

Groupe de Chasse



"Île de France"

Jouannal

de

Marche

Creation du Groupe

Forces Aériennes
Françaises Libres
Etat Major
2^e Bureau.

Le 1^{er} Novembre 1941.

Bulletin de l'enseignement
des Forces Aériennes Françaises Libres

Le Général de Gaulle a signé et le Général
Maurice a contre-signé le décret suivant :
- décret du 20 Octobre portant création d'une
escadrille de chasse Air-Marine en Angleterre.

Citations

du

Groupe de chasse ½ "Île de France"

Citation à l'ordre de l'Armée Aérienne

Le Groupe de Chasse "Île de France", unité dont la valeur technique exceptionnelle et le moral élevé ont déjà valu un lustre particulier aux Armées de la France combattante en leur conservant une part de choix dans l'effort de guerre allié.

En trois mois il a effectué 1600 heures de vol de guerre, participé à 46 opérations de grande envergure, assuré 367 patrouilles mettant en œuvre 734 appareils.

Il a remporté 5 victoires officielles, plusieurs probables et endommagé 5 autres appareils ennemis.

Douze pilotes du Groupe ont été cités.

A Vondres, le 28 Août 1942.

Citation à l'ordre des Forces Françaises Libres.

Groupe de Chasse hors pair qui, depuis près d'une année de durs combats, n'a cessé d'accumuler les succès et de faire briller d'un vif éclat les Armes de la France combattante.

Tent d'inscrire une nouvelle page de gloire à son actif en participant, brillamment conduit au combat par son chef le Cdt. Duperrier, à l'action combinée interalliée contre l'ennemi, en territoire français à Dieppe, le 19 Août 1942.

Sur cours de durs engagements pendant cette opération, a abattu 3 avions ennemis et gravement endommagé 6 autres, dont plusieurs probablement détruits.

Cette citation entraîne l'attribution de la Croix de Guerre avec Palme de Sermeil.

A Vondres, le 30 Septembre 1942.

Citation à l'ordre de l'Armée Aérienne n° 235.

Manistique, unité de Chasse qui, sous le Commandement du Edt Fournier, secondé par le Capitaine D'Cassart, Edt l'Escadrille "Paris" et le Capitaine Demas, Edt la 2^e Escadrille "Versailles", a effectué du 30 Septembre 1942, date de sa première citation au 18 Juin 1944, 2412 missions dont 1686 offensives, représentant un total de 3618 Heures de vol de guerre.

Pendant cette même période, a détruit 25 appareils ennemis, en a endommagé 14 et probablement détruit 4.

Récemment spécialisé dans le nouvel emploi tactique des chasseurs, vient d'accomplir avec succès plus de 250 Bombardements en piqué.

Le 6 juin 1944, le Groupe "Ile de France" prend part au débarquement des Alliés en France, assurant la protection aérienne des côtes normandes et le 12 Juin 1944, son chef en tête, est avec le Groupe "Alsace", la première unité aérienne française à se poser en territoire libéré.

Cette citation comporte l'attribution de la Croix de Guerre avec Palme.

A Paris, le 15 Décembre 1944.

Citation à l'ordre de l'Armée Aérienne n° 241.

Groupe de Chasse qui a toujours fait preuve d'une ardeur incomparable au combat, prenant une part des plus actives dans l'effort de l'Aviation de Chasse allié.

Après avoir participé avec succès à l'ouverture du second Front mène sans défaillance, grâce à l'abnégation et l'enthousiasme de ses pilotes, une lutte dure et glorieuse contre l'ennemi maintenant contraint à battre en retraite.

Sous l'impulsion du Commandant Fournier et de ses deux chefs d'escadrille, le Capitaine D'Cassart et le Capitaine Vennard, a effectué pendant la période du 18.6.44 au 1.11.44 plus de 1770 missions de guerre de toute nature : chasse, protection de Bombardiers, reconnaissances armées, Bombardements en piqué, obtenant les résultats suivants : 3 avions ennemis et plus de 160 véhicules de toutes catégories détruits, 1 avion probable et 6 autres endommagés pour la perte de 6 pilotes.

Cette citation comporte l'attribution de la Croix de Guerre avec palme.

Paris, le 17 Juillet 1945
Signature : De Gaulle.

Citation à l'ordre de l'Armée Aérienne.

Groupe de Chasseurs-Bombardiers remarquable par l'ardeur combative de ses pilotes. Sous le commandement du Capitaine D'Cassart, secondé du Lieutenant Hardi, commandant l'Escadrille "Paris", et du Lieutenant Sabus, commandant l'Escadrille "Versailles", a bombardé et mitraillé sans répit les troupes allemandes au cours de l'offensive alliée en Belgique, Hollande, Allemagne.

Pendant les 6 derniers mois de guerre, a eu 8 pilotes tués ou portés disparus au cours de 1.214 missions offensives. A jeté sur l'ennemi, ses transports et ses installations 1415 bombes représentant un tonnage de plus de 230 tonnes. A détruit ou endommagé plus de 200 véhicules automobiles, 22 locomotives et 150 wagons, 5 chars de combat, 20 pianches, et 3 remorqueurs et attaqué de nombreux objectifs au sol, tels que gares de triage, voies ferrées, nœuds de communication, postes de commandement et d'observation, abris fortifiés et batteries d'artillerie adverses. Bouté à ce palmarès, 1 Me 109 détruit et 1 endommagé, au cours d'un combat aérien, et 5 appareils détruits au sol, au cours d'attaques de terrain.

Ces citations comportent l'attribution de la Croix de Guerre avec Palme.

Fait à Paris, le 1^{er} Avril 1946

Signé : Félix Courte.

Décret du 28-5-45 portant l'attribution de la
"Croix de la Libération"
au
Groupe de Chasse 4/2 "Ile de France"

Maarifique groupe qui a fait rayonner sans relâche le prestige des "Ailes Françaises dans les ciels alliés. Engagé dès 1941, sous les Commandements successifs du Capitaine de Corvette de Scitiaux, abattu et fait prisonnier le 10.4.1942. Des Commandants Duperrier, Schloesing, abattu blessé le 13.12.1942. Du Commandant Fourrier et du Capitaine Massart. Basé en Angleterre, a effectué 6029 sorties en 8410 heures de vol de guerre sur les territoires occupés par l'Allemande.

Au cours de la Bataille de France, a harcelé sans répit l'ennemi par ses attaques de bombardement en pique audacieuses et meurtrières.

Compte à son palmarès 55 avions abattus, 6 probables et 35 endommagés.

Participe actuellement à la campagne contre l'Allemande.

A perdu 73 pilotes, soit près de trois fois son effectif normal.

Ministère de l'Air.
Forces Aériennes Françaises
en Grande-Bretagne.
État-Major - 3^e Bureau.
- X° 14615 / 3 / FAG.

London, le 20 novembre 1945.

Ordre général n° 540

Le Groupe de Chasse "Ile de France" cesse de relever du Commandement des Forces Aériennes Françaises en Grande-Bretagne, et retourne sur le sol français après quatre ans de combats pour la liberté et pour la victoire.

— adresse mon salut fraternel aux pilotes et personnel au sol, de cette magnifique unité qui, pendant si longtemps, et pour la France entière, fut une source d'espoir, de fierté et de foi.

Sous les ordres des Commandants Siciliano, Superrier, Schlosser, tue au combat, Reilliac tue au combat, Tourrier, Dassart et Aubertin, sous assez effectué 7100 sorties détruisant ou endommageant 75 avions ennemis.

Trente-cinq de 50 pilotes sont tombés dans la bataille. Je m'incline avec émotion devant leur sacrifice. Ils ont vécu dans l'honneur et sont morts dans la gloire.

A l'heure de la séparation je tiens vous dire solennellement que pendant quatre ans vous avez été l'espoir de la France et qui aujourd'hui, sous êtes sa fierté.

Le Colonel Consten
Commandant les Forces Aériennes
Françaises en Grande-Bretagne.

Ministère de l'Air.
Service du Personnel
Militaire.
3^e Bureau.
N°. 3328/S/PM/3-RS.

République Française.

Décision n° 27.

Un des quatre citations à l'Ordre de l'Armée Aérienne attribuées au Groupe de Chasse "n° 4 de France".

Le Ministre de l'Air décide :

Que cette unité aura droit, à partir de ce jour, au port de la fourragère aux couleurs de la Médaille Militaire

Paris, le 14 Novembre 1945.

Le Ministre de l'Air.

Récompenses

Récompenses collectives

Quatre citations à l'Ordre de l'Armée.

Une citation à l'Ordre des forces françaises libres

Un décret portant l'attribution de la Croix de la Libération.

Récompenses individuelles

Armée aérienne	59
Division aérienne	36
Briade aérienne	29
Forces aériennes françaises	10
Aviation de chasse	8
Groupe de chasse "Aile de France"	5
Zone d'opérations	3
Escadre aérienne	2
Groupe aérien	1
Groupe de chasse "Air-Marine"	1
Régiment	1
A l'Ordre de l'Aigle blanc avec alaric	1

Victoires individuelles

	1.F.W. 190	Homologue	2-11-1942	
	1.F.W. 190	Homologue	1-12-1942	
Sous-lieutenant	1.F.W. 190	Homologue	15-1-1943	5 Homologues
	1.F.W. 190	Endommagé	15-1-1943	
Gouby	1.F.W. 190	Homologue	20-1-1943	2 Endommagés
	1.F.W. 190	Probable	20-1-1943	
	1.F.W. 190	Homologue	14-3-1943	1 Probable
	1.F.W. 190	Endommagé	14-3-1943	
	1.F.W. 190	Endommagé	8-11-1943	
Capitaine	1.Me. 109	Endommagé	8-5-1942	
	1.F.W. 190	Endommagé	19-8-1942	3 Homologues
Boudier	2.F.W. 190	Homologues	5-9-1942	
	1.F.W. 190	Endommagé	27-10-1942	3 Endommagés
	1.F.W. 190	Homologue	12-12-1942	
Capitaine	1.F.W. 190	Endommagé	1-12-1942	
	1.F.W. 190	Probable	12-12-1942	2 Homologues
	1.F.W. 190	Endommagé	12-12-1942	
Massart	1.F.W. 190	Homologue	13-2-1943	2 Endommagés
	1.F.W. 190	Homologue	12-3-1943	
	1.F.W. 190	Probable	12-6-1944	2 Probables
Sous-lieutenant	1.F.W. 190	Endommagé	1-12-1942	
	1.F.W. 190	Homologue	9-1-1943	2 Homologues
	1.F.W. 190	Endommagé	9-1-1943	
Reilhac	1.F.W. 190	Homologue	13-1-1943	3 Endommagés
	1.F.W. 190	Endommagé	13-2-1943	
Commandant	1.F.W. 190	Endommagé	10-4-1942	
	1.F.W. 190	Homologue	3-5-1942	3 Homologues
	1.F.W. 190	Homologue	1-11-1942	
Duperrier	1.F.W. 190	Homologue	1-11-1942	1 Endommagé

<u>Sientenant</u>	I.F.W. 190	Probable	2-11-1942	1 Homoloqué
<u>Moynet</u>	I.F.W. 190	Homologué	1-12-1942	1 Endommagé
	I.F.W. 190	Endommagé	1-12-1942	1 Probable
<u>Sientenant</u>	I.F.W. 190	Homologué	3-5-1942	2 Homologués
<u>Fayolle</u>	I.Ju. 88	Homologué	11-5-1942	
<u>Sientenant</u>	I.F.W. 190	Homologué	3-5-1942	2 Homologués
<u>Chauvin</u>	I.F.W. 190	Homologué	4-5-1942	
<u>Sous-Sientenant</u>	I.D.o. 217	Homoloqué	19-8-1942	2 Homologués
<u>Hennard</u>	I.F.W. 190	Endommagé	29-11-1942	1 Endommagé.
	I.F.W. 190	Homologué	14-3-1943	
<u>Vina - Com.</u>	I.F.W. 190	Homologué	29-6-1944	2 Homologués
<u>Campion</u>	I.M.e. 109	Homologué	29-6-1944	
<u>Sientenant</u>	I.F.W. 190	Homologué	29-6-1944	1 Homologué
<u>Guignard</u>	I.M.e. 109	Probable	29-9-1944	1 Probable .
<u>Seraent - Chéz</u>	I.M.e. 109	Homologué	12-8-1944	1 Homologué
<u>Trouillet</u>	I.M.e. 109	Endommagé	12-8-1944	1 Endommagé .
<u>Seraent - Chéz</u>	I.M.e. 109	Homologué	8-5-1942	1 Homoloqué
<u>Lebec</u>	I.F.W. 190	Endommagé	13-2-1943	1 Endommagé .
<u>Sous-Sientenant</u>	I.F.W. 190	Endommagé	11-6-1942	1 Homologué
<u>Bouguen</u>	I.F.W. 190	Homologué	1-12-1942	1 Endommagé .
<u>Sientenant</u>	I.M.e. 109	Endommagé	13-3-1945	3 Endommagés
<u>Garré</u>	2.M.e. 262	Endommagé (sol)	19-4-1945	
<u>Sientenant</u>	I.F.W. 190	Endommagé	4-7-1944	2 Endommagés
<u>Homolle</u>	I.F.W. 190	Endommagé	4-7-1944	

Vientenant de Tedesco	I.F.W. 190	Homologue	3-5-1942
Vientenant Reynaud	I.F.W. 190	Endommagé	12-12-1942
Vientenant Reynaud	I.F.W. 190	Endommagé	13-1-1943
Capitaine Lambouchère	I.D.O. 217	Homologue	19-8-1942
S/S. Hardy	I.F.W. 190	Homologue	13-1-1943
W.C. Samson	I.M.e. 109	Homologue	13-3-1945
Cap ^e Schloesing	I.F.W. 190	Probable	2-11-1942
S.C. de Reynald	I.M.e. 109	Probable	13-3-1945
S. Catiaux	2.M.e. 262	Endommagé	19-4-1945
Cap ^e Mouchoille	I.F.W. 190	Endommagé	11-6-1942
Cap ^e Bechhoff	I.D.O. 217	Endommagé	19-8-1942
Ad ^r Buiron	I.F.W. 190	Endommagé	2-11-1942
S/S. Corraud	I.F.W. 190	Endommagé	9-1-1942
S/S. Albert	I.F.W. 190	Endommagé	18-7-1942
S. Ross	I.M.e. 109	Endommagé	20-1-1943
Cap ^e Fournier	I.F.W. 190	Endommagé	13-2-1943
S. Ross	I.F.W. 190	Endommagé	4-7-1944
S. Lagarde	I.F.W. 190	Endommagé	4-7-1944

S.C. Boudard I.M.e. 109 Endommagé 13-3-1945

S/C. Passemard 2 avions Endommagés 19-4-1945
Asp. Sbath non identifiés

I.D.O. 217 Homologué 19-8-1942
4.D.O. 217 Endommagé 19-8-1942
I.H.e. 177 Endommagé 22-2-1945 Clu, sol.
3.F.W. 190 Homologues 9-3-1945
I.F.W. 190 Endommagé 9-3-1945

Perles

Morts au combat

Sous-Lieutenant	Daligot	20 . 12 . 1941
Sous-Lieutenant	Choroz	10 . 4 . 1942
Sous-Sous-Lieutenant	Fochemaille	27 . 4 . 1942
Sergent-Chef	Maliez	30 . 4 . 1942
Sergent	Bourgeois	4 . 5 . 1942
Adjudant	Debec	30 . 7 . 1942
Adjudant	Barbins	19 . 8 . 1942
Sous-Lieutenant	Coianard	23 . 8 . 1942
Commandant	Labouchere	5 . 9 . 1942
Adjudant	Hibouzael	5 . 9 . 1942
Sergent-Chef	Gaaouet	5 . 9 . 1942
Sergent	Thibaut	5 . 9 . 1942
Sous-Lieutenant	Hethies	31 . 10 . 1942
Sous-Sous-Lieutenant	Moreac	9 . 1 . 1943
Sous-Lieutenant	de Beaumont	11 . 2 . 1943
Sergent-Chef	Hubidos	8 . 3 . 1943
Sous-Sous-Lieutenant	Reunaud	13 . 3 . 1943
Capitaine	Reilhac	17 . 3 . 1943
Sous-Lieutenant	Andre	25 . 2 . 1944
Sous-Sous-Lieutenant	Borossu	29 . 2 . 1944
Sergent	Tummers	17 . 11 . 1943
Sous-Sous-Lieutenant	Brexe	2 . 5 . 1944
Capitaine	Demas	21 . 5 . 1944
Sous-Lieutenant	Leptana	12 . 8 . 1944
Sergent-Chef	Trouillet	16 . 8 . 1944

Adjudant - Chef	Huin	26 . 8 . 1944
Capitaine	Schloessing	28 - 8 - 1944
Vientenant	Kouer	3 - 9 - 1944
Vientenant	Borudu	17 - 9 - 1944
Sergent - Chef	Elubois	11 - 10 - 1944
Vientenant	Caret	1 - 4 - 1945
Premier D'Caïtre	Deleu	7 - 4 - 1945
Vientenant	Carre	23 - 4 - 1945

Capitaine Bataard 16 - 1 - 1950 Phuc Yen.

Prisonniers

Capitaine	De Scitiraux	10 . 4 . 1942
Capitaine	Chauvin	31 - 10 - 1942
Sous Vientenant	Lorand	8 - 11 - 1942
Sergent - Chef	Chapman	27 - 2 - 1945
Capitaine	Mussart	13 - 4 - 1945
Vientenant	Fuchs	31 - 3 - 1945
Sergent - Chef	Larivare	9 - 4 - 1945

Tes pilotes rejoignirent leur unité à la fin des hostilités.

Morts en service aérien commandé

Sergent	Cormailles	6 - 4 - 1943
Adjudant	Pottel	19 - 10 - 1943
Sergent. Chef	Gaine	27 - 10 - 1943
Sous-Officier	Vaillant	27 - 10 - 1943
Officier	Beraudo	21 - 3 - 1945
Capitaine	Gouachon	27 - 5 - 1946
Sergent. Chef	Berry	31 - 1 - 1947
Sergent	Garnier	31 - 1 - 1947
Officier	Varenne	24 - 2 - 1949
Sergent	Boisset	30 - 5 - 1949
Officier	TAROIF	21 - 9 - 1956
Officier	KOLIBUR	10 - 5 - 1963
Officier	CONSEIL	9 - 6 - 1966

Commandants successifs du Groupe

Squadron Leader	Lofis	du 11.11.41 au 31.12.41 .
Capitaine de Corvette de	Scilivaux	du 1.1.42 au 10.4.42 .
	abattu et fait prisonnier le 10.4.42 .	
Commandant	Huperrier	du 11.4.42 au 30.11.42 .
Commandant	Schloesing	du 1.12.42 au 13.2.43 .
Commandant	Heilliac	du 14.2.43 au 14.3.43 .
Commandant	Fournier	du 15.3.43 au 1.11.44 .
Capitaine	Massart	du 2.11.44 au 13.3.45 .
	abattu et fait prisonnier le 13.3.45	
Lieutenant	Hardi	du 13.3.45 au 14.4.45 .
Commandant	Aubertin	du 15.4.45 au 7.12.45 .
Capitaine	Marchelidon	du 8.12.45 au 8.4.46 .
Capitaine	Gouachon	du 1.5.46 au 27.5.46 .
	mort en service commandé le 27.5.46 .	
Capitaine	Lacolle	du 27.5.46 au 24.6.46 .
Commandant	Pape	du 1.7.46 au 16.3.47 .
Capitaine	Bairory	du 16.3.47 au 27.4.49 .
Capitaine	De Pinsun	du 27.4.49 au 1.3.51 .
Commandant	Voridan	du 1.3.51 au 1.1.53 .
Capitaine	Sauvageo	du 1.1.53 au 1.6.54 .
Capitaine	Verdet	du 1.6.54 au 1.9.55 .
Capitaine	Quesliau	du 1.9.55 au 13.8.58 .
Capitaine	Colombet	du 13.8.58 au 13.8.60 .

Capitaine	Févre	du 17.10.60 au 05.10.62
Capitaine	Chave	du 05.10.62 au 16.01.64
Capitaine	Pessidous	du 16.01.64 au 22.02.65
Capitaine	Rouquier	du 22.02.65 au 10.05.65 <small>met en service commandant le 10.05.65</small>
Gdt par Inter.	Biru - Duval	du 10.5.65 au 1.6.65
Capitaine	Toulon	du 01.06.65 au 01.09.66
Capitaine	Biru - Duval	du 1.9.66 au 12.09.67
Capitaine	Campion	du 12.09.67 au 5.09.69
Capitaine	Cazamèa	du 5.09.69

Stationnements du Groupe

Eurnhouse	du	10. 11. 41	au	1. 12. 41
Trem	du	1. 12. 41	au	30. 12. 41
Ryr	du	1. 1. 42	au	31. 3. 42
Redhill	du	1. 4. 42	au	7. 4. 42
Westhampton	du	7. 4. 42	au	20. 7. 42
Poswick	du	20. 7. 42	au	26. 7. 42
Westhampton	du	26. 7. 42	au	28. 7. 42
Bornchurch	du	28. 7. 42	au	23. 9. 42
Biggin Hill	du	23. 9. 42	au	19. 3. 43
Eurnhouse	du	19. 3. 43	au	30. 4. 43
Trem	du	30. 4. 43	au	9. 11. 43
Perranporth	du	10. 11. 43	au	17. 4. 44
Planbedr	du	1. 3. 44	au	7. 3. 44
Gerston	du	17. 4. 44	au	22. 6. 44
Funticator	du	23. 6. 44	au	1. 7. 44
Selsey	du	1. 7. 44	au	6. 8. 44
Canamere	du	6. 8. 44	au	18. 8. 44
B.8. Baumeux	du	18. 8. 44	au	2. 9. 44
B.29. Bernau	du	2. 9. 44	au	9. 9. 44
B.37. Abbeville-Courtieux	du	10. 9. 44	au	12. 9. 44
B.51. Ville-Vendeville	du	12. 9. 44	au	17. 9. 44
B.55. Courtrai-Welzege	du	17. 9. 44	au	2. 11. 44
Biggin Hill	du	2. 11. 44	au	18. 12. 44
Trem	du	18. 12. 44	au	30. 1. 45
Eurnhouse	du	31. 1. 45	au	8. 2. 45

B.85. Schindel	du	9 . 2 . 45	au	16 . 4 . 45
B.105. Zope	du	17 . 4 . 45	au	3 . 7 . 45
B.152. Fassberga	du	3 . 7 . 45	au	8 . 11 . 45
S.P.99.120. Friedrichswalde	du	8 . 11 . 45	au	1 . 5 . 46
Reghaia . Alger	du	1 . 5 . 46	au	1 . 8 . 47
Sidi Ahmed - Tunisie	du	1 . 8 . 47	au	25 . 6 . 49
Saïgon - Tan Son Nhut	du	23 . 7 . 49	au	1 . 10 . 49
Hanoï - Gialam	du	1 . 10 . 49	au	13 . 11 . 50
Häiphong - Cat Bi	du	13 . 11 . 50	au	15 . 1 . 51
Orange Caritat	du	1 . 7 . 51	au	

Constitution du Groupe à l'origine

Turnhouse Le 16.11.1941

Pilotes

Squadron Leader Keith Loft

"A" Flight

Capitaine de corvette	de	Scirvaux	venant du	615 Sq.
Lieutenant		Mouchoille	venant du	615 Sq.
Lieutenant		Labouchere	venant du	615 Sq.
Lieutenant	de	Cedesco	venant du	257 Sq.
Sous-Lieutenant		Daligot	venant du	257 Sq.
Sous-Lieutenant		Coignard	venant du	94 Sq.
Sous-Lieutenant		Blitz	venant du	59 O.T.U.
Sous-Lieutenant		Massart	venant du	253 Sq.
Sergeant		Guignard		
Sergeant		Bouguen		
Sergeant		Legue		
Sergeant		Bourgeois		

"B" Flight

Capitaine	Duperrier	venant du	615	Sq.
Lieutenant	Fayolle	venant du	615	Sq.
Enseigne de vaisseau	Claude	venant du	32	Sq.
Enseigne de vaisseau	Beckhoff	venant du	61	O.T.U.
Lieutenant	Chauvin	venant du	59	O.T.U.
Sous-Lieutenant	Fournier	venant du	132	Sq.
Sous-Lieutenant	Schloessing	venant du	132	Sq.
Sous-Lieutenant	Hauchemaille			
Enseigne de vaisseau	Gibert			
Sergent	Debec			
Sergent - Chef	Waillier			
Sergent	Baoulas			
Sergent	Boudier			
Sergent	Taconnet			
Sergent	Demmas			

Officiers de renseignements

Flight Lieutenant	Pitt	Millward
Adjutant Flight Lieutenant	Davy	

Formation du Groupe

Premières difficultés

Le 23 Octobre 1941, une dépêche envoyée par l'E.M.G.A. des F.A.F.L., au 615 Squadron, annonçait aux pilotes français de cette unité, la formation du 340 Squadron (Free French) pour le 7 Novembre, sur la base de Turnhouse en Ecosse.

Des unités nationales polonaises, belges, tchèques, hongroises operaient déjà dans le cadre de la R.A.F. en Angleterre ; seuls parmi les nations alliées, les pilotes français restaient dispersés dans les unités combattantes anglaises, sans avoir la chance d'être réunis en unité combattante.

Enfin les Français avec leur foi, leur courage et leur confiance aveugle en leur chef, le Général de Gaulle allaient pouvoir montrer au monde ce dont ils étaient capables.

Le 29 Octobre, les officiers pilotes français du 615 Squadron sont détachés de leur Squadron et mutés au 340 Squadron : le Capitaine de corvette de Scitiaux, le Capitaine Duperrier, les Lieutenant Gabouche et D'Conchotte, quittent leurs camarades de combat, pour aller rejoindre leur nouveau terrain, où ils retrouvent d'autres camarades, venus comme eux d'unités combattantes ou ayant récemment terminé leur entraînement, avec qui ils vont former le groupe de chasse "Île de France".

Le Capitaine Duperrier doit prendre le commandement du "B Flight" escadrille "Versailles", le Capitaine de corvette de Scitiaux prendra le commandement du "A Flight" escadrille "Paris" ; le groupe, pendant la période de formation et d'entraînement, doit être commandé par un officier de la R.A.F. ; c'est le Squadron Leader Keith Volts qui est désigné pour en prendre le commandement. Les français le trouvent à Turnhouse où il les attend.

À partir du 6 Novembre, les pilotes rejoignent Eurus-Rouge, mais ce n'est que le 16 que le Groupe est officiellement créé.

En attendant l'arrivée du Capitaine de Corvette de Scitiaux, le Lieutenant DiCouchotte prend le commandement du "A Flight" et le capitaine Duperrier, le commandement du Groupe.



Le Général de Gaulle s'entretient avec les pilotes du
611 Squadron (Septembre 1941)

Lieutenant DiCouchotte, Lieutenant Choron, Sergeant Maridor,
Général Talier et Général de Gaulle.

Ce sont bien des pilotes français et ils le sont jusqu'au fond de l'âme. J'étais beaucoup d'entre eux n'ont connu d'autre vie militaire que celle de la R.A.F.; et leur esprit est français. Seuls réflexes sont analisis aussi bien au mess, qui entre eux au dispersal.

Il n'était pas dit que tout serait facilité, toute difficulté aplatie, pour permettre la création de cette unité.

Dès leur arrivée à Turnhouse les pilotes se heurtèrent sur ce terrain d'Ecosse à l'incompréhension du personnel de la base. Toutefois ils eurent une surprise agréable, l'officier de renseignements attaché au Groupe, le Flight Lieutenant Witt D'Ullward, ayant vécu en France avant la guerre, ne pouvait cacher sa joie ; sa francophilie averse, jointe à la fantaisie, parfois incohérente, du Squadron Leader Keith Voits, eurent les effets les plus désastreux sur le personnel de la base qui se braqua complètement contre le Free French Squadron.

D'autres difficultés surgirent ; elles concernaient le personnel au sol. Théoriquement l'effectif devait être entièrement français, mais, si il fut relativement facile de trouver des pilotes, il s'avéra beaucoup plus difficile de trouver des mécaniciens de piste. Dans l'impossibilité de rassembler un personnel complet non-naviguant, il fallut accepter 45 % de mécaniciens britanniques, les français étant par moitié, marins et aviateurs. D'autre part, tous les postes techniques, officier-mécanicien, chef radio, chef électricien étaient doublés par du personnel de la R.A.F.. Cette dualité de commandement à l'échelon technique n'était pas faite non plus, pour faciliter le travail, que vint encore compliquer le langage ; les mécaniciens semblant parfois mettre un point d'honneur à ne pas parler et surtout ne pas comprendre l'anglais.

L'armée de l'air fournit un excellent chef de hangar, l'adjudant mécanicien Brossard, que tous les pilotes eurent bientôt surnommé "Charlie", et une bonne équipe, le sergent Gouru, les sergents-chefs Lepesse et Breumard, les sergents Peurutz et Bourdet, et d'autres encore.

La marine fournit aussi un contingent de mécaniciens, tous venus de l'aéro-navale. Parisiens, Normands, Bretors condouaient les Étatiens, et l'on voyait les quartiers-maîtres Le Cloarec et Lubau roisiner avec Gaikovari ou Skaptockie, ces enfants des îles du Sud

qui, écrasés sous le ciel brumeux d'Écosse, ne revaient plus que de leurs îles natales.

Pour bien tout ce monde hétéroclite, il aurait fallu aussitôt se mettre au travail, mais, à son arrivée à Turnhouse, le Groupe ne trouva ni un avion pour les pilotes, ni une troupe à outils pour les mécaniciens. D'autres problèmes causaient de nouveaux soucis : la solde ! Grâce à l'intelligence des Bureaux, ces hommes, exposés aux intempéries et dont le travail est dur, touchaient une solde de 30% inférieure à celle qui ils touchaient à Londres lorsqu'ils se trouvaient en dépôt où ils n'avaient absolument rien à faire.

Pour achever de présenter le personnel du Groupe, voici l'ingénieur de 1^{re} classe Amard, l'officier mécanicien venu lui aussi de la marine, et le toubib, le docteur Cohen à l'onctuosité souriante, indulgent aux faiblesses de la chair qui seules causent les maladies dont il doit s'occuper et qui n'ont qu'un lointain rapport avec son ancienne spécialité de gynécologue.

Enfin les mécaniciens furent logés dans des Ruttles ; on réussit à leur trouver des outils et des premiers avions furent affectés. Deux avions usés, rapiécés, provenant d'un Eagle Squadron où ils n'avaient pas été ménagés. Les mécaniciens, par leur habileté réussirent à les remettre en état et, sur ces deux appareils, qui, les premiers portèrent les lettres d'identification du groupe, G.W., le premier vol du groupe "Île de France" eut lieu.

Le Capitaine de Scitivaux arriva le 15 Novembre à Turnhouse. La situation du groupe ne s'améliora pas du fait que sa position est mal déterminée et qui il dépend d'organismes aussi nombreux que variés. Il dépend en effet des Forces Aériennes Françaises Libres, des Forces Navales Françaises Libres, de l'Air Ministry, de Fighter Command, et des autorités locales et régionales de la Royal Air Force.

Le Capitaine Duperrier et le Capitaine de Sci
tivaux font comprendre à tous qu'il est de l'intérêt de
chacun de mettre le Groupe sur pied de guerre dans les
plus brefs délais. Ils encouragent une émulation réelle
entre les Flights et enfin un véritable esprit d'amitié prend
naissance sous leur impulsion. Enfin, chacun fait de son
mieux et prend confiance en l'avenir quand le 1^{er} Décem-
bre 1941, "A" Flight sous le commandement de Scitiaux
est détaché à Our. Le programme d'entraînement est dé-
finitivement compromis.

Un problème, d'ordre intérieur celui-là est posé
par l'Adjudant anglais du Groupe, qui, succombant à
la tâche tombe malade et doit être hospitalisé. Il
est remplacé par le Flight Lieutenant Van, dont le fran-
çais est d'une cocasserie exceptionnelle. Extrêmement
serviable, il rend des premiers jours de grands services
au Groupe.



Commandant Duperrier

"Un grand Bonhomme"

Drem - Agr

À Éurnhouse, à Drem, "A" et "B" Flight continuent de s'entraîner et enfin le 20 Décembre les deux Flights sont réunis sur le terrain de Drem. A l'atmosphère lourde d'incomplète tension de Éurnhouse, succède une atmosphère franche et cordiale que le Commandant de la Base, le Wing-Commander Townsend. D.S.O. D.F.C. a pu bien vite créer autour des pilotes français qui il avait appris à connaître et à aimer lors qui il commandait le Squadron 85 ayant sous ses ordres Fayolle et Babouchière.

Le 22 Décembre, le sous-Lieutenant Valigot s'est perdu en mer, au cours d'un vol d'entraînement. C'est le premier pilote du Groupe qui disparaît. Le lendemain de l'arrivée à Drem, une mauvaise nouvelle parvient au Groupe, le Lieutenant de vaisseau Laurent, ancien pilote du 615 Squadron, depuis spécialisé dans les atterrissages de nuit en territoire occupé, s'est tué dans le Brondard en rentrant de Éurnhouse où il était venu rendre visite à "l'île de France".

Le 24 Décembre, dans les locaux de la cantine transformés pour cette occasion, le Père Godard célèbre la messe de minuit. Puis une soirée suivit, le vin chaud aux épices confectionné avec le gros rouge de l'intendance, mit tout le monde en gaieté ; les Éabitens déchainés chantent et dansent ; quelques Anglais pris en traîne par cette boisson, durent être évacués d'urgence.

Le 28 Décembre, le Lieutenant Blitz du "A" Flight atterrit trop bas et termine sa course au milieu des débris d'un petit édifice installé à côté du dispersal. Quelques heures après, une pancarte vagabonde ornait chaque bâtiment semblable :

• Ces pilotes du "A" Flight sont prêts de laisser leurs avions à la porte, même si ils sont prêts !".



Sous-Lieutenant Pöhlitz.

Équipe très conventionnel du français, tel que les Anglais nous représentent.

La peine installé, le 340 reçoit un nouvel ordre de mouvement l'envoyant à Ayr près de Glasgow. Ce mouvement a lieu le 1^{er} janvier.

Sans une fois de sumière le vent. Elle ainsi, à une base agréable succède un terrain désagréable où chacun s'ingénie à rendre au Groupe la vie insupportable.

Scandalisé par les conditions dans lesquelles est logé le personnel, Pitt Cillward propose de le loger dans un hôtel à une dizaine de kilomètres du terrain. Cela déclenche une sourde bagarre avec le personnel de la base qui profite d'une absence de Weth Volts, pour obtenir la mutation de Pitt Cillward. Il est parti, emportant l'amitié sincère que lui avait vouée le Groupe tout entier.

Le Capitaine L'udhomme, un français du Sénégal est affecté au Groupe et entreprend une reprise en main du personnel mécanicien.

Hardenot et se dirige vers le Nord. Dans chaque groupe, les sections ordonnent et recroisent cherchant à couvrir l'angle mort qui est à l'arrière de la formation.

Aussitôt la côte franchie, les pilotes aperçoivent dans le lointain une mêlée confuse, au sein de laquelle et à cette distance, il est impossible de distinguer amis ou ennemis. Presque aussitôt la Wina Co. donne l'ordre d'attaquer des appareils ennemis qui se trouvent au Sud et en-dessous. La Red section bascule et pique sous la section Blue. Blue la perd de vue dans ce mouvement. La Blue section est ainsi séparée de Yellow et Red section et toutes trois se trouvent engagées dans le combat.

Le Capitaine Duperrier, surprend un Fw 190 à la poursuite d'un Spitfire, obligeant ainsi le Fw 190 à dégager mais, arrivant lui même avec une vitesse trop élevée sur sa proie, il est obligé de dégager pour éviter la collision après avoir lâché seulement une courte rafale. La section Blue a perdu le contact avec les sections Yellow et Red engagées avec un ennemi supérieur en nombre, et se trouve seule dans le ciel qui s'est bousculément vidé.

Le Wina Co., par phonie, appelle le reste du Groupe, lui donnant rendez-vous à 7000 mètres au-dessus de Calais. Puis c'est le silence, le Wina Co. ne répond plus aux pilotes qui l'appellent; lui et son numéro 2 ont été abattus. La section Blue seule remonte jusqu'à Saint-Omer où deux Spitfires la rejoignent: Gabourière et Gibert.

Les six chasseurs mettent le cap sur Dourres; entre eux et l'Angleterre, 1500 mètres au dessous se trouvent une escadrille de Fw 190 entière. Ses attaques se succèdent. Individuellement ou par section les Fw 190 attaquent.

Ramenés continuellement sur la France par un vent violent qui règne à 6000 mètres, nos Spitfires réussissent enfin à échapper à leurs assaillants et arrivent à la verticale de Dourres. Ils perdent rapidement de l'altitude et se posent au terrain.

Sont portés marquants: Le Wina Commander Robinson

Le Lieutenant Choroz

Le Capitaine de Scitivaux.

pilotes et mecanos par petits groupes restent sur le terrain, abattus par la nouvelle, esperant encore malgre tout, le retour de ceux qui ne reviendront plus.

Une seule victoire nous est creditée; celle du Capitaine Duperrier à qui un Fw.190 est accordé comme endommagé.

Le Wina Commander Hugo succède au Wina Commander à Robinson. Le Capitaine Duperrier remplace le Capitaine de Corvette de Scitiaux à la tête du Groupe "Le de France". Le Lieutenant Faucholle prend le commandement de "B Flight".

Depuis, nous avons su que la Luftwaffe avait fait un gros effort ce jour là et que pour la première fois, toutes les escadrilles de ligne étaient entièrement équipées de Fw.190. Le Capitaine de Scitiaux abattu fut fait prisonnier. Ce n'est qu'au printemps 1945, après quatre tentatives qui il réussit à s'évader.



Capitaine de Corvette de Scitiaux.

Première perle du Groupe

27 Avril 1942

A 13^h 25, une section décolle sur alerte pour intercepter des appareils ennemis dont l'approche vient d'être signalée.

A 13^h 30, le Groupe décolle. Six "Bostons" ont pour mission de bombarder des installations allemandes à Ostende. Le Wina de Barrière est chargé d'assurer la couverture au-dessus de l'objectif et d'en empêcher l'approche aux chasseurs ennemis.

Le Groupe traverse la côte à la verticale de Darduyck, puis, tournant vers l'ouest, la ligne de Blonckenberge jusqu'à l'Escant. 120 Spitfires décrivent de larges cercles à l'intérieur du "Gau", puis après avoir décrit un dernier virage autour d'Ostende, rebroussent chemin vers leur base et traversent la côte peu loin de Zeeuport. Le Bombardement a été couronné de succès, nos Bombardiers n'ont pas rencontré d'opposition.

Sur le chemin du retour, à une quinzaine de miles au nord-est de Zeeuport, 120 pilotes sont avertis que des escadrilles allemandes se lèvent de toutes parts pour les attaquer. Simultanément la première manœuvre ennemie se dessine et nos chasseurs se trouvent enveloppés de Fw.190. La surprise n'était pas totale car venant du sud-est, volant beaucoup plus haut que les nôtres, de longues traînées de condensation blanche les avaient vite fait repérer alors qu'ils cherchaient à nous approcher par l'arrière.

Le Groupe fait face à l'attaque, la mêlée est générale, les FW. cherchent à disperser les Spitfires qui, par section se sont formés en cercle et rendent ainsi la tâche plus périlleuse.

Deux FW. amorcent un piqué pour prendre à portée les Spitfires du 129 Squadron qui se trouvent légèrement plus bas. Le Capitaine Duperrier (Red 1) qui s'est aperçu de leur manœuvre les prend aussitôt en chasse. Au cours de la poursuite, le n°2 du Capitaine Duperrier, le sous-Bienentant Blanchemaille se laisse distancer dans un piqué rapide. Un FW. vient aussitôt dans sa queue. Red 1 abandonne la poursuite et cherche à se placer pour gêner le tir de l'allemand. Sa manœuvre est vaincue. L'appareil de Red 2, suivi d'une vague blanche pique dans la brume qui recouvre la mer. Le FW. décolle.

Un court message parvient aux oreilles de 129 pilotes : "Hello Red one, Red two take out".

Le Groupe se pose une demi-heure après ayant subi sa première perte en opération.



sous-Bienentant Blanchemaille

mort en combat aérien le 27 avril 1942.

Premieres victoires du Groupe

3 Mai 1942

A la place de Peter Hugos, nous avons un nouveau Wina-Commander Fluitz, un chef admirable lui aussi. Le Wina-Commander Walker, surnommé "John Walker" par la R.A.F toute entière. Avec lui nous avons continué les quotidiennes sorties, jusqu'à aujourd'hui où la chance a tourné entre.

N'artis à 10^h55 ce matin pour une opération de chasse en compagnie de plusieurs autres winas, nous passions peu après la côte française à 9.000 mètres au dessous d'Ambleteuse. Ressortis à Calais après un premier circuit à l'intérieur, tout semblait dans le ciel vide sauf un retour sans histoire. Deux percussions pour la deuxième fois au dessus du continent, quand tout à coup une quinzaine de Focke-Wulfes venant du Nord-Est fut signalée, arrivant à 700 mètres environ au dessus d'"île de France". Profitant de leur position favorable, les chasseurs ennemis déclenchèrent aussitôt une série d'attaques fulgurantes sur l'arrière de notre dispositif. Disais Faubille qui était le plus haut avec Blue Section, avait déjà fait demi-tour, faisant face avec la vivacité de réflexes dont il est coutumier. Chauvin le suivait, ils prirent à parti deux F.W. 190 et eurent la joie de voir sauter en parachute l'un des pilotes allemands.

À peu près au même moment, j'expédiai un deuxième boche que je vis exploser au sol en un éclair pourpre, après un piqué vertigineux où je l'ai suivi jusqu'à basse altitude. Pendant ce temps Bédéoco, attaqué par un autre ennemi et en-

dommages par lui au cours d'une première passe réussit néanmoins à le descendre avant d'être forcé de se poser lui-même sur le terrain de l'Avanturier, soit avec succès comme une écumoire.

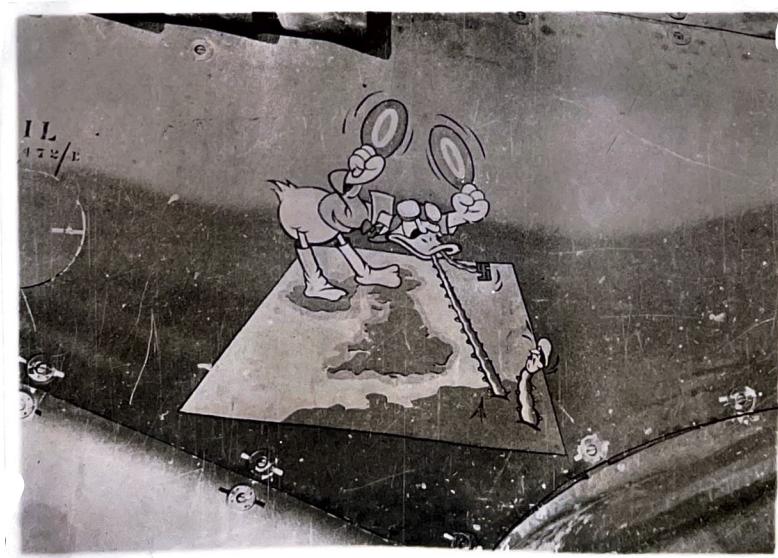
Cela nous fait trois victoires sans une seule perte, les trois premières victoires du Groupe.

Je renonce à décrire la joie et l'enthousiasme généraux qui régnent au terrain ce soir. D'énormes mécaniques ne sont pas les derniers à manœuvrer bruyamment et déjà arrivent les télégrammes de félicitations de toutes parts. Nous ne sommes pas encore quittes avec la Guizwalle, mais ce n'est qu'un commencement et nous allons leur faire payer cher la trop longue période pendant laquelle c'était nous qui tirions.

Tout le Groupe était réuni ce soir à Gotham, à l'"Old Ship" où les vainqueurs du jour, suivant la tradition, arroçaient leurs victoires.

(Extrait du livre
"La Vieille Équipe")

du Colonel Duperrier.)



Walt Disney a fait cadeau au Col Duperrier, d'un "Donald" battant au

"Furia francese"

8 Mai 1942

Beau temps. Vent Est - Nord-Est. Quelques sections décollent dans la matinée pour assurer la couverture à priori de certains points de la côte Sud.

A dix heures du matin, le sergent Débec et le sergent-chef Boudier, en patrouille devant Brighton, se trouvent brusquement nez à nez avec quatre Messerschmitts 109 arrivant en rase mottes pour lâcher leurs bombes sur la côte anglaise. Sans hésitations nos deux foncent sur les boches, qui sans hésitation non plus larguent leurs projectiles dans la mer et filent à toute vitesse vers leur base, poursuivis par nos deux sergents. Ceux-ci les accompagnent jusqu'à la côte française sans parvenir, hélas, à les rattraper. En désespoir de cause les pilotes du 340 ouvrent alors le feu, à plus de cinq cent mètres, touchant vraisemblablement l'un de leurs adversaires, mais dans des conditions telles qui ont ne peut l'homoloquer. Les vis reverdiraient, Débec surtout, qui est l'un de nos meilleurs pilotes et qui pour la première fois avait ce matin une occasion parfaite. Il déclarait à qui voulait l'entendre qu'il venait de perdre une chance comme il n'en retrouverait jamais et cette idée le rendait inconsolable.

Cela à midi trente, alors que la même section était en état d'alerte, le contrôle les envoie patrouiller à Beachy Head. Se souvenant de leur aventure du matin, et peut être guidés par un pressentiment, nos deux compères suivirent le bord de la mer, au lieu de prendre en ligne droite. Aussi stupéfiant que cela paraisse

ils arrivèrent à la hauteur de l'ordre au moment précis où non plus 4 mais 12 Dickebischmitts. 10g cette fois étaient sur le point de bombarder l'aérodrome qui se trouve. Rapides comme l'éclair et malgré la disproportion des forces en présence, Debuc et Boudier soncent dans le tas, forçant l'adversaire à faire demi-tour. Debuc abat 1 sur d'eux dont l'huile gronde sur appareil et Boudier endommage si gravement un autre Dickebischmitt qu'il y a peu de chances qu'il ait pu rentrer à sa base.

"Va, vieille Equipe"

(Colonel Duperrier)

28 déliés. Guit de Vauzeau ~ Bechof. 10g Boudier.



Sergent Debuc



Interception en mer

11 Mai 1942

..... Faucholle avait décidé d'assurer lui-même la patrouille de protection que l'on maintient en alerte jusqu'à la nuit tombée. Or ce soir-là pour sa première fois depuis que nous sommes à Westhampton sur avion de reconnaissance allemand, un Junkers 88 fut signalé tout à coup venu de l'Ouest et longeant la côte anglaise à courte distance. Avec Béchot comme co-équipier Faucholle décolla en trombe et fut aussitôt dirigé par l'Op's Room sur le Boche. Une section composée de Fournier et de Bacornet était en l'air au même moment ; elle fut envoyée elle aussi sur l'allemand.

Roulement dans la brume du soir, et presque tous ensemble nos pilotes virent apparaître le noir bi-moteur filant au ras de l'eau. Ce fut, d'après Fournier, la plus étourdissante démonstration. Faucholle dans un style impeccable semblait pour ses pilotes faire une exhibition. Béchot, lui me disait ce matin qui il avait irrésistiblement pensé au spectacle du matador estoquant le taureau au milieu de sa "cuadilla".

En trois passes rapides d'un classicisme remarquable Faucholle mit l'ennemi en flammes et le grand bi-moteur s'écrasa dans la mer où je crois lors temps avant de disparaître. L'appareil devait comporter dans son équipage quelque haute personnalité de la Gustavallie, car les allemands envoient sur les lieux bon nombre de chasseurs, ainsi que plusieurs vedettes de sauvetage ; mais tout cela fut en vain. La mer s'était refermée sur le Junkers 88 et sur ses occupants.

Les félicitations aujourd'hui pleuvaient de toutes

parts. Le Contrôleur de l'Op's était presque aussi fier du résultat de son travail que Fauolle aurait pu l'être du sien et de plus Charmant était de voir la joie de tous. La popularité de Fauolle est telle chez pilotes et mécanos que chacun semblait se réjouir d'une victoire personnelle.

d'après : "la vieille Equipe"

du Colonel Duperrier .



Le 19 Juillet 1942

Nous avons profité hier de la tête rationnelle pour inaugurer notre mess français. Depuis six semaines, en raison de la pénurie des transports, car on cherche dans la R.A.F à économiser pneus et essence-auto, nous prenons nos repas dans une baraque à côté de nos champs et tout près des avions. J'avais profité du problème posé par le transport des pilotes au mess à l'heure des quatre repas quotidiens pour obtenir que trois de ceux-ci soient pris au terrain dans un local qui était disponible. Nous n'allons plus ainsi au mess principal que pour dîner. Cela nous a permis de renouer quelques vieilles traditions, d'avoir un popotier et une cuisine française. L'Etat-Major de Condres nous a envoyé à cet effet un magnifique "chêl" à Haut Bonret Blanc et pantalon à carreaux. Piastanida est un ancien cuisinier de la Compagnie Transatlantique, dont le nom corse est rehaussé de la plus belle paire de moustaches à dix lieues à la ronde.

Nous avons accroché à la porte de notre petit "mess" un panneau portant en lettres rouges sur fond jaune le nom du cabaret : "Au rendez-vous des Cochons". et nous avons décoré l'intérieur à grand renfort de peinture pour créer quelque chose d'agréable et de gai. Tournier a "ouvert" à coups de pinceaux tout un panneau pour y faire apparaître une terrasse de café face à une Méditerranée qui scintille sous un soleil éblouissant. Au gauche un bar fabriqué par l'atelier de la base est surmonté d'étagères qui sont peintes sur le mur et que nos pinceaux ont garnies de bouteilles aux formes célestes. Des chapelets d'aubx, non moins bien limités, pendent à un clou à peine un peu plus

parmi les reclames émaillées de Bourrin et de Dubonnet.

La partie supérieure d'une porte de pitchpir est subitement devenue pour notre plaisir une vitre dépolie à travers laquelle on peut lire à l'envers les mots "Café tabac" surmontés des trois Boules de Billard traditionnelles. Ses autres murs abritent à Gambert une série de caricatures extrêmement réussies des pilotes du Groupe; têtes énormes sur des corps minuscules, souvent transformés par la fantaisie de l'artiste en personnages cocasses. C'est ainsi qu'il a peint Herrera, s'efforçant de faire rentrer dans ses dossiers une belle fille en costume léger. Sur le panneau central nous avons enfin mis le Blason d'Ile de France, sous lequel un espace a été réservé pour y placer les petites croix noires qui rappellent chacune des victoires du Groupe. A un clou dans un coin pend une immense cravate de clown en tissu tricolore, confectionnée par la gentille épouse parisienne du Sergent Chef Chambres. Pendant la traditionnelle accroche, sur l'ordre du président au cou de ceux qui cravatent un peu trop pendant nos déjeuners.

Le 14 juillet était évidemment l'occasion choisie de pendre une crémailleuse et la fête fut parfaitement réussie. Beaucoup de monde, beaucoup de gaieté, un buffet excellent (notre caisse d'Escadrille en a su quelque chose!), l'abondance de vins et d'alcools firent de cette soirée un événement mémorable. Dans l'après-midi des jeux et des compétitions de toute sorte auraient été organisés pour l'ensemble du Groupe, pilotes et mécanos, officiers et hommes de troupe.

Nos camarades Britanniques, extrêmement amusés par ce dégagement, contribuèrent dans une large mesure à y apporter un entrain déchaîné. D'où malgré nous, le soir, nous qui avions organisé cela, ne pouvions nous empêcher de penser aux 14 juillet populaires qui emplissent nos villes de France, dans la chaleur du soir du glorification des orchestres. Chacun en lui-même se demandait tout bas si ce 14 juillet serait bien le dernier en terre étrangère.

Hornchurch

Préparation du débarquement de Dieppe

18 Août 1942, 23 heures

Cette fois-ci, ça y est !

A 17^h30 ce soir, tous les pilotes furent appelés à la salle de renseignements. En entrant dans la grande pièce meublée de fauteuils et de chaises comme une salle de spectacle, j'y trouvai une atmosphère différente de celle des autres jours. Des contrôleurs de l'Op's room étaient là ce soir, et beaucoup d'autres officiers qui n'y viennent jamais d'ordinaire. Le Commandant du secteur et le Commandant de la "wing" arrivent enfin, suivis de l'Officier de renseignements, tous trois les bras chargés de papiers et de cartes.

Un silence étonnant s'était fait tout à coup.

- Well ! dit le C.O. (Commanding Officer. Commandant du secteur.) d'une voix grave, demain à l'aube une division canadienne débarquera à Dieppe.

Une tempête d'enthousiasme accueillit ces mots. Le Commandant du secteur souriant, attendit un instant puis, avant d'un geste imposé le silence, il ajouta :

- Et à onze heures tout le monde réembarquera !

Cette phrase fut comme une pierre tombale battue sur nos illusions et, dans les yeux de mes pilotes, je pouvais lire l'immense désappointement qui s'emparait d'eux ; Quoi ? on allait débarquer ; on prendrait une ville et tout cela pour rien ?

Digaient les pilotes d'Aéle de France n'ont aucune influence sur les décisions de l'Etat-Major impérial, et après tout, on se payera derrière sur la peau des Boches qui devront bien réagir en face d'une telle expédition.

Le Group Captain maintenant détaillait l'opération. Avant l'aube des escadrons de Hurricanes, dont celui de Fauolle, vont bombarder et mitrailler les positions allemandes de la côte; au même moment des Bombardiers "Bostons" lâcheront une succession d'écrans de fumée pendant que les "Commandos" aborderont à l'est et à l'ouest de la ville où ils doivent relever d'assaut les batteries qui la défendront. Par un cheval que déblaièrent les dragueurs de mines, toute une flotte de bateaux spéciaux de débarquement débarqueront alors sur la plage même de Dieppe les régiments canadiens et les tanks qui doivent les appuyer. Ces hommes des unités qui, après avoir traversé les mers vont renouer des liens de sang avec le "vieux pays" nous envoient. Il y aura, là, de moins sur la terre normande "les fusiliers de D'Orléans-Royal" et le "Royal Canada". Ce sont les soldats de D'Orléans qui reviennent.

Des destroyers de la Scavu participeront eux aussi à l'opération et, pratiquement, toute la chasse de la R.A.F. est dans le coup. Il s'agit, en effet, de maintenir une supériorité absolue dans le ciel de Dieppe pour empêcher la Luftwaffe d'intervenir contre les Canadiens et la Marine qui les transporte.

Pour la première mission nous décollerons de nuit à 4^h35. "Dutch" volera avec le 340 et la "Wing" toute entière en est - quatre escadrons - les deux qui sont ici, ainsi que les deux autres qui sont stationnées sur le terrain satellite de Fairloppe.

Avant de lever la sécurité, le Group Captain indique que le terrain est consigné à tous et que le téléphone est interrompu, sauf ordre spécial de lui-même. Sous aucun cas ensuite le mess et, après un di-

nez léger, expédié en vitesse, nous passons le reste de la soirée sur la pelouse à discuter et épiloguer sans fin dans le calme du soir, où rien ne laisse présager l'orage d'Enfer qui va se déchaîner dans quelques heures à peine. Chacun laisse un peu, rentra chez soi, et sourdement en nous, l'idée germe que peut-être on restera "quand même". Je suis frappé une fois de plus par cette familiarité de tous chez nous, pilotes et mécanos, qui ne vivent pratiquement que pour rentrer en France, après en avoir toutes les boîches à la porte ou les y avoir enterrées.

Quant tout à l'heure le Group Captain Bott a mentionné que les pilotes en difficulté pourraient se poser dans partie sur le Champ de courses où des Commandos les recueilleront, j'ai vu de telles expressions et de tels sourires illuminer les visages des français, que j'ai dû les prévenir qu'aucun atterrissage ne serait admis sans preuves peremptoires des raisons qui l'auront motivé.

Quant à Gillu, ce soir il ne parle que de monter une mitrailleuse sur le "Eiger-Döll", notre petit biplan de liaison, pour se faire conduire là-bas, "car, me dit-il, si on reste, on aura besoin sur place d'un officier mécanicien pour les zincs en panne".

"Brave Gillu, va ! Comme si tu croyais toi-même à ton Bolard ; ce que tu voudrais, toi aussi, c'est en découvrir et pourtant Dieu sait que tu as fait ta part avant de nous rejoindre, et sur les corvettes, et au cours de missions spéciales, en France occupée."

Extrait du livre

"La Vieille équipe"

par le Colonel Duperrier.

Dieppe

19 Août 1942

Dieppe agitée ! Impossible de dormir dans cette ville ! Il faut avoir vécu une nuit comme celle-là pour savoir ce que veulent dire ces mots "nuit étoilée d'armes".

3^h30 : - Réveil. Je m'habille ; tenue numéro un. Si je suis descendu aujourd'hui, je tiens à l'être proprement.

3^h45 : - Vêlé et paré, je descends à la salle à manger prendre le "early tea". Sous les pilotes arrivent, un à un ou par petits groupes ; la plupart ont en la même tenue que moi et ont troqué le battle-dress gris bleu de tous les jours contre la tenue française.

4^h10 : - Nous sortons du mess pour aller au terrain. La nuit étoilée est magnifique, mais noire. Un "dispersal" ceux qui sont du premier départ s'activent, finissent leur équipement ; les autres, cachant mal leur envie, les aident de leur mieux. Dehors, dans la nuit froide, les mécanos essaient les moteurs et se livrent à une ultime inspection qui fait courir des petits ronds de lumière blafarde, sur les grandes silhouettes noires des spits au repos.

Le Wing Co. devant voler avec nous, je prendrai la tête du flight "B", "Blue section". Je suis un peu anxieux de ce décollage en vol de groupe dans le noir total.

4^h30 : - Les pilotes gagnent leurs appareils dans la nuit qui s'attarde. Moi à un, les moteurs démarrent. Les feux de bord maintenant allumés révèlent dans un scintillement d'étoiles vertes et rouges, les avions disséminés, autour du terrain.

4^h35 : - Je vois s'ébranler l'avion de "Dutch", qui gagne lentement le côté sud de la piste. Dans le tonnerre de 24 moteurs qui déchirent la nuit, les petites lumières multicolores vont en dansant se ranger au bout du terrain.

4⁴⁰ : - Le ~~Wing Commander~~ ~~attago~~ décolle avec Bouquer comme "Red 2", Schloesing "Red 3" et Chauvin "Red 4". A mon tour je mets la gomme ; j'ai derrière moi Boudier "Blue 2" Fournier "Blue 3" et Gaconet "Blue 4". Enfin D'Iconchotte entame sa ~~pa~~ suite "Yellow section", suivi de près par les avions du Squadron 122.

Duperrier	Wing Commander	D'Iconchotte
+	+	+
Boudier	Bouquer	
+	+	+
Fournier	Schloesing	Gibert
+	+	+
Gaconet	Chauvin	Verlar
+	+	+
. Blue section .	. Red section .	. Yellow section .

4⁴⁵ : - Les deux squadrone sont formés en l'air et ont été reoints par les deux autres groupes partis de Fairloppe. Tous feux allumés dans la nuit qui pâlit au loin vers l'est, nous mettons tous ensemble le cap vers la France.

Un à un, les feux de position s'éteignirent, dès qu'il fut possible de discerner l'ombre des avions voisins, sur le ciel où commençaient à paraître les signes avant-coureurs de l'aube. Sur la fin du parcours, nous eumes pour nous guider un grand halo rougeâtre qui s'élevait de Dieppe, où à l'heure prévue nous prenions position au-dessus des plages de débarquement.

Je crois que le souvenir de cette première partie restera longtemps gravé dans la mémoire de ceux qui y participèrent. A 1500 mètres sous nos ailes, la bataille faisait rage, les explosions déchiraient de leurs brutes, le rideau sombre de la nuit qui enveloppait encore la côte. Des tracantes des armes automatiques semblaient couler d'un fil d'or ou de pourpre, le décor qui sortait peu à

peu du regard et qui enveloppaient déjà, grandes écharpes terres, les écrans de l'urée. Et le jour se lève dans une aube grise aux reflets roses, où commençait à surajir un monstrueux soleil couleur de sang.

Dicais nous n'étions pas là pour jouir de ce spectacle fantastique, des gerbes de traçantes dorées virant nous le rappeler brutalement. Sortis de la nuit les F.W. 190. faisaient leur première apparition. Instantanément nos arcs font face et répondent au défi. La passe est rapide et les Boches s'esquivent, non pas pourtant sans que l'un d'eux se soit fait sonner par l'aspirant Boudier. Celui-là a disparu en rille et, bien que nous ne puissions l'homologuer, il est probable qu'il n'a jamais rejoint sa base. Pour ma part je dégage par une courte rafale un spit. de "Mellow section" attaqué par un F.W. 190. qui s'évanouit sans que je puisse savoir si mes balles ont porté.

A 5^h50, les quadrons qui viennent nous relayer arrivent. Retour par Beachy Head. Difficulté de barges et de bateaux plats divers qui descendent sur Dieppe. On se pose. Explication de coup en présence de Herrera, notre officier de renseignements, qui arrive à grand'peine à garder son calme professionnel et à déceler ou dénicher quelque chose de précis dans les récits encore empêtrés d'une prodigieuse excitation.

Dicais Herbin n'est pas là. Touché par un F.W. 190 qui, il n'avait pas vu venir, il a eu une fuite de glucose et s'est posé en mer. Il a disparu avec son appareil sous les yeux du lieutenant de vaisseau Gilbert qui l'a suivi dans sa descente. Comment il a réussi à se dégager, et, tel un bouillon, à remonter à la surface où il a été repêché moins de cinq minutes après demeure un mystère. Dicais il est vain et sauf et c'est le principal.

A peine étions-nous sortis de nos avions que l'on nous ordonnait de nous préparer à repartir. Pendant que l'on fait les pleins et que l'on réarme canons et mitrailleuses, nous avions le "breakfast".

Après une longue attente au "stand by", nous redécollons pour la même mission. Il est 9^h16. Arrivé au-dessus de Dieppe sans incident, mais au sol ça n'a pas l'air d'aller tout seul. Doudain, je vois une traînée de bombes tomber dans l'eau autour d'un destroyer. Un Bombardier Boche, sans aucun doute, mais je n'arrive pas à le repérer. Je préviens le "Xing Co.", lorsque tout à coup, trois Dornier 217 apparaissent au sud, volant plus haut que nous et parallèlement à la côte. Je lance dans mon micro le "Sallyhot" et force dans leur direction, suivi de ma section. Je vois "abouche et Blue section" qui font de même, tandis que l'adjudant Darbins, "Blue 2", se détache et, plein gaz monte seul de son côté.

Doudain, j'entends la voix du Lieutenant Chauvin, "Red 4", qui résonne : "Focke-Wulf behind, look out!" (Focke-Wulf derrière, ayez à vous !) Je tourne ma section si brusquement que je croise à les toucher les F.W.190 sur le point de tirer. L'escorte des Bombardiers Boches a bien joué, ils ne nous ont pas eus, mais nous avons perdu de vue les Dorniers dans la manœuvre à laquelle ils nous ont contraints. Je reviens au-dessus des Bateaux dont nous avons la charge et j'appelle à la radio pour reformer le Squadron dispersé.

À ce moment précis, j'aperçois deux Dorniers 217, tout noirs, qui piquent sur les bateaux au-dessus de moi. Suivi de "Red Section", j'ouvre les gaz en grand. Avant d'être à portée de tir, hélas, je vois le premier Boche lâcher ses bombes, j'attaque le second, qui dérappe par mes balles et celles du Lieutenant Massart, mon numéro deux, dégagé sans avoir largué ses projectiles.

Tous rentrons à 11^h00, mais Darbins est "missing".

Il a été descendu par les Focke-Wulf's, alors qui emporté par son enthousiasme et son désir d'abattre un Dornier, il s'était séparé de sa section pour monter plus vite attaquer l'ennemi.

Par contre, Babouchière a descendu deux Dornier 17, et quelques autres Boches ont été endommagés par les uns et les autres.

Or 12^h00, nous repartons pour la troisième fois et, quand nous arrivons à Dieppe, le mouvement de retraite a déjà commencé. Après vingt minutes de patrouille, je vois soudain au-dessus de la mer apparaître des éclatements de D.C.A. sur un nuage qui s'étend vers la côte. Intrigué, je regarde et tout à coup je vois surgir un Dornier, l'objet sans doute des attentions de l'artillerie navale. J'ai immédiatement entraîné tout le Groupe vers le Boche, dans une rame, pilotée simultanément de plus de quatre squadrons. Je pensais arriver le premier, mais deux avions du 122 sont déjà là, si près du Dornier que je ne peux tirer. C'est une curieuse extraordinaire où chacun tire mal, trop pressé, dans l'espoir d'être celui qui abattrra l'ennemi. Le Fritz fume et flambe de toutes parts, mais vole toujours vers la côte où il finit par aller s'écraser. Victoire sans gloire, qui est homologuée collectivement au groupe tout entier.

Enfin, à 18^h10, nous retournons une quatrième fois au-dessus des derniers bateaux qui rentrent en Angleterre, et cette fois-ci, c'est Bechot qui tire et endomme un autre bombardier.

Tous avons quand même aujourd'hui, au cours de cette opération qui portait le nom d'"Opération Jubilée", abattu trois bombardiers Dornier 217 et endommagé 5 autres, ainsi qu'un F.W. 190. au prix d'un pilote et deux avions perdus.

Le 19 Juillet 1942

Nous avons profité hier de la tête rationnelle pour inaugurer notre mess français. Depuis six semaines, en raison de la pénurie des transports, car on cherche dans la R.A.F à économiser pneus et essence-auto, nous prenons nos repas dans une baraque à côté de nos champs et tout près des avions. J'avais profité du problème posé par le transport des pilotes au mess à l'heure des quatre repas quotidiens pour obtenir que trois de ceux-ci soient pris au terrain dans un local qui était disponible. Nous n'allons plus ainsi au mess principal que pour dîner. Cela nous a permis de renouer quelques vieilles traditions, d'avoir un popotier et une cuisine française. L'Etat-Major de Condres nous a envoyé à cet effet un magnifique "chêl" à Haut Bonret Blanc et pantalon à carreaux. Piastanida est un ancien cuisinier de la Compagnie Transatlantique, dont le nom corse est rehaussé de la plus belle paire de moustaches à dix lieues à la ronde.

Nous avons accroché à la porte de notre petit "mess" un panneau portant en lettres rouges sur fond jaune le nom du cabaret : "Au rendez-vous des Cochons". et nous avons décoré l'intérieur à grand renfort de peinture pour créer quelque chose d'agréable et de gai. Tournier a "ouvert" à coups de pinceaux tout un panneau pour y faire apparaître une terrasse de café face à une Méditerranée qui scintille sous un soleil éblouissant. Au gauche un bar fabriqué par l'atelier de la base est surmonté d'étagères qui sont peintes sur le mur et que nos pinceaux ont garnies de bouteilles aux formes célestes. Des chapelets d'aubx, non moins bien limités, pendent à un clou à peine un peu plus

parmi les reclames émaillées de Bourrin et de Dubonnet.

La partie supérieure d'une porte de pitchpir est subitement devenue pour notre plaisir une vitre dépolie à travers laquelle on peut lire à l'envers les mots "Café tabac" surmontés des trois Boules de Billard traditionnelles. Ses autres murs abritent à Gambert une série de caricatures extrêmement réussies des pilotes du Groupe; têtes énormes sur des corps minuscules, souvent transformés par la fantaisie de l'artiste en personnages cocasses. C'est ainsi qu'il a peint Herrera, s'efforçant de faire rentrer dans ses dossiers une belle fille en costume léger. Sur le panneau central nous avons enfin mis le Blason d'Ile de France, sous lequel un espace a été réservé pour y placer les petites croix noires qui rappellent chacune des victoires du Groupe. A un clou dans un coin pend une immense cravate de clown en tissu tricolore, confectionnée par la gentille épouse parisienne du Sergent Chef Chambres. Pendant la traditionnelle accroche, sur l'ordre du président au cou de ceux qui cravatent un peu trop pendant nos déjeuners.

Le 14 juillet était évidemment l'occasion choisie de pendre une crémailleure et la fête fut parfaitement réussie. Beaucoup de monde, beaucoup de gaieté, un buffet excellent (notre caisse d'Escadrille en a su quelque chose!), l'abondance de vins et d'alcools firent de cette soirée un événement mémorable. Dans l'après-midi des jeux et des compétitions de toute sorte auraient été organisés pour l'ensemble du Groupe, pilotes et mécanos, officiers et hommes de troupe.

Nos camarades Britanniques, extrêmement amusés par ce dégagement, contribuèrent dans une large mesure à y apporter un entrain déchaîné. D'où malgré nous, le soir, nous qui avions organisé cela, ne pouvions nous empêcher de penser aux 14 juillet populaires qui emplissent nos villes de France, dans la chaleur du soir du glorification des orchestres. Chacun en lui-même se demandait tout bas si ce 14 juillet serait bien le dernier en terre étrangère.

Hornchurch

Préparation du débarquement de Dieppe

18 Août 1942, 23 heures

Cette fois-ci, ça y est !

A 17^h30 ce soir, tous les pilotes furent appelés à la salle de renseignements. En entrant dans la grande pièce meublée de fauteuils et de chaises comme une salle de spectacle, j'y trouvai une atmosphère différente de celle des autres jours. Des contrôleurs de l'Op's room étaient là ce soir, et beaucoup d'autres officiers qui n'y viennent jamais d'ordinaire. Le Commandant du secteur et le Commandant de la "wing" arrivent enfin, suivis de l'Officier de renseignements, tous trois les bras chargés de papiers et de cartes.

Un silence étonnant s'était fait tout à coup.

- Well ! dit le C.O. (Commanding Officer. Commandant du secteur.) d'une voix grave, demain à l'aube une division canadienne débarquera à Dieppe.

Une tempête d'enthousiasme accueillit ces mots. Le Commandant du secteur souriant, attendit un instant puis, avant d'un geste imposé le silence, il ajouta :

- Et à onze heures tout le monde réembarquera !

Cette phrase fut comme une pierre tombale battue sur nos illusions et, dans les yeux de mes pilotes, je pouvais lire l'immense désappointement qui s'emparait d'eux ; Quoi ? on allait débarquer ; on prendrait une ville et tout cela pour rien ?

Digaient les pilotes d'Aéle de France n'ont aucune influence sur les décisions de l'Etat-Major impérial, et après tout, on se payera derrière sur la peau des Boches qui devront bien réagir en face d'une telle expédition.

Le Group Captain maintenant détaillait l'opération. Avant l'aube des escadrons de Hurricanes, dont celui de Fauolle, vont bombarder et mitrailler les positions allemandes de la côte; au même moment des Bombardiers "Bostons" lâcheront une succession d'écrans de fumée pendant que les "Commandos" aborderont à l'est et à l'ouest de la ville où ils doivent relever d'assaut les batteries qui la défendront. Par un cheval que déblaièrent les dragueurs de mines, toute une flotte de bateaux spéciaux de débarquement débarqueront alors sur la plage même de Dieppe les régiments canadiens et les tanks qui doivent les appuyer. Ces hommes des unités qui, après avoir traversé les mers vont renouer des liens de sang avec le "vieux pays" nous envoient. Il y aura, là, de moins sur la terre normande "les fusiliers de D'Orléans-Royal" et le "Royal Canada". Ce sont les soldats de D'Orléans qui reviennent.

Des destroyers de la Scavu participeront eux aussi à l'opération et, pratiquement, toute la chasse de la R.A.F. est dans le coup. Il s'agit, en effet, de maintenir une supériorité absolue dans le ciel de Dieppe pour empêcher la Luftwaffe d'intervenir contre les Canadiens et la Marine qui les transporte.

Pour la première mission nous décollerons de nuit à 4^h35. "Dutch" volera avec le 340 et la "Wing" toute entière en est - quatre escadrons - les deux qui sont ici, ainsi que les deux autres qui sont stationnées sur le terrain satellite de Fairloppe.

Avant de lever la sécurité, le Group Captain indique que le terrain est consigné à tous et que le téléphone est interrompu, sauf ordre spécial de lui-même. Sous aucun cas ensuite le mess et, après un di-

nez léger, expédié en vitesse, nous passons le reste de la soirée sur la pelouse à discuter et épiloguer sans fin dans le calme du soir, où rien ne laisse présager l'orage d'Enfer qui va se déchaîner dans quelques heures à peine. Chacun laisse un peu, rentra chez soi, et sourdement en nous, l'idée germe que peut-être on restera "quand même". Je suis frappé une fois de plus par cette familiarité de tous chez nous, pilotes et mécanos, qui ne vivent pratiquement que pour rentrer en France, après en avoir toutes les boîtes à la porte ou les y avoir enterrées.

Quant tout à l'heure le Group Captain Bott a mentionné que les pilotes en difficulté pourraient se poser dans partie sur le Champ de courses où des Commandos les recueilleront, j'ai vu de telles expressions et de tels sourires illuminer les visages des français, que j'ai dû les prévenir qu'aucun atterrissage ne serait admis sans preuves peremptoires des raisons qui l'auront motivé.

Quant à Gilli, ce soir il ne parle que de monter une mitrailleuse sur le "Eiger-Döll", notre petit biplan de liaison, pour se faire conduire là-bas, "car, me dit-il, si on reste, on aura besoin sur place d'un officier mécanicien pour les zincs en panne".

"Brave Gilli, va ! Comme si tu croyais toi-même à ton Bolard ; ce que tu voudrais, toi aussi, c'est en découvrir et pourtant Dieu sait que tu as fait ta part avant de nous rejoindre, et sur les corvettes, et au cours de missions spéciales, en France occupée."

Extrait du livre

"La Vieille équipe"

par le Colonel Duperrier.

Dieppe

19 Août 1942

Dieppe agitée ! Impossible de dormir dans cette ville ! Il faut avoir vécu une nuit comme celle-là pour savoir ce que veulent dire ces mots "nuit étoilée d'armes".

3^h30 : - Réveil. Je m'habille ; tenue numéro un. Si je suis descendu aujourd'hui, je tiens à l'être proprement.

3^h45 : - Vêlé et paré, je descends à la salle à manger prendre le "early tea". Sous les pilotes arrivent, un à un ou par petits groupes ; la plupart ont en la même tenue que moi et ont troqué le battle-dress gris bleu de tous les jours contre la tenue française.

4^h10 : - Nous sortons du mess pour aller au terrain. La nuit étoilée est magnifique, mais noire. Un "dispersal" ceux qui sont du premier départ s'activent, finissent leur équipement ; les autres, cachant mal leur envie, les aident de leur mieux. Dehors, dans la nuit froide, les mécanos essaient les moteurs et se livrent à une ultime inspection qui fait courir des petits ronds de lumière blafarde, sur les grandes silhouettes noires des spits au repos.

Le Wing Co. devant voler avec nous, je prendrai la tête du flight "B", "Blue section". Je suis un peu anxieux de ce décollage en vol de groupe dans le noir total.

4^h30 : - Les pilotes gagnent leurs appareils dans la nuit qui s'attarde. Moi à un, les moteurs démarrent. Les feux de bord maintenant allumés révèlent dans un scintillement d'étoiles vertes et rouges, les avions disséminés, autour du terrain.

4^h35 : - Je vois s'ébranler l'avion de "Dutch", qui gagne lentement le côté sud de la piste. Dans le tonnerre de 24 moteurs qui déchirent la nuit, les petites lumières multicolores vont en dansant se ranger au bout du terrain.

4⁴⁰ : - Le ~~Wing~~ Commander du ~~wing~~ décolle avec Bouquer comme "Red 2", Schloesing "Red 3" et Chauvin "Red 4". A mon tour je mets la gomme ; j'ai derrière moi Soudier "Blue 2" Fournier "Blue 3" et Gaconet "Blue 4". Enfin D'Iconchotte entame sa ~~sa~~ suite "Yellow section", suivi de près par les avions du Squadron 122.

Duperrier	Wing Commander	D'Iconchotte
+	+	+
Bouquer	Bouquer	
+	+	+
Fournier	Schloesing	Gibert
+	+	+
Gaconet	Chauvin	Verlar
+	+	+
Blue section.	Red section	Yellow section.

4⁴⁵ : - Les deux squadrone sont formés en l'air et ont été reoints par les deux autres groupes partis de Fairloppe. Tous feux allumés dans la nuit qui pâlit au loin vers l'est, nous mettons tous ensemble le cap vers la France.

Un à un, les feux de position s'éteignirent, dès qu'il fut possible de discerner l'ombre des avions voisins, sur le ciel où commençaient à paraître les signes avant-coureurs de l'aube. Sur la fin du parcours, nous eumes pour nous guider un grand halo rougeâtre qui s'élevait de Dieppe, où à l'heure prévue nous prenions position au-dessus des plages de débarquement.

Je crois que le souvenir de cette première partie restera longtemps gravé dans la mémoire de ceux qui y participèrent. A 1500 mètres sous nos ailes, la bataille faisait rage, les explosions déchiraient de leurs brutes, le rideau sombre de la nuit qui enveloppait encore la côte. Des tracantes des armes automatiques semblaient couvrir d'un fil d'or ou de pourpre le décor qui sortait peu à

peu du regard et qui enveloppaient déjà, grandes écharpes terres, les écrans de l'urée. Et le jour se lève dans une aube grise aux reflets roses, où commençait à surajir un monstrueux soleil couleur de sang.

Dicais nous n'étions pas là pour jouir de ce spectacle fantastique, des gerbes de traçantes dorées virant nous le rappeler brutalement. Sortis de la nuit les F.W. 190 faisaient leur première apparition. Instantanément nos arcs font face et répondent au défi. La passe est rapide et les Boches s'esquivent, non pas pourtant sans que l'un d'eux se soit fait sonner par l'aspirant Boudier. Celui-là a disparu en rille et, bien que nous ne puissions l'homologuer, il est probable qu'il n'a jamais rejoint sa base. Pour ma part je dégage par une courte rafale un spit. de "Mellow section" attaqué par un F.W. 190 qui s'évanouit sans que je puisse savoir si mes balles ont porté.

A 5^h50, les quadrons qui viennent nous relayer arrivent. Retour par Beachy Head. Difficulté de barges et de bateaux plats divers qui descendent sur Dieppe. On se pose. Explication de coup en présence de Herrera, notre officier de renseignements, qui arrive à grand'peine à garder son calme professionnel et à déceler ou dénicher quelque chose de précis dans les récits encore empêtrés d'une prodigieuse excitation.

Dicais Herbin n'est pas là. Touché par un F.W. 190 qui, il n'avait pas vu venir, il a eu une fuite de glucose et s'est posé en mer. Il a disparu avec son appareil sous les yeux du lieutenant de vaisseau Gilbert qui l'a suivi dans sa descente. Comment il a réussi à se dégager, et, tel un bouillon, à remonter à la surface où il a été repêché moins de cinq minutes après demeure un mystère. Dicais il est vain et sauf et c'est le principal.

A peine étions-nous sortis de nos avions que l'on nous ordonnait de nous préparer à repartir. Pendant que l'on fait les pleins et que l'on réarme canons et mitrailleuses, nous avions le "breakfast".

Après une longue attente au "stand by", nous redécollons pour la même mission. Il est 9^h16. Arrivé au-dessus de Dieppe sans incident, mais au sol ça n'a pas l'air d'aller tout seul. Doudain, je vois une traînée de bombes tomber dans l'eau autour d'un destroyer. Un Bombardier Boche, sans aucun doute, mais je n'arrive pas à le repérer. Je reviens le "Wing Co.", lorsque tout à coup, trois Dornier 217 apparaissent au sud, volant plus haut que nous et parallèlement à la côte. Je lance dans mon micro le "Sallyhot" et force dans leur direction, suivi de ma section. Je vois "Blue section" qui font de même, tandis que l'adjudant Darbins, "Blue 2", se détache et, plein gaz monte seul de son côté.

Doudain, j'entends la voix du Lieutenant Chauvin, "Red 4", qui résonne : "Focke-Wulf behind, look out!" (Focke-Wulf derrière, ayez à vous !) Je tourne ma section si brusquement que je croise à les toucher les F.W.190 sur le point de tirer. L'escorte des Bombardiers Boches a bien joué, ils ne nous ont pas eus, mais nous avons perdu de vue les Dorniers dans la manœuvre à laquelle ils nous ont contraints. Je reviens au-dessus des Bateaux dont nous avons la charge et j'appelle à la radio pour reformer le Squadron dispersé.

À ce moment précis, j'aperçois deux Dorniers 217, tout noirs, qui piquent sur les bateaux au-dessus de moi. Suivi de "Red Section", j'ouvre les gaz en grand. Avant d'être à portée de tir, hélas, je vois le premier Boche lâcher ses bombes, j'attaque le second, qui dérappe par mes balles et celles du Lieutenant Massart, mon numéro deux, dégagé sans avoir largué ses projectiles.

Tous rentrons à 11^h00, mais Darbins est "missing".

Il a été descendu par les Focke-Wulf's, alors qui emporté par son enthousiasme et son désir d'abattre un Dornier, il s'était séparé de sa section pour monter plus vite attaquer l'ennemi.

Par contre, Babouchière a descendu deux Dornier 17, et quelques autres Boches ont été endommagés par les uns et les autres.

Or 12^h00, nous repartons pour la troisième fois et, quand nous arrivons à Dieppe, le mouvement de retraite a déjà commencé. Après vingt minutes de patrouille, je vois soudain au-dessus de la mer apparaître des éclatements de D.C.A. sur un nuage qui s'étend vers la côte. Intrigué, je regarde et tout à coup je vois surgir un Dornier, l'objet sans doute des attentions de l'artillerie navale. J'ai immédiatement entraîné tout le Groupe vers le Boche, dans une rame, pilotée simultanément de plus de quatre squadrons. Je pensais arriver le premier, mais deux avions du 122 sont déjà là, si près du Dornier que je ne peux tirer. C'est une curieuse extraordinaire où chacun tire mal, trop pressé, dans l'espoir d'être celui qui abattrra l'ennemi. Le Fritz fume et flambe de toutes parts, mais vole toujours vers la côte où il finit par aller s'écraser. Victoire sans gloire, qui est homologuée collectivement au groupe tout entier.

Enfin, à 18^h10, nous retournons une quatrième fois au-dessus des derniers bateaux qui rentrent en Angleterre, et cette fois-ci, c'est Bechot qui tire et endomme un autre bombardier.

Tous avons quand même aujourd'hui, au cours de cette opération qui portait le nom d'"Opération Jubilée", abattu trois bombardiers Dornier 217 et endommagé 5 autres, ainsi qu'un F.W. 190. au prix d'un pilote et deux avions perdus.

Un gros coup dur

5 Septembre 1942

Bon temps.. - "A" Flight est en état d'alerte de l'aube à 08^h30, "B" Flight de 18 heures à la tombée de la nuit. A 09^h30, le groupe décolle pour effectuer une diversion sur la région Nord-Est de la France où il est chargé de fixer et perturber la chasse ennemie pendant un "Circus" de 24 de rentrée, 36 fortresses attaquant la gare de triage de Rouen.

Le Commandant Duperrier mène les deux groupes de la Wing de Hornchurch. Sa mission est d'attirer le plus grand nombre de chasseurs allemands dans le secteur d'Abbeville ; sa Wing est seule à remplir la mission, les autres unités qui doivent participer à cette opération n'arrivent pas à l'heure au rendez-vous.

C'est dans les plus mauvaises conditions que la Wing s'acharne à remplir la mission qui lui a été confiée. Des combats se déroulent au-dessus de Cauœuf et au dessous de la marche.

Sa mission est remplie, mais elle coûte au 540 Squadron, quatre de ses pilotes, sur le chemin du retour.

Capitaine Babouchière

Ajoutant Dubouquet

Sergent-Chef Baconet

Sergent Ribaud

Seul le sous-lieutenant Bondier remporte deux victoires, il descend 2 F.W. 190. qui lui sont homologuées alors huit avions atterrissent à 11^h15.

Sous-lieutenant Gaboucheire, mort au combat le 5 Septembre 1942.



"Readiness.

25 Discouret - 25 Leibhac - Renaud - "Pâlen"
D.C. Guilloux - 25 Baudier

Ceremonies

Visites du General de Gaulle

Le General de Gaulle tint à rendre visite à l'île de France stationnée à Westhampton le 27 Juillet 1942.

Au cours de la journée passée avec nous tous le General de Gaulle put se rendre compte du moral élevé de chacun. Interrogeant les uns et les autres avec son admirable simplicité il se rendit compte des besoins de tous. Avant de nous quitter il nous adresse quelques mots pour nous dire toute son émotion et sa fierté de nous voir tous unis dans la grande tâche qui nous restait à accomplir avant la libération de notre pays.



Vient de l'air-seau
Beehoff.

Bient. DiCouchette
Com^{dt}. Duperrier

General de Gaulle
Col. Cousteau

Amiral Auboureau
Com^{dt}. de Rancourt

Group Capⁿ. Appleton

G. de Gaulle
Westhampton
le 27.7.42



Visite du General de Gaulle à Westhampton.

Le 11 Septembre 1942, c'est à Horncchurch que le groupe se trouve réuni à l'occasion d'une prise d'armes très simple au cours de laquelle le Général Valin remit la Croix de Guerre au Lieutenant Tournier, aux sous-lieutenants DiCassart et Guignard, aux sergents-chefs Lévee Demas et Guilloux qui, depuis le début de la campagne étaient illustrés d'une façon particulièrement brillante, toujours volontaires pour les missions les plus délicates.

A cette cérémonie assistaient de très nombreux camarades de la Royal Air Force, venus pour nous témoigner qu'au sol comme en l'air, nous étions unis par le même idéal et la même foi.



Horncchurch. 11 Septembre 1942

Tournier.
Lévee

Demas

Guilloux

Général Valin.

Guignard
DiCassart

Hornchurch le 11 septembre 1942.

2/B Le Gal (Visiteur)
 Bient' Hénard
 Cap' Renard
 2/B Massart
 2/B de Sézille
 Bient' Fournier
 Bient' Schloesing
 Bient' Nelson. Bient' Day. Bient' de Faisseau Beckhoff.

2/B Vaillant
 2/B Bouquer
 2/B Demas
 2/B Guilloux.
 Ad' Buiot
 2/B Guignard



Remise des Croix de Guerre.

Massart
 Guignard
 Guilloux
 Demas
 Reeve
 Fournier

Hennard
 De Sézille
 Gibert
 Ebel
 ~

Cap' Pompee

General Valin.

Septembre 1942 à .

... Février 1943

Le Groupe est à Biarritz depuis le 23 septembre 1942 et poursuit son entraînement.

Le 2 octobre 1942, au cours d'une mission de couverture à priori sur Abbeville le groupe est accroché par de nombreux F.W. 190. Bonne journée pour "Île de France" et, à l'atterrisage chacun arrose la centième sortie du Commandant Duperrier, et les heureux vainqueurs, qui cette fois sont :

Commandant Duperrier : 2 F.W. détruits.

Capitaine Schloesing - Lieutenant D'Coynet : 1 F.W. probable

Adjudant Goubu - Adjudant Suizon : 2 F.W. probables.



Lieutenant Helleis
mort au combat le 31.10.1942.

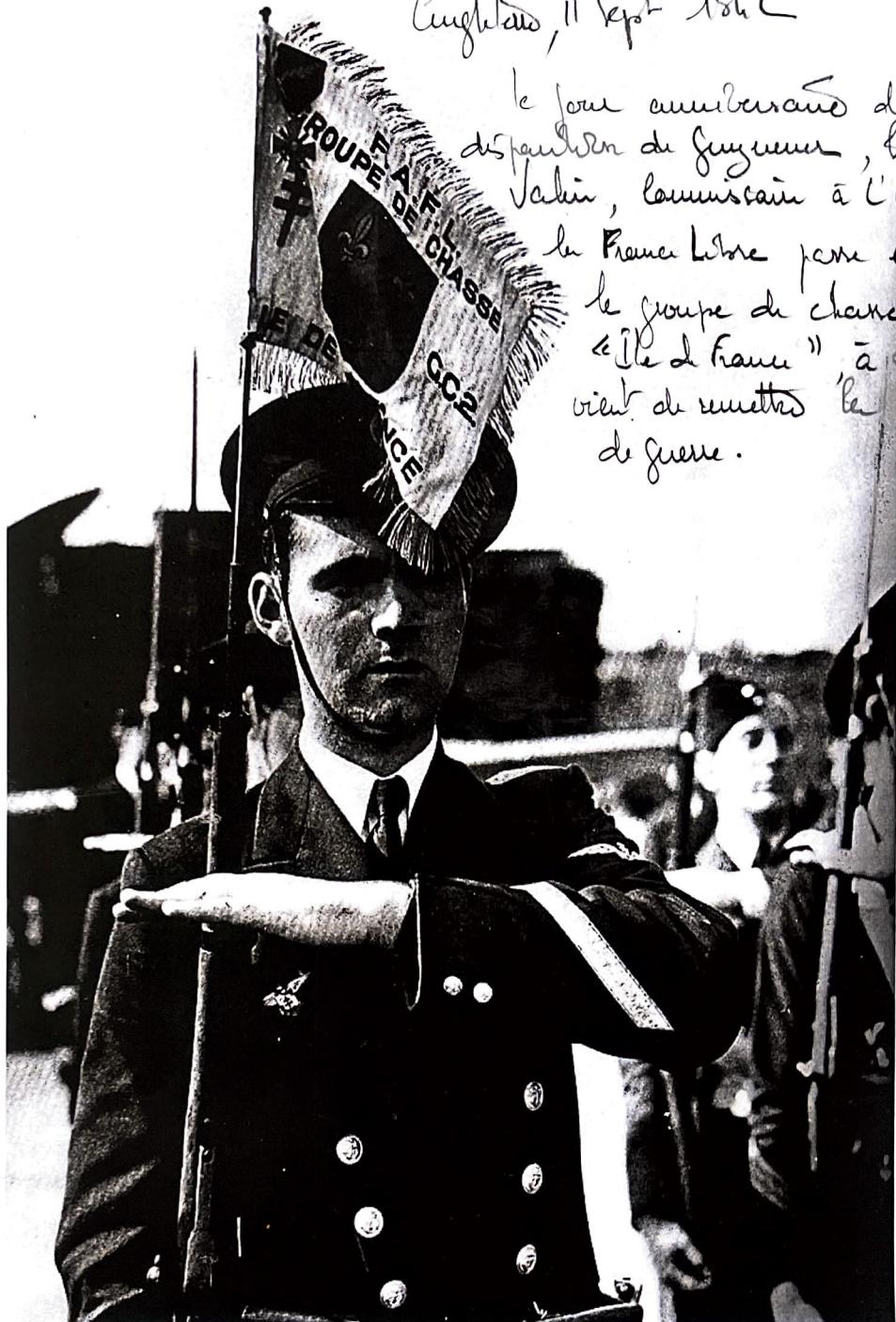
Ennemi n° 1.
Focke-Wulf 190"





Cugnaux, 11 Sept 1942

Le jour anniversaire de la
désertion du général, le général
Juin, commissaire à l'Air de
la France Libre porte en rose
le groupe de chasse
« Ile de France », à qui il
vient de remettre le croix
de guerre.



Pour faire honneur au second Marinar de 2^e classe Gaston GALLELLIER, qui l'annee
suivante deviendra Pilot

Le Capitaine Deltroesira prend le commandement du groupe le 1^{er} Décembre 1942. Au cours d'une sortie le 9 Janvier 1943, un combat a eu lieu au-dessus de la Somme. Deux F.W. 190. sont abattus.... mais le Lieutenant Deltroesira ne rentre pas.

Schleswig
Copieuse



Capitaine Deltroesira.

Don regard, découvre des l'abord une lame pure et nette comme une épée;
Celui là est un chef né."

Le 13 Janvier

Ce jour, douze Focke-Wulf 190. sont engagés par Yellow Section à la verticale d'Abbeville. Le Lieutenant Reichart oblige un F.W. 190. à se séparer d'une section de 4 appareils et l'attaque en piquant fortement, il tire et voit l'appareil piquer en flammes. Le sous-lieutenant Hardy (Yellow 4) à la poursuite d'un F.W. 190. pique à la verticale, de 15000 à 6000 pieds, ouvre le feu, redresse brutalement, attrape le volant et perd de vue son adversaire. Bientôt il recouvre la vue, il aperçoit un nuage de fumée noire produit par un F.W. 190. qui continue de piquer vers la terre. Le sous-lieutenant Renaud (Yellow 3) endommage un autre F.W. 190 et aperçoit le chasseur ennemi que poursuivait Hardy se briser en l'air et amonceler une ruille qui il devait continuer jusqu'au sol.



Sous-Lieutenants Renaud et Kournet.
Le 2/Br Renaud fut tué en combat aérien le 13-3-1943.

Le 15 Janvier

Sa "Green Section" poursuit 3 Fw 190. Green 1. l'adjudant Gouby après une longue poursuite réussit à descendre 1 Fw 190 et à en endommager un autre. Green 2, le sergent-chef Guilloux attaque de face par 2 Fw 190, est touché, mais réussit à rentrer à la base; son appareil est gravement endommagé.

Le 20 Janvier

Les opérations interrompues vingt quatre heures par suite du mauvais temps, reprennent. A 16^h30 tout le monde est en état d'alerte, une quinzaine d'appareils ennemis volant en rase-mottes se dirigeant vers notre territoire.

Sur les avions disponibles décollent; avant que le dernier ait quitté la piste d'envol, la formation enracinée dans la vacarme de ses moteurs, effleure le mess des officiers s'éloigne, ayant marqué notre aérodrome de bien peu.

Ces Allemands font route vers la Banlieue sud-est de Londres sur laquelle ils laissent tomber leurs bombes, puis ils font aussitôt demi-tour.

Le "Wing" a reçu l'ordre de surveiller la région de Beachy Head de 0 à 3000 pieds. Ces pilotes réussissent à intercepter une formation de Messerschmitt 109 et de Fw 190. Le Lieutenant Loppo endommage 1 Me.109; l'adjudant Gouby guidé par son Flair, avait, aux indications fournies, pu être suivre la côte dans l'espoir de voir ressortir les appareils ennemis. Une formation allemande laissant route vers sa base traverse la côte anglaise. L'adjudant Gouby l'attaque; il détruit 2 Fw. 190 et probablement une troisième.

Fin du 1^{er} tour d'opérations

" 13 Février au 21 Mars 1943 "

Le 13 Février

"Le de France" et le "611 Squadron" menés par le sq.
Leader D'Eilne, Wina-Commander Fluita de Bigain-Hill,
participent à une mission de protection.

Le "Wina de Bigain-Hill" couvre en altitude les Bom-
bardiers qui doivent attaquer un navire marchand dans
le port de Boulogne. Ces pilotes franchissent la côte
anglaise en rase-mottes à 15.000 pieds puis prennent de
l'altitude et entrent en France à 18.000 pieds, au sud
de Bouquet. Ils continuent au même cap et à la
même altitude pendant encore 80 miles, puis tournent
vers le Sud, baissent de l'altitude et arrivent à 29.000
pieds à Doullens. De là, ils sont dirigés vers le Nord
où des avions ennemis sont signalés volant dans la mé-
me direction 8000 pieds plus bas.

En leur piqué, nos chasseurs augmentent leur
vitesse qui atteint bientôt 300 miles par heure et devrait
leur permettre de rattraper les allemands. Mais ils ne
voient toujours rien. Ils arrivent à 10 miles d'ätzderot
lorsque soudain la liaison air-terre est interrompue et
le Groupe se trouve privé de contact avec la station ra-
dio qui aurait pu lui donner des indications précises
sur les mouvements de l'aviation ennemie.

Sérieusement déconcerté par ce fâcheux contretemps, nos
pilotes aperçoivent, légèrement derrière eux, à droite et
au-dessus dans le soleil, 3 formations de F.W. 190.
Le Commandant Schloesing qui mène le Groupe, lui

Fait décrire un large virage vers la droite pour lui permettre de gagner une position plus favorable pour l'attaque. Ainsi place le Groupe attaque une formation ennemie forte d'une dizaine d'appareils mais se trouve lui-même attaqué par une formation de F.W.

Obligé de faire face à cette nouvelle menace, une partie de nos pilotes se retourne contre les assaillants cependant que le reste d'entre eux poursuit la manœuvre initiale. Séparés les uns des autres, nos pilotes sont bien vite engagés en une série de combats individuels qui tournent à leur avantage.

Le Lieutenant D'Assart détruit sur F.W. 190, le Capitaine Fournier en endommage un autre ; Le Lieutenant Reithac et le Sergent-Chef Habidos en endommagent chacun sur. Au cours de l'engagement, le Commandant Chloesina suivi de son numéro 2, le Sergent-Chef Ouru, pique sur un groupe de 4 F.W. 190, qui se trouve au-dessous d'eux ; il est aussitôt suivi par 2 F.W. 190, l'un touche le Sergent-Chef Ouru dans le plan gauche et la précision de son feu l'oblige à dégager brutalement ; les ennemis l'abandonnent aussitôt et continuent à poursuivre le Commandant Chloesina qu'ils abattent en flammes. Celui-ci réussit à sauter en parachute.

Diépersés à la suite de cet engagement, nos chasseurs rentrent isolément ou par petits groupes. Seuls d'entre eux ne rentrent pas à la base. A court d'essence, le Sergent-Chef Guilloux se pose à Shoreham pour y refaire le plein ; également à court d'essence, le Lieutenant Loop, trompé par la perfection du camouflage, se pose sur un aérodrome tactique destiné à tromper les bombardiers ennemis et casse son appareil. Une fuite d'huile oblige le Sergent-Chef Habidos à se poser à West Kalling.

Lieutenant D'Capart, sous-lieutenant Demas.
Capitaine Achlœsing.
Le Cdt Achlœsing abattu en flammes le 13-2-1943 réussit à sauter en parachute.



Sergent-chef Guru, aspirant Renaud
sous-lieutenant Demas.
Le s.c. Guru équipier du Comdt Achlœsing le 13-2-1943, bien que touché par un F.W. 190, réussit à rentrer à la base

Sergent-chef Maillier.
Grand, mince, blond, dont le visage porte une expression étonnante de détachement et d'idéal".
Il fut en combat aérien le 30.4.1942

Le 1^{er} Février 1943 le Capitaine Reilhac prend le commandement du Groupe de Chasse "Île de France".

Le 8 Mars au cours d'une mission de protection d'une expédition de 16 "Bérégovia" au-dessus de Rouen, le Sergent-Chef Habidos passe sur le dos et pique à la verticale. Évanouissement causé sans doute par la manque d'oxygène qui nous coûte un excellent camarade.

Le 9 Mars

Le Groupe décolle à 15^h15 pour le "Rodeo 177". Rapidement "Île de France" s'échelonne en altitude et patrouille dans la région de Caen à l'estuaire. L'opération est contrôlée par "Appledire". A 5 miles au Nord de l'estuaire de la Somme, à 22.000 pieds nous visons Nord-Est et passons à la verticale de Berck. Guidés par "Appledire" nous arrivons à 15 miles au Sud de Saint-Omer. Nous apercevons soudain, 6000 pieds plus bas, 12 F.W. 190. qui se dirigent vers le Sud.

Les sections "Rouge et Bleu" piquent aussitôt pour les attaquer. La section "Jaune" reste en protection haute car 5 appareils ennemis se trouvent légèrement plus haut. La surprise est complète, l'engagement est extrêmement rapide; 3 FW. détruits s'abattent vers la terre, un quatrième est endommagé.

Cependant, malgré la rapidité avec laquelle s'est déroulée le combat, un de nos avions a souffert; "Rouge 3" est obligé d'atterrir à Bumpone.

Le 14 Mars

A 17^h05, la Wing de Biagis décolle pour effectuer le "Rodeo 188" du 1^{er} Groupe. Le Squadron 611 est mené par le Wing Commander D'Alire, le 340 par le Commandant Reithac qui a pour numéro 2 le Wing-Co. Slater. La "Wing" doit patrouiller dans le secteur d'Arradetot pour en écarter la chasse ennemie.

Les Spitfires montent jusqu'à 35.000 pieds au-dessus de la Somme, puis perdent légèrement de l'altitude, traversent une mince couche nuageuse dont ils débouchent entre 22 et 25.000 pieds aux abords d'Arradetot.

Deux sections du 611 et deux sections du 340 se détachent alors pour attaquer quelques appareils ennemis qui se trouvent légèrement en dessous de la formation. Elles se trouvent aussitôt aux prises avec une quarantaine de F.W. 190. Le combat se déroule entre le Touquet et Boulogne.

Le Sous-Lieutenant Gouju détruit sur F.W. 190. et en endommage un autre ; le Sous-Lieutenant Bernard, après une longue poursuite qui le mène vers l'intérieur de la France, détruit également sur F.W. 190.

Dès lors les autres ont cherché à sauver ses victoires. Le Wing-Co. D'Alire et sur pilote du 611 sont abattus. Le Capitaine Reithac suivi de son N°2 le Wing-Co. Slater, pique près de la verticale pour attaquer une formation de 8 F.W. qui se trouve plus bas. Ces deux sont abattus.

Les Spitfires dispersés au cours de cet engagement rentrent à la base par petits groupes et à des altitudes diverses.

Commandant Reithac,
mort en combat aérien
le 14-3-1943.



"Image d'Escadrille : "D'Gouret explique le coup".
pous. Bienterrants D'Gouret et D'Capoart.



Mn. du "3 Flight" : Sergeant Vaculas !
"A la Gacor de : un peu inattendue chez
mr Breton"

Répos en Ecosse

Brem - Turnhouse

21-3-1943 au 9-11-1943

Un Beau chapitre de notre histoire se termine pour l'Ile de France".
Toutes les rencontres avec les chasseurs allemands, l'Inie la Chasse pure. Le Groupe a chèrement payé son tribut.
18 de ses pilotes ont été abattus, mais
23 appareils ennemis ont été détruits,
3 probablement détruits, et
30 endommagés.

Ces jours se suivent, mornes, chaque jour n'étant plus qu'à l'éternelle et monotone répétition de la jouteuse qui vient de s'écouler. Des mois passent.

Le Capitaine Fournier qui a pris le commandement du Groupe, pousse à fond l'entraînement des nouveaux pilotes qui viennent d'être affectés à son unité.

Le journal de marche relatant cette longue période est aussi épais et ennuyeux à lire que cette période fut longue à vivre.

Chaque jour est une nouvelle épreuve de patience. Ces mots reviennent sans cesse "Beau ou mauvais temps", le plus souvent mauvais. Des vols d'entraînement ont lieu.

Près de dix mois de la vie d'"Ile de France" que nécessaire de résumer en quelques lignes.

Les pilotes connaissent déjà Turnhouse, le Groupe y a déjà passé quelques jours lors de sa

à la fin de l'année 1941. Burnhouse est définitivement une base de l'arrière où les groupes récemment sortis du combat viennent se reposer.

La seule obligation est de maintenir constamment une ou deux sections de deux appareils en état d'alerte constant du lever du jour à la tombée de la nuit, pour être à même de décoller au plus vite dès réception d'un ordre de "Scramble".

Le groupe sera bientôt la seule unité de chasse de jour à assurer la protection du secteur d'Edimbourg. Désormais l'Écosse est loin de l'ennemi. Les bases aériennes allemandes les plus rapprochées sont sur les côtes de Norvège. Il est rare qu'un appareil de la Luftwaffe vienne se montrer dans ce secteur et encore plus rare qu'il soit intercepté.

Le mois de Mars se termine dans cette monotonie qui est une détente pour ceux d'entre nous qui viennent de passer plusieurs mois dans le Groupe, mais une déception, pour tous les pilotes récemment sortis d'école qui arrivent au Groupe, ne savant que mêlées avec Messerschmitt et Focke-Wulf, et qui doivent se contenter de vols de formation et de tirs sur manche remorquée.

Il plus on n'aime pas la fantaisie à Burnhouse. Le Lieutenant Alenard et le Lieutenant Pomolle l'ont appris à leurs dépens. Alenard était décidé à repérer la voiture dans laquelle sa femme et quelques amis se rendaient ce jour-là à Berwick. Une fois la voiture trouvée, ce fut une véritable fantasia autour d'elle, les avions piquaient, effleurant les arbres, les maisons, passant en rase-mottes dans les champs qui longeaient la route.

À son arrivée au Groupe, on avait dit à M. Molle "dis toujours ton leader". Il n'est pas utile de dire que ce jour-là il n'hésita pas un seul instant ; deux combattants per dorraient à cœur joie, quand

Ils recurent par radio l'ordre de se poser à Drem et de revenir à Gurnhouse par leurs propres moyens. C'est ce qui ils firent, un peu pernaudi, en autobus. Leur tenue, bottes de vol et chandail blanc, attirant un peu l'attention des populations.

Malheureusement, quelques incidents plus pernus vinrent troubler la calme quietude de ces jours.

Le 6 Mars 1943, le Sergent Comaille au cours d'un vol de formation entra en collision avec l'avion du Capitaine D'Gassart et s'écrasa au sol, en flammes. D'Gassart vaincu par la présence d'esprit qui lui coutumière réussit à se poser sain et sauf à Drem. On enterra Comaille le 10 Mars.

Quelques exercices d'attaque sur des Bombardiers sont parmi nos distractions les plus appréciées, autrement, nous de formation, P.S.X., combat tournant se partagent également nos Heures de vol.

Quelques patrouilles sont "scramble", mais, comme de bien entendu, toujours sans résultat. L'avion signalé est toujours tout d'abord un ennemi (Bandit), puis n'est plus qu'un suspect (Boogey), puis finalement devient un ami (Friendy). Ses pilotes ont surnommé cette sorte d'opération décevante, le "Bandit Boogeyfriendly Scramble".

Au début de Mai, le Groupe fait mouvement sur Drem. Drem dont les anciens du Groupe avait gardé un bon souvenir après les Prémades de Gurnhouse.

C'est à Drem qui une bonne nouvelle vient rejoindre le cœur de nos pilotes, le Commandant Schloesing abattu en combat aérien le 13 Février 1943 au dessus de la France a réussi à s'évader et vient d'arriver à Gibelton. Quelques jours plus tard, Schloesing vient rendre visite à son ancien Groupe avant de rentrer à l'Hôpital où il doit être soigné pour ses terribles brûlures qui il porte au visage et aux mains.

Le Groupe se lance dans la publicité, vol de formation au dessus d'Edimbourg et de Newcastle, au bénéfice de la semaine des "Wings for Victory".

Les mêmes exercices se répètent, avec toutefois une amélioration ; les pilotes disposent maintenant à Guillaire d'un champ de tir sur lequel il peuvent s'entraîner au tir au sol, sur de vastes cibles carrees inclinées à 45° du sol.

Quelques patrouilles escortent des convois au large des côtes d'Écosse.

On cours d'un exercice de coopération avec l'Armée de l'Air, le 22 juin l'avion du Dergent-chef Rosa prend feu, le pilote réussit à se poser dans un champ ; l'atterrissement est extrêmement violent ; Rosa a une chance inouïe d'en réchapper. Quelques jours plus tard, Chapman voulant améliorer ses tirs sur marche remorquée, décide d'ouvrir le feu à courte distance. Absorbé par sa manœuvre il fait tant et si bien qu'il rencontre le câble de remorque, l'arrache et endommage l'aile de son appareil. Dès lors cela, il revient normalement à la base.

Le début du mois de juillet nous est décidément néaste, l'Adjudant Pottet en difficulté avec son train se pose avec la jambe gauche non verrouillée à l'atterrissement ; son avion se fonce et est gravement endommagé.

Notre programme d'instruction comporte maintenant des attaques sur des Bombardiers Whitley qui appartiennent à l'O.E.M. de Binropp et que nous retrouverons à la verticale de notre base.

Le 14 juillet moins sensationnel, sans doute que celui de 1942, réunit tout le personnel du Groupe au Carlton à North Berwick. La soirée fut extrêmement animée.

Le lendemain, avec encore une légère aule de bois, le Lieutenant Bernard, par suite d'une cuite de glucol, fait un atterrissage forcé près de Blackford. Il s'en tire avec de nombreuses contusions dont il conservera pendant quelques jours des marques, ainsi qu'une raideur caractéristique dans la démarche.

Le 19 juillet, un groupe de Bombardement léger équipé de Mitchell B.25 vient se poser à Drem pour coopérer

avec nous. Attaque, escorte, rapprochée, top cover, tous ces exercices nous occupent pendant plusieurs jours. Puis, convois, décollages sur alerte, tirs, etc..., reprennent leur cours monotone jusqu'au jour où le Groupe de Chasse de nuit, le 488 équipé de "Beaufighter" vient s'installer, le 2 Août, dans le dispersal que leur laisse libre "B Flight" qui va rejoindre "A Flight" à l'autre bout de la piste.



Sergeant Bagarde.

De nouveaux pilotes sont affectés au Groupe; les Sergents Bagarde, Fillois, Burret et le Lieutenant Danlus qui arriveront à quelques jours d'intervalle. Profitant du beau temps, le programme d'instruction devient particulièrement chargé. Des exercices d'attaques contre des cibles sont parmi ceux que nous apprécions le plus.

Le 22 Août, une prise d'armes a lieu sur le terrain; l'A.O.C remet la D.T.C. au Lieutenant Goubu, puis pendant quelques jours, la malchance semble se charmer sur nous. Le 23, le Sergent Fillois atterrissant sans volets ni freins endommage son appareil.

Le 24, le Lieutenant Rouez se rendant à Prestwick a des ennuis avec son train qui s'éclate à l'atterrissement; il est admis à l'hôpital avec de légères contusions.

Le 26, le Sous-Lieutenant DiGartin. Prudhomme éclate un peu en se posant, son appareil est légèrement endommagé. Et la série continue ! Au cours d'un vol en formation serrée les Lieutenant Denlus et Bouchéz touchent l'extrémité de leurs ailes qu'ils endommagent légèrement.

Au début de ce mois, le "A Flight" avait été détaché
à Aux, le 6 Août, le Groupe est la seule unité de chasse de
jour à assurer la protection du secteur : Glasgow - Édimbourg.
mais les relations restent étroites entre les deux escadrilles.
Il est bien rare qu'une journée ne se passe sans qu'un pilote
de "A Flight" ne se rende à Drem, ou qu'un pilote de "B Flight"
ne se rende à Aux.

Le programme d'instruction du "A Flight" reste sensiblement
le même que celui du Groupe du Lieutenant Gautez qui fait
fonction de commandant d'Escadrille en l'absence du Capitaine
D'Gaspart. Des vols de nuit ont lieu chaque fois que le temps
le permet. Peu à peu tous les pilotes du Flight deviennent "Flight
Operational". Un nouvel accident stupide a lieu : le sergent
chef D'Gouvier faisant du passe mottes avec le Tiger Moth de
liaison du Groupe, heurte des fils à haute tension près de
East Golder ; l'avion prend feu et s'écrase au sol. D'Gouvier
se tire indemne de l'accident, mais son passager, le sergent
Leyval est légèrement blessé à la tête.

D'autres incidents ont lieu le 25 ; le sergent Beplace
entre en collision à l'atterrisage avec un "Grumann" ; son
appareil est sérieusement endommagé ; lui s'en tire indemne.
Le Lieutenant André fait une superbe démonstration d'at-
terrissage sur une roue, l'autre ayant refusé de sortir, il
n'abime que l'extrémité de son aile gauche.

Dans les premiers jours de Septembre, le Commandant
Fournier rentra à l'Hôpital d'Édimbourg ; en son absence le
Capitaine D'Gaspart prend le commandement du Groupe.

Le 11 Septembre, la cérémonie traditionnelle en l'honneur
du Capitaine Guynemer se déroule ; le Capitaine D'Gaspart
lit la dernière citation de celui qui est notre modèle à tous,
devant les pilotes et les mécanos rassemblés.

Le 22 Septembre, un de nos bons camarades et peut
être notre meilleur pilote nous quitte ; c'est le Lieutenant
Goubu qui est affecté au 165 Squadron.



Commandant Fournier.

Le Groupe est en voie de rééquipement avec des Spitfires 5 B. Le 25 Septembre nous sommes enfin complètement rééquipés. À son retour de permission de convalescence, le Commandant Fournier fait un vol local tard dans la soirée.

Nous touchons maintenant à la fin de notre séjour à Drem. Sir Chef Marshall Leigh Edallou de passage a averti au Commandant Fournier que nous n'étions pas oubliés et que en haut lieu on pensait à nous faire revenir dans un secteur plus mouvementé. Mais déjà nous avons

cru tant de fois à notre départ que nous ne savons plus que croire. Octobre se déroule lentement et la deuxième quinzaine du mois nous voit perdre trois pilotes au cours d'accidents.

Un cours d'un exercice au large de Berwick, le 19 Octobre, l'adjudant Pottel au cours d'un mouvement tournant du Groupe, perd soudain de l'altitude, pique vers la surface de la mer dans laquelle il disparaît. Des recherches sont entreprises pour le retrouver ; des dragueurs de mines y participent, on ne retrouve rien de lui ; seule une large tache d'huile à la surface de la mer marque l'endroit de sa disparition.

Le 27 Octobre, au cours d'un combat tournant, le sous-lieutenant Davibrook (alias Vaillant) et le Sergent-chef Gaine entrent en collision à 1000 pieds au-dessus de Kirleton. Le Sergent-chef Gaine saute en parachute, mais trop tard ; son parachute n'a pas le temps de s'ouvrir,

il est tué sur le coup. Ses deux appareils tombent en vrille, le sous. Lieutenant Davibrook qui n'a pu quitter son avion est tué également.

Nous sommes las d'un repos qui coûte plus de vies que la guerre ne nous en prendrait.

Décembre nous apporte le mauvais temps. Un de nos fidèles amis, le Flying Officer D'Geakin qui est avec nous depuis le 10 Décembre 1942, et qui s'est fait de chaque membre du Groupe un ami, nous quitte pour partir "overseas" les Indes peut-être.

Enfin l'ordre de départ est arrivé ! Le Groupe fait mouvement sur Perranporth en Cornouailles. dans le "13 Group".

Un autre déplacement pose de nombreux problèmes. Au cours de ce long repos, les pilotes ont réalisé quelques économies et presque tous ont réussi à acheter une voiture et chaque pilote veut emmener sa voiture.

Enfin tout s'arrange, certains confient leurs voitures aux mécaniciens qui préfèrent ce moyen de transport au train. Le Commandant ferme les yeux, désirant que tout son personnel se retrouve à Perranporth, dans le plus bref délai.

vingt quatre heures avant le départ de l'échelon volant les premières voitures s'en vont ; le Capitaine Demas parti en voiture



Capitaine Massart

Capitaine Demas

Lieutenant Royer

Lieutenant Reiveiller

avec le Lieutenant Royer est victime d'un accident. Il a de sérieuses blessures au ventre, son état est inquiétant. Il subit une opération dès son arrivée. Pendant quelques jours "B Flight" tremble pour la vie de son commandant, qui, grâce à sa solide santé, survit.

Le lendemain 7 novembre, deux sections sont postées en état d'alerte

à Drem, un DCoquito du Squadron 26, se pose trop long et finit sa course parmi les débris du dispersal de "A Flight" qu'il a presque complètement rase ; le Sous-lieutenant Bepage qui s'y trouvait n'est victime que de légères blessures à la tête.

Le 28, tout le personnel du Groupe demeuré sur la base se rend à la gare où un train spécial l'attend pour l'emmerer à Perramouth. Ces derniers avions, les dernières voitures quittent Drem.

Le repos est terminé, nous avons enfin tué l'ennui !



Drem, 7 novembre 1943.

..... un DCoquito se pose un peu long et finit sa course dans les débris du dispersal de "A Flight"...

..... mais ne fait heu-
reusement qu'une seule
victime : le Lieutenant
Bepage, légèrement
blessé à la tête.



"A" Flight - Escadrille "Paris".



Gurnhouse. April, 1943.

P/B. Vepage.

C^e D'Gassart. P/B. Reeve. B^t Reivelhac. P/B. Guiguard.



Drem. 22 Aout, 1943.

Pottel. de Verneilh. D'Gartin. Pudhomme.
Tilliol.

Chapman. Huin.

E^t. Corniglion. D'Colinier.

Rouer. D'Gassart. Cdr X....

Cdr Fournier. Demas. Reivelhac.

Guilloux.

Boudy. D'Gornier.

Charante.

Ce repos en Espagne nous coûte plus de vies que la guerre
ne nous en prendrait.

Sergent-chef Gaine
tué en service aérien le 27.10.1943.

Adjudant Pottel.

Tué en service aérien le 19.10.1943.



Durant le mois de D'Caro, 1943 de nombreux pilotes sont affectés au Groupe.

Lieutenant Boisot
arrive le 22 D'Caro.



Aspirant D'Cartier Grudromme
venant du 53° O.T.U. arrivé le
16. D'Caro.





Dremz . le 22 Clout 1943.

On cours d'une prise d'armes l'a.o.c.
remet la D.S.C. au Lieutenant Goubu .

Constitution de la 1AS^e Wing

Le Groupe de Chasse "Aile de France" fait partie maintenant, du 13^e Groupe de la Royal Air Force et lors de la constitution d'A.T.C.A., il est incorporé à ce nouvel organisme sous le commandement en chef de l'Air Chief Marshal Sir Loderic Mill.

Aile de France constitue avec Alsace, la wing de Perranporth qui sera successivement, sous les ordres du:
10. 11. 1943 au 6. 12. 1943 du Wing Commander (Peter) Dimmock.
7. 12. 1943 au 15. 2. 1944 du Commandant Duperrier.
16. 2. 1944 au 26. 4. 1944 du Wing Commander (Rou) Escarpel.

Perranporth, base de chasse est attachée à la base plus importante de Portreath, commandée par un Group Captain qui reunit sous ses ordres les deux aérodromes que survolent sans cesse des Wellington, Douglas, Bostock, en partance pour l'Afrique du Nord. Certains services de l'aérodrome de Perranporth, les magasins d'équipement, d'habillement, se trouvent à Portreath.

A partir de cette base le Groupe effectue de nombreuses missions qui peuvent se ramener à trois types principaux de missions d'opérations effectuées par le Wing

de Perranporth, opérant, soit seul en tant que grande unité aérienne (cas des sweeps sur la Bretagne), soit en collaboration avec les 10 et 11^e Groupes pour des opérations plus importantes (Rodeo ou Ramrod).

Il s'agit parfois d'escorter des bombardiers ; le Groupe y participe en tant que "close support", "top cover" ou close support ou des couvertures à priori sur l'objectif. (Cherbourg par exemple.)

Ces opérations font partie du plan général de préparation au débarquement et tendent à diminuer le potentiel de guerre ennemi par le harcèlement de ses voies de communication, la destruction de ses défenses fixes et l'attaque de ses ports.

De Perranporth, le Wing effectue de nombreuses missions sur la Bretagne que j'appellerai missions de fixation, au cours desquelles nos chasseurs obligent l'ennemi à garder une partie de ses forces aériennes. Ces missions constituent une menace pour les "Junkers 88" qui attaquent les appareils alliés au-dessus du golfe de Gascogne, à leur retour d'Afrique du Nord.

Ces missions sont parfois suivies d'attaques en vol rasant sur des objectifs au sol dans la région de Morlaix, Landivisiau et Saint-Sol-de-Béon. Une section de 4 appareils patrouille chaque jour au large de la pointe de Cornouailles et des côtes de Bretagne. Ces opérations effectuées en vol rasant sont destinées à intercepter à priori des patrouilles allemandes effectuant des missions semblables, ainsi qu'à repérer et à attaquer tout navire ennemi. À ces opérations offensives, se joignent les opérations défensives, escorte de convois, de bombardiers à leur retour de mission, d'appareils revenant d'Afrique du Nord transportant des personnalités importantes.

Perranporth

10.11.43 au 17.4.44

Dès leur arrivée à Perranporth, les pilotes du 3^{ko} Squadron retrouvent un ancien membre du Squadron, le Sous-lieutenant Lambert. Abattu en combat aérien au dessus de la France le 30.7.42, il vient de passer un an en France et après plusieurs tentatives, il est finalement arrivé à Gibraltar.

Le 10 au soir, le Commandant Gournier accompagne du Lieutenant Molle arrive par route après avoir visité en chemin l'O.S.M. d'Éhot où plusieurs pilotes français sont à l'entraînement et où deux anciens pilotes du Groupe, les Sous-lieutenants Etrefet et Huard, sont maintenus.

Les deux groupes : Alsace et île de France, constituent tous deux le Wing de Perranporth que commande le Wing Co. Simpson R.F.C.

C'est le 16 novembre que pour la première fois depuis son départ de Biggin Hill, le Groupe effectue une mission de guerre.

La mission : "Fighter Sweep" au dessus de Brest, dans l'espoir de rencontrer et d'intercepter les Junkers et Heinkel qui, partis des bases de Guiparas ou de Carriacou-Poulinc quittent les appareils alliés dans le Golfe de Gascogne ; c'est une mission sans histoire. Seule la flak de Brest ne nous déçoit pas ; elle est aussi abondante et nourrie que le Biscaya nous l'aurait laissé espérer.

Dans l'après-midi du 17, nous perdons notre premier pilote depuis le retour d'"Aé de France" en opérations. Partant pour attaquer des bateaux ennemis dans la région de l'île de Batz et de la Pointe de St-Mathieu, une section de huit appareils menée par le Commandant Tournier dépose la Pointe Gifard, lorsque le Sergent Gunnars, sans raison apparente file vers la surface de la mer où il disparaît aussitôt. Les recherches intensives exécutées par des dragueurs de mines et un avion de l'Air Sea Rescue s'avèrent vaines.

Le 6 Novembre, le Groupe se rend à Churchstanton pour prendre part au Ramrod 109 du 10^e groupe ; il est accompagné par le 341^e Squadron et décolle à l'aube. Il restera bloqué à Churchstanton par le mauvais temps jusqu'au 29 Novembre ; il en décolle le 29 au matin, mais un très fort vent en travers de la piste empêche l'atterrissement à Perranporth, le Groupe se pose à Portreath.

C'est le 7 Décembre 1943 que notre nouveau Wing Commander Flying, le Commandant Duperrier D.F.C. prend le commandement du Wing. Ancien commandant du 31^e, envoyé au repos en Novembre 1942, il est maintenant de retour parmi nous après avoir, insigne honneur, commandé le Wing de Biarritz.

Quelques exercices, des escortes de convoi occupent les pilotes entre les opérations.

Le 11 une mission prévue, le Ramrod 356, du 11^e groupe, est décommandée à cause du mauvais temps. Dans l'après-midi, au cours d'une prise d'armes, l'Air Officer Commanding 13th Group, remet la D.F.C. au Commandant Schlossing, au Capitaine D'Cartell, commandant le 341^e Squadron (Alsace) et au Capitaine Boudier.

Le temps devient de plus en plus mauvais et froid.
Le vent devient violent, atteint et parfois dépasse 60 km
heure, l'envoyant par-dessus les falaises au bord desquelles
l'aérodrome est construit, des paquets d'écume jaunie
qui rouillent les runways.

Le 18. la Wing de Perranporth effectue un sweep
sur la pointe de la Bretagne. St Malo, St Brieuc, Van-
nion. Le 22. la Wing se rend à Exeter pour prendre
part au Ramrod Mk du 1^{er} Groupe. De là, il fait route
vers Cherbourg qui est l'objectif des Bombardiers; la
Wing couvre à priori la Péninsule de Cherbourg parmi
les éclatements de la "Flak" tardis que les Bombardiers
attaquent.

Le 28 Décembre, Furst et Guipavas sont survolés
par la Wing; c'est la seule mission de la journée,
mais le soir c'est St Oöl, un St Oöl que chacun aurait
voulu passer en France, mais qui, une fois encore
nous voit sur une terre étrangère, que nous avons
apris à aimer, où tout le monde s'efforce de nous
faire oublier notre exil volontaire, mais qui n'est quand
même pas notre pays.

St Oöl, avions espagné de faire de ce St Oöl, une cérémonie
bien française; la messe de minuit est dite dans
une baraque spécialement aménagée par le Père Godard.
Toute la nuit, pilotes et mécanos, célèbrent St Oöl.
La bière, le whisky, le vin rouge, couleient à flots. On
cite encore l'histoire de tel pilote qui ne put jamais re-
trouver le chemin du mesp. qui marcha plusieurs heures
dans la lande et finalement, de désespoir et de fatigue
se coucha dans un fossé où il s'endormit en attendant
le lever du jour.

Le 30, à la plus grande émotion de tous, une

patrouille du 341 rencontre et attaque le F.W. 190. Ce combat est sans résultat, mais éveille en chacun l'espoir de trouver du poche dans notre secteur, ce que nous avions renoncé à croire.

Néanmoins le 1^{er} Janvier, le Groupe effectue son premier "instep" instep n° 19 du 10^e Groupe ; c'est une mission au cours de laquelle les appareils constamment au-dessus de la mer en vol rasant décrivent un triangle au large des côtes de Poer-taotane, dans le but d'intercepter navires ou appareils ennemis.

Quelquefois nos patrouilles s'approchent d'Ouessant ou s'éloignent vers l'Ouest au large des îles Scilly, et bien vite nos pilotes prennent en grappe ces missions au cours desquelles il ne se passe jamais rien, mais qui exige d'eux une attention constante. Puis quelques ennuis de moteur survenus au cours de ces mois n'aideront pas à nous donner la confiance nécessaire pour effectuer des vols de longue durée au-dessus de la mer et cela parfois, à plus de 150 kilomètres des côtes.

Au début du mois de février nous commençâmes à recevoir les premiers Spitfires IX qui devraient bientôt nous équiper.

Le 15 février, le Commandant Duperier est muté au Quartier Général des F.A.T.F. à Londres, le Wing Commander DiCarlo lui succède au commandement de la Wing et le 17, le Général Valin, accompagné de plusieurs officiers supérieurs de la R.A.F. vint nous rendre visite.



Spitfire IX. R.F.

Quelques pilotes du Groupe de Chasse
Île de France



Lieutenant de Bordas.
au Groupe depuis le 13.3.43



Adjudant Charasse
arrivé le 16.6.43.



Sergent Chef Vontel
arrivé le 10.8.43



Sergent Chef Standard
trois ans passés depuis son
départ de Carpiquet à bord d'un
Bücker Jungmeister.



Le Commandant D'ouchotte, ancien commandant de "A" Flight, qui avait quitté "île de France" le 9.2.42, marquait "Alsace" de victoire en victoire et remporta sa 1000^e victoire du secteur de Biggin Hill.

De gauche à droite :

S/Bdr. Charles,
S/Bdr. Tella Gore.

B. Aubry.
Cdt D'ouchotte.
W/co Deere.



quelques jours après cette visite à "île de France" le Cdt D'ouchotte était abattu, le 29.8.43 au-dessous de la Baie de la Somme.

De gauche à droite :

S/Bdr. Charles. Cdt D'ouchotte. Group Captain D'calan, W.co Deere.
(32 victoires.)

Lourd tribut

Le 25 Février, le temps se met au beau fixe, mais le froid est intense. La "Wing" que mène le W.C. D'Gauples décolle à 07^h45.

Le Lieutenant André semble décoller avec peine et, à peine les roues ont-elles quitté le sol, que de longues flammes sortent des pipes d'échappement du moteur dont le ronronnement devient perille puis irrégulier.

Alertés par le bruit inhabituel, nos camarades restés au mess se précipitent aux fenêtres et dans la grisaille du petit matin voient un appareil entouré de flammes frôler la falaise puis s'écraser dans la mer sous leurs yeux.

La Wing se pose à Bumpo d'où elle décolle pour aller à la rencontre des "tortueuses" que nos pilotes aperçoivent au Sud-Est d'Albert. Les Spitfires se mettent aussitôt en position et escortent les lourds jusqu'à la côte anglaise.

Au retour à Perranporth, quatre pilotes prennent part à un exercice d'évasion. Emmenés à plusieurs kilomètres du terrain dans un camion fermé, chacun, lâché séparément dans la nature doit revenir au terrain. Tous les mouvements sont bons. Habillé en civil, n'étant pas supposé connaître la langue du pays, le soit. disant évadé, que recherchent des patrouilles de l'Armée de terre, la Police et la Home Guard, peut voler une voiture, pénétrer sur un terrain, s'emparer d'un avion, monter dans un chemin de fer sans billet car il n'a pas d'argent.

Le but de l'exercice est de revenir au terrain par tous les moyens en échappant aux patrouilles qui tou-

Chasseurs - Bombardiers

2.3.44 - 2.11.44

Stage à Llanbdr

Reorganisation du groupe

Le 1^{er} au 7 D'Gars, le Groupe quitte Perranporth pour se rendre à Llanbdr, au nom difficilement prononçable, dans le Pays de Galles. Les pilotes doivent suivre un cours de bombardement en piqué et d'attaques au sol. Des cibles blanches triangulaires situées le long des côtes et mitrailleuse des véhicules, disposées à notre intention parmi les dunes.

Sous l'impulsion du Wing Commander D'Garbles, nos pilotes réalisent la plus grande partie qui ait été faite en une seule journée.

Le 4 D'Gars nous effectuons 52 sorties d'entraînement et le 5 nous battons notre propre record avec 61 sorties. Nos résultats étaient bons.

Le retour à Perranporth, une nouvelle période de mauvais temps nous empêche de prendre part à des opérations interessantes. Seuls quelques vols d'entraînement et un exercice de coopération avec l'Armée le 11 D'Gars nous réussissent à nous arracher aux parties de Bridge.

La deuxième quinzaine du mois voit un renouveau d'activité. Chaque jour nous décollons pour une ou deux missions sur la Bretagne. Le 17, un premier Dweep nous mène de la "Lizard Point", au Cap St Cathieu, puis au Cap de la Chevre, et à l'Obervrach où les récifs ressemblent nettement à des sous-marins. Quelques avions prennent part à un deuxième Dweep dans la région de Guipavas. Une Flak légère intense les accueille à Plouescat. Le Deraent-Chef d'équipe du 341 Squadron disparaît en mer sur le chemin du retour, peu après avoir traversé la côte bretonne.

Le 23, une section décolle sur alerte. Dans la région de Falmouth, le Lieutenant Roger tire quelques rafales sur un F.W. 190, mais ne peut observer aucun impact. Il le suit jusqu'à 20 miles au sud de Falmouth, mais ne peut se rapprocher suffisamment pour ouvrir le feu dans de meilleures conditions. Dégoûté, il revient au terrain.

Au milieu de cette activité, nouvelle pour Beaucoup d'entre nous, nous assistons à une transformation de la Wing de Perranporth. Grâce aux bruits qui courent, que l'on répète au moins, par des conversations entendues entre le Wing Commander et le Wing Co. station, nous apprenons peu à peu que notre organisation même va changer, sans peu.

Tous dépendrons plus d'Air Defense of Great Britain, nous sommes attachés à l'Allied Expeditionary Air Force qui est destiné à opérer sur le continent après le débarquement et plus spécialement à la 2^e Tactical Air Force qui est une de ses branches.

Une Wing de l'Aviation tactique pour donner efficacement son appui aux troupes et être à même de suivre leur progression, doit pouvoir se déplacer fréquemment. C'est à dire qu'il faut que nos services ne dépendent plus de l'aérodrome sur lequel nous pouvons nous fixer, mais appartiennent à la Wing elle-même, qui, dans ses déplacements sera suivie de ses services.

Des véhicules arrivent chaque jour ; camions, jeeps, voitures, radio, ambulances, et petit à petit, à la porte du terrain se constitue un vaste garage. Un jour nous voyons des mécaniciens occupés à peindre des lettres sur les voitures et c'est ainsi que nous apprenons que nous formons maintenant la 145^e Wing du 8th Group de la 2nd G.A.F.

Pour débarquer sur le continent il nous faut des mécaniciens particulièrement entraînés aussi les autorités de la R.A.F. décident elles de nous séparer de nos mécanos et de nous affecter en remplacement des spécialistes anglais. Cette décision soulève parmi les nos une émotion bien compréhensible et ce n'est pas sans une pointe d'émotion que nous voyons partir ceux qui, par leur travail nous ont permis de constituer cette belle unité dont nous sommes fiers. Des uns vont au "Lorraine" d'autres au "Berry", d'autres encore au dépôt de Camberley. C'est à 06^h05 qu'ils nous quittent le 27 Mars après un dernier "Adieu".

Prive de son personnel au sol, le Groupe est classé "non opérationnel" en attendant l'arrivée de notre nouveau personnel. Le 30, les premiers mécanos arrivent ; ce sont des hommes connaissant leur métier, désireux de bien faire, un peu étonnés de se trouver parmi nous ; nous sympathisons bien vite.

Au cours de plusieurs conférences qui nous sont faites dans les premiers jours du mois d'Avril, nous apprenons ce que sera l'Allied Expeditionary Air Force, qui sera appelé à travailler en appui direct avec l'Armée de Terre.

La 145^e Wing est née, nous prenons maintenant conscience du rôle que nous serons appelés à jouer dans les mois à venir.

Quelques exercices d'entraînement en liaison avec les 324 et 341 Squadron occupent la dernière semaine de notre séjour à Perranporth.

Le 12 Avril, l'échelon précurseur de la 145^e Wing

quitte Perranporth à destination de Diceraton.

Ce Groupe retourne dans le 1^{er} Group. Le 13, la plus grande partie du personnel non navigant rejoint Diceraton, mais le temps retarde le départ de l'échelon volant qui ne peut décoller de Perranporth que le 17 après déjeuner et se pose à Diceraton à 14^h50 après avoir effectué une formation en "Croix de Lorraine" au-dessus de son nouveau terrain.



Stage à Planbedz
7 décors 1944.

adj. n° 11 - Dg^r de Reunel. Dg^r Bagarde, Dg^r Trouillet. Dg^r Boudard.
Sgt. n° 10 etat. Dg^r Rosa. Dg^r Chapman. Ad^t Guilloux. S^t Reveilhac. S^t Bepage.
Df. Porchon. Dg^r Butel. S^t Bennard.
Sgt. Greu. S^t Guinanard. S^t Royer. Eⁿ Dicassart. W/Co. D'Carpiès. Cⁿe Demas.
S^t Homolle, S^t Bridoux. S^t Danlys.

Merslon

18.4.44 - 6.6.44

Trois jours se passent, et nous avons l'impression que notre vie n'est plus la même. Nous vivons d'une façon plus intense. Finis les jours heureux qui s'écoulaient lentement dans le confort d'un mois où de pourvantes W.C.A.W. veraient nous réveiller, astiquer nos chaussures et apporter de l'eau chaude pour nous raser. Une simple toile de tente nous protège des intempéries ; nous couchons dans un pie derrière une haie, à quelques mètres, seulement de nos appareils.

Le 21, les opérations commencent et pour la première mission offensive de D'Gerston, les trois groupes ayant à leur tête le W.C. D'Karples, décollent pour assurer la couverture d'objectifs près de Saint-Pol que bombardent 144 "D'Carauders". La flak lourde et légère accueille bombardiers et chasseurs mais ne leur font aucun mal. Au retour nos Spitfires se posent à Garamere ; ils rejoignent D'Gerston plus tard dans la soirée.

C'est le type même de la mission qui nous sera connaît presque quotidiennement pendant tout le mois d'Avril. Couverture, à priori, sur objectif attaqué par des bombardiers ; seul l'objectif change mais la mission reste la même.

Le 26, au retour d'une mission qui nous avait menée sur une gare de triage près de D'Orsay, le Waco Co. D'Karples entre en collision avec un appareil du 229 ; tué par le coup, il pique aussitôt vers la terre et s'écrase près de Shoreham. Des obsèques ont lieu le 29 à Chichester.

Le 30, le Wing Co. Crawford Compton .D.S.O.- D.F.C. prend le commandement de la Wing avec laquelle il décolle à 16^h45 pour assurer la couverture à priori d'objectifs situés au Sud de Dr. Pol. que vont attaquer deux formations de "Bostons". R.A.F., si ce n'est une Flak intense et précise à 30 kilomètres au Sud d'Abbeville qui endommage deux de nos appareils. Le soir même décollage à 18^h45 pour escorter 72 "D'Carauder" qui vont bombarder la gare de Thume.



Wing Commander Crawford Compton.

Après une journée d'inaction due au mauvais temps, la 115^e Wing décolle le 2 Mai à 15^h30 pour escorter des Stukas dont l'objectif est Damur et ses installations ferroviaires. Peu de temps après avoir quitté l'objectif, le Lieutenant-Colonel Lleurquin, commandant les "Cigognes"

entre en collision avec un appareil du 540, piloté par le Sous-Lieutenant Revere. Il réussit à ramener son Spitfire jusqu'à la côte anglaise où son moteur se lâche définitivement ; dans l'impossibilité de maintenir son appareil dont la moitié d'une aile a été arrachée, en ligne de vol, il saute en parachute et atterrit au bord de l'Ourthe. Le Sous-Lieutenant Revere a écrasé sur la terre de France. A nos missions habituelles, escorte de bombardiers et couvertures d'objectifs viennent s'ajouter les bombardements en piqué. École première, sortie de ce genre n'est pas couronnée de succès. Nous devons attaquer une position de lancement de V1. à Gorenfloz, à l'Est d'Abbeville, mais l'objectif est caché par les nuages et notre leader décide d'attaquer une "alternative target."



Capitaine McCampbell. 1/5th Wing.
 Lieutenant Reveillac. S/L R. Revere. Aloha.

Le 10/05/1944, le Lieutenant Revere fut tué en mission le 2 Mai, 1944

Le 10, douze Bombes de 500 livres s'abattent sur une rampe de lancement située au Nord-Est d'Alesdir ; trois d'entre elles tombent au centre de l'objectif. Au cours d'une deuxième mission sur une position située à Alesdir, trois Bombes touchent des bâtiments et trois ne manquent l'objectif que de peu. Le 12, mission de Bombardement en piqué sur une côte de V.I. à Grand Parc, au Sud-Est de Dieppe, défendue par une Flak lourde et intense qui touche un de nos appareils.

Le 13, c'est à Bonnetot au Sud-Est de Dieppe, 12 Bombes s'abattent sur l'objectif, une rampe de lancement. Cela les résultats obtenus ne correspondent sans doute pas à ce que l'on espérait de nous et nous voici expédiés à nouveau à Granvilliers pour y suivre un cours de Bombardement en piqué de trois jours.

Le 16, nos résultats sont moyens, le 17 bons, le 18 excellents et le 19, nous partons mettre notre science en application sur une position située au Sud du Gieport. On prend part à cette mission ; vingt-cinq Bombes de 500 livres sont lâchées dont 13 s'abattent sur l'objectif. Nous sommes fiers de nous et encore plus contents, lorsque le 20 l'ennemi nous renvoie dans la gare, scinder une poutre à munitions dans la forêt d'Arques, au Sud-Est de Dieppe.



Bombes de 500 livres.

Spécimens M. IX.

Dicerbon, Mai 1944.

Nous sommes appelés à apporter notre aide à la désorganisation, des voies ferrées ennemis et de l'ordre nous recevons, l'ordre d'attaquer locomotives, wagons, installations ferroviaires situées dans la région Étouville, Alençon, Flâne, Lassaycourt. La "Red Section" attaque un train à Falaise, un autre à Briouze et entre temps endommage trois camions, deux près d'Argentan et le troisième près de Falaise.

La "Blue Section" attaque la gare de triage de Bernay où un train est arrêté. Le Capitaine Demas touché par la Flak annonce qu'il va sauter en parachute. On ne saura jamais ce qui lui est arrivé. "Yellow Section" détruit un camion à 4 miles à l'ouest de Caen, mitraille quatre wagons dans la même région, et sans doute par goût du risque attaque deux positions de Flak et réduit l'une d'elles au silence. C'est une journée !



Le Capitaine Demas,
disparu en mission
le 21.5.1944.

Diaporama. Mai 1944

Bienvenu Royer

Bienvenu Reireilhac. Capitaine Demas.

Le 25 D'caï, pendant que nous prenons part à un vaste exercice de coopération avec l'Armée, répétition générale du débarquement, l'Air Marshall Sir Arthur Coningham, commandant en chef de la 2nd Tactical Air Force vient inspecter la 145th Wing et au cours d'une réunion des pilotes, leur parle du débarquement.

L'exercice "Lambourne", nom conventionnel donné à cette manœuvre, se termine le 28 D'caï et dès le lendemain nous repartons faire la guerre aux pistes d'envol des V1.

D'caï se termine dans l'attente ; chaque soir quand la nuit tombe, des Bombardiers commencent à survoler D'cerator. Chaque nuit le ronronnement des moteurs est ininterrompu. Quand ? Mais, mon Dieu, quand pourrons nous à nouveau la terre de France ?.....



D'cerator. Juin 1944.

de gauche à droite :

Edt. D'Cartell. Sq. Ldr. Goodrich. Sq. Ldr. Skipper. Group Capt. Guillaum.
Group Capt. D'Kalar. General Talar. Air Commodore ^{Béaumont} W. G. Deere
General Phoenix. W. C. Compton. 3^r Cl. Pouligny. C^e Aumonier
Horace. C^e Boudier. Edt Edt. Vuperrier. C^e Blondel.

Le débarquement

6.6.44 - 22.6.44

La certitude que le débarquement va avoir lieu se développe en chacun de nous. Ve 4^e nuit les mécaniciens reçoivent l'ordre de peindre des bandes noires et blanches autour des ailes et du fuselage de nos "Spitfire" afin de rendre l'identification plus aisée.

Ve 5, tous les vols sont interdits pour nous permettre de conserver tous nos appareils disponibles. A 19 heures, tout le personnel est rappelé de permission. Charles "l'Intelligence Officer" de la 115 Wing informe les pilotes que le débarquement sur les côtes de France aura lieu le lendemain matin. Toute la nuit des centaines de Bombardiers remorquant des planeurs survolent le terrain.

Ve 6, tout le personnel est atteint d'une fièvre inconnue depuis Dieppe. Avant l'aube tout le monde est debout ; la confirmation du débarquement en Normandie parvient au Groupe.

C'est seulement à 09^h00 que le Groupe décolle avec la "wing" pour effectuer une mission de couverture à priori des plages de débarquement du secteur Britannique. La Flak est intense au nord de Caen, mais le ciel est vide d'avions ennemis. Tous nos appareils sont de retour à 11^h00 ; ils décollent à nouveau à 14^h00 pour continuer cette couverture à priori qui paraît être la mission essentielle du jour. De retour à 16^h00, ils décollent à nouveau pour venir prendre leur

fonction au-dessus des plages entre Guernesey et Courseulles ; la mer grouille de bateaux qui, entre l'Angleterre et la France, forment un pont ininterrompu.

Le 20^e, nos chasseurs décollent pour la quatrième fois ; cette dernière mission consiste en l'escorte rapprochée de bombardiers "Albermarle" remorquant des planeurs "Horsa" qui ils devaient larguer en Normandie. L'escorte s'effectua sans incidents ; tous nos appareils furent de retour à 22^e 15.

Fatigués mais enthousiastes, les pilotes ce soir-là parlent fort tard, dans la nuit de ce retour en France que nous avions tant attendu.

Le lendemain plages et campagnes grouillent de vie. Des tanks alliés avancent vers Caen. La "Wing" semble vouloir réagir. Au cours de la première mission, couverture des plages de débarquement, la Wing, que mène le W/C. Crawford Compton apperçoit 5 "Junkers 88" au bord de Caen. Ceux-ci tentent de s'échapper en gagnant les nuages mais l'un d'eux atteint par une rafale tirée par le Wing-Co. prend feu et s'écrase au sol. Dans l'après-midi nos pilotes observent un combat qui se déroule au-dessus du terrain de Carpiquet mais ne peuvent y prendre part. Trois missions ce jour-là, et à chacune l'impression que nos plages s'étendent et se peuplent de troupes et de matériel. Le port d'Arromanches se désigne peu à peu sous nos yeux.

Le 8 juin, le Wing-Co. poursuit un T.W. 190 au bord de Caen, mais cette fois sa chance habituelle lui fait défaut, il le manque. La "Wing", inlassablement, patrouille la tête de pont : "Beach Head Patrol", ces mots reviennent trois et quatre fois par jour. La monotonie de la mission même ne nous lasse pas car chacun de nous conserve l'espoir de voir enfin sur avion poche et de le descendre.

Le 10 au soir, la situation paraît critique pour les parachutistes et les troupes aéroportées qui se trouvent

sur les rives est de l'Orne. Dix appareils du 340 décollent pour escorter trois "Stirlings" qui partent à basse altitude pour parachuter ravitaillement et munitions à ces îles.

"Beach Head patrol" le 11, le 12, puis une nouvelle victoire ; au nord Ouest de Caen, "île de France" attaque 15 FW 190, le Capitaine D'Gaspari, Mellow 1, tire sur l'un d'entre eux, il observe de nombreux impacts mais ne peut suivre le chasseur ennemi dans sa chute. L'adjudant Ouru, le perd de vue, mais voit soudain un nuage de poussière s'élever du sol



"Readiness"

Diceroton - 7 juin 1944

s.c. Boudard.

lt. Depage. lt. Véplana.

s.c. Rosa.

lt. Guinard.

Adj. Ouru.

lt. Bernard.

lt. Royer.

"Entre deux missions."

Diceroton - 7 juin 1944



lt. Boisneau . lt. Bridoux .

Pour la première fois, le 13 Juin 1944, deux groupes de l'escadre des Forces Aériennes Françaises Libres, "Alsace" et "Île de France" se posent sur le sol libéré de France. A 06"05 nos pilotes touchent la terre française; certains embrassent la terre, d'autres, émus, rendus gauches par cette émotion trouvent tout ce qui ils avaient plus beau que tout ce qui ils ont vu. A 18"15, nous quittons ce petit aérodrome de Sainte-Croix qui est tout ce que nous avons vu de la France, mais quelle joie en nos coeurs!



"Berneval - 13 Juin 1944."

		Sgt. de Reinald
Cpt. Gemanville	Sgt. Rosa	Sgt. Porchon. Sgt. Sanlys. Sgt. Vagarde
Sgt.	Sgt. Girardon	Cdt. Fournier
(Alsace)	(Alsace)	Sgt. Lambert
		Sgt.
		(Alsace)

D'après les renseignements qui nous sont communiqués chaque jour, notre avance serait arrêtée. Les allemands s'accrochent à Caen dont ils sont le pivot de leur résistance. De partout les S.S. Panzer Divisions se battent vers le front. Pour nous la tâche reste la même. "Beach head patrol".

De 19 à 21 heures, le Groupe décolle pour une mission de Bombardement en piqué sur un site de lancement de V1 à Romairiel ; au cours de cette opération, cinq bombes de 500 livres s'abattent directement sur l'objectif. Pendant ce temps, le Wing Co. décolle avec le Sergent Chapman à la recherche de V1. Ils en interceptent une au Sud d'East Bourne et la touchent ; après avoir renouvelé leur attaque, la V1 s'écrase dans un champ au sud-ouest d'Uckfield.

Le 20, nous patrouillons au-dessus de la tête de pont. Maloignies est en flammes. Deux de nos pilotes, le Lieutenant Bondu et l'Adjudant Huin se posent en France.

Le 21 nous escortons 100 "Halifax" qui Bombardent une position de lancement de V1 à Gisemont. Le 22, la 145 W.W. quitte Cerason pour s'installer à Tuntington.



..... finis les jours heureux, les barques confortables, le temps où déouvriantes A.A.T, venaient nous servir....

Après la mission -----



S' le Lieutenant à l'éveilzac et le p/Lieutenant tard
discutent le coup-----



Sergeant Welchat
"unes pilotes d'Île de France", ils participent à toutes
les missions -----



Sergeant D'Avila

Funkingdon

23.6.44 - 2.7.44

Selsey

2.7.44 - 7.8.44

Chaque jour voit le Groupe décoller à nouveau pour patrouiller inlassablement entre l'Orne et Omaha Beach. En plus de ces missions théoriquement offensives, car nous survolons les territoires encore occupés par l'ennemi, d'autres missions, purement offensives et de chasse pure nous sont confiées, au cours desquelles il s'agit avant tout de "balayer" le ciel de tout appareil ennemi. Le 27 Juin, c'est dans la région d'Avranches, Domfront, Alençon, Cabourg, que le Groupe effectue un "fighter-sweep".

Le 29, entre Domfront et Evreux nous apercevons 8 F.W. 190. et 10 Me. 109. Chuoitôt, les Détiniers basculent et attaquent. Le Wing Co. descend sur F.W. 190 et sur Me. 109 tandis que le Lieutenant Guignard abat sur F.W. 190. ; dispersés, démolisés par la mort de leurs camarades, les survivants s'échappent en rase-mottes. Aucun de nos avions n'a été touché.

En dehors de ces missions de chasse pure nous devons assurer la protection de pelotons de Bombardiers lourds qui s'attaquent aux rampes de lancement de V.I. ainsi le 24 Juin, 100 "Halifax" Bombardent une position de lancement à Gouville-en-Chaussée ; le 29, trois cent "Bancaster"

attaquent trois rampes dans la région de l'Ornevais. Le 5 nous escortons 250 "Bancaster et Halifax" qui bombardent des concentrations de chars et de blindés à Villiers-Bocage.

Sur s'achève dans l'attente de notre retour en France. Le 2 juillet, "Aé de France", quitte Funtington pour Delen. Nos pilotes connaissent déjà Delen; nous l'avons survolé bien des fois car le terrain étant bordé par la mer sur deux de ses côtés, en fait un repère utile.

A peine arrivés, les tentes pas encore montées, les caisses à outils des mécaniciens empilées les unes sur les autres, nous recevons l'ordre de décoller à 13^h25, pour escorter 125 "Bancaster" qui partent bombarder sur dépôt de V.I. à Cisemont. Simultanément d'autres formations attaquent des rampes de lancement dans la région de l'Ornevais. Le mauvais temps sur le chemin du retour disperse nos appareils qui se posent à Bumpn, Hawking, Bawchurch et Friston.

Le 4, une section de six appareils "leadé" par le Wing Commander Compton patrouille au-dessus des plages de débarquement. A 5 miles au sud de Caen, les Spitfires sont attaqués par une formation de 10 F.W. 190 et Me. 109. Attaqués par l'arrière et dans le soleil, ils nous auraient complètement surpris si le Lieutenant Lefevre ne les avait aperçus au moment même où ils piquaient pour nous attaquer. Ces chasseurs ennemis tentent des passes rapides et dégagent en piquant aussitôt. Un à parti par 2 F.W. 190 le Wing Co. réussit à leur échapper; le Lieutenant Morolle endommage 2 F.W. 190. Le Dergent également prend en chasse sur F.W. 190 et à moins de 30 mètres dans sa queue lui envoie de courtes rafales; des morceaux s'en détachent. A son retour au terrain il déclare l'avoir endommagé, mais il n'a tout lieu de croire que cet appareil fut probablement détruit.

Le Dergent également endommage également un F.W. 190.

Va mission principale d'"Aé de France" est maintenant l escorte des "Bancaster et Halifax". Le 6, rampes de lancement de V.I. à Marquise et Pécourt; le 6 également, réservoirs

d'essence, à Chartres ; le 9, rampe de lancement de V.I., au Sud-Est de Dieppe.

On cours de cette mission, les pilotes de la Wing apprécieront un combat qui se déroule au S.W. de Rouen entre Me.109 et P.47 (Thunderbolt). Des pilotes se précipitent vers le combat. Le Wing Co. Compton détruit un Me.109, le Commandant Fournier en abat un autre. Malheureusement, le Capitaine Boudier, un ancien d'"Île de France", alors Right Commander au Groupe "Alsace" est descendu par un P.47, alors qu'il poursuivait un Me.109.

Le 13, le Commandant D'Chloe après de longs mois passés à l'hôpital et en convalescence, enfin partiellement guéri de ses brûlures, revient au 340. Il est affecté comme commandant supernumeraire. D'Chloe et le Groupe renouent une amitié qui un an d'absence n'a pas amoindrie.

Le A.G. du "Bomber Command" envoie un message de félicitations au 145^e Wing.

"L'escorte que vous assuriez le 25 Juillet, au cours du bombardement du parc à munitions de Dr. Qz était excellente." -



Capitaine Boudier. Capitaine D'Cartell.
Perranporth. 13.12.42.

"Gros gars de la R.F.C. qui vient de leur être remise !"

Le Capitaine Boudier qui avait quitté "Île de France" le 13.1.43 fut descendu en combat aérien le 2 Juillet 1944.

Le même jour nous recevons la visite du Général Valin du Général Boussac et de l'Air Commodore Beaumont.

"Aile de France" et "Alsace" survolent le terrain en formation de Croix de Lorraine. La formation est impeccable ; chaque pilote revendique évidemment pour son groupe la plus parfaite réussite.

La diversité des objectifs de l'aviation de bombardement nous promène un peu partout à travers la France ; un jour à Fontainebleau, quelques jours plus tard Hazebrouck.

Dès lors, enfin d'autres missions nous sont confiées, en particulier des "fighter sweep" au cours desquels nous survolons, le 27, l'Aire en Caux, Versailles, l'ambouillet. Chartres, Eurex, Genouïra ou le Lieutenant Danlus attaque un véhicule blindé qu'il laisse en flammes ; le premier d'une liste qui va s'allonger chaque jour.

Voilà arrivé. Nous sommes un peu déçus de ne pas être encore en France. Nous sommes faits à la routine de l'invasion, aux deux et trois missions par jour, aux escortes fastidieuses, aux sweeps décevants. Le "bomber command" poursuit son offensive de juin contre des rampes de lancement et les dépôts de V.I. Le 2, la forêt de Dieppe, le 3, l'Aile Adam, le 4, Groisy au Nord-Ouest de Paris ; le 5, la forêt de Dieppe ; le 6, la forêt de Cappy au Nord-Ouest de Paris, sont attaqués. Toutes ces missions se déroulent sans incidents. Notre départ pour la France est d'ail- leurs imminent. Le même jour nous décollons pour Gargamère d'où nous partirons dans quelques jours pour la France.



Hangmere

6.8.44 - 19.8.44

Nous nous installons à Hangmere en Wing autonome. Après avoir pendant la journée du 7^e, effectué des patrouilles de couverture au-dessus de convois entre l'Angleterre et la France ; le Groupe décolle le 8 Août à 20^h20 pour escorter cent "Bancaster" et "Halifax" qui bombardent divers objectifs dans la forêt de Chantilly. Le bombardement extrêmement concentré s'avère particulièrement réussi. Une immense incendie se développe, une colonne de fumée noire s'élève jusqu'à 8000 pieds.

Le 9 Août est un jour bien rempli, notre commandant mène les 4 groupes de la Wing. A 20^h20, 34 avions, "leads" par le Commandant Étoulier décollent pour protéger trois formations de "Halifax" qui vont bombarder des rampes de lancement de V1. à l'Est d'Abbeville. Aussitôt le bombardement terminé, nos chasseurs effectuent un large "sweep" dans la région d'Abbeville et Dieppe, mais cela sans résultat. Un des Bombardiers, touchés par la flak s'abat à l'Ouest de Caen. Dix membres de l'équipage sautent en parachute.

Le 10, les "Bancaster" Bombardent un dépôt de V1. à Ougny, au nord-est de Paris ; le 11. la gare de triage de Sens ; le 12, une soutane à espence et un dépôt de munitions à Montrechard.

Au cours de cette mission, sur le chemin du retour, deux appareils de la "Yellow section", apperçoivent à basse altitude des avions qu'ils ne peuvent identifier,

Ils piquent aussitôt pour les reconnaître et se trouvent engagés avec l'Me.109.; le Sous-Lieutenant Béplang "Yellow 3" est abattu presque immédiatement et s'écrase au sol. Le Sergent Grouillet seul, fait tête à 6 ou 7 Me.109. pendant 20 minutes il s'accroche désespérément au combat, échappant à ses adversaires, quittant le moment propice où il pourra mettre à profit un instant de faiblesse chez l'ennemi. Il parvient à abattre un Me.109 et à en endommager un autre. Malgré la supériorité numérique de l'adversaire il réussit à dégager et à rompre le combat. Il ayant plus que vingt litres d'essence, il se pose en France, dans nos lignes et nous rejoint le lendemain.

Le 1k, le 3k et le 3k1 décollent pour escorter des "F.C.A. rauders" qui partent pour bombarder un objectif à Argentan le Rotrou. Après le décollage nos pilotes sont prévenus par radiophonie que cette opération est ajournée; ils patrouillent dans la région de Gioieux. Argentan à la recherche d'objectif au sol, camions ou blindés, qui ils pourraient attaquer. Par section de deux appareils le Groupe tout entier en rase-mottes cherche de nouvelles proies. Quelques véhicules sont attaqués.

Le Lieutenant Atomolle et le Lieutenant Bépage, Red 3 et 4, qui se sont aventurés vers Honfleur, franchissent la côte française à trop faible altitude lorsque le Commandant Dournier donne le signal du retour, et sont pris à partie par la Flak légère qui les touche tous deux. Deux obus touchent le Lieutenant Bépage dans l'aile droite et traversent le radiateur de glycole. Deux obus touchent l'appareil du Lieutenant Atomolle; le premier lui pend dans la longueur une pale d'hélice le deuxième déchiquète le réservoir supplémentaire de 65 gallons dont le contenu, par chance ne prend pas feu, mais se vide aussitôt.

Nos deux compagnons, à rejoindre nos lignes; Bépage se repose dans une meule de foin sur la rive ouest de l'Orne sous le tir de l'artillerie ennemie; Atomolle se

popo, à Dauex, d'où il repart le lendemain pour Éangmère avec une nouvelle hélice.



La "Phak" est loin d'être inoffensive !

Appareil du Généraut atomolle, le 14 juillet 1944.

À 14^h31, le Groupe décolle à nouveau pour patrouiller la région Nîmes, Bédouix, Argentan, pendant que 670 quadrimoteurs attaquent un objectif près de Falaise. À 18^h41, nouvelle mission, 36 "Carabins" attaquent un pont non loin de Pontoise. Ce soir même, la plus grande partie du personnel non navigant du 145^{ème} Wing nous quitte pour se rendre au point de rassemblement où ils attendront l'ordre de départ pour la France, ce qui, maintenant ne saurait tarder.

Nous quittons nos tentes que l'on charge sur les camions et pendant quelques jours nous goûtons la vie confortable du mess de Éangmère.

À partir du 15, nos appareils ne sont plus entretenus par nos mécaniciens habituels, mais par le personnel de la

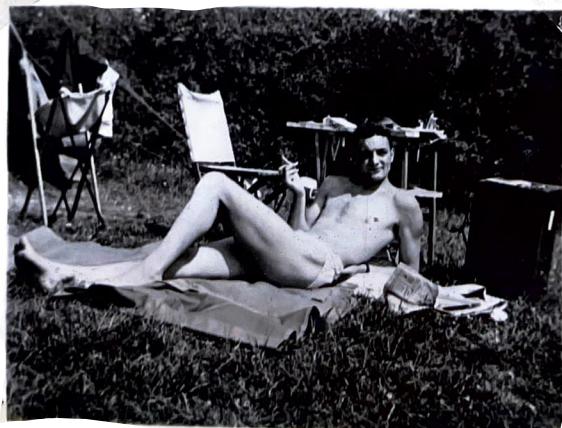
Base qui s'est substitué à eux. Nous retrouverons tout le personnel non navigant de l'Escadre en France.

Le 16, 2 locomotives sont détruites près de l'Écauvalo par la "Blue section", Lieutenant Molombe et Capitaine de Reynal. Au décollage deux appareils du Groupe entrent en collision ; l'un des pilotes, le Sergent Gronillet est tué, nous perdons ainsi un des nôtres qui venait de se réveiller, par son combat du 12. Ainsi un grand chasseur et un homme courageux. L'autre le Lieutenant Borude se tire indemne de cet accident.

Sergent Gronillet
mort pour la France le 16.8.1944.



Dono. Lieutenant Géplaza
tué en combat aérien le 12.8.1944.



Le 18, veille de notre départ en France, 49 appareils de la Wing menés par le Commandant Cartell du Groupe de Chasse "Alsace" escortant 150 "Lancaster" et 5 "Mosquito" qui Bombardent un dépôt de T.I. dans la baie de l'île Adam. A 20^h30, 50 avions décollent à nouveau pour courir huit groupes de 4 "Lancaster" qui Bombardent des rampes de lancement de T.I. dans le pas de Calais. La D.C.A. est précise, mais peu intense entre le Touquet et Boulogne.

Le 19, c'est le retour tant attendu; les quatre Groupes décollent l'un derrière l'autre et en formation serrée survolent Sangemere une dernière fois, franchissent le Channel et dans l'éblouissement des lumières de ce jour d'été, après un virage au-dessus de Bayeux se posent à Dommergues. La joie de ce retour sur ce petit terrain qui est pour nous la France, la certitude que cette fois-ci nous ne sommes pas là seulement quelques heures et qu'il nous faudra pas retourner en Angleterre, la gaîté enfantine de nos mécaniciens qui ont retrouvé enfin leurs avions et leurs pilotes, tout cela fait de ce jour un souvenir inoubliable.



Le Lieutenant Guignard abatit un F.W.190 au-dessus de la France le 29 Juin 1944.

Le sous-Lieutenant Beplana fut tué en combat aérien le 12 Août 1944.

Lieutenant Guignard, 2/Lieutenant Beplana

- Lieutenant "Bob" Gouby -

C'est au Champ d'honneur le 11 aout 1944.



- Arrivé à "Île de France" le 3 Octobre 1942, il quitte le Groupe pour le 165^e Squadron, le 24.9.1943 alors qu'il totalisait huit victoires. Il fut abattu le 11 aout 1944 alors qu'il appartenait au 611^e Sq.

Sommervieu

20.7.44 - 2.9.44

Sommervieu se trouve à environ deux kilomètres au Nord de Baume. La piste d'atterrissement est rudimentaire ; elle se compose d'une bande en terre battue, large de 60 mètres, longue de 1200, orientée Ouest-Est.

Le rôle que le Groupe est maintenant appelé à jouer est essentiellement tactique. Une nouvelle phase de la guerre ouvre pour nos pilotes qui vont maintenant opérer en tant que chasseurs-bombardiers en appui direct des troupes sur sol.

La guerre n'est plus que mouvement, chaque jour dans certains secteurs le front se déplace de plusieurs kilomètres. Cette phase est caractérisée par les mouvements généraux de retraite opérés par les armées Allemandes vers le Nord de la France et la Belgique. Notre rôle consiste à harceler l'ennemi en retraite, à lui rendre sinon impossible, tout au moins dangereuse l'utilisation des voies ferrées et des routes, à détruire la plus grande quantité possible de véhicules et de blindés. Voici notre tâche, ce n'est plus dans le ciel que nous cherchons ennemis et victoires, c'est vers le sol que nos yeux sont tournés.

Le 20 au matin, "B" Flight décolle pour effectuer une reconnaissance armée au delà de la "Bomb Line". Sur la rive droite de l'Orne, la confusion du front empêche nos pilotes d'attaquer, bien qu'il leur soit possible d'apercevoir à Veraville et à Évandeville quelques autos-mitrailleuses et que de nombreuses mitrailleuses lourdes aient ou-

vert le feu, toutefois nous ne pourrons identifier et encore moins repérer les positions encore occupées par nos troupes aéroportées.

Dans la région de Bernau quelques véhicules sont attaqués, mais il nous est impossible d'affirmer avoir détruit quoi que ce soit. Nos pilotes apprennent le métier dans lequel bientôt ils seront passe maîtres. Au retour le Sergent Gagard est obligé de se poser en campagne. Ce début d'été normand est pluvieux en diable; la piste n'est plus qu'une immense bande de boue dans laquelle nous patougeons. Impossible de décoller dans cette gadoue; nous en profitons pour prospecter les environs du terrain. A un certain moment nous nous arrêtons plein d'admiration pour le sérieux et la dignité de deux M.P. britanniques qui montent la garde devant une petite maison à deux étages aux jolisverts soigneusement clos et dont la porte, au judas grillagé est surmontée d'une énorme lanterne rouge. Il paraît que l'accès est interdit aux troupes. Deux de nos sergents ont renoué, je ne sais comment, à se procurer des vêtements civils et sont allés faire un tour. Ils racontent maintenant leurs promesses à qui veut bien les entendre.

Le lendemain matin, le terrain est toujours impraticable, mais já 18 heures, profitant d'une éclaircie, les avions prennent l'air. Le Capitaine Lennard attaque deux voitures à chevaux qui il détruit.

Le 24, l'état du terrain ne permet pas à nos appareils de décoller. D'autres ~~Mig~~ plus heureux disposant de "landing strips" en grilles ou goudronnées, semblent ironiques lorsqu'elles survolent B.B. Le Commandant Schlossing nous quitte après être revenu au Groupe à Daboey, comme Commandant adjoint. Il s'en va aujourd'hui prendre le commandement d'Alsace que quitte le Commandant Kartell. Un de nos pilotes, le Lieutenant Gixdoux Galloni d'Autriche, célèbre parmi nous pour ses qualités de caricaturiste,

sa verre canotique et son visage de pirate barbaresque, va rejoindre un escadron de "Luphoon" commandé par le Commandant Ezano.

Enfin, le 25, le soleil qui nous a boudé a vite fait de pecher la piste. Aussitôt les premières sections décollent. Ses missions, reconnaissances armées, au nord-est de Caen et surtout le long de la Seine où nos pilotes détruisent de nombreux véhicules. Le Sous-lieutenant Gambert, qui après une longue absence, a rejoint le Groupe depuis peu, est brûlé au visage. Au moment où il met le "contact" pour démarrer son moteur, des rafeurs d'espence s'embrasent. Il est aussitôt envoyé à l'hôpital.



Sous-lieutenant Drivé doux
Galloni di Nostria,
quitte l'Île de France
le 26. 8. 1944.

Quis c'est le 26 Août. A 10^h 25, la première section décolle ; un de nos avions touché par la "Flak" au nord de Bénichat, revient au terrain avec une portion d'aile arrachée. L'Adjudant-Chef Huin, qui fait partie de la



Sous-lieutenant Gambert.

Arrivé au Groupe le 13.5.1942 il fut descendu le 30.7.1942. Réaffecté à "Île de France" il est victime d'un incident au sol le 25.8.1944 et grièvement brûlé au visage.

deuxième section qui décolle pour effectuer une reconnaissance au nord de Rouen, attaque une voiture légère, mais touché par la "Flak" il explose et s'écrase au sol. A 14^h45, huit avions du 340 décollent avec le 7^e squadron pour effectuer un "Raider sweep" dans la région Rouen - Gouy-Saint-André. Un pilote du 7^e ne rentre pas. Dans la soirée, une section du 341^e squadron, conduite par le Commandant Oehloesing attaque des véhicules ennemis au nord de Rouen. Leur attention tournée vers le sol, nos camarades ne voient pas venir 50 Me.109 et FW.190. Ces chasseurs allemands attaquent, le Commandant Oehloesing est abattu en flammes, l'avion de son n°2, celui du Lieutenant Parent, touché, prend feu, le pilote gravement blessé au bras gauche par un obus, réussit à sauter en parachute. Il est fait prisonnier. Seul, le numéro 3, sauve sans doute par une inaptitude au pilotage constatée depuis bien longtemps, réussit à rentrer à la base. Soirée de déni pour la 145^{eme} Wing.

Commandant Oehloesing
tué en combat aérien le 26 Août 1944.



Affecté à "B" Flight lors de la constitution du Groupe le 16.11.1941. Le Capitaine Oehloesing est abattu en flammes le 13.2.43 alors qu'il commandait "Aile de France". Ayant réussi à sauter en parachute il rejoint l'Angleterre en mai 1943. Réaffecté au Groupe il part prendre le Commandement d'Alsace le 24 Août 1944. Deux jours plus tard le Commandant Oehloesing est tué en combat aérien au nord de Rouen.

Le 27, le lendemain nous sommes sur le "look-out" pour les chasser les ennemis. Des avions sont "scrambled" pour intercepter des appareils ennemis dans la région de Rouen, mais la recherche est vaine. Ces reconnaissances armées continuent. Le Lieutenant Darlus détruit deux camions et le Lieutenant Gépage en endommage un autre aux environs de Caudebec.

Le 28, mauvais temps dans la matinée; dans l'après-midi, une section décolle pour effectuer une reconnaissance du temps dans le secteur d'Épette. Amiens. Rouen et communiquent leurs observations par radio. Elle atterrit à 16^h55.

Les 12 avions du Groupe décollent par section de quatre à 19^h55, 20^h15, et 20^h25, pour effectuer des reconnaissances armées au nord de la Seine.

Le Capitaine Massart détruit un camion et endommage une voiture dans la région de Gournay; le Capitaine Osmanville endommage également une voiture dans la même région.

Le Capitaine qui mène la 2^e section endommage un camion, puis longeant une route aperçoit un peloton motocycliste qui, à toute vitesse, se dirige vers le Sud. Avant qu'ils n'aient pu s'entendre, le Capitaine Bernard venant du nord, les attaque lâchant trois bombes d'une longue rafale. Le Lieutenant Molle détruit un camion et en endommage un autre. Le Sergent-Chef Rosa de la troisième section détruit deux voitures blindées. Partout la T.C.A. légère est nourrie.

Le 29 et le 30, le mauvais temps rend le terrain inutilisable. Quelques pilotes en profitent pour sauter dans la jeep du Capitaine Blondel, du 14^s Wing et vont visiter les champs de bataille de Falaise où le combat vient de se terminer. Darlus nous fait un récit saisissant de sa visite; chars détruits, matériel de toutes sortes, armants, prisonniers allemands ramassant les morts. Chacun revient avec un casque de P.A. des insignes et autres bricoles.

Le 31, douze avions du Groupe effectuent une reconnaissance armée dans la région d'Amiens. Le tirage ennemi est intense. Ces pilotes obtiennent les résultats suivants :

Capt. Maupart	1 voiture blindée détruite, 6 camions endommagés.
Capt. Danly	1 voiture blindée détruite, 2 camions détruits, 3 camions endommagés.
Cap. Royer	2 camions probablement détruits. 2 camions endommagés.
Adm. Gépage	2 camions détruits. 3 camions endommagés.
Adm. Butel	3 camions endommagés.
Adm. Chapman	1 camion probablement détruit.
Capt. Porchon	2 camions endommagés.
Adm. Reunel	3 camions endommagés.

Le 1er Septembre, reconnaissance armée dans la région Abbeville - Amiens. La Wehrmacht s'enfuit vers le nord ; ces pilotes contribuent à accélérer ce mouvement de retraite.

Dans la soirée, douze appareils décollent pour effectuer la même mission. Ils trouvent aux environs de Saint-Omer un convoi camouflé le long d'une route. Ces pilotes attaquent et obtiennent des résultats remarquables :

Adm. Fourrier	2 voitures blindées probablement détruites et 1 voiture à cheval endommagée.
Capt. Maupart	1 camion détruit, 4 endommagés
Capt. Henrard	2 voitures à chevaux détruites.
Adm. Dubois	1 camion endommagé. 3 voitures à chevaux probablement détruites et 3 autres endommagées.
Adm. Davila	2 voitures à chevaux détruites
Capt. Porchon	2 autres endommagées
Capt. Jeveilliac	2 camions endommagés.
Adm. Curu	2 camions et 1 voiture à cheval endommagés
Capt. Fleuriquin	4 voitures à chevaux détruites
Capt. Royer	1 camion détruit, 2 autres endommagés
Capt. Homolle	1 camion détruit, 2 autres endommagés
	2 camions détruits.

Le lendemain nous quittons Sommervieu ; l'ennemi est trop loin pour que nous puissions encore opérer efficacement à partir de B.-B. ; il nous faut suivre le front et nous faisons le premier de ces bonds qui, d'aérodromes en aérodromes nous mèneront jusqu'en Allemagne au jour de la Victoire.

Bernay. Gamache. Lille

Une semaine calme, l'état du terrain ne permet pas de décoller ; nous en profitons pour visiter Bernay (B.29) et nous y faire des amis.

Après nous être nourri pendant près d'un mois de Corned beef et de pommes de terre déshydratées, nous apprécions fort les entrecôtes et les frites que l'on peut consommer à chaque repas dans les restaurants de Bernay.

Dans un petit café près de la maine nous retrouvons le pastis, nous buvons les tournées que nous offre l'ancien combattant Émile : "Toi aussi, j'étais dans l'Aviation." et acceptons les invitations à déjeuner. Il n'y a pas d'affaire pour les maîtres-ses de maison, chacun de nous mange comme quatre !

Le Sergent-Chef Boudard et le Sergent Doutet foulent vraiment la ville pour renouveler leurs exploits de bauex.

Un accident vient endempler notre calme séjour, parfois si calme que nous pourrions croire que nous sommes loin de la guerre. Décollant pour effectuer un "Fighter-sweep" dans la région de Lille, à Omer-Abbeville, le Lieutenant Royer est obligé de se poser, au pire, après avoir quitté le sol. À quelques mètres du sol il réussit à tourner sur 180° pour prendre sa piste dans le sens opposé à celui du décollage. Toujours sans moteur, hélice calée, train sorti, il commence à arrondir, lorsqu'il apperçoit des enfants sur la piste, il tire légèrement sur le manche pour les éviter, sa vitesse est trop faible, il déclanche, et écrase au sol. Il est tué sur le coup.

Vientenant ~ Rouen



Dicté pour la France le 3 septembre 1944.

Le 6, sept avions décollent pour aller lâcher sur le Havre des bombes spéciales que l'on vient de nous apporter dans le plus grand secret. Ces bombes contiennent des tracts incitant la garnison allemande à se rendre ; nous devons les lâcher sur la ville de telle façon que le vent portant les tracts assure ainsi une meilleure distribution. La "Flak" est abondante. Quelques coups de canons rappellent à ceux qui seraient tentés de le croire, que les feuilles de papier ne sont pas nos seules munitions.

Des le lendemain, nous commençons à préparer notre prochain déménagement qui va nous mener cette fois jusqu'à Gamache près d'Abbeville.

Le 8 et le 9 Septembre, le terrain est inutilisable.
Le 10, nous quittions Bernau pour Gamache. (B.37.)
La bande d'atterrissement est éloignée de tout.
Quelques coups de "Bulldozers" ont rapidement comblé
les sillons. C'est l'installation la plus sommaire que
nous ayons encore eue. Le 11, Septembre nous retournerons
par trois fois lâcher nos fameux tracts sur le Havre et
le 12 après deux reconnaissances armées sur l'Escout
nos avions atterrissent à Gille - Vendeville (B.51.)

C'est un aérodrome avec "runways" en ciment,
abris pour les avions, barraques pour le personnel... etc.
De plus, la proximité de Gille est un des charmes de
notre nouvelle base. Des le premier soir, nos uniformes
bleus, briques pour la circonstance, se font remarquer
dans toutes les boîtes de Gille, au milieu du kaka
général.

Le 13 Septembre, au cours d'une reconnaissance
armée sur les Bouches de l'Escout, nous endommageons
deux locomotives et plusieurs wagons, deux
camions, 2 voitures et 6 chalands. Dans l'après-midi
une mission de Bombardement en piqué sur des posi-
tions d'artillerie au bord de Grand, se déroule sans
incident.

Bombardement en piqué, attaques contre la na-
vigation ennemie, voilà quelles sont les deux missions
principales à partir de Gille.

Le 7 Septembre, Bombardement en piqué sur le port de
Erneuf en où se trouvent des chalands destinés à l'é-
vacuation des troupes allemandes qui tiennent la
rive sud de la Scheldt vers la presqu'île de Walcheren.
Le Bombardement peu précis est suivi d'une attaque
au sol sur différents objectifs. La Blue section "leadé"
par le Lieutenant Dahlus, attaque un convoi camouflé
sous les arbres le long du canal qui aboutit à
Erneuf, perpendiculairement à la Scheldt.

Ce convoi est composé en grande partie de voitures de Flak. Dès la première attaque une Flak extrêmement dense accueille nos appareils qui dégagent et piquent à nouveau sur l'objectif. Au cours de cette deuxième attaque, l'appareil du Lieutenant ^aBorudz, Blue 2, est touché et prend feu. Après deux tours de vrille il s'écrase au sol en une terrible explosion.

Nous jalonnons notre route. Si il est long et pérille le chemin qui mène au cœur de l'Allemagne, où chaque étape nous coûte un ami. Il y a quelques jours, nous laissions derrière nous, Thun, Schloesing ; hier, Rouen ; aujourd'hui ^aBorudz.

Le soir même, file pour la dernière fois s'épate sous nos ailes. Encore bord en avant nous voici à Welvèger, près de Courtrai en Belgique à quand l'Allemagne.



Sergeant Chapman. 2/B. Porcheron. Lieutenant Thomolle.



Touristes visitant l'enfance

Lieutenant Roidoux

Lieut. Medicin Eauhades. Lieut. Danhus. Bt. Col. Pouliquen

Campagne de Belgique - Hollande

Wevelgen

17. 9. 44 - 1. 11. 44

Après cette retraite éprouvée à travers la France les Armées allemandes se sont arrêtées en Belgique. Incapables de prévenir la chute d'Anvers ; la Wehrmacht s'est accrochée aux Bouches de l'Escaut, elle tient la rive sud de la Scheldt, la presqu'île de Walcheren et sur la mer du Nord, tous les ports qui pourraient être utilisés par les Alliés pour leur ravitaillement Calais, Boulogne, Dunkerque.

Nous vivons maintenant une période statique de la guerre au cours de laquelle nous operons en liaison étroite avec l'Armée Canadienne rattachée au 21^e Groupe d'Armée. Nous appuyons les troupes au sol dans leurs progressions par des bombardements en piqué et des attaques en rose. mottes sur les points présentant une importance tactique : G.G. divisionnaires, carrefours, concentrations de véhicules et de personnes.

Nous les objectifs se trouvent à une distance sensiblement égale de Wevelgen (B.55.) ; les missions sont nombreuses mais de courte durée, 40 ou 50 minutes.

Wevelgen sur la route de Courtrai à Ecaïn est un aérodrome qui utilisait encore les Allemands quelques jours auparavant. De nombreux Bazaars peu endommagés bordent la piste, dissimulés sous des filets à camouflage habilement disposés par les Allemands ils n'ont que peu souffert des attaques dont le terrain a été l'objectif.

Étrenne de chasse de la Luftwaffe c'est de là que partaient en 42, les escadrilles de Me.109 et de F.W.190 contre lesquelles nous nous sommes battus en 1942. Des barraques installées par les Allemands abritent aujourd'hui nos pilotes qui connaissent pour la première fois depuis le débarquement un confort relatif.

Dès notre arrivée le temps se gâte. Nous en profitons pour filer à Courtrai et prendre contact avec la population, avec laquelle nous sympathisons bien vite. Les Belges ont un appétit qui nous surprend, mais nous nous mettons bien vite à l'unisson et aussitôt après nous étions fait indiquer les deux meilleurs restaurants de la ville. Nous apprécions les chateaubriands crus comme ça, les bons vins que l'on peut encore trouver et surtout, l'ouverture appréciable, celles portant l'étiquette "réservée à la Wehrmacht". Quels bons diners !

Le 20 Septembre le vent se lève, bombardement en piqué des canons sur rails au sud-ouest de Calais. Le 21, un G.G. divisionnaire à l'est d'Anvers que nous laissons en feu ; le 22 également, la commandantur de Dunkerque, neuf coups au but ; le 25, un croisement de routes au sud-est de Breskens, deux coups au but ; le 26, un G.G. au sud-est de Dunkerque que nous attaquons au milieu d'une pluie de flak.

Mais la fin du mois nous voit reprendre notre vrai rôle de chasseur. Ces parachutistes qui se sont emparés de Slimèges n'ont pu réussir à capturer Arnhem. Contre-attaqué par des anglo-divisions leur position est critique. Des appareils ennemis, Me 109 et 262, F.W. 190 les harcèlent. Nous devons assurer la couverture à priori de la région d'Arnhem. Au cours d'une de ces missions le 24 Septembre, nous apperçevons volant plus bas que nous un Me.109 qui disparaît aussitôt dans les nuages qui nous cachent la terre. Alertés par cette vision rapide et rare, nous décrivons un large orbé au-dessus du banc nuageux dans lequel il vient de disparaître. Soudain nous voyons jaillir des nuages

Me.109 et F.W. 190, isolés ou par sections de deux appareils qui, nous apercevant, plongent aussitôt dans le coton protecteur ; nous piquons légèrement et volons à effeuiller les crêtes diaphanes de ce champ de neige irréeelle.

Un Me.109 apparaît parmi nous, amorce une manœuvre aisément déjouée et s'apprête à dégager en piquant. Guérard plus rapide, tire une courte rafale. Une violente explosion à l'implanture de l'aile droite du 109 qui disparaît dans les nuages. Quelques instants plus tard, sous nos yeux étonnés, le Me.109 montant à la verticale train sorti et en rettant de la Guinée passe sur le dos et désespérément pique vers la terre.

Dimeques est prise, les chars traversent la Digos mais l'opération n'a rapporté qu'un succès partiel, nous n'avons pu nous emparer d'Arnhem.

Octobre nous apporte le froid, la pluie et la brume. Cais des qu'une éclaircie le permet nous décollons pour Bombarder en piqué positions d'artillerie, soutes à essence et à munitions, nœuds routiers et ferroviaires.

Le 2 Octobre nous Bombardons et mitraillons un objectif situé dans un Bois près de Bretch ; le 5, un dépôt de munitions à Oost-Souboura dans l'île de Walcheren ; le 6, des positions d'artillerie au sud-ouest de Gilburg, puis au cours d'une deuxième mission des batteries de 88 mm. au sud de Berkens. Le 10 nos appareils décollent par sections de deux et à 5 minutes d'intervalle, pour Bombarder le village de Schoondijke. Onze Bombes tombent sur l'objectif. Une maison utilisée par l'ennemi comme dépôt de munitions explose, causant un vaste incendie dont les flammes s'élèvent jusqu'à trois cent mètres ; nous remplissons la même mission l'après-midi et le 11 au matin, nous décollons à nouveau à 10 minutes d'intervalle pour attaquer le même objectif. Onze Bombes sont lâchées sur le village ; sept d'entre elles tou-

chent des maisons dont deux s'effondrent. L'adjudant Dubois touché par la Flak part en ville et s'écrase au sol. A partir de 12^h45 nous repartons pour D'echoondijke et cette fois-ci, nous ne nous contentons pas de lâcher nos Bombes, nous piquons jusqu'au sol pour mitrailler les villages, les prés, les haies et les fossés avoisinants. A 15^h15, huit appareils à dix minutes d'intervalle partent à nouveau achever de détruire ce qu'il reste de D'echoondijke.

L'attaque se poursuit chaque jour avec la même intensité de part et d'autre. Les batteries d'artillerie constituent maintenant notre objectif principal.

Le 20 octobre, nous recevons l'ordre du jour suivant que nous adressé à l'Air Vice Marshal N'Drown Commandant, le 8th Group.

"L'effort que vous avez fourni au cours de la semaine qui vient de s'écouler est sans précédent dans l'histoire du Groupe. C'est sans doute le plus important support direct qui ait jamais été donné par l'Aviation à une Armée.

Je me rends compte de l'incessant travail et de l'attention de tous les instants nécessaires pour que nos avions puissent être utilisés avec le meilleur rendement et continuellement au-dessus du front si peu étendu. Ce petit nombre d'accident même sur nos terrains surpeuplés est la preuve de l'excellente préparation des missions, de la qualité des pilotes et de leur discipline en l'air.

Le résultat de vos efforts, c'est la démoraleisation de l'ennemi et la fin du combat dans la tête de pont de Berkens. L'Armée peut maintenant débarrasser la Belgique des Boches et puisse notre aide interrompue, l'aider à nettoyer également la Hollande."

(15 Octobre 1944)

Le temps se gâte dans les derniers jours du mois et le 27 quelques pilotes vont à D'echoondijke que viennent

de quitter les Allemands à la recherche du corps de l'Adjudant Dubois, qu'ils trouvent dans son appareil.

Le 28, nous attaquons des positions d'artillerie près de Fleschingues, au milieu d'une Flak intense et précise. Sur la rive sud de la Schildt, le T/B. Hector recherche le corps du Lieutenant n° 30046. Les Allemands l'avaient enterré dans un trou près de son appareil, après l'avoir frappé à coups de pieds, pour venger la mort de leurs officiers tués au cours de cette attaque. Les Hollandais l'avaient exhumé et transporté au cimetière de Sluiskil où il repose maintenant.

"Aile de France" particulièrement fatigué par ces derniers mois d'opérations est désigné pour partir en Angleterre. Le Groupe "Berry" nous remplacera. Le 30, au soir, après deux dernières missions, l'une sur Kroke, l'autre au nord-ouest de Fleschingues, nous commençons à préparer notre départ pour Biggin Hill. Individuellement nous avons eu beau faire des pieds et des mains pour rester en opérations, mais nos efforts n'ont pas été couronnés de succès et nous voulons arriver peut-être avec une certaine amertume ceux qui vont prendre notre place dans la 145^e Wing. Le 2 Novembre, nous montons à bord des "Yakotas" qui vont nous emmener en Angleterre et avec une petite pointe d'émission nous regardons défiler ces campagnes et ces villes, quelques fois griffées par les combats, que nous avons débarrassé de l'ennemi.

Retour en Grande Bretagne

Biggin-Hill

Novembre 1944

Sept heures du matin. Un camion attend à la porte de nos baraqués. L'air est froid, le ciel est sombre, les pilotes ne rient pas, ils s'entassent pêle-mêle dans le trois tonnes, haut sur pattes. Nous partons vers le mess.

Où, ce n'est plus le Biggin-Hill de 1942, ce Biggin-Hill entouré, jeune et enthousiaste qui établait avec orgueil la liste de ses victoires.

Depuis, il y a eu le 6 juin 1944, la libération grandiose, sanglante et désordonnée, des "airfields" envahis par une foule endimanchée et folle, à travers laquelle, nos patrouilles, décollant devaient se frayer un passage !

Notre Groupe est de nouveau en Angleterre car la guerre dure. Nous venons de Belgique, de Courtrai exactement. Nous sommes ici pour nous reposer. "Vous aurez de temps en temps une mission d'escorte, nous l'avons dit, pour vous maintenir en forme".

Skippions d'escorte ! Skippions fastidieuses, il fait froid et c'est long. L'Allemand ne se montre plus depuis longtemps.

Un "spitfire" dans une mission d'escorte, c'est une première fois où nous assistez impassible à l'exécution d'un programme impitoyable. Nous n'avons rien

Gaire, - je parle en jargon. Éviter ou faire semblant d'éviter quelques éclatements de 88 ou de 105, voir un ou deux Mle. 262 prendre l'espace à une vitesse qui vous laisse rêveur et regarder le sol et les destructions qui s'accumulent sous vos yeux, regarder derrière vous aussi. On ne sait jamais !

Voici approximativement le déroulement d'une mission d'escorte.... Si notre mission doit être une mission d'escorte, il convient toutefois de préciser qu'il y a plusieurs façons de protéger ou d'escorter des bombardiers. Chaque formation de chasseurs a un rôle bien défini à remplir et au temps où la Luftwaffe montrait les dents, une vaste opération de bombardement de jour n'était que la juxtaposition judicieuse de plusieurs opérations de moindre envergure exécutées à la minute près. Toute faute de synchronisation, tout malentendu dans l'exécution du plan soigneusement élaboré par les Etats-Majors de Chasse et d'Bombardement, se traduisait en général par un demi-échec.

Du côté bombardement, les appareils se dirigeaient vers l'objectif en groupes de 9, 12, 18, ou 24. Ces groupes s'appellent des "boxes" (Boîtes de bombardiers).

Du côté chasse, les rôles des différents groupes s'établissaient comme suit : (Les désignations anglaises sont conservées à dessin).

- Volant avec les bombardiers, à environ 500 mètres sur coté : la "Close escort".

- à 1000 mètres au-dessus : "l'Escort Cover".

- Plus haut = "le High Cover".

- Enfin, entre 8 et 10 000 mètres, "le Top Cover".

Les groupes de chasse ci-dessus mentionnés, se déplacent avec les bombardiers et étant donnée leur vitesse plus grande, doivent exécuter des manœuvres qui les maintiennent dans leurs positions respectives par rapport aux bombardiers.

Ces manœuvres sont en général des zig-zag, des

circuits ou, dans le cas spécial de la "close escort", des demi-tours, les appareils de tête passant à la queue au moment où ils vont dépasser les Bombardiers.

Parfois, des groupes très rapides patrouillent sous les Bombardiers prêts à intercepter tout chasseur ennemi qui, ayant traversé les écrans de chasse, chercherait à s'enfuir vers le sol.

Nous avons aussi des groupes qui ne se déplacent pas avec les Bombardiers mais assurent la protection de ceux-ci au-dessus de l'objectif. C'est en effet, l'endroit où la flak est d'ordinaire le plus intense et les chasseurs ennemis ne manqueraient pas l'occasion d'achever sur le chemin du retour un appareil endommagé au moment du Bombardement.

Les groupes qui remplissent ces missions s'appellent : les uns : "Gazet support", ils se promènent dans les environs de l'objectif recherchant l'opposition, bien avant et bien après le Bombardement.

Les autres : "Gazet cover", ils se trouvent au-dessous de l'objectif à l'arrivée des Bombardiers, s'en vont avec ceux-ci, protégeant les retardataires.

Ces tactiques qui viennent d'être décrites furent, après le débarquement, légèrement modifiés, à la suite du peu d'opposition de la Luftwaffe.

La "close escort" est abandonnée. Les chasseurs se promènent un peu partout dans le ciel. Nous avons les moyens et l'Allemand est inférieur en nombre. Par contre, nos groupes sont nombreux au-dessus de l'objectif, en Allemagne la flak est puissante et les chasseurs allemands incapables de briser les immenses formations alliées, choisissent leurs victimes parmi les "stragagers" endommagés par la flak.

Dans certaines escortes, les groupes de chasseurs décollant d'aérodromes éloignés se rencontrent en un

point, à la minute donnée; c'est le premier rendez-vous puis ils se dirigent ensemble vers un second point, où ils attendent les Bombardiers. La masse imposante d'avions met alors le cap sur l'objectif.

Dans d'autres missions, notamment "Target support" et "Target cover", les chasseurs n'ont pas de rendez-vous avec les Bombardiers; au décollage, ils mettent le cap sur l'objectif où ils doivent se trouver à la minute prevue. On saisira la différence capitale qui existe entre ces deux types de protections. Ces détails aideront à bien saisir ce récit de mission écrit par le sous-lieutenant Gorand.

"Tous les pilotes se sont installés dans leur fauteuil. Leur visage à l'image du temps, est sombre; un pilote de Spitfire reconnaîtra loyalement, qu'il n'aime pas la crasse.

Le Commandant entre, nous nous levons. Il nous fait signe de nous asseoir: "Tous sommes target support, dit-il". Cent trente quatre Lancaster Bombardent les usines d'essence synthétique de Hambourg, au nord de Düsseldorf. Le bombardement commence à 10^h30. Nous arriverons au-dessus de l'objectif à 10^h15, "orbitant" à gauche, nous patrouillerons pendant 35 minutes et accompagnerons la dernière formation de Lancaster pendant 10 minutes, les Bombardiers seront alors au-dessus de nos lignes. Ensuite nous rentrerons directement.

Tous volerons à 24.000 pieds au dessus de l'objectif. Nous mettrons le cap à 09^h15, à 1000 pieds au dessus de la base après le circuit. Ceci nous fait ouvrir la "gomme" à 09^h09 et démarer les moteurs à 09^h03. Nous changerons de réservoir à mon commandement seulement, vous ne larguerez pas vos réservoirs supplémentaires à moins qu'il n'y ait "accrochage".

Tous avons malheureusement 1800 pieds de nuages à traverser. Nous adopterons notre formation de nuage

habituelle, que je vais toutefois vous rappeler.
Au lieu de décoller en section de deux, Rouge 1
Rouge 2. Rouge 3. Rouge 4 etc..., nous décollerons en
section de 3, quatre sections de 3.
La première : Rouge 1. Bleu 1 à sa gauche, Rouge 3 à droite
La deuxième : Rouge 3. Bleu 2 à sa gauche. Rouge 4 à droite
La troisième : Jaune 1. Bleu 3 à sa gauche. Jaune 2 à droite
La quatrième : Jaune 3. Bleu 4 à sa gauche. Jaune 4 à droite
Compris ? Nous quitterons l'aérodrome avec 4 sections
en "line eastern". A mon commandement, la première
penètre dans les nuages, 45 secondes plus tard, la seconde et ainsi de suite. Vollez à 180 MPH, montez
à 1000 pieds minute, 200 tours et boost correspondant.
Nous devrons trouver le soleil à 19000 pieds, au Nord
de Siegen avec visibilité parfaite jusqu'au sol.
Adoptez alors la formation de combat normale.
Pas un mot inutile à la radio, notre fréquence est
très chargée. Aucune question ? Bien !

Un "intelligence officer" va nous donner quelques détails sur les fréquences que nous sommes susceptibles d'employer. Le Commandant a fini, il s'assied.
Le "Spy" nous donne des précisions sur les fréquences :

Opérations : "Winchester" sur D

Wyoming : "Winchester" sur A

Württemberg : "Winchester" sur B

Il est 08^h45, il va falloir se dépêcher.

Tous avions sont prêts depuis longtemps, les mécaniciens ont un petit air satisfait, ils se dirigent vers les avions sans hâte. Leur tâche est juteuse, la notre com-
mence.

A 08^h55, tous les pilotes sont installés dans leur avion
les uns tapotent les côtés de la cabine de leurs mains
lourdemment gantées, d'autres ajustent leur retro-viseur
d'autres sont plongés dans les profondeurs noircières du

"cockpit", faisant on ne sait quoi.

On s'agitent autour du "0", l'avion du Commandant, des flammes huileuses jaillissent des pots d'échappement accompagnées d'un volume impressionnant de fumée noire.

La pétarade se généralise, toutes les hélices tournent, sauf une peut-être ! Todo a des ennuis, il s'agit comme un diable, sortant d'une boîte. Ça va est, il part.

Normalement, la section Rouge démarre la première, suivie de la Verte et de la Bleue. Aujourd'hui en raison de la traversée de nuages que nous effectuerons aussitôt après le décollage, les avions se suivent dans l'ordre précédemment décrit par le commandant.

Les avions roulent au sol ; les douze avions se dirigent lentement vers la piste.

Ces quatre sections de trois sont maintenant alignées sur la piste.

Il est 09^h09, Rouge 1 assure la gomme, se lance sur la piste suivi de ses deux équipiers ; les trois derrières se débrouillent. Le Groupe est en l'air maintenant.

Ces sections se rejoignent en coupant les coins. Chaque leader de trois se met en formation sur le leader de la précédente. Nous avons fait un circuit complet, nous repassons au-dessus de la base ; il est 09^h15.

Pendant quelques minutes nous volons à 300 mètres le temps de voir si tout marche bien, de passer sur nos 90 gallons. Oh ces 90 gallons, quelle invention ! Affublés de cet accessoire encombrant et disgracieux nos Spitfires évoluent avec la désinvolture d'un Withley 1 ! Pourtant il faut les avoir.

"Préparez-vous à pénétrer dans les nuages". Ces mots sont à peine prononcés que la première section disparaît déjà dans la masse opaque. La seconde section attend un peu puis disparaît à son tour.

C'est à nous ; comme "Bleu 3" je role à gauche de Jaune 1 ; tandis que sa tête plonge dans sa cabine,

mes yeux se rivent sur son aile, ils y resteront pendant près de 45 minutes.

Le paysage s'efface par à coup ; de petits blocs de nuages semblent s'écraser contre nos avions, puis plus rien, plus d'horizon, plus de relief, plus de vitesse. Le Radio indique 180 miles, mais nous sommes immobiles.

La montée continue ; tout semble tourner rond, personne ne parle à la radio. Seul le bruit de ce moteur semblable à celui d'une motobécane. La tête de l'aune 1 est toujours plongée dans la cabine ; il approuve ça, je serais très ennuyé qui il la sorte pour me regarder. En tout cas il vole très bien, aux instruments, la formation est facile.

De temps en temps, nous débouchons dans un espace clair entre deux couches compactes, l'aune 1 me fait le fameux signe du pouce. À l'instant nous avons aperçu la section qui nous précède à quelques 800 mètres. Tout marche donc bien.

À 18000 pieds, je mets mon oxygène. Encore que chose j'a pas oublier ! Il est 10⁰⁰. Doudain, oh surprise ! La brume semble s'illuminer rapidement nous allons percer, des moutons défilent sur nos plans à une vitesse vertigineuse.

Ça y est, c'est fini. Nous volons toujours au-dessus d'une mer de nuages, mais nous devinons un gouffre devant nous. 19000, 20.000 pieds. Une secousserie brutale dans mon avion, le moteur semble s'emballez les aiguilles des deux cadans font un saut en avant. Ce n'est rien, je viens de passer sur le compresseur à grande vitesse, je réduis un peu.

Un commandement nous adoptons la formation de combat. Des appareils s'entrecroisent pendant trente secondes. La formation est établie.

Tous apercevons au loin, au fond du gouffre un ruban argenté sur un fond vert pâle. Le Rhin !

Il n'y a plus de nuages sous nous. La visibilité est parfaite. Nous devons passer la ligne de feu. Des volutes de fumée noire montent du sol. C'est tout ce que nous voyons.

À 10^h10, nous obliquons légèrement à gauche. La Rurz démolie, s'étale à nos pieds ; quelques éclatements de flak inconfortablement près, nous rappellent à la réalité. Je regarde instinctivement derrière moi. La radio ne nous a rien annoncé. Le silence a fait place à une cacophonie ininterrompue ; de l'anglais prononcé avec tous les accents possibles, polonais, tchèque, français.

Je commence maintenant à sentir le froid. Il est 10^h15, nous sommes exacts ; nous sommes juste au-dessus de Flamberg. Nous continuons à tourner à gauche. Ces sections se croisent ; la grosse flak nous pourrait pas dangereux, mais ennuyeux !

D'Est en Ouest le ciel est strié de longues traces blanches parallèles, c'est un raid de Forteresses Volantes américaines. Ce doit être pour Kassel ou Berlin. A notre niveau, les chasseurs alliés sont nombreux, tous Spitfires. Le ciel grouille, pourtant il n'y a pas d'Allemands. La radio vient de nous annoncer quelques Me. 262 au Sud. très haut. Nous n'en sommes pas inquiets.

Il est maintenant 10^h30, à quelques 6000 pieds sous nous venant du Nord-Ouest, nous apercevons les premiers Lancasters. Ces Lancasters et les Halifax sont spécialisés dans le Bombardement de nuit. On les voit rarement le jour. On a commencé à les utiliser fréquemment de jour depuis le débarquement. On ne les envoie jamais très loin en arrière des lignes 200 km au maximum. et ils sont toujours copieusement escortés. Contrairement aux Bombardiers spécialisés dans le Bombardement de jour (Américains : Tactical Air Force) les avions du "Bomber Command" ne volent pas en formations serrées. Deux tactiques

sont des tactiques de nuit. Ils constituent un immense
nuage d'avions qui se suivent à 100 mètres environ.
C'est le "stream", mot consacré de la R.A.F.

Evidemment cette façon de procéder est préférable
la nuit, à cause de la flak, mais elle permet pas
des incursions teméraires le jour, car la Luftwaffe défend
encore le ciel de l'Allemagne. Pour la Luftwaffe (à 100 km.)
derrière les lignes, c'est une tactique très intéressante,
les chasseurs allemands ne sont pas à craindre
et il paraît évident qu'un barrage intérieur de flak
infligera moins de pertes à un stream de bombardiers
répandus sur 30 km. qui un même nombre d'appareils
volant serrés, en boîtes de 36 par exemple.

Où le monde est donc exact au rendez-vous.
Les premiers Lancasters approchent de l'objectif et
sont accueillis par une débauche de flak de tout ca.
libre et de toute couleur. Je préfère être dans mon
épiphore. Le barrage est tel que les éclatements rapprochés
ont formé un nuage d'un noir opaque d'environ
1 km. de côté. C'est impressionnant ; ces gens
du bombardement ne manquent pas de cran. Personne
ne devie. Le "stream" s'avance tranquillement dans
la tourmente, les appareils disparaissent puis réapparaissent,
bombes larguées, continuent tout droit pen-
dant près de 5 minutes effectuant un virage de 180°
à gauche et retournent en piquant légèrement
vers leur Lancastrie, patrie du Lancaster.

La flak ne semble pas leur causer beaucoup de
dommages, jusqu'à présent du moins. Dans une
des destructions montent : explosions, tourbillons
de fumée épaisse. Flammes immenses, ressemblant à
la combustion simultanée de tonnes de magnéum
à Hamberg s'efface. On ne voit plus à Hamberg. Nous
sommes au-dessus d'un volcan en éruption.
On ne fabrique plus d'espèce à Hamberg.

Qui arrive-t-il ? Un Lancaster fait une chandelle impressionnante, une aile se détache, une explosion aveuglante, la comète se dirige vers le sol, elle s'éteint. Rien, pas de parachute. C'est une hallucination ? Où, le tout n'a duré que 10 secondes, c'était la fin d'un Lancaster. Je suis impressionné. Je tente de me rappeler ce que je viens de voir.

Bes sales Boches ! La Flak, la Flak, pas de Focke-Wulf pour nous, rien pour nous. Ces missions d'escorte ! "Passez sur réservoirs principaux". En effet il est temps 10^h45. Il est grand temps !

Le bombardement continue, nous continuons à tourner à nous croiser. Nous protégeons les bombardiers ! Les derniers approchent. La Flak est moins violente. Il n'en reste probablement plus. On ne sait plus au juste où est Hambourg. Les Boches n'auront pas pu se servir de canon flottant artificiel, la flotte de Hambourg va éclipser une bonne partie de la Rhin. Allongé, il se dirige vers le nord-ouest, il est 10^h50. Pendant 10 minutes nous escomptions le "stream". Nous volons aussi lentement que possible, tactique peu recommandable, mais Biagin Hill est loin.

À 11^h00, notre commandant amorce un léger piqué, 320 milles au Badin, il vaut mieux ne pas aller plus vite car les réservoirs de 90 gallons nous disent complètement les caractéristiques aérodynamiques du Spitfire et à 400 milles, il n'est pas facile à contrôler. Nous descendons en spirales, le long de la masse imposante de nos nuages maudits. La température devient plus douce. Nous sommes maintenant à 3000 pieds au-dessus de la forêt.

Cap sur Biagin Hill. Maintenant c'est une promenade. La mer du Nord traversée à 1000 pieds. La campagne anglaise dans la brume. Nous passons sur "bouton A". Nous sommes douze en formation

sortie. La voix de Vikingsley se fait plus forte. Nous approchons.

Une belle piste noire apparaît sous l'aile de l'avion 3 Bigair Hill ! Le mess, le Bar, nos impressions... Squadron Break away..., go. La section jaune amorce un joli virage à droite, nous un virage à gauche. Au même moment Rouge 1 se détache et commence son circuit, puis Rouge 2 etc.... Nous nous posons à Est en Ouest. Nous avons décollé à Ouest en Est, mais le vent est nul et comme nous sommes le seul groupe sur l'aérodrome le petit père Blondy du "Flying Control" ne manque pas une occasion de nous faciliter la tâche. Tout le monde s'est posé. Les moteurs se sont arrêtés. Les mécanos commencent à visser et à dévisser.

Les pilotes, sortent de leurs avions, font quelques flexions des genoux. L'enroulement commence à se faire sentir après trois heures d'immobilité.

L'Intelligence Officer nous attend.

Le Commandant parle "Tout a bien été, tempo magnifique au-dessus de la Rur. Un Lancaster au tapis à 10⁴⁰. Objectif bien touché. Je dirai même anti, pas d'opposition".

Maintenant, au Bar".

Biggin - Hill

(Suite)

Le que ne dit pas le Sous-Lieutenant Borand c'est qu'il ne revint pas de cette mission. Peu après avoir quitté l'objectif, le moteur de son Spitfire s'arrêta complètement, il fut obligé de faire un atterrissage forcé en Allemagne. Fait prisonnier, il ne fut libéré que par la Victoire.

Gains son récit montre fort bien ce que furent ces missions d escorte sur la Rhin que nous eumes à effectuer chaque fois que le temps le permit, missions horrales et fastidieuses pendant lesquelles ils faisait terriblement froid.

-- Un message de félicitations adressé par le Général Simonds, Commandant en chef par intérim la 2^e mière armée Canadienne, 8th Group et qui nous fut transmis le 15 octobre suffit à éveiller en nous bien des regrets :

" Vous , je vous prie , exprimer à votre Etat. Major , pilotes et personnel au sol , la reconnaissance des soldats pour l'aide incalculable que lui a fourni le Groupe , pendant les batailles de l'Estuaire de la Scheldt . En raison de la complète assistance que l'armée reçut chaque jour , nous en sommes arrivés à considérer cette cooperation comme indispensable .

Bien que ce compliment puisse paraître sans valeur il est pourtant le plus élogieux que je puisse faire pour reconnaître l'appui qui nous fut accordé par le 8th Group .

Nous n'avons pas mérité nos remerciements pour l'aide qui nous fut apportée quand cette aide nous venait de Groupes n'appartenant pas à la première Armée Canadienne. Cela est dû au fait que cet appui ne nous était donné qu'exceptionnellement alors que c'est chaque jour que le 84 Group nous apporte son aide.

Nous ne sommes plus des chasseurs. Bombardiers les longues missions d'escorte se succèdent et après Hambourg, nous repartons pour Steinberg, Düsseldorf, Dortmund. Au retour de cette opération le capitaine Stassart se pose à Anvers. Il descend de son avion et se dirige vers le dispersal d'Alsace lorsqu'il est brutallement jeté au sol. Une violente explosion secoue l'air. Une fois venu de s'abattre sur le terrain d'Anvers. Stassart en a été quitte pour la peur, mais lorsqu'il rejoint Biggin Hill il nous fait une description de la vie à Anvers qui nous rend à Biggin Hill beaucoup plus sympathique. Il et les viennent sur Anvers à une cadence que Londres n'a jamais connue. Les pilotes sont las de ce bombardement incessant contre lequel ils sont impuissants et les nuits passées sans sommeil au milieu des racas et des explosions commencent à se faire sentir.

Mais ils nous apportent aussi quelques renseignements qui nous font espérer un retour prochain sur le continent.

Le 4 Décembre, nous survolons Heimbach. La mission se déroule sans incident, mais ce repos n'en est pas un. trois heures de vol à des altitudes voisines de 30 000 pieds par des températures invraisemblablement basses, ne nous a-t-on pas dit une fois qu'il faisait -52° à 25 000 pieds, nous fatiguent plus que 2, et même 3 missions de 40' dans la même journée.

C'est pour cela que le 16 Décembre nous recevons l'ordre de faire mouvement sur Drem qui revient ainsi pour la troisième fois dans l'histoire du Groupe et constituer en quelque sorte la base de départ sur laquelle le Groupe peut se reformer, recevoir des nouveaux pilotes et se reentraîner avant de retourner au combat.

Au cours d'une dernière mission nous escortons des Lancaster et des Halifax qui bombardent une écluse à Rhurberg au sud-est de Aix-la-Chapelle. Ce n'est que le 17 Décembre que notre départ pour Drem, retardé par le mauvais temps put enfin avoir lieu.



"B" Flight dispersal

Drem.



Capitaine Wernard
Entree du Groupe le 18.11.1944.



Niem !
"Corne plaine"
D: Reveilliac. Capⁿ Béthuisie. C^{ne} D'Caapart.
(Visiteur)

Cette photo est donnée à l'Amis



Évryhouse le 1 Février 1945

Rigby. Couiller. Fuchs. Daussoac. Carie. Osmanville Maspart...
Sanlys. Steaton. Davila. Blanc. Gépage. Martin. Prudhomme

Agenouilles :

Éavennier. Gorlin. Boudard. De Reunel. Lechat. Marchi. Ethir.
Géraudo. Batroux. Guichard. Le Flecher. Gagardie.

Campagne d'Allemagne

Schindel

Le 8 Février à 13^h35, le premier Dakota transportant nos pilotes se pose à B.85. Dicas quel voyage ! Si vous voulez être un passager confiant n'apprenez jamais à piloter.

L'échelon B du 145^e Wing vient seulement d'arriver à Anvers, rien n'est aménagé pour nous recevoir et les possibilités matérielles que nous offre notre nouvel aérodrome sont limitées. Nous remplaçons "Alsace" qui part au repos, mais le 341 ne nous laisse pas grand chose, la presque totalité de son matériel a été démolie par l'explosion d'une V1 qui s'est abattue à Anvers sur leur dispersal tuant un pilote et rendant inutilisable douze Spitfire. Ces quelques avions restants sont utilisés par les Groupes "Berry et Cigogne" comme machines de remplacement.

Le Groupe doit recevoir de nouveaux avions, des Spitfire Mk que les pilotes vont chercher le 11 Février à Anvers. Ils sont de retour le 13, et le 14 après quelques reconnaissances du secteur une première section de quatre appareils que mène le Capitaine Massart décolle à 11^h00 pour bombarder le village de Hassur auquel s'est accroché un Bataillon d'infanterie. Chaque avion emporte une bombe de 500 livres et deux de 250 livres qu'ils larguent à très basse altitude. "Aile de France" participe maintenant à une nouvelle phase de la guerre au cours de laquelle la mission essentielle est l'interdiction

du trajic routier et ferroviaire dans le quadrilatère située entre la Décas et le Rhin que bordent approximativement Aix-la-Chapelle, Goch, Niederdorf et Nevel. Le but à atteindre est d'empêcher l'évacuation des armées allemandes en retraite au Nord et à l'Est du Rhin et d'empêcher les mouvements des "Panzer Divisions" vers l'Est et le Sud. Deux missions secondaires nous sont également confiées : interdiction des voies ferrées dans le Nord de la Hollande et attaques des sites de lancement, des dépôts et des transports de V1 dans la région de Zwolle et Appleden. Sous ces objectifs étant visiblement défendus par l'ennemi, surtout une flak intense au Bord du Rhin ;

Voici quatre récits parmi beaucoup qui semblent caractériser le mieux ce qui fut l'activité aérienne de France pendant cette période. Cela sans doute ceux qui les ont faits n'ont pas assez mis en relief les réels difficultés qu'ils rencontraient dans l'exercice de leurs missions.

Le 13 Mars 1945, le Groupe que mène le Wing Co Simpson escorte dix huit "Skarander" dont la mission est de bombarder Emden dans le but d'isoler Nevel ce qui n'est qu'une période de cette vaste offensive contre les communications de l'ennemi.

Le Groupe quitte Schindel puis fait route sur Goch où il rencontre les "Skarander". Le plafond est bas, le rendez-vous s'est effectué au-dessus des nuages. Sur le chemin du retour une "Box" de 6 bombardiers reste légèrement en arrière de la formation. Mellow section est détachée pour la protéger. Doudain entre Dinxter et Nevel, les avions sont signalés à 6 heures, ils viennent d'apparaître entre deux couches de nuages. Arrivant en survolant un groupe de 4

D'Kesserschmitt 109 dépasse "Mellow section", attaque les bombardiers et dégage aussitôt après avoir tiré en pique. Un des camarades est touché. Quatre Me 109 attaquent alors Yellow section. Yellow 1, Capitaine D'Kassart, a donné l'ordre de larguer les réservoirs et au même moment où les 109 ont amorcé leur attaque il a viré brusquement vers la droite ce qui lui a permis d'éviter la première passe et de se trouver avec sa section dans la queue des 109, Yellow 3. Lieutenant Carré se met aussitôt dans la queue d'un chasseur ennemi et se met à tirer ; un 109 arrive derrière lui, D'Kassart le voit, il n'a que le temps de crier "Yellow 3 break away". Carré dégage aussitôt échappant de justesse à son poursuivant. Alerté par radio, Blue et Red section se joignent au combat. Le Wina Commander Dampson abat un D'Kesserschmitt 109. Yellow 1 est touché un deuxième et continue de tirer. Il entend dans ses écoutes quelqu'un hurler "Yellow 1 break away, break away". Trop tard, il est touché. Dans un choc violent son moteur vient de s'arrêter. Mais la mêlée est trop vive il ne peut s'en dégager. Un 109 passe à bout portant, D'Kassart cabré pour le mettre dans son viseur, mais il n'a plus assez de vitesse et part en vrille. La troisième patrouille de dix 109 qui jusque là n'avait pas pu sortir au combat pique ; trois Me 109 attaquent successivement Yellow 1 qui leur échappe en se mettant en vrille à chaque fois.

Seul, étonné de s'en être porté si bien malgré tout, n'entendant plus que le léger ronflement du vent sur son cockpit et sur ses plans, D'Kassart maintenant son appareil en plané à 160 mph au basin, prend le cap de retour. Dans les nuages il tente de se rapprocher des lignes, mais son altitude baisse ; il

paspe à 4000 pieds au dessus d'une zone industrielle et est pris aussitôt à parti par la Flak. Pour lui échapper il pique brutalement voulant ainsi faire croire qu'il a été touché. A quinze mètres du sol effleurant arbres et maisons, il cherche où se poser et la Flak le suit toujours plus dense, les traçantes l'encadrent.

Doudain, un champ labouré apparaît devant lui sa vitesse est maintenant réduite, il prend le champ perpendiculairement aux sillons, arrondit et se fixe. Ses traçantes l'entourent jusqu'au dernier moment. Il sort de son avion, tente en vain d'y mettre le feu et lorsque pour s'enfuir il regarde autour de lui, il aperçoit à 50 mètres, la Batterie d'artillerie contre avion et à chaque coin du champ, des soldats qui le visent de leurs fusils.

Ils viennent vers lui et croyant l'avoir abattu l'un d'eux lui dit : "Flak, put ?" Ce à quoi Dicars, sort dépité, lui répondit : "Flak nichts nichts".

Interrogé aussitôt dans une ferme avoisinante, puis promené de camp en camp d'Ensecht à Gröbrück, c'est finalement à "Luft 3" près d'Hambourg que le trouve la fin des hostilités.

Le 1^{er} Août, le Lieutenant Hardi prend le commandement de "Île de France" jusqu'à ce que le Capitaine Aubertin vienne l'en relever le 15 Août. Chaque jour des missions semblables à celles dont vous allez lire, le récit sont copiées à nos Pilotes.



Cap^{ne} Demas. Cap^{ne} D'Caspart.
Le Cap^{ne} D'Caspart fut abattu et fait prisonnier
le 13.3.1945



Lieutenant ath Hardy
prend le Cdr du Groupe le 13.3.1945



Les quatre Sergeant et Flight Sergeant
auxquels nous sommes redevables d'avoir
pu constamment mettre en l'air douze
appareils.



Recits de missions

Reconnaissance armée

Le 8 Avril 1945, le Squadron "Aile de France" basé en Hollande, au Nord d'Eindhoven, reçut l'ordre de faire décoller une section de quatre avions pour rechercher et attaquer une colonne motorisée allemande.

Cette colonne, avait été repérée par une autre patrouille qui venait d'atterrir, après avoir attaqué un train au Bord du IJderzee.

C'était l'époque où les Allemands qui tenaient encore une partie de la Hollande située au Nord du Rhin, y avaient installé d'innombrables bases de départ pour V1 et V2. Ils ravitaillaient ces bases par mer et par route, et nous devions souvent soit couper ces voies ferrées à la Bombe, soit attaquer les trains et les camions sur les routes ; ou, ce qui était plus rare attaquer la base de lancement elle-même. Il était fréquent qu'au retour de ces missions, à court de munitions, nous découvrions un autre objectif. Nous le signalions dès l'atterrisage, en essayant de le situer le plus exactement possible, ce qui n'était pas facile dans un pays comme la Hollande, où le paysage plat et monotone, se répète souvent. Il fallait que les équipiers volent intelligemment et sachent se situer à chaque instant, malgré les nombreux détours faits par une patrouille qui recherche un objectif dans un secteur donné.

Il fallait aussi deviner, l'Allemand toujours fort bien camouflé, et pour la plupart du temps immobile le

jour. Si la "Chasse" allemande n'était pas très active, la Flak par contre, dans toute cette région était intense et compliquait encore le travail de chacun.

La "Blue section", qui était depuis une heure, en "alerte à 15 minutes" se rendit à l'Ops. Sur la carte au 1:50.000^o nous fûmes située la route où la patrouille précédente avait aperçu la colonne allemande. (Colonne à l'arrêt et camouflée à l'entrée d'un Bois). Temps et temps étaient déjà calculés. Cinq minutes après nous étions en l'air.

Des le départ nous volons en "Battle Formation" assez lâche, et un quart d'heure après nous sommes à l'endroit signalé. Mais il est difficile de trouver la route et le Bois. Ces numéros 3 et 4 regardent souvent le ciel et j'ai l'impression que le 1 et le 2 ont beaucoup de difficultés à trouver les camions.

"Blue leader" appelle l'Ops et signale qu'il ne voit rien à l'endroit indiqué. L'Ops lui répond que la colonne doit se trouver près d'un bois sur une autre route où elle a été signalée par une seconde patrouille. C'est à 20 milles au Nord; nous nous dirigeons rapidement.

La forêt est grande, la route s'y enfonce et disparaît; comment voulez-vous, à l'opposé de l'Ops que nous trouvions des camions sous ce couvert d'arbres? Nous tournons à 4000 pieds sans rien voir. Blue 1 et 2 descendent au pas des feuilles. Ils virent, cherchent et remontent. Il n'y a pas de Flak, rien. Deçus nous continuons nos recherches tout en signalant à l'Ops que nous ne trouvons pas les camions.

L'Ops avec cette très grande courtoisie anglaise, qui cache souvent une très grande fermeté, nous demande d'insister car divers renseignements se recoupent et il y a sûrement quelque chose. Le temps passe et nous nous énervons à voler très bas pour mieux déceler ces allemands dont on parle toujours et qu'on ne voit pas.

Soudain mes écouteurs vibrent: "Quato Palme"

Objectif à neuf heures ! " Blue leader regard sa porte immédiatement à gauche, en bas sur cette route, où il y a en effet un superbe tas de feuilles et de branches sur lequel "Blue leader" est déjà descendu comme un Fou suivi de son équipier, en jetant à la radio son cri de guerre : " Coming down ! "

A la première rafale marquée de globos blancs, le tas de feuillage prend feu, c'est un camion chargé d'essence. On dirait qu'il met le feu à la forêt, car immédiatement se déclanche un déluge de flak de petit calibre à balles traçantes qui nous fait remuer comme des poissonniers. Nous nous reformons en longue file et nous décidons de descendre à toute vitesse pour mitrailler et pour mieux voir car, si il y a de flak, il y a sûrement un convoi. Nous prenons de l'altitude, piquons dans le soleil mitraillons le bois et dégagons en vol rasant.

Chacun de nous à le temps de voir pendant cette manœuvre une grande quantité de camions et de véhicules de toutes sortes, déperres et camouflés sous les arbres et qui, se sentant découverts crachent de tous leurs feux. C'est donc la colonne - sûrement même ! - elle aura en le temps de se camoufler sauf un camion qui a tout gâché. Nous répétons plusieurs fois la manœuvre. Piquer soleil dans le dos, mitrailler, dégager en vol rasant. Mais il est difficile d'avoir d'excellents résultats car l'objectif très camouflé ne se découvre qu'au dernier moment. D'autres parts, nos canons ne font quière de mal aux chars qui sont là également.

En quatre passages nous mettons en flammes 3 camions et, à court de munitions nous remontons dans le soleil poursuivis par les traçantes. A 7000 pieds nous respirons et "Blue leader" appelle l'Ops en lui signalant que nous avons découvert la colonne allemande et demande du renfort. L'Ops nous fixe et nous demande de tourner en rond autour de la forêt en attendant que les "Big Chaps" qui s'appellent "Gestor" nous relèvent.

La Flak nous a abandonné, mais l'espérance nous inquiète et le temps nous semble long. Cependant nous avons encore une demi-heure de vol au minimum car au départ nous volions sur réservoir supplémentaire. Nous explorons le ciel. Ces minutes semblent interminables. Deux points noirs se rapprochent rapidement. Nous leur faisons face en montant. Ce sont du reste, comme nous le supposions avant d'effectuer cette manœuvre de précaution, 12 amis, 12 "Ephoors", qui nous reniflent, et avec lesquels nous entrons en contact. Nous leur signalons que nous allons faire une dernière attaque sur le cou du Bois pour leur indiquer exactement où se camouflent les allemands, car la fumée qui monte encore pourrait les induire en erreur. Dès que nous piquons du nez, nous déclenchons la Flak. Décidément les bûches nous connaissent bien et ne semblent pas vouloir gaspiller leurs munitions ? Un dernier passage ; je n'ai qu'une mitrailleuse qui tire ; un peu ridicule devant toute cette forêt !

Nous remontons, comme poussés par un report, et déjà les 12 Ephoors se sont rues sur l'ennemi. Débâcles de rockets, explosions, Flak. Le "cirque" a repris. Mais nous devons partir et c'est dommage, car ce carrousel de 12 Ephoors qui crackent de partout et qui ont l'air d'avaler la Flak n'est pas sans grandeur. Nous savons que nous pouvons compter sur eux. Ils ont monté leur puissance à Falaise et à Rhuinstadt. Beaucoup mieux armés et protégés que le Spitfire, ils excèdent dans ce genre de destruction.

"Allo Gusto - Blue leader, ici Ops - vous pouvez retourner à votre Base. cap 175 - out - "

Lieutenant Gatraux,

Allaque de Trains ...

..... Vinat trois, avril 1945, un jour de guerre après tant d'autres.
A 10 heures, le soleil dissipé les derniers brouillards lorsque Passemard et moi nous rendons à la salle d'opérations. Danlus vient de rentrer et donne avec minutie les résultats de sa mission : un train de carburant en flammes au Fjord-Est de Hambourg. Quel Beau spectacle cela doit être !

Il y a dans la région, une certaine concentration de matériel ferroviaire ; à nous de trouver et choisir notre gibier.

Content de avoir un but précis, nous décollons vers 11 heures 1/2 et mettons plein gaz en direction du lieu probable de la cible.

La Weser passée, une Flak inlassable nous suit; trop pressés d'atteindre notre but nous n'essuons même pas de l'ériter. Voici l'Elbe, Hambourg au sud-est. Brusquement, les flocons blancs et noirs cessent de brûler et nous commençons nos recherches. Gâche facile, car un grand parapluie de fumée noire signale de très loin l'incendie.

Admirant le bel ouvrage de nos camarades, nous tournons au-dessus, lorsque apparaît un autre train qui cache par la fumée vient certainement d'être amené pour lutter contre le feu. Un battement d'ailes et les deux "Spits" piquent et arrosent copieusement locomotive et wagons. A ces derniers nous ne faisons, sans doute pas grand mal, mais les impacts des obus courrent sur toute la longueur du train ; la vapeur fuse de la locomotive et nous la quittons sûrs qu'elle ne pourra

maintenant, sauver les précieux wagons-citerne.

En remontant, stupéfaits de ne pas être inquiétés par la Flak, nous apercevons deux autres trains presque face à face. La décision est vite prise, sans entente préalable : chacun de notre. Quelques éclatements de D.C.A. prouvent que nous sommes aperçus, mais trop peu nombreux pour que nous y prêtons attention.

Après quelques passes, nous voici à nouveau à une altitude de sécurité, cherchant un autre objectif. Encore des trains ; mais il ne faut attaquer que ceux dont les locomotives sont sous pression. En voici justement une, qui semble râvaler précipitamment sa fumée à notre vue. Trop tard, nous descendons. Mais que se passe-t-il ? Des éclatements noirs, puis blancs montent en gerbe vers nous. Raspemard pénètre dans un premier barrage et à mieux regarder, il constate que certains wagons, l'un près du tender, l'autre au milieu, et la voiture de queue ont la forme plate et haute des wagons de Flak. Serait ce le cercle rouge qui, sur la carte des opérations est indiqué par les mots redoutables "Flak-Erap" ?

C'est pis, allons-y. Raspemard seringue la loco, malgré les gilets qui l'accueillent. Il faut l'aider. A mon tour, je tire, mais sur les plateformes de Flak, l'une après l'autre par bonnes rafales ajustées de mon mieux, il ne s'agit pas de les manquer, ce sont eux ou nous ! La Flak rageuse s'éclaircit et j'ai le temps de distinguer les détails du wagon de queue avant de constater qu'il ne tire plus.

Tous quittons ce gibier dangereux et plus tard, le rond rouge et l'étiquette "Flak-Erap" seront effacés sur la carte de l'Ops. Room.

En attendant nos munitions sont presque épuisées. Un coup d'œil encore sur le Kaiser-Wilhem Canal..... Oh ! mais que sont ces fusées très éfilées dans l'eau ? Deux, peut-être trois sous-marin, de poche naturellement.

Que faire ? les attaquer ? Que pourrons nos obus de 20^m/m.
contre leur carapace ? Ce serait bien ici d'annoncer : Deux
sous-marins endommagés ! Mais nos piqûres de mouches leur
auraient elles fait du mal et ne nous rira-t-on point au nez ?
Aussi les laissons-nous tranquilles et signalerons-nous
à l'arrivée à l'Officier de Renseignements un peu narquois
"Deux sous-marin dans le Canal!".

A de mieux armés que nous, ces poisons trop coriaces !

lieutenant Dauzac
du G.C. 4/2 "Aile de France"

Bombardement de "Pin point"

Une mission bien caractéristique du travail "Chasseurs Bombardiers" fut celle qui échut à la 2^e Escadrille le 24 avril 1945 : le "B" flight, dans la soirée. Il s'agissait de détruire l'église de dont le clocher servait d'observatoire aux allemands retranchés au bord du Rhin ce qui gênait considérablement l'avance des troupes anglaises dans la bande de terrain plat au sud du fleuve. Détruire l'église et ne pas toucher, ou le moins possible, la petite ville de Hollande, ce pays qui a déjà tant souffert de la guerre : telle était la mission.....

Dix avions sont désignés, emmenés par le Lieutenant Danlus commandant l'Escadrille. Le temps est celui d'une belle soirée de printemps. C'est une promenade jusqu'au Rhin où la Flak, comme d'habitude nous accueille, mais du moins nous la connaissons bien et elle n'est pas sournoise comme celle qui nous quitte le long des routes. Ces épis dansent un peu pour se moquer des Boches d'en bas et les décourager. Désormais l'objectif est tout près. Nous ne cherchons pas la surprise mais la réussite de notre bombardement. La petite ville est là, sous nos yeux, toute rose au bord du Rhin, presque bleu.... en bas aussi cette église qui captive notre attention. Elle a un clocher très gros et tout carré..... il doit être plein de Boches..... à cette heure tardive il ne doit pas y avoir beaucoup de fidèles en prière..... J'ai le temps de penser à tout cela tout en prenant mécaniquement ma place dans l'échelon refusé qui a commandé mon "leader". Nous tournons maintenant dans un déluge de Flak, hors d'œuvre habituel de ce genre de travail..... mais restons calmes. Nous avons mis le contact de nos lance-bombes, tout est prêt, nous avons maintenant

le soleil dans les yeux, ce soleil dans lequel nous nous cacherons tout à l'heure après notre attaque. Le leader montre son ventre et disparaît suivi par son équipier. La Flak qui a l'air de monter plus vite, comme une pluie qui n'obéirait pas aux lois de la pesanteur. ne nous intéresse plus. Nous avons si bien été amené que l'église est déjà dans mon viseur, je n'ai pas besoin de la chercher, l'ultimière pensée s'affole les trois bombes du spit qui me précèdent se détachent. Je fais la correction, j'ap- pui sur le contact qui relâche les miennes et je disparaiss dans le soleil..... Je vire immédiatement pour voir le résultat : c'est l'instant payant ou décevant Je me souven- drai longtemps de celui-là. L'église se désarrege en convulsions et projette ses pierres en l'air comme des fusées, tout s'écrase au milieu d'une poussière rouge... mais le clocher, dans chaque explosion qui pulvérise l'église, le clocher carre et fort comme un donjon est toujours debout. Comme une balle, le dernier avion remonte vers nous. Dans quelques secondes nous allons voir s'il a bien vué il a merveilleusement visé ! "Good show". Le clocher cette fois explose comme soufflé en son centre. Il n'y a plus rien debout. J'ai peine à croire que nos 18 bombes sont tombées sur cet objectif si petit au milieu de toutes les maisons qui l'entourent c'est pourtant vrai.

Allégés, nous tournons encore dans cette Flak infernale qui est terriblement en colère, pour redescendre mitrailler comme nous en avons reçu l'ordre ; cela nous permet aussi de prendre quelques belles photos à bout portant des ruines que nous avons amoncelées et de voir de très près que rien n'a été touché en dehors de l'église, ce dont chacun de nous se sent très fier

..... Au retour, nous eûmes droit aux sourires sceptiques des copains et surtout, à celui de "l'Intelligence Officer".

lieutenant Rigaud.

Mission de "strassing"

Le 23 Avril 1945, une date comme une autre, un jour comme un autre pour le "A" flight et l'éternelle mission à remplir "Armed recce".

Le but ? immobilisation de l'ennemi en arrière de ses lignes.
Le moyen ? Patrouille de deux ou quatre avions qui vont se "promener" profondément dans les lignes ennemis et détruisent du feu de leurs canons et de leurs mitrailleuses tout ce qu'ils trouvent sur les routes, les canaux et les voies ferrées.

Ce jour là, c'est par deux que nous irons ; mon chef de patrouille, un vieux du groupe, le Capitaine Gomanville et moi-même. Étés fatigués par ces mêmes missions que nous répétons sans cesse depuis des jours il me céde la place de numéro un, au départ, modestement il me suivra partout, pas jusqu'au bout heureusement pour lui.

Voici les lignes passées, le travail commence ; nous laissons Poème assez loin sur notre droite car l'accueil y est vraiment peu cordial. Le petit port voisin, tout heureux de l'honneur que nous lui faisons nous exprime sa joie par les habituelles tracantes et les flocons blancs et noirs. Nous n'y prêtons même pas attention, n'y a-t-il pas 2000 mètres entre nous et eux, et puis, nous ne pouvons pas éternellement louoyer

Dès lors, rien sur les routes mais n'est-ce point la gémme d'une locomotive, là, devant nous, sur notre droite, à la sortie de ce petit bois quelle joie
Je la signale à mon numéro 2. Nous continuons tout droit quelques instants, la dépassant comme si rien n'était. Peut-être les quetteurs auront-ils relâché leur surveillance et puis nous aurons le loisir de larguer notre réservoir de 190 litres, car attaquer avec cet outil sous les geôles, n'est ni drôle ni recommandé.

Se lancerai-t-il ? Non, pas encore aujourd'hui, tant pis, allons-y quand même. Un virage en piquant vers l'objectif ; à peine ce mouvement est-il esquissé que la danse commence comme d'habitude. La Flak du train, et ils sont bien armés ces trains Boches, nous envoie des chapelets de tracées qui montent vers nous en serpentins de feu, tandis que plus bas se forme la "Carpette" d'explosions des gros lourds au travers de laquelle il faudra passer en sortant du piqué.

Je commence à tirer de haut dans l'espoir de faire taire ces maudits artilleurs ; mon tir est trop long et je dois piquer de plus en plus vers les batteries qui m'enserrent dans leur étau de feu.... Oh ! les beaux wagons citerne..... pourvu qu'ils soient pleins et que je les touche Chic, coup au but, explosion..... disais que, se passe-t-il ? Une violente secousse vient ébranler mon avion j'ai été touché aussi ; pas de temps à perdre ; en dessous, ce sont les Boches et il ne faut pas que je sois prisonnier ; je regagne de l'altitude pour éviter le reste de la Flak qui me suit, menaçante. Ouf ! je la vois, s'arrêter dans mes zig-zag et j'ai la satisfaction de voir l'essence enflammée se répandre sur le ballast et bientôt, comme je l'apprendrai plus tard, sur à sur les autres wagons sauter eux-mêmes déversant à leur tour des plots de feu avides de destruction Autant d'essence qui n'arrivera pas aux premières lignes Boches et la voie sera inutilisable pour quelques temps.

Pendant ce temps je m'applique, en montant toujours, à déceler où j'ai été touché ; oh ! ce n'est pas long : fumées liquide noir coulant sous mon plan gauche ; c'est mon huile.

Je reviens mon numéro 2 et ma station que j'ai une fois quitté d'huile sérieuse ; cela représente pour moi quelques minutes de fonctionnement du moteur ; il faut les utiliser au mieux ; regagner nos lignes est mon souci majeur. Je prends le plus de hauteur possible, cela me permettra

de faire un vol plané plus long et de ne pas servir de cible aux artilleurs de Brême qui se trouvent sur la route la plus courte vers nos lignes, vers la liberté... Chic, un nuage protecteur au dessus de Brême, je m'enfonce dedans, surveillant mes instruments avec anxiété, tandis que mon numéro 2 qui m'a rejoint après avoir observé les résultats me suit et me surveille. Dieu merci mon appareil répond encore bien aux commandes 2500, 2800, 3000 mètres, tout mon pauvre avion se met à vibrer, j'croire qu'il va se casser; la pression d'huile est à zéro, la température "plutôt forte". C'est fini, mon moteur a vecu; c'est idiot ces moteurs qui ne marchent pas sans huile Je coupe les contacts, ferme l'essence, essaie une dernière fois de larguer mon réservoir qui s'obstine à me coller au ventre.

Alors voici nos lignes..... Brave petite machine, elle plane sans bruit Comme tout est calme après l'orage. La station me signale une base à quelques kilomètres au cap 190. Je prends le cap, mais attendrai je cette base? Je l'aperçois dans le lointain, je vois même des avions en tour de piste..... 6000 mètres elle se rapproche..... 1000 mètres, il y a encore bien 4 kms, aucun espoir..... 500 mètres, vite choisissons un champ aussi bon que possible. En voici un, le sol monte vite; un peu long, cela vaut mieux, une bonne glissade; Zut, il y a un chemin au milieu avec de vilains piquets, pourvu que cela ne soit pas trop dur. Je touche et mon avion, après avoir glissé quelques temps, s'arrête à quelques mètres de la lisière: une rivière! Ouf..... mais quel choc! 150 mètres pour passer de 150 à 0 Km. ce n'est pas beaucoup et bien que je me sois serré dans mes harnais le plus possible, je suis allé撞évrir le front sur le collimateur. heureusement je ne suis que légèrement ébouriffé, car l'essence de mon réservoir s'est répandue et prend feu. Je me trouve dehors en moins

de deux et regarde consterné mon vieux "o" qui n'est plus
qui un Brasier ; c'était un si Bon avion !

Au-dessous, mon équipier passe et repasse, et,
satisfait de me voir lui faire de grands signes, s'éloigne.
Qui ramènera son avion intact à la base, moi
je rejoindrai en voiture après quelques jours
d'Hôpital

Lieutenant Rigaud.

Armistice

C'est le 3 Mai 1945 qui une patrouille de la 1^{re} escadrille effectue la dernière mission de guerre du Groupe en secteur Britannique. Le Lieutenant d'Cartin "Pud" homme et le Lieutenant Dugac, son aîné, doivent pousser une reconnaissance armée au-dessus du territoire encore occupé par les Allemands au Sud du Danemark. La patrouille rencontre une flak moyenâgeuse dense et se prépare à attaquer des véhicules ennemis lorsque l'ordre lui est donné par radio de cesper le feu et de rejoindre sa base.

Pendant les jours qui suivent le Groupe contribue à maintenir au-dessus de la Hollande une patrouille servant de relai radio pour diriger les convois de ravitaillement alliés destinés à la population civile.

C'est ensuite l'époque des grands défilés aériens; souvent organisés avec la participation de plusieurs escadres ils ont lieu au-dessus des grands centres urbains de la Zone Britannique à l'occasion de prises d'armes. Ils constituent des démonstrations de force destinées à impressionner les populations allemandes.

Le 16 Juin, 13 avions du Groupe se rendent à Drenx où nos pilotes retrouvent leurs camarades des Groupes "Alsace" et "Berru", ainsi que ceux des "Cigognes" venus d'Angleterre pour le défilé du 18 Juin au-dessus de Paris. Au cours de celui-ci le Groupe mené par le Commandant Aubertin défile en formation de "Croix de Bouraine".

Depuis l'Armistice, le Groupe se trouve basé à Trope, terrain de secours allemand, à quelques km. de la frontière Hollandaise près de Vinger. Il ne

comporte pas d'installations permanentes et toute l'Escadre utilise son équipement de campagne et loge sous la tente. Au début de juillet l'Escadre fait mouvement sur Fassberg, ancienne base-école allemande où nous nous installons confortablement.

La R.A.F. établit pour nous un programme d'instruction dans le cadre duquel sont entraînés quelques nouveaux pilotes affectés au Groupe depuis la fin des hostilités.

Le 1^{er} au 17 septembre le Groupe se rend avec tous ses avions à Warmwell près de Bournemouth, au 1^{er} A.P.C. (Armement Practice Camp) où il effectue de nombreux exercices d'attaque au sol avec tirs et bombardements réels. Au retour les enseignements du stage sont complétés par de fréquents exercices de bombardements en piqué effectués dans la région de Fassberg.

Le 1^{er} octobre 1945, le Groupe rend ses appareils à la R.A.F. et le 27 le personnel fait mouvement sur Friedlandshafen où il entre dans le sein de la Chasse française accompagné des vœux du Colonel Cousteau, commandant les forces aériennes françaises en Grande-Bretagne.

Ordre général N° 540

Le Groupe de Chasse 4/2 "Aile de France" cesse de relever du Commandement des Forces Aériennes françaises, en Grande-Bretagne, et retourne sur le sol français après quatre ans de combats pour la liberté et la victoire.

J'adresse mon salut paternel aux pilotes et personnel au sol de cette magnifique unité, qui pendant si longtemps, et pour la France entière fut une source d'espoir, de fierté et de foi.

Sous les ordres des Commandants Scitivaux, Superier, Schloesing tué au combat, Reilhac tué au combat, Tournier, D'Caspart et Aubertin, vous avez effectué 7100 sorties, détruisant ou endommagé 75 avions ennemis.