

# **JOURNAL DE GUERRE**

**Jacques Leprovost**

Pilote à l'escadrille des «archers» du Groupe de Chasse (G.C.) n°I/1  
Du 3 septembre 1939 au 25 juin 1940



## Septembre 1939

Le 1er septembre 1939: L'Allemagne déclare la guerre à la Pologne.

Le 2 septembre 1939: Mobilisation générale en France.

Le 3 septembre 1939: L'Angleterre et la France déclarent la guerre à l'Allemagne. Depuis le 27 Août le groupe de chasse I/1 d'Étampes a desserré sur le terrain des Aigles à Chantilly.

Equipé de D510, il est prêt à faire son devoir et croit fermement en la victoire finale. Chacune des 2 escadrilles<sup>1</sup> installe son PC. A l'heure des informations les groupes se forment, les commentaires vont bon train; Les jours se suivent apportant chacun leur part d'espoir, de crainte, de joie et de cafard...

Du 4 au 7 septembre 1939: Nous construisons des abris, creusons des tranchées. Le Lieutenant Détruyat affecté aux « Archers » donne l'exemple.

Le 8 septembre 1939: L'Adjudant-Chef Monchanin venant d'Étampes rejoint l'escadrille. «Chacouil» revenu, Tino ne tient plus en place et pour cause. L'un et l'autre ne cessent de se disputer mais sont inséparables. Pour l'amusement de tous, leurs « mots sonores » se mêlent à nouveau au choc de leurs godets devant le zinc.

Le 9 septembre 1939: Arrosages, inaugurations du bar des Archers, les bonnes habitudes ne sont pas perdues.

Le 10 septembre 1939: L'Adjudant-Chef mécanicien Dedhuit et le Sergent-Chef pilote Tain partent pour Orléans faire les essais du Bloch 152<sup>2</sup>.

Le 11 septembre 1939: Comme les jours précédents et ceux qui suivront, tout habillés pour le vol, parachute au dos, mécano dans l'avion, nous prenons l'alerte au pied de notre D510. Nous attendons ainsi des journées entières, scrutant le ciel dans l'espoir de voir le Boche, impatients d'en descendre un.

Le 17 septembre 1939: La Russie entre en Pologne. Le coup n'est peut-être pas très sportif mais il est bien joué.

Le 30 septembre 1939: L'Aspirant Parisse quitte la première escadrille pour l'école de St-Cyr/Versailles.

## Octobre 1939

Pas un Boche n'est venu nous rendre visite. La défense du Bassin Parisien en général, de Paris en particulier, est sans attrait. Déçus et dégoûtés les « Coqs » se sont fait tondre. Pilotes et mécanos vont à tour de rôle à Orléans prendre en main le nouveau bolide: Bloch 152.

Le 21 octobre 1939: Le Lieutenant Peraud recordman de Paris – Saïgon est affecté à notre escadrille.

Le 30 octobre 1939: Détruyat nous quitte pour le C.E.M.A. Sur les nouveaux zincs, profitant de cette « drôle de guerre », nous poursuivons notre entraînement.

## Novembre 1939

Toujours rien, pas une croix noire. A peine dirait-on que nous sommes en guerre. Quelques décollages sur alerte nous donnent l'illusion d'être utiles sinon nécessaires. Nous nous entraînons à la radiogonio<sup>3</sup>. Nos essais de Q.D.M. sont

1 La première escadrille (ex-SPA 31) est celle des « archers », dont l'insigne est un... archer dont la devise est: « Droit au but ».



La seconde escadrille (ex-SPA 48) est celle des « coqs », dont l'insigne est un coq dont la devise est « Chante et combat ».



2 Le prototype du Bloch MB.152, dérivé du Bloch MB.151, vola pour la première fois à la fin de l'année 1938. Monoplan à ailes basses de construction entièrement métallique, armé de deux canons et de deux mitrailleuses (ou de quatre mitrailleuses) Le MB.152 fut un des chasseurs français les plus utilisés pendant la campagne de mai-juin 1940. Nettement surclassé par le Messerschmitt Bf-109E, son principal adversaire, cet appareil fut produit à raison de 614 exemplaires, dont un certain nombre furent employés par l'armée de l'Air d'armistice. Le MB.152 donna naissance à plusieurs dérivés, comme les MB.155 et MB.157, qui ne furent pas produits en série.

3 La radiogoniométrie est la détermination de la direction d'arrivée d'une onde électromagnétique.

La radiogoniométrie a deux applications principales :

- en navigation : la radiogoniométrie d'un émetteur fixe et connu (un radiophare ou une radiobalise) permet de déterminer un lieu de

couronnés de succès. Le Capitaine Coutaud et ses « Archers » en sont légitimement fiers. Les départs et les retours de permission suivent leur cours normal. Les descentes bi-hebdomadaires en Prima<sup>4</sup> à Paris ne manquent pas d'imprévus. Paris s'amuse... C'est la bonne petite guerre.

Décembre 1939

Le calme quelque peu inattendu des opérations ne surprend maintenant plus personne. La vie à Chantilly est des plus agréables. Chasse aux moineaux, aux lapins, aux écureuils dans les bois, chasse aux jupons en ville... Les victimes sont nombreuses, on compte un nombre impressionnant de civets et de... fiancées.

Le 4 décembre 1939: Le Sergent-Chef Coader au retour d'un exercice de D.A.T ne peut sortir le train de son Potez 63 et le pose sur le ventre comme une fleur.

Le 6 décembre 1939: Le Lieutenant Legentil plus tard dénommé «Buster» arrive à l'escadrille.

Le 9 décembre 1939: Remans à la popote où le Sergent-Chef Lefevre remplace le Sergent-Chef Labbe.

Le 14 décembre 1939: Rappel de tous les permissionnaires. Le GCI/1 reçoit l'ordre de rejoindre Marignane pour y effectuer des tirs. Date de départ de l'échelon volant le 15/12/39.

Les 15 et 16 décembre 1939: Départ ajourné, mauvais temps.

Le 17 décembre 1939: Départ de l'échelon roulant par voie ferrée.

Le 18 décembre 1939: Arrivé de l'échelon roulant à Marignane.

Le 19 décembre 1939: Attente.

Le 20 décembre 1939: Départ de l'échelon volant. Première étape Chantilly – Tours. Mauvais temps. L'Adjudant-Chef Monchanin ne peut passer et se pose avec son P63 à Etampes. La patrouille du Lieutenant Calmon - Legentil – Teillet se pose à Chartres. Le reste des «Archers», non sans quelques émotions, parvient à Tours.

Le 21 décembre 1939: La pluie et le brouillard persistent, cependant les retardataires rejoignent le gros du peloton.

Le 22 décembre 1939: Malgré le mauvais temps qui dure depuis notre départ de Chantilly, les 30 avions du groupe décollent sous les ordres du Commandant Pallier pour l'étape suivante Tours - Lyon.

Plusieurs avions restent dans la nature. Les Sergents-Chefs Coader, les Sergents HAMARD et Leprovost partis les premiers et égarés dans la brume, se posent en campagne à court d'essence près d'Autun. 3 avions détériorés. Coader et HAMARD blessés, Leprovost indemne. L'Adjudant-Chef Montchanin sur P63 et le Sergent Tain sur B152 des « Archers » se posent à Paray-le-Monial.

Le Lieutenant Michel des « Coqs » est avec eux. Tandis que Le Lieutenant Schmidt et le Sergent Morel des « Coqs » se posent à Mâcon. Seule la patrouille de notre Capitaine parvient à Lyon. Les Lieutenants Labreuve, Legentil, Verots, Teillet et la moitié des « Coqs » profitant de l'expérience des premiers cobayes sont restés à Tours.

Le 23 décembre 1939: Les avions restés à Tours rejoignent Toulouse par Bordeaux. Ceux de Lyon sont bloqués par le mauvais temps.

Le 24 décembre 1939: Attente à Lyon et à Toulouse.

Le 25 décembre 1939: Le Sergent-Chef Tain, Michel et Monchanin rejoignent Lyon durant une éclaircie.

Les 26 et 27 décembre 1939: Départ toujours ajourné.

Le 28 décembre 1939: Enfin les conditions atmosphériques s'améliorent, les « Archers » et les « Coqs » arrivent à Marignane sous l'œil ironique des « rampants ».

Le 29 décembre 1939: La campagne de tir commence.

Janvier 1940

Le 9 janvier 1940: Inspection du Général d'Harcourt.

*position pour le récepteur et par conséquent une position en relevant au moins deux émetteurs ;*

*• en guerre électronique : la radiogoniométrie d'une émission hostile (radar, radio, autodirecteur de missile) permet de localiser cet émetteur soit en employant plusieurs récepteurs en des positions différentes, soit par calcul en fonction de la cinématique propre du récepteur.*

4 Prima : « la voiture Prima 4 Sport » de Renault.

Le 14 janvier 1940: Je rejoins Toulouse pour y accomplir le stage des Hautes altitudes.

Le 21 janvier 1940: De retour de stage, je pars en permission et rejoins l'escadrille le 30.

Les tirs se poursuivent, complétés par des exercices avec les Léo 45 de Salon.

Avec nos Bloch 152 nous avons quelques peines à renouveler nos attaques, l'écart de vitesse entre chasseur et bombardier moderne étant ici insuffisant. A 7 000m les combats se révèlent extrêmement fatigants. Au cours de l'un deux le Lieutenant Labreuveux « se sonne » et doit renoncer à la Chasse. Il est affecté au CIC de Chartres.

Février 1940

La campagne de tir touche à sa fin. Au classement, les « Archers » sont en tête. Les résultats obtenus à la « une » sont les suivants :

A. Très bon tireurs

Classement	Grade et Nom	Pourcentage obtenu
N°1	Capitaine Coutaud	12%
N°2	Sergent Leprovost	10,5%
N°3	Sergent-Chef Coader	10,2%
N°4	Sergent-Chef Tain	10%

B. Bon tireurs

Classement	Grade et Nom	Pourcentage obtenu
N°5	Lieutenant Labreuveux	8%
N°6	Lieutenant Legentil	6%
N°7	Adjudant-Chef Monchanin	5,7%
N°8	Lieutenant Rossigneux	5,5%
N°9	Lieutenant Calmon	4%
N°10	Adjudant Verots	3,8%
N°11	Commandant Pallier	3,6%
N°12	Sergent Teillet	3,3%

C. Tireurs insuffisants

Classement	Grade et Nom	Pourcentage obtenu
N°13	Lieutenant Peraud	2%

Le 13 février 1940: Le car Rocher-Schneider du groupe se renverse dans un fossé. Nous avons plus de peur que de mal.

Le 19 février 1940: Le régiment I/1 reçoit l'ordre de départ.

Le 20 février 1940: Préparatifs.

Le 21 février 1940: Départ de l'échelon volant pour Beauvais. Escale à Lyon.

Le 22 février 1940: Arrivée des avions à Beauvais où chacun s'embourbe et doit rester à l'endroit où il est posé. A tout seigneur tout honneur, le Commandant Pallier lâchant son expression favorite «Pare, corniaud !» met son Bloch sur le nez. Hilarité générale !!

Le 23 février 1940: Installation des escadrilles.

Le 24 février 1940: Arrivée de l'échelon volant à Beauvais. Curiosité de la base : la dénommée « Eliane », tapette 200 %, un chef d'œuvre du genre.

mars 1940

Le 2 mars 1940: Le groupe se déplace de Beauvais à Chantilly. Arrivée des échelons roulants et volants le même jour.

Les 3 et 4 mars 1940: Une fois de plus, installation.

Le 5 mars 1940: Visite de M. Guy Le Chambre, ministre de l'air.

Le 6 mars 1940: Le Lieutenant Ozanne venant du CIE de Chartres est affecté à l'escadrille.

Le 8 mars 1940: Le Capitaine Maréchal venant du CEMA arrive à la « une ».

Le 9 mars 1940: Trois pilotes tchécoslovaques Sergent Fiala, Caporal Pijou et Caporal Novacek venant du CIE de Chartres complètent notre effectif. Nous retrouvons avec plaisir Chantilly et nos anciennes habitudes. Les visites chez Petit pas et chez Jean Claude sont aussi régulières que dans le passé. Le Capitaine Coutaud nous accorde très chichement de nombreuses permissions. Nous menons une vie de petits rentiers. Sans ralentir notre entraînement, les exercices de navigation et de tirs photos alternent avec les descentes à Paris, les promenades en Prima à Creil, Senlis, etc... Pour ne pas oublier que nous sommes en guerre, quelques décollages sur alerte itératifs et stériles.

Le 29 mars 1940: Au cours d'un exercice radiogonio, le Lieutenant Legentil par suite d'une fuite d'huile se pose en rase campagne comme un champion près de St Just en Chaussée.

#### Avril 1940

Le 1er avril 1940: Les Lieutenants Henri, Roux, Rivaux et Teillet passent au grade supérieur.

Le 2 avril 1940: On arrose les nouveaux promus et comme de bien entendu le champagne coule à flots, le répertoire un peu spécial des Archers est chanté, sifflé, hurlé suivant le talent de chacun.

Le 5 AVRIL 1940: Le Lieutenant Peraud affecté au Ministère de l'Air quitte la « Une ».

Le 14 avril 1940: L'escadrille prend la position d'alerte n° 2. Il pleut indiciblement. Pas de vols. On lit, on écrit, on joue aux cartes, aux petits chevaux, aux dames et puisque on joue entre amis, on triche. Le ping-pong comme le bar connaissent un grand succès.

Le 19 avril 1940: Avec le beau temps les essais et les exercices reprennent.

Le 20 avril 1940: Le Lieutenant Trebod est affecté à notre escadrille.

Le 23 avril 1940: Le Caporal-Chef Krakara de la deuxième escadrille, dans un combat avec l'Adjudant Levasseur se sonne, et percute le sol. Son avion prend feu; un civil et un soldat tentant d'arracher le tchèque aux flammes sont tués par l'explosion d'un chargeur de mitrailleuse.

Le 26 avril 1940: Obsèques des 3 victimes.

Le 28 avril 1940: Le Commandant Soviche arrive au groupe pour en prendre le commandement en remplacement du Commandant Pallier, affecté dès lors au commandement de l'école de St-Cyr/Versailles.

Le 29 avril 1940: Décollage sur alerte. Trois avions d'observation ennemis sont signalés à très haute altitude en « Amiens 28 ». Comme d'habitude ces renseignements ont mis 20 minutes à nous parvenir. De patrouille avec le Capitaine Coutaud, je décolle, les nuages sont continus à partir de 1000 m, nous passons dessus 2000m... 4000 m...7000 m, Il fait froid, pour mieux observer le ciel nous n'avons pas fermé les cabines... Depuis notre départ des « Aigles » nous ne voyons plus le sol. Au cap et au soleil nous nous rendons au point indiqué : Amiens 28, en vain nous patrouillons ainsi durant 1 heure. L'ordre nous est donné alors par la radio de revenir. Entraînés au CQDM nous nous retrouvons quelques instants après à la verticale du terrain. Nous atterrissons. La mission peut se résumer en un exercice satisfaisant de gonio. Nous maudissons la DCA et les CR qui une fois encore nous ont alertés avec un trop grand retard.

#### Mai 1940

Notre entraînement se poursuit. La vie calme et tranquille dont nous jouissons encore est appréciée de tous. Je pars en permission à Nantes lorsque...

Le 10 mai 1940: L'Allemagne envahit la Hollande, la Belgique, le Luxembourg. Plusieurs villes françaises sont bombardées. L'escadrille prend aussitôt la position d'alerte n° 3. En permission jusqu'au 15, je ne suis pas appelé. Cependant impatient de voir enfin du boche je rejoins les « Archers » aussitôt. La « drôle de guerre » est terminée, la vraie commence. Les Archers et les Coqs sont gonflés à bloc. Sans savoir ce qui nous attend nous parlons d'être bientôt à Berlin !!!!

Le 11 mai 1940: Essai radio le matin, l'après-midi décollage sur alerte. Couverture du terrain de Creil à Amiens 46 – RAS.

Le 12 mai 1940: L'échelon volant du groupe se déplace sur le terrain de Couvron. Le matin, les « Coqs » font une mission sur la Belgique à 8. Ils sont surpris par 20 Me109 mais peuvent, criblés de balles et d'obus, rejoindre tant bien que mal le terrain de Couvron. L'après-midi les « Archers » exécutent une mission de protection de troupes au sol sur le secteur Namur - Wavre - Tirlemont - Huy.

Les patrouilles sont ainsi composées :

- Lieutenant Calmon, Lieutenant Legentil, Adjudant Verots

• Lieutenant Rossigneux, Lieutenant TREBOD, Sergent TEILHEIT, Sergent Leprovost  
Le plafond est bas, de gros nuages noirs rendent la surprise facile, nous ne pouvons retenir une certaine émotion. Nous sommes à 3000 m, il est 7 H du soir, chacun observe le ciel. Nous arrivons sur le secteur lorsqu'apparaissent à l'horizon légèrement au-dessous de nous à gauche, 10 LeO 45<sup>5</sup> protégés par 20 MS406<sup>6</sup>. Ils se dirigent sur l'Allemagne et s'estompent très vite dans le lointain.

A la seconde qui suit trois énormes Do215<sup>7</sup> passent à notre droite, nous avons enfin sous nos yeux les grosses croix noires. Aussitôt nous manœuvrons pour les attaquer. Nous ayant aperçus ceux-ci qui font alors ½ tour en virant lâchent leurs bombes dans la campagne et plein gaz mettent le cap sur leurs lignes.

Depuis un instant le combat est engagé, nous harcelons l'équipier gauche qui ne tarde pas à lâcher sa patrouille avec le moteur droit en feu. A chacune de nos passes, les mitrailleuses nous tirent et tirent bien.

Au cours d'une passe, j'entends distinctement le bruit caractéristique des balles sur mon avion ; les dragées (explosives, traçantes et incendiaires) dont nous les gratifions aussi illuminent le ciel déjà sombre.

Trois des nôtres s'acharnent sur le blessé pendant que nous poursuivons les deux autres fuyards. Par deux fois encore, j'entends sur mon taxi un désagréable roulement de tambour.

L'équipier droit en flammes perd de l'altitude, nous le suivons sans tirer, nos munitions sont épuisées mais une DCA dense et précise se fait de plus en plus menaçante. Nous sommes à 50 Km à l'intérieur de l'Allemagne. Prudemment, et craignant de rencontrer la chasse ennemie, nous faisons demi-tour. Et rejoignons Chantilly. Tous les pilotes sont indemnes. Tous les avions sont criblés. Je compte pour ma part une douzaine d'impacts, battu par le Sergent-Chef Coadier qui dans une mission isolée, les armes enrayées a été attaqué et poursuivi par 3 Me109<sup>8</sup>, son avion porte les traces de 2 obus et d'une vingtaine de balles, lui-même n'a rien sinon une certaine pâleur traduisant son émotion. Grâce à sa valeur et à une certaine part de chance, il peut se vanter de l'avoir échappée belle. Seul le Do215 tombé en France nous sera homologué. Nous fêtons au champagne la victoire et le baptême du feu.

Le 13 mai 1940: L'escadrille effectue dans la matinée une mission de protection de troupes au sol le secteur « Namur - Gembloux - Hannut - Huy ». Appartenant à la patrouille haute avec l'Adjudant-Chef Monchanin et le Caporal PIPA, nous protégeons tous les trois contre les chasseurs ennemis possibles les deux patrouilles basses, qui surprennent et attaquent sur Namur un Do17 ; le poursuivant en rase-motte, ils l'abattent à 20-25 Km à l'intérieur des

---

5 Lioré-et-Olivier LeO 45 Bombardier moyen quadriplace. Le LeO 45 est un bombardier rapide, de fait les prototypes atteignent sans problèmes plus de 600km/h en piqué. C'était un monoplane bimoteur bi dérive à aile basse cantilever, de construction métallique. Il fait son premier vol le 16 Janvier 1937 et est aussitôt commandé en série. En mars 1940 vola pour la première fois le LeO 451. Cet appareil était muni de dérives modifiées sans "l'encoche" des premières versions. Cette modification devint standard sur tous les LeO 451 encore en service en 1941 et sur tous ceux qui furent produits par la suite. Il n'est disponible qu'à très peu d'exemplaire en mai 40.

6 Le Morane-Saulnier MS.406 est le premier avion de chasse moderne à entrer en service dans les unités de l'Armée de l'air, et sans doute l'un des avions de combat français les plus connus de la Seconde Guerre mondiale. Il est le premier chasseur français dépassant les 400 km/h, et l'un des deux seuls types d'appareil français construit à plus de 1000 exemplaires, avec le Potez 63.

7 Dornier DO-215 (Allemagne). Dès ses premières sorties publiques, le DO-17 (le Crayon Volant) avait fait sensation, spécialement lors d'un meeting qui eut lieu peu avant la guerre, à Zurich, en Suisse. Les Allemands travaillèrent activement à moderniser cette formule d'avion, inédite à l'époque. C'est ainsi que le DO-215, directement dérivé du DO-17, prit part aux combats de Pologne et de France, puis fut utilisé sur une grande échelle (avec un nouveau venu : le Junker-88) dans la bataille de Londres, puis d'Angleterre. Le maréchal Goering, maître de la LUFTWAFFE, avait fondé beaucoup d'espoirs sur l'efficacité de cet appareil, lequel effectua d'ailleurs un grand nombre de raids sur Londres, les aérodromes et les grands centres industriels anglais. Toutefois, le DO-215 dut supporter les conséquences de l'échec essuyé par la LUFTWAFFE. Les bombardements en vol horizontal étant devenus précaires, les ingénieurs de Dornier songèrent à faire de cet appareil un bombardier en piqué ; ils lui adjoignirent un système de freins de piqué rétractables à l'arrière du fuselage. Ainsi fut créé le DO-217 qui remplaça le DO-215. Ce dernier continua pourtant à servir dans les Balkans, puis en Russie, jusqu'au milieu de la guerre. Le DO-215 se distinguait par une curieuse coupole vitrée aux arêtes vives à l'avant, et par la cabine asymétrique du pilote, à côté duquel était assis le mitrailleur-avant. Cet appareil représentait, avec le Junker-88, l'aspect le plus caractéristique de la technique allemande de l'époque : le ramassage de tout l'équipage, mitrailleur-arrière compris, dans l'avant.

Caractéristiques : Envergure : 18 m. – Longueur : 16,30 m – 2 moteurs Daimler-Benz DB-600 de 1.075 CV – Puissance : 2.200 CV – Armement : 4 mitrailleuses de 7,9 mm – Vitesse maximum : 505 km/h.

8 Le Messerschmitt Bf 109 est un avion de chasse conçu dans les années 1930 par l'ingénieur allemand Willy Messerschmitt en réponse à un appel d'offre du Reichsluftfahrtministerium (RLM) pour la conception d'un chasseur moderne devant équiper la Luftwaffe naissante. Autour du moteur le plus puissant disponible, un Junkers Jumo 210 à 12 cylindres en V inversé, Messerschmitt dessina la cellule la plus fine possible, reprenant des techniques très novatrices qu'il avait développées pour l'avion léger Bf 108. Le prototype Bf 109, supérieur à ses concurrents, fut finalement choisi, malgré l'inimitié du ministre de l'Air, Erhard Milch, envers Messerschmitt. Suite à sa participation à la guerre d'Espagne, le Bf 109 fut remotorisé par un moteur Daimler Benz pour pratiquer de façon encore plus efficace les nouvelles tactiques de combat aérien qu'il avait permis de mettre au point. La première partie de la Seconde Guerre mondiale vit une domination sans partage de cet avion et de sa doctrine d'emploi. Durant la bataille de France, seul le petit nombre de Dewoitine D520 (aux performances comparables mais plus maniable que le Bf 109), étaient des adversaires à sa mesure, les nombreux Morane-Saulnier MS 406 qui représentaient l'essentiel de la chasse française étant surclassés en tous points. Seul le Supermarine Spitfire britannique put alors lui tenir tête lors de la bataille d'Angleterre. Le Bf 109 fut le chasseur préféré de nombreux pilotes allemands, y compris des as tels qu'Adolf Galland ou Hans-Joachim Marseille, et cela même après le déploiement du Fokker-Wulf Fw 190 qui, dans l'absolu, était une meilleure machine. Cependant l'avion était arrivé au bout de son potentiel d'évolution. Les versions suivantes ne parvinrent pas à maintenir l'avantage acquis et se révélèrent d'un pilotage plus difficile, réservé à des pilotes expérimentés dont la Luftwaffe ne disposait plus qu'en nombre limité. Aux mains d'un bon pilote, il resta néanmoins un adversaire redoutable jusqu'à la fin de la guerre. Ce fut le principal chasseur allemand avec plus de 33 000 exemplaires produits

lignes ennemies, mais il ne sera pas homologué.

Dans l'après-midi l'escadrille effectue une mission de protection de 12 bombardiers (Léo45) au-dessus des lignes allemandes, à elle s'ajoutent 9 avions de la 2ème escadrille et 9 avions 406 d'un autre groupe. Le plafond est bas, le ciel tout noir, il est tard; 3 bombardiers abandonnent, les 27 chasseurs accompagnent les 9 Léo45 qui restent et que nous avons de la peine à suivre des yeux. Bombardiers à 800m et chasseurs à 1000m arrivés sur les lignes sont fortement tirés par une DCA<sup>9</sup> excessivement dense et précise. Des centaines d'obus éclatent autour de nous. Devant derrière, à droite à gauche montent des gerbes de feu, des milliers de balles traçantes, incendiaires, explosives. Les Léo45 poursuivent leur route et lâchent leurs « crottes » aux points désignés. Les chasseurs se disloquent pour échapper au tir de plus en plus précis de la « Flag ». Perdu dans le mauvais temps et n'ayant rencontré aucun Me 109, chacun rentre individuellement ayant échappé par miracle à cet enfer. Le Capitaine Coutaud et ses équipiers l'appelleront très justement « la danse du feu ». Les nuages noirs, le ciel chargé d'éclairs traversés de traits de feu laissera dans l'esprit de chacun un souvenir inoubliable. Le Sergent Fiala égaré se posera en panne d'essence en territoire ami. Moi-même ne me reconnaitrais qu'à Laon avec Legentil et Chacail.

Le 14 mai 1940: Décollage sur alerte. Nous couvrons le Sergent-Chef Teillet et moi : Villers-Cotterêts. Une heure à 800 m RAS.

Le 15 mai 1940: Chantilly-Couvron. Ravitaillement. Dans la matinée en effectuant une mission de couverture sur Mariembourg une patrouille double de notre escadrille abat un Do17.

Dans l'après-midi au cours d'une protection de bombardement au-dessus de Monthermé, un Do17 est attaqué par le Capitaine Coutaud, Coadar, Tain, Teillet et Fiala qui a rejoint la « une ». Le bombardier boche est désemparé au-dessus de la Meuse et s'écrase sur la rive droite. Tous les pilotes rentrent au terrain. Quelques balles dans les avions du Sergent-Chef Coadar et du Sergent-Chef Teillet.

Le 16 mai 1940: Une mission de couverture sur Montcornet et 2 missions de protection de bombardement sur Rozoy-sur-Serre. Le Capitaine Coutaud, Coadar et moi ramènerons jusqu'à Soissons un Léo45 touché par la DCA ennemie, moteur gauche arrêté et un trou de 1m50 de diamètre dans le flanc droit. La Flag, après celle du 13 Mai, ne nous impressionne plus ; nous n'en retrouverons jamais plus de pareille. Aucun ennemi en vue. Tous les pilotes rentrent au terrain.

Le 17 mai 1940: En se rendant en couverture du secteur « Avesnes-sur-Helpe - Fourmies – Trélon », la patrouille haute du dispositif composée de 6 Bloch et 9 MS 406 est attaquée par 4 Me109.

Le Sergent-Chef Coadar, le Sergent Leprovost, le Caporal Novacek, particulièrement visés mais non surpris manœuvrent assez tôt. Toutes les rafales passent en dessous d'eux, ils ne peuvent poursuivre les Me 109 qui grâce à leurs supériorité de vitesse sont déjà 3000 m plus bas. Le Sergent-Chef Teillet croyant quelques instants plus tard rejoindre des Bloch, se trouve mêlé aux 4 Me109, et abat l'un d'eux aux environs de Séry-lès-Mézières. Le Lieutenant LE GENTIL ayant quitté le dispositif par suite d'ennuis mécaniques attaque malgré tout un D017 sur Compiègne et l'abat sur la forêt de l'Aigle. L'Adjudant Monchanin attaque seul 7 Heinkel 111<sup>10</sup> sur Compiègne sans résultat. Il perd son hélice dans la prise de terrain et rentre dans les arbres (avion détruit, pilote contusionné). Le Capitaine Marechal et le Lieutenant Rossigneux attaquent 6 Heinkel 111 sur Quentin. Tous les pilotes rentrent au terrain.

Le 18 mai 1940: Couverture du secteur « Noyon - Chauny - Tergnier ». Nous apercevons 1 Do17 qui disparaît dans les nuages. Dans la mission suivante nous couvrons le secteur « Guise - Le Cateau-Cambrésis - Aulnoye-Aymeries ». Pendant que la première formation subit un violent tir de DCA (par deux fois j'entends l'éclatement de l'obus derrière moi), la deuxième formation attaque et abat 2 Henschel 126. La patrouille des Lieutenants Trebod, Legentil et Teillet est attaquée sans résultat par 7 Me110. Tous les avions rentrent au terrain

Le 19 mai 1940: Couverture aux vues et aux compas du secteur « Laon – Crécy-sur-Serre ». Le temps est mauvais. RAS. L'après-midi le ciel se dégage; nous couvrons le Sergent-Chef Teillet et moi, la gare d'Amiens – Longueau. Dès le départ ma pression d'huile baisse et me donne des inquiétudes. Patrouillant à 3000m nous apercevons tout un quartier d'Amiens en feu. Un panache de fumée monte jusqu'à 300m, des pans de

---

<sup>9</sup> DCA « Défense contre aéronefs » : l'ensemble des moyens militaires en vue d'assurer la protection (d'une armée, d'une forteresse, d'une ville) contre les attaques aériennes ennemies (Lutte antiaérienne). Il s'agit essentiellement de la détection (radar, optique...) des appareils ennemis et de leur destruction par des armements pélicifiques (Canon antiaérien, batterie de missiles sol-air).

<sup>10</sup> Ce bombardier, sur lequel on garda longtemps le secret, fut le premier appareil de ce genre à être construit en grande série en Allemagne, après la guerre de 1914-1918. Déjà au point en 1936, grâce aux travaux remarquables de son constructeur dans le domaine de l'aviation civile, le He-111 subit quelques modifications et, en 1938, il fut livré à la LUFTWAFFE. Lancés à l'attaque de la Pologne en septembre 1939, les He-111 n'apparurent sur le front qu'en nombre restreint ; mais en 1940, ils devaient devenir les bombardiers les plus courants de l'Allemagne. C'est sur cet avion que reposait la plus grande partie du dispositif de bombardement à l'aide duquel le Maréchal Goering comptait terrasser l'Angleterre. En compagnie des Dornier-215 et des Junker-88, le Heinkel 111 survola journellement le ciel anglais d'août à décembre 1940. Rapide pour l'époque, le He-111 constituait un excellent engin entre les mains d'équipages de valeur ; pourtant il souffrait d'un manque notoire de défense : ses mitrailleuses pouvaient peu de chose contre la puissance de feu des Hurricane et des Spitfire anglais. Dès lors, les Allemands se virent contraints de faire protéger leurs convois de bombardiers par des Messerschmitt-109 et 110. Après l'échec des bombardements sur l'Angleterre, le He-111 servit en Yougoslavie, en Grèce, puis en Russie pour finir, vers le milieu de la guerre, dans des missions de second plan. Il était, à cette époque, nettement surclassé par le Junker-88, beaucoup plus efficace.

murs s'écroulent, les rues de la ville sont désertes. L'incendie provoqué le matin prend des proportions immenses. Aucun avion ennemi ne vient dans le secteur, nos deux heures de faction se terminent, nous rentrons. Mon moteur chauffe cela sent le brûlé, à l'atterrissage un commencement d'incendie se déclare, il était temps que la plaisanterie finisse. Nous apprenons que dans la journée Chantilly a été bombardé deux fois. D'abord à 6H ensuite à midi où le mess<sup>11</sup> des officiers semble avoir été visé. Un d'entre eux est blessé. Le terrain à notre grande surprise n'a pas été touché. L'occasion pourtant été belle environ cinquante avions de chasse y étaient rassemblés.

Le 20 mai 1940: Le matin avec le Sergent-Chef Coader et Teillet au cours de la couverture du secteur « Persan - Creil - Verberie », j'attaque une patrouille simple de D017. Comme d'habitude les mitrailleuses arrière se défendent bien. La poursuite se prolonge au Nord de Beauvais lorsque l'équipier gauche en difficulté perd de l'altitude et s'écrase dans un champ pour une raison inconnue, il ne sera pas homologué.

A 2h de l'après-midi, nous couvrons à nouveau le même secteur que le matin. Aux environs de Compiègne nous apercevons un Do17, la patrouille basse du Capitaine Coutaud et Teillet l'attaque pendant qu'avec Coader nous les protégeons contre l'arrivée éventuelle des chasseurs ennemis. A leur troisième attaque l'équipage du Do17 saute en parachute, l'avion s'écrase et prend feu au NE de la forêt. Mission terminée, nous atterrissons tous les 4.

A 5 h du matin une importante formation ennemie est signalée se dirigeant vers Paris. Les moyens de l'escadrille étant limités, seuls 4 avions sont disponibles. Deux patrouilles légères décollent Capitaine Marechal, Lieutenant Rossigneux, Sergent-Chef Coader et Leprovost. Le ciel est au 5/10 couvert. Arrivés à 4000m nous apercevons le Sergent-Chef Coader et moi, une formation de bombardiers ennemis de 15 JU 88 puis une autre de 20 JU 88. Nous nous dirigeons en prenant de l'altitude sur les traînards. Le Capitaine Marechal et le Lieutenant Rossigneux ayant aperçu leur protection composée de 30 Me110 environ manœuvrent et déjouent leur attaque. Gênés par les nuages et tout à notre poursuite nous ne les voyons pas. Les bombardiers sont plein gaz et nous nous en rapprochons doucement lorsque au-dessous de nous passent 10 Ju88<sup>12</sup>, nous changeons alors d'objectif. Le Sergent Coader et moi faisons aussitôt un retournement nous tirons le chef de patrouille au cours de notre piqué et passons, au risque de l'accrocher, au milieu de la formation. Les mitrailleurs surpris nous manquent. Renouvelant l'attaque par dessous, nous faisons une chandelle et visons mais les chasseurs de protection viennent défendre leur bombardiers. L'un d'eux se dirige sur Coader qui ne le voit pas le Me110 ; me voyant obliquer vers lui abandonne « coco » et se dirige sur moi. Nous nous tirons en nous croisant sans résultat, un combat tournoyant s'engage. Dès cet instant je perds le Sergent-Chef Coader de vue. Serrant au maximum mes virages malgré le tir du mitrailleur arrière au troisième tour je prends le Me110 dans mon collimateur<sup>13</sup>. Figolant ma visée, je m'apprête à tirer. A la seconde même mon attention est attirée par des traçantes qui montent sur ma gauche. Trois autres Me110 sont entrés dans la ronde et deux d'entre eux m'ayant pris en tenaille me tirent. Abandonnant ma proie, je serre encore mon virage. Mon avion décroche<sup>14</sup>. En vrille je passe entre les 8 canons et les 8 mitrailleuses qui tirent toujours gros comme une montagne. Je vois une aile et un moteur d'un des Me 110. Comment la collision ne s'est-elle pas produite ?? Miracle !!! Imaginant mal la chance de n'avoir pas été touché, je suis profondément surpris de ne sentir aucune douleur. Mon Bloch poursuit sa vrille, un instant, je le crois désesparé, non sans difficultés, je le redresse et passe dans la ressource au ras des marguerites mon avion est criblé de balles et d'obus. Moi-même suis indemne. Les 50 bombardiers malgré notre intervention, ont lâché leurs dragées sur le terrain de Persan Beaumont. Le Sergent-Chef Coader ne revient pas. Ayant vidé tous ses chargeurs contre les bombardiers, il a été touché par 3 Me110 de protection. Son avion en feu, il saute trop tard en parachute et s'écrase à Aumont. L'escadrille des Archers est en deuil. Nous venons de perdre le meilleur d'entre nous.

Le 21 mai 1940: Malgré les 3 missions de la veille, nous levant à trois heures du matin, nous couchant

11 *Un mess, cantine, restaurant militaire pour officiers et sous-officiers. Par métonymie, le mess est l'ensemble de ces officiers qui y mangent, le service chargé du fonctionnement de ce restaurant, et le personnel et matériel qui y sont affectés. Le mot mess fut emprunté à l'anglais au XVIe siècle ; le terme anglais lui-même vient de l'ancien français mes (que l'on écrit mets en français moderne) issu du latin mittere. Le mess désignait au XIIIe siècle un plat cuisiné ou liquide (comme la bouillie ou la soupe), puis au XVIe siècle un groupe de personnes mangeant ensemble. Au Luxembourg, on utilise le terme de mess à la place de cantine (d'entreprise, par exemple)*

12 *Le Junkers : Ju 88: Conçu en Allemagne en 1935 par Junkers en tant que bombardier moyen et rapide, le Junkers Ju 88 fut l'appareil le plus polyvalent de la Luftwaffe et probablement de toute l'histoire de l'aviation. Le Junkers Ju 88 entra en service dans la Luftwaffe en 1939. Avion à voilure médiane de construction entièrement métallique, rapide, maniable et apprécié des équipages, le Ju 88A fut employé à la fois pour le bombardement en piqué, le bombardement horizontal et le torpillage. Il fut utilisé de manière intensive dans les opérations menées par l'Allemagne au-dessus de la France, de la Belgique, de l'Angleterre, des Balkans, de la Méditerranée et de l'Union soviétique. Du Ju 88A de base furent extrapolées de nombreuses variantes, dont la dernière, le Ju 88S, affichait une vitesse de pointe de 615 km/h. Beaucoup de versions virent le jour, dont les chasseurs Ju 88C (jour et nuit), Ju 88R (idem) et Ju 88G (nuit) qui disposaient des premiers radars embarqués et les avions de reconnaissance Ju 88D et Ju 88T, ainsi que d'autres variantes moins importantes (Ju 88H). Presque 15 000 Ju 88 furent produits durant la Seconde Guerre mondiale. Des Ju 88 furent employés comme composante inférieure du système Mistel. Le Ju 88 est l'un des rares avions ayant combattu en première ligne du premier au dernier jour de la guerre (pour la Luftwaffe, les autres sont l'Ar 196, le Bf 109, le Bf 110, le He 111, le Ju 52 et le Ju 87).*

13 *Dispositif optique qui permet un pointage précis et sert dans les instruments de visée.*

14 *En aéronautique, le décrochage est la perte plus ou moins brusque de portance, provoquée par le décollement de l'écoulement aérodynamique à l'extrados de l'aile d'un avion. L'expression « décrochage de l'avion » est couramment employée avec le même sens. Le décrochage peut aussi concerner les pales du rotor d'un hélicoptère (décrochage rotor) ou les ailettes du compresseur d'un réacteur (pompage réacteur). Les voiliers sont également concernés par le phénomène de décrochage, au niveau des voiles ou des appendices immergés (dérives, safrans, foils).*

à 11 H du soir, et tombant de fatigue, nous n'avons aucun repos. Aujourd'hui encore la journée sera chargée. Dès la première heure au cours de la couverture du secteur 3 « Persan – Creil - Verberie » la patrouille double légère (4 avions) du Capitaine Coutaud attaque 15 Me110. Ceux-ci fidèles à leur tactique se protègent mutuellement, tournent en rond. Les Bloch piquent sur la noria, tirent, font une chandelle et recommencent. Du sol on entend les moteurs qui miaulent, les rafales de mitraillettes et celles plus sourdes des canons. La DCA participe au jeu. A travers les trous de nuages on aperçoit quelques phases du carrousel aérien. Le spectacle est unique, passionnant. Des deux côtés les avions sont touchés. Sept Me110 disparaissent en fumant. Les Archers à cours de munitions doivent se poser. L'avion du Lieutenant Legentil gravement endommagé atterrit sur le ventre dans un champ. Le Capitaine Coutaud se pose avec une fuite d'huile à Creil. Tous les pilotes sont indemnes. L'avion de Teillet et le mien venant d'être remis en état, nous décollons tous les deux pour continuer la partie. Les Me110 qui restent, tournent toujours en rond mais avant que nous arrivions s'arrêtent et s'en vont. Teillet et moi patrouillons alors le long de l'Oise sous les nuages devenus plus nombreux et plus épais. Poussant quelques pointes dessus, nous apercevons dix minutes avant la fin de la mission, 6 Me 109 et 1 Me 110. Nous allons à leur rencontre, un combat tournoyant s'engage. Teillet, sur le point de tirer un Me109 est tiré par le Me110 et doit rompre le combat. Moi-même tire sur un Me 109 pendant qu'un autre me tire aussi, je ne suis heureusement pas touché mais ma victime en profite pour m'échapper dans les nuages et je ne puis contrôler le résultat. Pendant que Teillet et moi choisissons un nouvel adversaire, profitant de sa supériorité de vitesse, le Me109 pique vers le sol et nous sème comme « une fleur ». Au retour nous rencontrons un Blenheim<sup>15</sup> que nous nous apprêtons à attaquer mais que nous ne reconnaissons pas assez tôt. Nos avions transpercés par les balles font peine à voir, nous nous consolons en pensant que nos adversaires ont dû aussi avoir leur compte.

Le 22 mai 1940: Mauvais temps. Repos.

Les 23 et 24 mai 1940: Couverture de Creil. RAS.

Le 25 mai 1940: Un avion ennemi est poursuivi à 7000 m d'altitude par le Capitaine Coutaud et le Lieutenant Trebod sur le trajet Crépy en Valois - Versailles - Amiens, soit environ 200 Km. Mais il ne peut être rejoint et attaqué.

Le 26 mai 1940: Couverture du terrain sur alertes. Verots, Rossigneux et Fralon s'apprêtent à attaquer un Heinkel 111 lorsqu'ils sont surpris par des Me 109. Le Sergent Fralon est descendu, l'avion en feu, il saute en parachute et tombe près de Gauvieux. Ayant 2 éclats d'obus dans la figure une balle dans le genou, il est transporté à l'hôpital de Senlis, les autres sont indemnes.

Le 27 mai 1940: Couverture de Creil Clermont avec Verots. RAS.

Le 28 mai 1940: Mauvais temps. Repos

Le 29 mai 1940: Au cours de la couverture aux vues et aux coups du secteur « Pont St Maxence - Cures les Melles » la patrouille double du Capitaine Coutaud, Teillet, Legentil et Rossigneux aperçoit un D017 au sud de Verberie. L'avion n'ayant pu être surpris cherche à prendre de la hauteur mais le Capitaine Coutaud fait semblant de lui couper la route en cabrant exagérément son appareil, juste à l'instant où il va partir en vrille. Le Do 17 impressionné pique dans les nuages où la patrouille le poursuit. Ceux-ci peu épais se rapprochent insensiblement du sol, le Do17 cherchant à échapper aux Archers qui sont passés sous la couche nuageuse et le tirent par dessous, tombe sur le Capitaine Coutaud resté au-dessus des nuages et qui le reçoit avec les honneurs qui lui sont dus. La partie de cache-cache dure ainsi une dizaine de minutes lorsqu'un moteur du Do17 prend feu. Celui-ci se pose sur le ventre à 5 km environ à l'ouest de Laon. En évoluant au-dessus du point de chute la patrouille de la « une » est tirée par le DCA ennemie. Le Sergent-Chef Teillet touché par un éclat, furieux, fonce sur l'équipage pour le mitrailler mais celui-ci se cache dans un bois. Sa blessure est insignifiante. Tous les pilotes rentrent indemnes.

Le 30 mai 1940: Secteur calme. Couverture Creil - Beaumont. RAS.

Le 31 mai 1940: Le matin les conditions atmosphériques interdisent tout envol. L'après-midi aucune amélioration contre toute prudence et toute logique nous effectuons cependant une mission de chasse libre sur le secteur « Corbeil - Zray sur Somme ». Nous ne faisons en l'air aucune mauvaise ou bonne rencontre. Comme nous volons bas, la DCA Française nous tire dessus, malgré nos cocardes fort visibles et pour une fois tire assez juste. Un de mes coéquipiers le Caporal Pipa reçoit un éclat dans son avion. Nous ne nous attardons pas, Il est inutile d'essayer de nous faire reconnaître pour ne pas voir nos cocardes et tirer si bien les artilleurs français doivent fermer les yeux...!!!!

Juin 1940

le 1er juin 1940: Couverture de « Pont St Maxence - Cires les Melles ». RAS.

Le 2 juin 1940: Couverture du même secteur que la veille Par plafond très bas un Heinkel 111 survole le terrain. La patrouille simple de l'Adjudant-Chef Monchanin, Rossigneux, et du Caporal

<sup>15</sup> *Le Bristol Blenheim est un bombardier léger rapide triplace britannique de la Seconde Guerre mondiale. Issu d'un projet civil, ce bimoteur a été le premier monoplan métallique à aile cantilever à entrer en service dans la RAF. Plus rapide que la majorité des chasseurs en service en 1936, il se révéla décevant à l'épreuve des premiers combats en 1939, mais occupa une place importante dans le dispositif militaire britannique au début de la Seconde Guerre mondiale.*

Pipa décolle à vue et engage la poursuite. L'Heinkel s'enfuit plein gaz, Pipa tire à assez grande distance, à la deuxième rafale le mitrailleur arrière ne répond plus mais les « Bloch » rament et l'avion ennemi est perdu dans les nuages. A 16 H nouveau survol du terrain par un appareil présumé Junker 88 Le Capitaine

Coutaud, Teillet et Novacek décollent à vue, l'ennemi s'échappe dans les nuages. Furieux contre notre matériel dont la vitesse et insuffisante même contre les bombardiers ennemis, malgré le peu d'avions dont nous disposons, le Capitaine Coutaud décide de faire couvrir le terrain à priori. Avec l'Adjudant Verots, je patrouille durant deux heures. A la radio nous entendons parler boche « Artoum ...!!! Artoum. !!! », etc. Aucun avion ennemi n'apparaît. Comme les fois précédentes les Allemands ont été avertis par un poste clandestin caché dans la forêt de notre présence en l'air. Leur espionnage est parfaitement organisé, l'incompétence et l'inertie de la gendarmerie à laquelle nous avons maintes fois donné d'utiles renseignements pour sévir, nous écœure. Faisant tout pour perdre la guerre... nous ne pouvons pas la gagner. Quelle Honte !!!!

le 3 juin 1940: Bombardement de Paris. Couverture de Pont Ste Maxence - Cires les Melles et couverture de Paris. L'escadrille ayant décollé par crainte d'un bombardement du terrain ne tarde pas à être alertée par radio : Tous les avions de « Tapeur », partez en protection de Paris où l'on nous signale une importante formation de bombardiers ennemis ». FAITES VITE... Aussitôt Le Capitaine Coutaud et moi, le Lieutenant Rossigneux et le Caporal Pipa abandonnons la protection de Poste St Maxence et partons plein gaz vers le Sud en cherchant à prendre le maximum d'altitude. Sur notre gauche nous apercevons bientôt plusieurs pelotons de bombardiers ennemis volant par groupe de 15...de 20, ils forment un imposant défilé. 3000 m...4000 ...m 5000 m... ainsi à mesure que nous montons, nous rencontrons de nouvelles formations aussi importantes que les plus basses. Tout là-haut nous distinguons une multitude de traînées blanches ...Les Me109 sont à 8000 m et se signalent involontairement par la condensation de leur gaz d'échappement... à mesure que nous montons toujours, dans l'espoir de trouver les derniers bombardiers, nous trouvons la chasse lourde à 5000m qui les protègent. Décidant d'attaquer deux traînards, nous piquons à mort mais avant de les avoir atteint nous sommes rejoints le Capitaine Coutaud et moi par 8 Me109 qui interviennent, nous tirent, nous ratent et nous obligent à rompre le combat. Reprenant de l'altitude nous tombons le Capitaine Coutaud et moi sur un chasseur lourd Me 110 que nous tirons à bout portant mais des balles et des obus nous entourent. Deux Me109 nous tirent, nous atterrissons criblés mais seuls nos avions auront souffert. Le Sergent-Chef Teillet en compagnie de Novacek n'aura pas été plus heureux que nous. S'attaquant à 3 reprises il est pris à partie par 8 Me 109 qui le tirent et criblent son avion et celui de son coéquipier, par miracle ils reviendront indemnes.

Le défilé auquel nous nous attaquons et évalué à 400 avions de bombardement et chasseurs étagés de 3000m à 8000m L'on envoie à notre rescousse une malheureuse patrouille qui surprise par les chasseurs ennemis sera complètement décimée. Le Capitaine Maréchal est abattu par 2 Me109 pendant qu'il mettait en flammes un chasseur ennemi près de St Leu. Le Lieutenant TREBOD surpris par plusieurs Me110 est tué à Boran. Le Lieutenant LE GENTIL attaquant seul 15 bombardiers est abattu en flammes à Senlis. Après mille difficultés ayant brûlé dans son avion depuis 4000 m, il parviendra à sauter en parachute à peine à 200 m du sol. Grièvement brûlé mais faisant preuve d'un courage admirable il est transporté à l'hôpital de Senlis. Ayant tout ravagé sur leur passage les croix noires s'estompent dans le lointain. Paris brûle, le Bourget, Orly, les usines Renault, etc... ont été touchés.

Contre la terrible armada, les pauvres chasseurs français ont fait ce qu'ils pouvaient. À une vingtaine, dispersés dans le ciel, ils ont attaqué les 400 croix gammées qui devaient sourire... !!! Le lendemain les journaux nous apprendront que la chasse française a abattu vingt avions ennemis. J'ignore si le chiffre des victoires est exact, celui des pertes ne sera pas publié, mais il serait un éloquent témoignage. Dans un rayon de 20 km autour de Chantilly seulement, huit cocardes françaises dont 3 « Archers » giseront au sol. Ferrailles et cendres c'est tout ce qu'il restera de quelques chasseurs français, meilleurs parmi les meilleurs, pilotes merveilleux, camarades dévoués, honnêtes et sincères... M.Pierre COT<sup>16</sup> et ceux du poing tendu, vous pouvez être fiers... !!!

Le 4 juin 1940: Quelques avions ennemis survolent la région à très haute altitude. La partie hier a été chaude, aucun avion n'est disponible ; à l'escadrille aucune sortie... La rage au cœur, nous écoutons le: « Ouan... ouan...ouan... » des Dorniers.

---

<sup>16</sup> Pierre Cot (\*\*\*) Il est remarqué par Raymond Poincaré qui lui offre sa première expérience politique aux élections législatives de 1924, comme candidat des Républicains de gauche dans les Hautes-Alpes. Vaincu, il amorce alors une évolution politique vers la gauche qui s'accroîtra avec le temps : s'il est élu, en 1928, député de Savoie sous l'étiquette radicale après avoir un temps rejoint le Parti républicain - socialiste, c'est sur une liste communiste qu'il se présente dans le Rhône en 1931.

Pierre Cot est très actif dans le mouvement « Jeune Turc » au sein du parti radical, dès la fin des années 1920. Sa carrière ministérielle commence, quant à elle, en décembre 1932 lorsqu'il devint sous-secrétaire d'État aux Affaires étrangères dans le gouvernement Paul-Boncour. En janvier 1933, Daladier lui confie le portefeuille de l'Air, nouveau ministère promis à un riche avenir. Passant le brevet de pilote, il se lance avec fougue dans la promotion de l'aviation et réorganise l'aéronautique civile en créant la compagnie nationale Air France. Forcé d'abandonner ce portefeuille après les émeutes du 6 février 1934, il le retrouve en 1936 dans le gouvernement de Léon Blum. Membre du comité d'honneur de l'Association juridique internationale, il se consacre alors principalement à la nationalisation des industries aéronautiques. Il organise également une aide clandestine aux républicains espagnols pendant la guerre civile. Jean Moulin fait alors partie de son équipe. Profondément touché par la défaite française de mai 1940, il essaie durant sa vie entière d'en comprendre les raisons et de prouver que l'aviation n'est pas le principal responsable de cette défaite. Selon lui, la défaite a surtout été due aux manques de moyens financiers alloués à l'armée ; il explique cela dans un ouvrage *La Guerre économique* paru en 1973. Ministre de l'Air sous le Front populaire, il devient un compagnon de route du Parti communiste après la guerre, tentant ainsi un retour politique. Sous la Quatrième République, il est une des têtes de file de l'Union progressiste, agglomérat de petits partis issus de la Résistance et proches du PCF. Il est également membre du bureau directeur du Mouvement de la Paix, où il milite pour un "neutralisme actif" dans le contexte de guerre froide. Il obtient le Prix Staline international pour la paix en 1953. Si Mai 68 marque un coup d'arrêt à une carrière politique nationale, Pierre Cot continue d'assumer des responsabilités locales en Savoie jusqu'en 1973.

Le 5 juin 1940: Le matin : mission de chasse d'armée dans le secteur « Montdidier - Roye ». Chef de patrouille dans le dispositif du Capitaine GARDE, la mission touche à sa fin lorsque les patrouilles basses rencontrent 10 Me 109 qui rentrent de mission. Avec mes équipiers, le Sergent-Chef MOREL et le Caporal PIPA, je m'apprête à me joindre à la danse qui commence lorsque me retournant j'aperçois cinq Me109 qui nous piquent dessus, battant des flans pour les signaler à mes équipiers et faisant ½ tour pour leur faire face. Ceux-ci nous tirent. Près de la perte de vitesse, mon avion répond mal, je ne puis bien ajuster ma rafale, les cinq croix noires me croisent et semblent m'accrocher pendant qu'avec mon sacré Bloch, je termine péniblement mon virage. Le Caporal PIPA ayant mal interprété mon signal et voulant virer trop vite lorsqu'il reconnaît un Me109 est derrière lui et le tire consciencieusement, mais par bonheur assez maladroitement. PIPA n'aura que 7 balles dans son avion. Pendant que 4 des Me109 nous gagnant de vitesse s'échappent en piquant vers le sol celui qui tirait PIPA abandonne sa victime et fait une superbe chandelle ceci le ramène à ma hauteur. L'ajustant bien, à 50 m dans mon collimateur et trop heureux de l'aubaine je décharge sur lui dans une seule rafale la moitié de mes munitions. Je distingue les obus explosant sur la croix noire du fuselage comme un vrai feu d'artifice, des boules rouges s'échappent de l'avion et dans la seconde qui suit celui-ci explose. Stupéfaction... !!! Mon fridolin<sup>17</sup> se balance au bout de son parachute et tombe dans un champ à 13 Km environ au Sud

## 17 Les insultes envers les Allemands

*Les Français ont longtemps montré leur mépris à l'égard des Allemands en utilisant des termes qui se référaient aux anciennes tribus germaniques : ostrogoth, wisigoth (d'abord Visigoth chez Voltaire), vandale, tudesque, teuton, gothique. Ces termes péjoratifs se référaient d'abord aux invasions barbares, aux exactions supposées ou réelles des Germains, mais aussi à ce que l'on imaginait à propos du Moyen Âge, des temps obscurs, d'une absence de goût et d'intelligence. Les Germains étaient perçus comme des peuples destructeurs qui s'opposaient aux peuples dits civilisés, gréco-latins et surtout ensuite gallo-romains. Le racisme à l'œuvre dans la pensée classique, puis dans celle des Lumières se fondait sur l'idée d'un modèle parfait de culture, mais il ne rejetait pas les Allemands comme tels dans la ténacité : Voltaire estimait qu'il pouvait éclairer le roi de Prusse. D'ailleurs, ces insultes ne se préoccupaient guère de race puisque les Allemands pouvaient être associés à d'autres envahisseurs comme dans l'expression « espèce de Hun ! » Elles deviennent vite démotivées*

*: le vandale dès 1732 peut être un voyou, un saboteur. L'écriture dite faussement gothique ne se réfère pas tant à la Fraktur qu'à l'écriture médiévale, le style gothique n'est pas le style allemand puisqu'il est né en France mais au style d'une époque ancienne qui manquait du bon goût classique et de l'imitation du modèle gréco-romain. Ce sont donc d'abord des insultes qui se réfèrent à l'ancienne antithèse entre le barbare et le civilisé, à l'idéologie aristotélicienne d'une hiérarchie des styles.*

### 1. Tous les autres s'appellent Fritz

*Un procédé courant du racisme consiste à réduire l'ensemble des autres peuples à un seul individu par un prénom courant. C'est ainsi que Fritz est apparu en 1914, le diminutif de Friedrich résumait tous les Allemands. Le choix du prénom ne tient pas tellement au fait qu'il serait répandu. Ainsi, le prénom Hans n'a jamais été pris, le pseudonyme du dessinateur Hansi était associé à une propagande pro-française durant l'occupation de 1870-1918. Fritz était connu par le roman d'Erckmann-Chatrian Mon ami Fritz qui présentait un personnage sympathique, un peu lourdaud et peu dangereux. Toutefois, le prénom Fritz était associé à la dynastie Hohenzollern et au souvenir du Frédéric le grand ou le roi guerrier. Des raisons plus subjectives ont dû aussi jouer, les sonorités donnent à la fois une fermeté et des associations de consonnes dures.*

*Le dérivé fridolin apparaît en 1917, mais il aurait été présent dès 1880 selon Chautard. Une variante frigolin aurait été plus fréquente entre les deux guerres selon Esnault. La construction de ce nom est complexe. Le nom frigolin peut se référer au froid, au frigo, et donc au caractère présumé des Allemands. Mais la terminaison emprunte aussi à des prénoms traditionnels d'origine germanique comme Ugolin. Le passage de frigolin à fridolin peut partir d'un retour aux noms allemands Friedrich, Siegfried, Wilfried, le radical frid- est senti comme proprement allemand.*

*En 1941, apparaît l'altération frisé et une variante plus rare frison. Or ce terme montre un double effet de brouillage : le nom des Frisons est celui d'une ancienne tribu germanique et d'un peuple situé entre Hollande et Saxe, il s'agit d'une remotivation des anciennes dénominations comme Ostrogoth ou Wisigoth ; le mot frisé était employé dès 1836 pour désigner les juifs le plus souvent d'origine allemande, mais aussi en les réduisant à leur chevelure. On aurait donc en fait une sorte de retournement ironique en désignant les Nazis ou les soldats allemands comme des juifs.*

### 2. Les autres ne savent pas parler

*La langue de l'autre, c'est une langue qui ne mérite pas le nom de langue. Le barbare, c'est celui qui ne peut parler correctement notre langue, celle-ci étant supposée plus pure et plus claire que toutes les autres. Ainsi, les termes langue tudesque, teutonnes désignent dans la pensée classique une langue rude, incapable de raffinement et d'intelligence.*

*Lorsque l'on veut dire qu'un discours est incompréhensible, on le désigne comme de l'allemand ou du haut-allemand depuis Rabelais.*

*Ces insultes se retrouvent dans des termes lorrains : parler en allemand ou comme un Allemand, c'est hallemander avec un h bien expiré, c'est hachepailler. L'Allemand ou l'Alsacien devient le hachepailler, celui qui parle comme s'il hâchait de la paille, en réduisant tout mot à une sorte de bouillie.*

### 3. Tous des uhlands prussiens !

*Lorsque les troupes allemandes se sont répandues en Alsace et en Lorraine en 1870, les paysans s'exclamaient que les Suédois étaient de retour. Deux siècles plus tôt, lors de la Guerre de Trente-Ans les troupes suédoises s'étaient en effet livrées à l'un des plus grands massacres de l'histoire européenne : un tiers de la population de la Lorraine, de l'Alsace et du Palatinat avait été exécutée ou affamée, une autre partie n'avait dû sa survie qu'à l'abandon de leur village et elle deviendra les Yennischs qui adopteront le mode de vie des Roms.*

*Les troupes allemandes de 1870 deviendront donc seulement composées de uhlands prussiens même si elles comprenaient des Badois, des Hanovrois, des Bavares, et plus souvent des fantassins. Le nom du uhlan est phonétiquement évocateur, le français opère une disjonction alors que le terme devrait commander l'élision : l'uhlan plutôt que le uhlan. Le nom évoque le hurlement le hullement, un langage qui n'est pas humain.*

*Le Prussien devient en 1895 un Prusco, en 1907 un Pruscoff. Le deuxième terme est intéressant par sa resuffixation, l'Allemand qui vient de l'Est est assimilé aux Russes et donc aux autres envahisseurs que furent les Cosaques.*

### 4. Je ne veux voir qu'une seule tête !

*Le boche (1879) est une aphérèse d'Alboche. Le suffixe -boche a été utilisé en argot : rigolboche (1860), italboche.*

de Montdidier. Depuis le début de l'engagement il ne s'est pas écoulé deux minutes. Mêlé à 20 Bloch auparavant, je me retrouve tout seul. Je rentre trouvant en chemin le Sergent-Chef Starke des Coqs qui heureux comme un petit fou me fait des larges sourires. J'arrive à comprendre dans ses grimaces et ses gestes qu'il a eu aussi son Boche.

Plan dans plan à 600 Km/h nous faisons un rase mottes impressionnant au-dessus du terrain et de la ville de Chantilly. Dislocation, acrobatie individuelle. Les camarades au sol ont compris le sens de notre exubérance et le commandant Soviche au lieu de nous sermonner nous félicite. Le soir nous sablons en ville le champagne. Pipa a eu chaud et il n'est pas le moins heureux. « Sales boches » ne cesse-t-il de marmonner. Chacun l'approuve et nous chantons en chœur « The Siegfried Line »<sup>18</sup>. Jimmy Kennedy, alors qu'il était capitaine dans le Corps expéditionnaire britannique pendant les premiers stades de la Deuxième Guerre mondiale. Ironie du sort les boches approchent, nos armées effectuent leur énième repli stratégique, le lendemain nous quitterons Chantilly.

Le 6 juin 1940: L'échelon roulant du GE 2/2 fait mouvement sur le terrain de Chavenay – Villepreux. Dans la journée, au cours d'une mission de destruction sur le secteur « Montdidier - Roye ». Notre formation est attaquée par des Me109 venus dans le soleil. Je n'ai encore rien vu d'anormal lorsque des traçantes<sup>19</sup> passent à ma droite. Croyant à la fausse manœuvre d'un Bloch et voulant virer sec, je pars en vrille lorsque j'aperçois en redressant mon avion le Sergent Teillet tirant et mettant en flammes le Me 109 qui venait effectivement de me prendre pour cible. Un coup de chance

---

*Le croisement de cette construction avec d'autres expressions a renforcé les connotations négatives :*

*le mot a été Allemoche avec un renforcement sur moche, « laid » ;*

*le boche était le mauvais sujet auparavant, un libertin (1866) ;*

*la tête de boche est une tête de bois, une tête dure à Marseille et c'est la boule qui sert à jouer à la pétanque.*

*Le mot apparaît d'abord en Lorraine, à Metz en 1862. Or le peu boch, c'est le vilain, le pas beau en dialecte lorrain. Le boche, ce ne serait donc pas simplement celui qui a le crâne dur, mais aussi celui qui a une tête laide et cela expliquerait le double emploi d'Allemoche et d'Alleboche.*

*Un terme parfois utilisé en Lorraine est tête carrée. Cette expression est aussi employée par les Québécois envers les Canadiens anglais. Cela renvoie aux idées d'uniformité, de fermeture d'esprit, d'absence de rondeur et donc de politesse ou de civilisation. On dit encore en Lorraine tête de Holtz, ou par ellipse espèce de Holtz. Le Holtz en question est un peu comme le boche, il s'agit du bûcheron (Holz) en allemand.*

#### *5. Les Allemands sont tous des Bougnoules !*

*J'ai souvent entendu l'idée que le mot bougnoule aurait d'abord désigné les Allemands par les Français ou les Français par les Allemands. Il s'agit d'une de ces rumeurs qui reposent sur des confusions. Le mot bougnoule apparaît en 1890 au Sénégal et il a d'abord servi à désigner les Africains noirs. Cependant, ce terme xénophobe a servi ensuite dans les colonies à l'ensemble de tous ceux qui n'étaient pas français, donc en priorité aux Arabes, les indigènes. Il a pu voyager en métropole et s'appliquer aussi à des paysans, à des Bretons, bref à tout ce qui n'était pas parisien.*

*Les troupes coloniales africaines ont rapporté le nom d'une tribu berbère du Maroc, les Chleuhs (1891), ou Chleus ou Schleus. Le mot se rapportait d'abord aux troupes coloniales composées d'indigènes, puis aux troupes territoriales vers 1914. On passe de là à l'idée de la troupe qui ne parle pas français (1936), donc la troupe située sur la frontière voisine en 1939, et fatalement à l'Allemand. Le début du mot, par sa série de consonnes, évoque les sonorités de l'allemand et un autre nom de tribu berbère n'aurait pu servir.*

#### *6. Que de sales bêtes !*

*L'assimilation de l'Allemand au cochon est ancienne. Elle est liée aux présupposés sur des mangeurs de choucroute ou de charcutaille, c'est l'absence de raffinement qui domine alors. On dresse des portraits d'Allemands gras, gros, dodus. On assimile ensuite le mangeur à ce qu'il mange et on le réduit à quelque chose d'indigeste. Mais on fait aussi de l'Allemand une sorte de pourceau afin de lui ôter toute humanité. Tel est par exemple le sens du conte de Maupassant, « le Cochon de saint Antoine ». Saleté, sottise, bestialité sont les traits de l'Allemand dans ce cas.*

*Moins connu est le surnom donné par certains : doryphores. Le lien avec l'invasion de ces coléoptères a été motivé par la crise du phylloxéra au lendemain de la Première Guerre mondiale qui a affamé l'Europe. Le doryphore est un parasite de la pomme de terre, l'Allemand est connu comme un mangeur de pommes de terre, le doryphore a détruit les cultures juste après la guerre, et de là on passe à une assimilation entre des faits voisins dans le temps. Le souvenir était assez vivace pour que je l'entende encore dans les années 70.*

*La plupart de ces insultes sont vieilles et n'ont plus guère de sens en dehors de leur contexte historique. Le nazisme est passé par là et a rendu vaines ces représentations archaïques, primitives. Certes, il existe encore des campagnes où l'on entend encore parler des Boches, des Schleuhs, mais les personnes qui s'expriment ainsi discréditent totalement leur prétendue allégeance à l'esprit de la Résistance ou de l'humanisme.*

*18 La ligne Siegfried était une chaîne de fortifications le long de la frontière occidentale de l'Allemagne, analogue à la ligne Maginot en France. La chanson a été utilisée comme remonter le moral pendant la guerre, en particulier avant et pendant la bataille de France. Il ne serait pas jusqu'à 1945 quand les soldats alliés ont été réellement en mesure de le faire.*

*Cela commence: We're going to hang out the washing on the Siegfried Line. Nous allons étendre le linge sur la ligne Siegfried. Have you any dirty washing, mother dear? Avez-vous ma chère mère du linge sale ?*

*We're gonna hang out the washing on the Siegfried Line. Nous allons étendre le linge sur la ligne Siegfried.*

*'Cause the washing day is here. Parce que le jour de lavage est ici.*

*19 Une munition traçante est un type de munition muni d'un dispositif pyrotechnique émettant de la lumière tout au long de la trajectoire vers la cible. L'ogive étant très visible à l'œil nu, elle permet au tireur de suivre la trajectoire de la balle par rapport à la cible afin d'apporter des corrections à sa visée. Mélangées avec d'autres types de munitions, elles équipent les magasins des armes automatiques comme les mitrailleuses et les canons automatiques.*

c'était un maladroit, un peu déçu je ne comptais même pas un trou dans mon avion à mon retour au sol. Au retour de la mission, notre formation rencontre une expédition d'une quarantaine de Me110 sur Pont-Saint-Maxence. Nous les attaquons bien que nous ne soyons que 9 et à court d'essence. Le Capitaine Coutaud tire sur 2 Me 110 dont un part en vrille et semble désarmé. Tenant à me venger, j'attaque pour ma part un traînard, mais celui-ci a la vie dure et tout en fumant rejoint le gros du peloton qui l'entoure aussitôt et le protège. Tous les avions rentrent et se posent sur le nouveau terrain de Chavenay - Villepreux.

Le 7 juin 1940: Installation du GE 2/2 sur le terrain de Villepreux. Décollage sur alerte. Couverture de Paris. RAS. Mission de destruction sur le secteur « Noyon-Compiègne » RAS. Décollage sur alerte RAS. Tous les avions rentrent au terrain Trois missions dans la journée. J'aspire au sommeil mais nous logeons chez l'habitant et j'aurai la « faveur » de coucher dans un petit lit rempli de grosses puces. N'ayant pas dormi de la nuit je suis d'une humeur massacrante.

Le 8 juin 1940: Je dois cependant couvrir avec le Sergent Teillet le secteur « Montdidier - Lassigny ». Nous sommes attaqués au sud de Beauvais par 6 Me109. Nous tirons chacun un sans pouvoir contrôler le résultat. Sans savoir comment ni pourquoi, après quelques tours en leur compagnie où nous recevons des balles et en distribuons, nous nous retrouvons seuls et la mission terminée, nous rentrons. Le soir, je change de logement et couche chez la pharmacienne du patelin. Celle-ci est charmante et pleine d'attentions. Je fais honneur au Cointreau qu'elle a mis sur ma table de nuit et oublie de me réveiller à l'heure. Les nuits se suivent et ne se ressemblent pas.

Le 9 juin 1940: Au cours d'une mission de couverture du secteur « Longpont - Chacire », notre formation est attaquée par 3 Me 109. Le Caporal Novacek est abattu mais peut sauter en parachute. Je suis moi-même tiré une fois de plus par un Me 109 sans résultat. J'essaie de poursuivre le méchant maladroit mais il ne m'attend pas et ma « brouette » met un temps infini avant d'atteindre le 600 km/h. L'Adjudant Verots est aussi tiré par un Me109 sans résultat. Teillet le dégage et tire sans résultat sur le boche qui est déjà loin. Notre infériorité de vitesse est manifeste. Les journaux nous accordent la maniabilité. Propagande... propagande... Cet avantage vient justement de notre vitesse insuffisante. L'adversaire n'est pas fou et n'a aucun intérêt à accepter le combat. Piquant à 700 Km/h, il tire et disparaît au sol, remonte plus vite et plus haut que nous et recommence. Constamment sur la défensive dans les « ordures » du Bloch nous avons « belle mine » !!!! Dans la soirée mission de destruction, bombardement au-dessus de Creil en flammes. Je remarque que l'usine d'où semblaient venir les émissions d'un poste clandestin n'a pas été touchée. Coïncidence ou justification de nos soupçons ???

le 10 juin 1940: Protection de nos bombardiers sur le secteur « Elbeuf - Les Andelys » Ceux-ci font du bon boulot. Les boches sautent... ils ne sauteront jamais assez haut.

Le soir mission de destruction sur le secteur « Nanteuil-Château Thierry » Comme dit le général PUISARD, « mission de balayage ». L'image est en effet saisissante et mérite de rester à la postérité mais... car il y a un mais, dans les conditions où nous nous battons les « balayeurs du ciel » en sont quelques fois balayés... A l'issue de cette mission, l'échelon volant gagne le terrain de Gaudreville. L'échelon roulant fait mouvement sur le même terrain A 9 H et ¼ du soir en patrouille à 8000 m au-dessus de Paris frigorifiés et fatigués. L'Adjudant-Chef Monchanin, l'Adjudants Verots et Leprovost descendent à la nuit tombante après deux heures de patrouille. Paris disparaît sous la fumée des incendies, les flammes embrasent le ciel, à ma droite se détache la silhouette de la Tour Eiffel. On devine plus qu'on ne voit l'Etoile...La Concorde...A 500 m nous volons dans la fumée, je m'approche de Verots pour ne pas le perdre, la nuit tombée nous nous posons à Etampes C'est mon premier atterrissage de nuit...Ouf !! La terre est basse mais si le Bloch ne dépasse pas les 600 Km, il est par contre très solide et je viens d'en apprécier l'agrément.

A 11h du soir nous arrivons en ville. Les Beaucerons avec l'amabilité qui les caractérisent, refusent de nous donner le moindre repas et le moindre lit. Quelques peu écœurés, nous soupçons d'une gorgée d'eau à la fontaine de la gare et couchons sur le trottoir.

Le 11 juin 1940: Courbaturés et mourant de faim, nous rejoignons Grandeville à 4 H du matin .A 5 H sans avoir rien pris nous partons pour une mission de destruction sur le secteur « Chantilly - Nanteuil ». RAS.

Le 12 juin 1940: Protection des bombardiers sur Creil - Verherie. RAS. Couverture du secteur Chantilly - Nanteuil. RAS.

Le 13 juin 1940: Les deux mêmes missions que la veille. Comme la veille. RAS. Dans l'après-midi, le repli stratégique de notre infanterie contraint les 2 échelons du XXX à faire mouvement sur le terrain « les Vignaux »

le 14 juin 1940: Installation du XXX sur le terrain de Vignaux. Couverture aux vues et aux xx des ponts de la Seine entre Montereau et Corbeil. Deux heures de va et vient en scrutant le ciel. RAS.

Le 15 juin 1940: J'ignore si le repli de notre armée est méthodique, il est du moins rapide sans trop comprendre ce que font les biffins<sup>20</sup>, nous poursuivons notre « boulot ». Ayant simplement changé de cours d'eau, nous couvrons les ponts de la Loire. Aucune rencontre. Les boches semblent même ne plus se servir de leur aviation. Un peu plus tard, nous touchons cinq pilotes polonais dont 3 sont affectés à l'escadrille des Archers. Les Sergent-Chef SZEMPLINSKI, ZANIESKI et le Caporal JODA.

Le 16 juin 1940: Couverture d'Orléans. La nuit dernière les ponts ont sauté un peu partout sur notre belle France. Le

---

20 *Biffin* vient de l'ancien français *biffe* (XII<sup>ème</sup> s.) qui désignait une étoffe rayée puis un chiffon sans valeur. *Biffin* signifie d'abord "chiffonnier" (XIX<sup>ème</sup> s.) puis *fantassin*, à cause du sac.

nazisme a posé son paraphe, des incendies embrasent l'horizon. Cinq brasiers immenses consomment la ville. Une rage impuissante nous étreint si seulement un Do17 apparaissait avec quelle joie nous lui ferions payer...Rien malheureusement ne surgit des gros nuages noirs. Vision dantesque, la terre saigne. Sur elle, le ciel étend son deuil.

Le 17 juin 1940: Les échelons roulant et volant font mouvement sur le terrain de Rochefort. RAS.

Le 18 juin 1940: Le repli se poursuit. Ne voulant pas désespérer nous poursuivons la lutte. Des avions passent la Grande Bleue. Arrière garde, nous les protégeons. Dans la journée, 2 missions sur la Loire. Le soir fort tard nous rejoignons à Royan l'échelon roulant. Fatigués, mal rasés, la tenue tachée par l'huile et la poussière, nous descendons en ville dans l'espoir de nous restaurer. Surprise !!! Dans les rues, sur la promenade, aucun soldat seulement d'élégants baigneurs et baigneuses faisant leur saison. Toute une jeunesse exubérante et indécente. Pantalons de flanelle, shorts et paréos rien et s'écartent sur notre passage. Faisant la gueule, pour tout ce beau monde nous sommes forcément sales et méprisables...

Un restaurant... Mais nous nous sommes trompés, les plats que l'on y sert ne sont pas pour nous.

Nous arrivons trop tard ? Tant pis !!! Nous nous contentons du bock que la patronne nous donne par pitié. La mauvaise humeur règne chez les Archers. Le Lieutenant Rossigneux prend la mouche et veut opérer par la force. À quoi bon ? Nous le Calmons, nous sommes en uniforme, nous aurions tort. Revenus sur la promenade quatre jeunes filles attirent notre attention, différentes des autres. La conversation s'engage ; réfugiées parisiennes, écœurées comme nous de ce qui les entoure, charmantes ; nous voici tous amis.

Très tard dans la nuit, nous nous promenons et bavardons.... Réconciliés avec Royan, sans avoir ni souper ni dormi nous rejoignons le terrain au petit jour. 4H du matin, un ordre est venu. Nous décollons, ravitaillement à Limoges, mission sur Châteauroux. L'infanterie se replie, nous devons la protéger et pour sauver l'honneur arrêter les « Panzer divisionen » qui la serrent. Les jeux sont faits.... Rien ne va plus.

C'est la fuite éperdue vers le sud. En dehors de quelques actions d'éclat, l'armée entière est en déroute.

Réfugiés et fuyards encombrant les routes. Effrayés, affamés, les yeux hagards, les joues creusées, les mères serrent fort contre elles les petits qui pleurent. Les soldats sans arme obéissant à je ne sais quel mot d'ordre, fuient depuis la Belgique, parfois sans même avoir vu le Boche. Chose inconcevable !!! Des officiers passent en voiture militaire avec la femme, les enfants, le chien, le chat... le perroquet. Nos mécanos ont terminé les pleins. Nous nous préparons à l'envol sous les railleries redoublées des biffins. Que répondre ??? Une demi-heure après nous sommes sur les lignes, les chars allemands ripostent à nos attaques, celle-ci sont efficaces, les balles font entendre sur nos tôle leur familier « roulement de tambour ». Le jeu est meurtrier. Partis six, nous revenons à trois.

Le 19 juin 1940: Aucun ravitaillement, mission manquée. Il est question d'armistice. Le tchèque Pipa et le polonais nous quittent pour l'Angleterre.

Le 20 juin 1940: Nous faisons la mission de la veille. Au-dessus de Valençay, un Do17 nous échappe dans les nuages. La mission touche à sa fin et nous sommes fort dépités lorsqu'un malheureux Henschel fire apparaît à l'horizon. La patrouille entière, Capitaine Coutaud, DE PINS, Teillet, Monchanin, Verots, Leprovost l'attaquent. L'occasion est trop belle. Ce n'est bientôt plus un combat mais un massacre. Le lanceur de tracts prend feu et sans que son équipage ait pu sauter en parachute s'écrase au sol près d'Argenton sur Creuse. Nous tournons un instant sur les restes fumants de notre victime et à court d'essence atterrissons à Limoges Sur la route pendant que nous refaisons les pleins, les réfugiés toujours défilent, les soldats nous insultent... !!! Spectacle lamentable.

Le 21 juin 1940: Les échelons volant et roulant font mouvement sur le terrain de Cazaux.

Dans le voyage Limoges - Cazaux par suite d'un temps épouvantable Teillet pris dans le brouillard, se pose en campagne et capote à 2 Km au Nord-ouest de Bergerac. Verots se pose à Bergerac sans incident. De Pins reste à Bordeaux. Seuls le Capitaine Coutaud et l'Adjudant Monchanin parviennent à Cazaux. Moi-même j'ai dû rester à Limoges. Dans le combat de la veille mon moteur a reçu deux balles dans le carburateur et ne me donne plus son régime (à peine 700 tours au lieu de 1900 tours). J'attends d'être dépanné !!!

Le 22 juin 1940: D'après le diagnostic des mécanos, mon avion ne peut être réparé dans un court délai. Le Commandant Soviche me dit de l'abandonner. Il envoie de Cazaux un avion de transport pour venir me chercher. Celui-ci s'égaré dans le mauvais temps et s'écrase dans la campagne. Livré à mes propres moyens, j'avise un « Caudron Pélican »<sup>21</sup> avec lequel je manque de me tuer... Sa voilure est complètement déréglée. Avec l'aide d'un sympathique mécano réserviste, tordant les haubans, vissant ceux-ci, dévissant cela, nous le réglons "au poil". Comme je devais m'y attendre un Capitaine le trouvant à son goût me le fauche. Je suis furieux...!!!

Le 23 juin 1940: Il fait mauvais, pluie, brouillard, etc...J'envisage de rejoindre mon escadrille par la route, lorsque le camarade mécano me signale un Mureaux<sup>22</sup> abandonné au fond de la piste. Sous la pluie, nous l'inspectons et le

<sup>21</sup> Caudron C 510 'Pélican' : Quadriplace de tourisme. Premier vol en septembre 1934. 62 exemplaires construits. Monoplan aile haute ; structure bois et acier ; revêtement toile et contre-plaqué.

<sup>22</sup> A l'aube de la 2ème guerre mondiale une grande partie des Groupes Aériens d'Observation étaient équipés de Mureaux 113, 115 et 117. Aussi c'est un de ces avions qui fut la première victime aérienne française, en Septembre 1939. L'ANF. Les Mureaux 115 (Ateliers de construction du Nord de la France / Ateliers des Mureaux) était motorisé avec un Hispano Suiza de 860 ch. Le radiateur était placé en position frontale, au lieu d'un carénage ventral, pour améliorer le refroidissement. Les Mureaux furent rarement engagés lors de la campagne de Mai/Juin 1940 en raison de leur vulnérabilité. L'armement du 115 consistait en deux ou trois mitrailleuses MAC 34 (cadence de tir beaucoup plus élevée que les

mettons en route. Il tourne impeccablement, je l'essaie en l'air. Malgré son air vétuste, il vole parfaitement. Je suis heureux et décide de partir mais les nuages descendent de plus en plus bas et après une demi-heure de vol je manque d'accrocher les arbres d'une colline. Je fais demi-tour et me pose à Limoges demandant au mécano de mettre en panne l'avion. Il trafique un instant dans le moteur et nous descendons ensemble en ville pour déjeuner. À trois heures de l'après-midi nous remontant au terrain et voyons avec inquiétude un mécano cherchant à mettre en route notre Mureaux pour un colonel. Ne pouvant y parvenir, à notre grande joie, il abandonne. Aussitôt après, pendant que le colonel enlève ses vêtements de vol, j'enfile les miens. Mon mécano dépanne et met en route l'avion tout à l'heure récalcitrant. Les camarades sont surpris de me voir. Je raconte au Commandant Soviche mon aventure dans les moindres détails qui rit et me félicite. Le soir les copains ne perdant pas le nord me mettent à l'amende d'une bouteille de champagne pour avoir « resquillé » un avion Mureaux rapide et bien armé et ridiculisé des supérieurs. La peine n'est pas sévère. Dans la journée « les Coqs » ont abattu un Heinkel... La soirée se termine en chantant. Une minute de silence est observée à la mémoire de nos camarades tombés en combattant.

Le 24 juin 1940: Nous faisons mouvement sur le terrain de la Garenne à Agen : RAS.

Le 25 juin 1940: L'armistice est signé avec l'Allemagne et l'Italie. Les hostilités cessent le 25 Juin à 1 H00.

Le 26 juin 1940: L'échelon roulant et tout le personnel PN et PNN<sup>23</sup> font mouvement à St Sixte. Les avions restent sur le terrain d'Agen - La Garenne.

Le 27 juin 1940: Installation du I/1 à St Sixte.

Les 28 et 29 juin 1940: Je loge avec le Sergent Teillet chez l'épicière du patelin, Melle Emma, vieille fille 45ans toutes ses dents, acariâtre, fantasque, plus bête que méchante. Culte particulier : la divine bouteille.

Signe particulier : Grosse verrue sur un appendice nasal exagérément rouge et développé. Au début les relations sont tendues. Après une semaine d'efforts méritoires, Teillet et moi recevons les félicitations du maire et du garde champêtre. La guenon est policée...

le 30 juin 1940: Messe solennelle à la cérémonie des morts. Prise d'armes, lecture des citations, Remise des décorations.

Juillet 1940

Saint Sixte est un affreux petit village de 300 habitants environ. Les journées sont longues et monotones. Seule la Garonne passant à proximité permet quelques distractions. Bains de soleil, bains tout court se suivent et se prolongent ainsi pendant tout le mois. Nous avons le temps de lire, d'écrire, de méditer. Après l'attentat de Mers El Kébir<sup>24</sup>, nous prenons l'alerte au terrain de la Garenne éventuellement contre les Anglais.

*anciennes Lewis), plus possibilité d'emporter 400Kg. de bombes. La maquette est une base Heller. En réalité les bombes furent rarement utilisées vu les performances de la machine*

23 PN : Personnel navigant PNN : Personnel non navigant

24 La bataille de Mers el-Kébir est un épisode de la Seconde Guerre mondiale qui désigne l'attaque du 3 juillet 1940 de la marine britannique contre une escadre de la marine française mouillant dans le port militaire de Mers el-Kébir (golfe d'Oran, Algérie). Il y eut 1

*380 morts. Le Royaume-Uni, alors seul devant l'ennemi, craignait que l'armistice signé par le gouvernement français avec l'Allemagne nazie quelques jours auparavant ne fasse tomber cette flotte dans les mains d'Hitler, lui permettant ainsi de remettre en cause la suprématie maritime britannique et lui faisant courir un grave péril.*

*Les deux puissances française et britannique s'étaient engagées, dans une déclaration solennelle, à l'issue de la réunion commune du Comité suprême de guerre tenu à Londres le*

*28 mars 1940, à laquelle assistèrent, entre autres, le Premier ministre britannique Neville Chamberlain, le président du Conseil français Paul Reynaud et le premier lord de l'Amirauté Winston Churchill, à ne conclure ni paix ni armistice séparés*

*Après la débâcle de juin 1940, le gouvernement français, déplacé à Bordeaux, doit choisir entre la capitulation, un cessez-le-feu ou une demande d'armistice. Une capitulation aurait engagé l'armée mais aurait permis au gouvernement de poursuivre la guerre en exil avec les alliés et ce qui restait des forces françaises (c'est-à-dire la Marine et les forces françaises d'Afrique). Un armistice, au contraire, devait engager le gouvernement dans son ensemble à ne pas poursuivre la guerre. Une attention toute particulière devait alors être portée sur les conditions de l'armistice pour que celui-ci soit « honorable ».*

*Début juin 1940, le président du Conseil Paul Reynaud et avec lui, la majorité du gouvernement, penchent pour la première solution. Au contraire, le général Weygand, chef des Armées, le maréchal Pétain, vice-président du Conseil, et l'armée dans son ensemble considèrent que la charge de la défaite appartient aux politiques et souhaitent, pour cette raison, que le gouvernement endosse pleinement sa responsabilité en demandant l'armistice. Laval, de son côté, est également favorable à l'armistice mais il va encore plus loin puisque, particulièrement anglophobe, il penche pour un renversement des alliances. Laval et les militaires s'appuient sur l'anglophobie ambiante (depuis l'affaire de Dunkerque) pour amener les membres du gouvernement à rejoindre leur position, conduisant Paul Reynaud à démissionner de la présidence du Conseil.*

*L'amiral Darlan qui était à la tête d'une des marines de guerre les plus puissantes du monde, et qui n'avait pas été vaincue (à la différence de l'armée de terre) était début juin sur la même position que Paul Reynaud. Il n'était pas, à l'origine, anglophobe mais il avait beaucoup d'ambitions personnelles et Pétain réussit à le faire changer d'avis en lui promettant de devenir ministre de la Marine dans le nouveau gouvernement.*

*Finalement, les relations entre les deux nations, qui se sont dégradées après la bataille de Dunkerque, prennent une nouvelle tournure quand Paul Reynaud démissionne et Pétain, nouveau président du Conseil, se prépare à signer l'armistice du 22 juin 1940 avec l'Allemagne (puis le 25 juin avec l'Italie).*

Aucun vol, de nombreuses pétanques !!! Je suis sans nouvelles d'Indochine. Les restrictions d'essence m'obligent à garer la Prima chez les cousins de Troie. La vie n'est pas drôle...

Août 1940

Aucun changement.

Le 2 août 1940: Le Capitaine Coutaud fait une conférence sur la chasse à la base d'Agen. Faisant l'historique de l'escadrille des « Archers » il est chaleureusement applaudi et légitimement fier de son succès.

Le 13 août 1940: Le général I/1 quitte Agen et St Sixte pour la base aérienne de Lyon- Bron.

Incertain du lendemain, désœuvrés, nous attendons avec patience les événements.

Septembre 1940

RAS. Toujours à Lyon. Le froid commence à sévir. Il pleut, il brume. Les jours se fondent tristement dans l'ennui. Les lyonnaises sont charmantes et trompent notre nostalgie. Aucun vol ; nous regrettons les mois passés à Chantilly. Le

---

*L'armistice impliquait d'être délié de l'engagement interallié du 28 mars 1940 puisque celui-ci prévoyait qu'aucune paix séparée n'était possible sans l'accord de l'autre partie. Winston Churchill fait savoir à plusieurs reprises, d'abord à Paul Reynaud puis plus tard au gouvernement Pétain, qu'il comprend la position difficile dans laquelle se trouve la France et qu'il peut admettre que la France soit déliée de ses engagements en concluant un armistice séparé, mais à condition que la flotte française ne puisse jamais tomber dans les mains de l'ennemi, ce qui suppose ou bien que la flotte française se saborde, ou bien qu'elle rallie les positions britanniques ou américaines (ce qu'elle fait jusqu'au 18 juin, avant de se réfugier en Afrique).*

*C'est à ce moment-là que démarre un terrible malentendu. Les conditions britanniques ont d'abord été adressées par deux télégrammes à Paul Reynaud, mais elles n'ont même pas été discutées par le Conseil des ministres du 16 juin 1940 car un autre télégramme britannique est venu proposer une « union indissoluble » avec le Royaume-Uni en vue de poursuivre la guerre (ce qui rendait évidemment caducs les télégrammes précédents). Seule cette dernière proposition a été discutée en Conseil des ministres. Quelques jours plus tard, la Chancellerie britannique a rappelé ses conditions au gouvernement Pétain mais, d'après Albert Kammerer, celui-ci a un comportement équivoque. Pétain affirme qu'il n'a pas l'intention de remettre la flotte française aux mains des Allemands et que le projet d'armistice ne le prévoit d'ailleurs pas, ce qui est vrai, mais ceci ne répond pas vraiment à la demande des Britanniques qui craignent que les Allemands puissent s'emparer de la flotte française contre le gré de celle-ci. C'est pourquoi le télégramme transmis le 16 juin, et reconfirmé ensuite, exige que, si l'armistice est signé, il ne peut l'être qu'« à la seule condition que la flotte française soit immédiatement dirigée sur les ports britanniques en attendant l'ouverture de négociations\*3+ ». Cet aspect durant la discussion de l'armistice entre la France et l'Allemagne est complètement omis. Pire, les Britanniques ne sont pas informés des clauses de l'armistice qui est finalement signé le 22 juin[4].*

*De facto, l'ambassadeur britannique ne prend connaissance de la clause 8 de l'armistice, exigeant que les navires français ne fussent désarmés dans leur ports d'attache sous contrôle allemand et italien, qu'après la signature (les navires devaient rejoindre leur port d'attache habituel de temps de paix). Comme le confirme l'historien Max Lagarrigue : « [...] les deux tiers des ports d'attache de la marine française sont en zone d'occupation et donc à la merci d'un coup de force de la Wehrmacht. Dans l'état actuel de ses forces, l'Angleterre ne peut prendre le risque de ne pas demeurer la première puissance navale du monde[5]. »*

*Cette clause inquiétait évidemment les Britanniques qui ne savaient pas que les installations portuaires de l'Atlantique et de la Manche avaient été sabotées par les marins français, avant l'arrivée des troupes allemandes, ni que l'amiral de la flotte, Darlan, avait donné l'ordre à tous ses états-majors de saborder leurs bâtiments si les Allemands essayaient de s'en emparer. Ce dernier ajouta même que, s'il devait donner plus tard un ordre contraire sous la contrainte, il ne faudrait pas en tenir compte et que seul l'ordre de sabordage devrait être considéré. Un peu plus de deux ans plus tard, le 27 novembre 1942, les Allemands tentent effectivement de s'emparer des navires français après avoir franchi la ligne de démarcation le 11 novembre 1942 et la flotte se saborde effectivement à Toulon.*

*Le 27 juin, Churchill décida donc de mettre hors d'état de nuire la marine française. Cette opération déclenchée le 3 juillet 1940 avait pour nom de code Catapult et ne visait pas que les navires basés à Mers el-Kébir. A Alexandrie une escadre française composée d'un cuirassé, 2 croiseurs lourds, de quelques torpilleurs et sous-marins est internée sans combat. Les Britanniques s'emparent par la ruse ou par la force des bâtiments réfugiés en Grande Bretagne. Un officier français du sous-marin Surcouf et 3 marins de la Royal Navy perdront la vie dans cette opération.*

*L'amiral James Somerville reçut donc l'ordre d'appareiller afin de mettre hors d'état de nuire la flotte française basée à Mers el-Kébir.*

*Arrivé à l'aube du 3 juillet devant la base navale, l'amiral Somerville adressa au vice-amiral d'escadre Marcel Gensoul un télégramme imposant un ultimatum dont le terme échouait six heures plus tard. Il fit trois propositions :*

- soit la flotte française rejoignait la flotte britannique dans sa lutte contre les forces de l'Axe ;
- soit elle se sabordait ;
- soit elle gagnait les ports britanniques, américains ou français des Antilles afin d'être désarmée.

*Selon Kammerer, il y eut quatre propositions et non pas trois ni deux : la proposition de rejoindre les ports américains était en effet très différente de celle de rejoindre les ports britanniques, puisque les États-Unis n'étaient pas encore entrés en guerre (c'est le gouvernement de Vichy qui fit croire que l'ultimatum ne laissait le choix que de se rallier à l'Angleterre ou de se saborder). Selon les marins français rescapés, il semblerait que l'intention de Gensoul était de saborder (ou du moins de saboter son escadre française pour la rendre inutilisable) et qu'il en aurait fait part à Somerville. Mais, selon Kammerer, Gensoul attendait les ordres du gouvernement (qui était en train de s'installer à Vichy) et, comme l'armistice prévoyait que toute décision concernant la flotte devait être approuvée par le comité de l'armistice (donc par les Allemands), les ordres de Vichy ne pouvaient pas aller dans ce sens.*

*Dans le courant de l'après-midi, un compromis était sur le point d'être trouvé, après que Somerville eut prolongé son délai. Mais l'adjoint de Darlan, le vice-amiral d'escadre Le Luc fit savoir par radio à Gensoul que les escadres françaises de Toulon et d'Alger se portaient à son secours. Les Britanniques captèrent ce message et Londres ordonna à Somerville d'ouvrir le feu.*

*Liste des navires présents []: Le 21 juin 1940, la Royal Navy avait positionné en Méditerranée la force H de Gibraltar, commandée par l'amiral Somerville. Cette flotte comptait 1 porte-avions, 2 cuirassés, 1 croiseur de bataille, 2 croiseurs et 11 destroyers. De son côté, la marine française, sous le commandement du vice-amiral d'escadre Gensoul, alignait dans le port de Mers El Kébir 2 croiseurs de bataille, 2 cuirassés anciens, 6 contre-torpilleurs, 15 torpilleurs, 1 transport d'hydravions et 6 sous-marins.*

climat des départs et retours de missions et les missions elles-mêmes... nous rêvons de repartir !!!  
Octobre et Novembre 1940

Le 5 octobre, Hip hip Hourra !!! J'apprends mon affectation pour l'Indochine avant d'avoir vu la D.M ; je n'ose y croire. Je dois être le 10 du mois à Salon, lieu de rassemblement. Non sans quelques regrets je quitte les « Archers » et les « Coqs ». Une note du Ministère arrive à l'escadrille donnant satisfaction à ma demande de volontaire pour la colonie. Salon est le lieu de rassemblement, plusieurs fausses joies nous emmènent au 19 Novembre 1940.

Le départ enfin se confirme, nous embarquons le 22 pour l'Indochine.  
Au jour fixé, mes camarades et moi sommes au Môle E Hangar 8 avec les bagages. Contre-ordre nous reviendrons demain.

Samedi 24 novembre 1940: Nous embarquons malgré tout sur le « Ville de Verdun »<sup>25</sup> des messageries maritimes (MM). Quand partirons-nous ? Comment arriverons-nous ? Je ne sais mais la perspective de retrouver mes chers parents et ma belle cochinchinoise suffit à mon contentement. Dans l'incertain et l'aventure un nouveau chapitre de ma vie commence. Nous levons l'ancre à 17h. 17h arrive mais la commission italienne avec l'esprit chinois qui la caractéristique nous retarde quatre heures

Il est 9h avec satisfaction nous regardons descendre les « Babis » sur le quai.

9H20, nous appareillons, ciel étoilé, mer houleuse. Dans le lointain les lumières de Marseille disparaissent peu à peu

Dix heures, un avion se fait entendre Il lance plusieurs fusées éclairantes, nous croyons à un exercice.

10h ¼ Nous revenons de notre erreur, l'avion est anglais et bombarde Marseille ? Les projecteurs de la DCA fouillent en vain le ciel. Le canon tonne mais très timidement !! Des incendies se déclarent bientôt. L'anglais a visé juste, nous apercevons à l'horizon de grosses explosions. Tout doucement nous avançons vers le large, l'attraction terminée, nous allons nous coucher.

Dimanche 25 novembre 1940: Ciel bleu, vent assez fort, mer moutonneuse, léger roulis. Le « Ville de Verdun » longe les côtes espagnoles conformément aux ordres reçus. Officiers supérieur en 1ère classe, Officiers subalternes en 2ème et 3ème class, nous logeons dans l'entrepôt aménagé, confort relatif, cuisine satisfaisante, le moral est bon, nous nous attendions à être moins gâtés. Dans la journée, nous voyons les premiers marsouins<sup>26</sup>, la finesse de leur ligne, leur vélocité sont remarquables. Les Adjudants chef et les Adjudants demandent à manger au 5ème service - Noblesse oblige. Durant la guerre ces messieurs faisaient moitié moins de missions que les jeunes, ils se moquaient alors de leur prestige... la guerre n'est plus, les esprits ont changé. Le règlement est une belle chose, on s'en sert quelquefois lorsqu'on y trouve son avantage. A 19h nous distinguons les lumières de Barcelone.

Lundi 26 novembre 1940

7h nous passons au large de Valence.

15h nous doublons Alicante, le temps est splendide, à peine quelques rides sur la mer uniformément bleue.

A dix miles environ se détache sur l'azur du ciel les montagnes à l'aspect aride et désert. Dans chaque petite baie un petit village mêlant ses maisons grises aux rochers grisés du dehors. Le « Ville de Verdun » augmente sa vitesse, demain peut-être passerons-nous Gibraltar. Non ! 17h un câble nous ordonne de rallier Oran.

Mardi 27 novembre 1940

9h du matin, nous entrons dans le port d'Oran. A droite la rade de Mers El Kébir ou se détache toujours fière et glorieuse la silhouette du « Dunkerque »<sup>27</sup>. La veille nous avons croisé le « Massilia » de triste mémoire. Hier -

## 25 LE VILLE DE VERDUN

*paquebot-mixte, longueur: 129,5 m, largeur: 11,7 m, jauge brute: 7007 tx, port en lourd:*

*9400 tonnes, déplacement: 13580 tonnes, passagers: 38 premières, 28 secondes, 20 troisièmes, 478 en entrepont, propulsion: 1 alternative à triple expansion chauffe au charbon, puissance: 3500 CV, vitesse: 12 nœuds*

*Lancé le 13 novembre 1920 à Londonderry. Deuxième de 3 paquebots commandés par la Société Havraise Péninsulaire de navigation à vapeur et finalement confiés aux MM, avec le VILLE DE STRASBOURG et le VILLE D'AMIENS. D'abord en location il est racheté par la compagnie en 1928. Contrairement à ses sisterships, il ne recevra jamais de pont promenade supplémentaire. Il dessert jusqu'en l'Australie à partir des ports d'Europe du Nord, premier départ le 23 décembre 1922. A partir de 1927, assure la ligne Marseille-Nouvelle Calédonie par Panama. En septembre 1940, réussit une rotation sur l'Indochine par Le Cap, mais se retrouve coincé à Saïgon. Réquisitionné par les japonais le 19 avril 1942. Renommé ATEISON MARU, il est coulé au nord de Formose (25°20 N - 121°5 E) par le sous-marin américain USS FINBACK (SS230) le 14 octobre 1942.*

26 *Le marsouin commun (Phocoena) est le mieux connu de la famille des marsouins, autrefois appelés « cochons de mer » (Phocoenidae), qui regroupe 6 espèces de cétacés marins à dents, peuplant la plupart des côtes tempérées et froides du globe. Les différentes espèces de la famille ne diffèrent pas substantiellement, et comme la présente est la mieux connue, cet article traite de l'ensemble des points communs à l'ensemble. Les marsouins sont de petits cétacés à dents, plutôt noirs sur la face dorsale supérieure, et blancs sur la face ventrale inférieure. Ils se nourrissent de poissons, de crustacés et de seiches. S'ils sont encore, et de loin, les cétacés les plus répandus, leurs effectifs tendent à régresser. Les raisons de ce déclin tiennent sans doute à la pollution marine et à la mort par noyade à cause des filets de pêche.*

27 *Le Dunkerque était, comme le Strasbourg, difficilement classable. En effet, moins rapide mais mieux protégé qu'un croiseur de bataille, leur blindage était moindre que celui d'un cuirassé (comme le montreront les avaries qu'il subit à Mers El Kébir) mais, en revanche, ils avaient une vitesse supérieure. Néanmoins les historiens maritimes les classent le plus souvent croiseur de*

aujourd'hui, deux pages d'histoire, deux sortes d'histoires !!!!!

Oran : 2 jours d'escale Port de moyenne importance, ville quelconque sans aucun cachet. Un climat très côte d'azur, une ville très métropole. Nous faisons quelques achats, allons au cinéma, observons les indigènes peuple paresseux, l'arabe semble se complaire dans la crasse. Les gosses pullulent et avec eux les borgnes, les paralytiques. Deux professions font loi, mendiants et décrotteur. La truanderie entière semble ici rassemblée. Chaque 20 mètres, un gosse s'accroche à nos souliers : « Kif Kif-glace Messie » et sortant d'une petite caisse en bois, une brosse sans poil, un chiffon sale et une boîte de cirage symbolique, crache et frotte... tendant bientôt la main pour les 10 sous qu'il a bien le sentiment d'avoir volé.

Les femmes sous un péplum<sup>28</sup> blanc ne laissent voir qu'un œil. Quelques rares audacieuses montrent un visage cadavérique complétant à souhait leur apparence de fantômes échappés du château de Santa Cruz.

Mercredi 28 novembre 1940: Escale. Levée de l'ancre fixée à 19h... puis retardée. Sur le quai, les officiers ayant joyeusement fêté quelques rencontres se donnent en spectacle. Triste spectacle !!! Lieutenants oscillants, Capitaines débordant d'une tendre et bruyante affection. Commandant très galant, trop galant, femme jeune, jolie... et légère, mari lourd et cœur magnifique... Tous amusent la société. Les Biffins et les dockers travaillent en mangeant. Les sous off quelque peu honteux se retirent un à un. 18h, nous mettons en route pour mouiller au large.

Jeudi 29 novembre 1940: 5h du matin, nous mettons le cap sur Gibraltar, ne devant passer le détroit que le lendemain. Vers midi, nous marchons au ralenti, le ciel toujours bleu, la mer toujours belle, nous apercevons vers 17 H Melilla<sup>29</sup> toute blanche paresseusement étendue sur la côte du Rif espagnol. Quelques instants après, nous doublons le Cap des

---

*bataille. Il fut lancé en 1935. C'est l'un des derniers navires de ligne de la Marine nationale française.*

*Le traité de Washington, signé en 1922, sur les limitations navales imposait un tonnage et un calibre de l'artillerie maximum pour les croiseurs de bataille et les cuirassés ainsi que les croiseurs et les porte-avions des cinq grandes puissances navales (États-Unis, Grande-Bretagne, Japon, France et Italie).*

*En 1933 pour s'opposer aux trois cuirassés de poche allemands type Admiral Graf Spee puis plus tard aux deux croiseurs de bataille Gneisenau et Scharnhorst, la marine française décida d'abord la construction des deux croiseurs de bataille Dunkerque et Strasbourg déplaçant 26*

*500 TW et dont l'artillerie principale consistait en deux tourelles quadruples de 330 mm. Ils*

*ont été suivis par une série de deux cuirassés de 35 000 TW dont l'artillerie principale était de 2 tourelles quadruples de 380 mm, le Richelieu et le Jean Bart, inachevé. Quatre autres cuirassés de la classe Gascogne armés de 3 tourelles quadruples de 380 mm au tonnage plus élevé devaient suivre. La défaite de juin 1940 empêcha la marine nationale de réaliser ce programme ambitieux mais nécessaire pour lutter contre la Kriegsmarine mais aussi la puissante Regia Marina italienne.*

*Le Dunkerque est mis sur cale à Brest le 24 décembre 1932. Il est lancé le 2 octobre 1935 et après avoir achevé ses essais est autorisé à entrer en service le 1er mai 1937. Il représente la France en mai 1937 à la revue navale anglaise de Portsmouth en l'honneur du couronnement du nouveau roi d'Angleterre Georges VI*

*En 1939, il participe avec la marine britannique à la chasse aux corsaires allemands dans l'Atlantique. Il passe ensuite de*

*l'Atlantique à la Méditerranée en avril 1940 où il intègre la force de raid de l'amiral Marcel Gensoult, force moderne basée à Mers-el-Kebir en prévision d'une entrée en guerre possible de l'Italie. Le Dunkerque est le navire amiral de la force. Au moment de l'armistice de juin 1940, il est immobilisé dans le port algérien en prévision de son désarmement. C'est là qu'il se retrouve piégé, le 3 juillet 1940, quand les Britanniques attaquent la base. Lors de cette attaque, le Dunkerque encaisse quatre puissants obus de 380 mm, dont deux dévastent ses machines, et il doit s'échouer dans le port. Trois jours plus tard, jugé insuffisamment touché par les anglais, le bâtiment est de nouveau gravement endommagé par une des torpilles larguées par des Fairey Swordfish du porte-avions Ark Royal ainsi que par l'explosion des grenades anti-sous-marin patrouilleur Terre-Neuve accosté à couple pour débarquer ses munitions. Un total de 211 marins du Dunkerque furent tués pendant ces deux journées.*

*Après des réparations sommaires menées avec littéralement les moyens du bord, il est finalement rapatrié à Toulon en février 1942. Il est alors mis en cale sèche en vue d'être totalement réparé et modernisé. Mais le 27 novembre 1942, le Dunkerque est sabordé ainsi que près de 90 bâtiments de la marine française, lorsque les troupes allemandes tentent de mettre la main sur les navires français présents dans l'arsenal de Toulon. Le Dunkerque est jugé irrécupérable et il est partiellement démoli par les occupants. Il sera en outre touché lors des raids aériens américains sur Toulon. Ce qui reste du croiseur de bataille est renfloué en 1945 et mouillé dans la rade dans l'attente de sa démolition qui survient en 1958. Caractéristiques [modifier]*

*La conception du Dunkerque s'inspirait beaucoup des cuirassés britanniques de classe Nelson. Il comprenait un massif château central et portait son artillerie lourde en deux tourelles à affût quadruple à l'avant, assez espacées pour qu'un tir adverse ou une torpille au but ne les condamnent pas toutes les deux en même temps. La partie arrière portait l'artillerie secondaire mono-calibre (à la fois anti-navire et anti-aérienne) et les installations d'aviation pour la reconnaissance et de réglage du tir de l'artillerie.*

*Cette conception, bien que surclassant largement les navires allemands des classes Deutschland et Scharnhorst, armés de pièces de seulement 280 mm, qu'avec le Strasbourg, il était censé contrer, fut à son tour surclassée par les nouveaux cuirassés italiens de classe Vittorio ou allemands de la classe Bismarck, tous plus lourds, mieux armés (380 mm) et mieux protégés, et qui allaient entrer en service à partir de la fin de 1940.*

28 à l'origine, vêtement porté par les femmes grecques, manteau attribué aux grandes déesses, notamment à Minerve.

28 Melilla (Tamelit en tamazight, « la blanche » [1]), du latin est une ville autonome espagnole enclavée sur la côte nord-ouest de l'Afrique, en face de la péninsule Ibérique. Administrée en tant que partie de la province de Málaga avant le 14 mars 1995, elle détient en 2009 le statut d'une ville autonome, assez proche de celui d'une communauté autonome espagnole.

29 C'est un port franc depuis la fin du XIXe siècle ; la ville a perdu toutes ses industries après

1956, au XXe siècle, c'est surtout une place commerciale. Le commerce transfrontalier (légal ou de contrebande) constitue une autre source importante de revenus. Le secteur tertiaire représente sa principale activité économique (secteur bancaire, transports, administrations locales ou nationales). Les estimations de 2007 chiffrent sa population à 72 000 habitants.

Trois Fourches<sup>30</sup> dont les falaises abruptes prennent au soleil couchant une teinte violette.

Vendredi 30 novembre 1940: Beau temps. Le torpilleur français «Tempête Tiz» vient à notre rencontre et nous protège au passage de Gibraltar. Derrière nous se trouve le Montesquieu fermant la marche du convoi.

Au loin se détache le rocher fameux, sentinelle imposante et sévère. Dans le ciel des avions patrouillent, se fondant dans la brume, 6 masses sombres trahissent la présence de la « Home Fleet ».

13h, nous passons le détroit sans incident à bâbord nous côtoyons Centa.

16h au large de Tanger, un patrouilleur anglais nous ayant aperçu vient nous reconnaître. Torpilleur de la marine royale, il marche un instant de concert avec notre fidèle « Tempête ». Construit sur le modèle japonais, le torpilleur anglais est plus petit que le nôtre. Il est aussi plus rapide mais moins bien armé. Nous ne pouvons nous empêcher de penser à ce qui arriverait si ... ??? L'Anglais cependant nous quitte et va poursuivre sa ronde sans davantage nous importuner. Gibraltar, position clef de la Méditerranée occidentale appartient aux Anglais. Eux seuls y sont les maîtres et le sont bien !!

Décembre 1940

samedi 1er décembre 1940: Le temps reste splendide. Le « Ville de Verdun » a pris sa vitesse de croisière, il file tranquillement ses 10 nœuds et nous emmène à 11h aux portes de Casablanca. Casablanca œuvre du maréchal LYAUTEY<sup>31</sup>, cause d'admiration et de respect, ville neuve, le quartier européen offre aux visiteurs médusés ses élégants buildings, ses avenues larges et ombragées, ses jardins judicieusement dispersés, une foule favorisée des Dieux vaque à ses occupations, mélange de races bigarrées offrant mille sujets de divertissement et de curiosité. La ville indigène aux rues sales et populeuses, conserve les traditions. Fez et Haïks entrent et sortent de souks informes, véritable antre de brigands ou sous le nom de commerce, on vous vend mille articles au quadruple de leur valeur. Comme il se doit nous visitons « Bousbir » quartier réservé, spectacle curieux se dispensant de commentaires. Après deux jours d'escale, nous quittons Casablanca, admirant une dernière fois l'imposante structure du dernier né de nos cuirassiers « Le Jean Bart ». Six jours de mer. Longeant Rio del Oro, nous voici enfin à Dakar.

Dakar capitale du Sénégal, vedette de l'armistice. Dans le port, le fameux Richelieu panse ses blessures. Le « Gloire », le « Montcalm » le « Georges Leygues » veillent au large. Quatre jours d'escale. Nous charbonnons. Pour éviter de ressembler aux indigènes, nous descendons en ville et nous nous y ennuyons ferme. Ville pauvre, sans ravitaillement ; nous découvrons la plage de Rufisque où nous nous dorons et nous baignons à longueur de journée. Les sénégalais, grands, sympathiques, propres et travailleurs, nous changent des Oranais.

Leurs honorables épouses ont l'air martial des suisses d'église, vêtues de robes amples aux couleurs criardes ; une coiffure compliquée à l'extrême parachève leur élégance, donnant au marché l'aspect d'un jardin. Enfin nous quittons Dakar.

La plus longue étape commence. 28 Jours de mer avant d'atteindre Madagascar.

Deux jours, nous marchons plein sud nous approchant ainsi à 2 jours de l'Amérique. Entre ciel et eau les journées sont affreusement longues et monotones. L'Adjudant Borani fonde le «Verdun coucou», chacun s'efforce de combattre l'épuisant ennemi.

Sans aucune nouvelle de nulle part, moult bruits de radio, fantaisistes pour la plupart, échauffent les esprits. Chaque matin 1h de culture physique nous permet de lutter efficacement contre l'engourdissement. Nous admirons le vol des mouettes, des cormorans, des albatros et des frégates. Ne volant plus nous-même depuis 6 mois, nous envions la gente ailée pour la grâce de ses évolutions. Semblables en l'occurrence aux Hindous du Gange, nous avons pour nos albatros les mêmes soins que ceux-ci pour leurs bœufs ou leurs corbeaux. Deux chasseurs mal intentionnés sont vivement rappelés à l'ordre.

A bord les clans se forment, le caractère de chacun apparaissant après cette énervante traversée avec plus d'acuité. Vivement Madagascar, Vivement l'Indochine.

---

30 *Cap des trois fourches* Le cap des Trois Fourches est le nom d'un promontoire de la côte Nord-Est méditerranéenne du Maroc (Rif). Le cap est un vaste promontoire montagneux de l'Afrique du Nord qui s'avance d'une vingtaine de kilomètres dans la mer Méditerranée. Pendant des siècles, ce cap a constitué tout à la fois un repère et un danger pour la navigation dans la mer d'Alboran. Le cap est sur le territoire du Maroc à 25km au nord de Nador et à une centaine de kilomètre de la frontière algérienne, mais la ville espagnole autonome de Melilla est située à l'est du cap des Trois Fourches.

31 *Lyautey*

Au Maroc, il fut chargé en mars 1907 d'occuper Oujda, en représailles de l'assassinat à Casablanca du docteur Mauchamp; il réprima ensuite le soulèvement dans la région des Béni-Snassen en novembre 1907, et fut nommé haut-commissaire du gouvernement pour la zone marocaine occupée dans la région d'Oujda. En mars 1912, la convention de Fès établit le protectorat français sur le Maroc, dont Lyautey fut le premier résident général. Il entreprit la « pacification » du Maroc, malgré le début de la Première Guerre mondiale. C'est en tant que résident général qu'il laissera une trace profonde dans la société et l'urbanisme marocain. Attaché à la culture locale comme l'écrivaine Isabelle Eberhardt dont il fut proche, il édicta plusieurs lois visant notamment à protéger les centres anciens des grandes villes (les villes coloniales seront construites à la périphérie des médinas) ou à établir des règles strictes laissant aux Marocains des espaces de liberté (interdiction pour les non-musulmans de pénétrer dans les mosquées). Pendant la Première Guerre mondiale, Lyautey fut ministre de la Guerre dans le gouvernement d'Aristide Briand, entre décembre 1916 et mars 1917.

Il retourna ensuite au Maroc, et fut fait maréchal de France en 1921. Mais, sous le gouvernement de Paul Painlevé, il se vit retirer le commandement des troupes engagées contre la rébellion d'Abd-el-Krim qui fut confié à Philippe Pétain. Lyautey démissionna et rentra définitivement en France en 1925. Dans ce contexte [colonialisme, occupation], et lors de son passage au Maroc, il avait affirmé que « la France se doit d'être une grande puissance musulmane ».

## Citations et Promotion

### CITATION A L'ORDRE DE LA CHASSE

Obtenue par le Sergent Leprovost (ordre n°10 du 2/6/40) :

« Jeune sous-officier, pilote ardent et courageux, a fait preuve d'une rare audace au cours de plusieurs combats avec l'aviation de chasse et l'aviation de bombardement ennemies »

Signé : Le Général du Corps aérien D'Astier, Commandant la zone d'opérations aériennes Nord

### CITATIONS A L'ORDRE DE L'ARMÉE

Obtenue par le Sergent Leprovost (ordre n°63 du 23/6/40) :

« Jeune chef de patrouille adroit, sûr, plein d'allant, s'est distingué le 5 Juin 1940 dans un combat au cours duquel il abattit un avion de chasse ennemi qui mettait en danger un de ses coéquipiers »

Obtenue par le Sergent Leprovost (ordre n°60 du 23/6/40) :

« Jeune pilote de chasse qui depuis le 10 Mai ne cesse de donner des preuves de son courage et de son endurance. Accomplit en 40 jours, 49 missions totalisées dans un court délai 69h de vol de guerre. Le 20 Juin a contribué avec sa patrouille à abattre un avion ennemi. »

Signé : Le général Commandant en chef Vuillemin

### PROMOTION

Promu au grade de sous-Lieutenant de réserve (Journal officiel n° 83 du 6-4-49 a/c du 1-1-49)

## Bilan de la bataille aérienne par le Général Vuillemin

### BILAN DE LA BATAILLE AERIENNE SUR LE FRONT FRANÇAIS DU 10 MAI AU 10 JUIN 1940

- I) L'aviation française s'est heurtée à un ennemi 5 fois supérieur en nombre ;
- II) Elle lui a infligé en combat des pertes plus de 3 fois supérieures à celles qu'elle a subies. Avions abattus par la DCA et la chasse ? 982 avions allemands contre 306 avions français ;
- III) Ses pertes totales en personnel (tués, blessés ou disparus) se sont élevées pendant cette période à 30 % de son effectif combattant ;
- IV) Enfin sur un total de 1900 Prisonniers de guerre allemands plus de 700 soit plus de 1/3 étaient des aviateurs. Les chiffres ci-après dont on a tiré le bilan sommaire qui précède montreront mieux que tous les commentaires, comment nos aviateurs se sont battus et le prix de cette bataille.

Forces en présence sur le front français :

#### Aviation française

- 580 avions de chasse modernes ;
- 96 avions de bombardement dont 26 modernes ;
- 300 avions de renseignement modernes.

L'ensemble correspond à son effectif de moins de 2000 combattants.

À ces forces doivent être ajoutées :

- 130 avions de chasse anglais stationnés en France, réduits à 40 à partir du 20 Mai ;
  - environ 500 avions de bombardement anglais dont près des 2/3 ont été envoyés de nuit et 1/3 de jour.
  - 1500 avions de chasse modernes ;
  - 3500 avions de bombardement modernes ;
  - 710 avions de chasse alliés
- devaient s'opposer aux actions de 3500 bombardiers (1 contre 5).

250 avions de bombardement environ ont été envoyés de jour dans la bataille terrestre contre une chasse 5 fois plus nombreuse, une DCA nombreuse et active et des troupes entraînées au tir contre avion.

Quels ont été les résultats de cette lutte inégale ?

Pertes françaises du 10 Mai au 10 Juin 1940 :

- 306 avions abattus par l'ennemi ;
- 229 avions détruits par le bombardement des terrains ;
- 222 avions détruits par accident ;

- 117 tués, 371 disparus et 191 blessé, soit un total de 679, représentant 30 % de l'effectif combattant.

Pertes infligées à l'aviation allemande :

- 982 avions abattus dont 778 par la chasse et 204 par la DCA.

Effectif de l'aviation française à l'armistice :

o 575 avions de chasse modernes ;

o 300 avions de bombardement dont 250 modernes ;

o 200 avions de renseignement modernes.

Tous ces chiffres traduisent le nombre d'avions « existants » dans les formations. Le nombre d'avions disponibles étant inférieur de 30 % en moyenne surtout en période d'opérations actives.

Grâce aux ressources de la production nationale qui commençait à donner son plein rendement, à l'entrée en ligne des unités dont l'instruction et l'équipement en matériel moderne (Français, Américains) étaient au début de la bataille sur le point de s'achever, l'aviation française demeurait à l'armistice prête à continuer la lutte avec des effectifs de première ligne supérieurs à ceux qu'elle avait le 10 Mai.

Signé : Général Vuillemin



Le terrain hippic des Aigles, aujourd'hui à Gouvieux-Chantilly



de gauche à droite : l'Adjudant Monchanin, le Sous-lieutenant Rossignaux, le Sous-lieutenant De Pins, le Capitaine Coutaud, le Sergent-chef Teillet, le Sergent-chef Leprovost, l'Adjudant Verots.

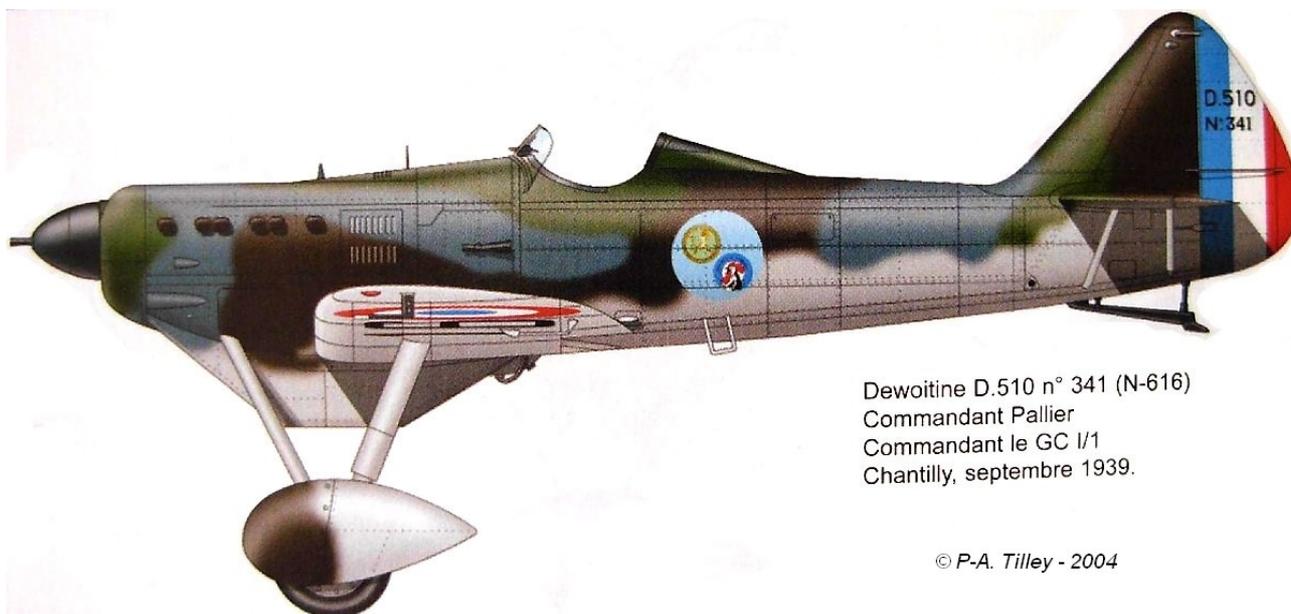


Chantilly vers mars 1940.  
De gauche à droite : le Commandant Pallier, le Capitaine Coutaud, le Capitaine Durcornet.



Capitaine Garde (chef de la 2ème escadrille), Sous-Lieutenant PIN, Lieutenant SCHMIDT, sous l'oeil du commandant SOVICHE, commandant le GC I/1 depuis le 28 avril 1940.

Les appareils cités:

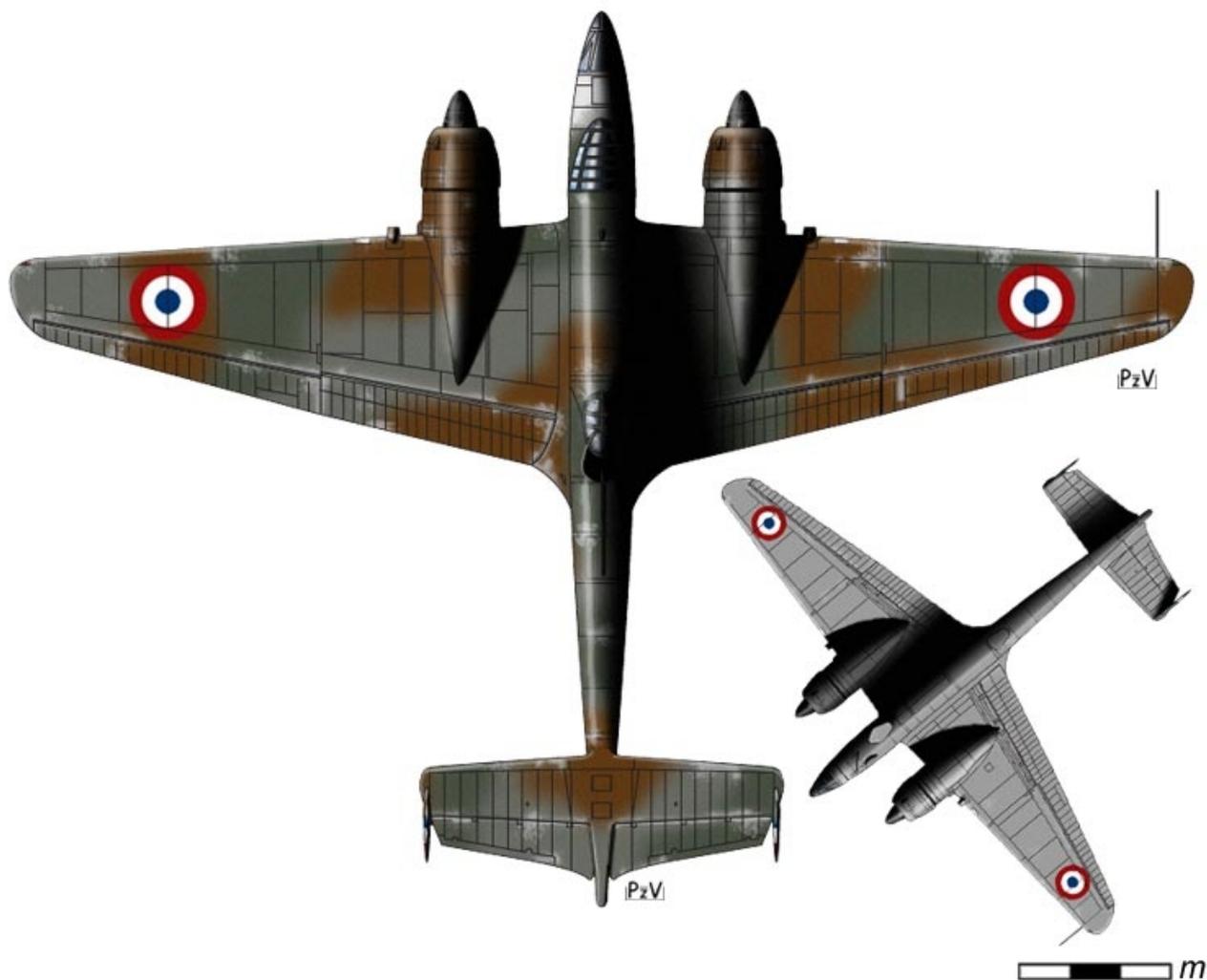


Dewoitine D.510 n° 341 (N-616)  
Commandant Pallier  
Commandant le GC I/1  
Chantilly, septembre 1939.

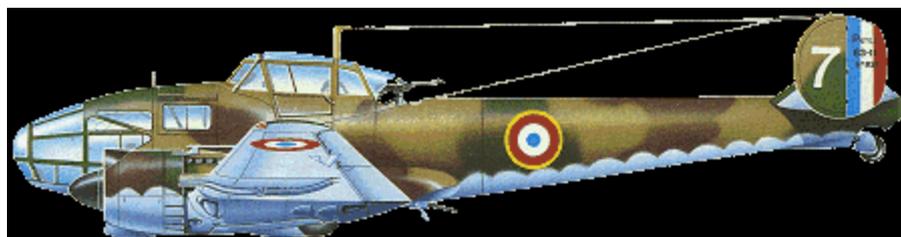
© P-A. Tilley - 2004



Bloch MB 152-C1 du GC I/1 au point fixe, Les Aigles - 1940: (photo SHD n° B99-1979)



Lioré & Olivier Léo 45



Potez 63-11



Morane Saulnier MS-406



Dewoitine D-520 (seulement perçu au GC I/1 en 1942)



le terrain de Chavenay-Villepreux (Yvelines) aujourd'hui

les avions allemands:



Junker Ju-87 « Stuka »



Bundesarchiv, Bild 1011-359-2003-05  
Foto: Röder | 1942 Sommer

Junker Ju-88



Heinkel 111



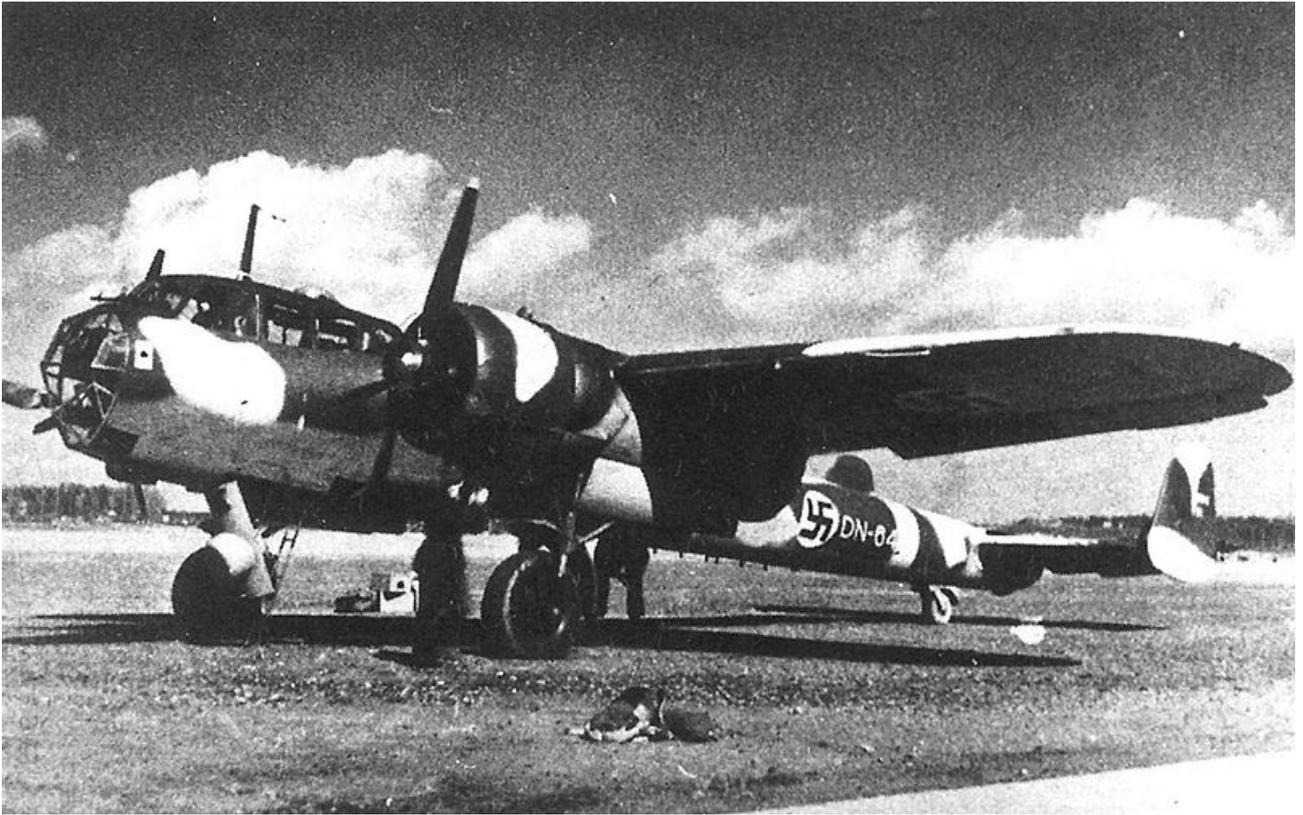
Messerschmitt Bf-109e



Messerschmitt Bf-110



Henschel 126



Dornier Do-17



Dornier Do-215



Focke-Wulf Fw-190



Bundesarchiv, Bild 10114335-3900-24  
Foto: Wachter | 1943

canon Krupp anti-aérien (DCA) de 88mm de la Flak allemande

Avion britannique:



Bristol Blenheim: