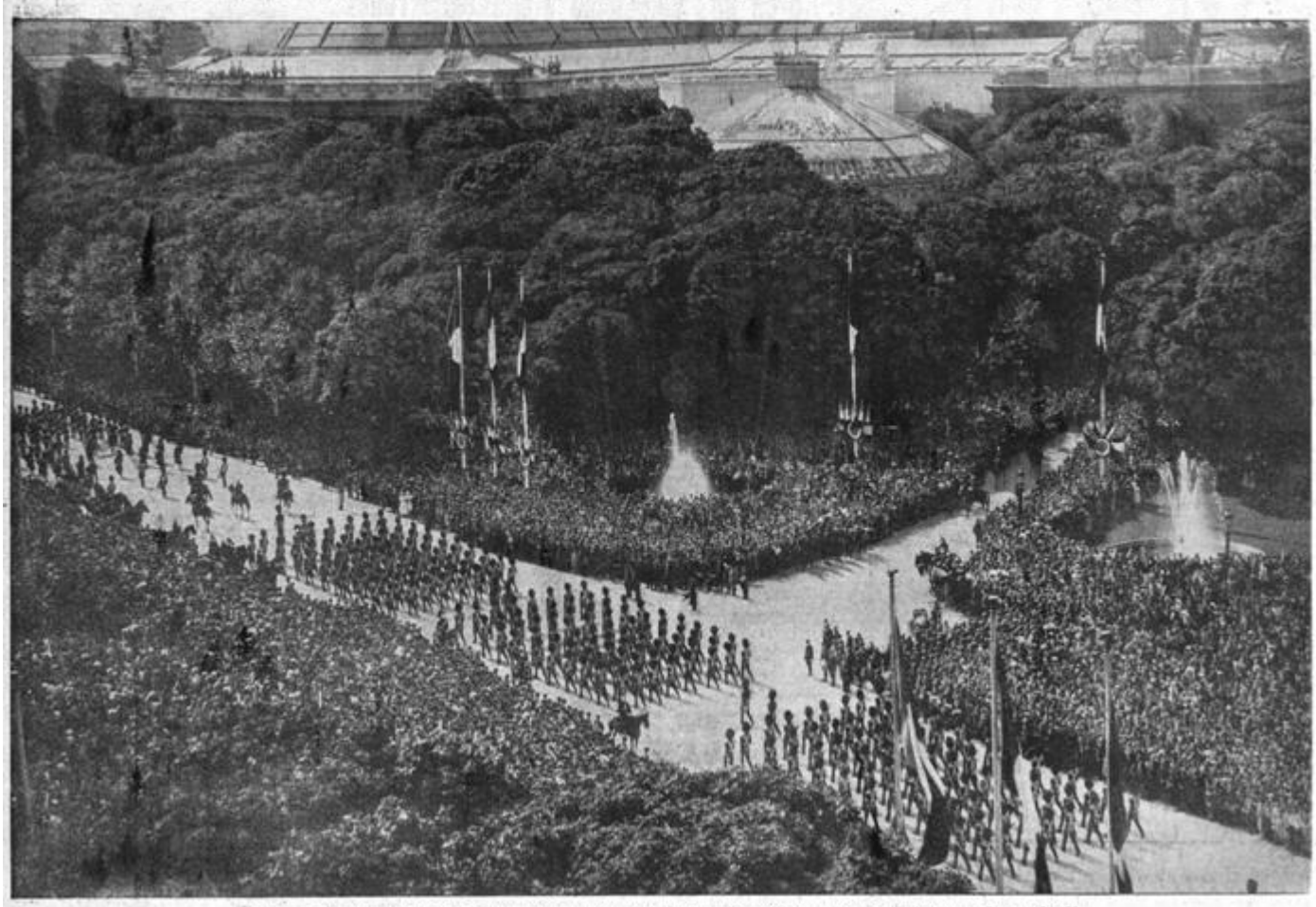


Profil du Lioré et Olivier LeO 20

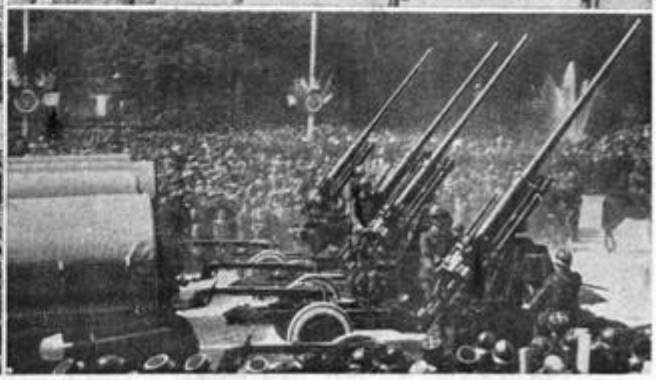
2) Le 14 juillet 1938, il participe au grand défilé aérien au dessus des Champs-Élysées à Paris aux commandes de l'Amiot 143 n°63.

3) Le 14 juillet 1939, toujours au dessus des Champs-Élysées à Paris il participe encore au dernier défilé aérien de l'avant-guerre, mais cette fois aux commandes d'un Bloch 131, le n°105.

LE SPLENDIDE DEFILE DE 30.000 HOMMES



Rond-point des Champs-Elysées : Le passage des grenadiers de la Garde anglaise. *(Photographie prise de la terrasse de notre hôtel.)*

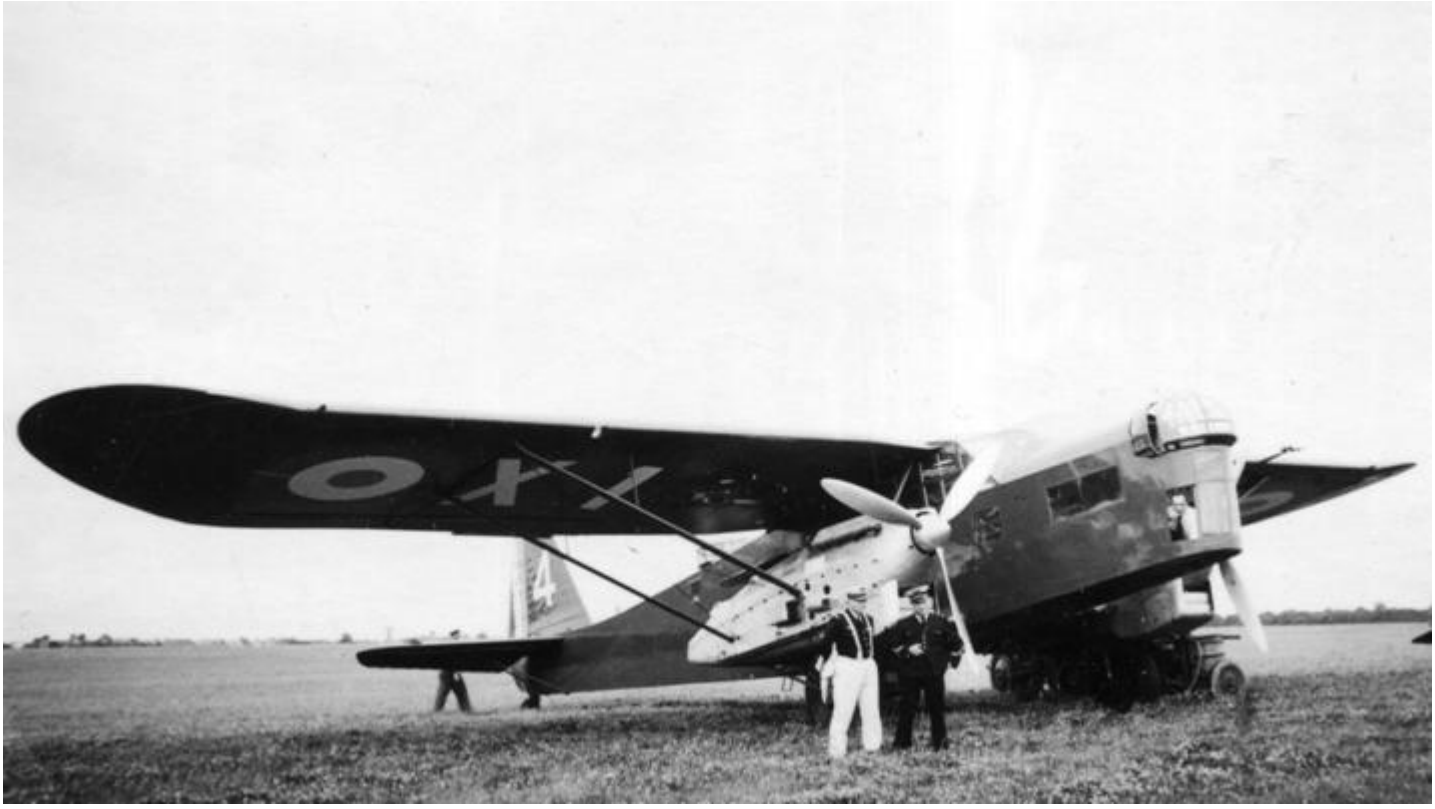


A gauche, place de l'Etoile : Le défilé des fusiliers marins. — A droite : Les zouaves et les nouvelles pièces de la D. C. A.

Le Figaro - Défilé du 14juillet 1939 à Paris

Pas de trace de la nomination de Jean JOUQUANT comme adjudant-chef dans la collection du « Journal Officiel », mais c'est à ce grade qu'il est cité au printemps 1940 dans l'historique de son groupe ; il a sans doute été nommé en 1939.

De cette époque les seules autres images conservées par Jean JOUQUANT sont les deux magnifiques photographies ci-dessous : un Potez 540 du Groupe de Reconnaissance GR 1/52 - traditions BR 220 - basé à Nancy qui s'est peut-être posé un jour à Orléans-Bricy...



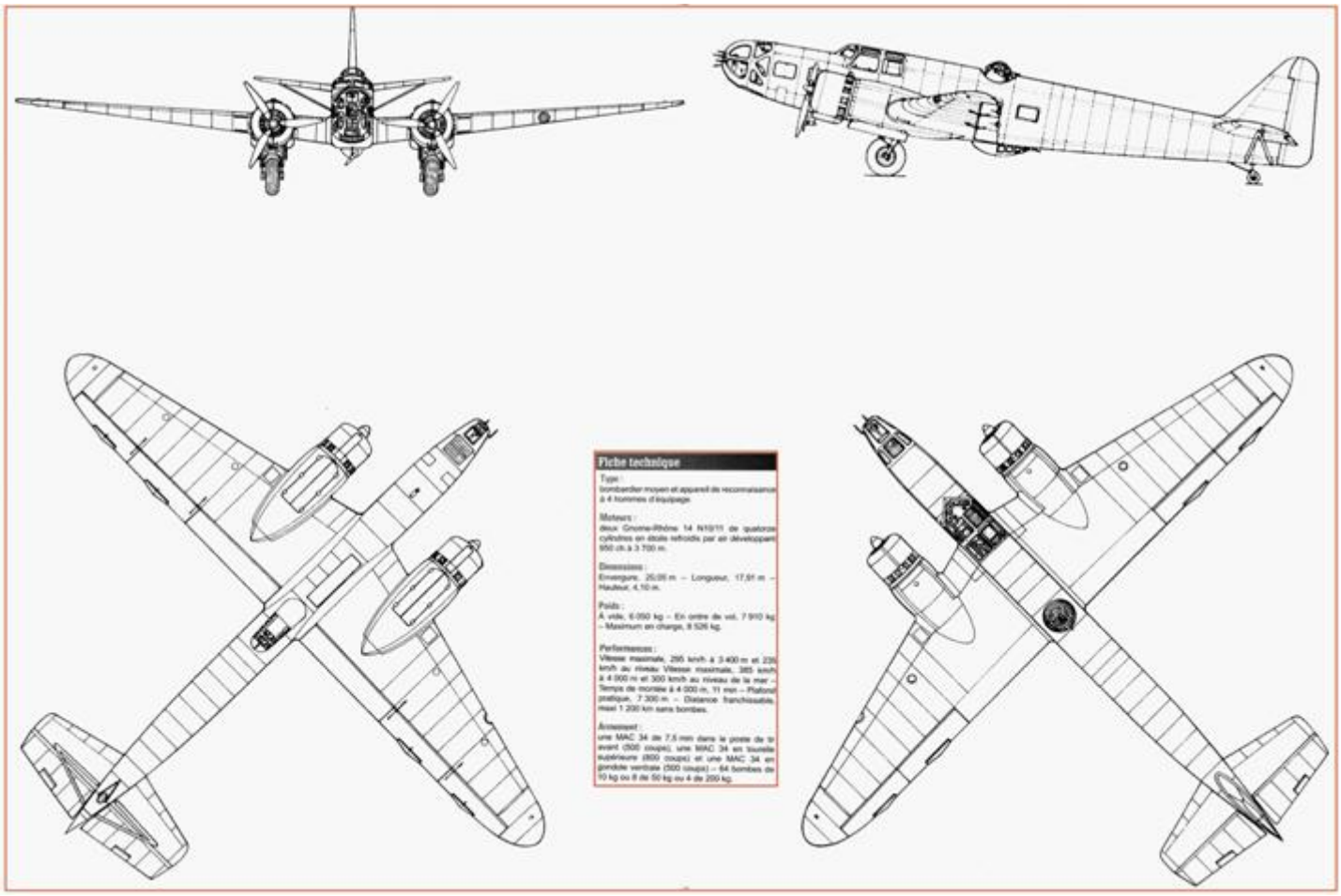
Potez 540 - GR 1/52 - BR 220 - Basé à Nancy

Pour en revenir aux Amiot 143 que Jean JOUQUANT a pilotés à Orléans-Bricy, on peut se reporter à l'excellent ouvrage de Jérôme RIBEIRO et Michel LEDET « L'Amiot 143 » *(collection Profils Avions n°18 – 2013)* pour tout en connaître et en particulier sur ceux de la 22ème escadre.

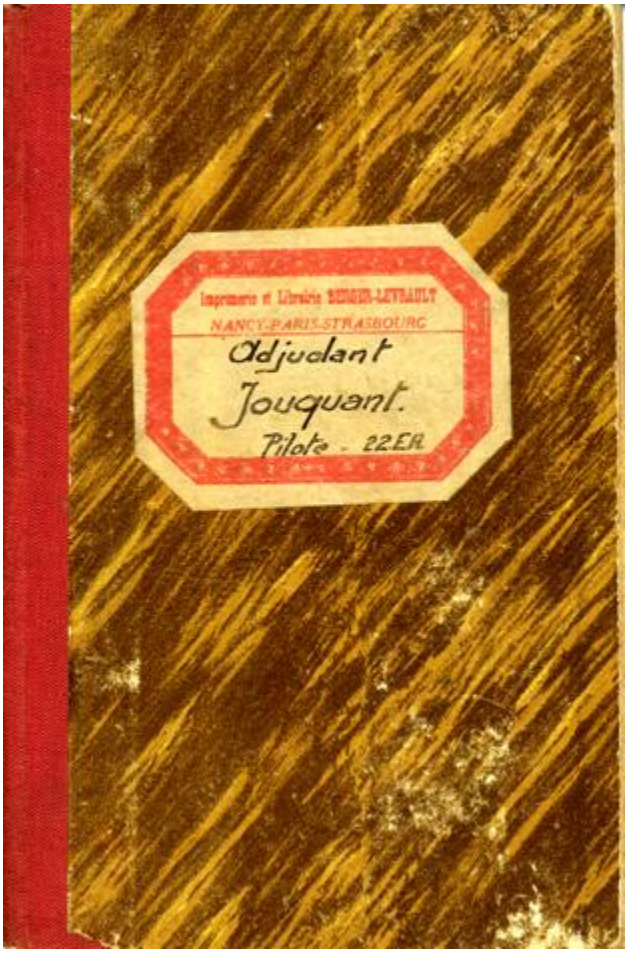
En octobre 1938, nouveau changement d'appareil et de spécialité. La 22ème Escadre devient unité de reconnaissance et vole dorénavant sur Bloch 131.

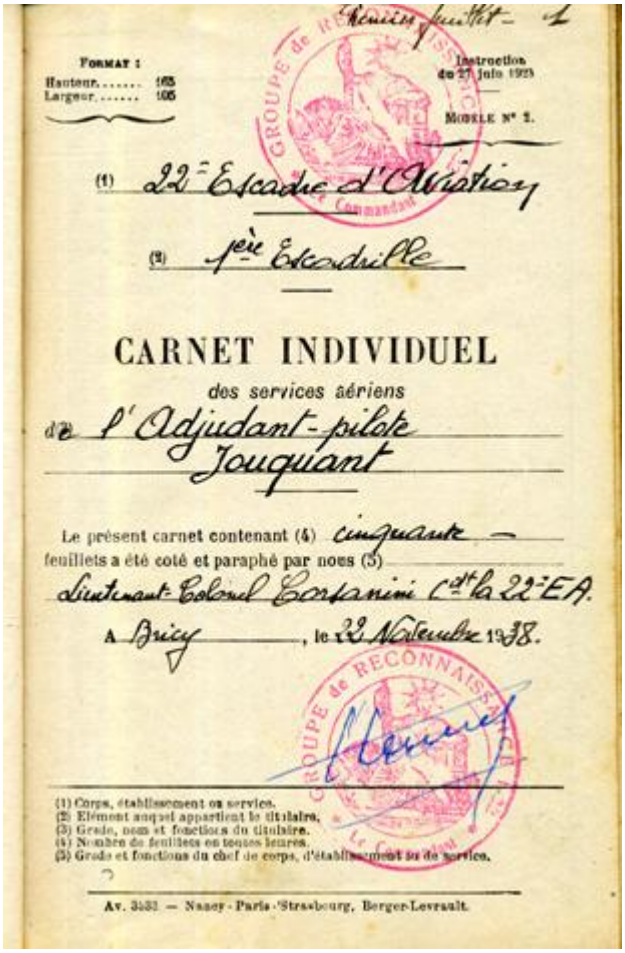
Nous n'avons pas trouvé de photographie de cet appareil dans la collection de Jean JOUQUANT. Celle qui est présentée ci-dessous, avec un insigne du deuxième groupe (GR II/22), fait partie de la collection de M. J-P. BONORA que nous remercions.

Bloch 131 – GR II/22 - 3ème escadrille
CAP 130 – Gypaète bleu – Orléans-Bricy – 1939



Descriptif technique du Bloch 131





Format :
Hauteur..... 165
Largeur..... 105

Instruction du 27 juin 1925

Modèle N° 2.

(1) 22e Escadre d'Aviation

(2) 1ère Escadrille

CARNET INDIVIDUEL
des services aériens
de l'Adjudant-pilote
Jouquant

Le présent carnet contenant (4) cinquante
feuillets a été coté et paraphé par nous (5)
Lieutenant-Colonel Corsanini Cdt la 22e EA.
A Brieg, le 22 Novembre 1938.

(1) Corps, établissement ou service.
(2) Élément auquel appartient le titulaire.
(3) Grade, nom et fonctions du titulaire.
(4) Nombre de feuillets en toutes lettres.
(5) Grade et fonctions du chef de corps, d'établissement ou de service.

Av. 3531 — Nancy - Paris - Strasbourg, Berger-Levrault.

5ème carnet de vol de l'adjudant Jean JOUQUANT
Novembre 1938 – Février 1942

En dehors de son aller-retour au Maroc ; 26h 40 sur LeO 206 et 24h 40 sur Amiot 143, jean JOUQUANT a volé près de 80 heures en 1937, en majorité sur Amiot 143, dont un peu plus de 6 heures sur des Potez 25 de liaison.

Il a totalisé 127h 15 de vol en 1938 ; 119 heures sur Amiot 143 (dernier vol sur le n°63 en octobre), 5h 30 sur Bloch 131 (premier vol sur le n°105 en novembre) et 2h 45 sur Potez 25.

La guerre s'annonçant, l'entraînement s'est intensifié légèrement en 1939, puisque jusqu'au départ de son escadrille vers les frontières du nord-est fin août 1939, le pilote a volé près de 120 heures sur Bloch 131.

Dans le journal officiel du 26 juillet 1939 on trouve dans la liste ces candidats admis à subir les épreuves orales du concours d'admission à l'école de l'air (élèves officiers de l'air, cadre navigant) : *Première série - Jouquan (sans « T ») Jean*. On n'en sait malheureusement pas plus.

Il totalise à cette date près de 1 300 heures de vol dont plus de 230 heures de vol de nuit.

Il a 32 ans et il est le père depuis le 16 août 1936 d'un petit Alain Auguste René.

Le 25 septembre, sur le Bloch 131 n°125, avec le lieutenant COUZINET comme chef de bord, le lieutenant GASCHET et le sergent WITTMANN, observateurs et mitrailleurs, il va effectuer son premièr vol de guerre, avec pour mission de ramener des photographies de nos frontières avec la Belgique et le Luxembourg.

1939/1940 - LA GUERRE

M. Olivier BAILLON a publié un bel ouvrage fort détaillé *« Historique de la Base Aérienne d'Orléans Bricy – 1932 -1940 – Du centre d'essai à la Base Aérienne 123 (premier tome) ».* Il y écrit :

« Compte tenu du contexte international et des menaces de guerre avec l'Allemagne, l'Armée de l'Air se prépare et met en place son organisation du temps de guerre. Pour cela de nombreuses unités d'observation et de renseignement partent vers les terrains de l'est de la France. Le 27 août 1939, le Groupe de Reconnaissance I/22 (GR I/22) est prêt au départ ; les onze avions Bloch 131 qui représentent le potentiel de guerre du Groupe sont rangés sur la piste devant les hangars. Le GR I/22 s'envole pour le terrain de Châtel-Chéhéry, il est mis à disposition de la 2ème armée. Entre les hangars sur l'aire cimentée, s'alignent en deux colonnes, les seize véhicules dont cinq avec remorques qui constituent l'échelon roulant. Le 1er septembre 1939, l'Allemagne envahit la Pologne, c'est le début de la seconde guerre mondiale. Le 3 septembre, la France et la Grande-Bretagne entrent en guerre contre l'Allemagne, ainsi débute ce que l'on appellera la « drôle de guerre ». Durant cette période, le GR I/22 va effectuer des missions photos sur les régions frontalières des Ardennes, de la Lorraine avec des incursions en territoire ennemi sur les vallées de la Sarre et de la Moselle... »

Dans l'historique officiel du GR I/22 *(SHAA - Service Historique de l'Armée de l'Air)* on en apprend un peu plus :

Groupe de Reconnaissance I/22

Terrain de Châtel-Chéhéry

du 1er septembre 39 au 10 février 1940

« ...Le terrain de Châtel-Chéhéry, au sol marécageux bien que situé sur un plan élevé, ne comporte aucune installation particulière. Ses dimensions sont assez réduites (environ 800 m. x 600 m). Il est bordé à l'ouest par la route Nationale 46 de Varenne à Grandpré. A proximité de cette route se trouve une ferme où le commandant LUCQUES installera son P.C. A 100 m. de là, un petit bâtiment libre de tout occupant recevra les bureaux ainsi que le matériel d'équipement du P.N. des deux Escadrilles.

Les avions ont été dispersés sur le pourtour du terrain et des équipes s'emploient, à les camoufler à l'aide de branchages. A environ 800 m. à l'ouest, en contre bas, et à mi-chemin entre le terrain et le village de Châtel-Chéhéry se dresse au milieu d'un nid de verdure, un château dit « l'Abbatiale » (1) dont la façade, de même qu'à l'intérieur de splendides salons, portent encore les traces des furieux combats qu'y s'y déroulèrent en 1918 pour en

chasser les Allemands. Présentement il est occupé exclusivement par une vénérable châtelaine (2) aux cheveux d'argent et au coeur d'or qui mettra sans réserve à notre disposition tout ce qui nous paraîtra désirable pour améliorer, sur son domaine, les conditions d'existence de tout le personnel...»

(1) Confusion : il existe un château et une abbaye
*(2) plus loin dans le texte : **« Madame GUYONNET »***

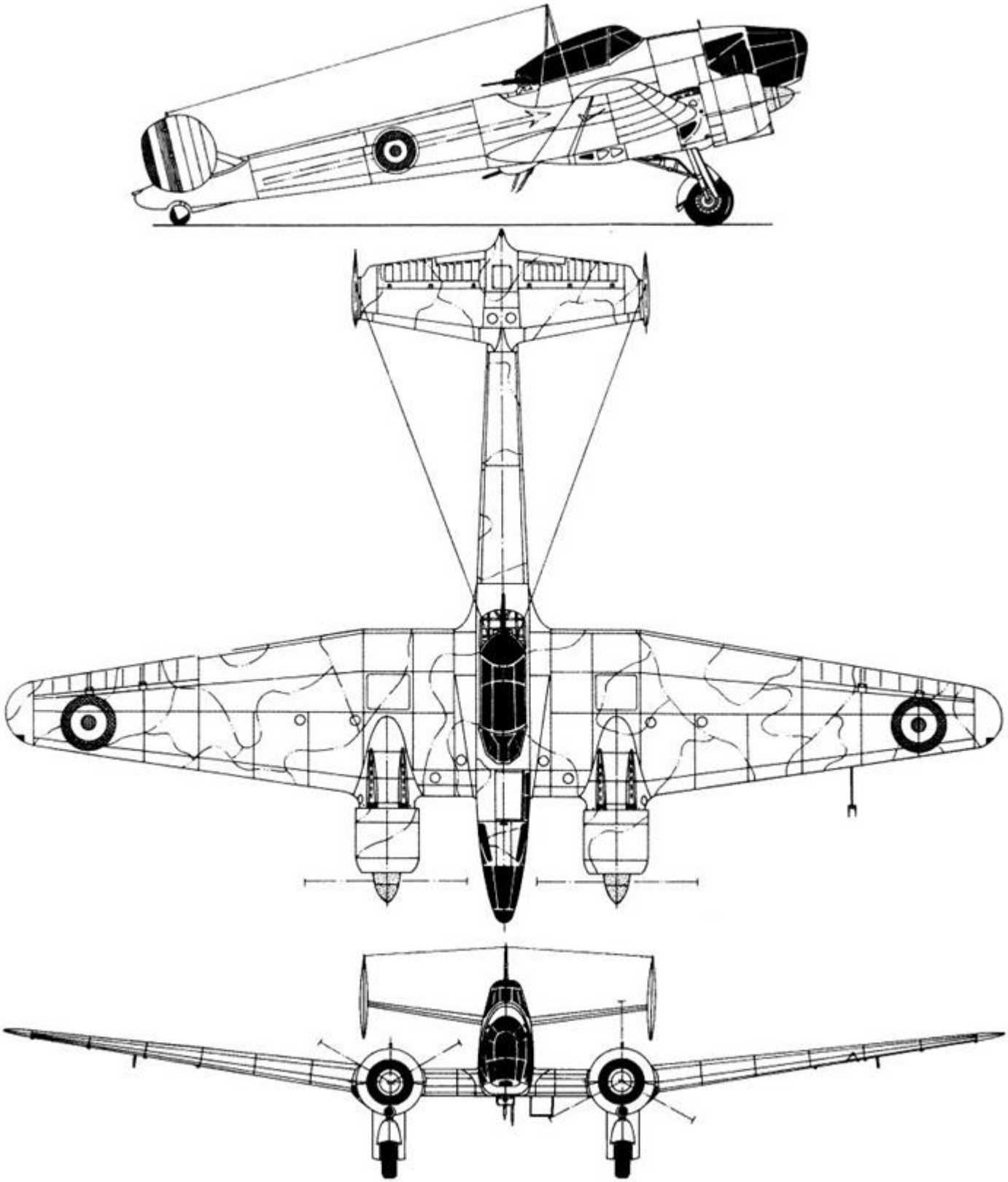
Jean JOUQUANT et tout le GR I/22
devant la porte de l'Abbaye de Châtel-Chéhéry – Hiver 1939

Localisation de Châtel-Chéhéry entre Reims et le Luxembourg

Les appareils du GR I/22 camouflés sous des hangars agricoles
Châtel-Chéhéry – Hiver 1939

Collection Olivier Baillon

Les équipages qui vivent à Châtel-Chéhéry dans un inconfort total doivent également se familiariser avec un nouvel appareil, le Potez 63-11, beaucoup plus rapide et qui commence enfin à ressembler à un appareil moderne. Il remplace les Bloch 131 progressivement dès octobre 1939.



Profil 3 vues du Potez 63-11 - Avion de reconnaissance - 1940

Potez 63-11

Faits marquants au GR I/22 *(adapté de l'historique officiel du Groupe)*

17 septembre 1939 : perte d'un équipage de Bloch 131 n°86 composé des lt LEROY (pilote), lt ROUSSET (chef de bord, observateur), s/lt CAPDEVILLE (second pilote, observateur), adj SARON (mitrailleur).

10 décembre 1939 : le commandant LUCQUES est remplacé par le commandant NAST.

16 décembre 1939 : départ « sans regrets » des derniers Bloch 131.

23 février 1940 : le GR I/22 permute à Metz avec le II/22 et est intégré aux Forces Aériennes 103 de la IIIème Armée.

16 avril 1940 : le groupe ne dispose plus depuis son arrivée à Metz que de 6 pilotes : cne FLECK, LAINEY, lt HATIER, MERCOEUR, a/c JOUQUANT, adj ROULLIN, s/c HIMMELSPACH (le 7ème, s/c HIMMELSPACH vient d'effectuer sa première mission le 16 avril) confirmés sur Potez 63 pour assurer des missions de guerre. Aussi sont-ils soumis à des fatigues intenses. Le tour de chacun revient vite, surtout qu'il faut encore compter avec les permissionnaires. L'ordre de départ d'une mission est attendue quelquefois deux jours et plus, si les conditions atmosphériques s'y opposent, mais l'équipage reste en alerte sur le terrain de l'aube au crépuscule, à proximité de son hangar, car entre la réception du coup de téléphone ordonnant le départ et le décollage, il ne doit pas s'écouler plus de 10 minutes.

10 mai 1940 : la « drôle de guerre » est terminée. La guerre éclair annoncée par Hitler est déclenchée ce matin. L'aérodrome de Frescaty est attaqué par des vagues successives d'avions ennemis (1 avion et 1 camion détruit). Un Potez 63 et son équipage ne rentrent pas d'une des 7 missions du jour : s/lt CHAUMONT (observateur), s/lt PETTETIER (pilote) et s/c CATTOËN (mitrailleur).

12 mai 1940 : disparition de l'équipage du Potez 63-11 n°444 composé des cne LAINEY (pilote), cne PRESSARD (observateur), lt DETRIE (observateur), adj GRES (mitrailleur). Bonne nouvelle 3 semaines plus tard, le 1er juin ces hommes sont annoncés prisonniers au Luxembourg. Ils ont été mitraillés à 5 500 mètres d'altitude par le Messerschmitt 109 de l'as allemand Heinz « Pietzsch » BRETNÜTZ du 6./JG53 (35 victoires), mais ont pu poser leur appareil désemparé avant d'être capturés.

13 mai 1940 : le personnel pilote restant disponible au groupe se trouve réduit à 2 officiers, cne FLECK et lt MERCOEUR et 3 s/officiers, a/c JOUQUANT, s/c HIMMELSPACH et a/c SARRAUTE (ce dernier très fatigué physiquement et nerveusement).

Jusqu'à l'armistice : très nombreuses missions, beaucoup d'accrochages, quelques pilotes arrivent en renfort. Ordres et contre-ordres se succèdent pour la nouvelle destination du Groupe, vers Toul-Ochey (Meurthe et Moselle) où les avions se posent dans l'après-midi du 12 juin, puis vers Auzainvillers (Vosges) où ils arrivent dans la matinée du 13 pour finalement re-décoller dans le mauvais temps vers Ambérieu (Ain) en fin d'après-midi, ville que l'échelon roulant finit par atteindre le 16 au matin après quatre jours d'errance et de conduite presque ininterrompue. Mais la folle course au sud avant l'armistice qui se profile va continuer vers Montélimar (Drôme) le 17 juin, vers Lézignan (Aude) le 18 juin, avec un nouveau contre-ordre en cours de route : retour sur ses pas, direction Marseille cette fois.

Le détail de l'activité aérienne de l'adjudant JOUQUANT est donné sur une page annexe représentant le dépouillement complet de son **Carnet de vol n°5** *(lien)*. Toutes ses missions de guerre y figurent.

Jean JOUQUANT a vécu l'épisode du repli de son Groupe vers la Méditerranée d'une façon plus originale. Au départ de ses camarades, il est resté en fait à Metz-Frescaty avec un mécanicien, l'a/c GELOUX et un radio, le s/c TRUCHOT pour tenter de sauver un Potez 63 dont on était en train de changer un des moteurs. L'opération n'a pas pu aboutir et l'appareil est devenu inutilisable. L'équipage s'est mis spontanément à la disposition d'un G.A.O. (Groupe Aérien d'Observation) également en cours de repli et a convoyé un de ses appareils. Après maintes péripéties, ces trois hommes ont retrouvé quelques éléments épars du GR I/22 le matin du 19 juin au moment ou ceux-ci s'apprêtaient à quitter Lézignan (Aude) pour Salon-de-Provence (Bouches-du-Rhône). C'est dans cette ville, au cours du déjeuner, que les hommes hébétés entendirent le vieux Maréchal annoncer la demande d'armistice à leur grand désespoir.

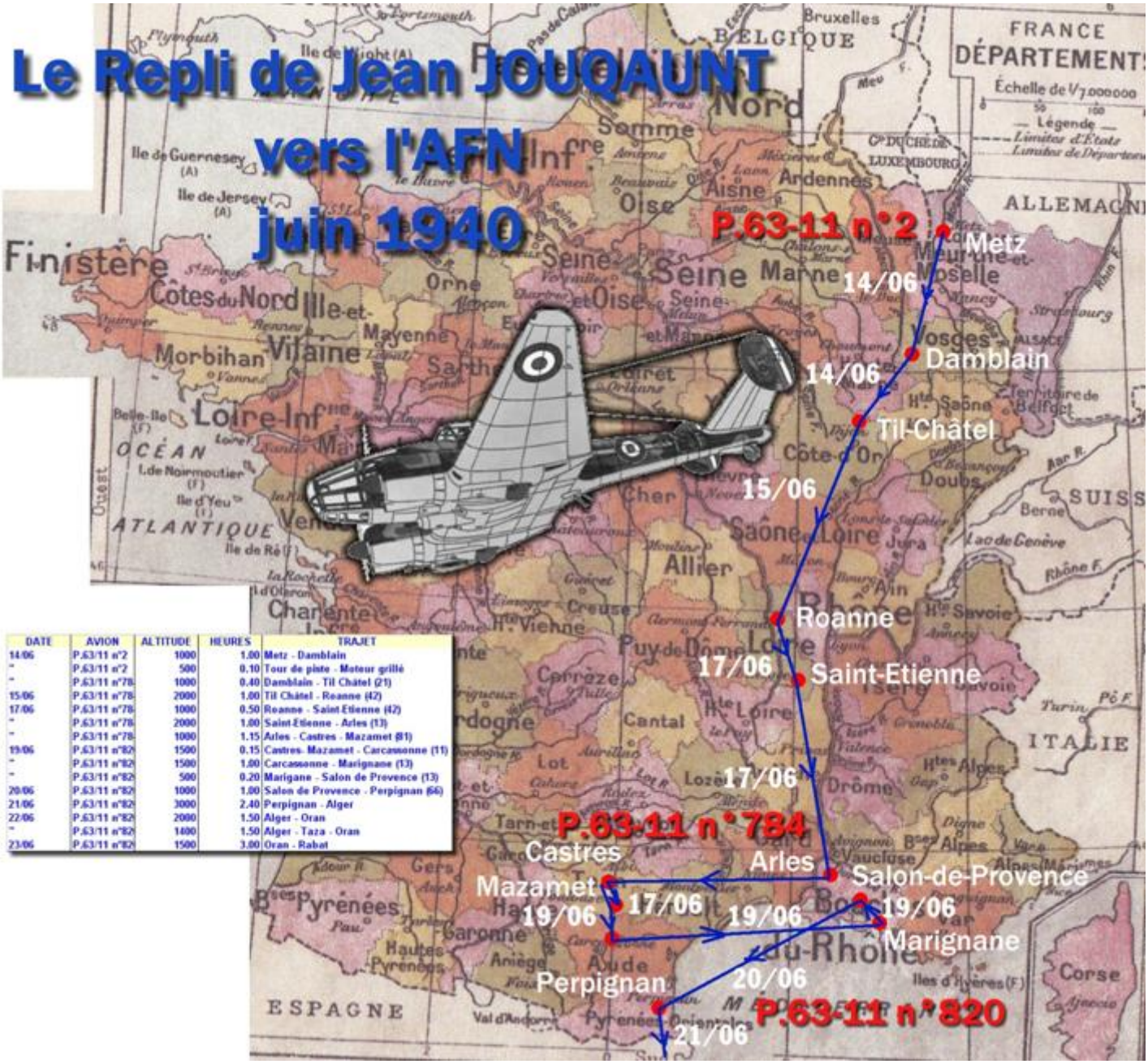
Ordre est donné au Groupe de gagner l'Algérie. L'échelon roulant gagne Marseille pour trouver un embarquement, l'échelon volant rejoint Perpignan le 20.

Mais il est dit que le GR I/22 sera malheureux jusqu'au bout : les lt MERCOEUR (pilote), adj/c GUARNERI (observateur) et sgt/c JOCQUEL (mécanicien), partis de Metz quelques jours avant la débâcle pour convoyer un avion, se sont posés en panne dans la nature. Après bien des péripéties pendant 10 jours, ils rejoignent l'échelon roulant à Marseille le 21 juin. Le lieutenant MERCOEUR et ses camarades se proposent pour convoyer un Lioré et Olivier LeO 45 de Salon-de-Provence en A.F.N. L'avion s'écrase au décollage et prend feu : tous tués !

Le lieutenant HATIER, un pilote détaché momentanément au Groupe et n'ayant pas pu récupérer un LeO 45 à Marignane (équipages au complet), arrive lui aussi à rejoindre Marseille le même jour. Il se trouve en voiture avec le lt GIMONET, responsable de l'embarquement du matériel roulant, l'a/c MONTEIL, commandant cet échelon roulant et un chauffeur, le soldat ROUSSILLON, quand des avions italiens bombardent la ville à 18h 50 et atteignent leur automobile : l'a/c MONTEIL est tué, les autres sont blessés.

A ce moment, ce 21 juin, l'échelon roulant est déjà en mer depuis deux heures sur le « Champollion » qui a échappé aux avions de la « Regia Aeronautica », tandis que les Potez du Groupe, après une traversée impeccable et 2h 50 de vol, se trouvent depuis la fin de matinée sur le terrain d'Alger Maison-Blanche, totalement saturé par les débris de l'Armée de l'Air française.

Le Repli de Jean JOUQAUNT vers l'AFN juin 1940



DATE	AVION	ALTITUDE	HEURES	TRAJET
14/06	P.63/11 n°2	1000	1.00	Metz - Damblain
"	P.63/11 n°2	500	0.10	Tour de piste - Moteur grillé
"	P.63/11 n°78	1000	0.40	Damblain - Til Châtel (21)
15/06	P.63/11 n°78	2000	1.00	Til Châtel - Roanne (42)
17/06	P.63/11 n°78	1000	0.50	Roanne - Saint Etienne (42)
"	P.63/11 n°78	2000	1.00	Saint-Etienne - Arles (13)
"	P.63/11 n°78	1000	1.15	Arles - Castres - Mazamet (81)
19/06	P.63/11 n°82	1500	0.15	Castres- Mazamet - Carcassonne (11)
"	P.63/11 n°82	1500	1.00	Carcassonne - Marignane (13)
"	P.63/11 n°82	500	0.20	Marigane - Salon de Provence (13)
20/06	P.63/11 n°82	1000	1.00	Salon de Provence - Perpignan (66)
21/06	P.63/11 n°82	3000	2.40	Perpignan - Alger
22/06	P.63/11 n°82	2000	1.50	Alger - Oran
"	P.63/11 n°82	1400	1.50	Alger - Taza - Oran
23/06	P.63/11 n°82	1500	3.00	Oran - Rabat

La Peugeot 302 dans laquelle l'a/c MONTEIL a été tué le 21 juin 1940

Collection Olivier Baillon – Droits réservés

Après l'armistice – DAKAR

Le 22 juin 1940, les Potez 63 du GR I/22 quittent Alger pour Rabat. Le premier groupe, avec Jean JOUQUANT, faisant une escale à Oran, et le second groupe à Fès. Le lendemain 23 juin les pilotes et les membres des équipages, épuisés autant physiquement que moralement, enfin en sécurité, découvrent au Maroc le terrain de Oulad-Okba *(un petit terrain de desserrement mal connu situé quelques kilomètres au sud de Rabat, à ne pas confondre avec la localité de Oulad-Okba, 200 km au sud de Meknès à la frontière algérienne, qui disposait d'un terrain d'aviation plus connu)*. Le 24 juin le « Champollion » accoste à Oran : les hommes de l'échelon roulant y passent la nuit avant d'être dirigés vers Rabat. La désastreuse campagne de France est terminée pour ces hommes, bousculés par l'Histoire d'une manière imprévue, épisode incompréhensible pour eux, incompréhension qui deviendra totale quelques jours plus tard avec le drame de Mers el-Kébir.

Ordre « C » n°70

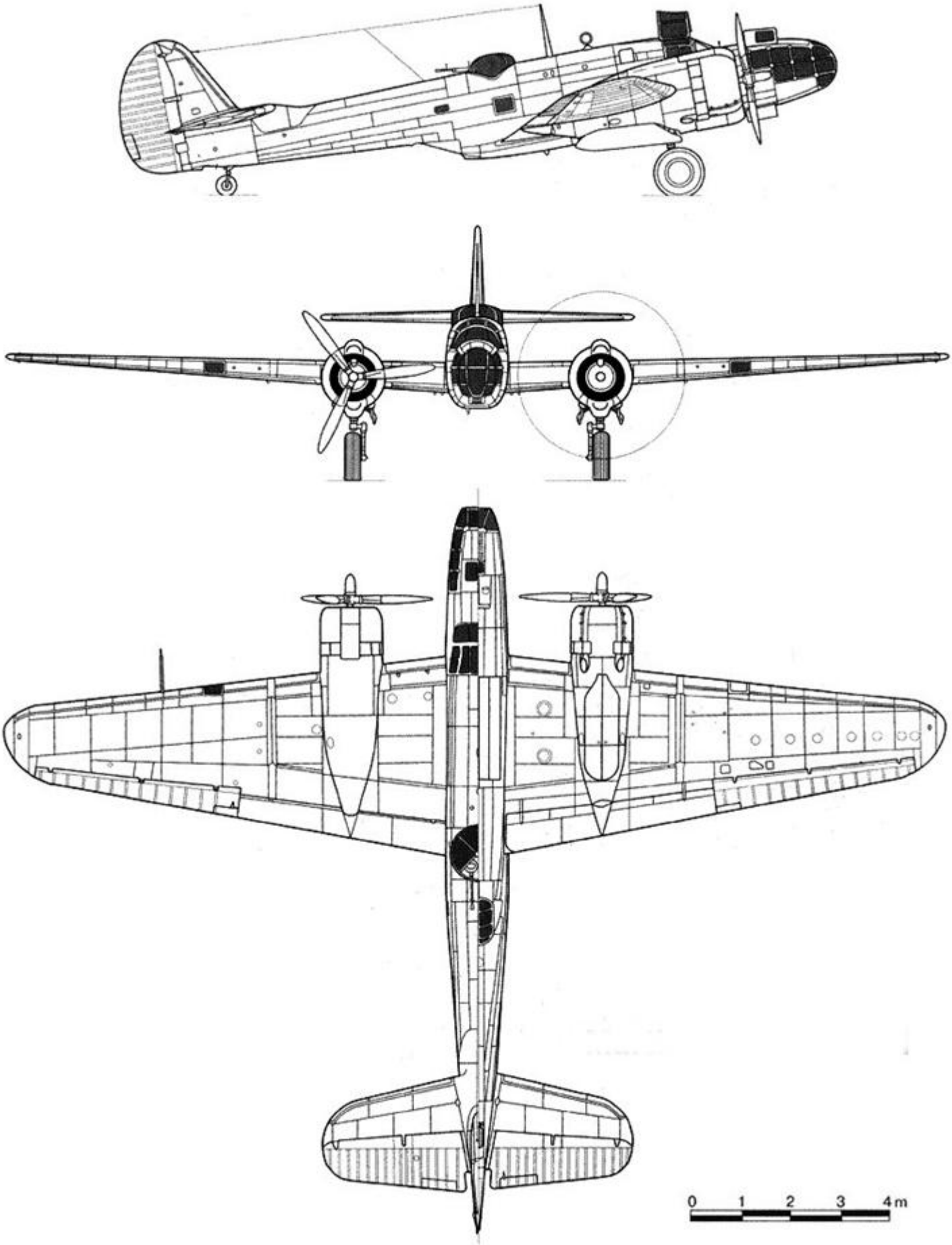
Le Général Commandant en Chef VUILLEMIN
commandant en chef des forces aériennes
cite à l'ordre de l'ARMÉE AÉRIENNE
le GROUPE DE RECONNAISSANCE I/22

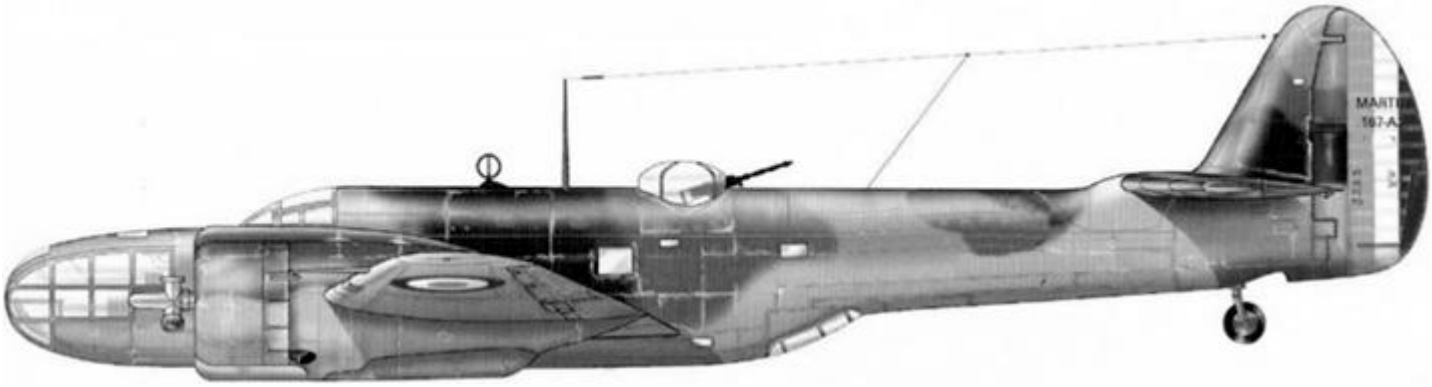
« Sous l'énergique impulsion de son chef, le lieutenant-colonel SAVART, s'est dépensé sans compter pendant 8 mois de guerre fournissant au commandement des renseignement les plus précis, recueillis souvent très loin en territoire ennemi.

En particulier, pendant les mois de mai et juin 1940, malgré une chasse et une D.C.A. ennemies très actives, malgré plusieurs bombardements intenses de sa base, a accompli avec brio, des reconnaissances stratégiques profondes, tous les équipages, commandant de groupe en tête, faisant preuve d'un cran et d'un dévouement au-dessus de tout éloge.

A effectué plus de 3 000 clichés photographiques chez l'ennemi. »

Quelques jours après son installation en terre marocaine, le Groupe toucha de nouveaux appareils. Il s'agit cette fois de Glenn Martin 167 « Maryland » de fabrication américaine. Ce bombardier moyen avait fait l'objet de trois commandes par la France aux Etats-Unis au cours de l'année 1939 pour environ 330 appareils. 5 Groupes de bombardement en étaient équipés lors de l'attaque allemande du 10 mai 1940 : ils eurent des résultats convenables et peu de pertes. En juin 1940 près de 250 appareils neufs étaient soit montés, soit en cours de montage, soit encore en caisse à Casablanca.


0 1 2 3 4m



Glenn Martin 167 « Maryland »

Si la silhouette de cet appareil ressemble à s'y méprendre à celle du Bloch 131 que le Groupe utilisa pendant quelques mois en 1939, il possède en fait des performances bien supérieures : moteurs de 1 200 Cv (+ 30%), vitesse de 480 km/h (+45%), plus petit, moins lourd, beaucoup mieux armé, même rayon d'action de 1 000 km mais pouvant être doublé avec des réservoirs supplémentaires et un même emport de bombes de (800 kg). Après l'armistice, quelques « Glenn » de le France de Vichy furent utilisés au cours de la tragique campagne du Levant contre les forces anglo / austalo / Français libres. (mai-juin 1941 : perte de plusieurs appareils). Ensuite beaucoup furent désarmés, les autres servant seulement d'avion de liaison. Quelques exemplaires étaient encore en service à la fin des années 1940 au GLAM.

Après l'attaque anglaise de Mers El-Kébir des bombardements de représailles furent effectués sur Gibraltar par l'Armée de l'Air française d'A.F.N. Le GR I/22 accomplit quelques missions de reconnaissance pour en observer les résultats, puis petit à petit, faute d'essence et en fonction des restrictions de vol fixées par la commission d'armistice franco-italienne le Groupe I/22, comme toutes les unités aérienne hétéroclites présentes ou évacuées dans toute l'A.F.N., entra en léthargie.

Ce fut le temps de la rédaction des citations et la distribution aux hommes et aux unités de médailles et de promotions.

Rien dans l'état actuel de nos connaissances ne permet d'en dire plus sur ce que fut l'activité de Jean JOUQUANT en A.F.N. hormis une photo de août 1944 notée au dos « Service des Liaisons Aériennes » démontrant qu'il ne faisait plus partie à cette date du GR I/22 *(1)* et de connaître les circonstances de son retour dans l'hexagone. Seules les photographies présentes dans sa collection, ne pouvant pas être datées, en donnent la trame.

(1) Une réorganisation de l'aviation d'Afrique du Nord aboutit, le 1er janvier 1943, à la fusion de la 2ème escadrille du groupe I/52 avec le I/22, qui subit une profonde restructuration en février 1944. Volant maintenant sur Lioré et Olivier LeO 45, commandé par le commandant Esparre, le groupe gagna Oued Zem, puis Biskra en avril pour prendre part à la campagne de Tunisie. En mai et juin 1944 les équipages se sont familiarisés à Rabat-Salé avec les B-26 « Marauder » américains. Le 1er septembre 1944 le groupe devient Groupe de Bombardement Moyen I/22 « Maroc ».

Cérémonie de remise de décorations sur l'aérodrome de Rabat-Ville (hangars parfaitement reconnaissables). Le sous-officier à droite, en tenue d'été, porte l'insigne de la 3ème escadrille du GC II/4 (SPA 160 – « "Diable rouge ») qui après Meknès se trouvait aussi à Rabat en août 40. Le GR I/22 participait à cette cérémonie : Jean JOUQUANT est le 5ème en partant de la droite. Il vient de recevoir la médaille militaire : on est donc à l'automne 1940 *(voir plus bas)*.

Devant un Glenn Martin 167, Jean JOUQUANT et toute la première escadrille du GR I/22, sans doute début 1942. Le pilote porte sa médaille militaire et la croix de guerre qu'il vient sans doute de recevoir. Sur le fanion de l'escadrille, les traditions de la VB 109 : « Diable, les ailes déployées, qui lance une grenade enflammée ». On est donc au début de l'année 1942 *(voir plus bas)*.

Journal officiel :

24 octobre 1940
Médaille militaire

« JOUQUANT (Jean), adjudant-chef (active), groupe de reconnaissance I/22: sous-officier ancien, dévoué. Malgré la fatigue, la dépression due à une santé parfois déficiente, il a fait tout son devoir et s'est distingué à plusieurs reprises dans l'exécution de missions qui lui ont valu deux citations. »

Journal officiel :

2 janvier 1942
Nouvelle Croix de guerre instituée par le décret du 29 mars 1941
JOUQUANT (J) A.C. (G.R. I/22) 1 B

A cette date les insignes du GR I/22 ont déjà été transformés légèrement : la première escadrille VB 109 se voit attribuer de nouvelles couleurs et le « Pierrot » de la seconde escadrille est maintenant dessiné à l'intérieur d'un ovale étoilé avec la mention VOI 125.

	Olivier Baillon – Droits réservés
1ère escadrille GR I/22 – VB 105 Ancienne représentation	2ème escadrille GR I/22 –VB 105 Nouvelle représentation
	Olivier Baillon – Droits réservés
1ère escadrille GR I/22 –VB 125 Ancienne représentation	2ème escadrille GR I/22 – VB 125 Nouvelle représentation

Premier feuillet. 1

Format
Hauteur 165
Largeur 105

(1) Groupe Aérien de Reconnaissance 1/22

(2) 1re Escadrille

CARNET INDIVIDUEL
des services aériens

d'(3) l'Adjudant-chef Pilote Jouquant

Le présent carnet contenant (4) cinquante feuillets a été coté et paraphé par nous (5) Commandant Buffard, commandant le G.A.R. 1/22.

A Rabat, le 18 mai 1941

Le Commandant Buffard
Cdt le Groupe de Reconnaissance 1-22

(1) Formation, établissement, centre-école ou service.
(2) Elément auquel appartient le titulaire.
(3) Grade, nom et fonctions du titulaire.
(4) Nombre de feuillets en toutes lettres.
(5) Grade et fonctions du Commandant de formation, établissement, de centre-école ou de service.

CHARLES-LAVAUZELLE ET Cie. — PARIS, LIMOGES, NANCY. — A. 50 A. — 2999-38

6ème carnet de vol de l'adjudant Jean JOUQUANT
Novembre 1938 – Février 1942
Avec un dessin original à la gouache du « Diable, les ailes déployées, qui lance une grenade enflammée » - Traditions VB 109 de la 1ère escadrille du GR I/22

Jean JOUQUANT a fait son premier vol sur Glenn Martin le 24 juillet 1940. Il a accompli jusqu'en octobre moins d'une heure de vol par mois, 4 à 6 heures de novembre à Février 1941 et aucun vol en mars et avril. A partir de mai, avec la crise syrienne, le GR I/22 a pu reprendre un entraînement plus intensif, avec l'accord de la commission d'armistice, en prévision d'un éventuel départ vers cette zone de conflit.

Cette fâcheuse « campagne du Levant » (plus de 3 000 morts et autant de blessés), totalement ignorée de nos jours par les jeunes générations, a opposé de mai à juillet 41 les forces françaises de Vichy à la coalition Anglo / Australo / Francais Libres qui voulait s'emparer des protectorats français de la Syrie et du Liban, afin de couper la route de l'Egypte aux forces allemandes et italiennes présentes en Sicile et en Grèce. La situation des forces vichystes était devenue sans espoir début juillet. Malgré cela le GR I/22 de Rabat eut pour mission d'envoyer 5 avions en renfort. Jean JOUQUANT pilotait un des 5 appareils.

Les 5 Glenn Martin firent escale sur des terrains d'aviation italiens à Brindisi et allemands à Athènes pour arriver à Alep le 6 juillet 1941...

... avec l'ordre pour 4 d'entre eux de repartir aussitôt pour éviter d'être capturés par les Anglais !

DATE.	FONCTION à BORD.	GRADE, NOM et FONCTION DES AUTRES MEMBRES de l'équipage et des passagers.	TYPE ET NUMÉRO de l'avion.	ALTITUDE MAXIMA	DISTANCE et NOMBRE d'atterrissages.	DURÉE.	NATURE du SERVICE AÉRIEN.	OBSERVATIONS.
			Mois de	Juillet 1941				
4.7.41	Pilote	S/Lt Schulzki - Sgt Vauthier - S/Lt Gatt	C.M. n° 186	1000	1	2h50	Rabat - Alger	
4.7.41	"	- id° -	"	2000	1	2h00	Alger - Tunis	
5.7.41	"	- id° -	"	3000	1	2h40	Tunis - Brindisi	
5.7.41	"	- id° -	"	2000	1	2h00	Brindisi - Athènes	
6.7.41	"	- id° -	"	3000	1	3h50	Athènes - Alep	Guerre - (dont 2h30 de nuit)
8.7.41	Passager	Mc Delrieu - pilote	D. 338	3.500	1	5h30	Alep - Athènes	Guerre - (dont 2h30 de nuit)
8.7.41	"	Mc Delaunay - pilote	E. 222	3000	1	6h50	Athènes - Marignane	
31.7.41	Pilote	Mc Aigal - S.C. Emery - S/Lt Reinder	C.M. n° 277	1500	3	25h40 0h45	Prise de terrain à Salé	
30.7.41	"	S/Lt Schulzki - Ac Trufot - A.C. Quelme	C.M. n° 17	1500	1	1h15 12h6	Navigation Retour au QDM.	

Carnet de vol n°6 de Jean JOUQUANT Les deux pages de juillet et d'août
A noter en juillet : vers la Syrie - Escales à Brindisi et à Athènes
A noter en août : vols sur des Bloch 131 utilisés comme avions de liaison

DATE.	FONCTION à BORD.	GRADE, NOM et FONCTION DES AUTRES MEMBRES de l'équipage et des passagers.	TYPE ET NUMÉRO de l'avion.	ALTITUDE MAXIMA	DISTANCE et NOMBRE d'atterrissages.	DURÉE.	NATURE du SERVICE AÉRIEN.	OBSERVATIONS.
			Mois	d'Août				
2.8.41	Pilote	S/Candelier - Guillot	GM n° 277	1000	1	0h35	Rabat - Mekines	
2.8.41	"	"	"	1000	1	0h35	Mekines - Rabat	
7.8.41	"	Cne Buffard - S/Candelier	GM. 17	800	1	0h25	Casa - Rabat	
11.8.41	Obser.	S/Candelier - Reitru	Bloch 131 n° 2	500	1	0h15	Rabat - Salé	
"	Pilote	"	"	500	1	0h30	Prise de terrain à Salé	
"	Passager	"	"	500	1	0h30	"	
"	"	"	"	500	1	0h10	Salé - Rabat	
12.8.41	Pilote	S/Candelier - Cne Rollando - Bonnelous	GM n° 17	2200	1	1h10	Contrôle de la qualité du Tonkinois	
"	"	S/Candelier - Montary - Bonnelous	"	200	1	0h30	Vol de nuit à Casa Mauphines	
13.8.41	Pass.	Montary - S/Candelier	"	250	1	0h25	Rabat - Casa	
18.8.41	Pilote	Chazalviel - Desélme	GM n° 57	1500	1	0h20	Essai avion	

Jean JOUQUANT pour sa part a été rapatrié comme passager en métropole dès le 8 juillet à bord d'un avion de ligne Dewoitine 338 (le fleuron d'Air France à l'époque) jusqu'à Athènes, puis jusqu'à Marignane sur un Farman 222, un des rares et monstrueux quadrimoteurs français de ce type encore en état de voler.

Dewoitine 338

Farman 222

Rien ne précise dans son carnet individuel comment il est revenu à Rabat, mais il n'a revolé sur Glenn Martin au Maroc que le 30 juillet 1941.

Il a sans doute du rester sur Marseille, en attendant un bateau ou un avion pour l'A.F.N., du 9 juillet jusque vers le 20 ou 25 juillet 1941.

Il n'est pas impossible que la photo ci-dessous, dans une ville qui semble européenne, où il est en tenue d'été avec des chaussures claires, ait pu été faite à Marseille ou aux alentours à cette période.

Après la signature de l'armistice de Saint-Jean d'Acre du 14 juillet, les 30 000 hommes français qui étaient encore au Levant, dont des aviateurs ayant eu moins de chance que Jean JOUQUANT, se trouvèrent prisonniers des alliés. Très peu rejoignirent la France Libre au grand désespoir du Général De Gaulle, et ils furent peu à peu rapatriés sur Marseille en août et septembre, en particulier par le paquebot « Maréchal Lyautey ». Il existe beaucoup de photographies de ces militaires qui vécurent ces quelques jours à Marseille comme de « petites vacances » après le traumatisme du à cette nouvelle campagne militaire perdue !

Date et lieu non déterminés
Peut-être en juillet 1941 à Marseille

Avec les carnets de vol, le passeport de Paulette JOUQUANT, son épouse, a été aussi retrouvé. Née à Pantin en 1910, mariée dans cette même ville en 1936, elle résida après l'armistice à Issoudun, en zone libre, avec son jeune fils Alain. Les femmes des aviateurs de 1939/1940, qui dans la débâcle avaient gagné l'A.F.N. juste avant l'armistice, étaient souvent parties en exode sans aucunes nouvelles de leur époux, et il se passa souvent des semaines avant qu'une communication, uniquement par courrier, puisse être rétablie entre eux, quand chacun avait pu enfin apprendre ou l'autre se trouvait. Dans la grande pagaille des mois de juillet et d'août 1940, les plus chanceuses où les plus aventurières purent « attraper » un bateau, surtout si elles avaient les moyens de ne pas être trop regardante sur le prix de leur billet !. Par la suite, la machine administrative de l'Etat Français se mit en marche et tout fut fait pour les en empêcher, d'abord avec autorité, et le temps passant, avec un peu plus de laxisme. Paulette JOUQUANT dut attendre décembre 1940 pour bénéficier d'une autorisation de la préfecture de l'Indre de se rendre au Maroc pour 15 jours avec son fils :

« Passeport n°1470, visé par la Préfecture de l'Indre pour permettre à Mme. Jouquant née Bard, accompagnée de son fils Alain de se rendre au Maroc, via Algérie, en sortant de France par Marseille (visa de sortie valable pour une durée de quinze jours).
Mme JOUQUANT est autorisée à entrer en zone française du Maroc par Oran, Oudjda, à destination de Rabat (autorisation de visa n°6225 accordée le 4 novembre 1940 par B.C.U. à Rabat (Maroc). Châteauroux, le 8 décembre 1940.

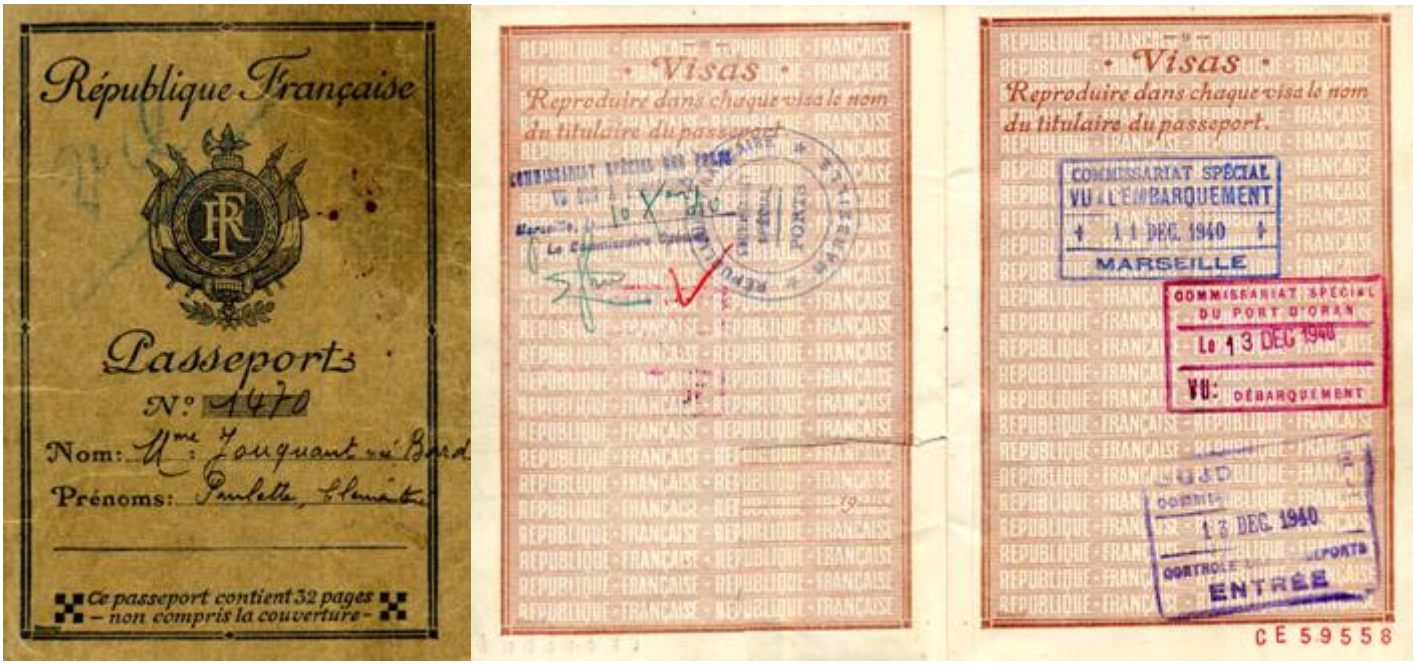
Bien entendu elle ne rentra pas et elle put ainsi passer le reste de la guerre avec son mari, dans des conditions, certes précaires, mais cependant meilleures que celles qui n'eurent pas l'audace de braver l'administration.

Le 31 mai 1945, la guerre enfin terminée, une prorogation de son Passeport fut établie et elle put s'embarquer à Oran le 16 mai 1945 pour rejoindre l'hexagone.

Après son « escapade » en Syrie, Jean JOUQUANT n'a pratiquement plus volé : une quinzaine de vols pour une dizaine d'heures, entre le 30 juillet et le 14 octobre 1941. Il faisait toujours partie du GR I/22, mais son carnet de vol porte les mentions *« n'a pas volé »* pour les mois de novembre 1941 à juin 1942.

Aucune indication ensuite jusqu'au 8 décembre 1943. Après cette date, aucune mention de son affectation, mais il a accompli une douzaine de petits vols comme « observateur » jusqu'en avril 1944 sur des Caudron C.445 « Goéland » ou des Caudron C.635 « Simoun » : les immatriculations et les numéros permettent de savoir que c'était des appareils du « Service des Liaisons Aériennes » mis en place par l'Etat Français à l'automne 1940 et qui étaient encore opérationnels en A.F.N. après le débarquement anglo-américain de novembre 1942.

Nous ne savons pas à ce jour ce que fut l'activité de Jean JOUQUANT de novembre 41 à décembre 1943 et les raisons pour lesquelles il fut affecté au « Service des Liaisons Aériennes Air Maroc », mais à partir du 19 juin 1944 il pilote de nouveau, quasiment tous les jours, pour transporter des passagers entre Rabat et les principales villes du Maroc, et ce, jusqu'à un accident, le premier depuis 1926, dont il fut victime le 26 octobre 1944 *(voir plus bas)*.



Passeport de Paulette JOUQUANT – De Marseille à Oujda (Maroc)

(Voir plus haut)

Janvier 1943 - Caudron C.445 « Goéland » n°233 – F-BAGJ

C'est justement sur cet appareil que le 8/12/1943 que Jean JOUQUANT vola à nouveau (comme « observateur ») après 2 ans d'inactivité aérienne

Partie de Chasse - Rabat – Date indéterminée

A/c Jean JOUQUANT – Rabat – Date indéterminée

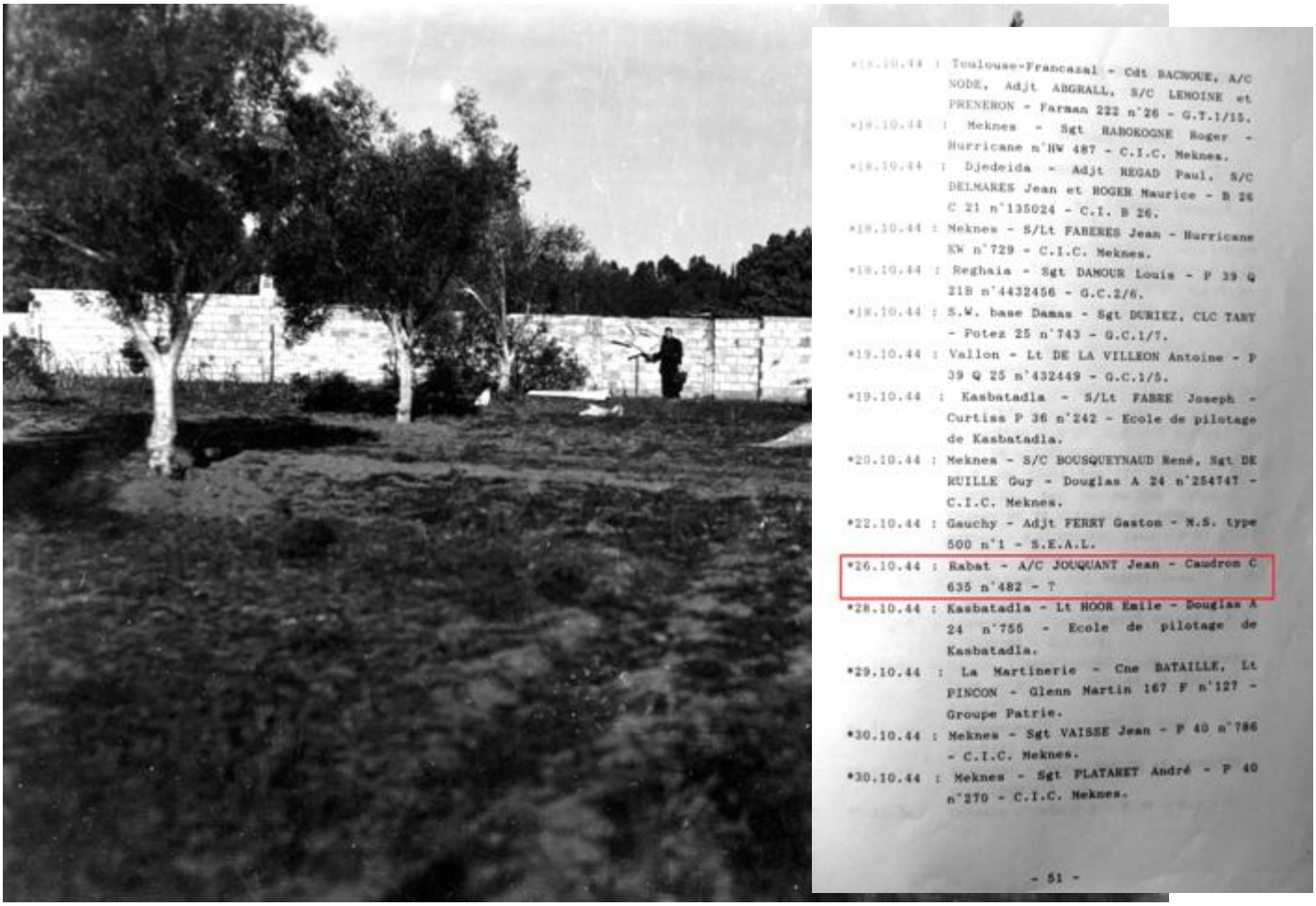
Jardinage – Rabat – Date indéterminée

A 150 km à l'ouest de Rabat, vol au dessus des ruines de Volubilis,
ville antique berbère puis romanisée, capitale du royaume de Maurétanie

A/c Jean JOUQUANT - Rabat – Date indéterminée

Date et lieu non déterminés

Jean JOUQANT au « Service des Liaisons Aériennes » *(noté au dos)*
24 août 1944 *(notée à la craie sur la cahute)*



*15.10.44 : Toulouse-Francazal - Cdt BACNOUE, A/C NODE, Adjt ABGRALL, S/C LEMOINE et PRENEBON - Farman 222 n°26 - G.T.1/15.

*18.10.44 : Meknes - Sgt RABOKOGNE Roger - Hurricane n°HW 487 - C.I.C. Meknes.

*18.10.44 : Djedeida - Adjt REGAD Paul, S/C DELMARES Jean et ROGER Maurice - B 26 C 21 n°135024 - C.I. B 26.

*18.10.44 : Meknes - S/Lt FABERES Jean - Hurricane EW n°729 - C.I.C. Meknes.

*18.10.44 : Reghaia - Sgt DAMOUR Louis - P 39 Q 21B n°4432456 - G.C.2/6.

*18.10.44 : S.W. base Damas - Sgt DURIEZ, CLC TARY - Potez 25 n°743 - G.C.1/7.

*19.10.44 : Vallon - Lt DE LA VILLEON Antoine - P 39 Q 25 n°432449 - G.C.1/5.

*19.10.44 : Kasbatadla - S/Lt FABRE Joseph - Curtiss P 36 n°242 - Ecole de pilotage de Kasbatadla.

*20.10.44 : Meknes - S/C BOUSQUEYNAUD René, Sgt DE RUILLE Guy - Douglas A 24 n°254747 - C.I.C. Meknes.

*22.10.44 : Gauchy - Adjt FERRY Gaston - N.S. type 500 n°1 - S.E.A.L.

*26.10.44 : Rabat - A/C JOUQUANT Jean - Caudron C 635 n°482 - ?

*28.10.44 : Kasbatadla - Lt HOOR Emile - Douglas A 24 n°755 - Ecole de pilotage de Kasbatadla.

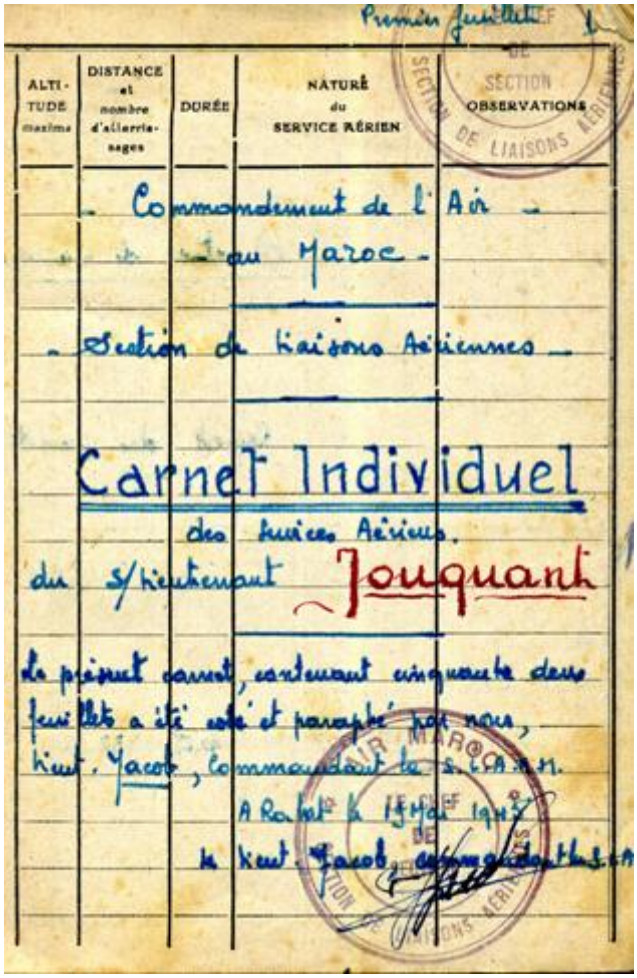
*29.10.44 : La Martinerie - Cne BATAILLE, Lt PINCON - Glenn Martin 167 F n°127 - Groupe Patrie.

*30.10.44 : Meknes - Sgt VAISSE Jean - P 40 n°786 - C.I.C. Meknes.

*30.10.44 : Meknes - Sgt PLATARET André - P 40 n°270 - C.I.C. Meknes.

- 51 -

26 octobre 1944 - Rabat
Accident de l'adjudant-chef JOUQUANT
Caudron C.635 « Simoun » n° 482



Premier feuillet

ALTITUDE maxima	DISTANCE et nombre d'atterrissages	DURÉE	NATURE du SERVICE AÉRIEN	OBSERVATIONS
			Commandement de l'Air au Maroc	
			Section de Liaisons Aériennes	
			Carnet Individuel des Liaisons Aériennes du s/lieutenant Jouquant	
			Le présent carnet, contenant cinquante deux feuillets a été coté et paraphé par nous, Lieut. Jacob, Commandant la S.L.A.A.M. A Rabat le 15 Mai 1945 Le Lieut. Jacob, commandant la S.L.A.A.M.	

Le 26 octobre 1944 Jean JOUQUANT décolla de Rabat dans le Caudron Simoun n°482 avec le commandant OHROIX et le s/c CHALARD comme passagers. Cinq minutes plus tard, probablement suite à un incident technique, l'avion s'abîma dans un jardin potager à proximité du terrain. Le pilote était encore adjudant-chef.

Sur la première page de son dernier carnet de vol en date du 19 mai 1945, il est sous-lieutenant : signature du lieutenant JACOB, commandant la S.L.A.A.M. (Section des Liaisons Aériennes Air Maroc).

On sait par sa famille qu'il a eu la mâchoire fracturée, ce qui lui vaudra d'ailleurs la médaille des blessés de guerre *(voir plus bas)*.

Il a repris son service en février : deux vols comme second pilote avec son chef, le lieutenant JACOB, aux commandes du Cessna C-78 n°849, appareil américain, puis du Caudron C.445 Simoun n°276. Il a été de nouveau premier pilote à plein temps à partir du 9 mars 1945 et a volé très régulièrement (21 h en mars, 53 h en avril, 36h en mai).

Il a été muté en France au GLAM (Groupe des Liaisons Aériennes Ministérielles à Villacoublay) et a quitté le Maroc en juin, concomitamment à son épouse et son fils : il a été passager d'un Simoun militaire jusqu'à Alger et d'un Dakota jusqu'au Bourget *(date exacte non indiquée)*.

Aux commandes de Caudron Goéland et Simoun, de Cessna C-78, de Nord 1000, et de Siebel 204 « Martinet », il a alors parcouru l'hexagone intensivement (45 à 80 h par mois jusque fin septembre) et a eu une activité réduite pour le reste de l'année (moins de 10°h par mois).

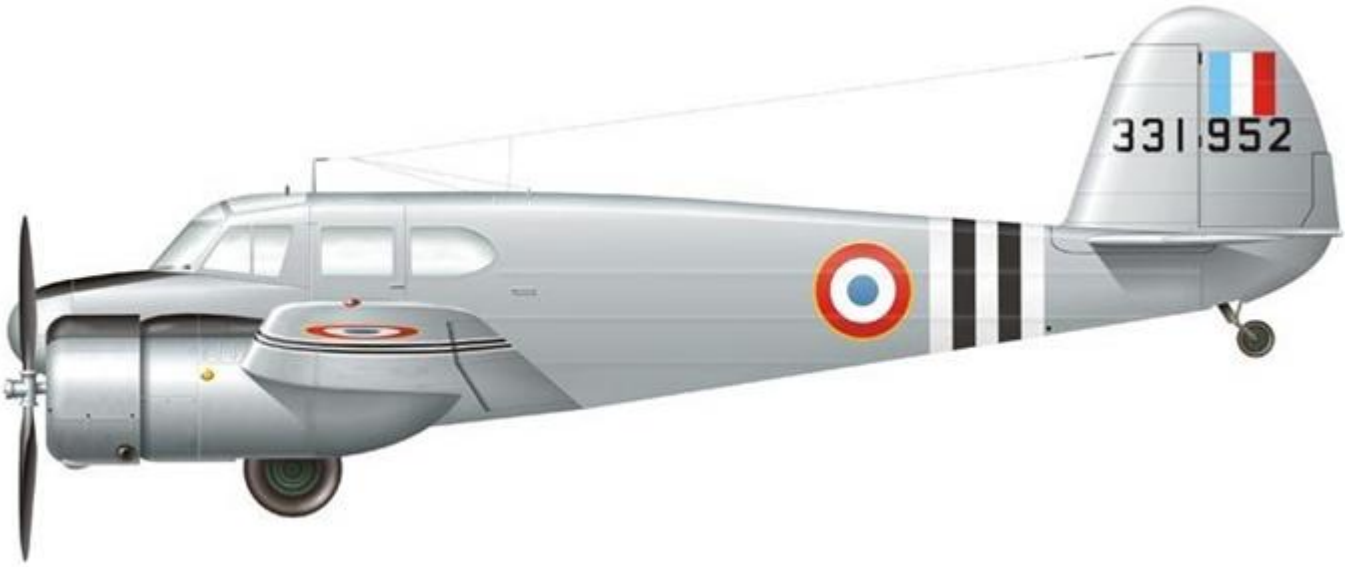
Insigne du GLAM

Pour l'année 1946, le carnet de vol est vierge, à part deux navettes sur le Junkers 52 n°287 de l'équipage s/lt PERRIN, adj. GENSON et SIMON : Villacoublay- La Rochelle – Villacoublay le 7 août avec 10 et 11 passagers, Villacoublay – La Rochelle - Salon de Provence – Villacoublay le lendemain 8 août avec de 2 à 3 passagers. Les raisons de ces deux navettes aériennes risquent de rester longtemps mystérieuses, mais cela ne changera pas la face du monde !

Le s/lt Jean JOUQUANT au GLAM. effectuait les mêmes missions, sur les mêmes appareils, que la célèbre aviatrice **Maryse HILSZ**, également s/lt au GLAM à la même époque. Détentrice entre 1931 et 1937 d'un nombre impressionnant de records dont le plus célèbre est celui du 23 décembre 1937, en 92 heures 31 minutes et 30 secondes avec un Caudron Renault « Simoun » de 220 chevaux, elle bâtit en effet le précédent record d'André JAPY qui avait mis 6 heures et 21 minutes de plus pour réaliser le même trajet.

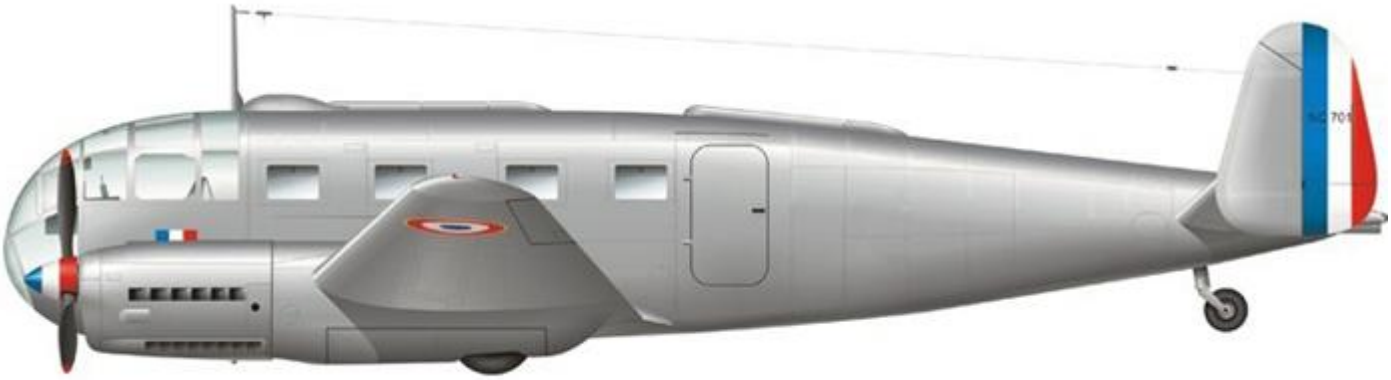
C'est aux commandes du Siebel NC 701 « Martinet » n°26 du GLAM que Maryse HILSZ se tua près de Bourg-en Bresse le 30 janvier 1946, victime du mauvais temps, avec les s/lt BETOU, MERLIN et ROUSSET.

Un très beau portrait de l'aviatrice a été retrouvé dans la « boîte à souvenirs » de son camarade Jean JOUQUANT.



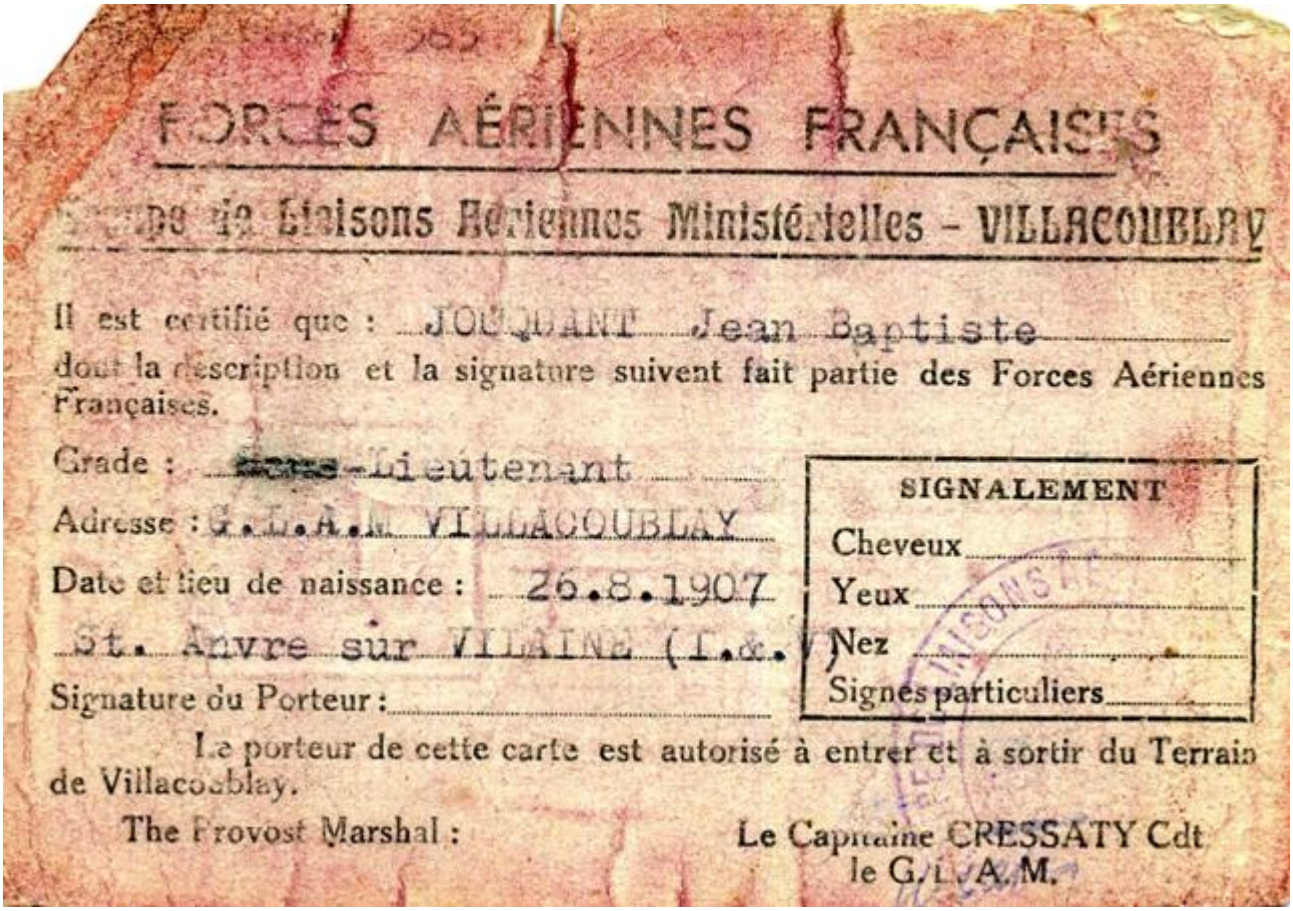
Cessna C-78 « Bobcat »

Nord 1000 « Pingouin »



Siebel 204 « Martinet »

Nota : ces profils ne correspondent pas forcément aux couleurs du GLAM



FORCES AÉRIENNES FRANÇAISES

Groupe de Liaisons Aériennes Ministérielles - VILLACOUBLAY

Il est certifié que : JOUQUANT Jean Baptiste
dont la description et la signature suivent fait partie des Forces Aériennes Françaises.

Grade : Sous-Lieutenant

Adresse : G.L.A.M. VILLACOUBLAY

Date et lieu de naissance : 26.8.1907
St. Anvre sur VILAINE (I.&.V.)

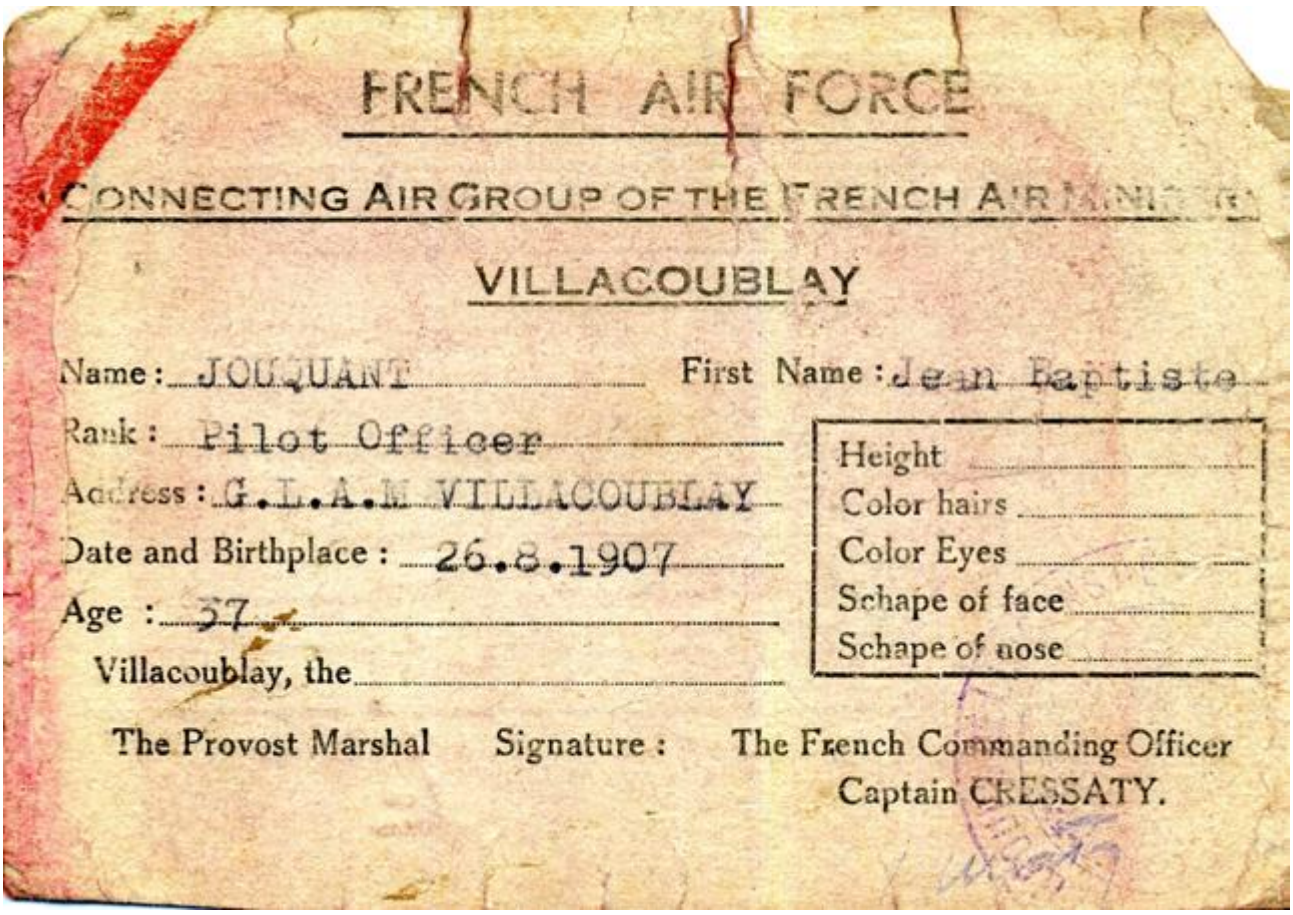
Signature du Porteur :

SIGNALEMENT
Cheveux
Yeux
Nez
Signes particuliers

Le porteur de cette carte est autorisé à entrer et à sortir du Terrain de Villacoublay.

The Provost Marshal :

Le Capitaine CRESSATY Cdt le G.L.A.M.



FRENCH AIR FORCE

CONNECTING AIR GROUP OF THE FRENCH AIR MINISTRY

VILLACOUBLAY

Name : JOUQUANT First Name : Jean Baptiste

Rank : Pilot Officer

Address : G.L.A.M. VILLACOUBLAY

Date and Birthplace : 26.8.1907

Age : 37

Villacoublay, the

Height
Color hairs
Color Eyes
Schape of face
Schape of nose

The Provost Marshal Signature : The French Commanding Officer
Captain CRESSATY.

Carte d'accréditation de Jean JOUQUANT au GLAM

En 1949, Jean JOUQUANT était en retraite militaire quand la Légion d'Honneur lui fut décernée le 15 juillet. Sa Croix lui sera remise le 11 novembre de la même année.

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE.

ORDRE NATIONAL DE LA LÉGION D'HONNEUR

HONNEUR PATRIE

Le Président de la République Française,

nomme, par décret de ce jour, M. Jouquant, Jean, Baptiste,

Sous-Lieutenant, Personnel Navigant

né le 26 Août 1902, *à* Sainte Anne sur Vilaine, *département d'* Ille-et-Vilaine

CHEVALIER DE LA LÉGION D'HONNEUR

pour prendre rang du 15 Juillet 1949 *et jouir de tous les droits, honneurs et prérogatives attachés à cette qualité.*

Fait à Paris, le 15 Juillet 1949

Vu, vérifié, scellé & enregistré, N° 41.773

Le Chef du 1er Bureau,

Par le Président de la République :

Le Grand Chancelier de la Légion d'Honneur,

11 novembre 1949 – Sur le parvis de l'ancienne gare d'Orléans
Jean JOUQUANT en civil reçoit sa croix de la Légion d'Honneur

Nouveau drame de l'aviation le 6 juillet 1952 dont fut victime une autre Maryse, aussi aviatrice célèbre, qui a du toucher notre pilote : **Maryse BASTIÉ,** était titulaire de plusieurs record dans les années 1930 et sa traversée de l'atlantique sud de Dakar à Natal, le 30 décembre 1936, seule à bord d'un Caudron Simoun, un mois à peine après la disparition de Mermoz avec qui elle avait déjà fait ce parcours, avait eu un retentissement mondial. Elle était entrée au « Service de Relations Publiques du Centre d'Essais en Vol » (C.E.V.) en 1951 et trouva la mort avec 5 autres personnes dans l'accident du Nord N.2501 « Noratlas » n°02 F-WFUN, à l'issue d'un meeting aérien à l'aéroport de Lyon-Bron.

Des obsèques grandioses furent organisées le 11 juillet 1942 aux Invalides en présence de très hautes Personnalités, dont le Général **Martial VALIN**, Général de Corps Aérien (4 étoiles), Inspecteur Général de l'Armée de l'Air.

Dans la « boîte à souvenirs », ce superbe agrandissement d'une photographie mythique de l'aviatrice et une vingtaine de tirages 13x18 des clichés officiels de l'Armée de l'Air pris lors de cette cérémonie.

Lieutenant Maryse Bastié

Voir les photographies des obsèques de Maryse BASTIÉ

Reprise de service…

On retrouve Jean JOUQUANT en 1956 à Orléans Bricy. Il a déjà pris sa retraite, mais il rempile pour « donner un coup de main » pendant la guerre d'Algérie. Il est lieutenant et terminera définitivement sa carrière militaire capitaine, comme on peut le voir sur sa nouvelle carte d'identité militaire. Il est alors adjoint à l'officier des ordinaires.

En cas de perte, le titulaire devra immédiatement en aviser son Chef de corps ou de service qui lui-même devra prévenir sans retard le CENTRAL MECANOGRAPHIQUE de l'Armée de l'Air.

In the event of this card being lost, the holder will IMMEDIATELY inform the Commanding Officer of his Unit, who will in turn inform at once the "CENTRAL MECANOGRAPHIQUE" of the French Air Force.

La présente carte n'est pas valable comme titre de circulation.

Tout déplacement doit être justifié par une carte de circulation ou un ordre de mission ou un titre de permission.

Ces pièces devront indiquer en référence le numéro de la présente carte d'identité.

This card is not valid as a movement order.

Any movement must be covered by a movement order or by a duty order or a leave pass.

These documents must bear as reference the N° of the present identity Card.

MINISTÈRE DE L'AIR

ARMÉE FRANÇAISE

FRENCH ARMY

CARTE D'IDENTITÉ

IDENTITY CARD

OFFICIER OU ASSIMILÉ

OFFICER

ACTIVE

RETRAITE

La présente carte doit être présentée à toute réquisition des Autorités militaires françaises ou Alliées.

Numéro de la carte / Number of permit N° 159

Nom : JOUQUANT (Name)

Prénoms : Jean, B (Christian names)

Grade : ~~Lieutenant~~ Capitaine (Rank)

Corps ou service : (Unit or Service) Armée de l'AIR

A PARIS, le 31 AOUT 1958

Pour le Ministre de l'Air et par son ordre

Le Chef du Service du Personnel Militaire :

Signature du Titulaire (Signature of Holder) :

Dernière carte d'identité militaire de Jean JOUQUANT

N° 12 J BASE-ESCADRE 123 PROVISOIRE

LAISSEZ-PASSER ~~PERMANENT~~

Le Capitaine J O U Q U A N T J.B. est autorisé à pénétrer sur la Base-Escadre 123, avec son véhicule :

"Automobile"

MARQUE : S A L M S O N

N° IMMATRICULATION : 150 AJ 45

Itinéraire autorisé : Poste de Police - P. C. - Mess Officier, Sous-Officier, avec stationnement aux seuls "parkings" autorisés.

ORLÉANS-BRICY, le 19 Février 1962

Le Colonel H A B E Z commandant la Base-Escadre 123

Colonel HABEZ – Commandant de la base 123

N° 712 BASE-ESCADRE 123

LAISSEZ-PASSER PERMANENT

Le Lt JOUQUANT Jean est autorisé à pénétrer sur la Base-Escadre 123, avec son véhicule :

automobile

MARQUE : Salmson

N° IMMATRICULATION : 150 AJ 45

Itinéraire autorisé : Poste de Police - P.C. - Mess Officier, Sous-Officier, avec stationnement aux seuls parkings autorisés.

ORLÉANS-BRICY, le

Le Colonel BARTHELEMY commandant la Base-Escadre 123

Le Commandant SICURANI

Colonel BARTHÉLÉMY commandant de la BA 123

A cette époque Jean JOUQUANT possède une Salmson G72

Jean JOUQUANT en 1956 à Orléans-Bricy
Photographie faite devant le mess de la troupe

Pour terminer en beauté l'évocation de la carrière de Jean JOUQUANT et en savoir plus sur sa personnalité, on a la chance de posséder un témoignage le concernant, écrit par Robert CHAUVIN (décédé au début de 2016) et publié dans un vieux numéro de l'ANTAM (Association Nationale du Transport Aérien Militaire).

Une Mission à Madagascar

Après être rentré de Chypre (Opération 700) le 24 décembre 1956 et avoir pris quelques jours de permission bien mérités, je vis à mon retour, en consultant les ordres de vol, que j'étais désigné pour une belle mission : Orléans - Le Bourget - Alger - Aoulef -Zinder - Bangui - Entébé - Dar es Salam – Tananarive Ivato - Saint-Denis-de-la-Réunîon et retour par Elisabethville (Lumumbashi) - Stanleyville (Kisangani) - Fort-Lamy (N'Djamena) -Tamanrasset, le tout avec le N 2501 n°49, F-RAND.

À belle mission, équipage « retaillé » :

- *Chef de bord (NCB) : cne MAUBERT (le regretté Joany)*
- *Pilotes : sgt MARTIN et sgt GHILARDI*
- *Mécaniciens navigant (MecNav) ADJ THÉVENNOT assisté de l'ADJ BENOÎT (alias La Seringue) du GERMaS*
- *Convoyeuse, Miss Marie-Aimée CALVEL (alias Pépita)*
- *Radio, votre serviteur (alias l'Autruche) -*

et surtout un passager service, le lieutenant JOUQUANT, qui se présentait ainsi :

« Jean JOUQUANT je veux, breton, petit, trapu et sobre, breveté en 24 à Thionville ».

C'était un ancien pilote retraité, qui avait rempilé à plus de 50 ans pour se rendre utile pendant la guerre d'Algérie. Il remplissait à Bricy les fonctions d'adjoint à l'officier des ordinaires. Personnage haut en couleurs, il ne passait pas inaperçu. Il descendait à Tana pour voir le caporal Alain JOUQUANT, son fils, qui faisait son service militaire et relevait d'une pneumonie.

L'équipage à Saint-Denis de la Réunion – Derrière les bouteilles, Alain JOUQUANT
En face de lui Marie-Aimée CALVEL (Pépita) *(1)* et Robert CHAUVIN (moustache)

En approchant Tana, j'avais par radio, fait prévenir son fils de notre arrivée; les retrouvailles à la descente de l'avion furent émouvantes. Mais au cours de la soirée, le fils expliqua à son père que normalement, il devrait être en convalescence à Antsirabé, malheureusement il n'y avait pas de véhicule pour l'y transporter.

« On verra ça demain » dit le père.

Le lendemain, alors que nous étions au bureau de piste, le lt JOUQUANT arrive donc avec son fils et demande à la cantonade :

« Qui c'est le patron ici ? »

(***1) Pour l'anecdote, Pépita (la convoyeuse) avait fait un chèque d'un gros montant en francs métropolitains lors de leur passage à la Réunion. et s'était aperçu après coup que le franc qui avait court était le franc « colonie » qui avait 100 fois moins de valeur.*** *(information : Franck Roumy)*

Après s'être consulté du regard, un des contrôleurs (il y avait un lieutenant et trois ou quatre sous-offs) lui répond :

« Le chef des moyens généraux est le commandant X... »

« Ça ne m'intéresse pas. C'est le grand patron que je veux »

« Alors c'est le colonel Y... qui commande la base »

«Je m'en fiche. C'est le grand patron que je veux »

« Mais Mon Lieutenant, au-dessus du colonel, il n'y a que le général FLEURQUIN »

«Voilà ce qu'il fallait me dire tout de suite. Passez-moi votre téléphone. Allo Central ? Passez-moi le général FLEURQUIN ».

« »

« Non, pas son secrétariat, le général lui-même ».

« »

« Allo ! Ah, c'est le secrétaire ? Passez-moi votre patron ! »

« »

« De la part du lieutenant JOUQUANT »

« »

«Allo ! C'est toi FLEURQUIN ! Dis donc, c'est pas facile pour t'avoir ».

« Ben oui, c'est moi, Jean JOUQUANT, lequel veux-tu que ce soit ? Bon, dis donc, voilà ce qui m'amène, je suis à Ivato avec mon fils qui fait son service ici et qui doit partir en convalescence à Antsirabé et il paraît qu'il n'y a pas de véhicule pour le transporter. Est-ce que tu peux m'arranger ça ? »

« »

« Je suis au bureau de piste »

« Dans un quart d'heure ? OK ! ».

Un bon quart d'heure plus tard, le téléphone sonne et un sous-off se précipite pour décrocher :

« Mes respects mon Général, je vous le passe »

« C'est pour vous » dit-il à JOUQUANT en lui tendant le combiné.

« Allo ! Alors tu m'as trouvé une voiture ? »

« »

« Comment ? Y a pas de voiture ? Mais dis donc... »

« Ah ! Bon ! Un avion du G.L.A. Demain matin. OK. Un Ju 52 ? Moi tu sais je m'en fiche, du moment que le gamin part en convalo ».

« »

« OK ! On bouffe ensemble ce soir. Ça va nous rajeunir».

Et se retournant vers nous il nous dit « Vous voyez ! Il suffit de frapper à la bonne porte».

Il faut dire, à la décharge du personnel du bureau de piste qui était dans ses petits souliers, que le général FLEURQUIN avait la réputation de ne pas être commode.

Or nous devions décoller le matin même pour la Réunion, mais le moteur gauche qui avait déjà donné des signes de faiblesse à Zinder décida de décalaminer au décollage. Le dépannage demandé à Bricy ne devant arriver que deux jours plus tard, nous avons profité de l'occasion, et c'est un équipage de Noratlas au grand complet qui a accompagné le caporal JOUQUANT à Antsirabé, où nous avons passé une excellente journée après un bon repas au centre de repos qui n'était autre que l'hôtel que Sa Majesté Mohamed V, roi du Maroc, avait quitté peu de temps auparavant avec toute sa smala.

Le Ju 52 à Antsirabé – Jean JOUQUANT à gauche – Cne MAUBERT en short

J'ignorais qu'un an et demi plus tard, j'aurai le plaisir d'en refaire quelques centaines d'heures au GSRA 78.

Cette belle mission le fut en réalité bien plus que prévu. En effet, arrivés à Tana le 20 janvier, nous en sommes repartis le 29 pour Saint-Denis et, après avoir redécalaminé au décollage de Saint-Denis, nous n'en sommes repartis que le 27 février, bien malgré nous, même si l'on nous a fortement soupçonnés d'avoir provoqué une panne de château. Mais ceci est une autre histoire.

Robert CHAUVIN

Départ TANA	le 18.2.57	à 08.30	Arrivée	E'Ville	le 18.2.	à 09.35
E'Ville	le —	à 10.40	–	Brazza	—	à 16.00
BRAZZA	le 19.2.57	à 08.20	–	Zinder	le 19.2.	à 15.20
Zinder	le 20.2.	à 07.20	–	Dou Pef	le 20.2.	à 13.45
Dou Pef	le —	à 13.40	–	Alger	le —	à 17.15
Alger	le 21.2.	à 07.05	–	Bordeaux	le 21.2.	à 10.45
Bordeaux	—	à 13.55	–	Le Bourget	—	à 15.45
Le Bourget	—	à 16.50	–	Bricy	—	à 17.25

De sa main, le détail des vols de retour de Jean JOUQUANT
De Madagascar, Tananarive / Ivato à Orléans /Bricy
4 jours – 34h 35 de vol

UNITÉ : GT 1/61

ATTESTATION DE SERVICES AÉRIENS

Période du 18 au 21-2-57 19

Concernant (1) Lt JOUCAN

N° du manifeste : établi par l'escale d

DATE.	FONCTION à BORD.	TYPE ET NUMÉRO de l'avion.	NATURE DU SERVICE AÉRIEN (2)	NOMBRE D'ATTERRISSAGES.	DURÉE (3) JOUR.	DURÉE (3) NUIT.
18-2	Pax	N.2501	TAMA - E'VILLE - BRAZZA	2	12.25	—
19-	"	n°93	BRAZZA - ZIMDER	1	7.05	—
20-	"	"	ZIMDER - AOULEF - ALGER	2	9.00	—
21-	"	"	ALGER - BORDEAUX - PARIS	2	5.30	
			ORLEANS	1	00.35	
				8		

Arrêté au total de (en lettres) trente quatre trente cinq heures de vol,

dont (en lettres) — heures de vol de nuit.

Le Commandant du (unité) GT 61

Par délégation, le Commandant d'avions

Nom et grade : A. BEX

Signature :

Cachet de l'Autorité signant l'ordre de mission à l'arrivée.

(1) Nom, grade, unité. — (2) Nom des escales du voyage. — (3) Durée du voyage jour - nuit.

Réf. : 203 E. A. A. 604. — S. Z. 139666.

Comme l'attestent ces documents officiels pour des vols de retour,
Jean JOUQUANT a effectué au moins deux voyages à Madagascar en 1957

UNITÉ : ET 1/61

ATTESTATION DE SERVICES AÉRIENS

3000-07-203

Période du 25 au 29 juillet 1957

Concernant (1) Lt JOUQUAN

N° du manifeste : établi par l'escale d'Oubo

DATE.	FONCTION à BORD.	TYPE ET NUMÉRO de l'avion.	NATURE DU SERVICE AÉRIEN (2)	NOMBRE D'ATTERRISSAGES.	DURÉE (3) JOUR.	DURÉE (3) NUIT.
25/7/57	pax	N 2501	Tananarive - Majunga - Brazzaville	2	10.55	1.30
27 "	"	113	Brazzaville - Douala - Niamey	2	7.40	
28 "	"	"	Niamey - Aoulef - Alger - Le Bourget	3	11.15	2.45
				7	29.50	4.15

Arrêté au total de (en lettres) trente quatre heures quinze heures de vol,

dont (en lettres) quatre heures quinze heures de vol de nuit.

Le Commandant du (unité) ET 1/61

Par délégation, le Commandant d'avion :

Nom et grade : Cne LUCIEN BRUN

Signature :

Cachet de l'Autorité signant l'ordre de mission à l'arrivée.

(1) Nom, grade, unité. — (2) Nom des escales du voyage. — (3) Durée du voyage jour - nuit.

RÉGION OU TERRITOIRE LA CONTA

PLACE DE Orléans

CORPS OU SERVICE BE 103

~~GUERRE~~ - AIR - ~~MARINE~~ (1)

OFFICIER

PERMISSION - ~~PROLONGATION DE PERMISSION~~ - CONGÉ (1)

MODELE « A »

TITRE DONNANT DROIT AU TARIF MILITAIRE

sur les chemins de fer pour les parcours indiqués (avec délivrance d'un billet contre paiement).

ACCORDE (E) **A** : 1re SERIE

CARNET N° 877

FEUILLET N° 457601

NOM, Prénoms : JOUQUANT - Jean

GRADE ou EMPLOI : Lieutenant

DUREE (2) : trente jours (30)

VALABLE DU (3) : 30-12-57 AU 28-1-58 INCLUS

POUR ALLER DE (4) : Brizy A (5) St Jean de la Ruelle

9, Rue Abbé de l'Epée (Loiret)

AVEC SOLDE DE (6) : P

A Brizy, LE 23-12 1957

LE (7) Par délégation du Colonel LABARRE

(Signature et cachet)

Le Commandant QUANT

Chef des Moyens Administratifs

de la 61e Escadre de Transports

61e ESCADRE DE TRANSPORT COMMANDANT

(1) Rayer les mots inutiles.
(2) Nombre de jours en toutes lettres.
(3) Dates.
(4) Localité de départ.
(5) Localité de 1re destination en précisant l'adresse et le département.
(6) De présence ou d'absence.
(7) Désignation de l'autorité.

Format 27 x 21 - Papier bleuté. Ref. C. 3429 - P. et M. NEY (12) - PARIS - 3-58

NOTA :

A - L'intéressé devra, dès son arrivée dans les lieux où il se rend, faire connaître son adresse et le temps présumé de son séjour :

S'il doit résider dans une ville de garnison : au commandant d'armes ;

S'il n'y a pas de garnison : à l'officier commandant la section de gendarmerie dont dépend le lieu où il doit jouir de la permission ou du congé.

B - Si pendant le cours du congé ou de la permission il vient à changer de résidence, il doit :

En informer par écrit son chef de corps ou de service ;
Porter lui-même au verso du présent titre les indications relatives à son changement de résidence ;
Exécuter les formalités du paragraphe ci-dessus.

C - Il ne pourra se dispenser d'exhiber le présent titre :
Sur la réquisition qui lui en sera faite par la gendarmerie ;
A la demande des agents des chemins de fer, s'il ne peut montrer sa « carte de circulation » réglementaire.

D - En cas de **mobilisation** le titulaire du présent titre devra se mettre immédiatement en route pour rejoindre son corps ou service, sans attendre aucune notification individuelle, à moins qu'il ne soit en congé de convalescence.

E - Le **séjour à l'hôpital** au cours d'un congé ou d'une permission compte dans la durée du titre d'absence. L'intéressé doit donc à l'expiration de son congé ou de sa permission rejoindre son corps ou service, à moins qu'il n'obtienne un nouveau titre d'absence que l'autorité militaire demeure libre d'accorder ou de refuser suivant les circonstances ou les nécessités du service.

LE PRESENT TITRE DOIT ETRE REMIS AU CORPS OU SERVICE AU RETOUR DE LA PERMISSION OU DU CONGE.

Une permission du Lieutenant Jean JOUQUANT
30 jours en janvier 1958

Aide mémoire pour piloter un Nord 2501 « Noratlas »

(lien) ***Voir l'intégralité du document***

Accessoires d'un uniforme de Jean JOUQUANT

La barrette de décorations du capitaine Jean JOUQUANT

Légion d'Honneur

Médaille militaire

Croix de guerre : *le vert ayant viré au jaune*

Croix du combattant : *décolorée...*

Médaille des blessés de guerre : *décolorée*

Pour ceux qui voudraient en savoir éventuellement plus, des éléments du dossier militaire de Jean JOUQUANT peuvent être consultés au S.H.D. (Service Historique de la Défense) de Vincennes.

JOUQUANT, Jean-Baptiste
capitaine
26/08/1907
AI 1 P 38858 1

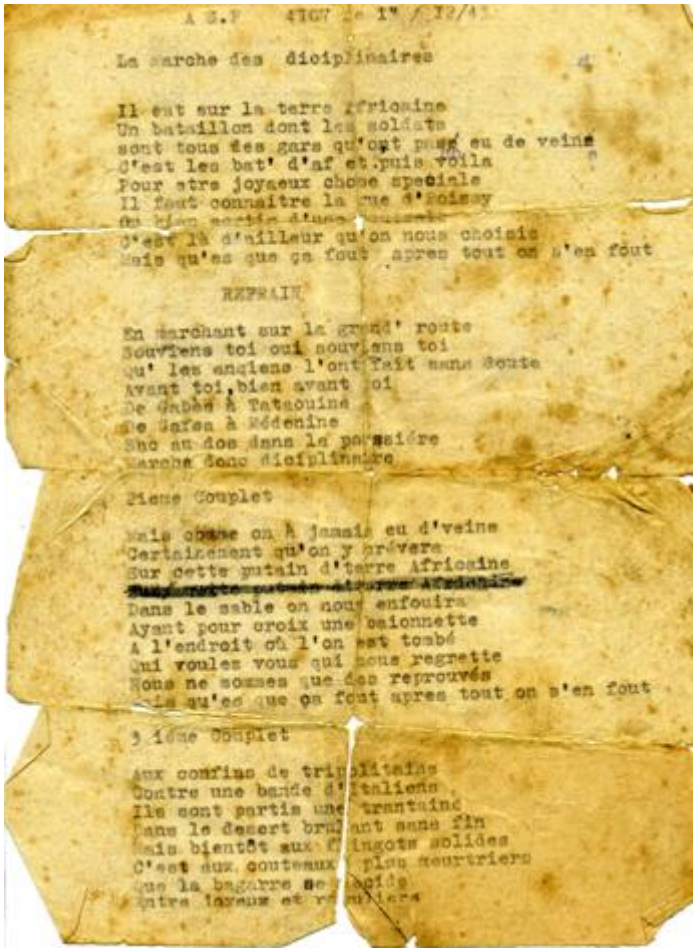
Soyez patients, et bon courage !!!

Compléments de la collection JOUQUANT

Cérémonie de remise de médailles
Unité, date et lieu inconnus

SNCASO SO-4050 « Vautour » de présérie
Juillet 1957 - Orléans-Bricy

Carte postale : « L'Armée de l'Air en Indochine – À l'E.R.O.M. 80 »
Grumman F8F-1 Bearcat - Mission de reconnaissance photographique



A S.P 4107 le 1er /12/41

La marche des disciplinaires 4

Il est sur la terre africaine
Un bataillon dont les soldats
sont tous des gars qu'ont pas eu de veine
C'est les bat' d'af et puis voila
Pour etre joyeux chose speciale
Il faut connaitre la rue d'poissy
On bien sortir d'une puissante
C'est là d'ailleur qu'on nous choisis
Mais qu'es que ça fout apres tout on s'en fout

REFRAIN

En marchant sur la grand' route
Souviens toi oui souviens toi
Qu' les anglais l'ont fait sans doute
Avant toi, bien avant moi
De Gabès à Tataouine
De Gafsa à Médenine
Sac au dos dans la poussière
Marche donc disciplinaire

2ieme Couplet

Mais chose on a jamais eu d'veine
Certainement qu'on y crèvera
Sur cette putain d'terre Africaine
~~[illegible]~~
Dans le sable on nous enfouira
Ayant pour croix une baionnette
A l'endroit où l'on est tombé
Qui voules vous qui nous regrette
Nous ne sommes que des reprouvés
Mais qu'es que ça fout apres tout on s'en fout

3 ième Couplet

Aux confins de tripolitaine
Contre une bande d'italiens
Ils sont partis une trentaine
Dans le desert brulant sans fin
Mais bientôt aux fusils ingots solides
C'est aux couteaux le plus meurtriers
Que la bagarre se [illegible]
Entre loyaux et renégats

4 ème Couplet

J'ai vu tomber un pauvre gosse
Un pauvre gosse de 18 ans
Touché par les balles ~~farouches~~/ feroces
Il est sort en criant "Maman"
C'est moi qui y ai fermé ses paupieres
Recueillant son dernier soupir
J'ai ecrit à sa pauvre mère
Qu'un réprouvé savait sourir
Mais voire que ça fout apres touty on s'en fout

F I N.

La marche des disciplinaires

A.S.F. 4107 le 13/12/43

La marche des disciplinaires

Il est sur la terre africaine
Un bataillon dont les soldats
Sont tous des gars qu'ont pas eu d'veine
C'est les bats d'af et nous voilà
Pour être joyeux chose spéciale
Il faut connaître la rue d'Poissy
Ou bien sortir de la centrale
C'est là que tous on nous choisit
Mais qu'es que ça fout après tout on s'en fout

REFRAIN

En marchant sur la grand-route
Souviens-toi, souviens-toi
Qu' les anciens l'ont fait sans doute
Avant toi, bien avant toi
De Gabés à Tataouine
De Gafsa à Médenine
Sac au dos dans la poussière
Marche donc disciplinaire
Mais qu'es que ça fout après tout on s'en fout

2iéme Couplet

Mais comme on n'a jamais eu d'veine
Certainement qu'on y crèvera
Sur cette putain d'terre Africaine
Dans le sable on nous enfouira
Ayant pour croix une baïonnette
À l'endroit où l'on est tombé
Qui voulez-vous qui nous regrette
Nous ne sommes que des réprouvés
Mais qu'es que ça fout après tout on s'en fout

3iéme Couplet

Aux confins de tripolitaine
Contre une bande d'Italiens
Ils sont partis une trentaine
Dans le désert brûlant sans fin
Mais bientôt aux flingots solides
C'est aux couteaux plus meurtriers
Que la bagarre se décide
Entre joyeux et réguliers
Mais qu'es que ça fout après tout on s'en fout

4iéme Couplet

J'ai vu tomber un pauvre gosse
Un pauvre gosse de 18 ans
Touché par les balles féroces
Il est mort en criant « maman »
C'est moi qu'y ai fermé ses paupières
Recueillant son dernier soupir
J'ai écrit à sa pauvre mère
Qu'un réprouvé savait mourir
Mais qu'es que ça fout après tout on s'en fout

J'AI REVU CE JOUR-LA

J'ai revu ce jour-là des figures de vingt ans
Qui s'étaient égrenées au vent du souvenir
Et avec les amis j'ai retrouvé le temps
Ou nous ne pensions pas au verbe devenir.

Ce fut comme un retour des heures d'autrefois
Et les amours perdues reprirent leur emprise
Et les amis perdus, qu'on oublie trop parfois,
Etaient là, avec nous, malgré nos tempes grises.

J'ai entendu de partout jaillir des boutades,
Des : «C'était la fois où.. Tu t'en souviens du Jour ?..»
Et ce qu'on a pu rire au rappel d'un bon tour

Journée des disparus, journée de ceux qui furent,
Journée de retrouvailles au parfum d'aventures,
Merci d'être le lien de tous nos camarades.

Commandant P. TRIQUET

SOUVENIR SOUVENIR

Il vous en souvient les anciens
Des vieilles trapanelles à hélices,
Elles ont longtemps fait nos délices
Quand on comptait le temps pour rien,

Vous en souvient'il les copains
Des Morane, Potez, Hispano ?
Des haubans et des cordes à piano,
Du parfum subtil du ricin ?

Du bas de soie des jolies filles
Porté sous le casque de cuir ?
Mais les cheveux ont pu s'enfuir,
Il reste les histoires d'escadrilles !

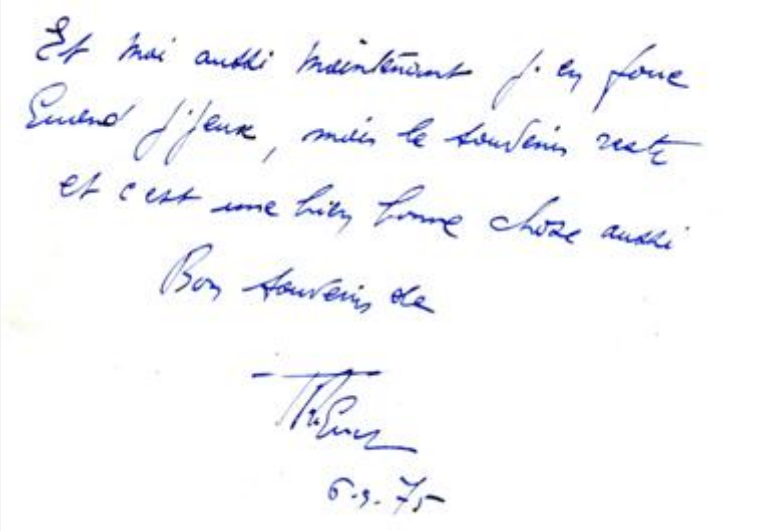
Du Goéland qui plus tard fait sérieux
Avec ses quatre cent quarante bourriques,
Et même des hélices électriques !
Et qui paraissait tellement mieux.

Du temps du pilotage aux fesses?
Qui meurt lorsque naît Q.D.M.!
Beau et triste métier qu'on aime,
Avec doigté, avec adresse.

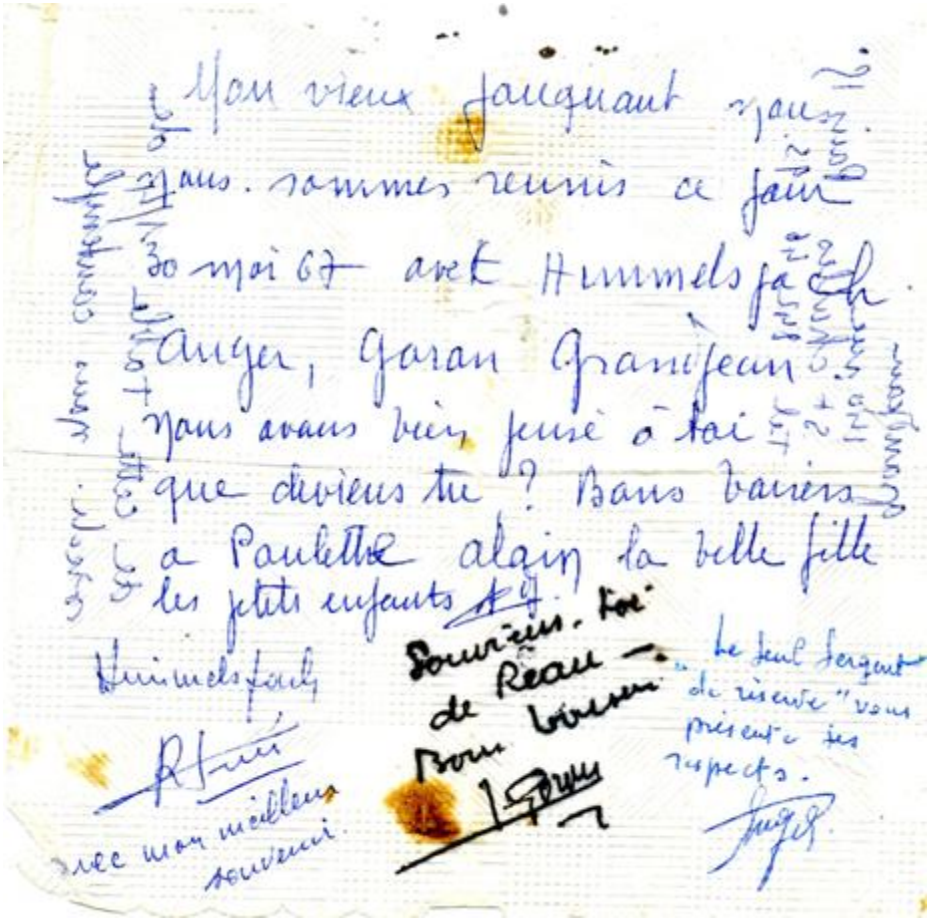
Eparpillés sur bien des pistes,
Des camarades malchanceux ?,
Du faux plaisir d'être de ceux,
Qui n:ont pas allongé la liste ?

Le souvenir est seul témoin,
Et ces années qu'on croyait folles,
N'étaient, il s'en faut, pas très drôles ;
Hais nous avions trente ans de moins.

Et tout cela se concrétise,
Une fois l'An quant Juin revient,
On rajeunit, on se souvient,
On revit les mêmes bêtises


Et moi aussi maintenant j'en fonne
Quand j'peux, mais le souvenir reste
et c'est une bien bonne chose aussi
Bon souvenir de
6.9.75

Souvenirs d'André GRANJEAN



Mon vieux jouquant nous
sommes réunis ce jour
30 mai 67 avec Himmelspach
Auger, Garan Granjean
nous avons bien pensé à toi
que deviens tu ? Bons baisers
à Paulette alain la belle fille
les petits enfants
Souvenir. Toi
de Reau
Bon courage
Himmelspach
Le seul sergent de réserve "vous présente ses respects.
Auger
avec mon meilleur souvenir.

granjean
140 rue
St charles Paris 15e
Tél 842-46 95.
de cette table 1/4 de
siècle. nous contemple

Recto-verso d'un morceau de nappe en papier d'une table de restaurant où des camarades de Jean JOUQUANT ont festoyé le 30 mai 1967
AUGER – GARAN – GRANDJEAN - HIMMELSPACH

Monsieur André GRANJEAN
140, rue Saint-Charles
75015 PARIS
Tél. : 01 45 75 59 19

Paris le 23.02-04

Chère Madame

C'est avec nostalgie que je vous transmets ces quelques pages extraites d'une revue aéronautique ancienne, venant de paraître.

Jouquant ! c'était un cas, bon pilote, bon camarade, toute en bien.

Il se présentait en rigolant : petit trapu Breton et sobre (sobre par euphémisme) mais toujours lucide.

Nous avons fait ensemble de nombreux vols et quelquefois nous nous sommes joyeusement entourlouppettés.

J'avais fait sa connaissance à Rabat, alors devant avoir 6 ou 8 ans. en 1940.

Il avait bon cœur et il lui arrivait de se pointer à la maison fort tard avec des copains ; il présentait sa Paulette avec ses qualités, puis elle se mettait au fourneau.

C'était une figure, j'ai 92 ans quand je retrouve, lors de réunions des camarades de mon âge ou jeune à lui, et à dénombrer qui ne sont pas morts dans leur lit.

Si vous passez par Paris mon épouse et moi-même serions contents de saluer votre connaissance.

Je vous prie d'agréer chère madame l'assurance de mes sentiments les meilleurs

André Granjean

PS Vous ferez lire ça à ses descendants.

2004 – Lettre d'André GRANJEAN (92 ans)
vieux camarade de Jean JOUQUANT
« Vous ferez lire ça à ses descendants » : vœux exaucés par cette page Internet !

NOTA

Ce fascicule a été écrit initialement en février 2017 sans avoir pu prendre connaissance à ce moment :

- du livret militaire (non retrouvé)
- des carnets de vol (retrouvés en avril)

de Jean JOUQUANT

Il pourrait donc être utilement complété ultérieurement,
en donnant des informations inédites à ceux qui s'intéressent spécifiquement à l'aviation de reconnaissance française de 39/40, particulièrement éprouvée pendant la campagne de France.
Ce qui a été fait en avril 2017...

Restauration des documents, recherches historiques, rédaction et mise et mise en page : © fx-bibert-02-04/2017
Vente de ce fascicule interdite
Tous les documents sans crédit : Collection Jean JOUQUANT – Via François-Xavier BIBERT - Droits réservés

Utilisation de ce document :

- interdite pour des publications commerciales
- à limiter à des généralités pour des pages Internet