



La vie héroïque du commandant Jean Tulasne

Issu d'une famille tourangelle, Jean Tulasne naît le 27 novembre 1912 à Nancy où son père, officier de cavalerie, est en garnison.

Ce dernier, ex-officier de cavalerie devenu aviateur en 1915, trouve la mort le 5 octobre 1929 dans une collision aérienne dans l'Allier alors qu'il commande le groupe de reconnaissance n°5 du 31e régiment de Tours.



Dès son plus jeune âge, Jean est aussi passionné par l'aviation et décide de se consacrer à la carrière militaire.

Après avoir fait des études au Prytanée militaire de La Flèche, il entre à Saint Cyr en 1931 (promotion Tafilalet) où il côtoie Pierre Pouyade et Louis Delfino lesquels lui succéderont par la suite à la tête du "Normandie" en U.R.S.S.

En 1933 il est nommé sous-lieutenant et passe deux ans à l'Ecole de l'Air de Versailles Villacoublay.

Le 7 juillet 1934 il obtient le brevet de pilote militaire, puis est promu lieutenant le 1er octobre 1935 avant de rejoindre son affectation à la 15eme escadre de bombardement d'Avord. Souhaitant intégrer une unité de chasse, il demande sa mutation qui intervient en avril 1937 ; il est alors affecté à la 3e Escadre de Chasse à Dijon.



En octobre 1938, il est envoyé comme instructeur à l'Ecole de l'Air de Salon-de-Provence.

En mai 1939, Jean Tulasne est affecté en Tunisie à l'Escadrille Régionale de Chasse 574 de Tunis-El Aouina et, en juin, il est nommé capitaine.

En septembre, son escadrille est transférée à Oran et intégrée au GC II/9 ; il prend alors le commandement de la 4e Escadrille. Il passe ensuite au GC I/7 et prend le commandement de la 2e Escadrille.

En janvier 1940, il est rapatrié en France avec son Groupe de Chasse pour trois



semaines au terme desquelles il est envoyé au camp de Rayack au Liban dans le cadre des Forces aériennes de Groupement mobile du Levant.



Transféré en mai 1940 sur un terrain de la plaine de la Bekaa avec son unité, le capitaine Tulasne brûle d'envie de participer au conflit qui fait rage en France mais l'armistice intervient avant son transfert en métropole.

Trois de ses pilotes quittent le groupe pour rejoindre les FAFL fin juin : le lieutenant Péronne et les sous-officiers Coudray et Ballatore.



Il n'a plus alors qu'une seule idée en tête, partir à son tour... Il attend une opportunité !

Rendu responsable de la désertion de ses camarades, il est premièrement interdit de vol, puis autorisé à voler sous la surveillance d'un équipier.



Le 5 décembre 1940, au cours d'une sortie au large de Beyrouth à bord d'un Morane MS 406, il simule une panne de moteur, tombe en piqué et, au ras des vagues, fausse compagnie à son équipier, l'Adjudant-Chef Amarger.

Quelques heures plus tard, il pose son M.S. 406 (n° 819) à Lydda près d'Haïfa, où il retrouve ses anciens camarades incorporés au « Free French Flight n° 2 ». La croix de Lorraine est immédiatement peinte sur l'avion.



Deux jours après son évasion du GC/7, le capitaine Tulasne est officiellement porté "disparu en mer" par les autorités de Vichy et a même les honneurs d'un requiem solennel dans la cathédrale de Beyrouth.

Dirigé vers le Q.G. britannique à Jérusalem avec l'officier de liaison des FFL en Palestine, il obtient d'être incorporé dans un squadron de chasse qui doit participer prochainement à des opérations sur le front de Libye.

Le 9 décembre, il s'engage dans la RAF avec le grade de Flight Lieutenant et passe



deux semaines à Ismailia pour parfaire son entraînement. Noté comme "pilote exceptionnel", il rejoint à la mi-janvier 1941 le 274 Squadron qui se bat contre les Italiens dans la région de Tobrouk.

Entre janvier et février 1941, il effectue 19 missions de guerre, dont l'une sera le cadre d'un exploit peu commun : Il intercepte un avion sanitaire Italien Savoia Marchetti et le force à atterrir sur une plage dans les lignes Anglaises.



Les militaires ont alors la surprise de voir débarquer de l'avion six généraux italiens en possession de documents confidentiels fuyant les combats de Tobrouk encerclé.

En février 1941, il est promu commandant et nommé par le général de Gaulle Chef d'Etat-major des Forces aériennes françaises libres (FAFL) au Moyen-Orient en remplacement du colonel de Marmier ; il doit alors partir s'installer au Caire, quittant le front à contrecœur.

Le 15 septembre 1941 est créé le Groupe de Chasse "Alsace" immédiatement placé sous les ordres du commandant Tulasne qui laisse l'Etat-major au colonel Astier de Villatte.



Il n'a pas 29 ans, c'est un chef charismatique, admiré et respecté des hommes qu'il commande. Son surnom "Tutu" lui collera à la peau toute sa vie !

Après plusieurs mois de préparation et d'entraînement, le Groupe de Chasse "Alsace" monte en puissance ; équipé de Hurricanes, il part pour l'Egypte en janvier 1942 assister la 8ème Armée Britannique au cours de la bataille de Gazala.



Tulasne participe à l'action jusqu'au 15 juin effectuant 16 missions de guerre pour 20 heures de vol avant de recevoir l'ordre de se replier avec son groupe devant l'avancée des troupes de Rommel.



Il s'illustre lors de la bataille de Bir Hakeim.



Affecté à la couverture d'Alexandrie avec son unité, il se voit confier le commandement tactique d'un nouveau groupe de chasse destiné à se battre sur le front russe : le Groupe de Chasse " Normandie".

C'est le 2 juin 1942 que le général Valin, alors en visite, lui demande de préparer la création d'un nouveau groupe de chasse destiné à combattre sur le front Est avec le commandant Pouliquen le premier commandant de cette fameuse unité.



Plusieurs pilotes de l'"Alsace" le suivent dans cette aventure : Castelain, Derville, Preziosi, Litolff et Poznanski.

Le 1er septembre 1942, le groupe de chasse n° 3 baptisé "**Normandie**" est officiellement créé, mais ceci est une autre histoire que vous pouvez consulter sur D2MM ici : <https://www.d2mm.fr/une-breve-histoire-du-normandie-niemen/>

Rappelé en Angleterre, il attend impatiemment le départ du groupe pour l'Union Soviétique.

Enfin, le 1er décembre 1942, les volontaires français parviennent sur le sol russe, après un voyage de trois semaines.

Après quatre mois d'instruction et de formation des pilotes, le GC "Normandie" est opérationnel.

Il est équipé d'appareils soviétiques notamment des Yak 1 dont on voit ici un exemplaire derrière Tulasne et le commandant Dymtchenko.



En avril 1943 ont lieu les premières sorties du groupe et les premières victoires.

Jean Tulasne effectue deux à trois sorties par jour, escortant des bombardiers, accomplissant des couvertures ou des missions de chasse libre.

Le 23 juin 1943, il abat un FW 190 !

Début juillet, la grande offensive russe se prépare dans la région d'Orel et le "Normandie" est inclus dans le plan d'attaque.



Le 15 et le 16 juillet, Jean Tulasne abat consécutivement deux avions ennemis.



Le 17 juillet 1943, lors de la grande offensive soviétique sur Orel, l'escadrille Normandie-Niemen escorte des avions d'attaque au sol russes Iliouchine Il-2 "Stormovik", au-dessus de Znamenskaïa, mais une trentaine de FW-190 allemands sont aussi dans le même secteur.

Pendant le duel aérien qui s'engage, le commandant Tulasne disparaît. La dernière fois qu'il est aperçu par ses équipiers, son Yak traîne derrière lui une épaisse fumée noire.

Vingt années plus tard, en 1963, une vieille femme de la région indique qu'elle a elle-même enterré un pilote après avoir subtilisé le corps aux Allemands.

Pour ses camarades de combat, Russes comme Français, cela ne fait aucun doute : il s'agit bien du commandant Jean Tulasne !



Pourtant la dépouille du héros du régiment de chasse « Normandie-Niémen » sera enterrée dans le cimetière de Vvedenskoïe de Moscou avec la mention « Pilote français inconnu ». Au moment de sa disparition, il était titulaire de 3 victoires homologuées.



Elle l'est toujours, la famille Tulasne ayant accepté qu'elle reste en terre russe afin que personne n'oublie que des Français sont morts, loin de leur patrie, en combattant pour la liberté.

Il a accompli dans sa carrière près de 2 000 heures de vol et rempli 96 missions de guerre en 132 heures de vol.



Le général soviétique Zakharov, commandant de la 303e division aérienne, dira de lui : « **Qu'il aimait le ciel comme on aime la vie. C'était un aigle... un vrai !** »



».

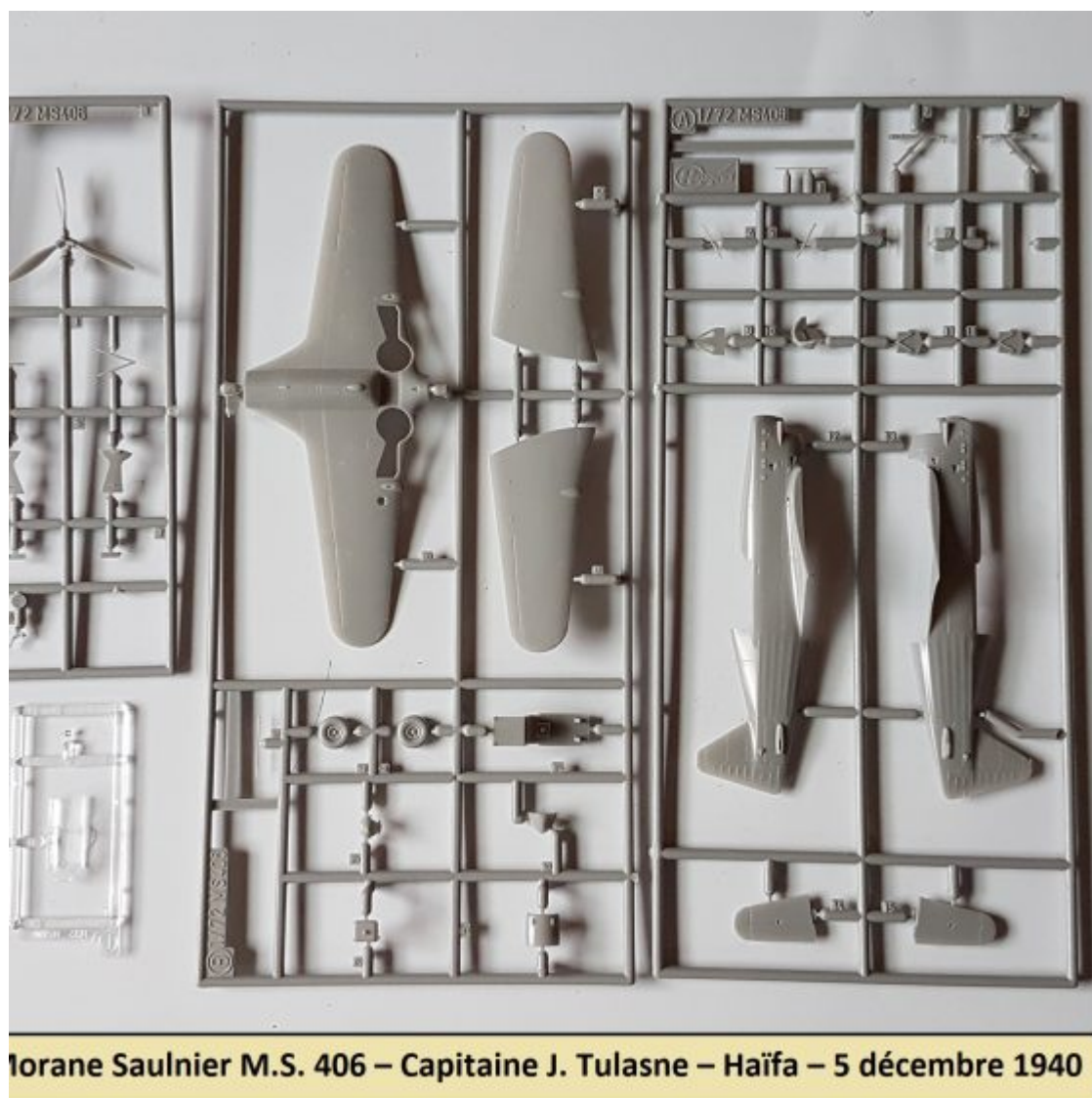
Sources (contenu et illustrations) :

Wikipédia, www.ordredelaliberation.fr/fr/compagnons/jean-tulasne,
<http://www.cieldegloire.fr>, massimotessori.altervista.org, archives personnelles

Le montage du Morane-Saulnier MS 406

Un ami m'a fait cadeau de quelques maquettes au 1/72 et parmi elles, il y a le Morane-Saulnier MS 406 de chez Hasegawa.





Morane Saulnier M.S. 406 – Capitaine J. Tulasne – Haïfa – 5 décembre 1940



Cela me ramène quelques décennies en arrière (que c'est petit à côté du 1/48) et nécessite un plus fort grossissement sur mes lunettes loupe.

L'idée me vient aussitôt de monter l'avion de Jean Tulasne lors de son évasion le 5



décembre 1940.

Il y a quatre grappes et le nombre de pièces est relativement restreint.

C'est un montage « sorti de la boîte » sauf que la décoration, comme je l'ai annoncé plus haut, est adaptée à mon projet.

J'ai donc investi dans une planche avec les décalcomanies qui permettent d'adopter la livrée de l'appareil de Jean Tulasne.





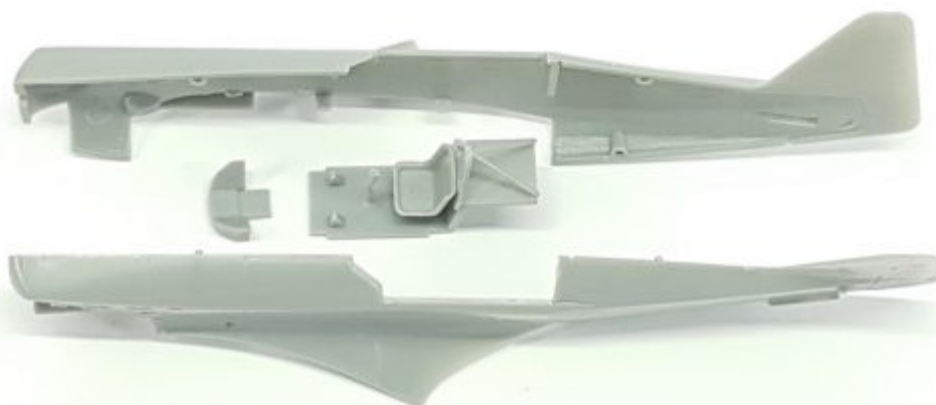
Peu de détails voire aucun dans le cockpit, une décalcomanie étant prévue pour le tableau de bord et je décide de peindre l'intérieur au pinceau, réservant l'aérographe au camouflage externe. Je vais quand même ajouter le harnais et les ceintures sur le siège, mais sans plus !



Les demi- ailes supérieures sont collées à la partie inférieure, ce qui me permet de réaliser ce montage à blanc.

La verrière est une seule pièce ; le cockpit restera donc fermé et je vais m’amuser à découper des masques pour la peinture.

On voit qu’il faudra prévoir un peu de mastic au niveau du raccord Karman entre les ailes et le fuselage, mais rien de bien méchant.



Morane Saulnier M.S. 406 – Capitaine J. Tulasne – Haïfa – 5 décembre 1940





Morane Saulnier M.S. 406 – Capitaine J. Tulasne – Haïfa – 5 décembre 1940



J'ai peint au pinceau l'intérieur du cockpit qui a peu de détails voire aucun et j'ai utilisé la décalcomanie fournie pour le tableau de bord.
J'ai ajouté des bretelles et des ceintures sur le siège à partir de morceaux de photo-découpe de la boîte à rabirot, avec un petit coussin modelé dans de la patafix.



La mise en croix ne pose pas de problèmes particuliers et il y a juste à prévoir dessous un petit travail de masticage.

Afin de coller correctement les stabilisateurs horizontaux, j'ai positionné le raidisseur pointé par la flèche rouge. Ce dernier n'est en revanche pas collé car j'ai peur qu'il me gêne lors de la peinture finale et je le placerai à la fin. La verrière est juste posée ; elle s'emboîte très bien et j'ai commencé à la masquer.

Le modèle reçoit un apprêt gris tandis que le gouvernail reçoit en revanche une couche blanche en prévision de la décalcomanie aux couleurs françaises.



Morane Saulnier M.S. 406 – Capitaine J. Tulasne – Haïfa – 5 décembre 1940





Morane Saulnier M.S. 406 – Capitaine J. Tulasne – Haïfa – 5 décembre 1940





Morane Saulnier M.S. 406 – Capitaine J. Tulasne – Haïfa – 5 décembre 1940



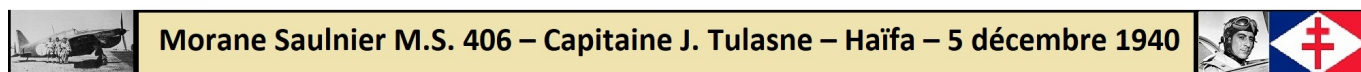
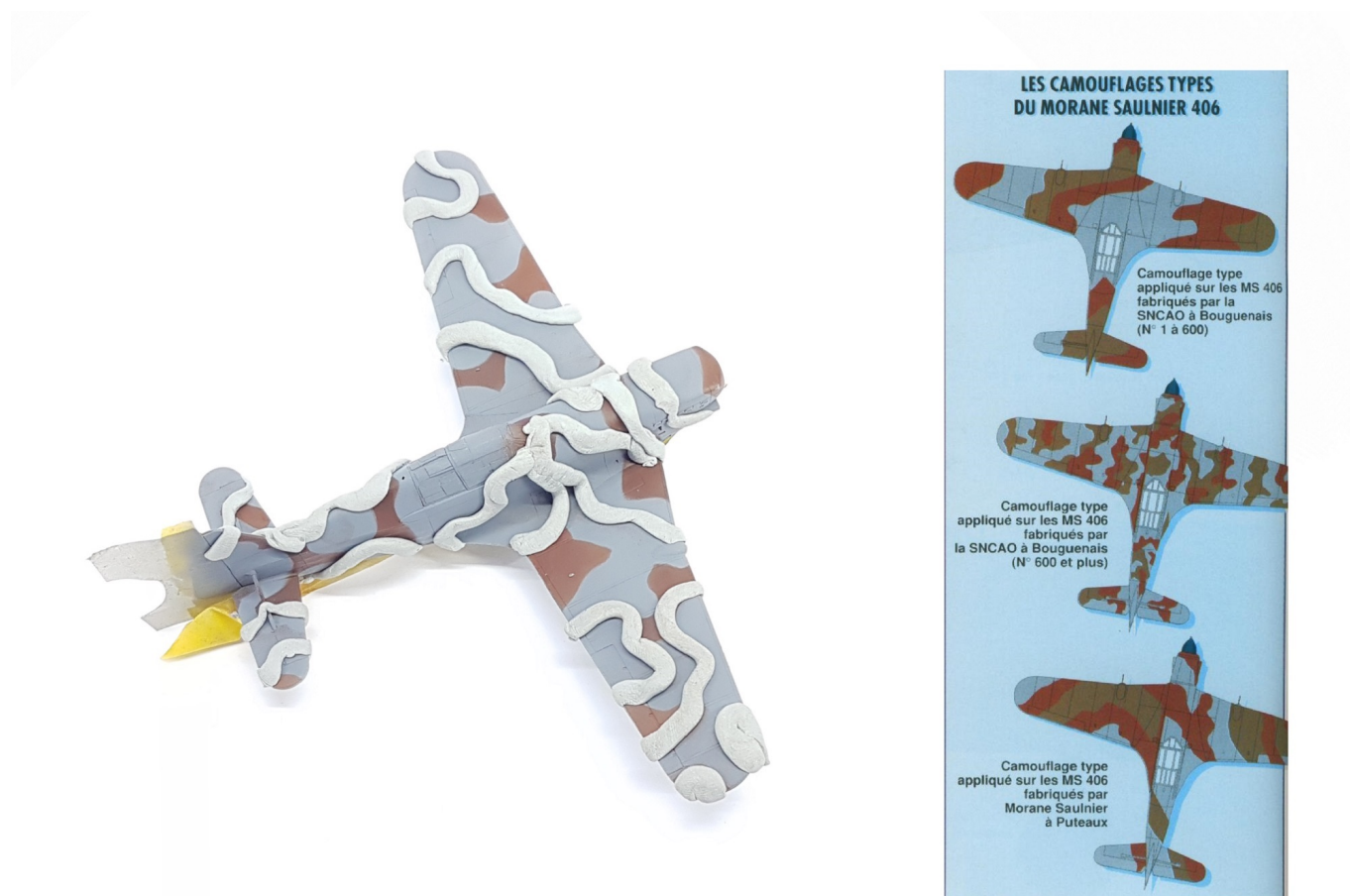
L'ensemble de l'intrados y compris les jambes de train est peint en gris clair XF-19.

Pour le camouflage de l'extrados, je me suis posé des questions car les photos ne sont pas assez « parlantes », mais j'ai trouvé des éléments de réponse liés au numéro de l'avion.



L'appareil de Tulasne étant Le M.S. 406 n° 819 (matricule militaire L-848), j'ai opté pour celui du milieu sur le schéma.

J'ai d'abord passé un gris neutre XF-53 avant de faire les taches de couleur marron foncé.



J'ai poursuivi avec les taches vertes en XF-26 en utilisant de la patafix pour leur dessin. J'ai bien sûr déjà peint le radiateur ventral, les roues, les trappes du train principal ainsi que le mat d'antenne.

Je passe le X-22 et positionne les décalcomanies qui ne sont pas nombreuses avant de démasquer la verrière qui mérite un petit nettoyage avec des retouches.

L'intrados a cette particularité d'avoir de grandes lettres d'identification dont le plus



à l'intérieur débordent sur les trappes du train d'atterrissage donc sur la baie en l'occurrence (A). Il faut donc les découper une fois les décalcomanies bien sèches !

C'est chose faite avec une lame de rasoir neuve, mais inutile de dire que les toutes petites parties récupérées par ce biais sont inutilisables en vue d'être repositionner sur les trappes du train principal. Je passe par conséquent de la peinture blanche pour simuler la continuité des lettres sur ces trappes !

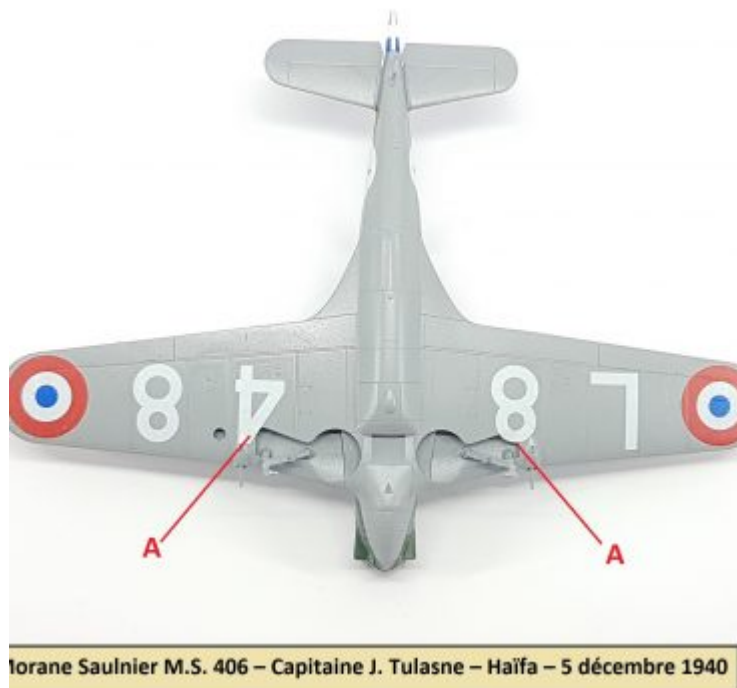
J'ai retouché également à la peinture les trois couleurs sous le gouvernail, la décalcomanie ne couvrant pas le tout.

On voit aussi le gros radiateur ventral que je n'ai pas collé avant de passer au jus, au vieillissement etc.

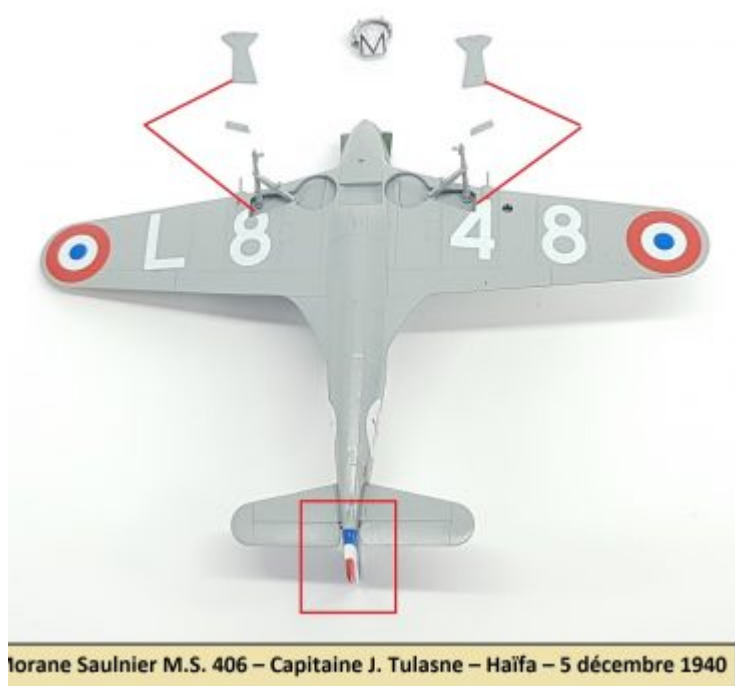


Morane Saulnier M.S. 406 – Capitaine J. Tulasne – Haïfa – 5 décembre 1940











Souhaitant « ternir » un peu l'ensemble, j'ai opté pour le jus maison peinture à l'huile-essence à briquet ! Bien badigeonnée, c'est toujours un peu impressionnant de voir la maquette comme ça.

Le train principal avec ses trappes a été collé ainsi que le gros radiateur ventral, mais j'ai perdu les mitrailleuses d'ailes dans la bagarre.



On se rend compte de la découpe des décalcomanies (chiffres 4 et 8) au niveau des baies du train principal.

En (A), la continuité des chiffres est faite à la peinture sur les trappes respectives.

En (B), je n'ai pas encore collé le phare d'atterrissage et l'antenne dépliant ventrale.

En (C), j'aurais dû attendre avant de coller la pièce, mais elle n'est pas perdue et va retrouver sa place.

Sur l'extrados, le jus fait aussi ressortir les lignes tout en conférant aux couleurs de la livrée un ton plus neutre. L'hélice est juste emboîtée et le canon d'axe reste à peindre.

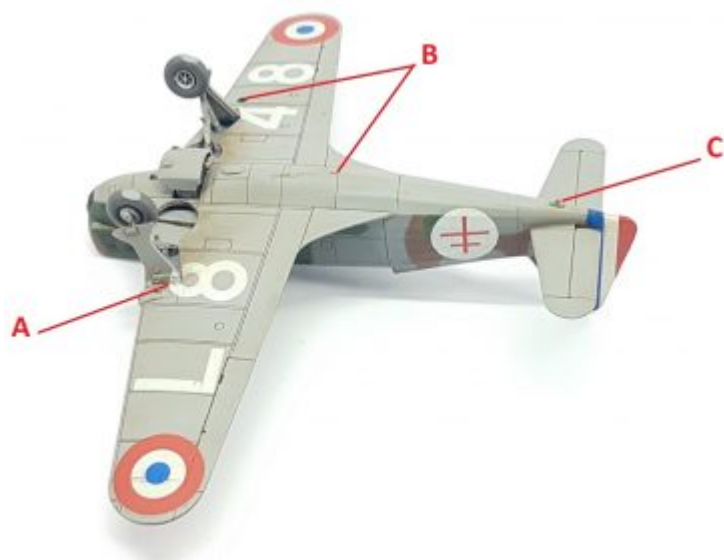
En (D), j'ai ajouté le fil d'antenne qui doit rester très fin à cette échelle.

En (E), le tube de Pitot est fragile et il est mieux de l'installer à la fin.



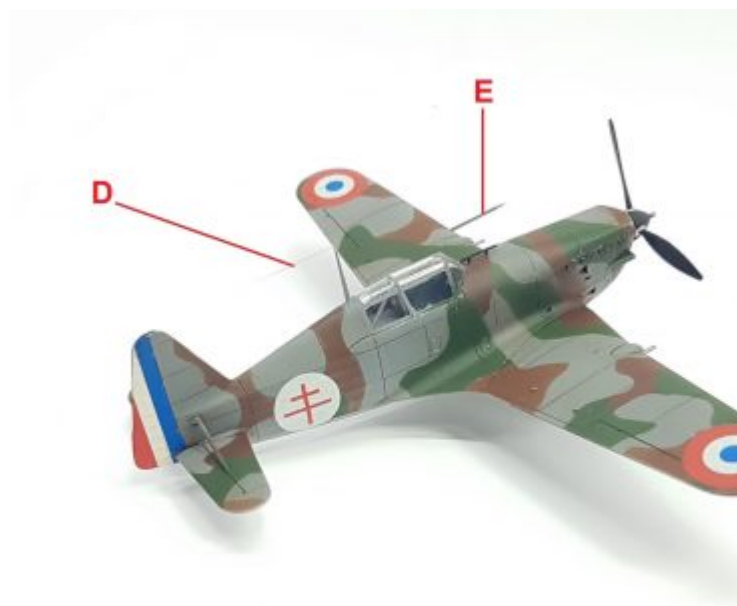
Morane Saulnier M.S. 406 – Capitaine J. Tulasne – Haïfa – 5 décembre 1940





Morane Saulnier M.S. 406 – Capitaine J. Tulasne – Haïfa – 5 décembre 1940





Morane Saulnier M.S. 406 – Capitaine J. Tulasne – Haïfa – 5 décembre 1940



Concernant l'usure, les salissures etc., je me suis inspiré de photos qui montrent un appareil sans trop de traces. J'ai surtout trouvé un superbe cliché de l'avion réel qui confirme la chose notamment au niveau des fumées d'échappement.

J'ai par conséquent respecté cet état de fait sachant qu'en plus, à l'échelle 1/72, il est de bon aloi de faire encore davantage attention aux proportions.



Cette vue permet de voir l'antenne ventrale (A) repliée et j'ai laissé le phare d'atterrissage (B) déployé.

C'est quand même selon moi un avion qui a une sacrée allure et ça serait vraiment une très bonne chose qu'une belle marque nous le propose au 1/48.

J'ai réalisé une petite vignette très simple afin d'identifier l'appareil et surtout son célèbre pilote.







Morane Saulnier M.S. 406 – Capitaine J. Tulasne – Haïfa – 5 décembre 1940







La photo de son arrivée auprès des Forces Françaises Aériennes Libres souligne cet instant historique et cet héroïque moment de l'aviateur.

Voilà, il s'agit au final d'un modeste montage et d'une très simple vignette que j'ai



eu plaisir à réaliser dans le cadre de mes « maquettes amusement ».

Cette petite aventure permet de rendre encore un plus grand hommage à Jean Tulasne, ce qui était bien la première de mes motivations.



Morane Saulnier M.S. 406 – Capitaine J. Tulasne – Haïfa – 5 décembre 1940

