

REGARDS D'UN ANCIEN DE « NORMANDIE NIEMEN » SUR TOUSSUS-LE-NOBLE

« Le 20 juin 1945, trente-huit avions de chasse du type Yak 3 se posent sur l'aérodrome du Bourget après avoir survolé la région parisienne et défilé en bon ordre au-dessus des Champs-Élysées. Ils rentrent du front de l'Est. C'est le régiment « Normandie-Niémen ». La guerre est terminée depuis le 8 mai. » (colonel Delin)

Le maréchal Staline acceptait de renvoyer chez eux le régiment français avec tout son matériel de guerre. La base du Bourget-Duguy, terrain civil est occupée alors par des sociétés commerciales et par un groupe de transport de l'armée de l'air. Ce n'est pas le terrain idéal, les avions de chasse doivent s'intégrer dans un trafic civil quasi-permanent et ne sont pas adaptés aux longs chemins de roulement, aux attentes lors des décollages ou des atterrissages... Les conditions d'installation et de travail sont telles que le moral des personnels du « Normandie-Niémen » n'est pas brillant. Certains quittent l'armée, d'autres se font muter pour convenances personnelles. « Lentement mais sûrement, le bel esprit d'équipe qui nous avait soutenus lors des opérations nous quittait. Au lieu de regarder franchement vers l'avenir, nous avons plutôt tendance à regarder vers le passé », constate le colonel Delin. Au début de 1946, l'état-major décide de transférer le régiment à Toussus-le-Noble.

Voici le récit de cette arrivée par le colonel Delin et ses impressions sur le village et la « vie de château » à Toussus.

Le grand dérangement vers Toussus

En février 1946, le commandant Matras, ancien commandant de la 3^{ème} escadrille en opérations, remplaça le lieutenant-colonel Delfino à la tête du « Normandie-Niémen ». Il était urgent de remonter le moral des anciens restés fidèles à « Normandie-Niémen » et de prendre les dispositions nécessaires pour combattre la morosité sans oublier le passé. Nous devions nous tourner vers l'avenir et former au combat de jeunes pilotes, nous perfectionner nous-mêmes, instruire la troupe, donner le bon exemple.

Le commandant Matras réussit parfaitement cette reprise en main et fut aidé en cela par l'annonce que, sous peu, nous aurions à faire nos bagages pour une nouvelle destination. Vers le 15 mars, la nouvelle arriva : nous allons à Toussus-le-noble. Où c'est ce patelin ? Connais pas. Vite, une carte de la région parisienne. Sourires. Assez loin de Paris et de



Yaks du « Normandie-Niemen » sur l'aérodrome de Toussus-le-Noble



l'E.M.G.A.A. (État-Major Général de l'Armée de l'Air), pas trop loin de Versailles et de la vallée de Chevreuse ; le bled soit, mais la tranquillité, le calme et plus de caserne. Pour le service, on s'arrangera toujours.

Ce changement de terrain fut exécuté dans la joie. En quelques heures, le moral, du creux, se retrouvait au sommet de la vague. Les avions Yaks, FW190, Nord 1000, Stampe furent convoyés en plusieurs rotations. Bien avant de quitter Duguy, nous savions que la base de Toussus était fort sympathique. On s'y voyait déjà, sur place, organisant notre petite vie : la vie de château ! Déjà dans nos cervelles les projets fleurissent : réceptions (bolchoïs, praznicks) et pourquoi pas bals ... ? Le rêve ... !

Dés notre arrivée, l'impression d'ensemble a été bonne, la réalité conforme à nos espoirs.

La base de Toussus-le-Noble

Base civile. Zone réservée à « Normandie-Niemen » restreinte, délimitée fictivement, immixtions des militaires chez les civils et vice versa. Les problèmes de garde et de sécurité des parkings et hangars sont rapidement réglés. Le C.L.A (Contrôle Local de l'Aérodrome) et la partie civile, la plate-forme étaient sous l'autorité de monsieur Henri Tessier. Le C.L.A avait ses propres responsabilités (mouvements d'avions, trafic). A l'époque nous n'avions pas d'approche organisée ni de radar de piste. On pouvait demander un Q.D.M (cap à suivre pour rejoindre un lieu donné) pour avoir une idée de la direction que devait prendre l'avion pour se diriger vers Toussus.

Une parfaite harmonie régnait entre civils et militaires. L'infrastructure était insuffisante et peu appropriée, les magasins manquaient. Heureux d'être à Toussus, il n'était pas question de soulever des problèmes au commandant. Le personnel s'organisait avec ses moyens. La coopération civile et militaire n'était pas un vain mot et nous nous dépannions souvent mutuellement. Il n'y avait pas d'infirmerie, les consultants étaient envoyés à l'hôpital de Versailles.

La piste, orientée sensiblement NE-5W avait un gros inconvénient : elle manquait de largeur, était glissante par temps de pluie et vent de travers. Au 5W, une légère déclivité obligeait les pilotes à freiner d'où le risque d'endommager les hélices et de terminer sa course dans le marais en cas d'atterrissage trop long.

L'ambiance était très bonne. Le personnel était fier de servir dans notre unité. Le respect, je veux dire les marques extérieures du respect étaient spontanées. Les parents des hommes de troupe et des sous-officiers venaient nous rendre visite le dimanche et parfois en semaine. Le plaisir était complet lorsqu'ils montaient dans un Yak et qu'un « ancien » donnait des explications sur les performances ou un amphi-carlingue.

Le ramassage du personnel s'effectuait à la gare de Versailles-Chantiers le matin. Des cars Chausson le conduisaient à Toussus en passant par les arcades de Buc. Le soir, par le même itinéraire, la dislocation avait lieu au même endroit.

Le village de Toussus-le-Noble

Un bourg endormi au milieu d'un plateau nu et sans végétation. Je n'ai remarqué qu'une longue rue qui séparait en deux le village dans toute sa longueur, bordée par une file de maisons basses dont quelques rares fenêtres donnaient sur elle. Une ou deux fermes ? L'ensemble...d'un triste ! Peu de voitures, quelquefois un cultivateur conduisant son tombereau plein de fumier tiré par un cheval, de temps en temps un tracteur pétaradant tirant une remorque. Y avait-il un commerçant ? Une buvette ? Je ne me souviens plus. Enfin par temps de pluie, de la gadoue partout. J'ignorais que ce petit village avait d'aussi lointaines origines. La population : on ne la voyait pas.

Déjà en 1946, le trafic était plus intense les dimanches et jours de fête. Les Parisiens le traversaient pour se rendre en vallée de Chevreuse par le Christ de Saclay. Beaucoup de cyclistes et même de tandems.

En résumé, ce village présentait peu d'intérêt pour mes camarades et pour moi. Nous le traversions pour nous rendre de la base au château.

Le château et son parc

Nous aimions bien le château et son parc de sept hectares. Ces lieux avaient pour nous un attrait de prédilection. Je ne les décrirais donc pas. Je dirai simplement que nous y étions chez nous.

Pourtant, l'ensemble avait souffert des occupations successives. Le mobilier rococo complété par des meubles de provenances diverses n'avait rien à voir avec le style Louis XV. Cela importait peu pour nous. On constatait bien çà et là des déprédations, en particulier sur les boiseries ; elles furent réparées ultérieurement. Les fauteuils étaient en très mauvais état. J'ai pu constater en 1981, accompagné par mon fils, que le château avait subi en son intérieur, d'agréables modifications. Avec une certaine difficulté, j'ai eu du mal à reconnaître le parc où la Marine a édifié les installations du SAMAN (Service d'Approvisionnement en Matériel de l'Aéronautique Navale), du tennis et d'autres bâtiments.

Pour l'entretien de cette grande villa, nous disposions de peu de personnel et encore moins de produits d'entretien. Si ma mémoire est exacte, je crois que deux employées de maison et un cuisinier représentaient le personnel civil affecté au service des officiers. Les hommes de troupe entretenaient les abords de cette belle maison. Le premier étage était destiné aux officiers célibataires, à l'officier de service et aux amis de passage. Ils avaient à leur disposition deux salles de bains.

Le parc paraissait plus vaste en 1946. Un peu laissé à l'abandon pendant la guerre, certaines allées étaient recouvertes d'herbe. Entre les arbres poussaient de nombreux taillis.

Pour nous qui n'avions connu que des villages détruits par l'incendie, les bombardements et le Bourget-Duguy, l'ensemble représentait un paradis bien sympathique. A notre arrivée, il y avait encore des vaches, des cochons, des volailles, des chevaux...

Le commandant Matras aimait, le dimanche, rassembler ses pilotes, jeunes et anciens pour un déjeuner en plein air. Les tables étaient dressées devant l'entrée donnant accès au bar sur une surface herbue. La vodka était le seul apéritif que l'on pouvait distribuer avec générosité mais sans abus. C'était l'occasion de mieux se connaître. Les épouses, les enfants de nos camarades mariés étaient invités. Les célibataires en puissance de mariage, avec timidité, présentaient leurs futures épouses. Le repas se déroulait dans une saine ambiance, pleine de sympathie, de confiance et d'amitié. Après le déjeuner et en attendant les rafraîchissements, on pouvait voir un de « Normandie-Niémen » se promener à cheval dans les allées du parc.

Conclusion

Comme un jouet donné à un jeune enfant, le présent du maréchal Staline vécut son temps. Au rythme endiablé des meetings, de l'entraînement du personnel navigant, de l'instruction au combat des jeunes pilotes, le potentiel fondit comme neige au soleil. Les rechanges épuisées, on en vint à « charogner » les Yaks.

Au printemps 1947, les disponibilités ne permettaient plus l'entraînement intensif nécessaire et indispensable. En Extrême-Orient, de lourds nuages s'accumulaient, l'aviation de métier se devait d'être opérationnelle. Le départ de « Normandie-Niémen » de Toussus, après une « vie de château » de quatorze mois était inéluctable. C'est au cours d'un voyage d'inspection des bases de l'air de Tunisie et de l'Algérie que j'appris que « Normandie-Niémen » avait une nouvelle base : Rabat-Salé au Maroc. Quelques Yaks encore disponibles sont affectés à la 40^{ème} escadre de Villacoublay. Le Yak n°16 est au Musée de l'Air. En 1982, le « Normandie-Niémen » n'est plus qu'un escadron de chasse basé à Reims.

Si un jour le hasard vous conduit au Musée Mémorial de l'Ordre de la Libération en l'Hôtel des Invalides à Paris, vous y verrez le glorieux fanion de « Normandie-Niémen » offert par les français libres en 1943. Il reste le témoin d'un passé cher aux 97 pilotes volontaires qui de 1943 à 1945 ont été affectés à cette unité et dont 52 sont restés en terre amie mais étrangère.

Colonel Robert DELIN

Bulletin n°5, année 2000