

GERMAINE L'HERBIER-MONTAGNON



FORCES AÉRIENNES FRANÇAISES LIBRES
MÉMORIAL DES PREMIERS COMPAGNONS

Mise en page optimisée pour une impression recto-verso sur 148 feuilles A4 (21,0 x29,7cm) : 292 pages N&B+ 1^{ère}, 2^{ème}, 3^{ème} et 4^{ème} de couverture couleur ou sous forme d'un livret A5 (18,85x21,0cm) de 74 feuilles (4 pages par feuilles) à massicoter par le milieu :

Pour plus d'informations, vous pouvez contacter :

François-Xavier BIBERT ([email : éliminer NOSPAM](#)) – [Site de F-X. BIBERT](#)
Vincent LEMAIRE ([email : éliminer NOSPAM](#)) – [Site de Vincent LEMAIRE](#)

[Une biographie de Germaine L'Herbier Montagnon](#)

[Retour à la page d'accueil](#)

*Compilation et mise en page : F-X.B - Janvier 2014
Réservé à un usage privé – Commercialisation interdite*

GERMAINE L'HERBIER-MONTAGNON

*Cap
Sans retour*

***PRÉFACE
DU COLONEL POUYADE***

**FORCES AÉRIENNES FRANÇAISES LIBRES
MÉMORIAL DES PREMIERS COMPAGNONS**

Copyright 1948 by RAOUL SOLAR - MONACO

*« L'honneur d'un peuple
« appartient aux morts
« et les vivants n'en ont
« que l'usufruit. »*

GEORGES BERNANOS

OUVRAGES DU MÊME AUTEUR

NAVIGATION ET MÉTÉO, (A l'usage des Jeunes)
(Epuisé)
VIVIEN, éditeur.

DISPARUS DANS LE CIEL.
(Ouvrage couronné par l'Académie Française)
FASQUELLE, éditeur.

LA COURONNE T'ATTEND.
FASQUELLE, éditeur.

EN PREPARATION :

*MÉMORIAL DES FORCES AÉRIENNES FRANÇAISES LIBRES - DANS L'ACTION ET
DANS LE SACRIFICE.*

Volume II. — AFRIQUE EQUATORIALE ET MOYEN ORIENT.
Volume III. — ANGLETERRE, EUROPE, RUSSIE.

CELLES QUI RESTENT...

P R É F A C E

« Héros légendaire tombé en plein ciel de gloire, après trois ans de lutte ardente... Disparu à Poëlcapelle, le 11 septembre 1917 »

Qu'elle est belle la dernière citation du plus grand et du plus célèbre de nos Aviateurs : Guynemer...

Mais qu'elle est triste et longue aussi, la liste de tous ses frères d'armes, disparus comme lui, aviateurs dont le nom n'est gravé sur aucune tombe et qui ne laissent en dernier souvenir à leurs camarades de combat, que celui du lieu et de l'instant où ils furent aperçus dans le ciel pour la dernière fois !

Que de démarches, que d'enquêtes et de recherches isolées et désorientées entreprises pour les retrouver ! Que d'échecs aussi et de douleur pour ceux qui n'ont jamais rien su !

L'auteur de ce livre, Madame L'Herbier-Montagnon, a l'immense mérite d'avoir voulu et d'avoir su organiser ces recherches, malgré les risques courus et les difficultés rencontrées. Dès 1940 elle créa la "Mission de Recherches des Morts et Disparus de l'Armée de l'Air." A la tête de cette Mission, avec une ardeur inlassable, elle déploya une incessante activité au profit de l'Aviation et pendant les hostilités, réussit à retrouver et à identifier sur notre territoire, près de 500 aviateurs français et de 1.300 aviateurs alliés.

Accréditée après la Libération pour poursuivre son œuvre, sur les territoires occupés, elle a retrouvé 300 aviateurs français et 940 aviateurs alliés.

Un Décret officiel, en date du 22 juillet 1946, la récompensait en la faisant Chevalier de la Légion d'Honneur et l'Ambassadeur de Grande-Bretagne en France la remerciait également au nom du Gouvernement Britannique en la décorant, le 8 décembre 1945, de "l'Order Of The British Empire".

C'est à cause de son œuvre, parce qu'elle s'est penchée sur bien des tombes, qu'elle a connu tant de familles et écouté tant de récits, c'est en particulier parce qu'à l'époque où la France était dans les ténèbres de l'occupation, elle a recherché, découvert et enseveli avec toute la piété et tous les honneurs qui étaient dus à leur sacrifice, 60 aviateurs des Forces Aériennes

Françaises Libres, que Madame L'HERBIER-MONTAGNON est particulièrement qualifiée pour parler d'eux.

Pour parler d'eux dans un Mémorial, dont le premier volume est consacré aux évasions : pour y raconter un des épisodes les plus importants de leur vie, celui où ayant choisi d'échapper à la servitude et de poursuivre la lutte contre l'envahisseur jusqu'au suprême sacrifice, ils ont malgré les difficultés, les fatigues, les dangers, les distances, entrepris de quitter le camp de la Nuit pour celui de la Lumière, en s'évadant des Territoires occupés, afin de rallier la FRANCE LIBRE.

Je souhaite que, comme moi, chacun éprouve le plus grand intérêt à la lecture de ces aventures passionnantes, où l'on retrouve tant de témoignages de persévérance, de courage et de patriotisme.

Cette épopée des évasions sera un bel exemple pour la Jeunesse et un hommage mérité à l'égard des aviateurs disparus ; elle contribuera à la gloire des FORCES AÉRIENNES FRANÇAISES LIBRES et à l'honneur de l'Aviation Française.

COLONEL POUYADE.

I N T R O D U C T I O N

L'épopée des Forces Aériennes Françaises Libres fut précédée d'une épopée plus obscure, à la fois humble et grande : celle des Evasions.

Evasions : heures capitales du choix, qui engage l'honneur, la vie même.

En juin 1940, c'est la nuit ; les lumières de la France s'éteignent, mais celles de la Grande-Bretagne veillent encore. La plus déshonorante condition de l'armistice, l'article 10, stipule :

« Le Gouvernement français empêchera les membres des Forces Armées Françaises de quitter le territoire français, et veillera à ce que, ni des armes, ni des équipements quelconques, ni navires ou avions, etc., ne soient transférés en Angleterre ou à l'étranger.

« Le Gouvernement français interdira aux ressortissants français de combattre contre l'Allemagne au service d'Etats avec lesquels l'Allemagne se trouve encore en guerre. Les ressortissants français qui ne se conformeront pas à cette prescription, seront traités, de la part des troupes allemandes, en francs tireurs ».

Deux voies s'ouvrent alors aux Français : celle de l'abandon, de la résignation, choisie par les hommes de Bordeaux qui, suivant le mot de Tacite « se ruent à la servitude », ou celle de l'espérance et de la foi.

Dès l'appel du Général de. Gaulle, des hommes s'évadent... Ils respectent le premier principe qui veut que l'opprimé se dresse contre l'opresseur, afin de recouvrer sa liberté. Pour ceux-ci, l'armistice est un germe de déchéance et de mort, tandis qu'ils pensent que, si la France est encore présente au combat, elle connaîtra la résurrection.

D'où venait donc, cette fidélité si puissante, cette force implacable qui fait tout abandonner : famille, situation, pays, et jusqu'à son nom même ?

Est-ce fronde naturelle, attrait romanesque de l'aventure et du risque ? Non. C'est parce que les évadés, quel que soit leur âge, étaient jeunes, qu'ils avaient l'enthousiasme, l'instinct profond, l'illumination soudaine qui fait

accomplir le geste de rupture, par delà les raisonnements, les prudences, les questions du respect de l'autorité dite légitime, par delà les objections des parents, des amis... Seule, triomphe une pensée claire, d'une grandeur exigeante : on ne vit pas à l'ombre du vainqueur.

« Tant qu'il reste un homme d'armes pour
« donner un bon coup d'épée,
« Tant qu'il reste un paysan pour donner
« un bon coup de faux, il ne faut pas céder. »

PEGUY (*Jeanne d'Arc*).

Ainsi s'en vont-ils combattre, afin de sauvegarder le peu qui reste de liberté humaine, dont le dépôt, dans le monde, a toujours été, jusqu'alors, entre les mains de la France.

Ils s'évadent...

Après les simplicités — toutes relatives d'ailleurs — des évasions collectives de 1940, l'histoire du ralliement fut une épopée tissée de patience, de dévouement, de luttés sourdes, tenaces, de nuits sans sommeil, de fils sans cesse cassés et renoués, de rafles, d'emprisonnements, de blessures, de tortures, d'agonies...

Ils s'évadent de tous les pays, avec des aventures pittoresques, épiques, tragiques souvent. Comme les héros de 1812, ils vont parfois chercher leur Patrie au bout du monde. Aucun lien intellectuel, religieux ou politique ne rapproche cette poignée d'hommes, sans terre et sans foyer, qui rallie un chef presque sans nom...

Faible avant-garde d'un peuple trahi, abandonné, ils s'engagent dans les Forces Aériennes Françaises Libres "F.A.F.L." Ils sont les "Premiers Compagnons", dont les matricules commencent, en Angleterre, au nombre 30.000 ; en Afrique Equatoriale et au Moyen-Orient, à 31.000 ; en Syrie à 41.000.

Jusqu'au 29 avril 1942, neuf cent quatre vingt dix-neuf aviateurs s'inscriront aux F.A.F.L. en Grande-Bretagne. Les engagements y continueront avec les matricules 35.000. En date du 31 juillet 1943, date à laquelle la mobilisation de l'Armée fut décrétée, les listes de la "France Libre" seront closes.

S'évader, rallier, c'était, à tout moment, s'attendre à sauter dans les bras glacés de la mort. Plus de quatre cents F.A.F.L. auront, ainsi, signé leur engagement avec leur sang.

C'est à leur souvenir qu'est dédié "Cap sans retour", premier volume du Mémorial publié sous le haut patronage de "l'Association des Premiers Compagnons", Association des familles des volontaires des Forces Françaises Libres, morts pour la Patrie. Mémorial destiné à honorer leur sacrifice et à proposer leur exemple.

Pour composer cet ouvrage, j'ai dû consulter patiemment, avec beaucoup de difficultés, des archives dispersées. J'ai été aidée, conseillée, par les familles, les amis, les Chefs, les Associations ; et je les en remercie. Afin de donner à ces pages, tout l'accent de la vérité, chaque fois que je l'ai pu, j'ai transcrit fidèlement, scrupuleusement, les récits d'évasion écrits par les

disparus eux-mêmes dans leur "livre de bord" ou leurs lettres.

J'ai l'ambition de compléter, par la suite "Cap sans retour" grâce aux nouveaux témoignages que j'espère recevoir après sa parution.

Dans les volumes II et III du "Mémorial des Forces Aériennes Françaises Libres", j'évoquerai la vie, les combats, la mort de ceux du Bretagne, du Lorraine, de L'Artois, de L'Alsace, de L'île de France, du Normandie-Niemen, du Berry.

Pages d'Histoire authentique de ces Chevaliers de la belle, de la rude, de la pathétique, de l'héroïque aventure F.A.F.L.; épopée de ceux de nos fils qui choisirent de vivre dangereusement, et qui, fonçant vers la liberté et le combat, foncèrent vers la mort, préférant

Mourir debout plutôt que vivre à genoux.

C'est pour ces héros que Gabriel Boissy imagina le Feu sous l'Arc de Triomphe — Feu sacré, emblème d'une foi, d'un amour, d'une grandeur, qui ne faiblirent pas à travers les âges — Flamme qui, non seulement veille sur un tombeau, mais éclaire la route des Vivants.

G.L.M.

LE PREMIER DES ÉVADÉS DE FRANCE

Portrait du Général de Gaulle page 253

17 juin 1940,

Le 28 mai 1940, Charles de Gaulle est promu général à titre temporaire. Hélas ! peu de jours après, le 5 juin, commence la retraite sur Beauvais et le lendemain, de Gaulle — remplacé sur le front des troupes par le Général de la Font — doit quitter son commandement, rappelé à Paris par Paul Reynaud qui vient de remanier son cabinet et de le faire nommer Sous-Secrétaire d'Etat à la Guerre. De Gaulle s'installe rue Saint-Dominique. Le 8, il part pour Londres demander des avions à Winston Churchill, mais, comme il n'en restait plus que quatre cents, on ne pouvait les distraire du sol britannique.

Sous l'irrésistible poussée allemande, le Gouvernement français quitte Paris, le 10 juin, et s'installe en Touraine, de Gaulle étant chez Monsieur le Provost de Launay, au Château de Beauvais à Bière, entre Tours et Blois. A Tours, se passe l'entrevue historique avec Churchill, Halifax, Cadogan, Reynaud, de Gaulle, Baudouin, où Paul Reynaud informe Churchill que si l'Amérique n'a pas, sous 48 heures, déclaré la guerre à l'Allemagne, la France sera contrainte à demander l'armistice.

Si de Gaulle estime que « la bataille est perdue sur le sol métropolitain », il croit que « tout peut être sauvé du point de vue de l'Empire », « que la seule issue est le retrait en Afrique ». « Quant à signer un armistice, jamais, je ne m'y résoudrai ; ce serait à la fois déshonneur et folie ». dit-il.

En conséquence, le 12 juin, paraît le projet de décret de transfert des jeunes classes en Afrique et de la totalité de l'Aviation ; ainsi, 500.000 hommes seront encore à la disposition de la Défense Nationale. Le Général Vuillemin commence à exécuter, mais le Général Weygand ne donne pas l'ordre.

Alors de Gaulle, en quittant le Château de Beauvais, dit à ceux qui l'accompagnaient : « *Nous allons gravir ensemble ce calvaire* ».

Le 14 juin, il repart pour Londres, afin de mettre au point le projet de mise en commun des ressources des deux Empires. C'était un suprême recours, mais le lendemain, Paris est occupé, nos armées battues, en retraite partout, et l'avalanche de l'exode, à la fois dramatique et absurde, déferle vers le sud. Weygand suggère l'armistice. Pétain l'écoute.

Pendant le voyage à Londres du Général de Gaulle, les artisans de la capitulation avaient arraché sa démission à Paul Reynaud. Le Maréchal Pétain le remplaçait et sollicitait d'Hitler un armistice, corollaire de la "drôle de guerre".

Lorsque de Gaulle atterrit à Mérignac, le 15 juin, à 21 h.30, il apprend qu'il n'est plus membre du gouvernement. La nouvelle ne le surprend pas, mais déclenche en lui, par la violence du fait accompli, une certitude : « Il passe du doute à l'angoisse, de la perplexité à la conviction ».

Peut-être évoque-t-il cette heure où, blessé grièvement à Douaumont, il attendit la mort dans la boue ? C'est son "Jardin des Oliviers", mais sa résolution est prise, il continuera la lutte, et pour cela, il quittera la France.

Ainsi qu'il le rappellera plus tard, dans son discours anniversaire du 18 juin 1942 :

« Quand nous nous sommes jetés à corps perdu, c'est bien le cas de le dire, dans l'accomplissement de notre mission nationale, il nous fallait faire dans la nuit au moins trois actes de foi. Il nous fallait d'abord nous fier à la résistance de la Grande-Bretagne, demeurée seule, et presque sans armes devant la ruée d'une Allemagne et d'une Italie, au maximum de leur force. Il nous fallait ensuite croire que les ambitions de l'ennemi pousseraient nécessairement dans la lutte deux autres grandes puissances : la Russie Soviétique et les Etats-Unis, sans lesquels on ne pouvait imaginer de succès définitifs. Et il fallait, enfin, être sûrs que le peuple français, n'accepterait pas la défaite, et que malgré le joug allemand, il se redresserait un jour pour achever la guerre dans la Victoire ».

Le 17 juin, à 9 heures du matin, le Brigadier-Général Spears, membre de la Mission Militaire Britannique au G.Q.G. français, fait part au Général de Gaulle de son intention de regagner l'Angleterre par la voie des airs.

L'avion est là, sur le terrain de Mérignac. En quelques minutes de Gaulle est prêt et décide d'emmener son officier d'ordonnance, le Capitaine de Courcel. Les moteurs tournent. Le Capitaine de Courcel pénètre dans l'avion pour aider au rangement des bagages de l'Attaché Militaire et de sa femme qui ont pris place dans la carlingue. Une sentinelle veille, soupçonneuse... Le Général s'approche, comme pour prendre congé... Soudain, une brusque traction de l'intérieur, le happe, l'appareil décolle sous les yeux des militaires stupéfaits. Il atterrit à Croydon vers 15 heures. Le Général de Gaulle s'installe à Londres dans le modeste logement que M. Laurent mit à sa disposition à Scamore Place ; puis il obtient une audience de Churchill et lui expose son programme de résistance.

Et, le 18 juin, il lance à travers les ondes son premier appel. Ce message retentit dans le grand accablement de notre désastre : ce sont d'incroyables paroles que transmet la B.B.C. à notre France écrasée, qui se croit ensevelie pour toujours dans le silence des vaincus, ce silence qu'on ne savait pas encore « être le silence des graines ». (Saint-Exupéry).

« Le dernier mot est-il dit ? L'espérance doit-elle disparaître ? La défaite est-elle définitive ? NON !

« Croyez-moi, moi qui vous parle en connaissance de cause et qui vous dis que rien n'est perdu pour la France. Les mêmes moyens qui nous ont vaincus peuvent faire venir un jour la Victoire.

« Moi, Général de Gaulle, actuellement à Londres, j'invite les officiers et les soldats français qui se trouvent en territoire britannique ou qui viendraient

à s'y trouver avec leurs armes, ou sans armes ; j'invite les ingénieurs et les ouvriers spécialistes des industries d'armements qui se trouvent en territoire britannique, ou qui viendraient à s'y trouver, à se mettre en rapport avec moi.

« Quoi qu'il arrive, la flamme de la Résistance française ne doit pas s'éteindre et ne s'éteindra pas ».

Ainsi, à l'heure la plus triste de notre destin, l'espérance française s'exprime par la voix de cet homme, de cet homme seul... Par lui, le monde apprend que la France ne renonce pas à la lutte.

A son appel, les gens de l'Aviation répondent "Présent !"

LES ÉVASIONS COLLECTIVES DE 1940

I

ÉCOLE DE PILOTAGE DE ROYAN

Lieut. Observateur MOIZAN Robert (17 sept. 1912 + 23 oct. 1942).
Lieut. Pilote PREZIOSI Albert (23 juil. 1915 + 28 juil. 1943).
Lieutenants SOUFFLET Jacques, EZANNO Yves-Paul, GAILLET Henri.

18 juin 1940

(Nota : 17 juin 1940, pour Jacques SOUFFLET, Ministre des Armées en 1973/74, dans ses mémoires...)

Oui, dès l'appel du Général de Gaulle, des aviateurs s'en vont, selon sa demande « ...s'unir à lui dans l'action, dans le sacrifice et dans l'espérance ».

Ainsi, cinq officiers de l'Ecole de Pilotage de Melun, école repliée successivement à Alençon, puis à Royan le 7 juin, cinq officiers les tout premiers, s'évadent.

Sous le prétexte d'un vol d'entraînement, ils partent du terrain de Médis à bord de trois "Simoun", et atterrissent, sur un aérodrome du Sommerset, en Angleterre.

Le cœur gros de rancune et de désirs amers.

(BAUDELAIRE).

Ils seront les Premiers Compagnons, avant-garde de ceux qui, suivant le vers de Corneille,

*N'ont pas voulu connaître
La honte de mourir sans avoir combattu.*

De ceux qui, pendant des années, poursuivront un lent cheminement à travers le pur et l'impur, le juste et l'injuste, la certitude et le doute, les longues impatiences et les batailles brèves, les désastres, les succès...

De ceux qui ne seront que, bien tardivement, illuminés par les rayons de la gloire.

De ceux qui, trop nombreux, mourront avant d'avoir reçu leur récompense : la résurrection de la France.

II

L'ÉCOLE DE PILOTAGE 23 - MORLAIX

19 juin 1940..

Dès la déclaration de la guerre, de nombreux garçons rêvant de se battre dans le ciel, s'engagèrent dans l'Armée de l'Air.

L'Ecole Élémentaire de Pilotage 23 était primitivement basée au Mans et commandée par le Lieutenant Edouard Pinot. Celui-ci, entré dans l'Aviation en 1913, breveté pilote militaire le 5 décembre 1915 à Avord, fut mécanicien à la 3^{ème} Escadrille, qui devint la célèbre Escadrille des "Cigognes" où s'illustrèrent les Brocard, Fonk, Guynemer. Guynemer baptisa Pinot "Bouboule", à cause de sa rondeur, qui n'était pas seulement physique, mais aussi parce qu'il incarnait le type classique du mécano d'Aviation actif et débrouillard, à la verve gouailleuse.

En septembre 1939, Pinot commandait une section prémilitaire à la frontière Est. Avec la même foi, le même courage, la même patience que jadis, il continuait, auprès des générations neuves, sa tâche au service du pays, lui préparant de futurs vainqueurs du ciel.

Le 1er juin 1940, l'Ecole 23, venue du Mans sur le terrain de Ploujean (près de Morlaix), avait absorbé l'Ecole 26 de Vannes, commandée par le Lieutenant de réserve Landry.

Le 18 juin 1940, suivant les dernières instructions reçues de la 3^{ème} Subdivision Aérienne, l'Ecole Élémentaire de Pilotage 23 quitte Ploujean à 7 heures du matin, sous les ordres du Lieutenant Pinot et du Sous-Lieutenant Berthier, pour se replier sur Quimper — terrain de Pluguffan — où elle arrive vers midi dans le plus grand ordre.

Les nouvelles deviennent franchement mauvaises. On dit les Allemands à Rennes et remontant sur Saint-Malô et Saint-Brieuc On ne peut plus parvenir à Lorient.

Avant de faire décharger les camions et procéder à l'installation, le Lieutenant Pinot, dès le début de l'après-midi, veut rendre compte à la 3^{ème} Subdivision, de la bonne arrivée du personnel, des avions et du matériel de son Ecole.

Impossible de joindre par téléphone la 3^{ème} Subdivision, mais, par contre, le Sous-Lieutenant Berthier se trouve, tout à coup, en communication avec les Allemands... Une décision rapide s'impose, et ce, d'autant plus qu'on

apprend, de source sûre, que le passage par Nantes, pour une retraite au Sud de la Loire, est désormais impossible. Le Lieutenant Pinot demande donc par téléphone aux autorités maritimes de Brest si elles peuvent faire embarquer l'Ecole pour la replier, par mer, au Sud de la Loire ou au Maroc. La Marine ne peut rien. Par téléphone toujours, le Lieutenant Pinot consulte les autorités militaires et civiles de la région. Personne ne sait rien, personne n'a d'ordres et personne ne veut en donner.

Le Préfet de Quimper répond même qu'il n'a aucune instruction de repli pour qui que ce soit, et que chacun doit rester à sa place et attendre.

Naturellement, tout ceci ne satisfait point Pinot qui, après une brève conférence avec le Sous-Lieutenant Berthier, décide d'aviser d'urgence et d'agir au mieux par ses propres moyens.

Le Sous-Lieutenant Berthier est envoyé en auto à Brest pour voir sur place et trouver, coûte que coûte, un bateau. En cours de route, il rencontre des Officiers de Marine qui, consultés, lui conseillent de voir au port de Douarnenez.

Ces officiers l'accompagnent et lui découvrent le patron du langoustier Le *Trébouliste* (Dundee de 50 tonneaux muni d'un moteur auxiliaire de 60 CV, qui fait, en temps normal, les côtes de Mauritanie). L'accord est aussitôt conclu.

Le *Trébouliste* peut embarquer toute l'Ecole, mais avec le minimum de bagages et à condition d'avoir 5 jours de vivres.

Le Lieutenant Pinot donne des instructions pour faire réquisitionner les vivres, ce qui est fait dans un minimum de temps. Ordre est donné de souper aussi vite que possible et de se tenir prêt à partir. Enfin à 21 h.30, dans un calme remarquable, en colonne de convoi, comme à la manoeuvre, l'Ecole 23 quitte Pluguffan et arrive, sans lumières dans la nuit, au port de Douarnenez. La marée est basse, et il faut attendre, avant de commencer l'embarquement qui a lieu enfin à 23 h.15, au moyen de petits bateaux faisant la navette vers Le *Trébouliste* qui, faute d'eau, ne peut accoster. Les armes (fusils Gras et les 14 mitrailleuses Lewis de l'Ecole), les munitions et les vivres sont embarqués en premier, puis suivent les bagages.

Le Sous-Lieutenant Berthier, sur les ordres du Lieutenant Pinot, informe que le but du voyage est l'Angleterre et que chacun est libre de partir ou de rester.

Pinot tient alors ce simple et beau langage :

« Mes petits gars — il usait volontiers de cette expression lorsqu'il était ému — on nous demande de désarmer, d'attendre les Boches, afin de nous livrer à eux la corde au cou. Est-ce que vous croyez qu'on peut faire ça, nous autres ?

« Les Boches sont à trois heures de nous. Nous sommes quelques-uns de vos chefs et de vos moniteurs qui sommes décidés à partir.

« Je dois dire que le voyage comportera des risques : bombardements, mines, sous-marins, arraisonnements ; les dangers ne manqueront pas. Autant dire que nous avons un certain nombre de chances d'y rester.

« Mais à mon avis, tout vaut mieux que de tomber aux mains des

Boches.

« Voilà ce que j'avais à vous dire ».

Il y eut un peu de flottement parmi les mécanos et les conducteurs de camions et de voitures, ainsi que parmi les "divers". Quelques pilotes moniteurs décidèrent de tenter leur chance au petit jour pour rejoindre en avion (des "Caudron-Luciole") le sud de la France. Tous les élèves-pilotes, sans hésiter, acceptèrent de partir en Grande-Bretagne. Voici, textuellement citées, des réflexions que certains jeunes écrivirent alors dans leur "journal" que leurs familles m'ont communiqué :

— « Rester ? Non, jamais. Plutôt mourir, maintenant je suis un homme ».

— « La mer est notre salut seul. Mieux vaut courir le risque d'être torpillé, bombardé au large que de se rendre ».

— « Je préfère m'exiler que de vivre sous la botte allemande ».

— « Le bateau va nous emmener vers la victoire ».

De l'Ecole 23, ils partent 108 dont 2 officiers, 21 sous-officiers, 85 caporaux et soldats. Il ne leur manque même pas le protecteur des âmes : l'aumônier...

Il y a de plus 4 "divers" : aéroliers, aéronautique navale ; 3 pilotes se joignent à eux : Sergent de Nuchèze, Sergent Maurice Boyer, Sergent Jules Joire. Ce dernier appartenait au groupe de chasse 1/4 et avait, entre le 10 et le 23 mai, abattu cinq avions allemands. Tombé en combat aérien le 25 mai dans la région de Beauvais, il avait été grièvement blessé d'une balle dans la tête et d'une balle dans la cuisse. Soigné à l'Hôpital de Douarnenez, lors de l'avance allemande, il décida de s'exiler pour pouvoir continuer la lutte.

Le Lieutenant Pinot et le Sous-Lieutenant Berthier montent les derniers à bord du *Trébouliste*. Les officiers de marine, qui ont réglé le départ, donnent Newline comme port anglais à atteindre. L'ancre est levée le 19 juin, à 1 h.30. Les élèves-pilotes prêtent la main à la manœuvre, qui se fait à la voile le plus silencieusement possible.

Lorsque le bateau s'éloigne du rivage, au loin apparaissent les lueurs de l'arsenal de Brest en feu. En adieu à la terre de France, une vibrante "Marseillaise" éclate. Les cœurs battent bouleversés d'émotion et de patriotisme, des larmes ruissellent sur les jeunes visages.

La grande aventure est commencée !...

Deux mitrailleuses, les seules qui fonctionnent à peu près normalement, sont installées l'une à bâbord, l'autre à tribord, pour parer à une attaque éventuelle d'avions ennemis, voire même d'un sous-marin lorsque le jour se lèvera.

La mer est bien mauvaise, le *Trébouliste* roule et tangue, presque tous les jeunes gens sont malades. Ils sont tristes aussi d'être arrachés à leurs familles, à leurs amours, à leur Patrie. Ils sont si jeunes... Ils écrivent sur leurs carnets de route :

— « Mon Dieu, quand reverrai-je ma petite sœur, que je chéris si fort ? Nous étions si gais voici un mois, lors de sa Première Communion ! »

— « Grand-mère qui est si malade va mourir sans que je sois là. J'en suis bouleversé ».

— « J'ai juste 47 fr. 50 en poche, ce n'est pas drôle à mon âge ».

— « Pauvre maman, sur les routes de l'exode, comme elle doit avoir peur et être fatiguée. Comme elle va s'inquiéter et pleurer d'être séparée de moi, qui sait pendant combien de temps ? »

— « Ma petite Monique chérie, nous n'irons plus le soir dans les sentiers odorants. A notre dernier rendez-vous, j'avais mis des fleurs dans tes cheveux blonds, que tu étais jolie, tu m'attendras, n'est-ce pas ? Je reviendrai vainqueur avec des décorations, des galons, tu seras fière de moi ».

— « Il y a à bord un type énorme. Un grand, rudement simple et sympathique, que nous admirons tous. Il s'appelle Joire. Il a abattu 3 Heinkel 111, un ME 159 et un Dornier 17. Il en veut encore, je ferai comme lui ».

Le jour s'est levé.

Le *Trébouliste* roule, roule... Que c'est donc pénible le mal de mer... et aussi le mal du pays. A bord, il y a de grosses émotions du fait de l'apparition intermittente d'avions qu'il n'est pas toujours possible d'identifier, mais le thonier est une trop petite proie pour les tenter. On croise quelques bateaux de guerre, heureusement tous français ou anglais, qui les approchent pour les reconnaître et leur demander s'ils n'ont besoin de rien.

Le ciel est tout bleu. L'espoir de se battre à nouveau gonfle tous les cœurs, lorsqu'enfin la terre britannique apparaît, après quarante-deux heures de navigation. Le 20 juin, à midi, le *Trébouliste* mouille à un demi-mille de Newline sur les instructions d'une petite vedette venue l'identifier.



A bord du « Trébouliste »

Le Sous-Lieutenant Berthier, dont la connaissance de la langue anglaise est infiniment précieuse, descend à terre pour avoir des instructions. Il est de retour à 15 heures, précisant qu'il faut rejoindre Falmouth. L'appareillage se fait aussitôt, mais le vent est contraire ; le temps passe, Falmouth est loin. Heureusement un vapeur anglais *Lady Estelle* les prend en remorque. Ils arrivent à 22 heures, la nuit tombe. Un remorqueur de la marine anglaise les accoste et les prend à bord avec tout leur matériel. Le débarquement se fait aussitôt à 0 h.30. Enfin, gradés et hommes, complètement exténués, se couchent sur le quai et s'endorment à la belle étoile. Ils ne sont plus que des épaves.

— « J'ai eu un rail comme oreiller, aussi je me suis éveillé tout endolori, mais je suis content tout de même ».

Les Services anglais font tout ce qu'ils peuvent pour accueillir les Français.

— « Premier repas anglais : thé, "corned beef", pommes. C'est pas bon, mais nos Alliés sont tous si gentils... »

Le lendemain, toute l'Ecole prend le train vers 14 heures pour se rendre à Tretham Parck, près de Stocke en Trent, où elle arrive vers minuit. La nuit s'achève péniblement dans le train.

Le 23 juin, à 6 heures du matin, la "23" se rend au camp où l'on réunit tous les Français. Il pleut, il faut monter des tentes — 1 pour 11 hommes — sur l'herbe mouillée. Il y a là deux mille hommes venus de Norvège et des détachements de toutes les armes : Légion Etrangère, Chasseurs, Chars, Marins. On installe, dans un temps record, tout le matériel de campement fourni par les Anglais. Il y a tout ce qu'il faut pour faire la cuisine, l'eau est amenée à l'intérieur du camp par une installation de fortune très bien comprise.

— « Nous allons dîner, si on peut appeler ça ainsi : une boîte de thon pour 11, un petit morceau d'un drôle de pain, une boîte de confitures, et j'ai tout mangé, tant j'avais faim. Si maman me voyait, elle n'en reviendrait pas ».

— « Je n'ai plus de tabac, c'est la fin de tout... et nous avons mal monté la tente qui est trop inclinée, l'eau nous dégouline dessus ».

— « Qu'est-ce que j'ai entendu dire ? On est des rebelles ? Alors ça, c'est le comble, nous voulons continuer à nous battre, et on nous insulte ! »

— « Je sais bien que c'est nous, pourtant, qui avons raison, l'avenir le prouvera ».

Le 27 juin, on apprend une bonne nouvelle. L'Ecole n°23 part, par le train, pour une base de la Royal Air Force à Saint-Atham, à 30 kms de Cardiff, où elle arrive dans la soirée. Elle est accueillie de façon fort sympathique, et jouit d'une installation des plus confortables : lits, eau courante chaude et froide, douches, piscine, cinéma, rien ne manque.

— « Quelle veine ! Nous venons de toucher 5 shillings, à peu près 50 Frs français. La vie est belle ; si au moins on pouvait se payer un verre de "pinard", parce que le thé... oh, là là ! Mais le whisky, ça n'est pas mal ».

— « C'est embêtant que les Anglais ne parlent pas comme nous, mais je vais vite me débrouiller, je mettrai tout mon orgueil à apprendre ».

Le vendredi 8 juillet, on annonce aux hommes à midi, qu'ils auront deux heures pour réfléchir et opter, soit pour rester en Angleterre ou être rapatriés au Maroc.

Un capitaine anglais, de l'Intelligence Service, Russel, parlant fort bien le français, vient les interroger, et leur dit qu'il transmettra leur décision à son général.

— « En embarquant, vous doutiez-vous que vous veniez en Angleterre ?

« Etes-vous volontaire pour continuer la lutte ?

« Vous êtes libres de prendre la décision de votre choix. Un bateau pourra vous rapatrier sous peu ». Aucune pression n'est faite.

Il y a des discussions passionnées parmi les élèves pilotes. Ce sont de bien grands débats pour des hommes si jeunes...

— « Tu sais bien qu'aujourd'hui, le Gouvernement Britannique vient de reconnaître le Général de Gaulle comme Chef des Français Libres, cela a une grande importance, et une profonde signification.

— « Tu as lu sa proclamation ? Il dit :

« Je prends sous mon autorité tous les Français qui demeurent en territoire britannique ou qui viendraient à s'y trouver. Il sera formé immédiatement une force française terrestre, aérienne et navale. Cette force sera composée pour l'instant de volontaires. Cette force concourra d'abord à toute résistance française qui se fera où que ce soit dans l'Empire Français. J'appelle tous les militaires français de terre, de mer et de l'air à venir s'y joindre. J'invite à s'y enrôler tous les jeunes gens et tous les hommes en âge de porter les armes. Tous les officiers, soldats, marins, aviateurs français, où qu'ils se trouvent, ont le devoir absolu de résister à l'ennemi.

« Si les circonstances les mettent dans le cas d'avoir à livrer leurs armes, leur avion, leur navire, ils doivent rejoindre immédiatement, avec leurs armes, leur avion, leur navire, la résistance française la plus proche. S'il n'y a pas à leur portée de résistance française, ils doivent rejoindre immédiatement le territoire britannique où ils se trouveront sous mes ordres.

« La France Libre n'a pas fini de vivre, nous le prouverons par les armes ».

— « Oui, c'est bien beau, ce que dit le Général, mais nous n'avons pas même la certitude d'entrer dans la R.A.F. en attendant la formation des Troupes Françaises de l'Air ».

— « Eh bien ! on se battra dans la Bif, dans la Marine, partout où il y aura de la bagarre contre le Boche. Moi, je ne me dégonflerai pas ».

— « En restant, on ne pourra jamais plus rentrer en France, si ça tourne mal. On a dit que tous les Français qui auraient quitté leur pays du 10

mai au 30 juin seront destitués de leurs biens et de leur nationalité ».

— « Moi, je suis prêt à me battre avec le Général de Gaulle au Canada, au Groënland, en Irlande, partout où il transportera le drapeau français ».

De tous ceux qui étaient venus en Angleterre sur le *Trébouliste*, quarante, — dont seulement quinze de l'Ecole, — demandèrent à repartir. Quarante qui se laissèrent aller à cette sorte de pesanteur de la pierre qui roule au fond des eaux. Quarante qui n'eurent pas le courage de la résistance et de la rupture ; quarante qui crurent qu'avant un mois l'Angleterre serait envahie, sans armée, et vaincue comme la Belgique, la Hollande, la France. Quarante qui invoquèrent le prétexte de leurs familles, de la crainte des représailles sur elles, le souci de leurs intérêts, le respect de l'autorité légitime du Maréchal Pétain. Quarante qui, inquiets, tourmentés, choisirent la solution de facilité et de repos, quarante qui n'étaient pas prêts à affronter une crise terrible comme celle que traversait la France en juin 1940.

D'ailleurs, parmi ces quarante, plusieurs d'entre eux devaient, plus tard, ayant enfin compris, s'évader à nouveau, reprendre la lutte et donner généreusement leur vie dans le ciel.

Ceux qui restent ne font pas tant de pesées précautionneuses des risques que comportent leurs désirs de continuer à se battre. Ils ne cherchent ni à chiffrer, ni à équilibrer, ni à soustraire. Ils écoutent une voix profonde. C'est soudain la révélation du courage de ceux qui, en rejoignant de Gaulle, ont trouvé leur mission d'homme.

Des jeunes écrivent sur leurs carnets :

— « 1er JUILLET. — Le Lieutenant Pinot vient de nous communiquer une bonne nouvelle. Nous continuerons notre entraînement d'élèves pilotes, et il y aura une pension à notre famille et à nous-mêmes, en cas d'accident »

— « Je m'ennuie moins. Je descends en ville, c'est-à-dire à Barry, et j'ai fait la connaissance d'une charmante jeune fille, Bessy. Il fait un temps superbe.

— « 2 JUILLET. — La T. S. F. vient de nous apprendre le triste sort de la France. Nous avons pleuré. Non, ce n'est pas possible que ce soit fini. Quand nous serons pilotes, qu'est-ce que les Boches vont prendre ! Et nous gagnerons, et nous libérerons notre Patrie.

— « 4 JUILLET. — C'est le jour du départ de ceux qui rentrent en France. Nous n'avons aucune émotion à nous séparer d'eux ; au contraire, c'est un soulagement pour nous de ne plus voir ces "dégonflés". Il ne reste plus désormais ici que les purs, que ceux qui veulent effacer la honte de la France.

— « LUNDI 8 JUILLET. — Nous venons de recevoir, à Saint-Atham, la visite du Général de Gaulle. Il veut constituer des escadres françaises faisant partie de la Légion qu'il organise. Il nous fait espérer que nous irons en Ecole au Canada. Quel merveilleux enthousiasme règne parmi nous !

Le Général compte sur nous jusqu'à la victoire.

— « SAMEDI 13 JUILLET. — Le Général de Gaulle a prononcé à la B.B.C. des paroles réconfortantes :

« Ce soir, veille du 14 juillet, il n'est pas une pensée française qui ne soit pour la France seule.

« Non pas, bien entendu, que nous devions nous plonger dans l'affliction, ni nous ensevelir dans la résignation. Cet excès de douleur et cet abandon feraient le jeu de nos ennemis.

« La France, même partagée, même pillée, même livrée, n'a pas à jouer perdu ».

« Eh bien ! puisque ceux qui avaient le devoir de manier l'épée de la France l'ont laissée tomber, brisée, moi, j'ai ramassé le tronçon du glaive. Je suis en mesure d'annoncer qu'il existe déjà sous mes ordres une force militaire appréciable, capable de combattre à tous instants sur terre, dans les airs et sur mer. J'ajoute que cette force augmente tous les jours, et je veux qu'on sache de quelle magnifique qualité est la jeunesse française qui accourt s'y engager. Il n'y a pas à douter une seconde que cette force n'ira en croissant au fur et à mesure de la guerre. Français, sachez-le, vous avez encore une armée de combat.

« Si donc le 14 juillet 1940 est un jour de deuil pour la Patrie, ce doit être en même temps une journée de sourde espérance. Oui, la victoire sera remportée, et elle le sera, j'en répons, avec le concours des armes de la France ».

Journal de Robert Hénaux.

DIMANCHE 14 JUILLET. — « Nous venons de vivre une journée extraordinaire dont je garderai le souvenir toute ma vie. Nous avons participé au défilé à Londres, à Whitehall. Avec nous, il y avait un bataillon de la Légion, des Chasseurs, des Marins, des Officiers sans troupe, des blessés dans les camions. Les passants s'arrêtaient. Des Français, des Anglais étaient venus. Nous nous sommes rassemblés au pied du Cénotaphe élevé à la mémoire du Soldat Inconnu Britannique. Le Général de Gaulle, que la foule voyait pour la première fois, déposa une couronne. Il passe les troupes — une poignée d'hommes — en revue. Nous avons défilé devant Westminster, puis à Victoria Street. On arriva près de la gare de Victoria, la gare de France. Là se dresse, dans un square modeste, mais entouré de beaux arbres, en haut d'un escalier, la statue équestre du Maréchal Foch. Le Général de Gaulle monta les marches, et déposa sa gerbe. Nous étions rangés de part et d'autre de la plate-forme, en avant de la statue. La foule était devenue immense. Un camarade m'a murmuré :

« Tu vois, le capitaine devant la statue, c'est Bécourt-Foch, le petit-fils du Maréchal... » J'en étais bouleversé et fier.

A la cérémonie, pas de musique. Pas un mot.

Quand de Gaulle se retourna, il y eut des vivats, des larmes...

Et soudain, la "Marseillaise" éclata. J'ai senti un espoir fou me monter au cœur. Tous ces gens attendent quelque chose de nous, ont mis leur confiance en nous...

« Ils nous affirment qu'il y a encore la vraie France, que notre Patrie ne peut pas mourir.

« Tout au long du défilé, la nostalgie de mon pays, la tristesse d'être si loin de ceux que j'aime, ont été remplacées par une terrible envie de me battre, de servir à quelque chose, même s'il faut en mourir... »

L'aumônier de l'Ecole de Pilotage 23, le Révérend Père Godard, un jeune Prémontré, qui avait accompagné les "poussins" en Angleterre, dut bien souvent prier pour le repos de l'âme d'un de ces jeunes gens, puisque 34 d'entre eux donnèrent généreusement leur vie pour la France.

M O R T S D E L ' E C O L E D E P I L O T A G E

NOMS	PRÉNOMS	GRADES A LA MORT	DATE DE LA MORT	AFFECTATION
DESGRÉS	Gabriel.	Elève-Pilote.	30 juin 1941	Ecole Pilotage.
HÉNAUX	Robert.	Sergent.	16 août 1941	O.T.U.
LAURENT	Emile.	Caporal.	20 août 1941	Ecole Pilotage.
GAIGNOT	Roger.	Sergent.	13 oct. 1941	O. T. U.
MOREUX	Jean.	Sergent.	11 nov.1941	O. T. U.
CRAVOISIER	Jean.	S/Lieutenant	5 déc. 1941	R.A.F.Sq.607
ECHIVART	Jean.	Sergent.	14 fév. 1942	Ecole Pilotage.
MASSE	Louis.	Sergent.	14 fév. 1942	Ecole Pilotage.
THÉÂTRE	Eugène.	Sergent.	14 fév. 1942	R.A.F.
LE POULENNEC	Roger.	Sergent.	18 mars 1942	R.A.F.
HAUCHEMAILLE	Marc.	S/Lieutenant	27 avril 1942	Ile de France.
LE DILASSER (SC).	Georges.	Adjudant.	16 mai 1942	Lorraine.
LEPROU	René.	Caporal.	31 mai 1942	Ecole Pilotage.
GUILLERMAIN	Roger.	Sergent.	2 juin 1942.	R.A.F.
HOUDIN	Gérard.	Sergent.	14 juin 1942.	R.A.F.
ORABONA	Jean.	Caporal.	26 juil. 1942	Parachutiste.
DEBEC	André.	Adjudant	30 juil. 1942	Ile de France.
LECOINTRE (CC)	Jean.	Adjudant.	19 août 1942	R.A.F.
VILBOUX (2 ^{ème} C) ...	André.	Sergent-Chef	19 août 1942	R.A.F.
RENAUD	Marcel.	S/Lieutenant	13 mars 1943	Ile de France.
GUERNON	Serge.	Adjudant.	30 mars 1943	R.A.F.
BIZIEN	Marcel.	Aspirant.	13 avril 1943	Norm.-Niem.
BOURGES	Yves.	Sergent-Chef	17 mai 1943.	Alsace.
VAILLANT	Gilbert.	S/Lieutenant.	23 oct. 1943	Ile de France.
BOURDIN	Lucien.	Sergent.	25oct. 1943	R.A.F.
CARON (Cip)	Gonzalis.	Sergent-Chef	2i fév. 1944.	R.A.F.
BOROSSEL	Paul.	S/Lieutenant	29 fév. 1944	Ile de France.
BOUGUEN	Marcel.	Capitaine.	9 mars 1944	Alsace.
REEVE	Marcel.	S/Lieutenant	2 mai 1944.	Ile de France
AUTRET	Pierre.	Sergent.	6 juin 1944.	Berry.
JOUBERT des OUCHES	Jacques.	S/Lieutenant	6 juin 1944.	Berry.
HOURRIEZ	Joseph.	Sergent-Chef	4 août 1944.	Lorraine.
ROYER (CAP.)	René.	Lieutenant.	3 sept. 1944	Ile de France.
PABIOT	Pierre-René	Lieutenant.	3 sept. 1940	Air-France.
-----	-----	-----	-----	-----
JOIRE (Serg.) <i>passager du Trébouliste</i>	Jules.	Lieutenant.	18 mars 1944	Norm.-Niem.

III

GROUPE AÉRIEN D'INSTRUCTION DE SAINT-JEAN D'ANGÉLY

20 juin 1940.

Le 19 juin, le Capitaine Georges GOUMIN (19 février 1905 + 30 mai 1941) qui est au commandement du Groupe Aérien d'Instruction à l'Ecole de Saint-Jean d'Angély, est désigné avec quelques pilotes, par le Colonel Dauchy, pour aller à Cazaux, convoyer des avions modernes sur lesquels ils n'ont jamais volé. Deux aimables alternatives s'offrent donc à eux : ou risquer de se tuer, sur Léo-45 ou être faits prisonniers.

Alors, quelques pilotes "bons de guerre", des navigants, des mécaniciens, dix-neuf aviateurs les plus gonflés du groupe décident de prendre le "Farman" entreposé par l'E. A. de Châteaudun sur le terrain et de partir pour l'Angleterre. Le "Farman" quadrimoteur, type 122 n°19, est mis dans ce dessein à l'extrémité du terrain pour pouvoir le décoller "à la cloche de bois". Ses réservoirs contiennent six mille litres d'essence.

Georges Goumin passe son commandement au Lieutenant Teysleden, en lui donnant l'ordre de faire convoyer tous les appareils d'instruction à Port-Vendres, par les Polonais et les Français non "bons de guerre". Ainsi il peut, à 35 ans, quitter sa patrie, libéré de tout commandement. Son frère, le Capitaine Henri Goumin est obligé de rester, désigné pour l'encadrement des quatre cents aspirants de l'Ecole de Saint-Jean d'Angély.

Aucun pilote n'a jamais manié les commandes du "Farman-122", mais qu'importe. L'équipage passe la nuit dans l'appareil.

A 5 heures du matin, les quatre moteurs tournant, l'avion décolle sans ennui. Il survole La Rochelle à 1.500 mètres. Le Champlain couché sur le flanc, agonise dans la rade.

Il fait un temps superbe. Le capitaine Goumin, navigateur, chef de bord, assure une route impeccable. Les évadés ont la chance de n'être point sonnés par la D.C.A., ni attaqués par les avions allemands.

Bientôt, ils vont atteindre les Iles Britanniques, sur lesquelles la visibilité est très mauvaise. Les radios demandent aux Services anglais où atterrir. On leur désigne Saint-Yvel. Un avion vient les reconnaître, et joyeusement leur fait escorte. Il est 8 h.30. Le "Farman" longe N. W. la côte de Cornouailles et à 9 h.45, se pose sur le terrain de Saint-Yvel, où l'accueil le plus chaleureux leur est fait.

Le lendemain, les évadés repartent pour Saint-Atham, en Pays de Galles, où sont rassemblés tous les appareils français, les Simoun, les Goéland, les D-520, les Potez-63... qu'on peint en jaune sous la carlingue, et marque aux couleurs anglaises.

Parmi les dix-neuf aviateurs du Farman n°19, qui ont répondu "Présent" à l'appel de l'honneur, il est trois passagers qui demanderont à rentrer en France dès leur arrivée à Saint-Atham.

Trois qui ont réfléchi, trois qui, tels des baudruches crevées, ont perdu leur enthousiasme, retrouvé leur pusillanimité, leur crainte des risques, leur mentalité de petits bourgeois qui ont horreur de l'aventure, trois qui renonceront à la magnifique occasion qu'ils avaient saisie spontanément, et qui rentreront par le prochain bateau pour retrouver leurs chaînes.

Les autres seront les premiers compagnons, les soldats de l'an II, ceux de la France Libre.

Capitaine	Goumin Georges, premier navigateur.
Adjudants-Chefs	Denis James, 1 ^{er} pilote.
	Speich Roger, 2 ^{ème} pilote.
	Ferrant Louis, 3 ^{ème} pilote.
	Trigeaud Joseph +, second navigateur.
	Cantès, chef mécanicien.
	Dupont Jean, 1 ^{er} mécanicien.
Adjudants	Courtiau Etienne, 2 ^e mécanicien.
	Tazzer Maurice +, 1 ^{er} radio.
Sergents-Chefs	Perbost Jean +, radio.
	Costiou Marius, mécanicien.
Sergents	Bourdarias Léon, radio.
	Dispot Raymond, radio.
	Robinet Paul +, mécanicien.
	Drouet Etienne +, mécanicien.
	Flamand Charles, mécanicien.

Six d'entre eux passèrent le seuil de l'éternité, dans toute l'héroïque beauté des morts dans le ciel :

- Adjudant Pilote Tazzer Maurice, 9 novembre 1940, Cameroun.
- Sergent mécanicien Robinet Paul + 22 avril 1941, Tchad.
- Commandant Goumin Georges, 30 mai 1941, Crête.
- Sergent-Chef Perbost Jean, 20 décembre 1941, Lybie.
- Sergent-Chef Drouet Etienne, 5 novembre 1942, Tchad.
- Lieutenant Trigeaud Joseph, 26 Avril 1943, Douala.

IV

TOULOUSE-FRANCAZALS EN ANGLETERRE

22 juin 1940.

Sur le terrain de Toulouse-Francazals, où régnait une fébrile agitation aux heures noires de la débâcle, lorsque les aviateurs apprirent par la Radio que le Maréchal Pétain demandait l'Armistice, ils furent nombreux à vouloir rejoindre ceux qui continueraient la lutte.

Des appareils de chasse, Dewoitine 520, s'envolèrent pour l'Angleterre.

- Lieutenant Feuillerat André (2 février 1919 + 19 novembre 1940).
- Lieutenant Littolff Albert (23 octobre 1911 + 16 juillet 1943).
- Aspirant Reilhac Eugène (16 mars 1920 + 14 mars 1943).

Le Lieutenant Neumann Daniel (1er mai 1917 + 22 octobre 1941) partit sur Potez-63 n°842, avec le Lieutenant Jacob André (14 août 1909 + 9 novembre 1940).

Le Lieutenant Sandre Robert (29 Avril 1918 + 9 décembre 1941).

Le Lieutenant Choron Maurice (7 nov. 1910 + 10 avril 1942).

Parmi les acharnés à vouloir s'évader, il y avait cinq garçons de l'Ecole de l'Air, école repliée en mai 1940 à Saint-André-de-l'Eure d'abord, puis à Toulouse ensuite.

Il fallait que ces jeunes patriotes trouvent un avion, de l'essence, un pilote, car aucun d'eux n'étaient brevetés. Ils firent de nombreuses démarches clandestines.

Le Sergent Béguin, en convoyage d'un "Caudron-Goéland" de Clermont sur Toulouse, se rallia aussitôt à leur projet.

Le 22 juin à midi, profitant de l'heure où tout le monde était à la soupe, Béguin est aux commandes d'un "Goéland". Les moteurs tournent. Soudain, le Lieutenant Roques chargé de la surveillance des avions sur le terrain, se précipite... Etait-ce une menace ?... Non. Roques leur crie :

« Je pars avec vous... »

On le happe dans l'avion qui décolle. La D.C.A. tire sur eux sans les atteindre.

Ils mettent cap à l'Ouest, vers l'Océan, et font un voyage aventureux,

car il n'y avait qu'un compas mal réglé pour assurer la navigation. A 500 mètres d'altitude ils survolent : Lacanau, Oléron, Yeu, Belle-Ile, Ouessant, puis ils remontent vers le Nord.

A l'approche des côtes de Cornouailles, ils chantent à tue-tête leur joie, leur orgueil, leur délivrance...

Au-dessus de la Grande-Bretagne, on leur demande le signal de reconnaissance du jour. Ils l'ignorent naturellement. Cela les rend un peu suspects. D'ailleurs, à bout d'essence, ils se posent rapidement sur le terrain d'Hasten (Devonshire), ayant franchi d'un seul coup d'aile 1.200 Kms.

Les Anglais leur font un accueil enthousiaste quand ils apprennent qu'ils viennent avec eux poursuivre le combat.

Bientôt les "évadés" à bord du "Goéland" se battront dans le ciel. Cinq sur six d'entre eux, mettant le cap au Paradis, y rejoindront les Glorieuses Escadrilles des Ombres...

- Sous-Lieutenant Ricard-Cordingley (6 novembre 1917 + 26 janvier 1942).
- Sous-Lieutenant Casparius René (8 juin 1914 + 26 novembre 1942).
- Capitaine Roques Raymond (15 juin 1914 + 23 avril 1943).
- Commandant Schloesing Henri (12 décembre 1919 + 26 août 1944).
- Capitaine Béguin Albert (14 décembre 1918 + 26 novembre 1944).

V

SAINT-JEAN DE LUZ

20 - 24 juin 1940.

La retraite précipite sur les routes, cap au Sud et à l'Ouest, des milliers d'hommes hantés par la peur d'être rejoints par les Allemands et faits prisonniers, au cours de leur avance foudroyante.

Dans cette cohorte en marche désordonnée, des nouvelles circulent :

— La guerre est perdue en France, mais on va continuer à se battre en Afrique du Nord, On s'embarque à Bordeaux...

— A Port-Vendres...

— Paul Reynaud vient de démissionner, c'est le Maréchal Pétain qui prend le pouvoir. Il va signer un armistice avec les Boches.

— Si c'est vrai, ce n'est pas la peine de fuir plus loin !

— Au contraire, les Alliés continuent la guerre, eux ; il faut les rallier à tout prix et ne pas accepter la honte de la défaite.

— Un Général français a parlé à la B. B. C. de Londres, et invite tous les patriotes à le rejoindre, afin de continuer la lutte jusqu'à la victoire.

— A Bayonne, on obtient de la Place les autorisations d'embarquement, que vise le Consul anglais.

— A Saint-Jean de Luz, le Commandant de Marmier s'embarque avec les aviateurs polonais qui combattaient avec lui. Les cargos anglais sont en rade.

— On doit pouvoir s'y glisser en douce...

— Si ça ne réussit pas, on sera en tout cas bien placés pour franchir la frontière d'Espagne.

— A aucun prix, on ne se rendra aux Boches.

Il était bien exact que le Commandant Lionel de Marmier (4 décembre 1897 + 31 décembre 1944) était parvenu à Saint-Jean de Luz, vers le 20 juin.

De Marmier, engagé dans l'Aviation à 19 ans, en 1916, après la mort au champ d'honneur de son père et de ses deux frères, avait fait une carrière éblouissante à la S.P.A.D. 176. Il avait abattu neuf avions.

Après la Grande Guerre, il avait réalisé, à la Franco-Roumaine, les

premières liaisons commerciales vers Bucarest et Varsovie. En 1930, pilote de l'Aéropostale sur la ligne la plus dangereuse et la plus passionnante, aux côtés de Mermoz, Saint-Exupéry, Reine, Guillaumet, il vécut les heures magnifiques des traversées Toulouse-Santiago du Chili.

Plus tard, il se consacra à la mise au point et aux essais des avions d'Air-France.

Il avait 8.000 heures de vol et deux millions de kilomètres lorsqu'en 1936, la guerre d'Espagne éclata. Il trouva là de quoi satisfaire son besoin du risque en allant livrer des appareils au Gouvernement républicain de Madrid.

Lorsque survint la guerre de 1939, il voulait se battre encore ! Affecté à un groupe de Transports militaires aériens, il refusa ce poste. Nommé au centre d'entraînement des pilotes de chasse polonais, il partit au combat avec eux en mai 1940. Le 3 juin, il abattit deux avions au-dessus de Villacoublay, et quelques jours plus tard, un autre vers Etampes.

Hélas ! l'armée française est en retraite. Le Commandant de Marmier accompagne les groupes polonais qui sont concentrés dans le port de Saint-Jean de Luz, en vue de leur embarquement à bord de l'*Arranda Star*, du *Sobieski*, du *Kelso*, de l'*Eltrick*.

*

* *

Parmi les hommes traqués qui, vont vers la mer, leur dernier espoir, il y a le Capitaine Jean Bécourt-Foch, né le 19 août 1911, fils aîné de la fille aînée du Maréchal Foch et fils du Capitaine Bécourt, tué le 22 août 1914, au 1^{er} Régiment de Chasseurs à pied.

Jean Bécourt-Foch, cavalier devenu observateur, se trouvait, en janvier 1940, à l'Ecole de Pilotage de Melun, repliée à Alençon, puis à Royan.

Carnet de Route du Capitaine Bécourt-Foch

« Le 17 juin 1940 nous apprîmes par la radio de midi, l'aveu, par le Maréchal Pétain, de la défaite, fait essentiellement moral. Pas un de nous qui ne fut profondément abattu ! Certains réagirent. D'autres se contentèrent de rester dans leur dépression. Notre réaction immédiate fut d'éviter d'être faits prisonniers par des éléments d'aviation allemande s'emparant du terrain de Royan. Nous étions tous persuadés que, dans une situation pareille, notre commandant serait capable de rendre son Ecole et tous ses élèves à l'ennemi.

« Parmi les solutions qui se proposaient, il me semblait que la meilleure était de gagner un port où des troupes anglaises rembarquaient, et de partir avec elles. Je dis adieu rapidement à ma femme et à mes trois enfants, et j'allai au terrain de Médis avec Degueldre, un sous-lieutenant de réserve, sympathique, décidé à suivre le même but. Sur le terrain, nous trouvâmes la même indécision que les jours précédents, mais nous apprîmes que trois équipages de "Simoun" venaient de partir pour l'Angleterre. Il y avait parmi

eux les Capitaines Soufflet et Gaillet, instructeurs de l'Ecole, les Lieutenants Ezanno et Moizan. Des mécaniciens sachant à peine piloter avaient décollé, eux aussi. La réaction du Commandant avait été violente : ils avaient été portés déserteurs, traités de « rats qui quittent le navire... ». La réprobation était d'ailleurs assez générale contre eux, alors qu'elle aurait dû être dirigée contre les meneurs de cette réprobation.

« Du terrain de Médis, Degueldre et moi, nous gagnâmes Bordeaux, qui semblait ne pas se douter de ce qui venait de se passer. Degueldre alla au Ministère de l'Air voir les chefs du Service où il avait travaillé, puis, aux Affaires Etrangères, où il rencontra personnellement le Ministre Baudouin. De mon côté, je voyais le Colonel Welles, qui, par sa situation à Bordeaux, était au courant des idées et des décisions du moment. Je lui fis part de mon projet, et je rencontrai, sinon son approbation, du moins le fait qu'il me considérait comme un homme d'honneur : en somme un encouragement.

« Le résultat de nos visites, assez vague sur les moyens mis à notre disposition, comportait une certitude : nous avions encore quarante-huit heures devant nous pour réfléchir et pour laisser nos chefs prendre une décision. Nous décidâmes de rentrer à Royan, et nous y étions vers 2 heures du matin.

« Le 18 juin, l'ambiance à l'Ecole était meilleure. Nous avions des ordres précis, donnés par le Général Picard, Chef de l'Etat-Major de l'Armée de l'Air au Colonel Pellet, commandant le groupe d'écoles. Nous devions démonter les avions, les embarquer pour le Maroc. Toute l'école s'y rassemblerait et l'on pourrait terminer l'instruction et continuer la lutte. La journée se passa calmement. Dans l'après-midi, des avions allemands vinrent survoler la Gironde, et l'un d'eux fut abattu. La nuit suivante, des bombes tombèrent sur le Verdon, causant une agitation stupide et insensée chez les civils. Cette excitation sans raison, cette absence de sang-froid, fut un des éléments qui permirent à l'ennemi de progresser. Les réfugiés portèrent la panique dans des régions calmes, semèrent le désordre dans la vie économique, apportèrent avec eux des espions, et entravèrent les opérations militaires. Aucun gouvernement français de l'époque n'eut le courage de s'opposer efficacement à ces abandons de postes, aussi criminels chez les civils que chez les soldats.

« Quand nous arrivâmes au terrain, le 19 juin, nous apprîmes que le départ vers le Maroc n'était plus le projet en vigueur. Nous devions partir pour Perpignan, et là nous embarquer par Port-Vendres pour l'Algérie. Ce projet bizarre devait nous faire traverser une mer fermée, où l'ennemi possédait une solide marine, alors que le passage de Bordeaux au Maroc ne semblait pas, *à-priori*, une opération compliquée pour les franco-britanniques, maîtres de l'Atlantique. Le sentiment de la reddition ordonnée par en haut, commença à percer.

« Je décollai vers onze heures en Morane-230, de Royan pour Toulouse. Après un arrêt à Agen, causé par le mauvais temps dans la vallée de la Garonne, j'arrivai à Francazals vers 18 h.30. L'indécision continuait. Au lieu de gagner Perpignan, ce qui était facile, nous reçûmes l'ordre de paralysie : "Attendre sur place". Le plus grand désordre régnait dans la base. De gros avions Amiot-352, Bloch-174, Caproni, quittaient Toulouse, emportant des équipages qui avaient préparé le voyage vers Oran. Des camarades de la chasse tentaient de passer en Dewoitine-520. Nous passâmes la nuit, et nous

attendîmes encore une matinée sur le terrain. Vers midi l'Ecole 101 reçut l'ordre de se rendre, non plus à Perpignan, mais à Albi-Callac. Depuis deux jours, je harcelais le Commandant de demandes pour rejoindre Valence en MS-230. Là, j'aurais trouvé mon beau-père, le Général Houdemon et probablement une place dans un équipage pour faire des missions. Une des dernières rebuffades que je reçus fut : « A quoi bon ? Dans quarante-huit heures tout sera fini ».

« Le 20 juin, j'avais pleinement l'impression qu'en réalité, ce commandement à qui nous avions fait confiance deux jours avant, pour lequel nous avions retardé un départ qui aurait été, pensions-nous, plus facile alors, ce commandement nous trahissait. En nous envoyant à Albi, sur un terrain à 10 km. d'une ville sans ressources, loin des nouvelles, sans moyens de communications, il nous annihilait. Si les Allemands occupaient tout le territoire, ce qui était possible, nous étions pris au piège, et cela sans avoir jamais combattu. La possibilité de repartir de Callac sur Perpignan n'était certes pas exclue. Mais il semblait inévitable que les conditions de l'Armistice devaient comporter l'arrêt de tous mouvements d'unités.

« Le temps matériel de rejoindre l'Algérie, possible si nous avions pu gagner Perpignan le 19, n'était plus disponible. Le 20 juin, il fallait enfin sortir des chemins légaux, et prendre la seule voie logique dans ces circonstances graves : partir vers l'Angleterre. Churchill venait de dire que la Grande-Bretagne restait seule en face de l'adversaire puissant qui voulait détruire notre Nation, notre liberté, nos biens. Elle était fière de sa tâche, quelque dure qu'elle puisse être. Ce langage noble était réconfortant dans l'ambiance de lâcheté et d'abandon dans laquelle nous vivions. Le Général de Gaulle avait parlé à la B.B.C. et il s'était fait rappeler à l'ordre par le Gouvernement Pétain. Je n'avais pas entendu son allocution, mais d'après des conversations, je compris que l'Angleterre réclamait des volontaires pour l'aider dans sa lutte pour le Droit et la Liberté. Si la France capitulait, ce serait juste et utile de lutter avec elle pour la délivrance de la Patrie. Si l'Empire Français maintenait sa volonté de combattre, même après la capitulation de la Métropole, il semblait logique de croire que, d'Angleterre, je pourrai me rendre facilement sur un des nouveaux champs de bataille et y être enfin utile. En tous cas, il ne fallait plus attendre cette solution de mes chefs. Je n'avais pas de commandement, donc, pas de responsabilité envers des subordonnés. Le commandant P..... m'avait affirmé que son école ne fonctionnait plus. En prenant ma liberté, je n'engageais que moi-même, et je pouvais raisonner sur des bases essentiellement personnelles. Un chef qui capitule n'a plus droit à l'obéissance de ceux qui sont sous ses ordres. Le Commandant P..... avait, en pratique, capitulé. J'étais délié de tout lien d'obéissance envers lui. Il était de mon devoir de mettre cette liberté au service de mon Pays.

« Je laissai donc l'Ecole de Pilotage 101 s'envoler de Toulouse sans moi. D'ailleurs mon avion avait été affecté à un autre pilote ; j'avais pu dire au revoir à un ou deux autres camarades, et je pense que l'on dut vite se douter de mes intentions. Je commençais une équipée d'aventures qui devait m'amener en Angleterre.

« A Toulouse, je retrouvai Gaspard de Bizemont. C'était un officier de réserve, qui avait été moniteur de pilotage à l'Ecole 101. Pilote civil, il

connaissait fort bien ma famille, pour avoir été quasi professionnel de la vie mondaine à Paris. Extrêmement débrouillard et serviable, il avait rendu un grand service à ma femme et à mes enfants, en leur trouvant un logement à Royan. Il allait continuer à m'en rendre d'exceptionnels.

« Je le retrouvai à Toulouse avec un équipage de deux soldats, qu'il transportait dans une voiture légère réquisitionnée. Il avait pris en cours de route un capitaine d'infanterie de réserve, qui, dégagé d'obligations militaires, cherchait à reprendre du service. C'était un fonctionnaire d'un ministère, mais il avait été un combattant magnifique dans l'Infanterie à l'autre guerre. S'il ne vint pas avec nous, il nous rendit de grands services jusqu'à l'embarquement.

« Nous quittions Toulouse vers quatre heures et demie et nous prîmes la direction de Bayonne, où Bizemont savait que la colonie anglaise et l'Attaché de l'Air britannique s'embarquaient. Le soir nous couchions à Miélan, un petit village du Gers, et nous continuions, le 21, par Tarbes et Pau. Nous arrivâmes au début de l'après-midi.

« La ville était dans une agitation intense. Sur les quais de l'Adour, deux transporteurs chargeaient du monde, au milieu d'une foule innombrable. Nous allâmes au Consulat britannique, où officiellement on ne nous reçut pas, mais où nous apprîmes qu'à Saint-Jean de Luz une agence officieuse fonctionnait. Après avoir pris le vent au bureau de la Place de Bayonne, où l'adresse de l'agence officieuse : 2, place Maréchal-Foch à Saint-Jean de Luz, était affichée dans le couloir qui menait au bureau du major de garnison, nous partîmes pour Saint-Jean de Luz, par une route aussi encombrée que celles qui nous avaient amenés à Bayonne. Aucun service de police ne contrôlait plus la route, et nous atteignîmes Saint-Jean de Luz vers quatre heures et demie.

« A l'adresse indiquée, personne. Devant la porte, une foule grouillante cherchait l'emplacement. Parmi elle des officiers blessés en traitement dans des hôpitaux de la région, surtout beaucoup de jeunes gens en civil, candidats à Saint-Cyr, à l'Ecole Polytechnique, à l'Ecole de l'Air dont les concours venaient d'avoir lieu à Bordeaux la semaine précédente, des hommes en civil d'âge variable, criards, sales, des juifs, des réfugiés politiques. Sur le port de Saint-Jean-de-Luz, un cordon de marins garde l'accès de la cale. Deux paquebots polonais, au mouillage à l'extérieur de la jetée, embarquent sans contrôle une foule. Ce sont surtout des Israélites qui fuient avec des quantités de bagages. Leur vue ne fait pas bonne impression.

« Sur la jetée, un commandant d'aviation semble flâner. Il a l'air sombre, parle rapidement d'une manière bourrue : c'est Marmier. Il commandait un groupe de chasse polonais qu'il est venu embarquer. Il a vu que cette évacuation pouvait prendre une plus grande ampleur, et il a pu organiser, avec l'aide du Commandant Cazalis commandant le front de mer, l'embarquement de toute l'armée polonaise, avec laquelle de nombreux Français ont pu se glisser.

« Nous nous présentons. Il nous indique un embarquement dans l'heure qui suit. Bizemont n'est pas très emballé de ce départ précipité : il préfère attendre, se renseigner. Nous repartons ensemble et nous rejoignons Bayonne. Je retrouve des gens de connaissance, un Général qui vient de se battre en Bretagne avec un C.A. qui a perdu son unité dans la région de Nantes et rejoint Bayonne avec son état-major dans un bateau de pêche. Tous les gens que je vois trouvent normale, mais sans emballement, la solution de départ pour

l'Angleterre. Nous passons la nuit à Anglet, chez Mme Vannier, qui avait invité Bizemont dans sa jolie propriété.

« Le lendemain 22, nous continuons notre course aux renseignements. Je passe au terrain d'aviation de Biarritz-Parme. Le commandant du terrain, un capitaine de réserve, nous accueille de travers, déclare qu'il va demander des ordres à Pau, puis, nous convoque pour l'après-midi. Nous regagnons Bayonne pour revoir le Consulat Britannique. La consigne est même : « Officiellement nous ne pouvons vous donner des ordres. Nous ne savons rien. Nous ne voulons rien faire pour vous ». En nous congédiant, le vice-consul nous marmonne quelques mots d'anglais : « ...Demain, il y aura des bateaux à Saint-Jean-de-Luz ».

« Cette journée se passa péniblement. A certains moments, je me suis demandé si je n'étais pas fou de me lancer sans appui, dans une aventure aussi romantique. Retrouver l'Ecole 101 avec l'espoir de l'Afrique du Nord, cela me semblait plus raisonnable. Je ressentais la dépression de tout homme qui est privé brusquement du cadre dans lequel il a l'habitude de vivre. Au cours de quelques semaines d'Angleterre, j'aurai senti plus violemment encore l'importance du cadre social qu'est la Patrie.

« A la radio de l'après-midi, nous apprenons l'abominable scène qui venait de se dérouler la veille à Rethondes.

« Pourquoi, surtout, notre horrible radiodiffusion nationale, nous répéta-t-elle, toutes les heures, la description de cette insulte inoubliable à notre Patrie, à tous ceux qui avaient travaillé, lutté, souffert et donné leur vie pour qu'elle vive dans l'honneur ? C'était cela cette paix dans l'honneur promise par un Maréchal de France ? Il y a des actes qu'aucune nécessité ne justifie, fut-ce la vie de millions de personnes. Nous avons été vendus par des gens sans conscience.

« A cette amertume s'ajoutait la blessure sentimentale causée par la violation d'un de mes plus beaux souvenirs de famille. C'était à cette victoire du 11 novembre 1918, acquise par l'énergie d'un Foch, qu'Hitler s'attaquait directement. Jamais le vainqueur de 1918 n'avait parlé d'abandonner un allié, de livrer le territoire, et cela malgré un Pétain. Je me rappelai toutes les conversations des officiers de mon grand-père, leur piètre estime pour ce maréchal « qu'ils avaient mené à la victoire malgré lui, à grands coups de pieds dans le derrière », disait le général Weygand. La clairière de Rethondes constituait moralement un souvenir de famille. J'y étais venu, pour la première fois en 1927, avec mon grand-père. On venait d'y transporter ce même wagon qui servit aux repréailles morales de Hitler. Plusieurs fois j'y étais revenu avec ma femme. De Reims, chaque fois que je survolais l'Aisne, ou la forêt de Compiègne, d'eux-mêmes mes pilotes m'emmenaient au-dessus de la tache jaune, au centre de laquelle il était écrit :

« "Ici a sombré l'orgueil homicide de l'Empire Allemand, vaincu par les peuples libres, qu'il voulait asservir".

« Cette épitaphe, qu'Hitler pouvait maintenant détruire, n'était pas un symbole du but de la lutte, dont le premier acte était néfaste pour nous, mais

qui était loin d'être terminée.

« Désormais, il m'était impossible de rester en France. Le mot prétentieux, mais énergique des soldats de la Révolution me sembla le modèle du moment : Il fallait "vaincre ou périr". Vivoter dans une oisive légalité, était une lâcheté. Je décidai de gagner l'Angleterre le lendemain, quel que soit le moyen qui fut à ma disposition.

« Nous partîmes pour Saint- Jean-de-Luz le dimanche 23 juin au matin, en jetant un coup d'œil d'adieu au Pays Basque, qui était la dernière partie de la France que nous voyions. La foule était toujours aussi dense sur le quai. Mais ce n'étaient plus les civils fuyards de l'avant-veille. D'un côté du quai, des Anglais embarquent calmement sous la surveillance d'un commissaire de police, et de l'Attaché militaire britannique. Je me heurte à un refus glacial du Major, qui me demande de lui montrer un certificat de congé régulier de l'Armée française. Fort heureusement, un détachement polonais est rangé en ordre dans les rues qui mènent à la gare. Un général polonais le commande. Je me présente à lui, lui rappelle que je suis petit-fils du Maréchal de Pologne, lui expose mon intention. En trois mots, il a compris, sourit et me confie à un sous-lieutenant d'Aviation polonaise. Il faut cacher son uniforme, j'achète le béret basque d'un promeneur, y attache l'Aigle blanche, remonte mon cuir et cache la casquette bleue galonnée dans ma valise. Nous faisons la queue au milieu d'autres aviateurs, deux heures se passent sous la pluie. Enfin un grand courant de foule nous entraîne. Nous passons rapidement devant le Commissaire de police français, qui ne contrôle plus de nom, mais fourre le nez dans une liste fausse et nous nous retrouvons au fond d'un des petits chalutiers basques à grande cheminée peinte en bleu. Nous décollons. Sur le haut du quai, le capitaine... qui ne nous suit pas et d'autres Français, nous saluent d'un "Vive la France, Vive la Pologne" que nous reprenons tous. Le canot s'éloigne, quitte le canal du port, traverse la baie, sort de la jetée et accoste par une forte houle, à la coupée, d'un paquebot gris et blanc. C'est l'*Eltrick*, de Londres, transport de troupes de 12.000 tonnes. Nous entrons en Grande-Bretagne.

J.B.-F.

*

* *

Saint-Jean de Luz ! Ils y arrivent par centaines ceux qui veulent se battre encore, comme le Lieutenant Paul Roquère + qui, sorti de l'Ecole de Saint-Maixent en mars 1939, avait été affecté au 22^{ème} Bataillon de Chasseurs alpins, à Nice. Lorsque la guerre éclata, et qu'on demanda des volontaires pour l'Aviation, il se proposa. Affecté à la Base Aérienne 109, à Tours, il y obtint son brevet de chef de bord, et reçut l'ordre d'aller à Rennes, ainsi que son ami le Lieutenant Gérard Claron +.

La débâcle survenant, ils sont envoyés à Clermont-Ferrand, mais là les avions manquent. Roquère et Claron ne peuvent assister en spectateurs au drame terrible qui se joue. Ils obtiennent l'autorisation de se mettre aux ordres du Général Daumière comme officiers d'infanterie, et vont se battre sur la Loire à La Charité, à Decize, les 15 et 16 juin. Puis l'ordre de retraite leur est donné par le Général Huntziger.

Roquère et Claron gagnent alors Pau, où ils comptent trouver des autorités constituées ; mais le Colonel, auprès duquel ils sont venus se mettre à disposition, leur dit :

— Pas d'ordre, Messieurs, initiative individuelle !

Alors le Lieutenant Roquère dit à sa jeune femme : « Je sais ce qui me reste à faire. Je vais où l'on se bat. Je suis un officier français, je ne plierai pas le genou. Je préfère mourir debout en combattant que vivre à genoux ! »

Ils parviennent à Saint-Jean de Luz.

Ils y retrouvent le Lieutenant Joseph Bundervoet d'Hautecourt, lieutenant d'Infanterie Coloniale au 12e Régiment sénégalais, en garnison à La Rochelle en 1939, stagiaire observateur à la Base Aérienne de Tours, et le Lieutenant Max André, de la promotion de l'Ecole de l'Air en 1938, à l'entraînement à Clermont-Ferrand, en juin 1940.

Tous les quatre n'ayant pu obtenir l'autorisation officielle de s'embarquer, vont dans un petit hôtel et troquant leurs uniformes français contre des uniformes polonais, réussissent à prendre place à bord du *Sobieski*.

*

* *

Jacques Lux (dit Coudray), engagé volontaire dans l'Aviation en février 1940 avait été affecté à l'Ecole de Pilotage n°37, à Meucon, près Vannes (Morbihan).

Il avait été "lâché" un beau matin du mois de mai 1940, puis la débâcle vint.

Le 15 juin, il écrivait de Vannes à sa mère :

« Faut-il avoir vécu 19 années de jeunesse pour en arriver là ? Parfois un immense sentiment de tristesse envahit mon cœur, parfois un sentiment de lassitude et d'abattement, puis je reprends le dessus et ne ressens plus que de la rage et de l'espérance. De la rage, parce que je me vois là inutile et impuissant, pauvre oiseau sans plumes et sans serres, loin de la bataille ; de l'espérance, parce que cet état de choses ne peut durer, et que je sais que tout cela se paiera un jour ».

Le Mardi 18 juin, on leur donna l'ordre de se replier :

Journal de Jacques Lux.

« Le désordre dans le camp était indescriptible, des bruits plus ou moins fantaisistes couraient sur l'avance des armées ennemies. Certains déclaraient que Nantes était déjà prise, et que nous étions coupés. On nous donna cinq fusils, des cartouches à profusion. Pour l'essence, ce fut un véritable pillage. Je courus au bureau pour demander un ordre de mission. Le lieutenant leva vers moi ses yeux graves et ironiques et me dit ces simples mots : « Essayez de passer, je vous donne rendez-vous à Bergerac ».

« Et la folle équipée commence avec Pierre Laureys, Bernard Thibaud +, Gérard Savarit. Notre Bugatti était pleine à craquer... Nous arrivons à Bergerac à deux heures du matin, après avoir doublé tous les convois. La nuit est noire. A l'entrée du terrain, nous sommes arrêtés par une sentinelle indigène qui nous conduit au poste de garde. Un sous-lieutenant, mal réveillé, nous fait coucher dans la première chambre qu'il trouve, et je dors sur le plancher, enroulé dans mon cuir. Je ne suis plus qu'une chose inerte, incapable de réaliser la catastrophe qui nous accable. Le lendemain, en nous réveillant, nous avons eu la stupéfaction de constater que nous avons dormi parmi les plans secrets et les documents de l'Etat-Major Général. Pauvre France ! Avec quelle légèreté on t'a abandonnée !

« Dans le courant de la matinée, nous rencontrâmes l'Ecole de Pilotage de Dinan qui, comme nous, errait dans le camp, abandonnée à elle-même, ignorée de tous. Son capitaine voulut bien nous incorporer.

« Le lendemain matin, mauvaises nouvelles : les Allemands approchent à une allure record. Le capitaine prend la décision d'emmener toute son école dans un petit village, à quelques kilomètres de Bergerac, et là nous devons attendre l'arrivée des Allemands. Il nous déclara froidement que, sachant un peu d'allemand, il saurait toujours bien se débrouiller.

« Exprimer le dégoût qui nous envahit est impossible. J'ai regardé avec un sentiment de profonde tristesse ce vieux capitaine qui portait pourtant des décorations de l'autre guerre ; je me suis rappelé que, la veille, il avait fait hisser le drapeau de l'Ecole sur un mat de fortune, et j'ai compris que son amour pour la France était submergé par la lassitude et le désespoir, et qu'il fallait lui pardonner, mais non le suivre.

« Et nous nous sommes échappés en direction de Bordeaux. Là, calme le plus parfait. Les officiers se promenaient paisiblement dans les grandes artères de la ville, ou se reposaient à la terrasse des cafés. Et nous, sales, fripés, moi tenant en laisse ma petite chienne Jap que je n'avais pas voulu abandonner, quelle figure pouvions-nous faire !

« Nous sommes allés jusqu'au port, pour voir si, par hasard, nous ne pouvions pas nous embarquer pour le Maroc ou ailleurs. Il y avait bien un torpilleur anglais à quai, mais il était gardé par des sentinelles anglaises et françaises, et nous avons jugé bon de ne pas insister.

« Nous sommes allés vers le bassin d'Arcachon, où mon copain Pierre Laureys retrouva sa famille. Bientôt, il fallut s'arracher à ce calme, et nous replonger dans la frénésie et le dégoût. Ah ! nous faisons très "armée en déroute" avec notre voiture entourée de bidons grossièrement attachés avec de la ficelle, nos fusils en bandoulière et ma petite chienne trotinant derrière moi.

« Dans l'après-midi, nous arrivâmes à Dax, après un voyage merveilleux à travers les Landes. A Dax, par un hasard extraordinaire nous retrouvâmes notre vieille Ecole et les copains : Jean, Alain, Mariaud, Winther +, Francis, Robert Denappe...

« Nous couchâmes dans le deuxième étage de l'Ecole d'un village. Comme c'était émouvant de contempler les petits pupitres de vieux chêne tachés d'encre, comme il était triste de penser au malheur de petits êtres qui, il n'y a pas bien longtemps, épelaient : « Vive la France ». Toute la nuit, une

pluie drue tombait. Le lendemain 23, la Bugatti ne voulait pas partir, se vengeant de la douche reçue. On conduisit à Pau le Lieutenant D... et le Sergent-Chef B... qui voulaient y retrouver leur famille.

« Le lundi 24, toute l'Ecole était en effervescence ; la débâcle commençait, et déjà de nombreux camarades étaient partis, qui à pied, qui en voiture, dans le but de s'enfuir de France.

« Les nouvelles étaient de plus en plus mauvaises. Il fallait maintenant agir vite, et surtout se fixer un but. Pour moi, il n'y en avait qu'un seul : rallier l'Angleterre. La veille, j'avais entendu à Pau la proclamation du Général de Gaulle, et je savais que nous serions bien accueillis par les Anglais. Nous décidâmes d'aller à Bayonne, pensant trouver des navires en partance pour l'Angleterre.

« J'ai dû laisser ma petite chienne chez une brave dame qui nous avait logés. Ma fidèle Jap sentait obscurément qu'il se passait quelque chose d'anormal, ses yeux me fixaient étrangement quand je la regardais, et elle me suivait pas à pas. C'est bête, mais l'abandon de Jap, qui était en soi un acte d'importance si minime, symbolisa pour moi tout l'arrachement que je souffrais en quittant ma Patrie !... La bonne vieille Bugatti nous a encore transportés jusqu'à Saint-Jean de Luz, car, à Bayonne, il n'y avait rien à espérer pour embarquer.

« En arrivant à Saint-Jean de Luz par la route qui, venant de Bayonne domine la rade, nous aperçûmes des cargos britanniques qui, à l'ancre dans la rade, roulaient et tanguaient sur la mer mauvaise. Comme l'espoir m'a envahi à ce moment-là !

« Mais nous n'étions pas au bout de nos peines car ces bateaux étaient destinés au transport des troupes coloniales ! Nous avons cherché pendant des heures un moyen quelconque de nous embarquer. Hélas ! rien à faire ! En désespoir de cause, je suis allé seul avec mon copain Robi sur le quai. Nous étions un peu découragés, car les Polonais étaient, bien entendu en uniforme, et nos cuirs et nos casquettes de l'Aviation française nous faisaient repérer tout de suite. Les gendarmes polonais surveillaient l'embarquement des soldats et nous refoulèrent lorsque nous tentâmes de nous faufiler parmi eux.

« Je remarquai un officier subalterne polonais, qui avait une mine particulièrement sympathique, et lui demandai de bien vouloir nous prêter des uniformes polonais. Sa réponse fut affirmative. Je courus chercher Pierre, Bernard, Gérard. Tous les cinq, sous la pluie qui tombait très fort, nous attendions les fameux uniformes qui ne venaient toujours pas.

« Le transport des soldats se faisait du port aux cargos par l'intermédiaire de grosses pinasses de pêcheurs qui étaient alignées le long de la jetée. Entre la digue et les pinasses étaient rangées des petites barques qui, par le vent, s'entrechoquaient.

« Dans l'énervement qui commençait à s'emparer de moi, une idée m'était venue : sauter froidement dans les barques et prendre les pinasses un peu à l'abordage !

« Il pleuvait toujours de plus en plus fort. L'officier qui m'avait promis les uniformes avait disparu ; les gendarmes polonais nous interdisaient toujours le passage. Il était terrible de penser que là, à quelques mètres de la

digue, était le salut !

« A la fin, je n'y tins plus, je lançai ma petite valise au fond d'un rafiote, qui se trouvait près de la digue, et m'agrippant tant bien que mal, je sautais de barque en barque jusqu'à la pinasse la plus proche, un bon rétablissement, des mains qui se tendent... ça y est ! C'est fini, il n'y a plus moyen de reculer, déjà le bateau s'ébranle... La mer est très mauvaise, mais après une heure d'efforts, nous arrivâmes à monter à bord du cargo *Kelso*. Il n'était pas bien beau, et ne sentait pas bien bon, mais je penserai toujours à lui avec un sentiment de respect...

« C'est le soir du 24 juin ; je regarde s'éloigner les rives de France. Quand retrouverai-je ma famille, ma patrie ? Mais je ne pouvais me faire à l'idée d'une France battue, sans honneur et sans gloire. Ce n'est pas un sentiment de peur et de rage qui m'a poussé à accomplir cet acte, mais bien de la tristesse, du courage et beaucoup d'espoir »

Avec Jacques Lux se trouvait aussi le Caporal-Chef Marc Waillier + de l'Ecole de Pilotage n°31 à Bernay qui, à la débâcle passa par Vannes, La Rochelle, Royan, Hourtin, Dax, et qui arriva le 21 juin 1940 à Bayonne pour y apprendre que le Consul anglais était déjà parti à Saint-Jean de Luz, afin de s'embarquer le matin même.

Au port, il essaie de convaincre un officier anglais, et échoue. Il fait une deuxième tentative auprès d'un officier polonais, et réussit à obtenir que celui-ci intervienne auprès du général polonais qui commande l'embarquement. Le général permet... si les autorités anglaises n'y voient pas d'inconvénient.

Waillier comprend qu'il est enfermé dans un cercle vicieux. Il se mêle aux soldats polonais qui, très aimablement, l'aident en lui donnant un béret avec l'aigle impérial ; il réussit à prendre place sur l'*Arrandora Star*, où il se retrouve avec d'autres Français, élèves de l'Ecole de Pilotage n°27 de Vannes : René Lebian +, Jean Maridor +, Antoine Winther +, Lieutenant Gérard Léon +, moniteur de Tours, le Caporal Claude Beasse +, de l'Ecole de Pilotage de La Rochelle repliée à Saubrigues, dans les Landes, qui avait d'abord cherché, mais en vain, à passer en Espagne.

*
* *

Le Caporal-Chef Henri de Molènes +, le Caporal-Chef Raymond Taconet +, le Caporal Christian Demas +, moniteur de l'Ecole de Pilotage n°38, à Dax, l'Ecole de Pilotage de Dax tout entière avait décidé de partir en Angleterre quand on parla de capitulation.

Demas écrivit le 20 juin à sa famille :

« Nous sommes tous désespérés, car nous sommes conscients de n'avoir rien fait pour la France. Or, si la France signe la paix, l'Angleterre continue à se battre contre l'Allemagne, peut-être les colonies continueront la lutte. Nous sommes décidés à nous battre contre l'Allemagne, jusqu'à ce

qu'elle soit vaincue. Je ferai ce que je crois être de mon devoir, c'est évidemment pénible pour tout le monde ».

Lorsque la radio allemande annonça la signature de l'Armistice, ils ne sont plus que neuf de l'Ecole de Dax, qui s'en vont vers minuit, prendre un train de marchandises. Ils arrivent à Saint-Jean de Luz vers 8 heures, se déguisent en Polonais, et s'embarquent dans la soirée du 24 juin sur l'*Eltrick*.

*

* *

Ils s'enfuient vers les ports d'embarquement, les jeunes gens des Ecoles, qui veulent se battre pour l'honneur de la France.

De l'Ecole de Chasse d'Etampes, repliée en mai 1940 à La Rochelle au camp de la Sarne, il y a le Caporal Charles Ingold +.

Charles Ingold, patriote intransigeant, est inspiré par une grande tradition familiale, car son père est le Colonel Ingold, qui sera l'adjoint du Colonel Leclerc dans l'épopée du Tchad.

Arrivé à Bayonne avec son ami de la Poype, ils réussissent à partir en avion et à gagner Cazaux où ils pensaient pouvoir se faire livrer des "Curtiss", afin de rejoindre Pau, où ils savaient trouver des officiers "dissidents". N'ayant pu trouver de "Curtiss", ils reviennent à Bayonne, atteignent Saint-Jean de Luz et s'embarquent, grâce à la complaisance de sous-officiers polonais.

Avec Ingold, se trouve le Caporal-Chef Yves Laurent +, qui écrit, en ces termes, ses adieux à sa famille :

« Je pars pour longtemps. Si la France fait la paix, j'irai en Angleterre pour me battre contre les Boches. Nous payons maintenant des années d'erreurs. La dette est lourde. Nous gardons confiance en Dieu qui aura sûrement pitié de notre pays ».

Le Caporal-Chef Arnaud de Saxcé +, évadé le 16 juin de son quartier consigné à Saint-Xandre.

Le Sergent-Chef Noël Castelain +, breveté pilote de chasse en janvier 1940 à l'Ecole d'Avord repliée à La Rochelle.

Le Caporal-Chef Philippe Béraud +, breveté pilote militaire en mars 1938 à Aulnat et qui, en mai 1940, était à l'Ecole de Chasse d'Etampes. Au moment de la débâcle, atteint de pleurésie et soigné à l'Hôpital de La Rochelle, il ne veut pas tomber aux mains de l'ennemi, mais se battre encore. Quoique très souffrant, il s'en va vers Bayonne rejoindre ses camarades patriotes et s'embarque avec eux.

*

* *

Le Sergent Jean Hussar + radio-météo au 11^{ème} Bataillon de l'Air, après avoir fait la campagne de Belgique en juin 1940, se trouvait replié avec sa compagnie à Denguise (Basses-Pyrénées). Il s'évade et comme, né au Caire, il parle couramment l'anglais, il réussit à convaincre les Britanniques qui

l'autorisent à s'embarquer à Saint-Jean de Luz, comme le Sergent Daniel Thiriez +, le Sergent pilote Marcel Vidal +, le Caporal Pierre Leplang +.

Le Sous-Lieutenant Pierre Delange +, sorti de l'Ecole des Sciences Politiques, passé par l'Ecole des Chars de Versailles, affecté au 507^{ème} Régiment de Chars à Metz, commandé par le Colonel de Gaulle, a battu en retraite vers les Pyrénées. A l'appel de celui qui fut son chef, il n'hésite pas ; pour pouvoir lutter à ses côtés, il réussit à s'embarquer sur le *Sobieski*. Plus tard, en Angleterre, il deviendra observateur.

*
* *

A Saint-Jean de Luz, il n'y a pas que des militaires qui veulent s'évader par la mer, mais aussi des civils animés d'une ardente foi en les destins de la patrie malheureuse.

Parmi eux des adolescents :

Philippe Fauquet +, (né le 7 novembre 1921), élève de philosophie à Sainte-Croix de Neuilly en 39-40, puis du Lycée de Rouen. S'étant fait inscrire aux cours de préparation militaire, il avait passé son premier examen à Rouen peu de jours avant l'invasion, et le second à Dax le 18 juin 1940. Là, le capitaine instructeur donna son ordre d'embarquement par la Place de Bayonne, puis par le Consulat anglais. Jusqu'au dernier moment, sa destination lui est inconnue : Maroc, ou Angleterre ? Mais qu'importe ! L'essentiel est d'aller se battre. Il y a des ordres contradictoires : le départ est incertain, les autorisations annulées. Alors, le jeune Fauquet s'adresse au bureau clandestin, et sur un coup de bluff réussit à prendre place sur l'*Arranda Star*, en évoquant le poème de Kipling qu'il aimait tant :

« ...Tu seras un homme, mon fils ! »

Régis Deleuze + (né le 22 septembre 1922) est élève du Lycée Janson de Sailly. A l'appel de la radio de Londres, il veut aller se battre aux côtés des Alliés. Il traverse toute la France, cherchant à s'embarquer et, à Saint-Jean de Luz, avec une autorité extraordinaire pour un garçon de cet âge, prend place sur un cargo anglais, ainsi que Georges Galland + (né le 18 septembre 1922), étudiant, qui, avec son jeune frère âgé de 16 ans veut à tout prix : « aller où l'on se bat ».

Et voici le benjamin, Marcel Le Peutrec + (né le 23 juin 1923), élève du Lycée de Lorient, qui s'est embarqué dans ce port à bord d'un chalutier, avec quelques camarades, Eclaireurs de France. A peine en mer, ils ont vu le bateau qui les suivait sauter sur une mine. Tout au long du périlleux voyage, les jeunes gens ont fait eux-mêmes le charbon. Arrivés à Saint-Jean de Luz, ils se glissent parmi les Polonais et s'embarquent. Plus tard, Marcel Le Peutrec, comme le précisera son émouvante citation « sera le plus jeune pilote français engagé dans une unité combattante, et cet enfant de France, tenace et résolu, tombera glorieusement du ciel dans sa dix-neuvième année ».

*

* *

Les cargos anglais *Arranda Star*, *Sobieski*, *Kelso*, *Eltrick* ont quitté Saint-Jean de Luz, emmenant, parmi les Polonais, environ cent cinquante patriotes français qui, selon la phrase de Péguy « ont jeté dans l'action leurs corps et leurs biens, le peu qu'ils en avaient, plus encore peut-être, leur destinée tout entière ».

Le *Sobieski*, parti le premier, arrivera à Plymouth le 23 juin.

Journal de Jacques Lux (suite de la page 38)

« Nous avons quitté la rade le 24 juin vers 20 heures, sur le *Kelso*. Nous allons voyager pendant 7 jours. Les deux premiers jours et premières nuits ont été seulement pour nous un long sommeil dans le fond d'une cale puante et crasseuse ; nous étions tellement harassés par nos aventures !

« La mer est très mauvaise. Nous avons la chance d'échapper aux dangers des attaques sous-marines, aux mines, aux avions à croix gammée. Le vendredi 28 juin, vers 19 heures, notre navire vogue dans la Mer d'Irlande, et déjà nous pouvons apercevoir les côtes d'Angleterre. A l'horizon se détachent les montagnes aux formes ondulées toutes ensoleillées comme nos cœurs pleins d'espoir.

« Samedi 29 : il fait très froid et le vent nous a empêchés de dormir sur le pont, à l'abri d'une toile. Le *Kelso* file entre deux rangées de bouées, car le port approche. Une multitude de petits cargos évoluent et au loin un barrage de ballons contre avions est le premier symbole de la vigilante défense de nos alliés.

L'ancre est jetée dans le port de Liverpool. C'est bien le ciel gris légendaire, tel qu'il m'était décrit dans mes livres d'anglais, lorsque j'étais lycéen. Ce sont bien ces mêmes maisons grises, et bien alignées, ces mêmes cheminées hautes et noires.

Le dimanche 30, nous sommes encore sur le cargo, A huit heures et demie, nous débarquons enfin ; un détachement français est formé, on nous emmène dans deux autobus. Nous arrivons au camp d'Arrow Park, près de Birckembeck, de l'autre côté de Liverpool. Nous y retrouvons des camarades de l'Ecole de Vannes, embarqués à bord de l'*Arranda*, arrivée le 27 à Liverpool, et nous sommes accueillis à bras ouverts par le Capitaine Bécourt-Foch, évadé sur l'*Eltrick*, arrivé le 26 à Plymouth.

Nous partons pour Londres le 3 juillet. Nous sommes rassemblés à Lions, où sont les Français qui veulent combattre aux côtés des Alliés.

Le Samedi 6 juillet, nous sommes passés en revue par le Général de Gaulle. Nous sommes bouleversés de confiance, d'espoir. Nous avons choisi la voie dure, mais c'est celle du devoir ».

J. Lux.

*

* *

BAYONNE

21 juin 1940.

Parmi les bateaux qui quittaient ce port, se trouvait le cargo suédois *Tabergue* sur lequel 17 pilotes de l'Ecole de Chasse d'Avord

— venus de La Rochelle à Saint-Martin de Helz (B.-P.) s'embarquèrent ainsi que des pilotes tchécoslovaques à l'entraînement.

Ce bateau, qui emportait au Maroc, du matériel de l'usine Breguet de Bayonne, subit une très dure tempête dans le Golfe de Gascogne, et arriva après six jours de traversée, dans le port de Casa.

Les aviateurs se rendirent à la Base Aérienne. Quinze d'entre eux s'en évadèrent quelques jours plus tard quand ils auront acquis la douloureuse certitude que l'Empire renonçait à la lutte.

QUELQUES F.A.F.L. ÉVADÉS PAR

GRADES EN JUIN 1940	NOMS et PRÉNOMS	AFFECTATION En juin 1940
Lieutenant	ANDRE Max	Base de Clermont-Ferrand
Caporal	BEASSE Claude	Ecole de La Rochelle
Capitaine	BECOURT-FOCH Jean	Ecole Pilotage, Melun
Caporal-Chef	BERAUD Philippe	Ecole de Chasse, Etampes
Lt-Observateur	BUNDERVOET D'HAUTCOURT Joseph	Base Aérienne de Tours
Sergent-Chef	CASTELAIN Noël	Base Aérienne d'Avord
Lt-Observateur	CLARON Gérard	Base Aérienne de Tours
S/L-Observateur	DELANGE Pierre	507° Rég't de Chars, à Metz
Civil	DELEUZE Régis	Elève Lycée Janson de Sailly
Caporal	DEMAS Christian	Ecole Pilotage N° 38, Dax
Aspirant	DERVILLE Raymond	E.O.R. Châteauroux
Civil	FAUQUET Philippe	Préparation Militaire, Dax
Civil	GALLAND Georges	Etudiant
Sergent.	HUSSAR Jean	116° Bat. Air, Dengrux (B.P.)
Caporal-Chef	INGOLD Charles	Ecole de Chasse, Etampes
Caporal-Chef	LAURENT Yves	Ecole de Chasse, Etampes
Caporal-Chef	LEBIAN René	Ecole Pilotage n°27, Vannes
Caporal-Chef	LEON Gérard	Ecole Pilotage n°27, Vannes
Civil.	LE PEUTREC Marcel	Elève Lycée de Lorient
Caporal	LEPLANG Pierre	Ecole de Pilotage
Caporal-Chef	LUX Jacques	Ecole Pilotage n°27, Vannes
Caporal	MARIDOR Jean	Ecole Pilotage n°27, Vannes
Commandant	DE MARNIER Lionel	Groupe de Chasse Polonais
Caporal-Chef	DE MOLENES Henri	Ecole Pilotage n°38, Dax
S/L-Observateur	ROQUERE Paul	Base Aérienne de Tours
Caporal	DE SACXE Arnaud	Ecole de Chasse d'Etampes
Caporal-Chef	TACONET Raymond	Ecole Pilotage n°38, Dax
Caporal-Chef	THIBAUD Jacques	Ecole Pilotage n°27, Vannes
Sergent	THIRIEZ Daniel	Base Aérienne de Chartres
Sergent Pilote	VIDAL Marcel	Ecole de Chasse d'Etampes
Caporal-Chef	WAILLIER Marc	Ecole Pilotage n°21, Bernay
Caporal	WINTHER Antoine	Ecole Pilotage n°27, Vannes

S A I N T - J E A N D E L U Z E N J U I N 1 9 4 0

DETES et LIEU de la MORT	GRADES AU DÉCÈS	AFFECTATION
25 Fév. 1944 – Angleterre	Lieutenant	Ile de France, Squadron 340
12 Avril 1942 - Saint-Omer	Sergent	R.A. F., Squadron 222
15 Août 1944 – Oran	Commandant	Sénégal
17 Avril 1943 - Le Havre	Lieutenant	Alsace, Squadron 341
3 Juin 1944 – Angleterre	Capitaine	R.A.F., Squadron 551
16 Juill. 1943 – Russie	Sergent-Chef	Normandie-Niémen
5 Fév. 1941 – Lybie	Lieutenant	Groupe R.B. n°1
2 Fév. 1944 – Manche	Capitaine	R.A.F., Squadron 501
25 Fév. 1945 – Hollande	Capitaine	R.A.F., Squadron 501
31 Mai 1944 - France.	Capitaine	Ile de France
13 Avril 1943 – Russie	Lieutenant	Normandie-Niémen
13 Oct. 1944 – France	S/Lieutenant	4 ^{ième} Rég. Chasseurs Parachutistes
13 Juill. 1945 – France	Lieutenant	Lorraine, Squadron 342
31 Dec. 1943 - Angleterre	S/Lieutenant	Lorraine
15 Dec. 1941 - Angleterre	Sergent	O.T.U. (Operational Trainig Unit)
11 Nov. 1943 - Angleterre	S/Lieutenant	Lorraine
23 Août 1941 – Angleterre	Sergent	S.F.T.S. n°5
4 Sept. 1943 – Russie	Lieutenant	Normandie-Niémen
17 Août 1943 – Angleterre	Sergent-Chef	R.A.F., Squadron 132
13 Août 1944 – France	Lieutenant	Ile de France
7 Dec. 1943 - Belgique	Lieutenant	R.A.F., Squadron 91
3 Août 1944 - Angleterre	Lieutenant	R.A.F., Squadron 91
31 Dec. 1944 - Méditerranée	Colonel	Air France
37 Août 1942 - Manche	S/Lieutenant	R.A.F., Squadron 91
13 Mars 1942 - Atlantique	Capitaine	Lorraine
10 Avril 1945 – Hollande	S/Lieutenant	Alsace
5 Sept. 1942 – France	Sergent	Ile de France
5 Sept. 1942 – France	Sergent	Ile de France
35 Sept. 1943 – Manche	Lieutenant	R.A.F., Squadron 222
10 Dec. 1941 – Liban	Lieutenant	Groupe Chasse n°1, Moyen-Orient
30 Avril 1943 - Manche	Sergent-Chef	Ile de France
13 Sept. 1941 - Angleterre	Sergent	O.T.U.

VI

BORDEAUX

S/Lieutenant Frédéric de la FITE de PELLEPORT (19 mars 1919 + 10 août 1941).

16-25 juin 1940.

Lettre à ses Parents de Pelleport, "Station Odiham, Harts", du 7 août 1940.

« Dois-je d'abord vous expliquer comment et pourquoi je suis ici ?

« Vous souvenez-vous de ma dernière lettre du 7 juin. Elle était de Bussac. Peu de jours après nous partions pour Mont-de-Marsan, pour y accomplir notre entraînement. En fait, nous ne nous y entraînions pas, n'ayant ni assez d'avions, ni d'instructeurs d'acrobatie.

« Nous étions naturellement extrêmement impatients de commencer à nous battre. Nous demandâmes à rejoindre l'infanterie, s'il n'y avait aucune chance pour nous de nous battre dans l'air, mais ce fut en vain. Je me revois me balançant dans une chaise-longue, bercé plaisamment par le rythme swing d'un phonographe, et pensant que je me rendais compte de ce qui se passait, que je savais que dans peu de jours tout serait perdu, et que je ne pouvais rien faire sauf attendre ! Tout le monde était stupidement confiant et, peu de jours avant l'effondrement général, la foi passive dans la victoire était encore inébranlée.

« Une après-midi tranquille et chaude, comme j'étais étendu sur mon lit, à demi-endormi, Robert bondit dans ma chambre :

— Fais immédiatement une petite valise, nous partons au Maroc dans trente minutes !

« Une longue file de camions nous emmène à Mérignac. Je fus frappé tout au long par l'air triste et résigné des paysans debout sur leurs seuils, nous regardant.

« Mérignac était dans un désordre indescriptible, des centaines d'avions, de nouvelles marques, fuyant les Allemands, faisaient le plein d'essence pour voler vers le Maroc. Dans la salle de classe, d'où je vous écrivais il y a six mois pour vous dire ma joie de devenir bientôt un officier

français, nous détruisîmes de coûteux et rares appareils... Sur le terrain nous mîmes le feu aux avions auxquels leur rayon d'action ne permettait pas de s'échapper.

« On voyait partout une confusion indescriptible. Le Ministère de l'Air récemment installé dans le bâtiment opposé, était un exemple parfait de notre décadence.

« Les Allemands étaient à quelques kilomètres, il était nécessaire que nous quittions immédiatement le pays, si nous voulions continuer le combat. Le Maroc était généralement considéré comme la place forte de notre future résistance, et nous allâmes à Bordeaux pour nous embarquer. Ne croyez pas que nous fussions nerveux ou tristes ou résignés ; oh non ! Chacun de nous pensait que c'était une aventure inattendue et chic ; et, à la plus grande consternation de notre commandant, nous chantions, riions, et nous moquions (et je vous assure qu'il y avait lieu de se moquer !)

« Finalement, nous ne pûmes partir pour le Maroc, parce que le bateau que nous attendions heurta une mine en entrant dans le port. Je demandai au commandant ses plans d'avenir.

— Il n'y a rien à faire, dit-il, nous devons nous rendre si l'Armistice est signé.

« C'en était trop, allais-je me déshonorer ? Je ne voulus pas, en tant que gentilhomme français, je ne pouvais que me battre, et aussi je décidai de me joindre à la R.A.F.

« Avec un autre garçon de mes amis — Claude Raoul-Duval — je m'informai d'un bateau en partance pour l'Angleterre. Les docks étaient sombres, et nous pûmes cacher nos bagages. Le dernier cargo était parti depuis deux heures ; nous ne savions si nous pourrions le faire stopper à l'estuaire. Donc, nous prîmes une auto, et conduisîmes, comme des fous, sans aucune lumière, sauf les éclats du bombardement de Bordeaux. Nous sautâmes dans un canot à moteur, et arrivâmes juste à temps pour manquer le *Bérénice*.

« Par une chance incroyable, un cargo hollandais, le *Nettie*, avait été retardé par une inspection, et le Capitaine Jacob Groerhof sous prit à bord.

« Le bateau était agréable, et l'équipage très respectueux, nous portâmes cependant tous nos revolvers chargés tout le temps.

« Le lendemain matin, à 9 heures, nous repêchâmes les survivants du *Bérénice*, torpillé à 7 h.30.

« Nous sauvâmes neuf hommes sur quarante-cinq. Une femme avait eu les jambes coupées par l'explosion, nous fûmes couverts de sang en la transportant. Elle souriait pour nous remercier !

« Le capitaine du *Bérénice*, que je portai dans ma cabine, mourut dans la soirée, et je passai la nuit avec son cadavre,

« Heureusement, nous ne fûmes ni bombardés, ni mitraillés, et arrivâmes à Falmouth le 23 Juin ».

F. DE PELLEPORT.

*
**

Sergent Maurice BOYER- THOMAS (26 avril 1918 + 17 avril 1942).

Le 9 septembre 1939, activant son instruction de pilote militaire, sur le terrain de Châteauroux, Boyer-Thomas avait eu un terrible accident : l'avion ayant pris subitement feu s'écrasa au sol. Sa vie fut longtemps en danger, le pilote souffrait d'atroces brûlures.

En mai 1940, il était à peine rétabli, avec deux doigts de moins à la main droite. Convoqué à Tours pour le conseil de réforme n°1, le 25 juin 1940, il était alors en traitement à l'hôpital d'Argentan. Il quitte cet hôpital le matin du 18 juin, muni d'une permission de convalescence de 10 jours. Ayant entendu l'appel du Général de Gaulle, il se dirige sur Bordeaux afin de s'embarquer.

Extraits de son Journal :

18 Juin 1940.

« Bordeaux ! Pétain ! Le *Massilia* !

« La France est à genoux, et le bourreau est de taille !

« Vous tous, qui depuis Vercingétorix portez le flambeau des plus belles pensées humanitaires, le noble idéal du beau, du grand, de la liberté, cette fille chérie.

« Nous sommes battus ici.

« Eh bien ! que l'Allemand nous trouve en Afrique, en Angleterre ! Vous, papa, maman, frères, je vous quitte. Au revoir, mais je pense "Adieu".

« Je pars en Angleterre, je suis Français, et mourrai en soldat. Il y a des larmes, mais des larmes sont avant tout pour la France. Ici, je suis un pauvre blessé, et pour toute défense, une main !

18 heures : Verdon... C'est Lafayette, je ne peux plus le quitter, malgré le sabot du D.O.-17 qui, d'ailleurs s'écrase tout près de notre bateau le *Madura*. Vite, que l'on parte !

« J'en ai assez de ne voir de la France que quelques dunes et ce monument de Lafayette. Ce vieux général, je sais ce qu'il pense, et son regard m'indique la route à suivre. Il faut s'éloigner, aller quérir des armes, et revenir à l'assaut.

« Pauvre France, que va-t-il rester si jamais le vieux Maréchal signe l'Armistice ? La Loire et le cours supérieur du Rhône seront tes limites !

« Et où mettra-t-on le drapeau aux trois couleurs ?

« Nous partons. France, France ! Maman !

« Plus rien, de l'eau, de l'eau !

« Des larmes me brûlent les yeux.

« Je quitte tout, tout, je pars le cœur déchiré, mais à la pensée d'aller combattre en soldat, ce cœur meurtri se retrouve tout entier, presque neuf.

« Je pars seulement faire mon devoir que bien des Français ont oublié ».

M. B.-T.

Le *Madura* arriva heureusement à Falmouth, le 30 Juin.

*

**

Dans l'effroyable confusion des embarquements, des patriotes, bouleversés par leur honte, leur douleur, leur espoir s'en vont en Angleterre. D'autres partent pour le Maroc, croyant y continuer la lutte comme les aviateurs embarqués sur le *Massilia*.

*

**

17 Juin 1940.

Sur le terrain de Mérignac, un avion anglais "Handley-Page" était immobilisé parce que les autorités de la Base refusaient de le ravitailler en essence.

Le Capitaine Ottensooser (qui allait devenir le Capitaine Charles) prit l'initiative de lui procurer le carburant nécessaire pour regagner l'Angleterre, à la condition que dix membres de l'Armée de l'Air Française prendraient place à bord.

Ainsi s'évadèrent vers la France Libre :

Capitaine Ottensooser Louis.

Lieutenant Charbonneaux Pol.

Sous-Lieutenant Foucher.

Sous-Lieutenant de la Brière Henri.

Sous-Lieutenant Malbranque Roger (9 sept. 1914 + 4 nov. 1943).

Elève Officier Stoloff Simon.

Sergent-Chef Hahn Xavier (31 mars 1914 + 18 juillet 1941).

Sergent Bentley.Jacques

Sergent Bachy Jacques.

Sergent Lefèvre.

*

**

CAZAUX

19 et 20 juin 1940.

Des aviateurs s'échappent de cette Base. Parmi eux :

L'Adjudant Jabin Raymond (21 juin 1915 + 4 décembre 1943).

L'Adjudant Grasset Robert (12 octobre 1909 + 17 juin 1941) sur un "Simoun" piloté par l'Adjudant Georges Grasset, son cousin.

Le sergent mitrailleur Pétain Raymond (7 février 1917 + 3 juillet 1943) sur "Potez 63".

VII

PORT-VENDRES

20 au 26 juin 1940.

Dans la retraite qui précipite au Sud ou à l'Ouest des hommes écrasés de honte et de douleur, les ports représentent l'unique espoir de salut.

Bordeaux, Saint- Jean de Luz, Bayonne, Sète, Marseille, Port-Vendres. Ils vont de l'un à l'autre, essaim affolé, talonné par l'ennemi. Quand ils ne réussissent pas vers l'Atlantique, ils courent vers la Méditerranée où des Polonais, des Tchèques, des Belges, s'en vont par mer.

Ainsi grâce à leur rusé, leur ténacité, leur courage, des aviateurs patriotes s'embarquent à Port-Vendres :

Le Commandant Pijeaud Charles (12 décembre 1904, + 6 janvier 1942), sorti de l'Ecole de Guerre en 1939, affecté contre son désir à l'Etat-Major de Paris, qui accompagnait le Gouvernement à Bordeaux, puis le lâcha le 24 juin, quand il comprit la tournure que prenaient les événements. Avant de quitter la France, le 26 juin, il écrivit à sa famille :

« Je m'en vais rejoindre le Général de Gaulle. J'ai raté ma guerre ; je ne raterai pas la revanche ».

Le Sous-Lieutenant Mahé Jean-Charles (2 juin 1917, + 2 décembre 1946).

Sous-Lieutenant Poznanski André, (30 juin 1921, + 13 avril 1943).

Sous-Lieutenant Grillet Pierre (28 juillet 1919, + 13 octobre 1943), qui, à la nage, rejoint un torpilleur anglais et s'y embarque.

Aspirant Jourdain Henri (10 mai 1917, + 12 octobre 1943).

Sergent Guillou de Mézillis Jacques (4 novembre 1917, + 13 mars 1943).

Sergent Gérard Edouard (11 février 1917, + novembre 1940).

Sergent Le Calvez Georges (11 octobre 1918 + 5 février 1942).

Trente aviateurs de l'Ecole de l'Air, et bien d'autres, animés d'une foi invincible en la destinée de la France.

Lieutenant Georges Heldt (24 juillet 1918, + 31 Août 1943).

Extrait de son Journal :

« 14 juin 1940. — Départ de Dinard — de l'Ecole d'observateurs où je suis en stage depuis février 1940 — à 9 h. 50. Nous sommes six. Nous devons rejoindre la Base Aérienne d'Aulnat à Clermont-Ferrand.

« Arrivée à Rennes à 14 heures. Aspect de la ville : submergée sous un flot sans cesse croissant de réfugiés. La place de la gare, où s'entassent des milliers de vélos. Foule muette, silence lourd d'anxiété ; on sent qu'une simple rumeur suffirait à semer la panique. Nous sommes fatigués et avons faim. Nous trouvons un restaurant à la terrasse duquel nous nous reposons en calmant tant bien que mal notre appétit. La foule défile devant nous, sans autre but que de tuer le temps : dos voûtés, têtes baissées ; accablée sous le poids d'un quelque chose qu'elle ne cherche pas encore à comprendre. Elle ressemble — en plus dense — à ces longs cortèges, qui, par de tristes dimanches après-midi de province, montent au cimetière pour arranger les tombes et pleurer. Pas un de ces visages — tirés par l'inquiétude et la fatigue — qui ne se détourne en passant à notre hauteur pour nous jeter un regard morne, chargé de désapprobation ; et je sens si profondément qu'aux yeux de tous ces malheureux, je porte avec mes attributs d'officier, une part de la responsabilité générale dans ce désastre qui se précise ! j'appartiens à la "tête" qui n'a pas su les défendre ou qui a si souvent failli à son devoir ; aussi, devant ce militaire, devant ce pauvre couple de vieux qui passe, j'ai, pour la première fois, le sentiment d'avoir honte de mon uniforme. Nous repartons de Rennes à 20 heures.

« 15 juin. — Nous arrivons à Redon à 1 heure du matin. La petite ville est surpeuplée, elle aussi ; impossible de trouver un coin où s'asseoir dans la gare. Toutes les maisons restent obstinément closes. En dépit d'un froid assez vif, bien enveloppés dans nos manteaux, nous dormons sur un banc dans un square public jusqu'à 5 heures du matin.

« A 5 h.30, après une longue queue, nous obtenons un café chaud dans un bistrot dont les propriétaires, peu sympathiques, semblent trop manifestement exploiter la situation. Ecœurés, nous partons sans payer. Nous reprenons le train à 6 heures et voyageons avec des Polonais, plus de treize heures dans les wagons surchauffés, sans nourriture, avant d'atteindre Nantes, où nous arrivons à 19 h.30. Deux kilomètres avant la ville, nous stationnons trois quarts d'heure à un passage à niveau pour laisser défiler les troupes motorisées anglaises qui se replient.

« Les premières rumeurs de pourparlers d'armistice commencent à circuler. Nous les démentons fermement. Nantes est surpeuplée aussi, mais ce n'est pas la même foule qu'à Rennes : à mesure qu'on s'éloigne du danger imminent, on devient plus insouciant ; il y a de la fièvre, sans anxiété : premier signe d'incompréhension. Après avoir fait en taxi le tour de la ville, nous trouvons un restaurant où dîner. Nous retournons à la gare, et c'est pour assister au départ d'un train bondé, au delà du convenable : des gens sur les toits, les marchepieds, les tampons ; on fait pénétrer quelques attardés par les fenêtres.

Nous sommes obligés, sous la menace de nos armes, de faire descendre des civils, pour laisser la place à des soldats convalescents ayant une unité à rejoindre.

« Vers 11 heures, il fait nuit, et la lumière blafarde qui tombe, raide, des lampadaires, éclaire un troupeau humain où les êtres, tassés les uns contre les autres, montrent des visages de bêtes apeurées, prêtes à "subir" et à "se courber"— mais non à réagir.

« 40.000.000 de fr. de la Banque de France, à la remorque d'un train de réfugiés.

« Nous prenons un train à minuit... Nous y passons presque deux jours. (Nous apprenons à la hauteur de La Rochelle, que les communications avec Clermont sont coupées, les rumeurs d'armistice se précisent de plus en plus !)

« A 20 kilomètres de Bordeaux, nous lâchons le train à une petite halte et trouvons un taxi, à 6 kilomètres de là qui, pour un prix honnête, consent à nous emmener. Spectacle indescriptible de Bordeaux : il y a un trafic tel que les voitures roulent sur les trottoirs aussi bien que sur la chaussée. A 200 mètres du grand pont sur la Garonne, nous mettons une heure et demie pour passer de l'autre côté. Nous établissons notre Q.G. dans un grand café en face de la gare. Dans la nuit, bombardement de Bordeaux. J'entends le crépitement des mitrailleuses de D.C.A.

« Nous nous retrouvons tous au café mentionné plus haut et dressons notre plan de campagne. Il y a peu de doutes possibles sur l'issue de la guerre en France, cependant, nous espérons que la guerre va reprendre en Afrique du Nord ; l'envoi de nombreuses bases aéronautiques de l'autre côté de la Méditerranée semble confirmer cette hypothèse.

« Notre but est donc de gagner Port-Vendres par les moyens les plus rapides et, de là, passer en Algérie ou au Maroc.

« Nous allons au Bureau Militaire, installé à la gare (où de nombreux supérieurs, dont le Général, demandent sans succès où rejoindre leurs unités). Nous affirmons que nous avons été coupés de notre base qui se trouve déjà à Casablanca et demandons un ordre de mission pour Port-Vendres. On satisfait à notre requête, ferme et précise. Quant aux moyens de transport, nous tombons d'accord pour renoncer au chemin de fer, car les Boches, qui avançaient à travers la France à la vitesse réglementaire des unités motorisées, nous eussent rejoints rapidement. Restaient donc l'avion ou la voiture, cinq sous-officiers pilotes rencontrés au café, font une tentative infructueuse pour obtenir des "Bloch-200" à la Base de Mérignac. Ils nous disent avoir trouvé un terrain sur lequel s'entassaient plus de 400 appareils modernes (Amiot-143, Potez-63, Bloch-200 et 210, Dewoitine-520, Léo-45), les pleins n'étaient pas faits, certaines magnétos avaient déjà été enlevées et, sur le terrain silencieux, sans vie, à 48 heures de l'arrivée des Boches, un ouvrier clouait placidement des portes de hangars. Ils se heurtèrent à l'incompréhension du Colonel commandant la Base qui, n'ayant pas d'ordres, refusait de livrer les avions.

« Il fallait donc trouver une voiture. Nous cherchâmes tout l'après-midi sans succès. Nous commençons à être inquiets, lorsque, vers 6 heures, nous découvrîmes, sur le quai, une superbe V-8 avec plaque d'immatriculation belge. Il y avait 200 personnes autour qui assistaient au départ d'un bateau. Sans hésitation, nous montons, mettons le contact et démarrons aux yeux d'un

public ahuri. Au bout de 2 km. nous tombons en panne d'essence, et la pluie se met de la partie ; nous poussons la voiture jusqu'à un dépôt militaire. Je fais un faux (!) et l'aplomb aidant, nous réquisitionnons 150 litres d'essence. Nous rejoignons notre Q.G. en face de la gare. Il est 8 heures, le temps de charger les bagages, de repérer notre route sur la carte et de prendre un léger dîner au buffet, nous sommes prêts à démarrer à 9 heures. La nuit est noire. A 30 kilomètres de Bordeaux, gênés par le mouvement des colonnes motorisées et l'extinction obligatoire de tous les feux, nous garons la voiture dans un chemin de traverse et passons la nuit à l'intérieur.

« Nous repartons le Vendredi 19 juin, à 5 heures du matin. Nous sommes obligés de faire un certain nombre de détours à cause des zones interdites. Nous roulons toute la journée et arrivons à Foix vers 8 h.30. Notre voiture nous avait donné certaines inquiétudes au cours du voyage car, son état n'était pas absolument "neuf" et elle consommait autant qu'un autobus ! Nous nous trouvons à Foix, obligés de nous ravitailler de nouveau en essence pour pouvoir terminer notre voyage. La ville était grouillante de réfugiés dont un certain nombre couchaient sur la place publique, car la nuit était chaude. Il y avait une majorité de Belges. Nous stoppons devant la Mairie et, à force de ruses, de flatteries et de discours, nous obtenons du Capitaine en charge un bon pour 150 litres d'essence à percevoir dans un dépôt militaire qui se trouvait à proximité. En sortant de la Mairie, nous trouvons deux individus en arrêt devant la voiture ; ils avaient — semble-t-il — reconnu la voiture d'un de leurs amis belges et parlaient de faire une enquête. A la faveur de l'obscurité, nous nous dissimulons, les laissons s'éloigner et, bondissant au volant, nous sommes, deux minutes après, au dépôt pour faire le plein. Nous sommes reçus par un capitaine qui, après avoir longuement examiné nos papiers à la lueur d'une lampe tempête, finit, après un temps qui nous parut un siècle, par donner l'ordre de remplir nos réservoirs. Pendant tout le temps que dura l'opération, je me tenais au volant, prêt à démarrer car je craignais, d'un moment à l'autre, le retour des Belges.

« Nous quittons Foix en toute hâte. Nous roulons toute la nuit et arrivons à Port-Vendres après cette traversée des Pyrénées (Agen-Lannemezan-Foix-Perpignan), le samedi 20 juin, à 5 heures du matin. Bain sur la plage interdite — aspect pittoresque de Port-Vendres — ville surchargée de réfugiés en quête de bateaux (Polonais, Tchèques, majorité d'aviateurs français). Nous trouvons trois chambres dans un hôtel confortable de Banyuls (réquisition).

« Nous venons tous les jours avec la V-8. Notre but est de trouver un bateau et de continuer la lutte en Afrique du Nord.

« Le 21 juin, je vais me présenter à la place, où j'apprends que le Général Gouverneur a reçu l'ordre d'interdire tout embarquement de Français. Dès lors, des cordons de sentinelles en armes sont placés sur les quais le long des bâtiments et je reçois l'ordre de me présenter tous les matins à la Place pour attendre les instructions.

« Le 23 juin, nous manquons le dernier contre-torpilleur anglais en rade, avec le commandant duquel j'étais entré en contact la veille. (Je remarque le Colonel Pijaud que je devais retrouver à Gibraltar). C'est la veille que j'entendis l'appel du Général de Gaulle, grâce à des haut-parleurs que les marins anglais avaient placés sur le pont.

La situation s'avère difficile. Il n'y a plus que deux bateaux en rade, l'un

est déjà chargé de Tchèques et de Polonais ; on contrôle les pièces d'identité de chacun. Nous assistons à l'embarquement du deuxième, qui se termine vers midi. Tous les Français en uniforme sont surveillés. Nous réussissons enfin à nous procurer des uniformes polonais et à 4 heures de l'après-midi, nous embarquons derrière un capitaine polonais sur le *Président Del Piaz*, passant entre deux cordons de sentinelles françaises, nous sommes hâlés par le soleil, mal rasés et nous nous mêlons, sur l'entrepont, aux troupes polonaises entassées comme un troupeau. Assez rapidement, notre entourage sait qui nous sommes et, tous ces hommes, qui ont déjà fait le dur apprentissage de l'exil, s'ingénient à nous rendre service et à nous être agréables. Ils complètent nos tenues disparates, partagent avec nous leur pain et leur chocolat, nous mettent des manteaux sur le pont pour coucher moins à la dure.

« Pendant ce temps, les officiers nous donnent un nom et nous intègrent dans leurs unités. Visite de la police française qui vérifie papiers et bagages — mauvais moment — mon uniforme est dans ma valise ; je l'immerge à moitié dans une rigole assez profonde qui court le long du bastingage, puis nous jouons à cache-cache avec les policiers. Nous échappons à l'investigation.

« Nous levons l'ancre le Mercredi 24 Juin, à 11 h. 20. Je me suis accoude au bastingage. — Je suis un déserteur ! — Je reverrai longtemps ces côtes de France qui s'éloignent lentement, si riantes, si vertes sous ce beau soleil de Juin ! Je compris alors ce que c'était que la Patrie. Je repensais à tous les miens et ressentis une grande émotion. Je chassai tant bien que mal ces images si douces, mais amollissantes et tendis mes facultés vers une réaction de défense. Nous suivons la côte espagnole à 20 kilomètres-heure.

« Arrivée en rade d'Oran le Jeudi 25 Juin, à 19 h. 30. Nous restons sur le bateau toute la nuit et débarquons, après un incident non encore éclairci (1), en uniforme le lendemain à 10 h. 30. Nous sommes attendus par deux cars qui nous conduisent à la Base Aérienne de la Senia. Base immense avec, dans le fond, à 15 km., les chaînes de l'Atlas. — Bloch-152, Amiot-143, Goéland, Simoun, Potez-63, Léo-45. Nous sommes une quarantaine, — presque tous sont élèves pilotes de l'Air — qui sommes venus de France. Si l'on ne nous fait pas grise mine, on se force à être aimable avec nous. On a l'impression d'être tombés au milieu d'une bande de fonctionnaires craignant de perdre leur emploi et fermement décidés à observer servilement les conditions imposées par l'Armistice. Nous sommes, à leurs yeux, des trouble-fêtes que l'on n'ose pas engueuler, de petits révolutionnaires qui risqueraient de perturber fâcheusement pour les messieurs à serviettes en peau de porc, le nouvel ordre établi. Notre impression est d'ores et déjà très mauvaise.

« Nous savons à quoi nous en tenir après un discours du Colonel commandant le camp qui nous convoque. Il nous apprend que les avions — qui ont interdiction de décoller — sont gardés par des sentinelles et sont

(1) On raconta qu'à bord se trouvait un officier français se disant représentant de DE GAULLE et qui de ce fait prit les noms de tous les militaires français sans méfiance, et les dénonça à la police militaire française à l'arrivée à Oran.

(Note relevé par l'auteur dans des lettres d'A.F.L.)

partiellement vidangés d'essence, magnétos enlevées. Il attire notre attention sur la faute "inqualifiable" de l'un de nos camarades qui, la veille, s'est permis de s'enfuir avec un "Simoun" ; il souhaite à celui-ci — dont bon nombre d'entre nous s'apprêtent à suivre l'exemple — les pires châtiments. Il nous montre, dans une conclusion écœurante, que notre devoir de Français patriotes est de nous plier loyalement aux conditions imposées, notre devoir d'officier de continuer à obéir à ceux qui sont encore nos chefs. Il nous fait enfin de vagues promesses quant à notre répartition probable dans certaines bases du Maroc.

« Nous sommes maintenant édifiés et comprenons que l'Afrique du Nord ne résistera pas (les discours radiodiffusés du Général Noguès suffisaient à dissiper les dernières illusions). Notre décision est rapidement prise et notre but est maintenant de passer en Angleterre : employer tous les moyens pour fuir, afin de pouvoir continuer la lutte contre le Boche et ne pas se soumettre à l'Armistice que, individuellement, nous ne méritons pas »
(à suivre page 52).

G. HELDT.



A bord du « Président Del Piaz » avec les polonais

Sous-Lieutenant DE TEDESCO Jean (24 Mars 1920, + 14 Juillet 1943).

Lettre du Capitaine Robert Delpech :

« Voici la narration des péripéties de mes camarades de l'Ecole de l'Air, en particulier de mon ami personnel Jean de Tedesco.

« La ruée allemande vers le Sud-Ouest de la France pouvait faire croire à l'encerclement et l'arrestation de tous les pilotes de l'Ecole de Mérignac. Depuis les derniers jours de Mai, les chasseurs, fixés depuis peu à Mont-de-Marsan, avaient commencé le travail et les exercices nécessaires pour obtenir le brevet d'acrobatie. Dès que le danger devint pressant, on nous rappela en hâte à Mérignac, puis on nous envoya à Bordeaux.

« Embarqués sur un navire de guerre, dans l'estuaire de la Gironde, nous étions à même, dès la première nuit, d'assister au bombardement de la ville (nuit du 19 au 20 juin).

« Le lendemain matin, redescendus à quai, nous fûmes séparés en deux groupes : les bombardiers devaient partir à Collioure, les chasseurs à Port-Vendres.

« Dans toute cette confusion, nous restions atterrés de la formidable défaite de notre Patrie, et nous ne savions le sort qui nous était réservé. Notre vie active en suspens, il ne nous restait que d'interminables conversations. Nous parcourions la plage de long en large, regardant la mer.

« Au bout de très peu de jours, nous remarquions des canots montés par deux hommes qui, tout en ramant, nous regardaient avec insistance et s'éloignaient.

« Enfin, ils s'approchèrent davantage et gaiement crièrent :

— Vous venez avec nous ?

« Retenus par des ordres formels, les pilotes les accueillait avec des quolibets ou des insultes.

« Rien ne les rebutait, ils revenaient à la charge, jusqu'au jour où l'un de nos camarades, timidement, se détacha et monta dans une des embarcations.

« Puis, à intervalles différents, d'autres suivirent...

« Ce sont les premiers qui ont entendu la voix de l'Angleterre.

« Jean de Tedesco était devenu nerveux. Irrité au début de ce qui lui semblait une provocation, il souffrait à présent d'un doute. « C'est peut-être ceux qui sont partis qui ont eu raison, la guerre ne peut pourtant pas finir ainsi, ce serait incompréhensible ! »

« Nous étions sans nouvelles du monde, sans radio, la pensée et le cœur angoissés.

« Jean lutta 48 heures, puis, un après-midi, le fameux appel nous frappa directement.

« Un des canots était proche, les hommes assis, les rames levées... Ils nous interpellèrent :

— « Adieu, je pars ».

Les rameurs avaient compris son geste, déjà ils étaient sur nous. Jean monta et resta debout dans la barque, nous faisant de grands signes d'amitié, puis nous ne le vîmes plus.

« On apprit plus tard que le Sous-Lieutenant de Tedesco s'était embarqué sur l'*Appapa*, navire de commerce grec, mais, comme on sut que ce navire s'était perdu corps et biens dans un torpillage, cela jeta les initiés dans une angoisse mortelle ».

ROBERT DELPECH

En vérité, de Tedesco eut la chance de se trouver, déguisé en Polonais, dans la première file de ceux d'entre eux qui s'embarquaient à bord de l'*Appapa*. Ce bateau égyptien partit directement sur Gibraltar et l'Angleterre.

Les autres évadés, embarqués sur le *Del Piaz* arrivèrent à Oran, et l'histoire de leur ralliement en fut singulièrement compliquée.

D'autres jeunes gens, désolés de n'avoir pu trouver place sur les transports, errèrent longtemps dans la région, puis se dirigèrent vers les Pyrénées et cette Espagne où s'accrochait leur tenace espoir. Ce qui fut le cas de Sabadini et de Philippe de Brettes +.



Le rocher de Gibraltar

VIII

AFRIQUE DU NORD

Juin-juillet 1940.

Dans l'état chaotique où se trouvait la France en juin 1940 une question se posait : ou maintenir l'Empire dans le combat, ou le neutraliser sans lutte. Rien n'est plus poignant que le bref instant d'incertitude où tout peut se gagner, où tout peut se perdre...

A Alger, le Gouverneur Général Le Beau ne peut croire à la déchéance de l'Empire abandonné sans combat.

Le 18, il télégraphie au Maréchal Pétain, que le Consul Général de Grande-Bretagne est venu promettre l'appui de son Gouvernement. Plusieurs délégués financiers demandent que le Gouvernement français se replie en Afrique du Nord pour continuer la lutte aux côtés des Alliés, mais le Maréchal rappelle le Gouverneur au "devoir".

Le 20, le Maréchal semble céder aux objurgations des patriotes et des Présidents Herriot et Jeanneney en particulier ; il laisse entendre que le Gouvernement se rendrait à Perpignan et peut-être à Alger, si les exigences allemandes étaient trop dures.

Les 20, 21 et 24 juin, le Gouverneur Général presse encore le Gouvernement avec une énergie désespérée.

« L'Armée poursuivra la lutte », assure-t-il... Il suggère, le 24 juin, que si le Gouvernement ne peut se rendre en Algérie, plusieurs ministres militaires ou civils tout au moins, y viennent d'urgence, afin de donner l'impression tout d'abord, que l'Empire français d'Outre-Mer n'est pas abandonné.

Le Général Noguès, à Rabat, réagit avec indignation :

« Si je devais appliquer un Armistice au Maroc, je ne le ferais que le rouge au front !... »

En Tunisie, Peyrouton avait d'abord reçu du Général Noguès, l'invitation pressante à maintenir d'un bloc l'Algérie du Nord dans la guerre.

Un officier aviateur du 9^{ème} Groupe de bombardement transféré en Tunisie le 17 juin, après les combats en France, Georges Palewski ex-Directeur du Cabinet de Paul Reynaud, se rendit chez Peyrouton et lui dit à brûle-pourpoint :

— « Vous allez entrer dans l'Histoire de France. Vous devez parler à la

radio tout à l'heure et annoncer que vous continuerez le combat aux côtés des Alliés ».

Mais Peyrouton protesta :

— « Oui, et pendant que nous attirerons sur nous les blindés allemands, l'Angleterre s'entendra sur notre dos avec l'Allemagne, et c'est nous qui paierons les pots cassés ! »

Sur ces entrefaites arrive un télégramme du Maréchal déclarant que le Chancelier Hitler avait promis de ne pas occuper l'Afrique du Nord.

Peyrouton, après une longue discussion avec Palewski, partit par avion pour Alger, trouva Noguès irrésolu et inquiet, annonçant son voyage à Vichy.

Noguès revint de son entrevue avec le Maréchal, entièrement acquis à sa politique. Le 24 juin, il proclamait à la radio :

« Rien ne justifie les craintes exprimées par certains d'entre vous. L'Armistice préserve l'honneur de la France, et assure l'indépendance et l'intégrité de l'Afrique du Nord ; vous comprenez que sans cela, le Maréchal Pétain n'en aurait jamais approuvé les termes ! Désormais, votre devoir est clair... ». Et il concluait en condamnant « ...la dissidence qui serait un outrage à la dignité nationale ».

Le 25 juin, Alfred Duff Cooper et Lord Gort arrivent à Rabat. Georges Mandel, Daladier et huit autres parlementaires viennent de toucher Casablanca à bord du *Massilia*. Les deux Britanniques venus parlementer avec le Gouverneur apprennent qu'il est absent... Ils se heurtent à un silence hostile.

Le *Massilia* reprend la mer pour stationner au large.

Les Anglais repartent.

L'Empire est neutralisé ; l'Allemagne a gagné le temps perdu...

Alors les patriotes bouleversés d'un rêve héroïque, ivres de douleur et de honte, n'eurent plus qu'un désir : rejoindre les Alliés.

*

* *

ORAN A GIBRALTAR

28 juin 1940.

Lieutenant MOUCHOTTE René (28 janvier 1914 + 27 août 1943).

Lieutenant HELDT Georges (24 juillet 1918 + 31 août 1943).

Sergent GUERIN Charles (9 août 1916 + 3 mai 1943).

Journal du Lieutenant Heldt (suite de la page 54)

« Nous sommes maintenant édifiés, l'Afrique du Nord ne résistera pas...

« Notre décision est prise, notre but, maintenant, est de passer en Angleterre, d'employer tous les moyens pour fuir afin de pouvoir continuer la lutte contre le Boche, et ne pas se soumettre à l'Armistice, qu'individuellement nous ne méritons pas.

Vendredi 26 juin. — « Nous nous levons tard et descendons en ville afin de collecter, chacun de notre côté, le plus de renseignements possible. Nous nous retrouvons et tombons d'accord sur une information certaine : il n'y a plus de bateau en rade d'Oran, mais il semblerait que nous aurions davantage de chances d'en trouver en passant au Maroc.

Trois solutions :

a) — se joindre à un détachement polonais qui doit en principe partir par voie ferrée à Casablanca (j'ai su par la suite que ce détachement était en camp de concentration au Maroc) ;

b) — se joindre à un détachement d'élèves pilotes allant sur Meknès ;

c) — trouver un pilote et un avion.

Samedi 27 juin. — « Trouvons, en faisant du stop, deux sergents pilotes, de Jeoffre et Guérin qui sont décidés à faucher un appareil. Ils semblent gonflés et nous leur faisons promettre de faire équipage ensemble. Nous prenons rendez-vous le soir même dans leur chambre. Pendant la journée, nous prenons, chacun pour soi, les renseignements nécessaires à notre sécurité. Nous avons repéré un "Bloch" et un "Goéland". Ils sont en état et le plein est fait. Nous obtenons l'itinéraire des rondes de nuit et le mot de passe. Je n'ai plus d'argent et vers 4 heures de l'après-midi, je décide de me faire prendre en compte au contrôle des effectifs de la Base et essaie de toucher ma solde en avance. On me prend en compte, mais on ne peut me payer que le lendemain. Je fais une grande croix sur ma solde, car, le lendemain, JE SERAI OU EN TERRE LIBRE OU EN PRISON.

« Nous rentrons à notre hôtel à Oran et laissons le plus gros de nos bagages. Nous sauvons seulement quelques bricoles auxquelles nous tenons. Nous sommes trois : Jérôme, Sauret et moi. Nous quittons la maison aussi discrètement que possible l'un après l'autre. Nous retrouvons nos amis dans leur chambre à la Sénia, à 11 h.05. Je me souviendrai toujours cette "Veille d'Armes", à la lueur d'une bougie. Mouchotte et Guérin, les deux pilotes, répètent toutes les manœuvres à faire pour décoller l'appareil. J'étudie une carte côtière d'Afrique du Nord arrachée d'un Atlas, et note mes points de repère. Nous décidons de piquer vers le sud et de survoler le Lac Salé, pour éviter les batteries côtières qui protègent Oran. Nous ferons ensuite un crochet et remonterons vers le Nord, pour voler en vue des côtes. Nous formons deux équipages : Sauret et moi dans le Goéland, Jérôme dans le Bloch.

Le Goéland partira le premier, aux premières lueurs de l'aube ; le Bloch suivra immédiatement. La garde sur le terrain a été renforcée, car il y a déjà eu une évasion. Le problème impose d'agir très vite. Nous n'avons pas le temps de faire le "point fixe", car nous ne pouvons pas "prendre la piste" et devons décoller de l'endroit où se trouve l'appareil, avec vent de 3/4 arrière, heureusement léger. L'avion est un bi-moulin et il arrive 9 fois sur 10 que l'un des moteurs au moins soit plus long que l'autre à partir. Autant de facteurs contre notre réussite. Nous décidons de gagner l'appareil le plus tôt possible

et de passer la nuit à l'intérieur.

« Nous nous mettons en marche à 0 heure 30. Juste avant de traverser la route un peu encaissée, nous entendons le pas d'une sentinelle et apercevons au loin les phares de la voiture de l'officier de nuit. L'automobile marche en zig-zag, à petite allure, de façon à bien fouiller le terrain avec ses phares ; elle avance dans notre direction. La nuit est claire et étoilée. Nous nous séparons en deux paquets et nous nous cachons vivement contre les buissons sur le bas-côté de la route ; la voiture se rapproche ; l'un de nous fait tomber une valise. On entend la sentinelle qui hésite, s'arrête et arme son fusil. La voiture passe devant nous sans s'arrêter ; nous respirons plus librement. Mais la sentinelle n'a pas encore repris sa marche et cependant il faut agir. Je fais ranger les gens en colonne par un et m'avance au devant de la sentinelle à laquelle je donne le mot de passe. Je lui explique que je suis en patrouille de sécurité et encourage sa vigilance. Nous gagnons l'avion et prenons tant bien que mal un peu de repos.

Dimanche 28 juin. — « A 4 heures 45, les premières lueurs de l'aube pointent à l'Est. Il fait encore nuit, mais nous sommes impatients et décidons de tenter l'aventure. Minute d'émotion ; premier contact : le moteur droit part immédiatement. Minute d'émotion plus grande encore ; deuxième contact : le moteur gauche a quelques ratés, mais il se met à tourner rond. Aussitôt, on met les gaz et l'on décolle en rasant une ligne de Potez-63. A peine à 50 mètres d'altitude, on remarque des voitures dont les phares fouillent le terrain. Nous piquons droit au Sud. La pression d'huile fonctionne mal. L'appareil est tout neuf, à peine rodé. Les moteurs ne tournent pas à leur régime ; nous survolons le Lac Salé, à 80 mètres d'altitude, sans pouvoir gagner de la hauteur, puis remontons sur la côte, où nous atteignons peu à peu une altitude normale. Il est 6 heures 50, nous survolons la Méditerranée à 3.000 mètres au-dessus d'une mer de nuages blancs cotonneux, avec la côte marocaine à l'Ouest et un soleil levant magnifique à l'Est.

Arrivée à Gibraltar à 7 heures 30. — « Atterrissage rendu difficile par des nuages plafonnant entre 250/300 mètres, laissant émerger seule la pointe du rocher. Nous piquons dans un trou de 3.000 à 200 mètres, survolons des bateaux de guerre. Nous sortons notre train et battons des ailes. Nous apercevons, oh ! joie, un terrain où nous poser (l'ancien terrain de polo avec deux appareils français au sol). Nous empiétons très légèrement sur les eaux espagnoles pour faire notre boucle. Les salauds nous tirent dessus avec leur D.C.A. ; heureusement, ils n'atteignent pas toujours leur but. Guérin et Mouchotte font une prise de terrain impeccable. Les Anglais viennent en courant au devant de l'appareil qui roule encore. Nous recevons un accueil triomphal. Nous SOMMES A NOUVEAU EN TERRE LIBRE. On nous sert un breakfast appétissant. Je fais connaissance avec mon ami P.L., arrivé depuis quelques jours de Meknès avec un Morane-315. On nous conduit à l'Amirauté, où nous nous présentons au Commandant Pijaud. A midi, nous sommes invités à déjeuner par les officiers de marine à bord du *Résolution*. Chaleureux accueil. Repas plantureux. L'alcool coule à flot. L'après-midi, nous sommes invités sur l'*Arc Royal*, porte-avions.

Lundi 1^{er} juillet. — « Nous sommes au Rock Hôtel, le plus bel hôtel de "Gib". Dans la matinée, un Glenn Martin ayant trois français à bord, venant de Casablanca, se prépare à se poser sur ce terrain, qui restera pour nous un

symbole de Liberté et d'Espoir pour l'avenir de notre pays. Le pilote fait sa boucle à 50 mètres d'altitude, au-dessus des eaux espagnoles ; les cocardes françaises sont nettement visibles, le train est sorti. La D.C.A. espagnole tire et les descend. Le pilote est tué d'une balle dans la tête ; l'avion sans commande pique dans la mer : les trois occupants sont morts. Parmi l'équipage se trouvait mon ami, le Lieutenant de Spahis Berger, observateur. L'après-midi, nous faisons, aux trois aviateurs, des funérailles émouvantes, en présence du Gouverneur et d'une délégation d'officiers supérieurs. Sous un soleil ardent, les trois quarts de la population civile se joint à nous pour les accompagner au cimetière que domine le Roc de toute sa hauteur ; avant qu'on jette sur eux les premières pelletées, un Espagnol, sujet britannique, sort de la foule, s'avance sur le bord et, étendant la main, crie : « Français, nous vous vengerons ».

Mardi 2 juillet, 5 heures 45. — « Nous appareillons sur le *Président Hooduce*, ancien chalutier transformé en un véritable bateau pirate, armé de 5 canons dont trois de gros calibre, 4 mitraillettes jumelées D.C.A. Nous assurons, avec deux destroyers britanniques, la protection d'un convoi de 20 bateaux en route sur l'Angleterre. Traversée longue et pénible, dans de très mauvaises conditions matérielles. Une partie de l'équipage a refusé de rejoindre les F.F.L. et a été débarquée à Gibraltar, aussi, chacun à bord, doit contribuer à la marche du bâtiment. Personnellement, j'assure le quart sur le pont supérieur de midi à 4 heures et de minuit à 4 heures du matin, pendant 11 jours. Je couche sur une banquette dans la salle à manger. La nourriture est mauvaise et insuffisante. Grosse mer au large des côtes espagnoles, au large de Lisbonne et du Cap Finistère. Très mauvais temps à nouveau dans la Mer d'Irlande.

Samedi 13 juillet. — « Nous arrivons à Liverpool vers 9 heures du matin et débarquons. Vers 1 heure de l'après-midi, un car nous conduit à la gare où nous prenons un train à 5 h. 25 pour Londres. Nous arrivons dans la capitale anglaise vers 9 heures du soir. Un car nous conduit au dépôt des Forces Françaises Libres de l'Olympia (Hammersmith).

« Nous sommes pleins d'espoir, confiants dans l'avenir. La seule pensée qui nous agite est le *désir d'être lancés dans la bagarre le plus vite possible pour concourir à la libération de notre pays* ».

G. HELDT

*

* *

Le 28 juin, le Sergent-Chef Fayolle François (8 Septembre 1916, + 19 août 1942), petit-fils du Maréchal, s'échappe avec le Lieutenant Sturm sur "Simoun", de la Base de la Sénia. Ils atterrissent à Gibraltar.

TAFARAOU

2 juillet 1940.

Sergent HAZARD Jacques (11 octobre 1920, + 21 juin 1942).

Sergent FIFRE Georges (21 novembre 1918 + 10 décembre 1941).

Sergent MAHÉ Yves.

Sergent SÉGUINEAU Maurice.

Le Sergent Jacques Hazard avait été replié au camp de Tafaraoui, près d'Oran, en Février 1940, avec l'Ecole d'Istres.

Dès l'appel du Général de Gaulle, il résolut de le rejoindre, mais avec deux de ses amis, il échoua dans ses trois premières tentatives.

Enfin, ils repérèrent un "Simoun" qu'ils pensaient pouvoir enlever, et ainsi rejoindre les Alliés à Gibraltar.

Dans la nuit du 1^{er} au 2 juillet, avec ses amis, Fivre et Yves Mahé, auxquels s'était ajouté Séguineau et Hazard, en examinant l'appareil, constatèrent que la batterie d'accus, pour le dispositif des pas variables d'hélice, avait été enlevée afin de prévenir toute tentative de fuite.

Ils réussissent à voler une batterie, et silencieusement la montent ; elle s'avère morte. Tant pis, ils ne peuvent plus reculer et décident de partir quand même.

Ils poussent l'avion sur la piste pendant 800 mètres, en trois heures. C'est Séguineau qui est pilote d'ailleurs, c'est lui qui a le plus d'heures de vol, et surtout de nuit.

A 4 h. 30, en visant une constellation, Séguineau, fin pilote déjà, réussit à décoller le "Simoun" avec ses hélices, sans pas variable, mais il ne peut lui faire prendre de l'altitude.

Le Sergent Hazard est copilote.

Ils se traînent dans le ciel en constante difficulté mécanique.

Vers le "Roc", ils se font "sonner" par la D.C.A. Espagnole et c'est miracle qu'ils y échappent. Séguineau est contraint de poser le Simoun par vent arrière.

Les quatre aviateurs triomphant, retrouvent, à Gibraltar, ceux qui, comme eux, avaient gardé l'espérance et la foi. Parmi eux :

Le Sous-Lieutenant Hirleman Jean (17 sept. 1917 + 19 juin 1941),

Le Sous-Lieutenant Becquart Guy (21 février 1918 + 19 juin 1941) arrivés d'Oran sur "Glenn-Martin", ce même jour.

*

* *

MEKNÈS

29 juin 1940.

S/Lieutenant CROUZET Bernard (30 Août 1917 + 19 juin 1941)

Extrait de son Journal :

« Etant en stage à Meknès à l'Ecole de Perfectionnement au Pilotage, je suis parti à 9 heures 30 du matin.

« Hier au soir j'ai eu, avec le Colonel, un entretien qui a duré 1 heure 1/2, par lequel il voulait me persuader:

1)° — que Pétain et Weygand ne pouvaient être des traîtres et qu'ils avaient droit à notre confiance ;

2)° — qu'il valait peut-être mieux le régime de paix hitlérien, que la paix des juifs de la Cité et de Paris ;

3)° — que la France pouvait très bien vivre comme nation de deuxième ordre dans l'ordre nouveau.

« Il m'avait demandé de réfléchir.

« Ce matin, le Lieutenant G... m'avertit qu'on va enlever les magnétos des avions à la suite du départ de Ganuchaud, qui a filé tout seul ce matin, alors qu'il était de piste à Ait-Rabo.

« Girard m'emmène en voiture à Ait-Rabo. Je pars avec lui après avoir étendu G... qui me mettait des cales devant l'avion pour m'empêcher de filer.

« Arrivée à Gibraltar à midi.

« Très bien reçu. Vive la France et tout...

« *1er juillet.* — Départ pour l'Angleterre sur le *Président Honduce*. A bord, je rencontre d'autres "déserteurs" : Lieutenant de Saint-Péreuse, Sergent Fayolle, etc..

« Douze jours de mer, dont les premiers par très mauvais temps. En arrivant sur l'Angleterre des après-midi inouïes.

« *12 juillet.* — Accostons le soir à Liverpool, Birkenhead West. »

*

* *

MAROC

PREMIER SANG...

30 juin 1940.

Capitaine Le FORESTIER de VENDEUVRE Jacques (9 Mars 1910 + 30 juin 1940).

Lieutenant BERGER Jean-Pierre (22 Février 1915 + 30 juin 1940).

Lieutenant DU PLESSIS Bertrand (5 février 1914 + 30 juin 1940)

Sous-Lieutenant WEILL Robert (18 Avril 1916 + 30 juin 1940).

A l'Ecole de Perfectionnement au Pilotage de Meknès, un certain nombre d'aviateurs, qui accomplissaient un stage sur bimoteurs, avaient reçu, le 13 juin, l'ordre de retourner en France. Ils gagnèrent d'abord Casa, mais là il ne fut plus question de départ pour la Mère Patrie, où la débâcle s'accroissait.

Apprenant l'abandon de la France, ils n'eurent plus qu'un but : atteindre Gibraltar.

Gibraltar, les "colonnes d'Hercule des anciens", territoire conquis en 1704 par les Anglais sur les Espagnols, séparé du Maroc par un détroit large de quinze kilomètres, rattaché au continent par une plaine de sable basse et marécageuse, Gibraltar, une des places fortes les plus puissantes du monde...

Après le discours du Maréchal Pétain, expliquant les raisons du double armistice avec l'Allemagne et avec l'Italie, les aviateurs apprennent, le 29 juin, au Maroc, qu'un camp d'internés italiens est libéré et que les avions vont être démontés. Toute équivoque est dissipée.

Le soir, un groupe dont les Lieutenants Weill, Berger, du Plessis, se réunit chez le Capitaine Jacques Le Forestier de Vendevre, qui était le plus ancien commandant et que tous estimaient et respectaient.

De Vendevre appartenait à une famille d'officiers ; (son père avait été tué à la guerre en 1917). Il avait fait Saint-Cyr, dont il était sorti major, en 1933, et fut également premier de l'École de Cavalerie de Saumur. Après, en 1937, il fit un stage d'observateur à Reims. Malgré une grave chute d'avion, où son énergie et son dévouement pour son chef pilote lui valurent une citation, il ne perdit pas son enthousiasme pour l'Aviation. En 1938-1939, ses qualités militaires, intellectuelles et morales le firent nommer instructeur à l'Ecole de Saint-Cyr. Et en Août 1939, il demanda à passer dans l'Aviation, car il pensait mieux servir ainsi.

Le Lieutenant Weill, sorti de l'Ecole de Saint-Cyr en 1937, se trouvait en stage à Meknès avec le Capitaine de Vendevre.

Le Lieutenant Jean Berger, ancien élève du lycée Janson de Sully à Paris, licencié ès-lettres, après avoir fait l'Ecole des Sciences Politiques, se

destinait à la carrière diplomatique. C'était un garçon extrêmement intelligent, très cultivé avec beaucoup de classe. Après un service de six mois à Saumur, il avait choisi le 6^{ème} Spahis Algériens. Libéré en octobre 1938, mais rappelé en mars 1939, il avait demandé à passer dans l'Aviation, en novembre 1939. En stage d'élève observateur à Dinard, son Ecole avait été refoulée à Clermont-Ferrand, lors de la retraite de mai 1940. Alors se souvenant qu'il était spahi, il voulut reprendre la lutte sur le sol, et alla trouver le Général d'Humières, commandant le 13^{ème} Région, qui lui donna l'ordre de se rendre sur la Loire et de collaborer à la défense du fleuve.

Les colonnes motorisées allemandes étant signalées dans la région de Charolles pendant la nuit du 17 au 18 juin au Pont de Marcigny, le Lieutenant Berger entra en contact avec un officier du Génie chargé de la destruction des trois ponts avoisinants. Il avait pris le commandement de la section d'éléments territoriaux qui se trouvaient là sans officiers... et s'était battu contre l'ennemi avec un courage désespéré.

La débâcle s'accroissant, le Lieutenant Berger, replié en Afrique, arriva le 24 juin à Casa.

Le Lieutenant du Plessis, lui, avait été attaché de l'Air à Varsovie. Il avait épousé la fille du peintre russe Iagoleff qui fit la célèbre Croisière Noire. C'était un officier de grande allure qui se trouvait, pendant la guerre, détaché auprès de l'Etat-Major polonais évacué alors à Casa.

En cette soirée mémorable du 29 juin, autour du Capitaine de Vendevre, ils étaient huit officiers qui n'admettaient pas la défaite et voulaient continuer à se battre.

Pour rejoindre les Alliés, trois solutions possibles s'offraient à eux :

1° — Partir habillés en polonais et ceci d'accord avec le Général Ijinski qui prévoyait le départ pour le 2 juillet.

2° — Partir sur "Douglas" du terrain de Ber-Rechid, pilotés par des Polonais. Cette solution fut rejetée, car le Général Ijinski craignait que, par représailles, il ne puisse embarquer ses troupes.

3° — Utiliser les "Glenn" qui étaient sur le terrain : solution hasardeuse, car les aviateurs connaissaient peu ces avions. Leur mise en route était toujours laborieuse, et la prise du terrain de Gibraltar s'avérait difficile.

Pourtant, ce fut cette dernière solution qui fut adoptée.

Pendant cette suprême veillée sur le sol de l'Empire français menacé, le Capitaine de Vendevre se recueille dans le cher souvenir de sa femme, de ses deux enfants et de celui qui allait naître.

Il leur écrit :

« Quel que soit l'avenir, il faut toujours l'envisager avec courage, foi et résignation ; l'essentiel est que chacun fasse son devoir et « Dieu fera le reste. Ce matin j'ai fait le sacrifice de ma vie, cela donne beaucoup de courage...

« Je pars, j'obéis à ma conscience. Certains me critiquent. Je n'ai qu'un but, obéir à mon sens du devoir ».

Jean Berger, lui, termine sa lettre d'adieu à ses parents par ces mots :

« Tant qu'il y aura un combattant, je serai avec lui ».

Et le mardi 30 juin, à 12 heures 30, les huit aviateurs se rendent en camionnette sur le terrain de Ber-Rechid qui se trouve à une cinquantaine de kilomètres au sud de Casa. Ainsi qu'ils l'ont redouté, la mise en route des moteurs des "Glenn" demande plus de deux heures d'efforts. Enfin, ils sont prêts à décoller. Les signaux de reconnaissance de Gibraltar leur étant inconnus, des draps sont emportés.

Chaque appareil devait prendre un certain nombre d'officiers, mais à la suite d'incidents divers, l'équipage du premier "Glenn" se trouve ainsi composé :

Les : Capitaine de Vendevre, Lieutenant Berger, Lieutenant du Plessis ; le Lieutenant Weill monta au dernier moment, car, sur l'avion du Capitaine Meyrand où il devait prendre place, la trappe ne s'ouvrit pas. Weill est pilote comme de Vendevre, mais c'est ce dernier qui prend les commandes, car il est le plus ancien.

Sur le deuxième "Glenn" : le Capitaine Lager, Lieutenant Aubertin, Lieutenant de Saint-Péreuse.

Et sur le troisième, le Capitaine Meyrand (1) est seul. Le départ a lieu à 16 heures. Il fait un temps radieux.

Le Capitaine Meyrand arrive le premier au-dessus de Gibraltar, puis apparaît le second "Glenn"; quoique la D.C.A. espagnole les tire, ils font un bon atterrissage sur le terrain de l'East Beach à la West Beach.

De Vendevre vient ensuite. Il commence sa prise de terrain en empiétant légèrement sur les eaux espagnoles, puis passe au-dessus de l'hippodrome, à 100 mètres d'altitude : les cocardes françaises sont tout à fait visibles. A la hauteur du baraquement du Worth Front, et au moment où il amorçait son dernier virage vers le sud, moteurs réduits et volets sortis, les mitrailleuses espagnoles ouvrent le feu... L'avion est touché, se cabre, part en vrille, des flammes et une épaisse fumée s'échappent du moteur...

L'appareil s'abat en mer dans les eaux anglaises, à quelques mètres du port. Les vedettes à moteur Drake se portent immédiatement au secours de l'équipage. Deux corps flottent sur les eaux : le Capitaine de Vendevre et le Lieutenant Weill. Ils sont hissés à bord et conduits rapidement à terre. La respiration artificielle est pratiquée sans succès. Les cadavres des Lieutenants Berger et du Plessis sont retrouvés dans la nuit.

Tous les aviateurs ont succombé à des fractures du crâne.

L'enterrement a lieu le Lundi à 15 heures 30. Une cérémonie à l'église pour les trois catholiques, une autre au temple pour Jean-Pierre Berger, en présence du Gouverneur de Gibraltar et des officiers supérieurs anglais. Les cercueils recouverts de drapeaux français et de fleurs sont portés par des aviateurs français qui ont déjà rallié ce terrain, symbole de liberté et d'espoir en l'avenir de la France.

(1) Le Commandant Meyrand a trouvé la mort à Colomb-Béchar dans le Sud Oranais, le 28 Novembre 1947, dans la chute de l'avion Mitchell, à bord duquel était le Général Leclerc.

Les voici, ceux qui sont venus offrir leur vie pour la Patrie et qui, plus tard, tomberont du ciel comme sont tombés ces quatre premiers morts de la France Libre.

Les trois quarts de la population les entourent dans ce cimetière que domine de toute sa hauteur le Roc imprenable.

Le Général Leclerc écrira plus tard : « En apprenant la mort héroïque du Capitaine de Vendevre, je sais que cet officier restera pour nous tous un exemple. Sa forte personnalité, sa valeur comme élève et comme instructeur, font de lui un type de Saint Cyrien que nous n'oublierons pas ».

Par décret du Général de Gaulle, en date du 13 mai 1941, la Croix de la Libération a été accordée au Capitaine de Vendevre, aux Lieutenants Berger, du Plessis, Weill :

« Equipage de héros, qui, refusant de se soumettre à l'ennemi, ont été les premiers à quitter le Maroc pour continuer la lutte. Ont été abattus en Méditerranée en tentant de rallier les Forces Françaises Libres. »

*
* *

FEZ

30 juin 1940.

Sur le terrain de Fez, huit hommes voulaient s'enfuir en avion et gagner Gibraltar.

L'instigateur de l'évasion projetée est le jeune Robert Raybaudi + de la Base Aérienne de Blida, venu à Fez le 10 juin 1940. Il avait récemment obtenu son brevet de pilote militaire.

Le 12 mai 1940, jour de l'anniversaire de ses 21 ans, il avait été pris subitement d'une grave malaise qui fit craindre pour sa vie»

Remis, il dit à ses camarades : « J'ai failli mourir, et mourir dans un lit. Quelle mort bête pour un aviateur ! La mort qu'il nous faut, c'est en avion ! »

L'armistice signé, il écrivait des lettres empreintes de la plus grande tristesse, mais aussi d'espoir : « ...courage, on efface tout. On donne un coup de gomme et on recommence. J'irai jusqu'au bout du monde, mais je sauverai l'honneur des anciens combattants. Vous verrez, on parlera de moi, vous serez fiers de moi ! »

Le 29 juin, il envoie ses adieux à ses parents : « ...n'ayez aucune crainte, vous me connaissez suffisamment pour savoir que je ne fais rien à la légère. Oui, nous partons en Angleterre pour le salut de la France. Ne me prenez pas pour quelqu'un qui abandonne son pays ; mais, étant devenu inutile pour lui ici, j'espère pouvoir lui rendre service ailleurs. Je vous jure que je reviendrai victorieux, et bientôt. Que Sainte Thérèse nous protège ! Au revoir, mes petits Parents chéris, vous êtes et je veux que vous soyez fiers de

moi, et que vous ne vous mépreniez pas sur mon acte.

« J'obéis à ma devise de scout: "Toujours prêt".

« Hip, hip, hurrah ! Vive la France !

Votre ROBERT »

Huit hommes sur un "Potez-540". A peine ont-ils pris leur envol dans la nuit, que l'appareil s'écrase en flammes non loin du terrain de Ras El Ma.

On dit que la D.C.A. tira sur eux...

Tous sont morts.

Sergent pilote LE DIGABEL Louis, Bataillon Air 206

Soldat RAYBAUDI Robert, élève pilote, Base Air 201.

Soldat JEUNEHOMME Marcel, élève pilote, Base Air 201.

Soldat RENAUD Emile, Bataillon Air 208.

Caporal-Chef FREUZER Jean, pilote, Base Air 208.

Soldat DIACONO Jean-Baptiste, élève pilote, Base Air 201.

Caporal-Chef SENTENAC Paul, mitrailleur, Base Air 113.

Soldat FOISSET Jean-Marcel, élève-pilote, Base Air 203.

A cause de leur "tentative de désertion", ils doivent être enterrés sans les honneurs militaires ; mais le sergent-pilote Péraux Bernard +, qui, lui aussi, a secrètement résolu de rejoindre les Alliés, passe outre et, avec d'autres patriotes, accompagnent les tués à leur dernière demeure, avec des drapeaux, des couronnes et des fleurs.

Plus tard, au-dessus de leur tombe fut inscrite leur citation à titre posthume, de la 5^{ème} Région Aérienne :

Le 30 juin ont tenté de s'échapper en avion vers Gibraltar pour rejoindre les Forces qui commençaient à se grouper autour du Général de Gaulle. Ont trouvé une mort glorieuse dans leur appareil qui s'est abattu en flammes près du terrain de Fez. Demeureront dans l'Armée de l'Air et dans le pays, des exemples et des symboles de la jeune France qui ne voulait pas subir l'absurdité et l'ignominie de l'Armistice de trahison.

Général WEISS.

*

* *

CASABLANCA A GIBRALTAR

1^{er} juillet 1940.

Ils étaient seize de l'Ecole de Chasse III (ex Groupe d'Aviation 16), qui, s'inspirant de leur devise :

"Comme eux vaincre".

comprirent vite que, venus de Bayonne, sur le cargo suédois *Tabergue* pour se battre dans l'Empire, l'Empire se rendait sans combattre...

Ils étaient seize qui repartirent de Casa, sur un transport britannique et en se mêlant clandestinement aux Polonais, rallièrent Gibraltar, puis les Iles Britanniques.

DAOULAS Henri.

DUBOURGEL Victor (2 janvier 1917 + 22 septembre 1944).

GOUBY Robert (29 novembre 1919, + 14 août 1944).

HÉLIES Claude (6 janvier 1915, + 31 octobre 1942).

De HONINGTON. Reynaud

HUIN René (10 avril 1917 + 26 août 1944).

HUBIDOS Paul (22 août 1917, + 8 mars 1943).

DE LABOUCHÈRE François (17 septembre 1917, + 5 septembre 1942).

MAGROT Pierre (28 janvier 1920 + 27 août 1943).

MALLET Jacques (22 septembre 1919, + 19 mars 1941).

MATHILLON-CROIZET Pierre (21 avril 1920, + 15 avril 1942).

MASSART Olivier.

MICHELIN Hubert.

MONNIER.

De MONTBRUN.

VENWYMERSCH.

Après avoir pris contact avec le représentant du Général de Gaulle à Gibraltar, Lieutenant de Scitiaux, quatre repartirent le 7 juillet sur l'*Anadyr* et débarquèrent à Greenof en Ecosse.

Extraits du Journal de François de Labouchère

« Pourquoi suis-je allé en Angleterre ? Parce que j'ai pensé que c'était mon devoir. La difficulté était devenue non de faire son devoir, mais de le

discerner.

« Vous savez que fin juin, je suis parti pour le Maroc, pensant que le Maroc allait continuer à combattre comme nous l'avaient dit plusieurs Généraux de l'Armée de l'Air, en nous conseillant de rejoindre l'Afrique par n'importe quel moyen.

« Là j'ai attendu, j'ai réfléchi ; quand j'ai vu que l'Afrique du Nord ne continuait pas la lutte, j'avais deux solutions : soit rentrer en France non occupée et vivre heureux, probablement sans fierté, un peu dégoûté de moi-même, ou continuer à me battre, et libre et malheureux. Car je savais que je serais malheureux, mais... fier.

« J'ai pensé aussi : « Si l'Angleterre est battue, j'aurais sauvé le plus d'honneur français ; si l'Allemagne est battue, eh ! bien ces Français qui ont continué lutte pourront parler et refaire la France ».

« Nous sommes comme une assurance pour la France...

« L'Histoire jugera... »

F. de L.

*
* *

RABAT A GIBRALTAR

2 juillet 1940.

Huit des élèves de l'Ecole d'Observateurs de Rabat, dont le Lieutenant Charles de la Maisonneuve (9 Mai 1914 + 30 Novembre 1941) se rendirent à Casa, et s'y embarquèrent clandestinement sur un transport britannique venu chercher des Polonais. Les pilotes de l'Ecole, Polonais eux-mêmes, facilitèrent leur évasion en leur prêtant des uniformes.

Ils arrivèrent le lendemain 3 juillet à Gibraltar, après être restés quatre à cinq jours en rade.

Les Français furent transbordés sur le *Capo-Olmo*, dont l'aventure mérite d'être contée. Ce cargo mixte italien avait été saisi par les Autorités françaises à Marseille, lors de la déclaration de guerre de l'Italie, le 10 juin. Il était chargé d'une précieuse cargaison d'aluminium dont l'évacuation en Afrique s'imposait. La machine fut sabotée par l'équipage fasciste avant son internement.

Le Commandant Vuillemin, — qui commandait alors le pétrolier français *Capitaine Damiani*, en cale sèche pour une période indéterminée — reçut le commandement du *Capo-Olmo* ; il réussit à le faire réparer et à pouvoir reprendre la mer afin de gagner Oran. Il y avait 23 aviateurs français à

bord.

Mais la situation politique et militaire évolua de façon telle, que le Commandant Vuillemin, doutant de la résistance en Afrique du Nord, prit la détermination de rejoindre, soit Malte, soit Gibraltar, et accueillit à son bord les réfugiés qui étaient dans des dispositions favorables à ce projet.

Le départ se fit le 24 Juin, le *Capo-Olmo* étant inséré dans un convoi à destination d'Oran. L'Armistice eut lieu le 25, et vers les 18 heures, le Commandant faisait stopper en mer, sous le prétexte d'une avarie de chaudière. Le reste du convoi continua sa route... Dès la nuit venue, le *Capo-Olmo* remit ,en marche, "à droite toute".

Il arriva le 28 Juin, à midi, devant Gibraltar.

Le 7 Juillet il embarqua 20 jeunes officiers qui venaient de s'évader du Maroc, parmi eux était le Capitaine Millet André (4 août 1913 + 28 mars 1943), et parvint sans encombre à Liverpool, le 17 juillet, à 1 heure du matin.

Dès le débarquement dans la nuit, tous les "déserteurs" signèrent un engagement devant les représentants de la France Libre, installés dans les docks mêmes.

D'autres évadés, le Sergent Brayer André (16 mai 1920 + 22 novembre 1942) quittèrent Gibraltar sur le bateau grec l'*Appapa* chargé de polonais qui, après de longs détours dans l'Atlantique arriva à Glas Gower, Ecosse. Les Français demeurèrent quelque temps dans les camps de l'Armée polonaise puis signèrent leur engagement dans les Forces Françaises Libres.

Le Lieutenant Finance Marcel (28 août 1918 + 23 avril 1943) venu de Montpellier sur Blida en "Léo-45", puis de Blida à Casa en chemin de fer avec les Polonais, et de Casa à Gibraltar sur le *Djebel Derra*, arriva en Angleterre à bord du *Neuralia*, ayant à bord des soldats tchèques et des polonais.

Le Caporal-Chef, élève pilote, Lepel Cointet (12 décembre 1913, + 12 avril 1942), évacué dans le centre avec l'Ecole Aérienne de Dinan, partit seul en avion; perdu dans le brouillard, il dut faire un atterrissage forcé au sommet de Durniques (Aveyron), attela son avion à un cheval, réussit à le remettre en route, à décoller, à se poser sur la plage de Portiragues, près de Sète. Embarqué, déguisé en Polonais, il parvint à Gibraltar.

Le Commandant Charles Pijaud, qui avait rallié Port-Vendres puis Gibraltar, y demeura deux semaines qui lui furent très amères... Enfin les Anglais lui donnèrent un avion avec lequel il put atteindre Londres, non sans avoir été tiré par la D.C.A. d'un bateau ennemi.

IX

ALGER A GIBRALTAR

2 juillet 1940.

Sergent-Chef LACOMBE Raymond (29 juillet 1915 + 11 novembre 1940).

Sergent-Chef LIGNON Edmond (19 juin 1913 + 13 mars 1945).

Sergent-Chef CANEPA Georges.

Sergent CHATILLON Jean, mécanicien.

Sergent MICHEL, mécanicien.

Extrait du carnet de route du Sergent-Chef Lacombe Raymond (Juillet 1940)

« Après une quinzaine de jours passés à Montargis, dans une oisiveté complète, un ordre du Q.G. envoie deux appareils "Potez-650" et deux équipages complets en Afrique du Nord, via Marignanne, à la disposition du Général Commandant en Chef les Forces aériennes de ce pays.

« Pendant notre séjour à Montargis, nous avons la douleur de perdre, pendant un entraînement en vol de nuit, un équipage du premier Groupe : Rigaux, Renoir, Melo.

« Je fais partie des deux équipages qui vont à Alger, de même que Canepa, membre de la famille "Schusmo" (1)

« Après trois jours d'attente à Alger, nous sommes expédiés à Ouargla avec mission de former parachutistes une quarantaine de Tripolitains dissidents (formation faite par neuf moniteurs parachutistes de notre Escadrille).

« Ouargla au mois de juin, 40° à l'ombre en moyenne ! Nous logeons et prenons nos repas à la popote des sous-officiers de l'escadrille des Forces Est-Sahariennes. Tous les soirs, nous écoutons les informations radio au Cercle mess des Sahariens.

(1) Famille "Schusmo" désigne l'Equipe des Sergents-Chefs Lignon, Canepa, Leroy, Lacombe.

« Arrive la signature de l'Armistice ; nous décidons aussitôt de partir pour la Nigeria, en avion, afin de gagner l'Angleterre où se trouve le Général de Gaulle. Cependant, après réflexion, notre chef de détachement "Petit Louis" décide d'envoyer un appareil à Alger prendre les ordres auprès de notre Commandant de Groupe qui, avec la débâcle, est passé en Algérie, avec bien d'autres. Sur ces entrefaites, un ordre des F.E.S. — demandant un appareil au petit jour — arrive. Donc, nous voilà disloqués. Un appareil part à Alger tandis que mon copain Canepa et moi, allons à Tebessa-Gabbès. Au retour, vent de sable. Impossible de se poser. Nous décidons donc de monter jusqu'à Biskra, où nous nous posons par un très fort vent. Là, surprise. Notre Lieutenant en second s'y trouve avec le Capitaine parachutiste pour établir les premiers emplacements de notre futur cantonnement. Ceci, dans les circonstances actuelles étant inutile, le Lieutenant prend le "Potez-65" et laisse le "Phalène", avec lequel il est venu, aux bons soins du pilote et de moi.

« Nous rentrons le lendemain matin à Alger, où nous retrouvons toute notre escadrille au complet, sauf le second appareil, qui est descendu à nouveau à Ouargla.

« Personne ne voulant marcher, nous décidons donc de partir pour Gibraltar. Cependant Leroy — de la famille "Schusmo" — part à Meknès en transport, où il reste bloqué par un ordre ministériel interdisant le vol à tous les appareils français.

« Canepa, Lignon et moi, sans oublier Djinn (notre chien) combinons notre coup. Cependant nous patientons, d'abord pour attendre Leroy, s'il revient, ensuite pour toucher la solde que l'on ne nous paie pas encore. Premier jour d'attente, on nous donne l'ordre de panner les avions (fils de secondaires de magnétos enlevés). Aucune importance, nous en avons de rechange !

« Deuxième jour : les avions sont mis nez à nez. On parle de mettre des fils de fer barbelés autour des taxis. Il ne faut plus attendre. Pendant la nuit, et les heures en dehors du travail, impossible : un poste à 30 mètres ne nous laisserait pas passer et fuir... A trois, comment pousser un appareil de cinq tonnes ?

« Donc, le lendemain matin, 2 juillet, Canepa remet en douce les fils de secondaires. Il ne reste plus qu'à pousser l'appareil et le mettre en route. Trop tard, c'est la fin du travail. Nous faisons comme tout le monde et allons manger. Chemin faisant, deux copains "Jean" et "Roger" décident de partir avec nous. Ils sont très jeunes 20 et 22 ans. Nous les avertissons de ce qui nous attend, si nous ne réussissons pas. Cela ne fait rien, ils sont bien décidés. Donc, après manger, à 1 heure 1/2, nous remontons en piste avec tous nos camarades de l'escadrille. Les officiers sont là, devant le hangar, ils discutent, nous allons directement aux avions et désamarrons le nôtre : « Donnez-nous un coup de main pour pousser, il faut le changer de place ». En ce moment, il arrive tant d'ordres divers que nos copains poussent. Le poste ne dit rien et les officiers regardent. Pendant ce temps-là Canepa, à l'intérieur, fait les injections.

L'avion est assez poussé...

« Sortez tous, maintenant, on met en route ! » Les housses volent, plutôt arrachées que tirées.

Canepa met en route et Lignon est déjà au poste de pilotage ; il démarre aussitôt, vent arrière, entre deux rangées de taxis. Il y a juste la place. Ça y est... Personne, en bas, n'a eu le temps de dire Ouf ! Mais c'est nous qui, en l'air, poussons un très grand soupir.

« Plein ouest, pas de carte. Tant pis. Gibraltar est un gros rocher, impossible de le louper.

« Le Consul anglais, à Alger, nous ayant dit qu'il n'y avait pas de terrain, nous nous posons sur l'eau, à 100 mètres d'une vedette, après 3 heures et demie de vol sans histoire. Il est 5 h.1/2 heure française.

« Nous sommes reçus et logés par la R.A.F. d'une façon absolument épatante. Un Commandant et un Capitaine français, délégués du Gouvernement Français Libre, nous font embarquer le 5 juillet, sur un cargo français rebelle. Nous partons en convoi, 23 cargos, escortés par deux destroyers, le 7 juillet, à 6 heures du soir.

« Après maintes attaques aériennes et surtout maints quarts passés à la belle étoile, nous touchons terre à Greenock sur le Clyde, en Ecosse. Nous sommes le 17 juillet 1940... »

R. L.

*

**

D'ALGÉRIE EN ÉGYPTE

1^{er} juillet 1940.

Capitaine RITOUX-LACHAUD Roger (22 janvier 1902 + 8 septembre 1940).

Adjudant ROLLAND Raymond (11 juin 1916 + 8 septembre 1940).

Capitaine DODELIER Jacques (10 novembre 1903 + 16 décembre 1940).

Adjudant-Chef TRECAN Yves (6 juin 1911 + 16 décembre 1940).

Adjudant CUNIBIL Robert

Sur le terrain de Youks-les-Bains; près de Tebessa (Algérie), lors de l'Armistice, le 1^{er} Groupe de la 6^{ème} escadre se trouvait basé.

Fin juin, arriva l'ordre de démonter les moteurs, de vidanger l'essence dans le sable, l'interdiction de voler en avion d'armes ; et les chefs furent avertis que si les hommes "désertaient" pour continuer la lutte aux côtés des Alliés, ils seraient relevés de leur commandement.

Ils étaient cinq qui ne se sentirent pas des âmes, de vaincus et préparèrent secrètement leur départ.

Le 1^{er} juillet, vers 4 heures 30 du matin, deux "Glenn-Martin"

décollèrent du terrain : le 167 A-3 n°102, piloté par l'Adjudant-Chef Trecan, avec le Capitaine Dodelier et l'Adjudant Cunibil ; puis le 167 A-3 n°82, piloté par l'Adjudant-Chef Rolland, accompagné du Capitaine Ritoux-Lachaud. Ils mirent le cap vers l'Egypte.

Après quatre heures 30 de vol, et 2.600 kilomètres parcourus, les deux "Glenn" se présentèrent au terrain de Marsa-Matrouk en territoire égyptien. La D.C.A. anglaise non prévenue, tira sur le premier avion, mais grâce aux manœuvres habiles de son pilote, Rolland, il réussit à se poser sans dommage. Les Anglais, croyant avoir abattu un avion italien, se précipitaient pour faire l'équipage prisonnier, mais ceux-ci les accueillirent avec le sourire, leur annonçant qu'ils venaient continuer la lutte à leurs côtés, apportant ainsi un témoignage éclatant de la fidélité de certains patriotes à l'alliance Franco-Britannique.

Les cinq aviateurs retrouvèrent, à Héliopolis, le Général de Larminat, évadé de Syrie, ainsi que trente aviateurs français, dix avions dont un de combat, quatre chasseurs, deux Morane-406, deux Potez-63. Les deux Glenn-Martin s'ajoutant à ceux-ci, formèrent les premières Forces Aériennes Françaises Libres.

Plus tard, en tête de son journal de marche, le Capitaine Dodelier écrira ces phrases admirables :

« Le présent cahier mentionne les missions effectuées par « les "Glenn-82 et 102. Elles partent du 1er juillet 1940, date à laquelle les deux avions se sont envolés d'Algérie vers l'Egypte.

« Leurs équipages ont compris que la France ne pouvait revivre libre sans la victoire de l'Angleterre. Ils pouvaient y contribuer ; leur âme était jeune, comme leurs avions étaient neufs. Ne voulant pas être de ceux qui attendent sans combattre cette victoire, et comptent, pour la libération de leur pays, sur la générosité de l'Alliée abandonnée, ils ont préféré donner leur travail, et, s'il le faut, leur sang pour que cette reconstitution de la Patrie soit un acte de Justice, non de mansuétude. Ils auront, eux, le droit de le réclamer si c'est nécessaire, et le sang des morts parlera mieux que tous les discours.

« A la discipline aveugle, ils ont préféré le chemin de l'honneur, c'est celui de l'intérêt de la France immortelle. L'avenir jugera ».

Le 13 juillet, les deux "Glenn" se posèrent à Aden, le petit Gibraltar anglais, deux grands rochers entre lesquels s'infiltrait la passe du golfe...

Les appareils formèrent la French Flight Numéro 1 qui fit des missions très dures, très efficaces, jusqu'aux tragiques 8 septembre et 16 décembre, où les Glenn 82 et 102 tombèrent glorieusement du ciel...

X

DE SYRIE EN PALESTINE

Juin et juillet 1940.

Lieutenant Observateur DE MAISMONT Pierre (4 février 1911 + 19 octobre 1944).

Lieutenant pilote PÉRONNE Tony (9 avril 1914 + 18 juin 1946).

Capitaine TULASNE Jean (27 novembre 1912 + 17 juillet 1943).

En août 1939, le Lieutenant de Maismont rejoignait le corps expéditionnaire de Syrie que commandait alors le Général Weygand. Son escadrille territoriale de "Potez-25", basée à Homs n'ayant aucune utilité, il réussit, en juin 1940, à se faire affecter à un G.A.O., équipé de "Potez-63".

Lors de la désastreuse retraite de France, le Général Weygand partit pour essayer de sauver la Patrie. Son successeur fut le Général Mittelhauser, qui venait de Dunkerque.

Livre de bord du Commandant de Maismont

« ...On voulait nous faire terminer la guerre sans avoir tiré un coup de fusil. Le premier bruit de balles qu'on ait entendu fut sur la frontière de Palestine ; elles étaient destinées à ceux qui, la honte au front, s'en allaient continuer la guerre...

« Oui, en Syrie, nous étions mal renseignés sur ce qui se passait en France. C'est ce qui rendit la douche plus froide.

« D'un seul coup ce mot de "vaincus"... ! Là-bas en France, on demandait l'armistice et nous n'avions rien fait. En Syrie, pendant les hostilités, il n'y eut, en tout et pour tout, qu'une seule mission de guerre : reconnaissance photographique sur Rhodes par un seul équipage.

« Encore le Général commandant l'Aviation se déplaça-t-il pour aller embrasser l'équipage avant son départ. Au retour il emporta lui-même les plaques à Beyrouth pour les développer.

LES RAISONS DE MON DÉPART APRÈS L'ARMISTICE

« En franchissant pour la première fois les portes de notre Ecole Militaire de Saint-Cyr, j'eus à méditer cette devise qui en ornait le fronton :

« *Ils s'instruisent pour vaincre* ».

« Dans mon analyse, je séparai ces deux mots. Le but, le but farouche, un seul : "vaincre", œuvre de volonté, gagner, être le plus fort, n'être arrêté que par le retour du néant. But grandiose, primordial, mais pour nous faciliter la tâche, on allait nous instruire, nous donner des moyens, faire de nous des chefs, des entraîneurs d'hommes.

« En somme, ceci était une conception de l'Armée assez différente d'une autre tendance qu'il m'arrivait de rencontrer : le petit fonctionnaire qui fait docilement sa tâche, émarge au budget, est bien obéissant, dit "Amen" à tout, et qui irait jusqu'à déclarer en temps de guerre qu'il est un homme à ménager ; « sauvons avant tout les militaires ».

« Esclaves de la hiérarchie administrative, voilà l'effet que beaucoup me produisaient ; je doute que ce soit là un des fruits de la modernisation de notre Armée. Autour de moi un beau champignon florissait.

« Je crois avoir bien fait ressortir, dans le chapitre précédent, l'opinion que m'avait laissée mon premier contact avec la Syrie tout tendait à abaisser la conscience de l'individu. Vie facile, possibilité d'économiser, ce qui rendait, à chaque pièce d'or acquise, sa propre peau un peu plus précieuse. C'était néfaste et inconscient avec le tempérament oriental pour ceux qui, non avertis, ne se mettaient pas violemment en garde ; cette race de fonctionnaire y existait bien.

« Et, en France, on se battait. Que dans ce pays de Syrie, on était loin de la guerre ! Combien on était préparé aussi à dire "Oui" le jour où l'on apprendrait que c'était fini !

« Ce jour vint. Dans le calme habituel, nous vaquions à nos occupations... le coup de tonnerre ! Il paraît qu'en France on avait signé l'armistice.

« Churchill propose l'union totale des deux peuples et de nous aider à sauver ce qui peut être sauvé, car lui, il continue même seul... Il promet que la France, momentanément ensevelie, ressuscitera. Les ordres de notre Chef arrivent « d'abord du calme » ; on ne sait pas bien ce qui arrive, de toute façon, on est à peu près sûr que l'Empire va continuer. Continuons à travailler.

« Puis arrive un télégramme de l'Amiral Darlan que le Général M... diffuse à toutes les unités ; il dit en gros ceci : "La Marine continue", elle espère que l'Aviation française et le Colonies se joindront à elle...

« Ordre à tous les bateaux en France de rallier les ports d'Afrique ».

Post-scriptum : « Si, par la suite, vous recevez un télégramme signé de moi contredisant ces ordres, n'y obéissez pas ; car alors je ne serai plus libre »

« De fait, deux jours après, nous recevions un autre télégramme : Les

conditions de l'armistice sont très "favorables". La Marine se soumet.

« Désarroi chez le vieux M... ; que faire ? Il télégraphie à Noguès, Commandant l'Afrique du Nord, pour savoir ce qu'il fait ; celui-ci répond que l'Afrique du Nord n'est pas défendable, que Weygand le sait particulièrement et qu'il obéit à Weygand.

« M..., notre vieux chef, est bien vieux, ses ans sont plus lourds que son honneur et sa dignité ; il préfère accepter l'armistice dans l'honneur et la dignité. Un autre fossile, dont Clemenceau ou Foch, trente ans plus tôt disait que c'était un pessimiste, n'avait-il pas déjà accepté ?

« J'ouvre ici une parenthèse pour montrer quels chefs avait la France pour tenir son destin. On m'a dit que le deuxième télégramme de Darlan n'était dû qu'à une chose. Notre allié lui avait refusé la place de Premier Lord de l'Amirauté. Je cite un autre exemple : le Général X... a envoyé au Caire, le 27 juin, le Colonel X... pour négocier le passage de l'aviation de Syrie ; le prix était : X... Commandant l'Aviation alliée du Moyen-Orient, ce fut refusé et l'aviation de Syrie accepta l'Armistice.

« Donc, avec décalage de six jours, l'armistice est accepté en Syrie par son chef ; que se passe-t-il dans les échelons inférieurs ? Le manque de respect pour les chefs, les ordres hésitants, mal donnés, non énergiques laissent place pour les remous.

« L'Armée de Syrie se divise en trois : les acceptants, les refusants, les moutons. On se surveille ; on s'espionne. Pour moi, le jour même, je vois apparaître la V^{ème} colonne. On charge un avenir lointain de faire de grandes choses ; on invoque Jeanne d'Arc (discours du Colonel X...).

« Dans mon camp, on dit : « Faisons un acte ; passons en masse en Palestine ; nous reviendrons le lendemain ne formant plus qu'un avec nos alliés ». Le Colonel de Larminat, Chef d'Etat-Major du Général Mittelhauser, prend la tête du mouvement. Le Général X..., à Damas, dit accepter, mais deux jours après, le fait arrêter et emprisonner ; il s'évadera peu après avec la complicité de son surveillant et passera en Palestine.

« Pendant ce temps, des unités se préparent à faire mouvement. Le bataillon de Clermont-Tonnerre se, met en route ; l'échelon précurseur a déjà passé la frontière, quand le reste de la colonne voit un vieillard à genoux au milieu de la route : c'est le Général M..., qui vient supplier le Bataillon de rester ; le Bataillon fait demi-tour. Un bataillon de Légion est moins brillant : il réunit sa colonne, camions, charge les femmes, les enfants les meubles et paquets de la famille, et s'aperçoit à ce moment qu'il ne reste plus de place pour les armes et les soldats. On décide de rester là.

« Au terrain d'aviation, mon camarade, commandant en second, fit ce qu'il put pour faire partir l'escadrille ; il s'aperçut vite que cette tentative aboutirait à un échec ; il fit mettre un "Potez-63" en route, sous prétexte de faire seul un petit tour : il ne revint pas. Le soir même, les gardes étaient doublées ; les magnétos enlevées ' des avions restants.

« Ma décision était déjà prise, mais, observateur, je cherchais un pilote, une fois Jacquier parti. Je voulais emmener mon instrument de guerre, mon arme. Echec. J'en fus réduit à me déguiser en officier polonais, sachant que je retrouverais mon camarade de l'autre côté pour faire équipage.

« Une brigade polonaise, des exilés eux aussi, avait été équipée par la France et avait reçu, après l'Armistice, l'autorisation de passer en Palestine. La frontière était partout gardée ; on tirait sur les soldats qui partaient pour continuer le combat. C'était ma seule solution ; abandonnant tout, mon petit bien, mes souvenirs, me déguiser et leur demander de me joindre à eux, pour la traversée de la frontière. C'est ainsi que je partis.

« Il fallait que des Français montrent au monde que la France avait plus de courage que ça ; la France ne devait pas mettre une telle tache dans son Histoire en manquant à la parole donnée à l'Alliée. Et puis, mon père avait fait la guerre aux Boches ; il m'avait laissé dans son héritage de la faire aussi ; je devais, comme lui, la gagner.

« Nous fûmes peu, très peu ; je dois préciser que chacun agit individuellement ; personne n'avait entendu parler de de Gaulle, ni de son appel ; nous ne savions pas ce que nous trouverions de l'autre côté. J'avais entendu parler de la façon dont on avait reçu les Polonais en France ; les Anglais accepteraient-ils des individus isolés, des indisciplinés, des unités démembrées ? De quelle utilité cela pouvait-il être pour eux ? Et puis, quel saut ! Quelle infraction à la règle ; désobéir, perdre ses biens, rompre avec tous les liens de la famille, abandonner une vie douce pour tomber comme un fou dans une mêlée qui, à cette époque, laissait peu d'espoir, ne voyant devant soi que la mort, un sacrifice apparemment inutile.

« Alors, pourquoi ce geste de fou ? Je crois qu'à un tel instant, il n'y a pas de place pour la réflexion et le raisonnement ; il n'y a qu'une maîtresse qui dicte la loi : la conscience. On y obéit comme un esclave. On ne peut échapper à son étreinte ; elle vous dicte ce qu'elle veut ; elle a dicté à chacun cent solutions diverses. Elle m'a dit : "Pars". Que peu nombreux nous étions ! Elle m'a aussitôt récompensé d'une sensation qui ne devait plus me quitter : la liberté. Libre de penser, libre de dire, libre pleinement. De quelle ivresse, cette sensation m'a souvent rempli, quand je comparais mon sort à celui de tant d'autres, les esclaves surtout, ceux qui l'étaient devenus librement, qui avaient choisi le sort d'esclaves, plutôt que la liberté et ses joies.

« Que de fois m'a-t-on argué : « On doit obéir ; si tout le monde faisait ce qu'il lui plaît, il n'y aurait plus de discipline ; vous n'avez pas les éléments pour peser, nous avons des chefs, laissons-les nous commander. »

« J'ai ma conscience d'abord. Ceux qui jugent ainsi, je les appelle des "lopettes", des gens sans personnalité, les moutons qui suivent ; je n'obéis qu'aux chefs que je respecte ; la faillite de ceux que nous avons, a prouvé leur incapacité.

« Dans un moment aussi tragique, quand eux abandonnent, on a le droit de continuer, même seul. Chefs, ils avaient à être des leaders de la masse ; ils n'ont été en rien "leaders" ; ils ont accepté la volonté de l'ennemi (souvent, parce que bourgeoisement ils avouaient leur impuissance de conduire la masse dont ils avaient peur) et ils ont demandé l'aide de l'ennemi. Ce droit, je ne leur reconnais pas ; ils n'avaient reçu qu'un ordre : vaincre. S'ils se plaignaient de l'insuffisance des moyens qui leur avaient été donnés pour réussir, ils n'avaient qu'à démissionner ; je ne pouvais prendre leurs responsabilités, m'associer à leur défaite. On n'accepte pas un poste, où on sait d'avance ne pas pouvoir réussir (à moins d'être un fonctionnaire peu scrupuleux). C'est de la lâcheté de le faire. Aussi, ai-je désobéi à ces Chefs. En

avais-je le droit ? Oui ; un texte du règlement de la Marine dit : « On a le droit de désobéir à tout ordre qui contredit l'honneur du pavillon ». Mon drapeau français est le même que leur pavillon, je peux donc étendre ce texte à l'Armée, à l'Aviation.

« Je veux encore rappeler que j'étais en Syrie, car si j'avais combattu avec mes armes et été obligé de reconnaître mon infériorité, peut-être aurais-je agi autrement ; mais en Syrie chacun était libre et n'avait rien fait. Un officier d'active était-il payé en temps de paix pour ne pas recevoir une balle en temps de guerre ? Serions-nous des planqués, destinés à préparer la masse à la boucherie ? Avions-nous le droit de rendre des armes qui n'avaient pas servi ? On m'avait inculqué un autre idéal.

« Maintenant que je regarde en arrière, ma plume court ; je trouve cent raisons de n'avoir pas accepté, mais je le répète, à ce moment, je n'ai pas pensé ; seul le subconscient a fonctionné ; je me suis retrouvé de l'autre côté avec un petit baluchon, avec la seule volonté de me battre ; je n'ai trouvé, pour prendre congé de mon chef, le Général X... et lui offrir ma démission, qu'une phrase mesquine : « Je ne rends pas des armes qui ne se sont pas battues ; je ne reste pas en Syrie faire le chien de berger au profit de l'Allemagne, incapable de venir maintenant prendre le Pays. »

« Déguisé en Officier polonais, je déposai cette lettre comme un voleur, dans la boîte aux lettres de Damas ».

De Maismont partit le 28 juin avec dix camarades dans deux camions Berliet chargés de matériel. Ils arrivèrent à Héliopolis le 4 juillet.

Journal du Lieutenant TONY PÉRONNE - Groupe Chasse 1/7

« MI-JUIN 1940.

« Mon groupe est toujours à Kousseir ; nous assistons passifs à l'effondrement de la France. Tous veulent faire quelque chose et continuer. Tulasne est à la tête du mouvement.

« Ma bonne conscience bourgeoise, mon besoin de "confort moral", mon horreur de tout ce qui n'est pas "légalité" me fait craindre cette aventure.

« On se prépare à partir pour un petit terrain au sud de Rayak, plus près de la frontière palestinienne.

« Le 21 juin, le Groupe s'installe à Istable. Le 21 au soir, un "Lockeed" anglais se pose à Rayak et le pilote, officier anglais, dit qu'il vient chercher les "Morane".

« J'ai décidé d'envoyer trois "Morane" en Egypte, vu l'échelon précurseur. Je suis désigné pour les commander. Je suis heureux et fier. Tout le monde m'envie. Ma conscience est en paix puisqu'on m'envoie officiellement.

« Le Général Mittelhauser a décidé de continuer la lutte, quoiqu'il

arrive, aux côtés des Anglais.

« Tout le groupe de chasse suivra dans quelque temps ; tout le monde jubile ».

« JEUDI 23 JUIN 1940.

*Ordre de mouvement n°7 du Général Commandant
les Forces Aériennes en Orient-Méditerranée*

Départ de 3 "Morane", de Rayak pour Ismailia.

Lieutenant Péronne Tony +.

Adjudant Coudray Christian +

Adjudant Ballatore André

"Morane 827-833-826".

Itinéraire fixé par le Flight Lieutenant Smythe pilotant l'avion guide.

Personnel Mécanicien : Sergent Geiger, Sergent Couturier ; Caporal-Chef Calorbe, Adjudant Ipery, 1^{ère} Classe Chayla. Transport à bord d'un "Fokker".

« D'Ismailia nous allons à Heliopolis, où doit se faire la concentration des Forces Françaises.

« Très bien reçus par les Anglais ainsi que par un capitaine d'aviation de réserve : Grelier + et sa femme.

« Hélas, entre temps, l'armistice est signé !

Vendredi 28 juin.

« Ordre de retourner en Syrie, La Syrie se dégonfle ! Les Anglais laissent faire.

« A Ismailia, je rencontre Jacquier du G. A. O., qui est venu de Syrie sur un "Potez-540".

« Quelle bataille morale ! Pour qu'un drapeau français flotte encore quelque part, pour qu'on ne puisse pas dire que tous les Français se sont rendus... Mais comme ce devoir est dur... Il faut faire tant de sacrifices !...

« Nous avons des discussions passionnées avec ceux qui sont contre Jacquier et moi.

— « L'Angleterre va signer l'Armistice ; vous serez dans de beaux draps, nous dit-on !...

— « Je pense que plutôt que de signer l'Armistice, il fallait se faire tuer jusqu'au dernier.

—

« DIMANCHE 29 JUIN.

« S... et H... viennent essayer de nous faire mollir.

— « Vous êtes un déserteur, vous n'avez pas le droit de désobéir. Vous passerez en Conseil de Guerre. Weygand a donné l'ordre de rester.

« Mais d'autres pilotes arrivent.

« Ici ne demeurera que le personnel absolument volontaire. On ne fait de pression sur aucun, afin qu'ils ne regrettent rien plus tard.

« Nous retournons à Heliopolis et nous avons la joie de voir arriver deux "Glenn-Martin" avec les Capitaines Dodelier et Ritoux-Lachaud. Ils se sont posés à Marsa-Matrouk, où la D.C.A. égyptienne les a tirés.

« D'autres encore arrivent !...

« En Syrie, il paraît qu'il y a une forte propagande contre les Alliés. On raconte que Jacquier et moi sommes prisonniers des Anglais, que les Anglais vont prendre nos colonies, qu'ils nous ont trahis.

« Faut-il que tous aient perdu ce qui leur restait de bon sens, d'honneur, de simple probité pour qu'ils aient pu ajouter foi à de tels mensonges...

« Ce dramatique épisode d'Oran, Mers-el-Kébir, comme c'est douloureux !...

« Le 3 juillet, on ordonne à tous de rentrer. On exige que chaque "déserteur" réponde séparément : « Je refuse de rentrer »".

« Le 7 juillet, nous nous engageons dans la Royal Air Force Nous prêtons serment. Comme c'est pénible de changer d'uniforme !

« Après une période de doute, le moral est bon ; la conscience de n'avoir fait que mon devoir s'est installée en moi définitivement.

« Je suis sûr d'être dans la bonne voie.

« Pourtant, j'ai des jours de profonde détresse ; ainsi lorsque j'ai reçu cette lettre si pénible :

G. C. 2/7

« Istable, le.17 juillet 1940

« Mon cher Tony,

« J'ai attendu une occasion pour vous envoyer cette lettre. J'ai reçu la vôtre et ferai tout ce que vous me demandez mais, « avant, je voudrais vous dire ce que je pense de tout cela.

« Je crois que vous avez fait une grosse blague, mais la grande part de responsabilité revient au commandement d'ici qui vous a emmené là-bas et vous y a abandonné, livré à vous-même, sans nouvelles exactes sur ce qui se passait ici.

« Vous me connaissez suffisamment et vous savez que j'aurais été le premier à partir si le moment en était venu. Quoiqu'on ait pu vous dire en Egypte, ce moment n'est pas encore arrivé. Le Groupe, non seulement existe toujours, mais encore continue sa mission : Garder à la France cette terre lointaine contre tout ennemi.

« Les patrouilles sont en alerte comme par le passé, et, en plus, « les vols d'entraînement ont repris.

« Notre devoir pour le moment est de rester fidèle au fanion de notre

Escadrille qui continue d'exister libre et intacte. Plus tard on verra ; mais pour le moment, il n'y a aucune raison de l'abandonner.

« Laissez-moi retourner, à votre adresse, cette phrase que vous me disiez un jour que j'envisageais un départ semblable :

— « Il ne faut pas voir uniquement la gloire personnelle, mais d'abord le bien du Pays. »

« Je vous assure que c'est en repensant à cette phrase que vous m'avez lancée à Kousseir, que j'ai maîtrisé mon envie de partir et que j'ai retenu des pilotes qui voulaient me suivre.

« Du reste, jusqu'au reçu de votre lettre, je vous attendais de jour en jour et je ne doute pas que si vous aviez été mis exactement au courant de la situation ici, vous ne soyez rentré immédiatement.

« De toute façon, vous avez toujours votre place à l'Escadrille, et je garde encore l'espoir de vous la voir reprendre bientôt.

« Pour les conséquences de cette aventure, il n'y en aura aucune, et elle sera oubliée aussitôt, je m'en porte garant.

« La France a besoin de nous pour se relever ; elle nous laisse nos armes. Tant qu'elle nous les laissera, nous n'avons pas le droit de les jeter pour aller en prendre ailleurs.

« Je ne doute pas que si cette lettre vous parvient, elle ne vous ramène vers moi. Vous connaissez l'amitié qui nous unit et la confiance que nous avons toujours eue l'un envers l'autre ; c'est en leur nom que je vous écris cette lettre moi-même et poussé par personne.

« J'ai l'espoir de votre retour.

« Si les Anglais ne veulent pas vous laisser partir officiellement, échappez-vous avec les avions, ce sera un beau coup ! On s'arrangera pour faire rentrer les mécaniciens après.

« Mon cher Tony, croyez à ma vieille amitié, dites-vous que cette lettre est l'expression de la pensée de celui que vous avez toujours connu — un peu fou — mais qui, pour une fois pense juste et raisonnable ».

X...

« P. S. — Je m'associe pleinement aux raisons que vous donne « X... Mon cher Tony, ouvrez les yeux et revenez à votre devoir qui est ici, j'en suis sûr.

« Tous, nous vous attendons.

« On tuera le veau gras.

« A bientôt.

« N'écoutez pas la propagande des excités qui vous entourent, vous apprendrez bien des choses ici... »

Z...

Mon Dieu, pour qui X... et Z... gardent-ils cette Syrie ? Pour la France ? La France n'existe plus ; en fait, c'est pour l'Allemagne.

« Je réponds dix pages à X... expliquant mes raisons, mais je n'espère pas en eux, ils ont pris la solution facile.

« Pauvre France, à quel point étions-nous tous tombés !

« Nous avons développé notre sens critique aux dépens de notre sens moral. Nous avons abandonné tout idéal, toute grandeur ; notre sens patriotique s'est abâtardi en même temps que celui de l'honneur. Nous avons tous vécu en dilettantes décadents, mésestimant la valeur du sacrifice pour ne pas avoir à nous sacrifier. Nous avons mésestimé la force parce que nous étions faibles, traitant de fous, de mystiques, de fanatiques tous ceux qui croyaient en quelque chose de grand et d'élevé.

« J'ai foi en la victoire anglaise et en la renaissance de la France, mais dans combien de temps ? Plusieurs années, peut-être. Cela va être terriblement dur.

« Pour moi, j'ai fait le sacrifice de mon bonheur, de ma vie... »

T. PÉRONNE.

*

**

Capitaine TULASNE Jean-Louis

7 décembre 1940.

Le Sous-Lieutenant Tulasne, affecté à une escadrille de chasse en Tunisie, s'y était morfondu depuis août 1939. Son envoi en Syrie l'avait un peu consolé, car il prévoyait que là il pourrait mieux servir sa Patrie.

Après l'armistice, alors qu'il commandait le groupe de chasse 1/7 à Rayak, le Chef des Druses le demanda comme pilote personnel, mais il refusa car il n'avait qu'une idée : rejoindre les Alliés en Egypte, comme tant de ses pilotes le firent.

Plusieurs de ses tentatives pour rallier échouèrent. Enfin, le 7 Décembre 1940, une occasion se présente. Alors que, sur "Morane-406", il effectue une patrouille en haute altitude, soudain, il semble désemparé, fait un piqué à mort à travers les nuages, paraît s'abîmer en mer...

Et il file, file... en rase-lames, vers la Palestine.

Là-bas, l'escadrille française est en alerte, lorsqu'on signale un avion français venant de Syrie. Ordre est aussitôt donné de l'obliger à se poser.

Les patrouilles volent à sa rencontre, suivant le cap indiqué, mais elles n'ont pas à intervenir ; l'avion se pose de lui-même sur le terrain de Lyda.

Tulasne, triomphant, sort, du capot arrière du "Morane-406", le mousqueton de son père, qu'il conservait toujours comme une relique. Ses anciens pilotes l'accueillent avec une joie très vive.

Pendant ce temps, en Syrie, le Groupe 1/7 fait célébrer une messe de *Requiem* pour le repos de l'âme de son Commandant, disparu en mer !...

Tulasne est conduit au Head-Quarter de Jérusalem, son "Morane", ramené à Haïffa par l'Adjudant Coudray, est mis au "stand by" (attente).

L'évadé conservera précieusement son appareil, auquel il tenait tant, jusqu'au jour où, après l'armistice de Syrie, il revint à Rayak prendre le Commandement du Groupe de Chasse n 1 l' "Alsace".

Les ralliements de Syrie sur la Palestine continuent.

Parmi les évadés :

Sergent-Chef Vergerio Jean (16 décembre 1918 + 2 mars 1944).

Sous-Lieutenant Lebois Marcel (2 mars 1916 + 15 juillet 1943),
sur "Potez-29".

Sous-Lieutenant Imbert André (4 mai 1920 + 25 juillet 1943),
sur "Potez-63".

Sergent-Chef Girod Maurice (23 septembre 1913 + 19 août 1943)

Caporal Smouliansky Simon (11 septembre 1920 + 15 mars 1945) qui parcourut 300 kms à pied et fut blessé au passage de la frontière.

Le Sergent-Chef Nevraumont (15 juillet 1918 + 22 avril 1942) arrive le 11 Février 1941 sur un "Potez-63" qu'il pilotait pour la première fois.

**DE TOUS LES POINTS DU MONDE
1940 à 1943**

XI

DE GAO (A.O.F.) A LA NIGERIA BRITANNIQUE

**Sous-Lieutenant PRANDI Louis (6 sept. 1913 + 23 décembre 1943).
Adjudant WEILL René (20 sept. 1917 + 26 décembre 1942).**

10 septembre 1940.

Extrait du Journal du Sous-Lieutenant Radio-Mitrailleur Prandi Louis.

« Base Aérienne de Gao (Cameroun), 26 juin 1940. Au bord du Niger.

« Armistice... Armistice !...

« Oui, la France est vaincue aux dires de tous...

« Tout le monde au poste est suffoqué... Ce n'est pas possible, c'est un canard, un mensonge... Personne ne le croit. Quelques vieux "blédards" près de moi, restent cloués au sol, les bras tombant le long du corps, le dos voûté, les larmes aux yeux...

— « Es-tu sûr de la nouvelle ? A quelle heure l'as-tu apprise ? Sur quelle station ?

« Je me remue comme d'habitude dans tous les sens, j'explique, je répète... Quelques-uns commencent à me croire, d'autres se mettent en colère, certains même s'en prennent à moi, tant la douleur les a rendus insensés.

« Ce jour-là, je me trouve à Dikhil au fond du Ténéré, dans un petit poste que le commandant de la Place avait transformé en véritable petit bastion, dans quel but d'ailleurs ? comme si les Italiens avaient été assez courageux pour venir nous attaquer. Pourtant, notre capitaine les avait un peu houspillés avec ses "Potez-25", mais il n'y avait eu aucune réaction de l'ennemi. Les groupes se forment, je les parcours un à un, et écoute d'une oreille curieuse les réflexions qui s'en échappent.

— Cet espèce de salaud qui n'a rien fait, ce sont de tels ... qui nous ont vendus à Lille.

— Ils ont saboté notre défense !

— Tu sais que l'on pourrait continuer à se battre ?

— Certain !

— Hier, à Londres, un Général, dont je ne connais pas le nom, disait que ce n'était pas fini.

— C'est quand même formidable, faire une guerre, et ne même pas tirer un coup de fusil !

— Maricourt en veut.

— Avec lui, il y a du travail à faire ».

*

* *

« A Gao, août 1940.

« ...Vous, les jeunes, vous avez tous une grande gueule mais « lorsqu'il faut agir, il n'y a personne ! »

« Cette charmante réflexion vient de notre chef de détachement, l'Adjudant-Chef Muratet. Les jeunes, c'est nous (Terrier, Weill). La discussion roule sur de Gaulle et sur la possibilité de rejoindre son mouvement. Nous sommes à Zinder, à l'escale aérienne. Nous, les jeunes, nous rouspétons de l'inaction du Chef d'A.O.F. et surtout du passage du Gouverneur Général Boisson qui vient juste de nous faire de belles promesses.

— « Je vous donne ma parole d'honneur que l'Afrique Occidentale Française rentrera bientôt dans la lutte. Je vais à Dakar pour me mettre en relation avec le Général de Gaulle, qui est un bon camarade à moi, et pour lequel j'ai beaucoup d'estime... »

« Des jours ont passé depuis cette déclaration et rien n'est venu. Des officiers français qui s'étaient échappés ont été repris et ramenés à Zinder, avec la promesse qu'ils ne seraient pas punis, et ils sont maintenant en instance de Conseil de Guerre. C'est surtout sur eux que nous discutons, et que nous nous défendons, nous les jeunes.

« De Gaulle est notre Foi en la libération future... »

*

* *

« A Gao, 10 septembre 1940.

« Le sort en est jeté ! Nous piquons sur Maradi à une vitesse folle pour un "Potez-25", mais le temps me presse et cet idiot de C... est à notre poursuite. Nous venons de lâcher le vol de groupe qui se dirigeait sur Zinder. Notre but est Katsina, petite ville au nord de Kano, dans la Nigeria britannique, terrain que je connais très bien.

« L'Adjudant René Weill est mon pilote. Tous deux, nous avons décidé de rallier. Nous avons tout calculé, tout préparé. Notre décision a été mûrie, pesée, arrangée.

« Depuis quelque temps, en A. O. F., les réactions vichystes contre de Gaulle commencent à se faire sentir. G... a emmené Maricourt en prison à

Dakar. Le Colonel D... m'a fait signer un papier, sur l'honneur, pour arrêter mes liaisons avec la France Libre.

« Trois personnes, à Gao, connaissent notre plan : Gillois, Terrier, Bassand. Nous avons été obligés de garder le secret, même pour mes très bons camarades, et ceci me pèse sur le cœur...

« Avant notre départ, nous avons écrit une lettre pour le Colonel de Maricourt, et j'espère qu'il a pu la lire. Cette lettre n'était pas une justification, mais une preuve donnée à notre chef que ses soldats connaissaient leur devoir. »

« Notre piqué vient de finir, et déjà l'autre avion a abandonné notre poursuite et repris son cap.

« Nous voilà sauvés !

« La frontière est passée. Les larmes nous coulent des yeux ; c'est la première fois que je manque une règle militaire...

« Katsina est là... une chemise me sert de drapeau blanc. Nous avons peur de la D.C.A. Après avoir tourné une demi-heure au-dessus du terrain, pour qu'on le dégage, nous nous posons. Ma foi, nous ne sommes pas très fiers, ne sachant pas le sort qui nous attend !

« Les amis que j'avais là-bas nous reçoivent à bras ouverts ; cet accueil nous réchauffe le cœur.

« Nous sommes heureux ce soir-là de notre évasion, de notre acte d'indépendance, qui nous mènera, je l'espère, droit vers l'honneur ».

*

* *

Angleterre, 1943.

« Je viens de rentrer d'une permission en Ecosse, et j'ai appris comment mon vieil ami, l'Adjudant pilote René Weill, qui s'était échappé avec moi, est mort ; lors d'une mission, le 26 décembre 1942, au cours de la campagne du Fezzan. Son avion avait été touché par la D.C.A. au-dessus d'Oued El Aranch. Weill était grièvement atteint, pourtant il a voulu ramener son observateur blessé, le Sous-Lieutenant Netter. Celui-ci a été sauvé... mais mon pauvre Weill est mort d'épuisement. Il est enterré à Zouar.

« N'est-ce pas une belle mort ? Pauvre Weill, il a fait son devoir, et j'espère que plus tard, nous saurons faire respecter sa mémoire.

« Weill, tu es parti en faisant tout ce que tu pouvais faire. Je reste, sois certain que je ferai aussi mon devoir. Puis-je le faire aussi bien que toi ! »

L. PRANDI.

*

* *

Le Sous-Lieutenant Prandi a tenu la promesse faite à la mémoire de son co-équipier d'évasion, l'Adjudant Weill.

Le 23 décembre 1943, il a accompli une très dure mission, à basse altitude, sur les rampes de lancement de V-1 du Mesnil Allart, dans le Nord de la France.

Quoique l'avion ait été sévèrement endommagé par la D.C.A. légère, le pilote réussit à retraverser la Manche ; puis l'appareil s'écrasa en dehors des limites de l'aérodrome anglais qu'il essayait d'atteindre.

« Le Sous-Lieutenant Prandi est mort, après avoir lutté trois ans, sans relâche, pour la grandeur et la liberté de son pays ».

XII

DE SAIGON A SINGAPOUR

Capitaine Jean ARNOUX (14 janvier 1909 + 9 septembre 1941).

Lieutenant Louis DUCORPS (23 janvier 1913 + 6 juin 1943).

Lieutenant de Vaisseau JUBELIN.

4 novembre 1940.

De tous les chefs des territoires d'Outre-Mer à qui le Général de Gaulle avait adressé des télégrammes, le seul qui répondit "Présent" fut celui dont la position stratégique donnait le moins d'espoir.

Le Général Catroux qui, à Hanoï, se trouvait le dos au Siam hostile et à la Chine envahie, et avait devant lui le Pacifique couvert de vaisseaux japonais, était vraiment isolé au bout du monde.

Pourtant, dès le 18 juin, il télégraphie au Gouvernement de Bordeaux que « si la France concluait un armistice, son alliance avec la Grande-Bretagne devrait subsister dans le Pacifique ».

Il publie même une proclamation affirmant ses intentions et envoie au Général de Gaulle son ralliement à la France Libre. Lorsqu'il apprend que le Général Noguès, lui aussi, a décidé de résister au Maroc, il lui adresse un télégramme de félicitations.

— « Vous vous méprenez », s'écriera, fort gêné, le Résident Général...

En Indochine, la situation était alors la suivante : l'armée japonaise de Kouangsi dénonça l'Indochine française comme coupable de se prêter au transit d'armes vers la Chine. Dès le 16 juin, le Général Catroux avait été contraint d'arrêter le transit de l'essence ; malgré cela, il avait reçu, le 19, un ultimatum nippon exigeant avec l'interdiction de tous transports, l'organisation d'un contrôle purement japonais.

En vue de continuer le combat aux côtés des Alliés, le Général Catroux chercha de l'aide, et les 18 et 19 juin, il télégraphia à l'Ambassade de France à Washington pour réclamer 120 avions et du matériel antiaérien.

Le Sous-Secrétaire d'Etat aux Affaires Etrangères répondit à notre Ambassadeur « que son Gouvernement ne croyait pas pouvoir entrer en conflit

avec le Japon ».

C'était acculer Catroux à fermer la frontière de Chine, et, par l'Amiral Sir Percy Noble, qui, de Singapour vint conférer à Saigon, le 28 juin, les Anglais ne répondirent pas de façon plus encourageante :

« Toutes les ressources militaires britanniques doivent être consacrées à résister à l'Allemagne, et ni l'Indochine, ni l'Empire Britannique, n'avaient intérêt à être entraînés dans les hostilités en Extrême-Orient, qu'enfin le Gouvernement de Londres pensait que les intentions du Japon, à cette époque, se bornaient à obtenir les mesures qu'il croyait nécessaires pour mettre fin à la guerre en Chine. »

A Tokio, l'Ambassadeur de France, Arsène Henry, négociait avec les autorités japonaises et conseillait à Catroux d'accepter la mission de contrôle du transit du Général Nis'Hihara.

Non seulement les Américains n'envoyèrent pas le matériel aérien demandé par Catroux, mais même bloquèrent aux Philippines deux escadrilles de bombardiers achetés par le Siam. Pourtant Catroux refusait de livrer aux Japonais les stocks de wolfram et d'antimoine entreposés au Tonkin, et rejetait l'offre d'une alliance défensive que lui présentait Nis'Hihara.

A Bordeaux, l'intrigue se nouait pour remplacer Catroux par l'Amiral Decoux, ce qui eut lieu le 13 juillet. Vichy négocia avec Swada, ambassadeur du Japon ; désormais, tant sur le plan économique que politique, fut instaurée une politique que les patriotes intransigeants, qui se trouvaient là-bas, ne purent accepter.

Parmi les évasions, l'une des plus belles fut celle du Capitaine Pilote Jean Arnoux. Ancien élève de l'Ecole Polytechnique, il était, en 1939, ingénieur en chef des Ponts et Chaussées à Saigon. Passionné d'aviation, il appartenait à la direction de l'Aéro-club de ce pays.

Louis Ducorps, entré en 1936 à la Société Indochinoise de Plantations d'Hévéas, avait été mobilisé, à la déclaration de guerre, comme sous-officier, et affecté à une batterie lourde au Cap Saint-Jacques. Ayant appris que le seul moyen d'aller se battre en France était de rentrer dans l'Aviation, il prépara, à ses frais, son brevet de pilote à l'Aéro-club de Saigon et l'obtint fin avril 1940.

Arnoux, Ducorps et le Lieutenant de Vaisseau Jubelin réalisèrent leur émouvante évasion dans une odyssée dont le Capitaine Pilote Arnoux a fait le récit lors de son discours prononcé à l'Alliance Française de Londres, le 3 mai 1941 :

« C'est en raison des convoitises nippones que, mes camarades et moi, n'avons pas quitté l'Indochine dès après l'Armistice, quoique nous partagions les sentiments qui animaient les promoteurs des Forces Françaises Libres. Nous pensions que notre place était en Indochine, en prévision du conflit avec le Japon qui apparaissait imminent. Les représentants locaux du gouvernement britannique nous dissuadaient, d'ailleurs, de fuir, pour les mêmes raisons.

« On sait comment la défense de l'Empire n'a pas été assurée. Après septembre 1940, je n'avais plus que faire en Indochine, et je décidai de rejoindre au plus vite les F. F. L. Restait à trouver les moyens.

« Immédiatement après l'Armistice, il était facile de s'enfuir, soit comme passager clandestin à bord d'un bateau en partance pour Hong-Kong ou Singapour, soit à travers le Siam, alors indifférent.

« Après septembre, l'un et l'autre de ces moyens nous sont refusés. Reste seul l'avion.

« Secrétaire de l'Aéro-club de Cochinchine, j'ai vite fait de dresser l'inventaire des avions du club : le plus indiqué est le "Pélican" (*Caudron C.510 F-AOFT*) qui, avec son moteur de 130 C.V. peut couvrir 520 kilomètres. Je ne puis espérer que gagner, du Cambodge, la Birmanie. Je me fais donner une mission pour Battambang et Sisophon, terrains d'aviation du Cambodge. Si le premier est gardé militairement, il n'en est rien du second, et je pousse même le vice jusqu'à signaler cette défectuosité. Je me décide donc à partir de Sisophon la nuit. Il me faut, en effet, survoler le Siam hostile et craindre son Air Force ou sa D.C.A. et arriver vers 6 heures en Birmanie.

Tout à coup, changement brutal dans mes plans. Jubelin m'apprend que, lui aussi, pensait au "Pélican", et me conte sa crainte de me voir filer seul chaque fois que je prenais cet avion ! Il me déconseille le vol de nuit et dit sa confiance dans le ravitaillement en plein vol, à l'aide d'une pompe *Japy*, en remplissant les réservoirs situés dans les ailes. Il n'est pas question de partir simultanément de Saïgon où nous sommes trop suspects. Jubelin me demande l'avion pour une promenade de la journée. Je lui accorde l'autorisation, et vais l'attendre en voiture à 50 kilomètres de là, à Trang Bang. Puis, tous les deux, nous filons sur Kompong-Trach, terrain à moitié abandonné, à la frontière Cochinchine-Cambodge, sur le golfe de Siam. Là, Ducorps, jeune planteur qui complète l'équipe, doit nous attendre dans ma voiture avec l'essence et la pompe. Restera le saut, le grand saut, la traversée du golfe : 600 kilomètres pour un avion dont le rayon d'action est 520 kilomètres, et, si Dieu le veut, Kota Bahru, juste à la frontière Thailand-Straits, point de la terre anglaise la plus proche de l'Indochine.

« Nous fixons le départ au 4 novembre. Comme l'avion sera lourdement chargé par l'essence qui servira au ravitaillement en vol, nous décidons de n'emporter d'autres bagages qu'une brosse à dents. Pour ma part, je triche en y joignant Plutarque et Pascal, et deux revolvers qui pourraient se révéler utiles à Kompong-Trach.

« Les événements se déroulent suivant le scénario arrêté précédemment : Jubelin décolle de Saïgon et me prend à Trang Bang, à 6 heures 30. Pendant deux heures, nous survolons ces plaines cochinchinoises que je connais si bien, et à 8 h.40 exactement, suivant à une minute près notre programme, nous voici au-dessus de Kompong-Trach. Là, première inquiétude ; pas de Ducorps, pas de présence insolite non plus. Après un double vol circulaire, nous décidons de nous poser et de l'attendre. Peu après, une voiture surgit; successivement se discernent dans les hautes herbes, sa couleur, sa silhouette, son numéro qui nous rassurent rapidement.

« Sans perdre de temps, (nos actes sont particulièrement insolites), et le terrain est gardé), nous faisons le plein d'essence et d'huile, chargeons dix-neuf bidons d'essence qui constituent notre ravitaillement en vol avec une pompe *Japy*, et trois chambres à air d'auto, gonflées, qui nous permettraient de tenir l'eau quelque temps. Pour décharger au maximum le "Pélican" qui va devoir décoller à pleine charge — et un récent essai au Cambodge m'a montré

qu'il n'est pas particulièrement vaillant — nous dévissons les deux sièges droits, accouplés en tandem et les abandonnons au milieu du terrain.

« Le temps presse. Les miliciens s'inquiètent, téléphonent à Kampot, le chef-lieu voisin, demandent des instructions. Je commence par réprimander le brigadier indigène, lui disant qu'il est inadmissible que les travaux d'extension du terrain soient si en retard.

« Nouveau coup de téléphone de Kampot : on nous "prie" de venir au téléphone. Je fais répondre qu'on va faire un petit tour, et que nous irons ensuite nous présenter aux autorités. En même temps, on presse les derniers préparatifs. Ducorps reconnaît la piste en la parcourant en voiture, ce qui couche par là même les hautes herbes. Contact. C'est alors ma seule émotion de la journée : décollera-t-il ? Prudemment, je le tâte à mi-longueur de piste : grâce à Dieu, il répond — lourdement, sans doute, — et après plusieurs bonds sur les touffes d'herbe du terrain très sec, il consent à rester en l'air. Ouf !... Ducorps reçoit immédiatement une grande claque dans le dos, témoignage éclatant de notre joie et de notre camaraderie. Le temps est splendide, ciel bleu moins lavé que d'habitude ; derrière, la côte, avec les cocotiers de la plage de Kep devant la mer sans rides... .

« Première heure sans histoires : les îles du golfe de Thaïlande me permettent de faire le point, calculer la dérive. Et puis, c'est le grand saut dans l'inconnu. Rien que la mer. Pas un nuage, pas une vague, mais aussi pas un bateau. La carlingue retentit de chants faux que domine heureusement le bruit du moteur. Puis insensiblement, ce dernier tourne moins rond. Simultanément se présente un front de nuages que le "Pélican" est incapable de surmonter. La température monte : 900 ; bientôt des fumées d'huile apparaissent. A côté de moi, Jubelin et Ducorps se regardent sans mot dire. Je fais semblant de n'avoir rien vu et me plonge dans le calcul de la route. Mon optimisme me dit que tout ira bien, mais peut-être ne serait-il pas compris et je me tais. Orage et pluie. Je me faufile entre les nuages, puis écœuré, pique à travers quelques échappées. La mer est là, à 100 mètres, toujours calme ; la pluie et la descente rapide ont tout arrangé ; on continue à louvoyer entre les nuages, le cap change toutes les cinq minutes. Midi, rien. Toujours ni terre, ni bateau. Toujours mer et nuages. Pour éviter de tomber en Thaïlande, car Kota Bahru n'est qu'à quelques milles de la frontière, je donne volontairement un cap inférieur de quelques degrés à la route calculée, dérive comprise. Le problème est simplifié par les îles qui longent la côte dès au Sud de Kota Bahru et qui sont absentes de la côte thaïlandaise. Tout un groupe d'îles caractéristiques, les Redang, au Sud immédiat de notre point d'arrivée, doit nous permettre d'atterrir en pays ami. Après un coup d'œil aux jauges d'essence, nous décidons de faire le ravitaillement en vol. Ducorps crève le plafond du "Pélican", dévisse le bouchon du réservoir droit, passe un tuyau relié à la pompe *Japy*, qui puise directement dans les bidons d'essence : l'opération se passe normalement, à part quelques vibrations dans la cellule troublée dans son aérodynamisme ; il reste à la breveter... Enfin, le ciel se déchire, et à nos yeux joyeux apparaissent les îles Redang qui devaient nous guider : en même temps, des milliers de bateaux de pêche nous montrent que tout danger est fini, que la côte est là, tout près, que nous avons gagné !

« La chance nous poursuit d'ailleurs car j'aperçois, par hasard, la manche à air du terrain de Kota Bahru et c'est l'atterrissage final. La mousson

nous a aidés. Nous sautons à terre, heureux, libres, enfin libres ! Des officiers anglais nous reçoivent chaleureusement. Des sentinelles présentent les armes dans les tranchées abritant des machines-guns, car le terrain est gardé — ce pays se bat et nous sommes loin de l'insouciance de l'Indochine.

« Premier contact avec l'hospitalité anglaise telle que nous pouvions la souhaiter, franche, sans apprêts. Nous gagnons ensuite Singapour par chemin de fer, le moteur du "Pélican" se refusant à renouveler l'effort qui vient de lui être demandé : les autorités britanniques nous interdiront, d'ailleurs, de voler sur le "Pélican", qui, à leurs dires, ne présente pas une sécurité suffisante. Grandeur et décadence ! »

Signé : Jean ARNOUX.

En janvier 1941, les trois patriotes, évadés d'Indochine, embarquèrent sur un paquebot anglais et arrivèrent à Glasgow, le 3 février. Ils rallièrent aussitôt les F.A.F.L.

*
* *

Le lieutenant pilote Esnault Jacques (5 juin 1913 + 31 juillet 1942), démobilisé en Indochine le 1er juillet 1941, reprit ses fonctions d'ingénieur prospecteur de pétroles.

A l'instar d'Arnoux, Ducorps, Jubelin, à l'automne 1941, il s'évada sur un avion de l'Aéro-club, et après des aventures dramatiques, réussit à rejoindre en hydravion, le groupe "Alsace", qui combattait alors en Egypte.

XIII

DE BRETAGNE EN ANGLETERRE

Aspirant Maurice du Fretay (8 mai 1920 + 19 août 1942).

15 novembre 1940.

Maurice du Fretay inscrit à la Section d'Aviation Populaire de Dinan, obtint son brevet de pilote le 18 février 1939.

Très peu de temps avant la déclaration de guerre, il avait acheté un petit avion de tourisme fabriqué en Tchécoslovaquie, le "Zlin-12". Précisément, le malheureux pays très rapidement envahi expédiait du matériel aérien en France, afin de le soustraire à la prise allemande. Le jeune du Fretay alla prendre livraison de son appareil à Paris. Il voulut aussitôt l'emmenner dans son pays à Rauléon, dans les Côtes-du-Nord, mais de grosses difficultés s'élevèrent, l'aviation de tourisme étant interdite pendant la guerre. A force d'obstination, il réussit toutefois à obtenir les autorisations nécessaires et regagna la Bretagne par la voie des airs.

Sur le terrain de Dinan, aidé par son ami Jean Aumont, Maurice de Fretay démontra son "Zlin", le conduisit par la route sur une remorque jusqu'au manoir familial où il le relégua en secret. Le petit avion, écartelé de la cave au grenier, de la grange à la chambre, toutes pièces étiquetées, boulons et ferrures graissés, était prêt aux providentielles reconstructions.

Maurice du Fretay s'engagea le 2 octobre dans l'Armée de l'Air. Entré comme élève pilote à l'Ecole 24 de Dinan, en avril 1940, il est élève radio navigant à Aulnat et, titulaire de 100 heures de vol, rêve d'exploits fantastiques dans le ciel !... Mais la défaite arrive... démobilisé, il rentre à Rauléon le 25 août, n'ayant plus qu'une pensée : combattre pour libérer sa patrie asservie.

— « J'ai une idée pour m'évader de France et rallier l'Angleterre, dit-il un jour à sa mère. Pour cela, je n'ai que deux moyens : le bateau ou l'avion. Or, pour le bateau, je n'ai pas le pied marin ; il me reste donc le ciel... »

Il hésite entre un avion "Luciole" qu'il irait prendre au hangar des locomotives, et son "Zlin".

D'abord, avec ses deux camarades, Rouault et Delval, ils entrent nuitamment au hangar du "Luciole", inspectent, travaillent, essaient ; Maurice

du Fretay tombe à grand fracas dans la fosse de graissage, et reprend son ouvrage à quatre pas des sentinelles, et malgré les patrouilles...

— « Assis sur le siège du pilote, je respire avec plaisir cette odeur de ricin et de vernis, si particulière aux avions, et je réfléchis... »

Il réfléchit à ce qu'il reste à faire, à la piste d'envol à trouver. L'idée vient à son esprit d'un décollage sur l'avenue de sa demeure, le Manoir de Jugon.

Il est cinq heures du matin. Il quitte le hangar sans être vu, et, sur le chemin du retour, Maurice du Fretay explique à ses deux amis qu'ils partiront avec le "Luciole", s'ils le peuvent. Pour lui, sa décision est prise, il préfère s'envoler sur son "Zlin".

Le "Zlin" est toujours en pièces détachées. Il s'agit de le remonter, de le mettre en ordre de marche. Cet appareil a 10 mètres d'envergure et 7 m. 80 de longueur. Il est complètement construit en bois ; le poste de pilotage est en double commande en tandem et conduite intérieure. Le moteur de 45 CV., 4 cylindres, peut arracher 200 kilos de charge utile, et atteindre 155 Kms-heure, ce qui donne une vitesse de croisière de 135 Kms. L'autonomie de vol est d'environ 450 Kms., grâce au réservoir de 70 litres. Le plafond s'établit vers 3.800 mètres d'altitude.

*
* *

C'est le Vendredi 15 novembre 1940, que Maurice du Fretay réalise la merveilleuse aventure de son évasion, dont il nous a laissé le récit.

MON ÉVASION

« Le lundi matin, tout le monde est présent ; le premier travail est de conduire le fuselage à pied d'œuvre. C'est un gros morceau que l'on ne transporte pas facilement à cinq, surtout si l'on ne veut pas être vu ; nous l'avions recouvert avec des branches de sapin, pour le camoufler aux avions allemands qui survolent la campagne. Deux d'entre nous soutenaient le moteur par les pipes d'échappement, deux autres le fuselage à la hauteur du centre de gravité au moyen d'une traverse de bois, et le cinquième soutenait la queue. Pour reprendre haleine, il fallait, de temps à autre, tous les dix ou vingt mètres, reposer ce fuselage très fragile sur un matelas, le moteur appuyé sur une cale de bois.

« Après une heure d'efforts, le fuselage est glissé sous le portique de montage. Pendant qu'il est hissé ensuite, à bonne hauteur de travail, et calé avec des moyens de fortune, deux d'entre nous transportent l'empennage, la dérive et le gouvernail de direction. Bitel et Delval, en qui j'ai toute confiance, commencent alors à monter l'empennage. Aidé du contremaître, du jardinier et d'un journalier, j'entreprends de dégager les ailes de l'avion de la grange où elles sont stockées. Après bien des acrobaties sur les poutres, et ayant cru cent fois briser les ailes légères, nous réussissons enfin à les sortir sans encombre, puis à les transporter sur le chantier de montage. Les empennages

sont à leur place. Bitel a même attaché les câbles de profondeur, mais ils sont tellement tendus que je dois tout refaire, car le moindre effort sur le manche ou un changement de la température aurait certainement déformé le fuselage. Je fais mon réglage d'empennage et de commande de profondeur, de façon que j'aie une bonne défense pour poser mon avion très cabré en arrivant en Angleterre, car je pensais qu'il me faudrait atterrir dans le premier champ venu. Le travail était quelquefois interrompu brusquement quand le passage d'un avion nous était signalé par notre guetteur. Au cours de l'après-midi, nous plaçons les ailes, travail déjà délicat en temps normal, mais beaucoup plus difficile à réaliser quand on n'est pas équipé pour cela.

« Lorsque la nuit vient, nous en sommes à monter le train d'atterrissage.

« Le lendemain matin, de bonne heure, le travail recommence. Bitel règle les vis platinées ; je nettoie les canalisations d'essence, tandis que Delval a entrepris de monter l'hélice. Malheureusement, il faut abandonner le travail assez vite ; Bitel ne peut rester, je dois assister à un mariage d'un fermier voisin, et je ne dois pas attirer l'attention par mon absence. Delval seul peut continuer. Il doit finir le montage de l'hélice, démonter le portique et, aidé de Devred, refaire le camouflage détérioré par les pluies de la veille. Ils doivent aussi se mettre à la recherche d'une bouteille d'air comprimé à 150 Kgs. pour gonfler les amortisseurs du train d'atterrissage. Lorsque, dans la soirée, je rentre à la maison après cette courtoisie de bon voisinage, je trouve Masse, Delval et le Docteur de la région en grande conversation. Delval s'est procuré la bouteille d'air comprimé, grâce au Docteur qui a pu le conduire en auto à Saint-Brieuc, car il est le seul à pouvoir obtenir de l'essence. Masse est venu à bicyclette voir l'avion et l'état de la piste d'envol. Il a confiance et me donne d'excellents conseils pour le décollage et la traversée. C'est un très bon pilote ; je l'écoute très attentivement pour ne rien oublier.

« Le soir, nous discutons la question de l'essence, car nous n'en avons toujours pas.

« Dans la nuit du mardi 12 novembre au mercredi, nous subissons une tempête épouvantable.

« Toute la journée du treize, Delval et moi nous acharnons sur l'avion. Le pauvre Delval, malgré les rhumatismes qui le font cruellement souffrir, monte les carénages d'ailes, couché dans l'herbe détrempée par la pluie qui ne cesse de tomber.

« Ce même jour, je fais mes adieux à ma mère, car il avait été décidé qu'elle irait à Paris pour prouver qu'elle n'était pas présente au départ, afin de lui éviter les représailles allemandes. Je ne veux pas m'étendre sur toutes les recommandations que ma mère peut me faire : c'est une maman, une bonne maman. Je lui promets de ne partir que dans des conditions absolument favorables.

« Peu après son départ, on apporte l'essence. Les bidons sont dans une caisse d'emballage marquée "Denrées périssables".

« Le soir, nous décidons de profiter du bruit que fait le vent pour essayer le moteur sans attirer l'attention. Malgré tous nos efforts, le moteur refuse de démarrer : engorgé d'huile, il encrasse les bougies déjà très humides. Nous décidons de l'échauffer dans la cuisinière. Le résultat est

merveilleux, car, aussitôt les bougies remontées, le moteur part, crachant un nuage de fumée bleue. Je coupe immédiatement : nous avons fait assez de bruit. Tout semble marcher : le compte-tours, la pression d'huile et les contacts. Reste à gonfler les amortisseurs. Nous y travaillons tard le soir, mais sans obtenir aucun résultat. La canalisation de la bouteille aux amortisseurs éclatait à chaque essai.

« Le jeudi 14, nous sommes toujours à travailler pour gonfler les amortisseurs. Six heures de plus de travail inutile au cours desquels la bouteille se dégonfle progressivement sans aucun bénéfice pour les amortisseurs. Nous finissons par trouver une bonne canalisation, mais malheureusement, c'est maintenant le raccord qui cède. Heureusement, le contremaître de Bitel fabrique un raccord qui nous tire d'affaire. Le reste de la journée est employé aux derniers préparatifs : réglage des ceintures de bord, calage des sièges et des coussins, montage et compensation du compas. Le capotage du moteur est définitivement vissé. Le soir, vérification des passagers et des bagages. Il faut connaître le poids total à décoller pour ne pas dépasser le maximum prévu et ne pas décentrer l'avion.

« Le vendredi matin, après avoir pris mon petit déjeuner, j'inspecte le ciel, puis je me dirige vers la bande de toile fixée à la perche près de la piste d'envol : pas un souffle d'air. La toile immobile pend le long de son support. Au Sud, le ciel se charge de nuages bas.

« Je comprends que l'heure du départ est arrivée. Dans une heure ou deux, un grain venant du Sud sera là. Le vent, assez fort pour me permettre un décollage aisé, me poussera ensuite rapidement vers la côte anglaise. A moins de mille pieds, je serai probablement dans les nuages, caché ainsi à la chasse et à la D.C.A. allemandes.

« Je cours jusqu'à l'avion. D'un coup d'œil, je m'assure que tout est en état, et je m'assieds à la place du pilote : le siège est bien confortable et les commandes parfaitement douces. Comme je sors de l'habitacle, Delval arrive, traînant sa jambe rhumatisante.

— « Alors ? dit-il.

— « Eh ! bien, je crois que je vais partir.

— « Maintenant ?

— « Oui... enfin le temps de mettre de l'essence, le bidon d'huile et je décolle. Regarde les nuages, là-bas.

— « Bon, je m'occupe du plein d'essence.

— « C'est ça, moi je vais prévenir le garde pour qu'il abatte les deux pommiers du voisin et la barrière du parc.

« Aussitôt le garde prévenu, c'est mon passager que je vais avertir. Je l'informe de mon intention de partir sans délai et le prie de se trouver prêt dans le hall de la maison.

« De mon côté, je monte dans ma chambre, prend le colis roulé dans mon pyjama, les papiers de bord, un peu d'argent, la carte sur laquelle est tracée mon itinéraire, puis, instinctivement, un paquet de photographies qui se trouve sur mon bureau. Voilà mes bagages !

« En bas, dans le hall, mon passager m'attend, une valise à la main. Je

lui demande aussitôt s'il veut aller en Angleterre ou « se casser la figure » dans les pommiers au bout de la piste d'envol.

« Comme il me confirme son désir d'aller en Angleterre, je prends la valise, je la vide et lui accorde, comme à moi-même, le strict nécessaire. C'est à ce moment que j'ai l'agréable surprise de voir entrer mon camarade Rouault et un ami de Dinan qui arrivaient à bicyclette pour m'apporter la bouteille d'air comprimé ; si cette bouteille ne nous est plus d'aucune utilité, il n'en est pas de même de mes camarades qui se mettent tout de suite à ma disposition pour aider aux derniers préparatifs de départ. Je les conduis jusqu'au "Zlin", cale les maigres colis dans la soute à bagages, et, comme tout semble bien marcher, j'abandonne l'avion aux mains des mécaniciens improvisés, emportant les bougies du moteur pour les chauffer sur un radiateur.

« Comme il est presque midi, je décide de déjeuner avant de partir, car je n'arriverai certainement pas avant trois heures de l'après-midi en Angleterre. Tête à tête avec mon passager, je prends ce qui aurait bien pu être mon dernier repas. Comme je termine, le garde entre.

— « Monsieur, me dit-il, les camouflages sont défaits, la barrière du parc est démolie, l'avion peut passer. J'ai mis une équipe d'ouvriers pour abattre les deux arbres du voisin. Quand vous voudrez...

« Je me lève de table, enfile mon cuir, glisse dans ma poche un flacon d'eau-de-vie, mon serre-tête et mes gants. Enfin, la boîte de bougies chaudes sous le bras, je me dirige vers l'avion. Le plein d'essence est fait. Je mets l'huile dans le carter et monte les bougies.

« Mes camarades, armés de chiffons, essuient les taches de boue et d'huile qui maculent le fuselage. Je fais mes dernières observations sur le temps : vent par rafales sud-Ouest, quarante kilomètres-heure environ au sol (en réalité pendant le voyage cette vitesse s'avérera très supérieure, environ 90 Kms-heure). Je calcule approximativement ma dérive, je monte dans l'avion et m'attache solidement à ma place de pilote. Sur le siège avant, Delval installe mon passager, l'attache, lui met entre les bras le drapeau à Croix de Lorraine et une chambre à air gonflée qui devait nous supporter si nous tombions à la mer. Cette bouée, dernier espoir en cas de panne de moteur, je dois l'abandonner, car elle coince la commande de profondeur dans l'étroite cabine. Je place ma carte à portée de la main. Prêt, Delval, la main sur l'hélice, attend.

« Contact !... L'hélice fait un quart de tour sans démarrer.

« Coupé !... Contact !... De nouveau, le moteur reste muet. Je suis très nerveux et inquiet. J'ai, en effet, très peur qu'une patrouille allemande nous découvre, ou encore qu'un avion nous survole et nous dénonce. Le moteur refuse toujours de partir.

« Contact !... Cette fois, la pétarade d'abord mal assurée du moteur se fait entendre. Un soupir de soulagement m'échappe. Un signe à mes camarades, ils poussent l'avion, car le moteur ne suffit pas à désembourber les roues enfoncées dans le sol humide. Il commence à tomber de grosses gouttes qui brouillent le paysage. Tiré, poussé, le "Zlin" est enfin placé dans l'axe de la piste d'envol. La tête et les épaules de mon passager cachant tout devant moi. Le bout des ailes, vu de ma place, semble presque toucher les arbres entre lesquels je dois décoller.

« J'appelle Delval et lui demande si les deux pommiers au bout de la piste sont abattus.

— « Oui, dit-il, tu peux y aller.

— « Tu crois que ça va marcher ?

— « Mais oui, mon vieux, c'est sûr !

« Il veut me rassurer, mais sa pâleur le trahit. Il voit le danger, mais cependant ses yeux brillent d'envie. Lui, comme mes autres camarades, aurait voulu s'envoler pour retrouver la liberté perdue.

« A gauche, au milieu du petit groupe de ceux qui assistent au départ, je vois ma sœur souriante Elle a confiance ; elle sait que tout ira bien. Cela me rassure. Je mets "plein gaz, lève la main; mes camarades lâchent les ailes L'avion bondit en avant, s'embarque un peu à droite, un peu à gauche, évite les arbres de justesse. J'arrache l'avion et passe tangent au-dessus des pommiers.

« A ma droite, je vois s'enfoncer doucement la propriété de famille où je suis né et où je laisse tant de souvenirs : la petite chapelle blanche, la cour et son vieux puits, le grand porche de pierre. Sur l'avenue, j'aperçois le petit groupe que j'imagine suivant avec inquiétude le petit avion que cachent déjà des lambeaux de nuage.

« Je monte très doucement, car le moteur encore froid ne donne pas son régime normal. Par moments, il rate même assez fort. Peu à peu, je m'engage dans la couche de nuages. Une dernière vision : après la campagne, la dernière ville de la côte : Erquy passe sous mes roues. Là, je sais, de nombreux Allemands sont cantonnés, il y en a même dans des maisons qui sont ma propriété. Je rage en y pensant. Que n'ai-je un avion de chasse pour leur envoyer des rafales de mitrailleuse ! Ce n'est pas encore mon tour.

« Je vole maintenant vers 1.700 mètres dans un ciel d'orage. Il doit pleuvoir sous moi. Je n'aperçois que par instant la côte qui s'éloigne par les trouées. Le moteur rate de plus en plus fort.

« Encore au moins deux cents kilomètres avant d'arriver, c'est peu encourageant. Malgré cela, je me sens très calme et conserve le cap sur l'Angleterre en confiant mon âme à Dieu. Je vole entre les nuages, mais il faut quelquefois passer au travers et ce, sans instrument de P. S. V. Les minutes que je passe ainsi sans savoir comment je vole, sans rien voir, me paraissent des heures.

« Nous volons maintenant dans une atmosphère assez calme. Peu à peu, nous dépassons la zone pluvieuse. Les masses de nuages sont plus espacées et prennent des formes fantastiques. Quelquefois, ils dessinent des îles et des golfes aux côtes rocheuses. Au fond de ce décor de rêve, de grands nuages en diagonales me donnent constamment l'impression de voler incliné.

« Déjà une heure vingt de vol. Si tout a bien marché, je dois avoir bien dépassé la moitié de la route. Depuis quelques minutes, au milieu du chaos de nuages, je peux apercevoir une ligne sombre. Est-ce un nuage ? Non, c'est la côte. Encore un petit effort du moteur et nous serons saufs. Je rends un peu la main, l'avion descend doucement ; la côte, à chaque instant, plus nette, prend forme et je distingue la silhouette très caractéristique de Portland.

« Comme les rafales de vent soulèvent l'avion ou le plaquent brutalement vers le sol, je décide, puisqu'il me reste encore un peu d'essence, de rentrer un peu dans les terres pour trouver une Zone plus calme et peut-être un aérodrome. Je laisse sur ma gauche un terrain de golf et prends la route de Dorchester. Quelques minutes après, j'aperçois la ville. Je survole un terrain de football et je tourne au-dessus, un peu surpris. Il y a un match... Alors que la propagande boche nous a tellement parlé d'une Angleterre abattue, d'un peuple découragé, j'imagine mal cette partie de football au milieu du désastre.

« Sur la route, près du champ, sont stoppés side-cars et autos militaires. J'informe mon passager que je vais essayer de me poser dans les environs. En tournant autour de Dorchester, je découvre un champ, un peu en montée qui me semble propice pour un atterrissage de campagne. Il y a bien quelques barrières métalliques, mais il doit être possible de les éviter. Je fais un passage en rase-mottes. Décidément, ce champ est parfait ; il y a même là deux hommes qui pourront venir à notre secours si nous capotons en atterrissant. Je vérifie ma ceinture, mon casque, et en avant. Le pire qui peut arriver est de se casser un bras ou une jambe, ce n'est pas bien grave. J'arrive bas et vite sur le champ, pour me bien défendre dans les coups de vent. Je cabre l'avion assez fort en opposant le fuselage pour me freiner. Je me sens rouler sur un sol uni. Comme au décollage, je ne vois plus rien devant moi, mon passager cachant tout. Je sais que la barrière métallique doit être tout près, et, malgré ma vitesse, j'amorce un "cheval de bois" qui m'arrête à quelques mètres de l'obstacle. Je coupe le moteur et saute à terre.

« Je suis en Angleterre. Je ne suis plus un vaincu. Je suis libre ! »

*

* *

Maurice du Fretay reçut des Anglais un accueil chaleureux. Après, il fut soumis, par les autorités, à un interrogatoire serré dans le but de bien se rendre compte de ses intentions. Il fit un petit séjour à Patriotic School — qui se trouvait à Harmsworth, près de Londres — flanqué de tourelles et d'une chapelle gothique au milieu d'un parc assez vaste. Dans ce collège, pendant quatre années, tous ceux du monde entier qui, par les chemins de l'illégalité et de l'aventure, arrivaient jusqu'à ce pôle de la Liberté, jusqu'à cette Mecque des peuples étouffés et meurtris qu'était l'Angleterre, durent passer par là. A Patriotic School, en effet, se faisait le filtrage indispensable, car les gens qui, pour lutter contre l'Allemand, débarquaient sur le sol de la Grande-Bretagne, avaient des papiers incomplets ou faux, ou pas de papiers du tout ; alors quoi de plus facile, pour un espion ou un saboteur que de prendre le masque d'un patriote ? Le contrôle le plus minutieux et le plus rigoureux s'imposait donc. Personne ne pouvait prévoir la durée de son séjour à Patriotic School, certains y restaient une semaine, et d'autres des mois ; quelques-uns y demeurèrent des années et d'autres en sortirent seulement pour être fusillés... L'Intelligence Service veillait.

Il faut dire que le régime du Pensionnat d'Harmsworth était doux et ne ressemblait nullement à celui des prisons. On y était traité avec courtoisie, et l'on y jouissait du confort.

Dans cette tour de Babel, de très nombreuses nations avaient des représentants, car il y avait, en Angleterre, non seulement des Français, des Belges, des Hollandais, des Norvégiens, des Polonais, des Tchèques, des Yougoslaves, des Grecs, mais aussi des neutres : Suisses, Suédois, Espagnols qui voulaient se battre. Il y avait même des Italiens antifascistes et des Allemands anti-nazis.

Entre les patriotes authentiques, une entente profonde régnait car, ces hommes venus de tous les coins du globe avaient tous subi des peines, encouru des dangers, traversé des épreuves souvent terribles. Ils avaient tous coupé les ponts entre leur patrie, leur famille, leur passé. Tous étaient agités par le frémissement de l'espérance en un avenir qui leur semblait plein de promesses.

C'étaient les Français qui supportaient le plus impatiemment l'attente, le fonctionnement correct, inflexible, mais lent et un peu absurde des enquêtes. Les interrogatoires serrés et renouvelés, les vérifications minutieuses, ces méthodes donnaient, au fond, une impression de force et de vigilance. Pour tuer le temps, ils se racontaient leur histoire, dont certaines étaient inouïes. De toutes les aventures d'évasion, celle de Maurice du Fretay était la plus belle dans son admirable jeunesse. Après les conclusions favorables, chacun était mis à la disposition des représentants de son pays réfugiés à Londres.

Maurice du Fretay fut présenté au Général de Gaulle qui le félicita chaudement de son exploit. Les journaux britanniques exaltèrent son courage et son audace, et la B.B.C. l'interviewa le 30 novembre et le 12 décembre, dans l'émission "Les Français parlent aux Français".

« Qu'est-ce qui vous a décidé à rejoindre les Forces Françaises Libres ?

« Quand, après l'Armistice, j'ai vu qu'on voulait nous obliger, non seulement à accepter le joug du Boche, mais encore à lui donner des marques de respect, j'ai senti que je ne pourrais accepter cela. Et puis, il y avait ces affiches apposées un peu partout et menaçant les Français des peines les plus sévères pour les plus légères infractions... Tenez, il y en a une que je ne pourrais oublier, cette affiche encadrée de rouge, publiant l'exécution, ou plutôt l'assassinat d'un petit ouvrier électricien que je connaissais. Celui-là aussi, parmi tant d'autres, sera vengé.

« N'avez-vous pas pensé parfois à rester chez vous et à y organiser la résistance ?

« Si, et je ne suis pas le seul, mais je me suis rendu compte que très vite j'aurais été mis dans l'impossibilité d'agir, si je ne parlais pas tout de suite. Car, voyez-vous, j'ai senti que la pensée profonde du Boche était d'asservir la jeunesse française, de l'obliger soit à combattre, soit à travailler pour lui. Et cela encore moins, je ne l'aurais accepté. Alors, le jour où j'aurais refusé de me mettre au service de l'Allemagne, on m'aurait fusillé. Tant qu'à être tué, au moins je voudrais avoir fait avant le plus de mal possible aux Boches.

« Ça viendra, mon vieux !

« Je me suis engagé dans les Forces Françaises Libres qui augmentent tous les jours, et je doute de la victoire moins que jamais.

« A tous mes amis de France, je le répète avec certitude : On les aura ! »

Le pauvre petit "Zlin" mourut rapidement au Champ d'Honneur, ayant été détruit par un bombardement aérien.

DE PARIS AU TCHAD

Sous-Lieutenant Brisdoux-Galloni d'Istria Pierre (28 octobre 1914 + 8 décembre 1944).

Aspirant Jourdain Henri (10 mai 1917 + 12 octobre 1943).

Aspirant Louchet Bernard (13 janvier 1917 + 27 juin 1942).

Commandant Lanusse.

20 novembre 1941 - Mai 1941.

Le ralliement, aux Forces Françaises Libres, des trois aviateurs : Brisdoux, Jourdain, Louchet, demeurera l'un des plus héroïques épisodes de l'épopée des évasions.

L'Aspirant Bernard Louchet, après sa sortie de l'Ecole de Physique et Chimie, en 1939, fut élève-pilote à l'Ecole Militaire de Bourges, puis affecté à la Base Aérienne d'Avord. En mars 1940, il était à Chartres et, en juin 1940, à Cazaux avec le Groupe de Chasse I/III, d'où il partit en avion pour Oran. Démobilisé, il rentra à Paris.

L'Aspirant Henri Jourdain, ingénieur-breveté pilote avait quitté la France par Port-Vendres, le 24 juin 1940, avec l'Ecole de l'Air ; déguisé en Polonais, à bord du *Del Piaz*, il parvint à Oran. De là, il fut à Meknès au B.A.-206. Démobilisé le 31 août, il entra au Transsaharien, à Colomb-Béchar où, bientôt, Brisdoux et Louchet, animés des mêmes intentions que lui de rallier la France Libre, vont arriver.

Jourdain, avec Brisdoux et Louchet, devront, pour s'évader, accomplir ensemble une fantastique randonnée à travers l'Afrique.

Le bouleversant récit en a été écrit par le Lieutenant Brisdoux-Galloni d'Istria.

« Groupe de Chasse "Ile de France" 27 juillet 1944, en campagne.

« Au mois de juin 1940, j'appartenais au Centre d'Instruction de Chartres. J'étais pilote à la 4^e Escadrille du Deuxième Groupe (Commandant d'Escadre ; Colonel Nuville).

« Vers le 13 mai, le C. I. C. de Chartres avait été transformé en Escadre de Défense Aérienne du Territoire, Devant l'avancée allemande, cette unité de D.A.T. s'était repliée à Cazaux.

« Le 18 juin, devant l'extrême gravité de la situation, et apprenant que le Gouvernement envisageait de demander l'Armistice, je décidais de gagner l'Angleterre pour continuer la lutte. Avec deux autres pilotes rencontrés sur le terrain, nous préparâmes un "Potez-63" pour réaliser l'évasion projetée.

« Au moment de se mettre en route, le signal de décollage sur alerte fut donné, car les Allemands bombardaient Bordeaux. J'avais mon parachute sur le dos. Comme beaucoup de pilotes le firent à ce moment, je sautai dans un "Morane-406" et décollai pour aller intercepter les avions ennemis.

« L'interception ne fut pas réalisée et, au retour, je ne retrouvai ni le "Potez-63", ni les pilotes avec lesquels j'avais arrêté mon projet d'évasion.

« Le lendemain, à 10 heures, je recevais l'ordre, de mon Chef d'Escadrille, de voler dans la patrouille triple qu'il commandait ce jour-là. (Lieut. Bugnet, du C.I.C. de Chartres). Nous devons nous rendre dans la région des Alpes pour continuer la guerre contre les Italiens.

« Nous arrivâmes à Vinon (confluent de la Durance et du Verdon) pour assurer la protection d'un secteur des Alpes. Nous ne vîmes aucun Italien, et le 25 juin, l'Armistice nous surprit dans cette région. Par patrouilles, nous nous repliâmes sur Perpignan.

« Sur le terrain de la Salanque, à partir du 26 juin, le Colonel Pennes, qui s'était improvisé Commandant de la Base, faisait garder les avions par des Tirailleurs Sénégalais.

« Ma décision de m'évader ayant été prise une fois pour toutes, j'observais la situation pour profiter d'une occasion propice. En attendant, comme beaucoup d'officiers se faisaient démobiliser, quelques camarades et moi-même encadrâmes les Compagnies de l'Air et les tronçons de Compagnies qui s'étaient trouvées repoussées dans les Pyrénées-Orientales.

« Le 11 août 1940, réserviste de la classe 1934, je fus démobilisé.

« Ma famille se trouvant en zone occupée, je passai la ligne de démarcation pour aller voir ce qu'il était advenu d'elle. Etant fils unique, je restai en zone occupée deux mois pour veiller sur la situation des miens.

« Je fis ensuite mes adieux, et le 20 novembre 1940, je partis pour rejoindre les Forces Alliées.

« Je quittai Paris avec un camarade (l'Aspirant aviateur Louchet, du GC I/3), démobilisé lui aussi.

Nous passâmes la ligne de démarcation en rase campagne, à la nuit (à

Lissay-Lochy, près d'Avord). Nous traversâmes un bois sillonné de patrouilles allemandes d'un côté, de l'autre par des patrouilles de gardes mobiles françaises.

« Arrivés en zone libre, nous poursuivions notre plan (qui était de gagner l'Afrique et de rejoindre les Alliés sur ce continent). Nous allions à Marseille.

« Pour s'embarquer pour l'Algérie, il fallait, à l'époque, un sauf-conduit. Pour l'obtenir, il fallut montrer nos fascicules de démobilisation. Le Commissaire du Corps, voyant que nous étions pilotes de chasse, refusa tout net.

« Louchet falsifia une feuille de démobilisation. Moi, avec une carte d'identité qui me déclarait domicilié à Alger, j'arrivai à obtenir, à la Préfecture de Marseille, un sauf-conduit (en effet, je suis né et j'ai vécu à Alger jusqu'en 1934).

« Le 30 novembre 1940, nous embarquâmes pour Oran. Nous mîmes pied en terre d'Afrique le 2 décembre. De là, nous nous rendons à Colomb-Béchar, où nous savions trouver des amis et des complicités.

« L'un et l'autre, nous étions partis avec très peu d'argent. Il nous restait à notre arrivée à Colomb-Béchar, environ 1.700 francs. Un plan rapide s'imposait.

« Louchet entra comme Ingénieur au Chemin de Fer Transsaharien, pour y, gagner de l'argent, et trouver des moyens d'action. Moi, je partis à l'aventure tout de suite, avec les 1.700 francs.

« J'avais décidé de traverser le Sahara, de gagner le Niger, de descendre à Porto-Novo (Dahomey). En cours de route, je devais sauter du chemin de fer qui, au Dahomey, longe la frontière du Nigeria (ligne de Tchaourou à Porto-Novo) et gagner, à pied, le premier centre habité de cette colonie anglaise.

« Avec d'excellents amis, je fabriquaï à mon nom véritable de faux papiers. J'avais un faux sauf-conduit, une fausse profession de marchand prospecteur en huiles, de fausses lettres de commandes de maisons inconnues, etc.. Fin décembre, je quittai Colomb-Béchar, avec un camion qui m'avait été fourni par de bonnes complicités et je partis pour une traversée du Sahara, par la piste du Tanezrouf.

« L'autre chauffeur avait un travail licite et parfaitement justifié à Niamey. Il y avait avec nous un graisseur arabe. Sept jours après, nous étions à Gao, sur le Niger. Nous avons passé les différentes étapes du Sahara, de nuit.

« A Gao, il me fallut affronter le Commissaire de Police car la piste de Gao à Niamey avait des postes difficiles à éviter.

« En cours de route, j'avais modifié mon plan et j'avais décidé d'arriver à Niamey de nuit, de repartir tout de suite par le fleuve et de passer en Nigeria avec une pirogue. A Niamey également, j'avais des adresses de personnes à qui je pouvais me confier en toute sécurité.

« Deux jours après, le soir, nous arrivions à Niamey. Il ne me restait plus que 170 Kms pour rejoindre les Alliés.

« Niamey n'était pas prévenu de mon arrivée, car j'étais parti

subrepticement de Gao. Devant Niamey, je trouvai un cordon de tirailleurs qui entourait la ville. Il y avait la fièvre jaune et la ville était isolée. On nous laissait bien entrer, mais je savais déjà que je ne pourrais plus en sortir que lorsque la quarantaine serait levée. Le succès de l'aventure dépendait beaucoup d'une grande rapidité d'exécution. Je compris à cet instant que cet événement imprévu faisait tout échouer.

« J'entrais néanmoins dans la ville.

« Dès mon arrivée, je me rendis chez les gens qui pouvaient m'aider. La personne la plus importante ne rentrait que le lendemain d'un déplacement en brousse qu'elle avait entrepris une semaine auparavant. Les autres n'osaient agir.

« L'insuccès s'affirmait de plus en plus. Le lendemain, je pensais qu'il valait mieux que les autorités ne me découvrent pas d'elles-mêmes, et qu'il était préférable d'aller déclarer moi-même ma présence à Niamey (à l'entrée de la ville, la veille, je m'étais dissimulé dans le fond du camion).

« J'allai chez le Commissaire de Police montrer mon sauf-conduit, mes papiers et débiter mon histoire de marchandises. Le Commissaire m'écouta aimablement, ne dit rien et m'assura qu'il allait présenter mon sauf-conduit pour le faire tamponner au Palais du Gouverneur. Je pensais l'avoir tout de suite, mais, la journée passa sans que j'entendis parler de quoi que ce soit. Le lendemain, je commençais à être inquiet et la personne qui devait m'aider étant rentrée, je lui demandai de me procurer une pirogue et des noirs pour filer la nuit même. (Le silence des autorités commençait à être bizarre).

« Elle fit venir un Chef noir qu'elle connaissait bien et lui transmit ma demande. Le noir lui répondit qu'on avait fait savoir à toutes les tribus, la nuit précédente, qu'un blanc cherchait à passer en Nigeria. Il y avait une somme d'argent offerte pour sa capture. De plus, les Chefs des villages étaient menacés d'être fusillés si ce blanc passait. Je compris alors que j'étais en résidence surveillée. L'aventure était finie.

« Le Gouverneur me laissait dans l'ignorance de ses intentions, mais j'appris, par des amis, qu'on avait télégraphié en Algérie et qu'on attendait des renseignements sur moi. Je voulus essayer alors de détecter le réseau des sbires qui me surveillait. J'avais rencontré, dans la rue, un jeune fonctionnaire que j'avais connu autrefois comme étudiant au quartier latin à Paris. Il était de ceux qui, au moment du ralliement du Tchad aux Forces Alliées, avait sollicité son retour en France. Je m'arrangeai pour qu'il m'invite à venir habiter sa case.

« Lorsque je fus installé chez lui, je lui demandai de me faire faire un tour dans sa pirogue sur le Niger le jour suivant.

« Le lendemain, à peine avions-nous quitté la rive, qu'une bande de Noirs se mit à gesticuler, à crier. Il y en avait dans tous les coins. Certains couraient vers le Commissariat pour signaler mon esquisse d'évasion. Le jeune fonctionnaire intrigué revint, se rendit au Commissariat et apprit du Commissaire ce qui se tramait à mon sujet. Il venait d'y avoir, à Niamey, vingt jours auparavant, une évasion célèbre d'un Colonel français (ce Colonel, dont je ne me reconnais pas le droit de citer le nom dans ce rapport, est mort héroïquement à la tête de son régiment en Abyssinie). Quelques jours avant, un fonctionnaire avait tenté de s'évader. On l'avait rattrapé à la frontière. On me soupçonnait de vouloir en faire autant.

« Le Commissaire me rencontra à l'Hôtel de la Compagnie Transsaharienne, et me dit ouvertement cette fois que j'étais arrêté, mis en résidence surveillée et que je ne devais pas essayer de quitter Niamey. Il ajouta que, si je ne me tenais pas absolument tranquille, il serait obligé de m'interner dans un camp de concentration près de Niamey. Il me dit qu'il avait failli être relevé de ses fonctions à la suite des évasions précédentes mentionnées plus haut. Le fait d'avoir à me surveiller le rendait horriblement inquiet. Moi, l'idée de voir arriver les nouvelles d'Alger me concernant ne me faisait guère sourire. Je voyais la prison de Dakar se rapprocher dangereusement.

« J'attaquai donc le Commissaire d'une nouvelle façon. Je lui dis, qu'après tout, il valait mieux que je rentre en Algérie et que, cette fois, je me munisse de tous les visas nécessaires à mes affaires (il venait de me dire que ce qui l'avait amené à me suspecter, c'était l'absence du numéro à l'encre rouge d'enregistrement du sauf-conduit du Ministère de l'Intérieur).

« Je sentais qu'il n'avait qu'une envie : c'était de me voir loin du territoire qui était sous son contrôle. (L'enquête d'Alger menaçait de durer un certain temps).

« Il me questionnait avec insistance, utilisant toutes les ruses pour me faire avouer que j'allais rejoindre les Alliés. Bien entendu, je continuais à nier énergiquement.

« Il alla conférer avec le Général Falvy et vint m'avertir qu'il me conduirait sous escorte à l'autocar Transsaharien qui, une fois par semaine remonte en Algérie.

« Le Commissaire m'amena au bas de la voiture et me fit monter à côté du chauffeur. Il me prévint que mon passage serait contrôlé aux postes d'Anongo et de Tillabery sur le Niger.

« C'est ainsi que je fus expulsé et renvoyé vers l'Afrique du Nord, fin janvier 1941.

« Mais le Sahara est grand ; on y entre et on en sort assez discrètement pour peu qu'on veuille s'en donner la peine. Les autorités d'Algérie ne me virent pas figurer sur la liste des passagers à l'arrivée du car à Colomb-Béchar. Pourtant, je regagnai tout de même Colomb-Béchar, où je vécus quelques jours, tranquille, chez mon ami l'Aspirant Louchet.

« Celui-ci était Ingénieur au Transsaharien, sous les ordres d'un Directeur d'Entreprise, appelé Monsieur Giran. Il avait rencontré là un autre camarade aviateur, l'Aspirant Jourdain qui, lui aussi, cherchait à s'évader.

« Me sentant dans une situation fort précaire, j'essayai de mettre sur pied une autre évasion. A nous trois, nous fîmes une tentative de vol d'avion qui avorta et qu'il serait oiseux de raconter ici.

Voici le récit de mon évasion elle-même, puisque la tentative que je fis cette fois réussit et me permit de rejoindre les Forces Combattantes alliées.

*

* *

« En ce mois de janvier 1941, il existait, à Colomb-Béchar, un grand nombre de personnes destinées à la Résistance, et qui favorisaient de leur mieux les évasions de ceux qui voulaient aller continuer la guerre aux côtés de l'Angleterre.

« Pour abréger, voici ce qui se passa un soir dans cette ville du Sud Algérien :

« Un Commandant des Affaires Indigènes du Bou Denib (Maroc) venait d'arriver avec une voiture assez fatiguée, mais équipée pour les randonnées sahariennes. Ce commandant s'appelait Lanusse ; il venait d'être mis en congé d'armistice et prétendait qu'il se rendait en voyage d'études géologiques du côté du Niger. Il était accompagné de trois aviateurs marocains. Il fut repéré par deux de nos amis cherchant à s'évader. Comme l'un de ces amis l'avait connu autrefois, il aborda franchement la question avec lui.

« Le Commandant Lanusse, mis en confiance, finit par avouer qu'il cherchait à s'évader du côté où je venais d'échouer. Les amis lui racontèrent mon aventure, et il voulut me connaître. Nous nous comprîmes tout de suite. Il venait de rater une tentative du côté de Tanger, moi j'avais subi un échec dans le Sud. Seule restait la possibilité de s'échapper vers l'Est. Nous décidâmes donc de tenter de gagner le Tchad par le Sahara, le Nord du Niger, le désert de Ténéré et le Tibesti. Louchet et Jourdain furent mis au courant, et acceptèrent de faire partie de l'expédition. Il y avait 80 % d'inconnu dans cette aventure, mais cela les séduisait. Le Commandant Lanusse fit négocier par Louchet et Jourdain l'achat de la vieille voiture du Caïd de Colomb-Béchar et, avec ce matériel de fortune, nous partîmes dans les tout premiers jours de février 1941.

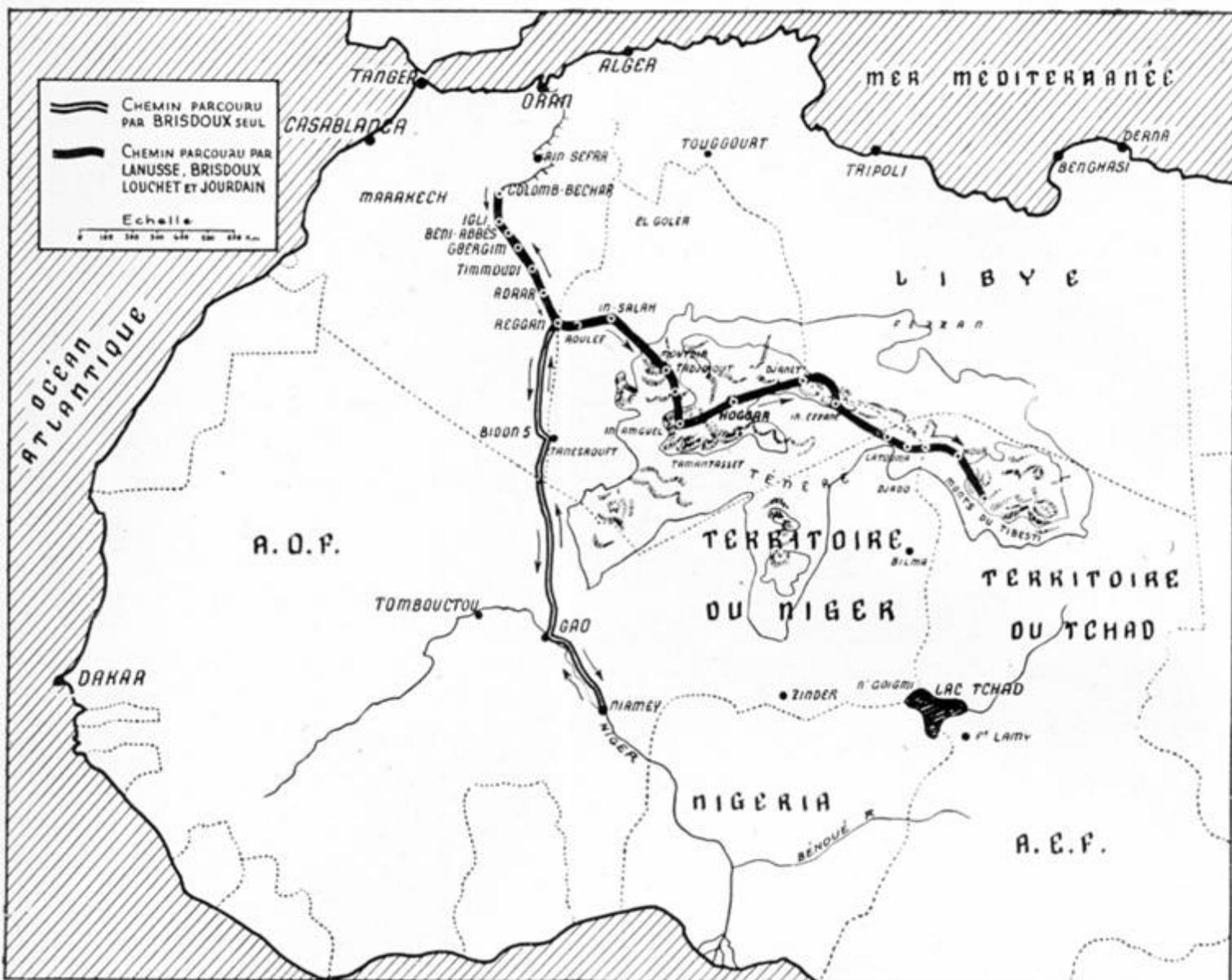
« Nous descendîmes parallèlement à la piste de Tanezrouf, bien décidés à éviter tous les postes. A Reggan, nous avons un ami qui devait ravitailler nos fûts d'essence. Nous y arrivâmes assez vite, quoique le voyage fut rude. Nous savions, par cet ami, que notre présence n'était pas passée inaperçue et que, vers le Sud, nous serions sûrement attendus pour être interrogés sur notre activité. Nous fîmes donc le plein de nos fûts et nous partîmes carrément plein Est. Nous évitâmes Aoulef et nous nous dirigeâmes vers In Salah ; nous avons contourné la ville, et nous sommes allés nous installer entre les dunes. La nuit, nous avons fait une incursion qui nous a permis de refaire le plein complet de nos bidons d'essence, d'une manière que je ne tiens pas à exposer ici...

« Nous sommes ensuite repartis vers le Sud, en direction d'Arak, où nous savions qu'il y avait aussi un autre dépôt d'essence dont nous pourrions tirer profit. Malheureusement, à 100 Kms au Sud d'In Salah, l'arbre de roue d'une des voitures se rompit, et nous fûmes immobilisés là vingt-deux jours. Pendant, ces vingt-deux jours, il nous fallut boire l'eau croupie et magnésienne d'un puits temporaire que nous avons trouvé à 4 Kms de l'endroit où nous étions immobilisés.

« Avec des outils de fortune, nous sommes enfin arrivés à remplacer la pièce cassée, après avoir presque entièrement démonté la vieille voiture.

« Là non plus, notre présence ne passa point inaperçue. Le Commandant Lanusse alla donc à In Salah faire une visite au Commandant du

Cercle. Il fit du ravitaillement et apprit, au cours de cette visite, qu'il était arrivé un radio demandant au Commandant du Cercle d'arrêter et d'interroger ces suspects qui se trouvaient dans la région. Le Commandant Lanusse raconta qu'il était en mission pour le compte du Chemin de Fer Transsaharien, montra quelques-uns des faux papiers dont nous nous étions munis, et il partit précipitamment.

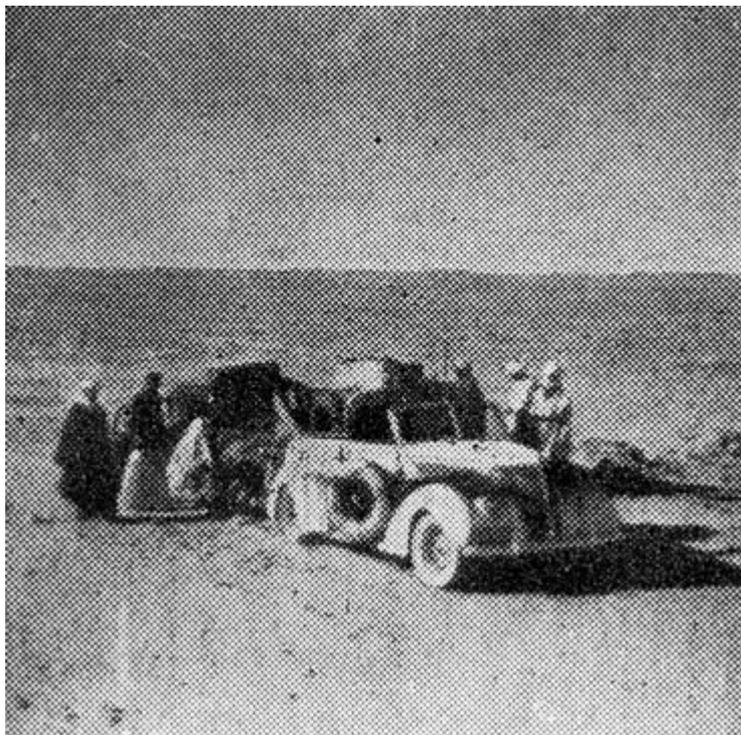


Carte de l'Afrique avec l'itinéraire de l'évasion du Lieutenant BRISDOUX par Janine LOUCHET

« Nous levâmes le camp et continuâmes à descendre vers le Sud. Nous étions sur la piste de Tamanrasset. Arrivés à Arak, nos bidons se remplirent à nouveau d'essence !!!

« Comme nous avons eu des centaines et des centaines d'ensablements, et qu'il fallait décharger, pousser, creuser, tirer, recharger, etc., nous avançons lentement. Les pneus crevaient ou éclataient et nos

rechanges diminuaient. La question de l'eau était notre souci constant, car, pour éviter d'aller dans les postes, il fallait se contenter de l'eau croupie ou magnésienne des puits secondaires. Depuis longtemps, nous avons déjà tous la dysenterie. Il fallait trouver les puits, et, sans la virtuosité du commandant à naviguer dans le Sahara, aurions-nous raté un point d'eau que le voyage se serait arrêté à tout jamais. Le fait d'avancer lentement nous sauva d'être pris. Car, depuis le départ d'In Salah, nous savions que le réseau de surveillance se resserrait autour de nous.



« Après Arak, nous avons décidé de repartir plein Est à nouveau, et de traverser le Nord du Massif du Hoggar. Et voilà qu'au moment d'abandonner la piste de Tamanrasset, que nous avons empruntée pendant un certain temps, nous découvrons des traces de roues toutes fraîches, datant de vingt-quatre heures à peine, et allant aussi vers l'Est. Nous n'étions guère rassurés. (J'avais omis de signaler que le Commandant Lanusse parlait, non seulement l'arabe, mais aussi le berbère — moi-même, je parle arabe).

« Nous roulions de nuit à ce moment-là. Tout à coup, nous tombons sur un village targui. Nous nous arrêtons et tâchons de nous renseigner auprès des Touaregs. Après une conversation pénible et laborieuse, il nous est dit, que, si nous cherchons le Capitaine qui est en voiture, il est déjà passé et retourné d'où il venait. C'est le Commandant du Cercle de Tamanrasset qui rôde ! Notre lente avance nous avait heureusement sauvés. Nous continuons vers l'Est, mais par suite de la configuration encaissée du pays, nous sommes, sans le vouloir, amenés au poste d'Ideles, où se trouvent quelques méharistes des Troupes Auxiliaires.

« Nous entrons dans la cour du poste, que nous prenons pour un bordj indigène. C'est toujours la nuit. Deux touaregs se précipitent sur les marchepieds de la voiture du Commandant avec un air hostile. Le Commandant et Jourdain les repoussent, emballent le moteur, virent

rapidement et ressortent. Je les suis, à quelques mètres, dans la deuxième voiture. Nous fonçons à toute vitesse vers le large, toujours en direction de l'Est, et le voyage continue, avec pannes, ensablements, reconnaissances à pied, transport de la cargaison à dos d'hommes pour permettre aux voitures allégées d'avancer.

« Dans cette région, une catastrophe nous attend : une de nos voitures, dans un terrain très accidenté, se brise complètement. Il faut l'abandonner. Nous perdons, à cause de cela, quelques jours à prélever des pièces, transborder tout ce que l'on peut emmener dans l'autre voiture. Et nous repartons tous les sept (les trois marocains sont toujours avec nous), sur l'unique et dernière voiture. L'issue de l'aventure semble des plus incertaines, et nous ne sommes encore que dans le Hoggar. Nous rationnons notre eau, car nous ne savons pas si nous pourrions atteindre le puits qui se trouve dans la région du Fort Gardel. Pour naviguer, nous avons des cartes et des croquis du Sahara. Mais toutes les cartes de ces pays-là sont fausses. En effet, au débouché, sur une hamada, nous apercevons devant nous un poste que nous ne nous attendions pas à trouver là, car il n'était pas signalé sur la carte : le poste de Serouanout. Notre mésaventure avec notre deuxième voiture nous a encore une fois sauvés. Le poste est habité par un gardien Targui, mais le matin de ce jour, il y avait encore là une compagnie méhariste ! Elle est partie faire une tournée dans la région.

« Ayant ravitaillé en eau, nous repartons en direction de Djanet (Fort Charley) située à la frontière de Libye dans le Tassili des Adjers. (A Djanet aussi il y a de l'essence... à nous de la découvrir).

« Nous sommes moins inquiets pour un temps, Djanet n'a pas encore été avisée de la possibilité de notre présence, car on nous croit probablement encore en train de tourner en rond dans le, Hoggar. De plus, nous savons pouvoir trouver, à Djanet, quelques indigènes Senoussistes qui pourront nous aider par l'intermédiaire de nos Marocains.

« Nous avons cependant décidé d'éviter Djanet et de continuer directement vers le poste d'In Ezzane, toujours dans la direction de l'Est. Malheureusement, voyager n'est pas facile dans ce pays, et par suite des obstacles rencontrés, notre marche fut retardée et notre provision d'eau s'épuisa. C'est lorsque nous sentîmes que nous ne pourrions plus résister à ce manque d'eau, que nous nous décidâmes à pénétrer dans les quartiers extérieurs de Djanet. Nous nous hâtâmes de faire de l'eau dans un jardin arabe. Nous serions repartis tout de suite si notre présence n'avait pas été remarquée par les gens de la garnison ; mais, c'est le contraire qui se produisit : un officier vint nous voir et interrogea le Commandant. Celui-ci exhiba un grand nombre de faux papiers qui cadraient avec la situation et raconta, avec un air assez mystérieux, que nous étions en mission secrète pour inspecter la nouvelle frontière de Libye fixée par l'armistice de juin 1940. Il ajouta que c'était la raison pour laquelle notre arrivée n'avait pas été signalée par la radio. Il ne fallait pas que les Italiens de Chat (à 80 Kms de là) se doutassent de quelque chose.

Le fait que nous ayons pu parvenir dans ce coin reculé de l'Afrique sans que les officiers de Djanet le sachent, rendit nos explications vraisemblables. Nous quittâmes Djanet et nous nous rendîmes vers le poste d'In Ezzane. Nous dûmes traverser des régions de plus en plus sauvages et d'aspect tourmenté.

A In Ezzane, le poste était commandé par un sous-officier et un brigadier radio. Nous leur racontâmes la même histoire. (Djanet n'avait pas encore eu le temps d'obtenir des renseignements sur nous !)

Nous étions maintenant à la frontière du Niger nord. Devant nous, s'étendaient des régions absolument désertiques dont nous ne savions rien. Ayant interrogé des Touaregs du poste d'In Ezzane, il nous fut répondu que, de mémoire d'homme, on n'avait jamais entendu parler d'Européens ou d'indigènes qui soient partis d'où nous étions, pour essayer d'atteindre un des postes avancés du Niger.

« La région qu'il fallait traverser était la partie Nord du désert du Ténéré. Nulle caravane ne s'aventurait là, car on n'y connaissait aucun point d'eau.

« Nous décidâmes de tenter notre chance par là. Derrière nous, on devait commencer à s'agiter. Et par ailleurs, il nous restait juste assez de carburant pour atteindre les environs de la frontière du Tchad. Nous avons compté qu'avec un peu de chance, nous traverserions en trois jours. Au bout de cinq jours, nous étions à peine parvenus au milieu, et nous n'avions plus d'eau. Le pays était infernal, hérissé de pierres et de rochers, entrecoupé de grandes étendues de sable. Il fallait contourner, déblayer, grimper, creuser, etc.. Or, si l'eau nous était indispensable pour vivre, il en fallait surtout une très grande quantité pour le radiateur de la voiture. La chaleur du jour, le froid de la nuit l'avait mise dans un triste état.

« Nous entrâmes en territoire Libyen pendant un bon moment dans l'espoir de trouver quelque chose.

« Un soir, vers minuit, nous nous arrêtâmes, découragés, et nous dormîmes. Nous étions dans une espèce de forêt pétrifiée. Au matin, à 20 mètres de nous, quelque chose qui ressemblait à un puits. Un coup d'œil au fond : il était à sec.

« Notre seule chance était de creuser. Après quelques heures de travail, nous trouvâmes enfin de l'eau ! Nous pûmes ainsi continuer.

« Dans notre direction de marche, nous nous attendions à trouver le poste de Madamka (dans le Nord du Niger). Nous ne savions absolument pas, à la suite de la guerre, par qui il était occupé, par les Français ou les Italiens. Comme nous arrivions d'une direction légèrement Nord-Ouest, la garnison du poste se tenait aux créneaux, les fusils et fusils-mitrailleurs pointés vers nous et suivant nos mouvements. Nous pûmes parlementer avec le Sergent-Chef qui commandait le poste. Il nous prenait pour des Italiens, malgré le képi du Commandant Lanusse. Nous eûmes toutes les peines du monde à lui faire croire nos histoires fabriquées. Pour abréger la description de cet épisode (qui fut l'un des plus délicats de notre aventure), il nous laissa faire de l'eau, nous escorta un moment dans notre direction de marche et s'en retourna. Il nous avait dit, avant de nous quitter, qu'il avait prévenu par radio le "Groupe nomade de N'Guigmi".

« A n'en pas douter, la poursuite allait commencer.

« Il nous restait à atteindre un point d'eau appelé Latouma, et une dernière randonnée nous menait à la frontière du Tchad. Nous avons été prévenus par le Chef de Madama (chef de poste) que nous rencontrerions un

élément mobile de son poste qui faisait une patrouille dans la région où nous allions. Un Sergent-Chef le commandait, il avait avec lui une dizaine de noirs.

« Nous rencontrâmes le Sergent-Chef et sa troupe, cantonnée dans un bosquet épineux. Nous voyant arriver de Madama, il ne douta pas un instant que notre situation ne soit régulière. Il nous demanda même de venir avec nous jusqu'au puits d'Afafi, que nous prétendions aller inspecter, et qui se trouvait à proximité de la frontière du Tchad. Pour ne pas éveiller sa méfiance, nous acceptâmes, et il monta en surcharge avec un partisan. Il avait des hommes à Afafi. La troupe actuelle devait rejoindre à marches forcées par des raccourcis. Leur vitesse de déplacement était équivalente à la nôtre ; car la nature du terrain ne nous permettait pas d'aller beaucoup plus vite qu'un chameau au trot. Comme nous nous doutions que les troupes méharistes du Niger étaient maintenant alertées, nous nous hâtâmes de gagner le puits de Latouma. Nous pensions l'aventure en bonne voie, car la frontière du Tchad était à distance raisonnable maintenant, lorsqu'en quittant le puits de Latouma, le demi-arbre arrière droit de la voiture se rompit.

« C'était une catastrophe...

« Nous avons bien un arbre de rechange, mais il n'était pas du type qu'il fallait pour cette voiture. Néanmoins, nous fîmes une réparation fantaisiste. Après avoir chauffé et décémenté l'acier de la portée du pignon (qui s'emboîtait dans le différentiel), nous la diminuâmes avec un bout de lime et un silex. Nous bloquâmes tous les pignons du différentiel. La voiture marchait, mais les deux roues tournaient dans le même sens. Cette réparation héroïque fut exécutée grâce à l'habileté de l'Aspirant Jourdain, qui possédait un remarquable talent de mécanicien amateur. L'histoire de cette réparation fut, par la suite, célèbre au Tchad.

« Ce contretemps nous avait fait perdre trois jours. Nous avons travaillé malgré un épouvantable vent de sable qui ne cessa qu'au moment du départ.

« La dernière étape, qui nous permit d'arriver au puits d'Afafi (situé près de la frontière du Tchad), fut extrêmement pénible, le terrain était très accidenté, car nous approchions des premiers contreforts du Tibesti.

« Le soir de notre arrivée à Afafi, le sergent-chef qui était avec nous ne se doutait toujours de rien. Nous avons tiré de lui les renseignements que nous voulions sur la situation approximative du "Premier Poste Français Libre" qu'il nous fallait atteindre au Tchad. Nous savions que nous avions encore quelques centaines de kilomètres possibles pour arriver au but. Dans ces pays, il est très difficile d'obtenir une évaluation exacte des distances.

« Nous nous couchâmes, décidés à repartir à l'aube le lendemain, car pendant le temps que nous avons perdu et depuis que la radio de Madama avait signalé notre fuite, le groupe nomade du Niger avait dû faire du chemin. Pendant la nuit, nous entendîmes un méhariste qui arrivait au trot vers le puits. Nous n'y prêtâmes pas attention. Nous perçûmes des allées et venues, des bruits, des chuchotements. On tirait de l'eau du puits sans arrêt !

« Le Commandant Lanusse dormait dans une paillote à 100 m. du puits, Louchet, Jourdain et moi dormions par terre à 50 m. de la paillote. Les Marocains étaient à 100 m. de la paillote et du puits. « A 5 heures du matin, mes camarades et moi nous nous levons et décidons d'aller tenter une

reconnaissance de notre route vers l'Est. Au moment de partir, nous voyons le Sergent-Chef armé de son mousqueton et suivi de sa troupe en armes, pénétrer dans la paillote. Intrigués, nous y allons aussi. Le Commandant nous dit : « Messieurs, le Sergent-Chef nous arrête ! Il est arrivé cette nuit un messenger détaché en avant par le groupe nomade du Niger, pour lui porter des ordres.

« Le Sergent-Chef nous dit qu'il avait été informé que nous tentions de passer chez les Anglais, et qu'il nous faisait prisonniers. Le sentiment que nous avons, mes camarades et moi, était qu'il était stupide d'être pris au moment de réussir et après une randonnée de plusieurs milliers de kilomètres.

« Pour ma part, j'étais sur le qui-vive, et prêt à n'importe quel coup de force ! Nous étions sept, ils étaient une vingtaine ; nous avons trois revolvers, ils avaient vingt mousquetons et 1.400 cartouches. Et pourtant il fallait réussir !

« Le Sergent-Chef nous pressait de partir. Il avait fait seller des chameaux et il nous donnait l'ordre de monter dessus pour redescendre le Niger à la rencontre du groupe nomade.

« La situation devenait de plus en plus sérieuse. Je sentais qu'il fallait tenter n'importe quoi. Nous avons aperçu, du côté du Tchad, deux noirs avec leurs chameaux. Nous savions qu'ils étaient des partisans de "l'autre côté". Louchet me voyant très tendu, tout prêt à faire n'importe quoi, me dit à voix basse : « Il faut que l'un d'entre nous parte de l'autre côté, se procure un chameau et gagne le premier poste Français Libre que nous voulions atteindre ». Il ajouta : « Si c'est toi, fais-toi attacher sur un chameau et trotte sans arrêt jusqu'au poste. De là, ils enverront un peloton ou un avion pour nous délivrer. Car pour redescendre jusqu'à Zinder, cela prend un bon bout de temps ».

« C'était un projet insensé qui n'avait aucune chance de réussir. Mais, je voulus le tenter quand même. Je sortis de la paillote sous le prétexte d'avertir nos Marocains. Les méharistes me surveillaient très distraitement, très intéressés par les mimiques de la discussion qui se déroulait à l'intérieur de la paillote.

« Par un lent mouvement, je m'arrangeai pour gagner la montagne au pied de laquelle nous nous trouvions et, en me dissimulant parmi les rochers, je commençai l'escalade vers la liberté. Quarante minutes après, j'arrêtai ma course accélérée pour reprendre mon souffle et regardai vers le bas de la pente. Deux méharistes commençaient l'escalade pour me rattraper. Ils ne me voyaient pas encore.

« Je cherchai un coin pour me dissimuler. J'étais, à ce moment-là, au bord d'un à-pic. A 1 m. 50 plus bas, deux petites arêtes de rocher, je me laissai glisser entre ces deux saillants, calai mes deux pieds comme je pus, rabattis mon chèche couleur de sable sur ma tête et attendis. Les noirs passèrent près de moi sans rien remarquer, j'étais terriblement inquiet. J'attendis environ une heure, ma position était fatigante, et il me fallait envisager autre chose pour ne pas tomber dans la gorge qui était au-dessous de moi.

« Au moment où j'allais remuer, j'entendis un éboulis de cailloux au-dessus de moi, le dé clic des leviers de mousquetons et un ordre : "Iallah !"

(Allez !). Je remuai très lentement la tête, baissai mon chèche et vis mes deux poursuivants qui me tenaient en joue. Je remontai sur le bord de la pente. Mes deux noirs ne savaient pas que j'avais mon revolver. Je mis une main dans ma poche. Je pensais qu'en tirant rapidement, je pourrais peut-être les abattre. Mais, c'était une solution que je n'aimais pas, bien que la perspective de la prison coloniale ou du camp de concentration ne me parût pas souhaitable.

« De plus, mes camarades, prisonniers dans la paillote, entendant des coups de feu, se seraient peut-être livrés à une action désespérée, qui aurait fait tourner l'aventure au tragique. Je revins vers la paillote, suivi par les deux méharistes.

« Mes camarades étaient en discussion violente avec le Sergent-Chef, lui reprochant d'avoir donné l'ordre à ses noirs de tirer sur moi s'il le fallait. Nous sentions tous que la situation était un peu plus favorable, car le Sergent-Chef n'osait plus nous faire monter sur les chameaux. Il craignait quelque action de notre part en cours de route. Il préférait, maintenant, attendre l'arrivée du groupe nomade sur place.

« Le Commandant Lanusse était en uniforme, nous, nous étions vêtus à l'indigène. Pour troubler l'esprit des noirs, nous revêtons chacun notre veste d'officiers. Les noirs, voyant devant eux un Commandant, un Lieutenant et deux Aspirants, ne comprenaient plus rien à la situation. Nous recommençâmes à circuler autour du puits, à nous promener en nous en éloignant de plus en plus.

« Le Sergent-Chef pensait que, si nous cherchions à partir vers le Tchad, nous ne trouverions pas de point d'eau probablement avant des centaines de kilomètres. La nuit précédente, dès l'arrivée du méhariste, il avait fait complètement assécher le puits en puisant de l'eau pendant des heures. Or, Afafi était un puits temporaire qui mettait plusieurs heures à se remplir. D'autre part, il ne fallait pas songer à remplir les outres, car les méharistes auraient compris que nous cherchions à partir.

« Après avoir habitué le Sergent à nos allées et venues, nous prîmes la décision de partir vers les montagnes du Tibesti. Nos outres n'avaient plus en tout que six à sept litres d'eau. Nous étions sept, cela ne faisait pas beaucoup pour chacun. Nous déclarâmes que nous allions nous promener un peu en attendant l'arrivée du groupe nomade. Et nous partîmes avec nos outres presque vides.

« Le Sergent-Chef pensait qu'il pourrait aisément nous rattraper au cas où nous ne voudrions pas revenir. Il ne connaissait pas la volonté qui peut animer les gens dans les situations désespérées.

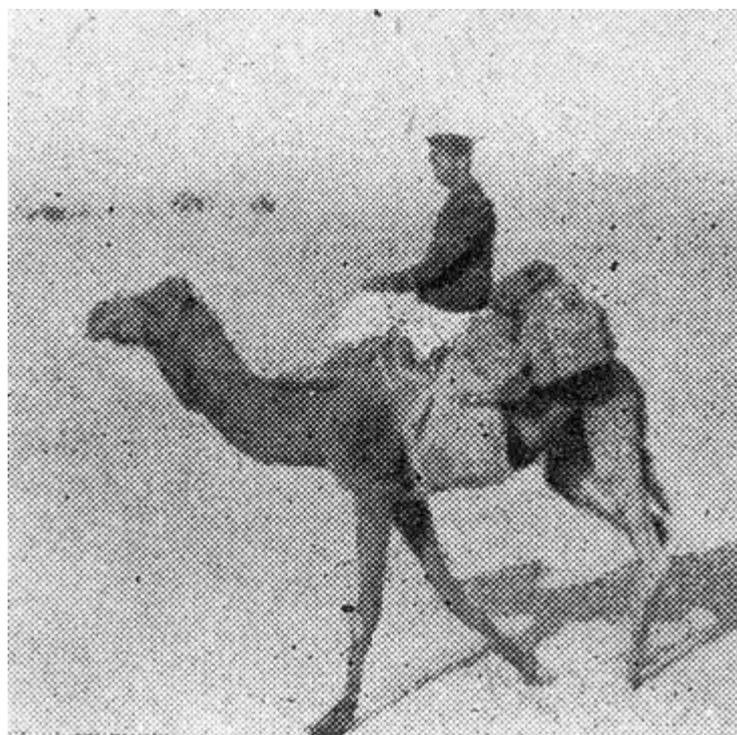
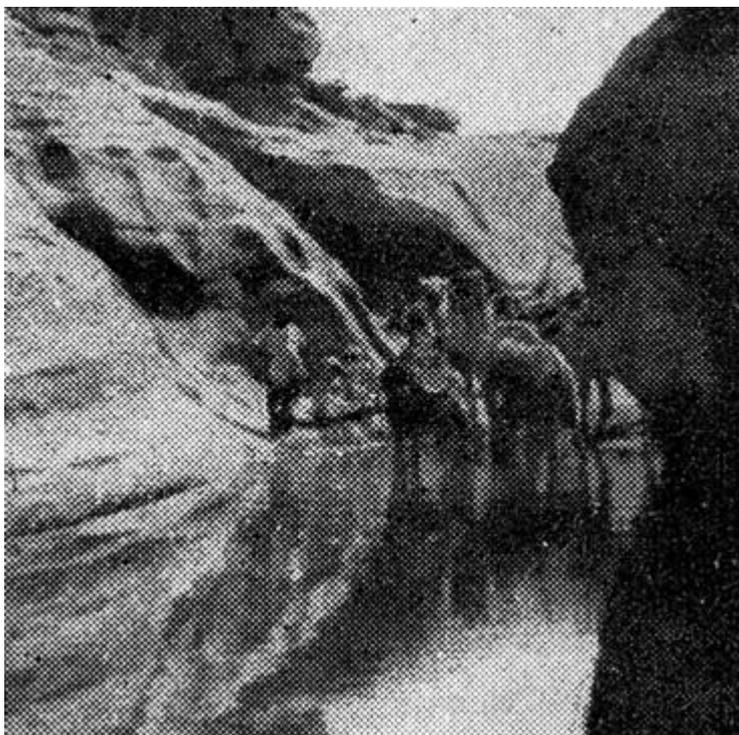
« Dès que nous eûmes vu disparaître le puits au détour d'un petit massif, nous nous mîmes à marcher à toute vitesse, passant des étendues de sables aux passages rocaillieux pour brouiller nos traces. Les deux noirs, partisans du Tchad, mentionnés plus haut, nous suivaient à distance.

« Pendant des heures et des heures, nous marchâmes ainsi sans boire. La chaleur était intenable et nous ne pensions plus à rien, sinon à marcher encore. A la nuit seulement, nous fîmes halte après avoir cherché un coin sûr pour nous coucher.

« La nuit passa. Au matin, les deux noirs qui nous avaient suivis nous

firent comprendre qu'ils pourraient nous amener des chameaux et peut-être trouver un peu d'eau dans une guelta. Nous attendîmes le retour des noirs, toujours sans boire. Quelque dizaine d'heures après, ils revinrent avec six chameaux (deux marocains devaient monter sur le même chameau). Ils apportaient aussi une petite quantité d'eau ; mais cela n'était pas un gros apport, car il fallait maintenant les répartir entre neuf personnes.

« Vers les 5 heures du soir, notre caravane se mit en marche. Nous allions vers le Nord, c'est-à-dire vers la Libye, car la route vers le poste de Wour (au Tchad) nous était barrée par des massifs infranchissables à dos de chameau. Il nous fallait passer par des massifs moins élevés et ensuite redescendre plein Sud. Toute la nuit, nous fîmes de la montagne, à dos de chameau. Nous nous reposâmes deux heures avant le lever du jour, et nous repartîmes à l'aube. Nous fîmes dix heures de trot de poste sans nous arrêter. Le soleil était abominablement chaud, et nous avions de moins en moins de forces. La ration d'eau était, pour chacun, de la valeur d'un verre, à midi, au moment où la chaleur atteint son maximum.



« Après quatre heures de repos, nous repartîmes pour dix heures de trot. Nous étions de plus en plus affaiblis. Le fait de trotter sans arrêt était notre seule chance de ne pas être rattrapés. (Les méharistes ne nous croyaient sûrement pas capables de cela). Nous avions une soif impossible à décrire...

« Après une autre trotte d'une dizaine d'heures (nous n'avions plus d'eau depuis longtemps), il fallut s'arrêter, nous ne pouvions plus avancer... Nous pensions être à environ 70 Kms de ce fameux poste de Wour que nous cherchions à atteindre. Notre ultime chance était d'envoyer un des partisans noirs prévenir le poste de l'endroit où nous nous trouvions. Il partit au trot.

« Dix-huit heures après, en plein milieu de la nuit, alors que nous dormions en rêvant d'un bon verre d'eau, nous entendîmes le bruit d'un détachement monté sur chameaux. Si ça avait été les méharistes du Niger, ils

nous auraient faits prisonniers sans difficulté.

« Heureusement, c'était nos amis. Le détachement était composé de quelques noirs commandés par un caporal-chef noir. Ils apportaient 400 litres d'eau, des cigarettes et une lettre de bienvenue. Nous avons gagné la partie...

« Nous continuâmes à descendre paisiblement et nous arrivâmes une dizaine d'heures après au poste de Wour où le Capitaine Sarrazac, qui commandait la région, nous fit un accueil inoubliable !...

« Tout le Tchad était au courant de la chasse qu'on nous faisait de l'autre côté de la frontière, car les postes d'écoute avaient intercepté les messages qui s'échangeaient entre les postes et le Groupe Nomade du Niger pour signaler notre position.

« Quelques jours après, nous nous mîmes en route vers le Sud, avec nos bons chameaux. Le poste suivant était Zouar.

« A notre arrivée, nous eûmes une surprise extraordinaire. Le Général de Gaulle, qui se trouvait à Fort-Lamy à cette époque, avait fait 1.200 Kms en avion pour venir nous accueillir à Zouar et nous serrer la main ! C'est là que pour la première fois, nous vîmes le Grand Chef sous les ordres duquel nous venions continuer la lutte.

« Nous étions malades, décharnés, dysentériques depuis des mois, assoiffés, mais bien contents.

« Nous apprîmes, par la suite, que le Groupe Nomade du Niger avait pénétré au Tchad pour nous prendre ; mais avait abandonné la poursuite.

« A un moment donné, il était probablement à trois heures de marche derrière nous.

« En résumé, parti de Paris le 20 novembre 1940, après plusieurs tentatives d'évasion manquées, j'ai rejoint les Forces Françaises Libres du Tchad vers le début de mai 1941, après avoir fait environ 12.000 Kms dont environ 8.000 de désert et de brousse.

« Après avoir traversé le Sahara du Nord au Sud, du Sud au Nord, et de l'Ouest à l'Est, après avoir traversé un bout du Niger, m'être promené en Libye, après avoir traversé le Désert de Ténéré et le Tibesti... Parmi ces 12.000 Kms, 500 ont été faits à pied et 400 Kms en chameau au trot. Le Général de Gaulle, considérant que nous avions été hors-la-loi sur les Territoires de Vichy dès notre départ, décréta que notre engagement aux Forces Françaises Libres serait daté du 10 janvier 1941.

« Cette randonnée, depuis le départ de Colomb-Béchar, jusqu'à l'arrivée à Wour (Tibesti) fût faite sans guide et sans boussole, grâce aux exceptionnelles qualités de navigateur du Commandant Lanusse, notre camarade d'aventure et notre chef d'expédition.

« Notre nourriture, à partir du moment où nous avons quitté In Ezzane consista en une ration de quelques dattes chaque jour et une cuillerée de farine.

« Après ces cinq mois passés dans ces déserts :

« Le Commandant Lanusse fut nommé Commandant Militaire du Cameroun.

« L'Aspirant Jourdain fut affecté à l'aviation de Banghi.

« L'Aspirant Louchet et moi fûmes envoyés en Egypte dans la R.A.F.

*

* *

« Affectés au 73 Fighter Squadron, puis retirés sans l'avoir rejoint, pour constituer les premiers effectifs du Groupe de Chasse "Alsace" des F.A.F.L., nous avons fait la défense des côtes de Syrie et de Palestine en 1941.

« En 1942, nous avons fait la campagne de Libye comme pilotes du Groupe "Alsace".

« Pendant la retraite d'El Alamein, le Lieutenant Louchet fut tué dans un combat aérien contre 12 Messerschmitt 109 (le 27 juin 1942).

« Le Lieutenant Jourdain, qui appartenait en 1943 au Groupe "Bretagne" a été tué le 12 octobre 1943 en Tunisie, en service commandé.

« Un des Marocains est mort en Afrique du Sud. De cette expédition, nous restons : deux Français sur quatre, deux Marocains sur trois. Comme témoin de cette aventure, il reste le Colonel Lanusse, actuellement probablement en Afrique du Nord.

« L'histoire en est connue du Général de Gaulle, du Général Leclerc et de la plupart des gens qui se trouvaient au Tchad à cette époque ».

Signé : F. Brisdoux-Galloni d'Istria.

*

* *

Le Lieutenant Brisdoux-Galloni prit part au débarquement en Normandie. Le 25 juin 1944, anniversaire du honteux armistice, il posa, pour la première fois, ses roues sur le sol de sa chère patrie retrouvée. Comme il se l'était promis depuis tant d'années, il embrassa la terre aimée...

Brisdoux passa sur "Typhon", fut détaché au plus fameux Squadron anglais, le "Killer Squadron", commandé par le Squadron Leader Yves-Paul Ezanno, qui était son grand ami, et l'avait demandé particulièrement.

Le 8 décembre 1944, il participa à une mission sur le Quartier Général allemand à Hoevelaken, à l'Est d'Utrecht, en Hollande. L'objectif était puissamment défendu par un intense barrage de D.C.A. Brisdoux piqua sans hésiter à travers la mitraille. Le "Typhon" atteint par un obus de plein fouet s'écrasa au sol... Le pilote fut inhumé au cimetière d'Amersfoort.

Ainsi les trois héroïques compagnons : Louchet, Jourdain, Brisdoux, qui ont tout risqué, tout souffert, tout donné pour leur Patrie, dorment leur éternel sommeil à des centaines de kilomètres les uns des autres. Mais leurs sépultures en Egypte, en Algérie, en Hollande jalonnent les étapes de la marche victorieuse des Alliés, et prouvent que leurs sacrifices ne furent pas vains.

"IT'S A LONG WAY..."

Sous-Lieutenant BERGEROT Pierre dit de NORBERT (16 septembre 1915 + 4 août 1943).

20 novembre 1940

Vers novembre 1940, le Sous-Lieutenant Pierre Bergerot, pilote de réserve, démobilisé en zone occupée, n'a pas encore réussi à trouver le moyen de rejoindre les F.A.F.L.

Primitivement, Bergerot, Louchet et Pierre Brisdoux devaient partir ensemble. En discutant leurs plans, Pierre et Bernard Louchet préconisaient la voie de l'Afrique du Nord, à cause des attaches de Pierre dans ce pays, tandis que Bergerot pensait qu'il était préférable d'emprunter le chemin de la Yougoslavie, où il avait des amis susceptibles de les aider.

Cependant Pierre et Bernard quittèrent Paris un peu avant Bergerot qui se trouva aller seul à Vichy. Là, il prit le vent, multiplia les contacts et cultiva les relations, ce qui ne lui fut pas difficile, car il était beau et sympathique, de manières courtoises, et ne manquait pas non plus d'argent.

L'Allemagne ayant envahi la Yougoslavie peu de temps après, Bergerot dû renoncer à son projet. Il envisagea alors de rejoindre Brisdoux et Louchet en Afrique, mais il était difficile de traverser la Méditerranée sans certificat d'hébergement et une identité modeste, la qualité de pilote n'étant certes pas une recommandation, au contraire. Il réfléchissait aux moyens de partir quand même, lorsqu'il apprit que, dans un délai de quelques jours, les obstacles allaient être renforcés et que l'expédition deviendrait encore plus difficile.

Il fallait donc se presser. Un jour à Vichy, passant dans un Ministère, il aperçoit une secrétaire portant une pile de passeports. Il pressent que ce pourrait être les passeports des gens accompagnant Borotra dans sa tournée de propagande sportive en Afrique du Nord. Un certain nombre de journalistes devant suivre la Mission, Bergerot est presque sûr qu'il y aura des défections de la dernière minute dans les partants. Il a sur lui son propre passeport. Il suit la jeune fille des yeux, la voit entrer dans une pièce. Dès qu'elle l'a quittée, il entre à son tour. La pile de passeports posée sur un bureau, attend

les visas. Il glisse le sien par-dessous. Mais comme une liste accompagne le tout, indiquant la fonction de chacun et son titre, il tape son propre nom au bas de la page.

Deux ou trois jours après, il n'est pas le moins assidu à s'informer de la délivrance des visas. En fait, on ne voit que lui, et on le fait patienter aimablement. Dès qu'il reçoit ses papiers, il se précipite à la gare, où un nombre exact de billets a été prévu. Averti, comme il le pensait, que M. X... correspondant d'un journal de province, était souffrant, il réclame son billet au guichet, persuadé qu'on ne lui demanderait pas sa carte d'identité pour cela. Effectivement, tout se passe bien.

A la date prévue, le convoi arrive en Afrique du Nord. Tout en recherchant les possibilités de départ vers la France Libre, Bergerot trouve simple et amusant d'accompagner la tournée de conférences. Comme on ne sait pas exactement ce qu'il fait, et ce qu'il représente, il est toujours honorablement placé et charmant, cultivé, devient vite populaire.

Cependant, au Maroc, les choses se gâtent. La propre secrétaire de Borotra — avec laquelle il a des relations excellentes — vient un jour lui confier en grand mystère : « Savez-vous qu'il y a un indésirable dans la caravane ? » — « Que me dites-vous là », s'exclame-t-il d'un ton suffisamment choqué. « Sait-on quelque chose ? » — « Non, pas encore, mais Vichy ne va pas tarder à répondre ».

Le moment est venu de disparaître... Bergerot arrive à se faire engager comme infirmier sur un bananier en instance de départ pour la Martinique. Dès que l'on est en haute mer, lui-même ne fait pas de difficultés pour admettre qu'il est officier de l'Air, pilote et désireux de quitter la France.

La perplexité des autorités du bord est grande. Successivement Bergerot refuse de reprendre du service dans l'armée à un grade supérieur, une situation industrielle au Maroc, la culture des bananes aux Antilles. On ne lui cache pas que des difficultés l'attendent dans ces îles. Il en est suffisamment convaincu pour se préparer à fausser compagnie au bananier. Dès que celui-ci passe au large de la Guyane anglaise, il s'échappe par un hublot alors qu'il était à plus de 3 kilomètres d'une côte balayée par de violents courants. Il réussit à atteindre le rivage, et fut recueilli par des indigènes qui le conduisirent au Consulat Américain. Le Consul ne put rien faire pour lui, mais le mena chez les Anglais qui s'avérèrent fort complaisants et actifs, puisque, grâce à eux, il réussit à passer la frontière du Brésil.

Mais, dans le pays où il parvint, les Autorités n'avaient jamais entendu parler du Général de Gaulle et des Forces Françaises Libres !... Ils se disposaient à refouler le pilote sur la Guyane. A la suite d'interminables palabres, en mauvais portugais, Bergerot réussit toutefois à les convaincre de n'en rien faire.

Sur ces entrefaites, fort heureusement, le Sous-Lieutenant Bergerot fit la connaissance d'un pilote de la "Pan American Airways" et réussit à s'envoler avec lui pour Lagos à bord d'un "Lockheed Hudson" destiné à la R. A. F.

En Septembre 1941, Bergerot était affecté au Groupe "Alsace" à Rayak, et faisait la campagne de Libye, avec son ami le Lieutenant Brisdoux, qu'il avait eu la joie de retrouver.

D'ALGER EN ANGLETERRE PAR L'ESPAGNE

Aspirant MONTET Lucien, dit MARTELL Christian (14 Mars 1914 + 31 août 1943).

20 novembre 1940

10 janvier 1942

14 juillet 1942

Au début de la guerre de 1939, le Sergent-chef Montet était à l'Ecole de perfectionnement de Pilotage d'Etampes, membre de la célèbre patrouille qui, avec les Fleurine, Arnaud, Doerner, s'illustra sous bien des cieux.

L'Ecole est basée à Salon lorsque la débâcle survient. Montet écrit à sa famille une lettre désespérée. Il gagne l'Afrique du Nord, où il pense que la lutte va continuer. Quand il comprend que la France s'endort, accepte, il n'a plus qu'une obsession : rallier la France Combattante. Il complotte son évvasion d'Alger, avec un groupe d'amis, dont la majorité appartient à l'Aviation :

Capitaine François Valet +, Sergent Gaston Navailles +, Geo André +, Saint-Yves +, pilote, Lieutenant Paul de Linné, Lieutenant observateur Razoulé, Lieutenant Felzer, Lieutenant Albert de Pouzols (gendre du Général de Larminat), Lieutenant François d'Ebernay, Faoui, le dessinateur.

Ils veulent constituer une Société de Pêche qui leur servira d'alibi pour s'évader par la mer, et gagner Gibraltar. Il leur faut donc trouver un bateau, un équipage, ce n'est point facile... Les échecs s'accumulent. Il fallait se méfier, car tous les jours, des militaires se faisaient arrêter en tombant sur des mouchards, ou étaient vendus par les patrons pêcheurs, avec lesquels ils traitaient en confiance.

L'accord de Montoire est signé le 24 Octobre 1940.

Montet enrage lorsqu'il entend l'allocution du Maréchal, diffusée le 30 Octobre :

« Français !

« J'ai rencontré jeudi dernier le Chancelier du Reich. Cette « rencontre a suscité des espérances, et provoqué des inquiétudes. « Je vous dois à ce sujet, quelques explications :

« Une telle entrevue n'a été possible, quatre mois après la « défaite de nos armes, que grâce à la dignité des Français devant l'épreuve, grâce à l'immense effort de régénération auquel ils se sont prêtés, grâce aussi à l'héroïsme de nos marins, à l'énergie de nos chefs coloniaux, au loyalisme de nos populations indigènes. La France s'est ressaisie. Cette première rencontre entre le vainqueur et le vaincu marque le premier redressement de notre pays.

« C'est librement que je me suis rendu à l'invitation du Führer. Je n'ai subi, de sa part, aucun dictat, aucune pression. Une collaboration a été envisagée entre nos deux pays. J'en ai accepté le principe. Les modalités en seront discutées ultérieurement... »

Montet hurle :

- François, ferme la radio, ou je la brise !
- Mais non, voyons, écoutons encore...

« ...à ceux qui doutent, comme à ceux qui s'obstinent, je rappellerai qu'en se raidissant à l'excès, les plus belles attitudes de réserve et de fierté risquent de perdre de leur force. Celui qui a pris en mains les destinées de la France a le devoir de créer l'atmosphère la plus favorable à la sauvegarde des intérêts du pays. C'est dans l'honneur, et pour maintenir l'unité française, une unité de dix siècles, dans le cadre d'une activité constructive du nouvel ordre européen que j'entre aujourd'hui dans la voie de la collaboration.

« Ainsi dans un avenir prochain... »

Montet et de Linné se regardent, atterrés.

— On ne peut pas accepter cela, on ne peut plus attendre. Il faut nous évader au plus vite !

Ils s'en vont tous deux à Tunis, essayer d'acheter un bateau. Ils trouvent enfin l'objet de leurs rêves : une balancelle, la " *Saint Pierre*", qui peut marcher à la voile et au moteur. Ils embauchent le Capitaine Alexandre, un vieux boulingueur qui a fait longtemps du cabotage en Chine, et qui est habitué aux coups durs. Il est trapu, avec un visage fermé, rond, un peu asiatique, des yeux placides derrière des lunettes à monture d'acier. Le fait qu'il est marié avec une Anglaise inspire confiance. On lui offre la balancelle, pour prix du passage.

— Oui, dit-il, le "*Saint-Pierre*" n'est pas un trop mauvais bateau, mais il ne faudrait pas lui demander un gros effort.

Il s'engage à faire plusieurs traversées. Il embauche, sur le port, deux bicots, au courant de la manœuvre.

Les deux amis, triomphants, télégraphient à leurs camarades impatients :

« Petite fille et Papa en bonne santé ».

La petite fille, c'est le bateau, et Papa, c'est le capitaine... Ils passent quelques jours à équiper le "*Saint-Pierre*", à trouver l'essence, les vivres.

Comme il ne peut être question de partir d'Alger, dont le port est très surveillé, les "conspirateurs" s'assurent la complicité d'un ancien de l'aviation : Geo André, qui commande un camp de jeunesse dans la campagne algéroise. Il met aussitôt sa petite maison de Sidi Ferruch à la disposition de l'équipe.

Le 20 novembre, la balancelle est au large.

La nuit vient. Une chaloupe se détache, et arrive dans une petite crique naturelle où les évadés s'embarquent silencieusement.

En pleine mer, ils montent à bord du "*Saint-Pierre*", qui lève aussitôt l'ancre et déploie sa voile triangulaire, brune et rapetassée. Par prudence, ils mettent le cap sur Marseille plutôt que sur Oran, pour se diriger après sur Gibraltar. Bientôt, ils sortent, sans encombre, de la zone des patrouilleurs.

Le vent souffle, il fait froid, la mer est dure.

La majorité des passagers est malade.

Le ciel se bouche de plus en plus. Une clarté livide se traîne sur la cime des vagues de plus en plus fortes.

Pas une voile, ni une fumée à l'horizon.

Une pluie fine se met à tomber, et, dans l'après-midi, le temps se gâte tout à fait.

La coque du "*Saint-Pierre*" gémit sous les coups de plus en plus forts de la mer démontée. Les évadés s'agrippent, pour ne pas être lancés dans les flots.

Tout à coup, c'est la tempête, une de ces tempêtes qui bouleversent cette Méditerranée, ce soi-disant "lac intérieur" inoffensif. Les paquets d'eau dévalent sur le pont en mugissant, des trombes ruissellent à fond de cale, où les hommes se sont réfugiés. La lampe tempête balance sa lueur jaunâtre et lugubre ; les caisses de provisions roulent, s'éventrent, se répandent. Les jurons, les gémissements, se mêlent aux hurlements de la mer, et aux craquements sinistres de la coque qui résiste pourtant.

Les douze hommes sont épuisés.

Soudain, un bruit terrible :

— « Le bateau est désemparé, crie le capitaine, le gouvernail vient de se rompre.

— « Nous sommes entraînés par le courant ?

— « Nous devons dériver vers Malte.

— « Malte, l'île des Chevaliers, dit Montet, après tout pourquoi ne pas y aller ? Il y a des Forces navales anglaises, et même une Base Aérienne, là-bas. Puis, de Malte, on peut aller en Egypte, où se trouvent des Français, d'après la B. B. C.

— L'essentiel, pour le moment, mon vieux, c'est d'arriver quelque part. »

A tour de rôle, un des hommes est attaché au mât — car il n'aurait pu se maintenir sur le pont — pour découvrir si, au loin, on ne voit pas de lumière.

La tempête continue. Les vagues ont quatre mètres de creux. Le "*Saint-Pierre*" dérive comme une épave.

Quand la nuit vient, le capitaine Alexandre décide de jeter une ancre flottante. On y sacrifie la chaloupe, qu'on immerge, maintenue par un câble fixé au treuil, sur le pont ; cela donne un peu de stabilité et permet de tenir face à la lame.

Bientôt, le "*Saint-Pierre*" se remet à rouler terriblement. Le capitaine rampe vers l'arrière.

— « L'ancre a été emportée ! »

De Pouzols, attaché à son mât, crie soudain :

— « Lumière à tribord !

— « En effet, dit le capitaine, après avoir scruté l'horizon, c'est un phare ».

Le courant rapide les y porte. Quand la côte se dessine, on voit qu'elle est constituée de rochers abrupts.

— « Nous allons nous fracasser !

— « Il faut essayer de remettre le moteur en marche ».

Après bien des difficultés, le moteur tousse, pétarade, et finalement poursuit sa cadence régulière. Le capitaine fait marcher le bateau à contre-courant, et réussit à le diriger en mettant une planche en guise de gouvernail.

Le "*Saint-Pierre*" contourne l'île, trouve un petit havre et s'immobilise auprès d'une plage de sable fin.

— « Où sommes-nous ?

— « Probablement, dans une des petites îles des Baléares.

— « Nous n'avons pas précisément suivi le cap pour Gibraltar ! »

Les évadés partent en reconnaissance vers les terres. Ils ne rencontrent personne. L'île est déserte. Le phare est automatique.

Le soleil se lève.

Ils marchent à travers les ronces et les rochers, puis reviennent à leur bateau. Deux barques de pêche sont à ses côtés.

Des hommes parlent en gesticulant très fort. Lucien Montet — qui connaît la langue de Cervantes, car sa mère est née en Argentine — s'adresse aux Espagnols. Il apprend que les pêcheurs viennent de Majorque, et que, cherchant le rouget et la rascasse, ils se sont trouvés en péril et sont venus chercher un refuge contre la tempête dans cette baie de l'île Pityouses, qui se trouve à hauteur du golfe de Valence.

Cette île est le lieu de rendez-vous, clandestin, des Espagnols avec les pêcheurs marocains qui leur apportent d'Afrique le tabac et les cigarettes de contrebande.

Les pêcheurs comprennent bien que les Français du "*Saint-Pierre*" ne sont pas leurs "collègues". On leur raconte la fable de la partie de pêche, de l'ouragan.

Le calme renaît. Tous les hommes travaillent à remettre la balancelle en état. On presse les préparatifs de départ, car les pêcheurs, qui sont repartis, pourraient bien les signaler aux autorités espagnoles.

Par une nuit admirable, le "*Saint-Pierre*" reprend la mer. Le capitaine fait bientôt mettre à la voile ; le bateau file doucement dans les eaux calmes.

Le lendemain, les flots, d'un bleu parfait scintillent sous le soleil. Tous les évadés sont optimistes, et sûrs d'atteindre enfin bientôt leur objectif : Gibraltar.

Le soir, le baromètre baisse brusquement. Dans l'après-midi du lendemain, le temps se gâte tout à fait. Un avion survole très bas, et tournoie au-dessus de la balancelle, c'est probablement un appareil espagnol garde-côtes, en tournée d'inspection. Heureusement, dès qu'il a été signalé, les hommes se sont tapis à fond de cale. Un fort courant se fait sentir, les dérivant, pensent-ils, vers l'Atlantique.

Un vent violent s'élève, et les pousse dans une direction opposée à Gibraltar; le moteur n'est pas assez puissant pour lutter. La bourrasque déchire la voile. Toute la nuit, les éléments à nouveau déchaînés s'acharnent contre le "*Saint-Pierre*".

Hélas ! Les évadés ont été ramenés vers les Baléares. Ils jettent l'ancre non loin d'un hameau misérable et débarquent harassés, découragés, dans l'île de Formentore.

Bientôt arrive un détachement de la milice espagnole en chemise bleue, culottes et bottes.

Montet leur raconte l'histoire de la partie de pêche, de la tempête... Ils visitent le bateau, ouvrent les valises, trouvent les uniformes ; et aussi le trésor de guerre : billets de banque livres et dollars. Le chef milicien s'en va, annonçant qu'il va en référer à ses chefs. Il laisse un détachement de garde.

Pas moyen de filer, à cause de l'état du bateau !

A son retour, le chef annonce que les Français doivent se rendre au village principal de Formentore.

De là, encadrés de gendarmes, ils sont transférés à l'île d'Ibiza, où les autorités vont les juger.

Le "*Saint-Pierre*", pris en remorque, est pillé par les soldats. Les évadés ne reverront jamais plus leur balancelle... A Ibiza, ils sont remis aux militaires qui les enferment à la "Scola Primo de Rivera".

Le consul de France vient voir les prisonniers, au bout de trois jours, et leur confie, avec terreur, qu'on les prend pour de dangereux espions envoyés par le Général de Gaulle pour photographier les côtes espagnoles et relever le plan des ouvrages défensifs !... Il leur dit qu'il n'a aucun pouvoir pour les faire remettre en liberté.

Quelques jours plus tard, les officiers espagnols viennent leur annoncer qu'ils seront envoyés à Palma de Majorque, où le Gouverneur

décidera de leur sort. Il y a déjà dix jours qu'ils sont internés misérablement. Par le paquebot qui fait le service des Iles Baléares, ils arrivent à Majorque, où ils sont enfermés à la prison politique, grouillante de détenus, prisons comme il y en a tant en Espagne, ainsi que des camps de concentration où crèvent de misère les "rojos", les républicains, les suspects.

Bientôt, un autre consul de France vient les voir. Il est aussi peu efficace que le précédent.

Mais, voici que les évadés ont un visiteur de marque ! Le général Gouverneur lui-même, qui leur annonce leur prochain départ pour la frontière française.

Encadrés de gendarmes, les prisonniers traversent la Catalogne et arrivent à Port Bou, poste frontière. Un officier français les y attend avec un peloton de gardes mobiles.

C'est la fin douloureuse de leur espoir. Pour leur idéal, ils ont lutté, souffert la tempête, la peur, la misère... Voici 21 jours qu'ils ont quitté Sidi Ferruch !

C'est le 13 Décembre que, transférés à Port-Vendres, ils y apprennent une bonne nouvelle : Laval cesse d'être Ministre des Affaires Etrangères, le Maréchal ayant paru avoir compris son triste jeu.

L'espérance un moment refléurit.

Le Commissaire de police de Port-Vendres dit aux prisonniers qu'il ne peut pas classer leur affaire, car on les croit des agents de l'Intelligence Service.

Ils sont pris dans l'engrenage de la Justice. Réclamés d'abord par le Tribunal de Céret, qui prononce un non-lieu, ils sont mis en liberté surveillée à Amélie-les-Bains. Puis, réclamés par l'Amirauté de Toulon, on les transfère à la prison maritime de cette ville.

Après huit jours d'incarcération, ils sont interrogés par un Commandant de Vaisseau. Montet a une chance inouïe, car cet officier est le père d'un élève pilote qu'il avait formé et qui, à sa première sortie de guerre, avait été tué par une rafale de mitrailleuses.

Le Commandant est très indulgent pour l'équipe, mais leur explique que l'Amirauté d'Alger, furieuse de l'indulgence du Tribunal de Céret, allait reprendre entièrement cette affaire.

En attendant cette nouvelle menace, les prisonniers sont mis en liberté provisoire. Montet se réfugia d'abord chez des amis à Arles, les Dupui ; après, il vint, en fraude, voir son père à Paris.

*

* *

Montet n'est pas découragé par ses échecs et les dangers de la première aventure d'évasion.

Il cherche, cherche obstinément à trouver un nouveau moyen de gagner l'Angleterre.

Entre temps, il est averti, par des amis sûrs, que son affaire d'évasion d'Alger rebondit, qu'il va être arrêté pour sa « tentative de prise de service dans une armée étrangère ».

Il n'attend pas la Gestapo... passe en fraude la ligne de démarcation, se cache dans une propriété près de Vichy,

Là, enfin, par l'intermédiaire de Mme Picabia — qui est une grande résistante — il entre en relations avec le réseau belge, dirigé par Pierre Sabot.

Aux tout premiers jours de janvier 1942, il franchit les Pyrénées, et arrive sans trop d'aventures à Barcelone.

Fin Mars, il est à Londres, et s'engage dans les Forces Aériennes Françaises Libres le 12 avril 1942. Il reçoit le n° matricule 30.984. Ainsi, il est le 984^{ème} aviateur qui, après des aventures inouïes, a tout de même réussi à rallier la France Combattante !

Dans les Forces Françaises Libres, il était d'usage que les évadés prennent un pseudonyme afin de prévenir toutes représailles de la Gestapo contre les familles. Montet, respectant les principes classiques dans tous les Services Secrets du monde, garda l'initiale de son nom, et devient le Sous-Lieutenant Christian Martell. Il choisit ce nom en accord avec les noms des réseaux avec lesquels il avait été mis en contact, et qui portaient tous des noms de vins : "Bourgogne", "Brandy". Des agents du 2^{ème} Bureau Français avaient pris, eux, des noms de stations de métro, et c'est ainsi que Duclos devint Saint-Jacques, Fourcaud : Barbes, et le Capitaine Dewavrin : Passy.

Montet allait se couvrir de gloire sous ce nom de Martell et devenir un de ces chevaliers que la guerre a révélés.

A Londres, le Lieutenant Martell s'offre à faire la liaison avec la France, car il sait, par expérience, combien d'aviateurs, impatients de s'en aller, ne trouvent pas les filières. D'autre part, les services F.A.F.L. manquent de personnel mécanicien sans lequel ils ne peuvent assurer l'autonomie de leurs groupes.

Martell fait un stage d'entraînement au parachutisme. Très vite, il est prêt pour la mission clandestine.

Dans une nuit de mi-mai 1942, il est parachuté dans le centre de la France. Il tombe dans les arbres et, blessé au visage, va se faire soigner clandestinement chez des amis à Lyon.

Ensuite, il vient en zone occupée assurer les contacts nécessaires, trouver des agents sûrs, établir ses relais d'évasion.

Quand tout est au point, il reprend le chemin de l'Angleterre, après avoir remis le commandement de l'organisation à son frère Maurice, qui, sous le nom de "Simon" va, pendant plus d'un an, faire un travail admirable.

La filière classique est utilisée en premier par Martell, qui quitte la zone occupée le 14 juillet 1942. Il prend le train jusqu'à Dijon, descend à cette station, va en autocar jusqu'à Chalon-sur-Saône.

Dans un petit café, il rencontre Gougeon, dit " Jarrot", garagiste à Drou qui le fait monter dans sa camionnette.

Ce jour-là, justement, Jarret emmène un soldat allemand qui plaisante

avec Martell. A un moment même, il lui confie son fusil, en lui disant :

— « Attention, pas vous blesser, il est chargé ! »

La ligne est franchie très vite, sans encombre.

Par la suite, il devint classique aux évadés de quitter leur train à Châlon, de filer en auto avec les passeurs, et de le rattraper, à Tournus. Le procédé, mis au point par Jarrot, devient si sûr qu'on peut même confier ses bagages aux gens du compartiment, qui, munis d'une autorisation en règle, n'ont pas le petit désagrément de la promenade en camionnette !

D'autres fois, ce sont les pompiers de la zone libre qui se précipitent pour éteindre un feu signalé non loin des limites de la ligne. Ceux qui repasseront, déguisés en pompiers, seront des évadés. Ou c'est un enterrement dont le cortège est panaché de fugitifs.

Martell regagne très vite Londres. Le réseau d'évasions "Brandy" qu'il a créé, sera l'un de ceux dont le palmarès est admirable. Grâce à lui, par Toulouse, Foix, par la frontière entre Perpignan et Andorre, des guides français et espagnols convoient les patriotes.

Malheureusement, Maurice Montet, "Simon", qui avait fait passer 30 pilotes alliés et 300 français, eut un convoi arrêté en France. Dénoncé, il fut arrêté par la Gestapo en juin 1943 et connut le martyre des camps de concentration en Allemagne. Il revint en France, après la Libération, dans un état de santé extrêmement précaire.

Christian Martell, lui, demeure définitivement en Angleterre. Il va désormais se battre, comme il le souhaite. Avec son beau visage à la Mermoz, sa "classe", son courage, son enthousiasme, ce magnifique entraîneur incarne à merveille le pilote de chasse.

Il fait une carrière éblouissante au groupe "Alsace", dont il devint le commandant.

Il abat plusieurs avions et réussit même à descendre, près du Havre en 1943, le Commandant von Graff, l'as allemand aux deux cents victoires.

Le Vendredi 31 août 1945, Martell pilote un "Spitfire". Il annonce soudain en radio qu'il a des ennuis de moteur, et doit atterrir vite, vite. Il tombe du ciel...

XVII

DE MADAGASCAR AU MOZAMBIQUE

Sous-lieutenant CHEVALIER René (Février 1910 + 5 janvier 1944).

2 février 1941.

Madagascar, un des plus beaux bijoux de la communauté française, fut plongé dans la stupeur à la signature de l'armistice.

A la décision de son gouverneur général Cayla, de rester fidèle au Gouvernement de Vichy, plusieurs groupes de patriotes, qui ne cessaient d'espérer en la défaite de l'Allemagne, s'organisèrent pour passer à l'action quand le moment viendrait.

Ils savaient que le danger surgirait du côté des Japonais, car ceux-ci ne cachaient pas leurs prétentions. D'ailleurs plus tard, le Colonel Asimoto, aide de camp du Mikado, écrivait en novembre 1941 :

« Comme l'Australie et la Nouvelle-Zélande, Madagascar fait partie de la zone de prospérité japonaise ». Heureusement, les Anglais devancèrent les Japonais, et débarquèrent dans l'île le 5 mai 1942, à Diégo-Suarez. Le 3 novembre 1942, toutes opérations cessaient, un accord était signé à Londres, le 14 décembre, entre le Général de Gaulle et le Gouvernement britannique, aux termes duquel l'administration de Madagascar nous était rendue, et le haut commissaire nommé fut le Général Legentilhomme.

Mais la Libération prévue tarda trop à venir, au gré de certains patriotes brûlant du désir de participer au combat.

Ainsi en fut-il pour le Sous-Lieutenant pilote Chevalier, qui n'eut pas tant de patience et s'évada de l'île dès le 2 janvier 1941.

RELATION DE L'ÉVASION DE MADAGASCAR par le Sous-Lieutenant Pilote CHEVALIER René.

« *Projet.* — Joindre de Madagascar (Tananarive) — le territoire anglais du Tanganyika (Lindi) — situé à 1.300 Kms, soit 9 heures de vol, en utilisant un "Potez-29" Le rayon d'action de cet avion serait augmenté en ajoutant, dans le réservoir intérieur, une certaine quantité d'essence, préalablement emmagasinée dans la carlingue.

« Initialement, un adjudant radio et un sergent mécanicien étaient d'accord avec moi ; par la suite, objectant le trajet des 800 derniers kms, sur la mer, avec un "Potez" dont le moteur était en rodage, ils sont revenus sur leur décision.

« Après des essais de vol, je conclus qu'il était possible de me passer du concours du mécanicien, qui était prévu pour compléter en fraude les pleins d'essence (pour éviter toute tentative d'évasion de l'île, les pleins étaient prévus pour 5 heures de vol), qui auraient permis 7 heures de vol, et ajouter en cours de route les 200 litres permettant d'avoir les 9 heures nécessaires.

« Je suppléai au mécanicien :

«1°) en achetant moi-même de l'essence pour mon auto, que j'emmagasinais dans ma chambre. Quantité : 450 litres par bidons de 18 litres en deux mois : décembre, janvier 1941.

«2°) en faisant seul les préparatifs du départ et en assurant moi-même le transvasement de l'essence au cours du vol. L'ustensile le plus important consistait en un entonnoir à vin, muni de quatre pieds, et dont la partie supérieure emboîtait exactement un bidon de 18 litres.

« Je décidai de partir le dimanche 2 février : les préparatifs étant terminés, et mon arrestation, pour menées gaullistes, imminente. J'obtins de remplacer, comme officier de jour, ce qui me donnait pratiquement le commandement de la Base d'Ivato, un adjudant-chef de mes camarades, dont c'était le tour pendant la nuit du 1er février au 2 février.

« De 10 heures du soir à 4 heures du matin, dans la nuit de samedi à dimanche, je transportai, de ma chambre au hangar, (distance 500 m.) mes 25 bidons de 18 litres, ainsi que trois valises, en quatorze voyages. Un violent orage tropical favorisait mes allées et venues. Néanmoins, pour plus de sécurité, je dus renvoyer chez eux l'adjudant et le sergent de semaine, qui ne firent aucune difficulté, étant mariés et logés au camp ; faire une fausse alerte aux soutes à essence, ce qui me permit d'y envoyer la sentinelle, placée devant le hangar et qui m'interdisait tout trafic.

« A 4 heures, bagages et essence étaient rangés à l'arrière de la carlingue, dissimulés par une couverture.

« *Exécution.* — A l'aube, 6 heures, en qualité d'officier de jour, je fais sonner l'équipe de permanence, un caporal indigène et 5 hommes, et j'ordonne de sortir l'avion devant partir en mission sanitaire.

« Tout le camp dort. Trois avions sont sortis du hangar et le quatrième le mien. J'ordonne la mise en route. Le caporal prend sa bicyclette, et va chercher le mécanicien de service. Je fais mettre les cales, monte dans l'avion et vide la bouteille de démarreur, sans que le moteur "tousse". Je passe la main derrière le tableau de bord : les fils de la magnéto de départ sont débranchés. Je remets le tout en place, descends calmement et fais regonfler le démarreur. Puis je remonte à la place pilote, et je recommence les opérations. Le moteur part. Je fais signe d'enlever les cales. Le caporal, revenu, refuse. Je le renvoie dans sa chambre avec 8 jours de prison... Les autres indigènes m'obéissent et je roule, m'éloignant du hangar. Il est temps ! Le sergent-mécanicien apparaît et d'autres sortent de leur chambre au bruit du moteur et viennent voir. Le moteur chauffe doucement, doucement ; une auto débouche sur la piste, et vient dans ma direction. Je mets la "gomme", et le bon "Potez-29", fletner au piqué, 400 Kgs à l'arrière, décolle sans difficulté. Il est 6h.35.

« Un tour sur Tananarive, et cap N.W. Tout de suite, je retrouve l'orage de la nuit, noir, interminable... Grimper à 4.000 m. L'avion plafonne, et toujours l'orage devant. Je reste dans la marge et contourne au plus près N.E. et à 10h.15, l'orage est contourné, mais j'ai deux heures de retard sur mon horaire. Je distingue le sol dans de belles éclaircies. Je passe sous les nuages.

« A 11h.30, je me repère sur la côte : 30 Kms Nord de Majunga. Il reste 4 heures d'essence... et 800 kms à parcourir. Impossible ! Revenir, impossible. La dernière ressource : à 500 kms l'Est africain portugais, territoire neutre. Je mets cap plein Est sur Mozambique, escale des "Impériaux Airways", où je sais qu'il existe un consul anglais.

« Depuis 11 heures, j'ai commencé le transvasement de mon essence : manche fixé au tableau de bord par un caoutchouc. Fletner en léger piqué ! Un bond au fond de la carlingue, et retour au manche avec un bidon. Contrôle des commandes. Ouverture du bidon. Transport au réservoir. Abandon du bidon sur l'entonnoir, et retour au manche... Une minute après, temps d'écoulement, répétition du parcours jusqu'au vingt-cinquième bidon. Vol sous les nuages à 1.200 m. A 14 heures, le régime baisse de 200 tours : les bougies doivent s'encrasser (essence auto). Plus tard des bruits de raté sont perceptibles. A 14h.30, la pression d'essence diminue, mais je vois à l'horizon une ligne grise mal découpée. Je grimpe tant que je peux : c'est bien la terre d'Afrique. Le moteur a des ratés, bafouille, bafouille et s'arrête... Je rends la main, la terre s'approche... L'eau aussi... et plus rapidement. Je fais sauter la trappe supérieure d'évacuation, et je mets à flot sur les vagues. Je touche du flanc gauche, et j'accroche la vague en cheval de bois. Je suis sur le plan supérieur, étourdi ; j'ai cogné de la tête en avant ; j'ai quelque chose au pied gauche et à la jambe droite. Je souffre un peu plus du bras droit... mais tout va bien... l'avion flotte !

« Il est 14h.50, la côte est là, environ à 800 mètres et le vent m'y pousse. Je ne bouge pas, endolori, et il y a des requins... meilleure raison.

« Des bateaux se détachent de la côte, ce sont des pirogues.

« A l'approche, les occupants se révèlent noirs, nus, armés de sagaies, et gesticulent joyeusement. Je ne suis pas moins satisfait qu'eux... Quelques-uns touchent l'empennage et le radeau improvisé semble avancer. Je rentre dans la cabine, et je rapporte l'antenne de T. S. F. que je fixe aux mâts des plans. Les indigènes prennent l'autre extrémité et halent l'avion.

« Nous arrivons sur une belle plage et le "Potez" est tiré sur le sable. Je sors de la carlingue, les indigènes se précipitent, et en quelques secondes, se sont partagés et les bidons vides et mes valises. J'ai le bon goût de les laisser faire... ils sont de 2 à 300.

A la fin, il en reste deux, chacun un bidon sous le bras. Je prononce à plusieurs reprises le mot : "Mozambique". Ils acquiescent de la tête, et font de grands gestes dans toutes les directions. Moi aussi. Quand même, nous partons en prenant un sentier qui s'engage dans la forêt. Il est 17 heures. Après là, des marais. Je traîne la jambe gauche, je ne peux toucher mon bras droit. Je dis "Mozambique" toutes les 5 minutes. Si je m'arrête, je m'endors, et un petit administrateur portugais me mettra la main sur le collet, sans que je puisse prévenir le consul anglais.

« Il me faut atteindre Mozambique. Nous marchons. A l'aube, un flying boat des "Impérial Airways" passe au-dessus de nous, très bas. Je dois approcher. A 10 heures, la forêt s'arrête sur un bras de mer. De l'autre côté, des maisons, des bateaux. Un piroguier va me conduire. Les deux noirs refusent d'aller plus loin. Je ne débarque pas à l'estacade, mais au bas d'un talus sablonneux. La première maison que je vois en haut de ce talus porte une grande pancarte "British Consulate". Je me précipite par la porte ouverte et j'entre dans le bureau du consul. En quelques mots, je lui explique mon cas, lui demandant protection. Soins et whisky me remettent daplomb. Les autorités portugaises (prévenues par qui ?) me réclament immédiatement. Je suis placé, pendant une semaine, en résidence forcée sous surveillance, en raison de diverses infractions aux lois de l'immigration.

« Je me présentai comme civil, voyageant sur avion personnel de Madagascar à Har es Salem, et naufragé sur la côte portugaise. J'eus quelques difficultés à le démontrer, notamment au sujet de l'avion, dont je dus leur faire don, par écrit.

« Le 9 février, ayant provoqué un quiproquo téléphonique entre le Consul anglais et le Gouverneur de Mozambique, je me glissai, avant l'aube, dans un hydravion des "Impérial Airways", qui me déposa à Lindi (territoire anglais). De là, un autre hydravion me transporta à Nairobi, siège du H.Q.R.A.F. de la campagne sud-Abyssinie. Je demandai à rejoindre les Forces Françaises Libres combattant en Libye. En attendant la réponse du télégramme expédié au Caire, j'obtins d'aller sur le front de Somalie italienne, procéder à l'évacuation des blessés avec un Fokker trimoteur.

« Le 13 mai, un télégramme me fit rentrer à Nairobi, et par la ligne "Impérial Airways", j'arrivai au Caire le 18 mars. Je me suis mis, le lendemain, à la disposition du Colonel de Marmier, alors chef des Forces Aériennes Françaises Libres en Moyen Orient.

« *Résultats techniques et humains de cette relation :*

- Le vol d'une durée de 8h.15 avec un "Potez-29" dont le moteur fonctionna pour la moitié du trajet avec de l'essence auto.
- L'amerrissage correct de cet avion à bout d'essence.
- Le manque absolu de repos pour moi du vendredi soir au lundi midi, temps comprenant une nuit de préparation, les 8h.15 de vol et 17 heures

de marche.

— L'internement évité en territoire portugais.

« Il est convenable de placer ces faits sur le plan "Volonté de réussir", ce qui démontre que de nombreux Français auraient pu, et, aujourd'hui encore, pourraient rejoindre les Forces Françaises Libres, s'ils accordaient leurs actes à leurs paroles.

« Je ne terminerai pas sans signaler la part prépondérante que joua le facteur "chance" dans les faits relatés ci-dessus ».

Signé : CHEVALIER René.

XVIII

D'ALLEMAGNE EN ANGLETERRE PAR L'U. R. S. S.

Aspirant BOUDRY Ervin dit BORUDY (21 juillet 1912 + 17 septembre 1944).

Caporal TOUSSAINT Daniel dit MARCHAL (20 octobre 1909 + 19 novembre 1944).

Caporal RUMIN Jean, dit TAYLOR (2 juillet 1915 + 12 août 1943).

Janvier-février 1941

Dans l'épopée des évasions, celles des prisonniers en Allemagne qui retrouvaient leur liberté en passant par la Russie, sont certainement parmi les plus pénibles.

Trois futurs F.A.F.L., Boudry, Toussaint et Rumin allaient vivre ces temps de misère et d'angoisse, avec près de deux cents de leurs compagnons qu'on désigna plus tard, dans les rangs de la France Combattante, sous le sobriquet "les Russes".

L'Aspirant Boudry qui, après sa sortie de Fontainebleau en septembre 1939, fut affecté au 89^{ème} Régiment d'Artillerie, avait combattu en mai 1940, dans les douloureuses campagnes de Hollande et de Belgique. Fait prisonnier le 4 juin à Dunkerque, il fut dirigé, par les Allemands, sur le camp des Aspirants, au Stalag I-A, à Königsberg, en Prusse-Orientale.

Le Caporal Toussaint, passionné de sport et breveté pilote de tourisme, s'était engagé en 1927 au 12^{ème} Génie, à Spire en Allemagne occupée ; mobilisé en août 1939 au 3^{ème} Génie à Mézières, il fut affecté à la Ligne Maginot. Il se trouvait, en juin 1940, avec le 43^{ème} Corps d'Armée, sous le commandement du Général Lescanne. Il y avait là, avec les deux régiments d'artillerie, les restes de deux régiments d'infanterie, les 37^{ème} et 279^{ème}, une partie des 405^{ème} et 415^{ème} Pionniers, le 60^{ème} et le 68^{ème}, enfin tous les isolés accourus de l'Alsace.

Le 43e Corps avait résisté vigoureusement à toutes les attaques, et poursuivi la lutte après que Pétain eût demandé l'armistice.

C'est seulement dans l'après-midi du 24 juin, que le Général Lescanne, à bout de ressources, conclut une convention particulière avec le Commandant du 21^{ème} Corps d'Armée allemand, convention qui stipulait : que les 23.000 hommes seraient prisonniers d'honneur, désarmés et provisoirement internés, mais qu'ils resteraient en unité constituée, et envoyés en France non occupée.

Pourtant, les prisonniers dirigés sur Strasbourg y restèrent jusqu'au 27 juillet, date où le haut commandement allemand déclara nulle et non avenue la convention du 24 juin, et expédia les Français dans des camps de la Prusse-Orientale.

Le Caporal Toussaint, comme le Caporal Rumin du 96^{ème} R.L fait prisonnier dans la Somme, fut interné au Stalag I-B, à Hoenstein. Ils subirent le même sort que 1.500.000 Français, et découvrirent la faim, la soif, le froid, la peur, la privation de leur famille, de leur patrie. Ils ne furent plus que d'humbles unités derrière les barbelés, perdues parmi ceux qui étouffaient de rage, de haine, de dégoût, de solitude, de désespoir. Ils ne furent plus que de la vie qui croupit et fermente, de la mort lente en puissance.

Certains d'entre eux, prenant une mentalité de vaincus, s'installèrent et attendirent patiemment une libération promise, et toujours reculée. Dans cette misère, très vite une obsession s'éleva pour certains, et passionna désormais toutes les minutes de leur captivité...

S'EVADER !... Goût inné de la liberté par devoir patriotique, par désir de revoir la Patrie, la Famille. Triomphe sur la veulerie, acte de foi, victoire sur les mensonges de l'Allemagne, et le silence de la France. Parmi les dizaines de milliers de prisonniers répartis dans les bordures Nord et Est de la Prusse-Orientale, la proximité de la frontière soviétique était un appel à l'espoir, quoique les Allemands disaient aux prisonniers que, si jamais ils parvenaient à la frontière soviétique, ils y seraient « dépouillés, fusillés, et leurs corps rejetés sur le territoire allemand ».

Tenter l'évasion en étant démuné de tout, est une aventure qui comporte d'énormes risques. Il faut patiemment rassembler des vêtements, de l'argent, des vivres, une boussole, des cartes. Reconnaître ses amis sûrs, se défendre contre les indiscretions, savoir qu'une fois hors des barbelés, on ne trouvera aucune aide parmi les civils, comme cela se produisait en Pologne.

Malgré tant d'aléas et de causes possibles d'échecs, des centaines de prisonniers tenteront de se libérer. Nombreux sont ceux qu'une balle tuera, ou qui, épuisés, mourront dans la neige ; d'autres, repris, pourriront au fond des geôles allemandes.

Dès le 1er juillet 1940, huit jours seulement après l'Armistice, deux hommes, Fauvelle et Gand, atteindront le territoire soviétique, en tête du peloton des 186 évadés qui réussirent cet exploit.

L'automne est précoce sur les confins russes, et, dès mi-septembre, les nuits sont glaciales. Octobre et novembre amènent, en Prusse-Orientale, avec les vents d'Ouest, le souffle des tempêtes de la Baltique. A Noël, les températures atteignent fréquemment - 25°. C'est en janvier et février que les froids sont les plus vifs, et les tempêtes de neige les plus abondantes.

C'est pourtant en janvier 1941 que les Caporaux Toussaint et Rumin

s'évadèrent de Høenstein, avec quelques camarades. Ils ne savaient exactement où se trouvait la frontière. Ils ne marchaient que la nuit, en effaçant derrière eux la trace de leurs pas. Ils couchaient dans les bois glacés. Pour se diriger, ils ne disposaient que d'une boussole de fortune, que Toussaint avait fabriquée lui-même avec une aiguille aimantée... Pendant treize jours, ils se traînèrent dans la neige. Toussaint souffrait le martyre ayant un talon gelé. La faim les tenaillait ; épuisés, ils atteignirent enfin la frontière soviétique.

L'Aspirant Boudry, lui, part d'un Kommando, le 20 février 1940, avec un camarade, simple soldat. Ils se jettent par la portière d'un train en marche et rampent dans la neige. A pied, ils errent pendant huit jours, grignotant quelques biscuits emportés du camp, et mangeant des pommes de terre crues. Ils réussissent à franchir la frontière de l'U. R. S. S.

C'est la liberté pour Boudry comme pour Toussaint et Rumin. Ils ont échappé à l'enfer allemand... Hélas ! cruelle ironie du sort, ils n'ont fait que changer de geôle. Le Gouvernement Soviétique s'attend à être impliqué dans la guerre et se méfie de la 5^{ème} Colonne. Tous ceux qui viennent d'Allemagne, surtout en contrebande, lui paraissent suspects.

Boudry est pris pour un espion nazi, et interné pendant quarante jours en forteresse. Il échappe par deux fois à la fusillade. Toussaint fait 180 jours de cellule. Enfin, après maintes démarches, ils réussissent à justifier de leur identité et de leur patriotisme. On les envoie alors dans le camp à Mitchourime, situé à côté de Kozielsk, à 300 kms au Sud de Moscou, dans la région comprise entre Kalonga et Orel, qui sera plus tard au cours de l'hiver 1941-1943 le théâtre de combats acharnés. Dès octobre 1940, les évadés étaient concentrés à Mitchourime, étonnante bâtisse transformée en maison de repos, après avoir été la dépendance d'un monastère. A l'entour de cette construction, qui tenait du pavillon de chasse et du palais tartare, s'élevait une série de villas et d'isbas, où les évadés retrouvaient, hélas, derrière des barbelés, leur triste et humiliante vie de prisonniers.

La plupart d'entre eux demandaient aux Autorités Russes de rejoindre l'armée de de Gaulle ; le souci de neutralité des Russes le leur faisait interdire.

Certains évadés d'Allemagne travaillèrent en Kolkhoze, comme les Caporaux Noël et Truco, qui demeurèrent dans l'Oural jusqu'à ce qu'ils arrivassent comme interprètes au "Normandie-Niémen", le 27 mai 1943.

A Mitchourine, il fallut tout organiser et tout alla mieux, lorsque dans le courant d'août 1941, le Capitaine Billotte fut reconnu comme "starchi", c'est-à-dire comme représentant permanent et porte-parole des évadés français.

Le Capitaine Billotte — fils du Général Billotte, des troupes coloniales, tué pendant la guerre — s'était, lui, évadé de l'Oflag III-D, avec le Capitaine Person et le Lieutenant Richmond.

C'était en février 1941, un jour de promenade des officiers du camp ; il neigeait et faisait un froid rigoureux, en ce matin de plein hiver. Une cinquantaine de prisonniers seulement y assistaient. Trois de ceux-ci passèrent en surnombre, sans être comptés, pour remplir au retour les vides laissés par les évadés. (On peut passer en surnombre, soit en faisant des rangs de quatre au lieu de cinq, soit en se cachant sous les grands manteaux militaires). Pour cette promenade, qui avait lieu sur la route de Roederitz, village situé à 5 kms du camp, les trois officiers qui allaient s'enfuir, avaient

recouvert leurs effets civils d'amples pèlerines. A un kilomètre du camp environ, et non loin de la gare, Billotte passa sa pèlerine à un de ses voisins, coiffa une casquette prussienne à oreillettes, et quitta résolument la colonne en la remontant en sens inverse. Ses deux camarades l'imitèrent, firent un salut discret aux sentinelles allemandes, qui répondirent sans se douter de ce qui venait de se passer...

A Mitchourine, les évadés français constituèrent le "détachement Billotte", et l'on assista à ce miracle qu'une misérable communauté française s'organisa, grâce à l'ingéniosité et à la variété d'initiative que chacun apportait, Au fond d'une forêt russe, un groupe de Français refaisait la France !...

Après la douloureuse campagne de Syrie, dont les nouveaux évadés apportèrent la nouvelle, le diapason du patriotisme monta à Mitchourine, où les chambres se décorèrent de banderoles partant "Honneur et Patrie", et de Croix de Lorraine. Ainsi les rescapés des batailles de France présentent l'image d'une nation qui résiste, espère et prépare sa revanche. Les évadés écrivent des lettres à Staline, à Molotov, Vorochilof, Timochenko, demandant l'honneur d'entrer dans la lutte. Certains font la grève de la faim. Il y a deux tentatives de suicide, et des tentatives d'évasion...

Le "Détachement Billotte", animé d'une force irrésistible, était prêt aux folies les plus héroïques. Il possédait un chant de marche,

« *Pour combattre avec de Gaulle* » sur l'air du chant de marche des bataillonnaires :

« Pour combattre avec de Gaulle,
« Souviens-toi, souviens-toi
« Qu'il faut s'taper pas mal de tôle
« En veux-tu, en voilà
« De Kaunas à Mitchourine
« Au grand pas de Staline
« Evadés dans la misère
« Toujours la mine altière ».

*

* *

Le Dimanche 22 juin 1941, les prisonniers apprennent que les Allemands ont attaqué l'U. R. S. S. et bombardent Kronstadt, Kaunas, Kiev, Sébastopol.

Le Capitaine Billotte prend la parole, et prédit que cette date sera la charnière de la guerre, le prélude de la délivrance, le commencement de la Victoire. Mais l'Armée Russe tiendra-t-elle devant la ruée allemande ? Les défaites se succèdent. Le 26 juin ordre est reçu de Moscou d'évacuer Mitchourine. Alors, le Capitaine Billotte, après avoir procédé à une réunion générale des évadés, envoie au Commandant du camp la lettre suivante :

Kosielsk, le 27 juin 1941. (1)

« J'ai communiqué aux internés le résultat de l'entretien que j'ai eu avec vous hier soir, duquel il résulte essentiellement que :

« 1°) Tous les internés seront évacués incessamment, et en « tous cas avant huit jours, vers une destination inconnue, dans un « but inconnu.

« 2°) Les renseignements sur le sort des évadés, et sur la « date de leur mise en contact avec les ambassades, ont dû être demandés officiellement par vous à Moscou.

« J'ai l'honneur de vous faire savoir que le compte-rendu que j'ai fait de notre conversation a été loin d'amener l'apaisement des esprits, que vous semblez désirer.

« Bien au contraire, la ferme résolution suivante a été prise par la grande majorité des internés. Le départ de ce camp annoncé ne devra pas avoir lieu sans contact préalable direct avec les Ambassades, et sans renseignement précis sur la destination prévue pour le futur convoi, et sur les intentions des Pouvoirs Soviétiques à l'égard des internés.

« Cette décision me semble parfaitement conforme à l'état d'hommes libres qui devrait être le nôtre depuis la déclaration de guerre de l'Allemagne à l'U. R. S. S.

« Il serait inadmissible, en effet, que nous continuions à être traités comme des criminels, ou des prisonniers.

« Je vous signale d'ailleurs que je ne conçois pas un départ et un transport sans que les mesures d'élémentaire correction suivantes soient prises à notre égard.

« 1°) Restitution de tous les objets personnels, photographies, papiers d'identité, etc., que les Allemands eux-mêmes n'avaient jamais songé à nous retirer.

« 2°) Suppression de toutes mesures vexatoires, telles que fouilles, coupes de cheveux, mises à genoux sur les quais des gares, portes de compartiments cadenassées, etc.

« Je suis sûr que ces différentes mesures vous apparaîtront absolument normales, et que vous obtiendrez, des Autorités Supérieures, qu'elles soient strictement appliquées.

« Je ne veux m'engager à faire régner l'ordre et la discipline qu'à ces conditions expresses. Comment concevoir que soient traités différemment par vous des hommes qui, comme vous, ne désirent qu'abattre l'ennemi commun ? »

Signé : BILLOTTE.

(1) "Retour par l'U.R.S.S.", par Jean Brilhac (Calmann-Lévy).

Le départ a lieu de Mitchourine, le Dimanche 29 juin. Remontant vers Moscou, les internés franchissent la Volga, parviennent à la gare de triage d'Iaroslav, et vers le Nord, à l'endroit où le Transsibérien s'embranche vers la ligne d'Arkhangelsk, arrivent au camp de Garzienwitch, leur nouvelle résidence.

Hélas ! Les Allemands se sont emparés de la Lituanie, d'une grande partie de la Lettonie, de la moitié de la Russie Blanche, de l'Ukraine occidentale. Le 22 juillet, Smolensk est investi.

Le 6 août, le Capitaine Billotte est appelé à Moscou ; il revient le 21 août avec la promesse formelle du départ prochain.

Enfin, le 30 août 1941, les 186 évadés français sont rassemblés sur le quai d'embarquement d'Arkhangelsk, et montent dans un cargo russe qui, précédé par deux dragueurs de mines, tracent un chenal. Ils s'avancent dans le brouillard. Soudain la forme d'un énorme paquebot surgit; on y distingue le drapeau de l'Union Jack sur l'*Empress of Canada*.

A ce grand moment de leur dramatique histoire, les prisonniers poussent une immense et délirante clameur de joie, à laquelle répond celle des Anglais et des Canadiens saluant l'arrivée des Français.

Des hommes pleurent, tandis que retentit le chant de "La Marseillaise".

C'est l'aube de la Libération !...

Tous ces pauvres captifs qui, depuis un an, n'avaient plus couché dans un lit, avaient souffert des épreuves inouïes, s'étaient sentis des parias vivant en marge de tout et de tous, connaissent l'ivresse de voir tomber leurs chaînes. Hélas ! Dans cette course à la liberté, combien de "partis" n'étaient jamais arrivés !... Ils ne sont que 186 qui, soudain, retrouvent avec étonnement le luxe d'un paquebot moderne, avec ses ors, ses salons, ses ascenseurs, son grand hall orné de reproductions de Van Dyck et de Rembrandt.

Ils essayent les fauteuils clubs et bondissent soudain, ayant cru entendre encore les rauques commandements allemands "Schnell, schnell..." vite, vite, et les Russes "Davaï, davaï", vite, vite... L'accueil des Anglais et des Canadiens fut inoubliable. Comme dans un rêve, L'*Empress of Canada* emporta les évadés à travers la Mer Blanche, la Mer de Béring, l'Océan Glacial Arctique, vers le Nord, et le Soleil de Minuit.

Le 25 août 1941, L'*Empress of Canada*, à bord duquel se trouvait le Brigadier Général Potts, commandant des détachements de deux régiments canadiens, ainsi qu'une compagnie de sapeurs du Royal Canadian Engineers, accompagné des croiseurs britanniques Aurora et Nigeria, de destroyers, de navires auxiliaires constituaient la "Force III" qui, sous les ordres de l'Amiral Vian, allait exécuter le raid sur le Spitzberg.

Depuis le printemps 1940, les Allemands avaient installé là des bases de ravitaillement, en charbon pour leurs bateaux, de même le poste radio du Cap Linne leur transmettait des bulletins météorologiques quotidiens. Nos ennemis avaient aussi entrepris la construction, en Norvège septentrionale, d'une centrale électrique et d'une usine pour distiller la houille de l'Arctique.

Londres, d'accord avec les Norvégiens et les Soviétiques, avait décidé la destruction de toutes les installations minières, radios, et des stocks de charbon.

L'*Empress of Canada* est ancré au fond d'une énorme crique de rochers, à Barendsburg où, comme sur une toile de fond, se profilent les glaciers de l'Inlandsis.

Les Français débarquent avec les Canadiens. Ils exultent d'entrer ainsi dans la guerre.

Le raid dure douze jours, durant lesquels le poste radio est saisi, la population embarquée, les stocks de cinq cent mille tonnes de charbon se consomment parmi les glaces. Jusqu'à la dernière minute, les stations Linne et Longyearby transmettent des bulletins météorologiques truqués aux postes météorologiques allemands en Norvège.

Le convoi quitte l'Isfjord et reprend la route de l'Angleterre.

L'ordre n°15 du Major de la Force III, en date du 3 septembre 1941, porte :

« Félicitations aux troupes de la France Libre. — Les militaires de tous rangs appartenant aux Forces de la France Libre à bord de l'*Empress of Canada* sont félicités pour la manière dont ils ont aidé à l'embarquement des civils au Spitzberg... »

Bientôt L'*Empress of Canada* franchit le port of Clyde, avec ses chantiers en plein travail, puis arrive à Glasgow intact.

Le 12 septembre 1941, à la gare d'Euston à Londres, c'est l'accueil inoubliable !...

*

* *

L'Aspirant Boudry, ainsi que les Caporaux Daniel Toussaint et Jean Rumin s'engagèrent aussitôt dans les Forces Françaises Libres. Quoique très déprimés physiquement par leur longue captivité, ils refusèrent de travailler dans les bureaux, ou comme instructeurs, et demandèrent, et obtinrent, de passer dans l'Aviation.

Tous trois mourront dans le ciel...

XIX

MAROC

"TENTATIVE DE SE METTRE AU SERVICE D'UNE ARMÉE ÉTRANGÈRE"

Sergent-Chef ALLIGNOL Raymond (23 mars 1921 + 22 juin 1942).

Sergent-Chef CHARASSE André (22 janvier 1920)

Lieutenant BRUNSCHWIG François (24 septembre 1907 + 30 juillet 1944).

Lieutenant GHIGLIOTTI Charles (10 juin 1907 + 23 décembre 1943).

Lieutenant WITTMER Paul (12 mars 1920 + 1943).

Sergent PÉRAUX Bernard (21 avril 1919 + 5 septembre 1943).

Sergent REY Jean (9 juillet 1920 + 28 août 1943).

11 janvier 1941.

Au Maroc, après l'armistice, un groupe d'aviateurs avait résolu de s'évader et de rallier Gibraltar, mais l'entreprise s'avérait difficile.

Entre le 5 et le 10 novembre, le Sous-Lieutenant Brunschwig et le Lieutenant Alesch font une première tentative pour passer en zone espagnole, à l'Ouest d'Ouessane. Dans la tempête, ils s'égarèrent dans la campagne, et sont arrêtés par les Arabes. Ils ont beaucoup de peine à retrouver leur liberté.

Michel Brunschwig et Alesch partent alors en zone libre voir M. Sturm dont le fils s'était évadé d'Oran sur Gibraltar, en avion avec le Sergent-Chef Fayolle. Il mit les jeunes gens en rapport avec un agent de l'Angleterre. De leurs entretiens, il résulta divers projets de création d'un réseau d'évasions au Maroc, liaison régulière avec les Britanniques de Gibraltar, envoi d'avions atterrissant de nuit, pour permettre le ralliement des aviateurs patriotes.

A la suite de ces entretiens, Michel Brunschwig, plein d'espoir, alla

aussitôt voir son frère François, démobilisé en Avignon, lui communiqua la bonne nouvelle.

François Brunschwig, ingénieur, sorti de Polytechnique, et officier observateur, avait été très malheureux de n'avoir pu combattre en 1939-1940, car il avait été affecté à l'Armée des Alpes, comme officier de transmissions.

Il rêvait, lui aussi, de s'évader comme son camarade le Lieutenant Ghigliotti, qu'il avait connu à la 4^{ème} Région Aérienne. Ghigliotti, démobilisé, montait des postes de radio — surtout pour la Résistance — à Marseille. François Brunschwig et Ghigliotti semblaient alors entre les mains de gangsters sans scrupules, qui, sous le prétexte de les faire partir, en Syrie (!) leur soutiraient de l'argent.

La combinaison du Maroc paraissait tellement sûre, que tous décidèrent de rallier Meknès aussitôt.

Les Brunschwig y parvinrent avec de faux papiers. Ghigliotti se rendit à la caserne Sainte-Marthe, à Marseille, où étaient logés les militaires en instance de départ pour l'Afrique du Nord ; grâce à des complicités, il se substitua à un sous-officier, et s'embarqua le 14 novembre, plein d'espoir et de tristesse, car il quittait ses trois enfants.

Il écrivit :

« ...Mes chéris, je vous ai soigneusement caché mon activité au cours de ces trois derniers mois. A l'heure actuelle, je suis près d'arriver à la première étape d'une destination que vous devinez...»

Le 5 décembre, tous se retrouvent à Meknès, et, dans la joie, organisent leur évasion.

Ils sont bientôt encouragés par le succès de l'évasion des Sergents-Chefs Raymond Allignol et André Charasse, le 8 décembre 1940.

Extrait du carnet de route du Sergent-Chef Allignol

17 novembre 1940.

« J'arrive à 8 heures à Oran. Je vois Georges à la Sénia ; il m'apprend la fuite d'André Charasse et les causes. A ce moment-là une seule idée me hante : retrouver André !

« A 14 heures 30, je pars pour Casa. Une permission me facilite le passage à la douane. Le voyage, qui dure 24 heures, me paraît un siècle.

« Le 18, à 12 heures, j'arrive en gare de Casa... je saute dans un taxi, et je retrouve André à 13 heures 45, après un bref déjeuner.

« J'apprends alors que la situation n'a rien de gai, n'ayant aucune aide à envisager. Heureusement, le moral est excellent, grâce au ciel qui a voulu que l'on se retrouve (libérés).

« Le 25, nous partons pour Rabat, dans l'espoir de faucher un taxi, nous sommes décidés à n'importe quel coup dur.

« Le 26, à partir de ce jour, abandon du projet de gagner la Gambie à bicyclette — 2.300 kilomètres — et de faucher un canot.

« Durant trois jours, étude du terrain de Casa. Quatre tentatives sans grand espoir sont essayées sur le coup de midi. Notre but étant de filer sur le "North" de la commission d'Armistice Italienne.

« Enfin, dernier espoir, tentative de grande envergure avec un paquet en guise de valise, des poches pleines de dattes confites. Nous avons deux chemises, deux paires de chaussettes, deux slips chacun et nos vestes de cuir.

« Nous allons quitter Casablanca.

« Le dimanche 8 décembre, après avoir communié à 8 heures à la Cathédrale, nous arrivons au terrain. Il est 11 heures.

« Après un tour d'horizon, l'assaut du hangar s'impose. Je dois escalader, à l'aide d'échafaudage, la fenêtre du hangar (à signaler que lorsqu'un travaille, l'autre veille).

« Mille difficultés se présentent : faire le plein d'essence, ouvrir les portes qui résistent, sortir l'avion dans la cour, à la main, les portes ne s'ouvrant pas en plein, enlever une ferrure à la barrière du parc.

« Deux fois l'appareil se trouve indisposé et nous devons l'abandonner momentanément un quart d'heure. Enfin, à 14 h.15, le moteur daigne partir, nous faisons alors deux points fixes, le deuxième au milieu du terrain, et décollons sous l'œil vigilant de la sentinelle qui se trouvait à 200 mètres. J'étais mort de fatigue, le travail avait duré 3h.15 — chose extraordinaire, nous n'avions eu qu'une alerte sans suite.

« Une dernière fois, adieu à Casa, où d'en haut durant le début du voyage, je surveille si la chasse ne nous poursuit pas.

« Nous évitons Rabat. André me passe alors les commandes, met son chapeau mou, et bouffe les dattes...

« Arrivés au-dessus du Maroc Espagnol, nous descendons, et passons la côte à 30 mètres entre deux collines, afin d'éviter la D.C.A. Vue merveilleuse du détroit (Tanger, Ceuta...) Une quantité de destroyers anglais croisent. Heureusement nous savons nous faire reconnaître et nous nous posons d'une façon impeccable, à 16 h 15, à Gibraltar, où nous sommes très bien accueillis ».

R. ALLIGNOL.

Pour l'Equipe Brunschwig, Ghigliotti, le temps passe en démarches diverses.

Les liaisons radio et autres, avec les Anglais, s'avèrent lentes et fort compliquées.

Michel Brunschwig, a la direction du réseau. Il avait désigné d'avance à l'agent de l'Intelligence Service, rencontré en zone libre, le terrain de Volubilis, au Nord-Est de Meknès ; dans la plaine désertique, l'atterrissage nocturne et clandestin ne présenterait pas de difficultés. Mais lorsque, deux jours avant la date fixée par les conspirateurs pour s'évader par Volubilis, Michel s'y rendit, il y trouva des Arabes qui le labouraient pour le remettre en culture ! Il fallait

organiser autre chose.

L'équipe s'était élargie avec le Lieutenant Boube, démobilisé dans la Police, le Sergent Cermolacce de la Base de Casablanca, que Michel Brunschwig avait connu au groupe de chasse en 39-40, l'Aspirant Paul Wittmer, les Lieutenants Roos et Maitre en congé d'armistice, le Lieutenant Deshayes, le Lieutenant Albert Morelli.

Fin décembre 1940, comme l'équipe s'impatientait, et attendait en vain les fameux appareils anglais qui devaient venir les chercher, ils décidèrent de mettre sur pied une nouvelle combinaison.

Justement, l'Aspirant Wittmer et le Sergent Cermolacce, gardant les avions de la Commission d'Armistice Italienne, signalent qu'il y a, sur le terrain de Casa, deux avions North America biplace, et un "Simoun".

Après une réunion mouvementée, on se mit d'accord sur l'ordre suivant pour les départs.

- Cermollace et Wittmer prendraient le premier "North".
- Boube et François Brunschwig le deuxième "North".
- Roos, Ghigliotti et Maitre, le "Simoun".

Arrivés à Gibraltar, ils organiseraient l'envoi d'autres avions qui enlèveraient le reste de l'équipe.

François Brunschwig a lui-même écrit comment se passa "Le coup de Casa".

*
* *

LE COUP DE CASA...

par le Commandant François BRUNSCHWIG +

*A Boube, en souvenir d'une de ces
nuits dont on se souvient...*

11 JANVIER 1941.

« Le coup de Casa a été préparé avec le plus grand soin.

« Il s'agit de partir à bord des deux avions mis par les Autorités Françaises de l'Air, sur la Base de Casablanca, à la disposition de la Commission d'Armistice italienne.

« Ce n'est d'ailleurs que la réédition d'un exploit récemment réussi : deux mystérieux inconnus (qui furent connus plus tard ; il s'agissait de Charrasse et d'Allignol) ont décollé à l'heure du déjeuner, sur un "Simoun" de

nos "Monsignore". Il paraît qu'on peut recommencer : au même endroit, deux "North America" ne demandent qu'à se laisser prendre ; il suffit d'opérer, cette fois, au petit jour.

« Le hangar qui abrite ces appareils est placé, fort heureusement, très à l'écart ; il se trouve, par rapport à l'entrée de la Base et à ses bâtiments principaux, de l'autre côté de l'aire d'atterrissage, dans une enceinte contiguë aux dépendances d'Air France.

« La surveillance n'est effectuée, chaque nuit, que par quatre agents de la Base de stockage ; on leur a aménagé à proximité, une baraque de bois ; deux d'entre eux font les rondes, tandis que les deux autres se reposent. Or, les instigateurs du coup, Cermolacce et Wittmer sont précisément des agents de la Base participant à cette surveillance.

« Le plan général est le suivant :

« Le jour J est celui où le Sergent Cermolacce et l'Aspirant Wittmer sont ensemble de service.

« Boube et le Baron de Cric (1) viennent les rejoindre dans le courant de la nuit. A eux quatre, ils maîtrisent, bâillonnent et ligotent les deux autres agents de garde choisissant, pour faciliter la besogne, le moment où ils sont endormis ; ne peut-on penser au surplus que ces deux camarades ne mettront pas de mauvaise volonté à se laisser faire ?

« Il faut ensuite dépanner les avions. Selon, en effet, des ordres récents, tout avion non destiné à voler immédiatement, doit être privé d'une pièce essentielle et être ainsi rendu inutilisable. Il y a lieu de croire que, dans le cas présent, les pièces démontées sont cadenassées dans un coffre au poste de garde.

« Les avions, une fois remis en état, il ne reste plus qu'à les pousser jusqu'à la piste, et, au petit jour, à mettre en route et à décoller.

« Ceci constituant les grandes lignes de la manœuvre, les détails n'ont point été laissés de côté ; chacun est en effet bien persuadé que l'entreprise est sérieuse, et que la part de l'imprévu doit être réduite au minimum.

« L'on s'est procuré des cordes, et la répétition générale de la cérémonie du ligotage a été faite sous la direction de Wittmer, qui se prétend un spécialiste en la matière. Questionné sur le point de savoir où il a appris cette technique particulière, il a répondu, sur un ton un peu agressif :

— « Mais que croyez-vous qu'on apprend quand on est Boy-scout ? »

« Le fait est qu'il a inspiré vraiment confiance lorsqu'il s'est mis à couper des morceaux de corde d'une longueur déterminée, aux extrémités desquelles il a confectionné de savants nœuds coulants. Et Cermolacce, s'étant couché sur un lit, s'est vu si proprement boudiné, que, ne pouvant plus respirer, il a demandé grâce.

(1) Baron de Cric est le pseudonyme du Lt. François Brunshwig.

« Les navigateurs Wittmer et le Baron de Cric, ont acheté des cartes. Ils y ont tracé avec soin les routes et mesuré les caps. Le départ se fera plein Nord ; parvenu à une bonne distance en mer, changement de cap pour marcher parallèlement à la côte ; puis au bout d'un temps déterminé, cap à l'Est sur Gibraltar, de façon à passer au large de Tanger.

« Ils ont aussi pu retrouver un ancien numéro d'un hebdomadaire, donnant, avec un reportage sur Gibraltar, un plan de la presqu'île, où est indiqué le terrain d'atterrissage, ainsi que la plage qui, dit-on, sert de terrain de secours. Ce plan est d'ailleurs entièrement faux, ainsi qu'il est possible de s'en rendre compte plus tard ; il a dû être imprimé par les soins des Allemands, afin de tromper les aviateurs français et de les faire poser en territoire espagnol, ou, en tous cas, passer à bonne distance des mitrailleurs franquistes à l'affût d'une proie facile.

« Cermolacce a passé de longues heures assis dans l'avion, à la place pilote. Le mécanicien lui a donné tous les renseignements dont il avait besoin. Il connaît à présent toutes les manœuvres à faire. A l'aide de savants petits dessins, il a communiqué une partie de sa science au Lieutenant Boube, qui devra, cependant, avoir un "amphi-carlingue", avant le départ.

*

* *

« Le jour J est arrivé.

« Tout s'annonce bien.

« Le mauvais temps a cessé depuis trois jours, de sorte que le terrain, qui était détrempé par les pluies, aura eu le temps de se raffermir. Le ciel n'est pas encore découvert, mais les nuages sont assez hauts. Si le vent semble fort en altitude, il n'est guère plus au sol que de cinq à dix kilomètres à l'heure.

« Il y a cependant un mais, c'est que l'officier de jour à la Base est un certain Lieutenant X... pète-sec en diable, fayoteur, une vache finie. C'est sûr que lui, il fait ses rondes, plutôt deux fois qu'une. Il a été question de remettre l'entreprise à plus tard. Mais, pesant par ailleurs les circonstances favorables, on a décidé de marcher quand même.

« — Si X... nous em...., on lui casse la gueule ».

« Cermolacce et Wittmer sont montés là-haut prendre leur service.

« Boube, inspecteur des services de la Sûreté à Petit-Jean, n'a pas eu de peine à obtenir une permission, et est arrivé par le train du matin.

« Ils prennent un taxi, qui est arrêté à la bifurcation de la route à l'extrémité Nord du terrain. Se faire conduire plus loin risquerait d'attirer l'attention et pourrait donner, à l'enquête, des éléments de recherche.

« Et le Baron et Boube prennent, d'un pas alerte, la direction du rendez-vous.

« Sur une esplanade de ciment se distingue un grand oiseau noir.

C'est l'un des avions "Condor" qui a amené récemment des Allemands de la Commission d'Armistice, et qu'une panne, résultant d'un atterrissage malencontreux, a empêché de repartir. Qu'on aurait plaisir à y faire exploser une cartouche de dynamite !!!

— « Ce n'est pas le moment », dit Boube.

« Un court détour permet d'éviter la grande porte d'Air France, devant laquelle une sentinelle fait les cent pas. Puis le chemin suit le mur de fond des hangars de la Compagnie de Navigation Aérienne. Il y a là des bureaux, des ateliers, des magasins où sont rangés des avions démontés.

« Une ombre sort de l'ombre, une ombre bottée à la démarche lourde, une ombre qui, cherchant à se faire petite, n'en est pas moins celle d'un grand garçon vigoureux.

— « Ça va ? »

— « Ça va. »

« C'est Wittmer, qui explique aussitôt :

— « Tout marche bien, sauf un petit ennui. J'ai la clef du hangar. Nous avons ouvert le coffre du poste de garde. Les pièces ôtées aux avions s'y trouvaient... Quant au petit ennui, il doit pouvoir s'arranger. Les camarades de garde sont : Baron, un aspirant, et Francisci, un sergent. Cermolacce a eu l'occasion de parler avec eux. Avec Baron, cela va tout seul, il marche dans la combine et se laissera ligoter. Il demande seulement à n'être pas brutalisé. Avec Francisci, c'est différent ; il prétend qu'il avait, comme nous, organisé avec sa bande, un départ pour ce soir. Ils sont d'ailleurs tous dans le hangar à vous attendre. Vous discuterez avec eux. »

— « Rien à faire, gronde Boube ; il ne faut pas qu'ils nous racontent des histoires. Il faut qu'ils nous laissent tranquilles. »

— « Je crois qu'ils sont disposés à s'en aller, sauf Francisci qui déclare qu'il faut qu'il parte à tout prix, que s'il ne part pas, il est mis en prison, Conseil de guerre, etc.. Enfin, vous verrez. »

« Ils suivent le chemin jusqu'à hauteur du village arabe, si bien blotti sur la droite dans les dunes, que même de jour, on ne le devine pas au passage. Il se signale à présent par les aboiements des chiens, ces chiens jaunes aux flancs creux qu'on voit rôder au soleil, découvrant des canines mauvaises sous l'éclair furtif d'un œil torve, et que la nuit, l'inanition maintient éveillés et dans un tel état d'inquiétude, qu'ils donnent de la voix au moindre bruit. En cas d'échec, a-t-il décidé, c'est dans les rues de ce village qu'il faut se précipiter pour essayer de dépister les poursuivants.

« Ils franchissent à gauche le fossé. Après quoi, il faut suivre Wittmer le long des pistes encombrées à travers des baraques de maçonnerie inachevées ; ici un tas de planches, là des gravats, plus loin des fondrières, plus loin, un ancien cratère à préparer la chaux : chantiers abandonnés au jour de l'Armistice.

— « Silence, murmure Wittmer, un veilleur de nuit arabe loge ici. »

« A la queue-leu-leu, on avance sur la pointe des pieds.

Wittmer a beau faire, c'est effrayant le vacarme de chacun de ses pas

sur le gravier !... Quelle idée aussi de s'embarrasser d'une pareille paire de bottes. Une vraie paire de bottes d'égoutier ! C'est qu'il ne s'en séparerait pas pour un empire, tant il se plaît à se donner des allures de reître tudesque !

— « Le "Simoun", présente Wittmer.

« Il est en cours de réparation. Il a été un instant question d'attendre pour le départ qu'il soit terminé. Cela aurait fait un beau vol de groupe de trois appareils.

« Et voici les "North America" ! Le premier ; le second un peu plus loin.

« Le Baron de Cric s'approche ; le bord d'attaque de l'aile basse lui arrive à hauteur de la poitrine.

« Et maintenant, au travail ! Francisci plein d'ardeur va faire le guet près du poste de garde ; il surveillera l'entrée de l'enceinte. Et, s'il y a un coup dur, on peut compter sur lui. Cermolacce fera les cent pas devant le hangar. Il faut s'attendre au moins à la ronde du Lieutenant X... Celle-ci n'arrivera en tous cas pas à l'improviste, car — et Cermolacce s'enorgueillit d'avoir pensé à tout — le chauffeur de la voiture a été prié de changer de vitesse bruyamment et de faire ronfler son moteur à l'arrêt. Il est convenu qu'en cas de besoin, les guetteurs siffleront un petit air désinvolte, et un essai permet de se rendre compte que l'alerte est bien ainsi donnée à l'intérieur.

« Pendant que Wittmer est parti chercher les pièces des moteurs, le Baron et Boube vérifient que les pleins sont bien faits. Heureusement, le carburant affleure à la tubulure de remplissage et l'on peut toucher l'huile du bout de l'index.

« Voici Wittmer et ses pièces. On les tourne et les retourne. Que sont-elles ? où vont-elles ? Elles apparaissent comme des filtres qui doivent trouver place quelque part sur les canalisations d'essence. Un panneau de capotage à droite, semble parfaitement mis en place. Nul doute que les mécanos ont travaillé là. Il faut un tournevis pour débloquer les pièces de serrage.

— « Un tournevis, dit Wittmer ! J'ai tout ce qu'il faut... »

« Il y a, contre le mur, des armoires et des établis où les mécaniciens serrent leurs affaires ; il s'y trouve tout ce qui est possible de désirer : trousse d'outillage, bougies, fil à freiner, même des bleus si quelqu'un a peur de se salir.

« La coque de métal est enlevée et mise à terre. Comme il était possible de le prévoir, voici, bien évident, l'emplacement du filtre. Ce sera un jeu, de remettre la pièce sur son support, de bloquer, puis de freiner les vis qui la maintiennent.

« Le travail se fait dans la joie ; l'une des difficultés principales de l'entreprise n'est-elle pas surmontée ?

« L'expérience acquise sur le premier avion rend aisée la remise en marche du deuxième.

« Boube monte alors dans les carlingues pour ouvrir l'essence. Le Baron et Wittmer font tourner les hélices sans plus de difficultés que si c'étaient des

roues de bicyclettes. C'est, qu'à froid, il n'y a pas de compression sur ces moteurs américains ; la compression se crée progressivement au fur et à mesure que le moteur chauffe et que les segments de piston se dilatent. Le carburant dégoutte des carburateurs, l'essence arrive bien.

« Il ne reste, pour être absolument prêt à partir, qu'à mettre en place les manivelles de démarrage.

« On va chercher Cermolacce pour tenir une dernière conférence fixant dans le détail les opérations du matin. Wittmer fera disparaître du poste de garde, le fusil et les cartouches qui s'y trouvent. Le réveil est fixé à 5 heures du matin. Pendant que Boube fait semblant de maîtriser Baron qui a promis de se laisser faire, les trois autres s'occupent de Francisci. S'il pouvait être endormi à ce moment ! Ne pas oublier de lui ôter son poignard. Après quoi, tout le monde aux avions. Dès que le jour commence à poindre, ouvrir la porte du hangar, sortir les appareils sur le terre-plein, mettre les moteurs en marche, et rapidement on roule jusqu'à la piste — il y a encore une barrière de bois à ouvrir — et l'on décolle.

« Pour l'instant, Cermolacce et Wittmer n'ont qu'à continuer leurs rondes et se reposer comme ils font d'habitude. Le Baron de Cric et Boube vont s'étendre dans un coin du hangar. Il faudrait pouvoir dormir un peu.

« Quand ils se réveillent, il fait encore noir. Les deux hommes, à grands pas, vont vers le rectangle lumineux qui marque l'entrée du poste de garde. Deux lits de fer : Francisci sur celui de gauche, qui dort ; Baron sur celui du fond, qui fait semblant de dormir.

— « Chut ! Chut ! » fait Cermolacce, souriant, déjà à son poste de combat, à la tête du lit de Francisci.

« Le Baron de Cric se place sur le côté, Wittmer aux pieds, tenant à la main l'un de ses nœuds coulants. Boube, lui, s'est mis en position pour Baron.

« Tout le monde se regarde. Tout est prêt. Qui va donc donner le signal pour commencer ? Voilà un détail qu'on n'a pas fixé. C'est à Wittmer de commencer. Wittmer n'a qu'à y aller.....

Cermolacce et le Baron de Cric lui font signe qu'il n'y a pas besoin des trois coups.

« S'il était possible de soulever les couvertures et de découvrir les pieds nus de Francisci, et de les ficeler avant qu'il ne se réveille ? C'est l'opération que tente Wittmer ; elle ne réussit pas entièrement.

— « Hein ! quoi ! qu'est-ce que c'est ? », hurle Francisci tiré en sursaut d'un doux sommeil peuplé de rêves. Sans doute se voit-il en avion, descendant de Gibraltar par larges spirales. Il faut se dépêcher, le Gouverneur est déjà là pour le recevoir. Le Gouverneur et sa fanfare. On joue le "God Save The King"...

— « Hein ! quoi ! Qu'est-ce que c'est ? répète-t-il.

— « Ce n'est rien ! ne bouge pas ! Allons ! Allons ! ne faisons pas le méchant, murmure Cermolacce, en lui saisissant les poignets et les fixant par la pesée de tout son poids,

« Le Baron de Cric qui s'est affalé sur le lit, cherche à aider le travail de

Wittmer, en maintenant immobiles les pieds du patient.

« Francisci a tôt fait de passer du rêve à la réalité. Il se débat : poignets et chevilles prisonniers, il s'arc-boute en un puissant effort : on dirait un poisson au sortir de l'eau, qui, jeté sur le sol, lutte contre l'asphyxie.

— « Salauds, salauds ! » écume-t-il.

Il serait, pendant ce temps, difficile à Baron de continuer à feindre le sommeil. Il s'est éveillé, s'est dressé sur son séant, s'est renversé sous la poigne énergique de Boube, a fait gigoter ses jambes en l'air, et c'est tout. Le spectacle de Boube vaut la peine d'être contemplé !

Dehors, la nuit est encore sombre. Bien qu'elle ne sache pour quel travail elle se réveille, la Base a conservé les habitudes de son existence militaire : déjà les lumières s'allument dans les baraquements.

« Les quatre hommes se rendent au hangar, marchant joyeusement. Le plus difficile n'est-il pas fait ? Qu'est-ce qui pourrait désormais faire obstacle à leur réussite ?

— Et la ronde de votre Lieutenant X... s'enquiert le Baron ?...

— Oh ! maintenant, c'est fini. Il ne viendra plus, répond Cermolacce.

— Et cela vaut mieux, continue Wittmer...

« S'il venait ? Ah ! Certes, on ne calerait pas pour autant ! Il reste assez de cordes et assez de chemises pour faire des baillons.

« Cermolacce et Wittmer ont préparé des valises. Pourquoi se priveraient-ils du luxe de mettre du linge propre en arrivant ? Ils les chargent dans les coffres des appareils ; Cermolacce y plie aussi son manteau soigneusement, le beau manteau qu'il vient de se faire faire :

— « Six cents francs, mon cher. Penses-tu que je le laisserais !

« Et puis voici les casquettes ! D'ici deux heures, deux heures et demie, ce seront quatre aviateurs français, en tenue impeccable, qui s'exhiberont dans les rues de Gibraltar. Ce n'est certes pas pour les femmes ; on dit qu'il n'y en a pas dans la forteresse britannique ; mais enfin, tant qu'à faire, autant vaut mieux se présenter aux Anglais correctement.

« Il faut attendre encore, attendre que le jour se lève. Boube ne veut absolument pas faire un décollage de nuit. On discute de l'ordre dans lequel s'accomplira l'acte final. La manœuvre délicate est l'ouverture des portes. Ces lourds panneaux font, en roulant, plus de bruit qu'un train rapide en pleine vitesse. Par ailleurs, dès qu'il fera plus clair, depuis les bâtiments de la Base, on pourra remarquer qu'ils sont ouverts.

— « Ne peut-on mettre les moteurs en route dans les hangars derrière les portes fermées ? » propose le Baron de Cric.

— « Non, décide Boube ; il vaut mieux opérer normalement. Ouvrir les portes, pousser les avions dehors, mettre les moteurs en marche. Pendant que nous roulons au sol, toi, de Cric, tu cours ouvrir la barrière de piste. Ils peuvent alors donner l'alerte ! Avant qu'ils nous aient rattrapés... »

« Boube monte dans sa carlingue afin de se familiariser, une dernière

fois, avec les commandes. Le Baron et Wittmer brassent les hélices. Il paraît que ça démarre au quart de tour !

« Quant à Cermolacce, il a disparu. Il est allé se promener au poste de garde. On ne sait jamais ce qui peut arriver ! S'il prenait a X... la fantaisie de faire enfin sa ronde ! Ou, si ses camarades, attachés sur leur lit, étouffaient sous leur bâillon ! Ou si les amis de Francisci avaient décidé de venir voir ce qui se passe au départ ?...

« La nuit ne finira jamais. Elle traîne, paresseuse. Il est pourtant six heures et quart... Quand le jour poindra, toute la Base sera déjà debout. Et puis après ? Cela fera un beau départ publicitaire !

« Boube descend de son poste de pilotage.

— « C'est heureux. J'ai récupéré, annonce-t-il. Je nous voyais mal partis cette nuit.

« C'est alors que Cermolacce revient et dit simplement :

— « C'est foutu.

— « Quoi ? Hein ? Quoi ? Qu'est-ce que tu dis ?

— « C'est foutu, je vous dis, répète Cermolacce.

Et il explique :

« Francisci s'est déligoté. Il a ensuite libéré Baron, puis a disparu avec le fusil, après avoir déclaré à Baron que nous ne partirions pas, que, si nous essayons de décoller, il nous tirait dessus.

— « C'était certain, fait le Baron, amèrement satisfait : ligoté comme il l'était ! Et j'avais bien dit qu'il fallait l'amener ici.

— « Comment a-t-il pu faire pour se détacher ? se demande Wittmer qui, d'un seul coup, a perdu la foi en la valeur des méthodes scoutes.

— « Malin ! dit Cermolacce. Et son poignard qu'il cachait sous sa chemise ?...

— « On ne lui a donc pas ôté ? s'enquiert le Baron. Wittmer, sur un ton d'amer fatalisme :

— « On n'y a plus pensé.

— « Alors, questionne Baron ?

— « Qu'est-ce qu'on fait ? se demandent les autres.

— « Ah, oui ! C'est vrai, qu'est-ce qu'on fait ? Ils en ont bien tous la vague idée, sans encore avoir osé se communiquer ce qu'ils pensent.

— « Tu ne sais pas où est parti Francisci, demande de Cric à Baron ?

— « Il doit vous attendre par là.

— « Oui.

Wittmer a un sursaut, un sursaut d'enfant héroïque aux prises avec une situation désespérée :

— « Mon avis est qu'il faut continuer. Au point où nous en sommes,

c'est la seule chance qui nous reste. On verra bien ce qui arrivera.

« De Cric pense aussi que c'est la seule chance qui reste, et bien peu attirante ! Francisci a un compte à régler. Il va falloir livrer bataille à sa bande. Et Baron, que devient-il dans tout cela ? Quel rôle pourra-t-il jouer, si l'on réussit à partir ? Ne faudra-t-il pas le religoter, le rebailonner ?

« Cermolacce ne prend pas parti.

« Boube exprime les décisions à prendre. Optimiste jusqu'à l'inconscience, il trouve, en quelque circonstance que ce soit, des raisons d'espérer. Mais si d'espérer chasse le désespoir présent, espérer conduit aussi à désespérer plus vite du présent.

— « Si vous voulez mon avis, dit-il, c'est que c'est fini pour aujourd'hui. Mais... rien n'est perdu. Les avions seront encore là demain. Pour l'instant, il n'y a qu'à les remettre dans l'état où nous les avons trouvés. Nous reviendrons dans 24 heures d'ici là nous aurons le temps de discuter avec Francisci, et de lui faire entendre raison.

On sent aussi percer chez lui une certaine lassitude avec le désir d'un bon bain chaud, et d'un confortable déjeuner.

Wittmer proteste encore :

— « D'ici demain, que se passera-t-il ? Je maintiens qu'il faut essayer de partir maintenant.

— « Et Baron qu'est-ce qu'il devient dans l'histoire, tranche de Cric !

Là est l'argument massue devant lequel on ne peut que s'incliner.

Il faut aller aux zincs, et remettre les hangars en état, continue de Cric.

— « Le temps passe, remarque Boube. Nous deux, nous allons nous en aller. Nous n'avons plus rien à faire ici, et tout à l'heure il y aura du monde partout. Cermolacce et Wittmer peuvent bien se débrouiller tout seuls. N'est-ce pas, Cermolacce !

— « Oui, allez-vous-en. A demain, dit Cermolacce.

« On se serre la main. Le bon Baron s'en retourne au poste de garde faire disparaître les dernières traces de l'activité de la nuit.

— « Allez, dit Boube, il faut filer maintenant, et en vitesse.

Ils contournent le hangar d'un pas rapide, et traversent le chantier abandonné, où une lampe allumée brille maintenant à la fenêtre de l'arabe. Dans le village, les chiens ont cessé d'aboyer. C'est le silence du lever du jour dans la sécurité de la lumière retrouvée.

Il n'est pas beau, ce coin de campagne, dépouillé des mystères de l'ombre : c'est du sable, du sable sale, où flotte, par endroit, une plaque d'herbe pauvre, que perce ici une plante rampante comme une algue de mer, là, l'éclatement couleur d'ardoise d'un aloès.

« Après la porte d'Air-France, où la sentinelle transie est adossée au fond de sa guérite, avec la rigidité d'un soldat de bois renversé, un pauvre soldat de bois dont mille intempéries auraient terni les couleurs, voici, sur la piste, le Condor Allemand, comme un grand et triste oiseau du Nord, qui sècherait au bord d'un lac, ses ailes humides et brillantes de rosée. La voûte

morose des nuages glisse sur l'horizon.

— « Dire qu'en ce moment, nous aurions décollé.

— « On ne sait jamais, explique de Cric, curieusement, dans son indéradicable optimisme. Il ne faut jamais rien regretter. Peut-être qu'à l'heure qu'il est, on nous ramasserait en bouillie au bout de la piste.

« Laissant derrière eux la Base et ses dangers, ils dépassent le croisement où ils quittèrent hier le taxi. Les jardins d'Anfa festonnent de vert les collines fauves. Le vent apporte du grand large des senteurs sauvages de Liberté. Un palmier, misérablement solitaire, lutte, inlassablement, attaché à la glèbe grise, courbant et redressant un désespoir échevelé.

« La route est longue. Les deux compagnons se sentent les jambes lourdes, mais le cœur dispos. L'amertume de l'échec s'est dissipée à la joie du jour nouveau.

Quelques heures plus tard, Cermolacce et Wittmer arrivent chez eux.

— « Bon. Alors, raconte l'histoire en vitesse.

— « Aussitôt vous partis, nous sommes retournés refaire les pannes aux avions. En plein milieu du travail, voilà mon X... qui s'amène, suivi de l'Adjudant de semaine. Nous n'avions pas entendu la voiture. On n'y comptait plus sur sa ronde. Cette vache-là, il a fallu qu'il la fasse quand même. Pour moi, il se doutait de quelque chose pour venir ainsi, au matin ! Il arrive. Ne nous doutant de rien, nous en étions au deuxième filtre, et nous dévissions les vis tranquillement, sans nous gêner, comme chez nous. X... entend du bruit et braque sur nous sa lampe électrique : il faut dire qu'il ne faisait encore pas très clair dans les hangars. Nous nous recroquevillons sous le fuselage, espérant qu'il ne nous verrait pas ; mais, il a fini par nous découvrir :

— « Qui... qui... qui est là... Sortez... sortez... d'ici.

« Comme cela ! mon vieux. Il avait tellement la frousse qu'il en bégayait. Nous sommes sortis. Mon X..., pâle de terreur, la figure verte comme cette couverture, avait mis revolver au poing, et reculait, précédé de son adjudant, tous deux soucieux, avant tout, de garder les distances. Nous sommes sortis de nos cachettes. Cermolacce a d'abord essayé de bluffer en expliquant :

— « Eh bien, quoi ? Oui, c'est moi, Cermolacce. Nous avons fini la nuit, et tous les deux, nous étions en train de passer le temps en regardant les avions.

« La ficelle était un peu grosse : les coffres, grands ouverts, laissaient voir nos valises, le manteau de Cermolacce, nos casquettes, etc...

— « Si X... avait été astucieux, dit le Baron de Cric, il aurait fermé les yeux.

— « Penses-tu. Bien au contraire, il a commandé à l'Adjudant d'aller chercher la garde. Dès lors, il n'y avait plus rien à faire. Nous n'avons pas réfléchi longtemps pour prendre une décision. Nous ne nous sommes même rien dit. Cermolacce m'a regardé. J'ai regardé Cermolacce, et tout d'un coup, vlan ! nous détalons sous le nez de X..., et de son pétard braqué.

— « Il n'a pas tiré ?

— « Penses-tu, il avait bien trop la frousse pour tirer. Nous avons couru jusqu'au village arabe, en riant comme des bossus.

— « Avec Cermolacce, dit Wittmer, nous avons pensé un instant à remonter à la Base pour nous rendre.

— « Pas drôle, fait de Cric, s'il faut en arriver là, ce n'est en tout cas pas pressé, on a le temps. Au point où nous en sommes, il vaudrait peut-être mieux continuer d'essayer à foutre le camp... Comment ?... On a raté ce coup à Casa. Mais il n'y a pas que Casa, comme base d'aviation. Il y a Rabat, il y a Fez, il y a Meknès, peut-être bien aussi Oudjda. Ce ne sont pas les terrains d'opération qui manquent.

— « D'accord, s'enthousiasme instantanément Wittmer.

« Il y eut Fez; il y eut Oudjda. Des amis firent Meknès? Une douzaine d'aviateurs, arrêtés et jugés, totalisèrent près de soixante ans de travaux forcés. Mais c'est ainsi qu'un vent de panique souffla certains jours dans les bureaux de ces Messieurs les Hauts Gardiens de l'Aviation Marocaine captive, et que chacun sut, au Maroc, que de l'Armée, de la Marine, de l'Aviation, en tous cas, l'Aviation, elle, était Gaulliste.

François BRUNSCHWIG.

Mars 1943.

*

* *

MEKNÈS

21 janvier 1941.

Après cet échec noir, l'équipe se retrouvait, ayant, de plus, la charge des deux "déserteurs" : l'Aspirant Wittmer, et le Sergent Cermolacce qui, compromis dans cette affaire, trouvèrent plus prudent de prendre le large...

Alors le Sergent Jean Rey, de la Base de Meknès, vint trouver Brunschwig, pour lui signaler que, le 21 janvier, le "Simoun" du Commandant de la Base devait décoller à 14 heures. On pourrait essayer de le prendre à 13h.30.

Il était tellement urgent d'envoyer des aviateurs à Gibraltar signaler aux Anglais que tous les « compromis du coup de Casa » devaient quitter le Maroc très vite, car ils y vivaient dans des conditions très précaires, traqués par la Police.

Le Sergent Rey demanda de partir avec son camarade, l'Aspirant Daffos,

dans cet avion qu'il avait signalé ; comme il fallait un officier pour traiter avec les Anglais, le Lieutenant Maître fut désigné. Hélas ! le moteur du "Simoun" ne put tourner. Il avait probablement été mis en panne afin d'éviter son vol par des "dissidents".

Le lendemain matin, Rey et Daffos furent mis aux arrêts de rigueur, leur présence autour de l'avion ayant été repérée. On releva les empreintes digitales sur l'appareil ; malgré l'intervention du Lieutenant Boube, Rey confondu, est contraint de passer aux aveux. Il est arrêté. Le Lieutenant Maître réussit à s'enfuir, et se rend chez le Lieutenant Albert Morelli, à Taza, et lui demande asile.

Hélas ! Morelli est un traître qui s'est glissé dans l'équipe, pour mieux la faire prendre. A la suite de sa dénonciation, Michel Brunschwig, Alesch, Boube sont arrêtés le 28 janvier 1941, et rejoignent, en prison, Daffos et Rey.

François Brunschwig, Cermollace, Wittmer se cachent à Casa. Ghigliotti est terré quelque part. Ils vont tenter, chacun de leur côté, des évasions.

*
* *

FEZ

Cermolacce et Wittmer retrouvent à Casa leur camarade Morrisson, de la Base d'Oudjda et le Sergent Péraux de la Base de Fez.

Péraux leur signale le "Simoun" de la Base de Fez. Ils décident de s'envoler tous les quatre à bord de cet appareil. Ils prennent le train pour Fez. Au passage à Meknès, Morrisson — qui ignore les arrestations de Meknès — se rend chez une jeune fille, Ginette Durand, qui, très patriote, était "complice" de l'équipe. Les réunions avaient lieu chez elle, et elle se chargeait de transmettre les courriers. Elle avait même reçu, en dépôt, les lettres émouvantes que les aviateurs du "coup de Casa" avaient écrit à leurs chefs, au Maréchal, à leurs familles, avant de tenter leur évasion audacieuse.

Ginette Durand met Cermolacce et Wittmer au courant des arrestations. Ceux-ci l'avertissent que, si le nouveau coup de Fez qu'ils ont combiné, rate, ils iront se réfugier à Oudjda. Ils donnent leur adresse là. Ils se disent même décidés, si l'affaire de Fez échoue, à prendre par la force un avion de passage à Oudjda...

A Fez, La Sûreté alertée par les tentatives précédentes veillait sur le terrain. Cela ne marche donc pas pour Cermolacce et Wittmer, qui échappèrent de justesse aux policiers. Il ne restait plus aux malheureux traqués, qu'à se réfugier comme convenu à Oudjda, chez des amis sûrs.

Pendant ce temps-là, à Meknès, on procédait à l'interrogatoire du Lieutenant Deshayes qui s'aperçut avec horreur que le juge connaissait tout : les liaisons avec les Anglais, les projets d'atterrissages clandestins. Qui donc trahissait dans l'équipe ?

Deshayes pense aussitôt qu'il faut alerter son "ami" Morelli, avant qu'il ne se fasse arrêter lui aussi.

Ginette Durand se charge de la liaison. Elle court chez Morelli, lui raconte tout. Il la fait parler. Sans méfiance, elle donne les adresses.

Il ne reste plus à Morelli qu'à avertir la Police; il n'y manque pas.

Péraux, Wittmer, Cermolacce, Morisson sont arrêtés le 31 janvier 1941. Ginette Durand aussi, quoiqu'elle n'ait pas 17 ans.

Les aviateurs sont emmenés, menottes aux mains, à Casablanca pour y être interrogés. Ils sont cruellement frappés à coups de nerf de bœuf sur la plante des pieds, par les deux policiers Rieu et Schwob.

Enfermés à la prison de la Base Aérienne, ils s'en évadent tous les quatre, le 24 février 1941.

Mais il faut absolument qu'ils quittent le Maroc. Ils sont traqués, sans argent, ils vivent avec des parias, comme eux. Ils reprennent espoir, car ils ont repéré un filon qui doit réussir.

Dans le train qui va de Casa à Tanger, la nuit, il y a, dans un wagon de marchandises, une niche à chien. Il semble jusqu'alors que cette niche serve fort peu, et ne soit pas soumise aux examens des policiers. Il suffit donc de s'y glisser, de s'y faire enfermer, muni d'une fausse clef pour se délivrer. Un peu avant Tanger, il y a une courbe où le train ralentit ; là il faut sauter sur la voie... Et se perdre dans la nature.

Comme les aviateurs vivent avec des Polonais — pauvres abandonnés, qui connaissent des heures terribles, et dont beaucoup mourront avant d'avoir recouvré leur liberté — ils décident de faire l'expérience du coup de la niche à chien, avec un Polonais...

Quelques jours plus tard, ils reçoivent le message convenu rassurant :

"Chien bien arrivé".

Encore un départ de Polonais cobaye... Tout marche à merveille à nouveau ; ce filon est décidément très sûr.

A son tour, une nuit, le Sergent Cermolacce s'introduit clandestinement dans la niche du wagon.

Roulé en boule, il a franchi heureusement tous les contrôles. Au bout de quelques temps, le train ralentit... il y a une courbe, c'est l'heure, l'aviateur saute...

Ses amis ne recevront jamais le message rassurant !... C'est qu'hélas, Cermolacce, ne sachant pas que le train avait du retard, avait sauté trop tôt, en pleine zone espagnole. Il s'était fait arrêter par les miliciens franquistes, et déporter au large de l'Atlantique, sur un roc sinistre, pendant un an.

Transféré à Miranda, il put enfin, de là, rallier l'Angleterre»

En avril 1941, la majorité des aviateurs compromis dans "l'Affaire" étaient arrêtés. Péraux repris à Oulme, le 30 juin 1941, et incarcéré à la prison de Rabat, puis transféré à Meknès avec ses "complices".

*

* *

Seul, le Lieutenant François Brunschwig avait réussi à échapper jusqu'alors aux recherches de la Police. Il avait pris une fausse identité — celle d'un de ses amis de l'X, prisonnier en Allemagne — et, bien camouflé ainsi, travaillait paisiblement, comme ingénieur, dans une usine de Casa.

Un jour, étant dans son bureau, il reçoit un coup de téléphone :

— « Ici, Police. Mettez-nous en communication avec la Direction de l'usine.

— « Je suis X, Ingénieur-Directeur.

— « Bien. Voulez-vous nous dire si vous n'avez pas, dans vos bureaux techniques, un ingénieur, nommé Brunschwig, et qui est sous le coup d'un mandat d'arrêt ? Voici son signalement...

— « Non, je ne vois pas, mais je vais procéder immédiatement à diverses consultations dans les services.

— « Nous arrivons dans un quart d'heure.

— « Je vous attends ».

François Brunschwig, très calme, souriant, quitte le bureau, s'en va... procéder aux consultations.

Il file... file !... bien résolu à quitter le Maroc au plus tôt. Il prend le premier train qui part de Casa; descend à Souk El Arba, vers la frontière espagnole.

Echappant aux investigations du poste frontière, il réussit à remonter dans le train qui va sur Tanger, se hisse sur le toit d'un wagon, et s'y dissimule. Cette nuit de fin mars est glaciale, et de plus le vent de la marche le gèle...

Quand le convoi parvient à Tanger, on devra porter Brunschwig, incapable de bouger, paralysé par le froid. On le soigne. Les gendarmes espagnols l'encadrent. L'évadé semble se remettre un peu...

Il demande à un policier d'aller, en grâce, lui chercher de l'alcool contre une forte somme d'argent; celui-ci s'en va...

A l'autre policier, il demande du tabac, le paie généreusement ; il s'en va aussi.

Le jour se lève...

François Brunschwig bondit, fonce à travers le dédale des rues de la ville.

Il monte dans un taxi, se fait conduire dans un cinéma dont l'adresse lui a été donnée par ses bons amis, les Paolantenaccie. Dissimulé dans une loge, depuis 7 heures du matin à minuit, il se réfugie chez des patriotes, qui alertent les Autorités anglaises de Gibraltar, et leur demandent de venir chercher au plus tôt l'évadé.

Brunschwig s'en ira par le bateau britannique qui fait le service régulier chaque semaine entre Tanger et Gibraltar ; mais à cause des contrôles espagnols, il ne peut s'embarquer ouvertement.

Alors, il se jette à l'eau, et nage vers le transport qu'il atteint, à près de

600 mètres du rivage. Il grimpe le long d'une chaîne, se cache à bord.

Un message radio annoncera sa bonne arrivée à Londres, où il signe son engagement aux F. A. F. L. le 15 avril 1941.

*
* *

Ghigliotti, lui, après le premier coup de Casa manqué, se réfugie chez des amis de cette ville : les Teyssier. Terré chez eux, il échappe à toutes les investigations de la police. Mais il ne lui plaît point de vivre ainsi en clandestin, car il veut se battre dans le ciel.

Alors il combine une nouvelle évasion avec un camarade, qui connaît un point de passage, au nord de Guersif, dans un coin désert, où il suffit, pour être en zone espagnole, de franchir, la nuit, un Oued pacifique.

Ils partent tous les deux, et font 50 Kms, à pied.

En fait, l'Oued est transformé en un torrent impétueux qui roule des eaux sales. Ils se déshabillent, et mettent dans un sac de caoutchouc — acheté à cet effet — tous leurs vêtements, et leurs papiers. Le camarade, meilleur nageur, se met à l'eau, se chargeant de porter leurs trésors sur l'autre rivage...

Soudain, Ghigliotti entend un long, un affreux cri...

Son camarade est emporté par le courant...

Au matin, sans vêtements, sans argent, sans papiers, il se rend au premier village. Il ne tarde pas à être arrêté en ce début de juillet 1941.

Tous les "complices" ont été jugés le 4 décembre 1941, par la Cour Martiale de Meknès. Ils ont été condamnés à des peines variant de 20, 10 ou 5 ans de travaux forcés, à la dégradation militaire, à la confiscation de tous leurs biens pour :

"Désertion,

" Tentative de se mettre au service d'une armée étrangère,

"Vol de matériel appartenant à l'Etat,

"Atteinte à la sûreté de l'Etat".

Dans la prison de Fort-Lyautey, ils souffrent longtemps.

Le 1er mai 1942, ils sont transférés à la prison de Fez.

Péreaux s'évade, le 6, grâce à la complicité des patriotes : Parent et Lasserre. Il arrive à Gibraltar le 21 octobre, et s'engage dans les F. A. F. L. le 26 novembre, à Londres.

A l'automne, les autres captifs au Maroc saluent, avec un espoir fou, le débarquement américain du 11 novembre. Pourtant, ils doivent se délivrer eux-mêmes : car on les a oubliés dans leur prison !... Le 17 novembre 1942, ils recouvrent enfin leur liberté !

Fidèles à leur serment du 18 juin 1940, ils vont rejoindre, à Londres,

les Forces Aériennes Françaises Libres, ayant bien mérité, par tant de luttes et de souffrances, de participer, dans le ciel, à la libération de leur Patrie.

Ils mourront pour elle.

XX

DE LURE À BEYROUTH

Caporal CARRÉ Jacques (9 septembre 1918 + 16 juin 1944).

17 janvier 1941

Lettre de M. T. C. MOORE (Angleterre)

à

Monsieur CARRÉ Père à Calais,

Le 26 février 1945.

«...Votre fils était un homme qui aimait sa Patrie à la folie, et qui brûlait du désir de la servir et de la savoir libre.

« Il se peut bien que vous ne soyez pas tout à fait au courant de ses étonnants exploits qui sont un éclatant témoignage de son courage inébranlable et de sa ténacité sans bornes. Voici la copie du document écrit de sa propre main, relatant l'aventure de ses évasions. »

Récit d'évasion

Le 3 JUIN 1940.

« Le 3 juin 1940, j'étais soldat au 110^{ème} d'Infanterie à Dunkerque. Nous évacuons ce pays et allons en Angleterre. Nous passons par Douvres, Bournemouth, Plymouth. Le 9, nous sommes à Brest, et ensuite nous nous dirigeons sur Evreux. C'est lorsque nous montions en ligne que nous fûmes faits prisonniers par une division blindée.

« Le 17 juin 1940, nous sommes dirigés sur Alençon.

« Lorsque l'armistice fut signé, les Allemands nous dirent que nous allions être démobilisés sur place, et que nous devions donner pour cela tous les renseignements d'usage (photos, adresses, empreintes digitales) et, une

fois qu'ils eurent tous les renseignements, l'officier commandant le camp nous prévint qu'il était inutile de s'évader, car ceux qui ne seraient pas repris de suite, verraient leur famille ennuyée à cause d'eux, et à la première occasion, nous cita des exemples.

« Mais dès le lendemain, des prisonniers de la zone libre tentaient leur chance. Ceux qui échouaient étaient mis provisoirement en cellule, et ensuite dirigés sur l'Allemagne.

« Tant que j'ai été à Alençon, je n'ai jamais essayé de m'évader, car je n'aurais pas voulu que mes parents soient ennuyés à cause de moi.

Front Stalag 21

Le 16 JANVIER 1941.

« Le 16 janvier 1941, sept mois après, je vis enfin une possibilité de m'évader sans que mes parents courent de risques, car nous partions en Allemagne.

« Première étape : Nuremberg. Toutes les feuilles d'identité sont enfermées dans une caisse par un interprète polonais de notre pays. Il s'arrange pour que quelques unes de ces feuilles d'identité, celles de ses meilleurs copains, soient égarées.

« Avec notre paquetage, nous allons à la gare, et là, nous touchons des vivres pour deux jours (pain, singe, vin ; ce dernier était offert par la Croix Rouge, ainsi que quelques friandises : beurre, chocolat, confitures, dernières douceurs de France avant longtemps, nous dit une infirmière en nous les distribuant). Ensuite, les portes furent cadenassées.

« Nous étions 40 par wagon ; il y avait deux petites lucarnes d'aération, grillagées de fil de fer barbelé. Avec une pince universelle, que nous avons réussi à passer malgré la fouille, nous nous arrangeons pour qu'au moment propice, nous puissions enlever ce fil de fer, le plus vite possible.

« Tout le long du parcours jusqu'à Vesoul, il y avait un Allemand par wagon, dans la cabine du serre frein. Mais, arrivés dans les Vosges où, la nuit, il fait 15 à 20° au dessous de zéro, et que nous nous approchons de l'Allemagne, ils ne prennent plus tant de soins, surtout qu'il n'y a plus d'arrêt ; nous avons fait le dernier à Vesoul.

« Il y avait deux projecteurs, un à l'avant derrière la locomotive l'autre à l'arrière qui éclairait toute la gauche, celui de la loco balayant simultanément la droite et la gauche.

« A 7 heures et demie, alors que nous sommes près de Lure, dans une courbe, le train roule environ à 30 à 35 à l'heure, je pense que c'est le moment. Je fais signe à mon camarade d'évasion de me donner un coup de main pour arracher le fil de fer, et, dans l'émotion, sans dire au revoir à mes camarades de captivité, je me glisse par la petite fenêtre, je me suspens deux secondes de la main droite et du pied droit. Je donne une détente pour tomber le plus loin possible, il y a environ 50 % de neige. Avec la vitesse du train, je fais trois tours sur moi même, sans mal, grâce à la neige. Le train venait juste de passer sur un pont ; il y avait donc un talus avec une pente assez accentuée, et grâce

à elle, je me trouve dans un trou d'ombre, hors du rayon du projecteur arrière.

« Mon camarade d'évasion saute environ 700 mètres plus loin ; il n'eut pas la chance d'avoir un trou d'ombre comme moi, et bien qu'il s'enfonçât le plus possible dans la neige, il fut aperçu par la sentinelle qui cria et tira en même temps. Quand j'entendis cela, j'eus peur que mon camarade ne fût touché, mais, sur la neige, je le distinguais facilement, se sauvant vers la forêt qui se trouvait à 100 mètres de là. J'en fis autant, car j'avais peur que le train ne s'arrête. Bientôt, nous nous rejoignîmes, et, la première chose que nous fîmes, fut de nous embrasser. Mon camarade me dit simplement : « On a toujours eu ceux-là ! »

« Nous avons marché dans la forêt, en longeant une route et à 11 heures, nous sommes arrivés dans un petit village, Lautenot. Nous avons attendu de voir un paysan, afin qu'il nous renseigne, car nous n'osions pas entrer dans une maison, de peur de tomber sur des Allemands. Nous avons eu la chance de ne pas attendre trop longtemps ; après une demi-heure de faction, près d'un tas de fumier, nous avons vu sortir un fermier. Nous nous sommes avancés, et nous lui avons demandé l'hospitalité pour la nuit.

« Il nous fit rapidement entrer, et tout de suite nous demanda si nous étions des prisonniers. Sur notre réponse affirmative, il nous dit « que nous avons eu de la chance d'avoir du mauvais temps, car habituellement les routes n'étaient pas sûres la nuit, avec les patrouilles allemandes ». Il nous restaura, et nous assura qu'il lui était impossible de nous permettre de rester chez lui, car il avait peur des ennuis que cela pourrait lui attirer. Il nous indiqua la route à suivre, et nous voilà repartis, sur des chemins vicinaux, bien entendu.

« A 3 h. 1/2, nous étions à Cithers. A 6 heures à Dambenoit. Le premier homme que nous rencontrâmes était un brave Belge, qui nous reconnut à notre accent, et qui fut tout heureux de nous rendre service. Il nous donna à manger, et un bon lit où nous avons dormi jusqu'à 6 heures du soir. Nous sommes repartis à la tombée de la nuit, et après quatre heures de marche, nous avons été contraints de nous arrêter, tant la nuit était noire ; nous étions à Bithaine. Nous sommes entrés dans la première grange venue, et nous avons attendu avec impatience le lendemain, car il nous était impossible de dormir. Le matin, le patron de la ferme vint chercher du foin et nous vit. Il ne fut pas trop étonné. Il nous donna des vêtements de toile bleue usagée pour nous permettre de passer inaperçus.

« Nous sommes repartis vers 8 heures. Nous passons à la Creuse-Villeminfray. Nous faisons 9 kms sous bois, pour éviter un important camp allemand. Ensuite, nous passons à Norcy, et enfin à Villeray. Ce jour-là, nous avons fait 50 kms dans la neige, et la boue. Aussi sommes-nous très heureux de pouvoir nous coucher aussitôt arrivés, chez un forgeron qui a bien voulu nous recevoir.

« Le lendemain, qui était un lundi, nous prenons le train pour Dôle. Avec nos toiles bleues, nous avons l'air de simples ouvriers qui commençaient leur semaine. Après un arrêt de deux heures à Besançon, où nous n'avons pas voulu rester en gare, à cause des sentinelles qui s'y trouvaient, nous voilà de nouveau en route pour Dôle.

« Alors, nous faisons la connaissance d'un cheminot qui nous indique

la combine pour passer le soir même. Malheureusement, nous apprenons, à pied d'œuvre, qu'il est impossible de passer, car la Loue est en crue à la suite de la fonte de la neige. Mon camarade ne sachant pas nager, il nous est impossible de passer par nos propres moyens. De retour à Dôle, nous avons la chance de tomber sur un hôtelier, qui aide tous les gars dans notre cas. Il nous donne à manger, de l'argent, et l'itinéraire à suivre, et nous reprenons le train pour Mouchard.

« Mais, arrivés à Mouchard, nous sommes déçus, car c'est rempli d'Allemands, et personne ne veut nous héberger. Nous sommes obligés de nous planquer dans une cabane de jardinier, jusqu'au lendemain (toute la nuit, nous avons entendu des patrouilles, et à ce moment nous nous sentîmes découragés).

« Le lendemain, nous sommes partis très tôt, et une heure après, nous étions aux Asures. Là, nous tombâmes sur un passeur de prisonniers, et le soir même, nous avons franchi la ligne de démarcation.

« Après la ligne, nous sommes passés à Poligny, puis à Lons-le-Saulnier, où nous avons été démobilisés le jour même, soit sept jours après notre évasion, le 25 janvier 1941.

« Ensuite, je me suis dirigé sur Toulon, où je croyais trouver une occasion me permettant de rejoindre les Forces Françaises Libres. Après deux mois de déception, j'ai enfin réussi à m'embarquer à bord du *Massilia*, le 3 avril 1941.

« J'essayais en vain de partir sur des bateaux qui passaient à Gibraltar. Au mois d'août, j'ai enfin eu de la chance, grâce au rapatriement des Vichyssois qui rentraient en France. C'est ainsi que, le 30 août 1941, je désertais le bord vers Beyrouth. Je me suis glissé par un hublot ; j'ai rejoint le port à la nage, et, justement, c'est un marin calaisien, de mes amis, qui était de garde, et qui m'a recueilli ! J'allais aussitôt m'engager aux Forces Aériennes Françaises Libres du Moyen-Orient ».

J. CARRÉ.

*

* *

Jacques Carré combat d'abord en Syrie, puis en Libye avec le Groupe "Lorraine", escadrille "Nancy".

Il entre ensuite dans le corps des parachutistes, et est envoyé en Afrique du Sud, faire son entraînement. Il revient en Angleterre pour y préparer le débarquement de juin 1944.

Sur terre, sur mer et dans le ciel, les soldats de la Liberté vont se ruer à l'assaut de la France asservie. A l'aube du 6 juin, le rideau se lève sur le dernier acte du drame...

Le Sergent-Chef Carré est parachuté dans l'Ille-et-Vilaine, avec des éléments du 2^{ème} R. C. P. Il accomplit une mission terriblement dangereuse dans la nuit du 6 au 7, faisant sauter la ligne de chemin de fer Paris-Brest. La

nuit suivante, il détruit la ligne téléphonique souterraine, puis s'en va encadrer le Maquis de Saint-Marcel.

Le 16 juin, il est attaqué par les Boches, à Crugnel. Il fait replier ses hommes et reste seul, caché dans un fossé, à tirer à la mitrailleuse sur l'ennemi... Une rafale de balles l'abat... Transporté exsangue près de l'école, une religieuse veut le soigner, les Allemands le lui interdisent.

Jacques Carré agonise en murmurant : « Au revoir aux copains, et qu'ils fassent du bon travail ! »

DE VICHY EN ANGLETERRE

Sergent André COLIN (24 juin 1915 + 27 juin 1943).

1^{er} février 1941.

Lorsque le Sergent André Colin, moniteur d'acrobatie à l'Ecole de Versailles en 1939-40, fut démobilisé après l'Armistice, il jugea irrespirable l'atmosphère de la France occupée, et repassa en zone libre.

Il écrivit plus tard :

« A la fin d'octobre, après des essais infructueux de partir en Angleterre, je me trouvais à Clermont-Ferrand. Là, on me parla d'une nouvelle garde, on me fit de beaux discours. « Il faut libérer la France des Allemands », et ce jour-là, on me parla du Général de Gaulle avec prudence, et sans l'attaquer.

« Je devais bientôt comprendre le sens de cette armée libératrice ! Son but : Défendre le Maréchal Pétain... mais aussi défendre Laval, Flandin, arrêter les jeunes gens qui méprisent la vie d'esclaves, et partent vers le Général de Gaulle. On aurait pu croire que cette action arracherait des cris de protestation, mais non, détrompez-vous !

« Après avoir vu tout le monde, dans la zone occupée, souhaiter la victoire de l'Angleterre et du Général de Gaulle, j'ai trouvé ici des gens qui admirent Hitler. Pour leur propagande mensongère, ils n'avaient guère de scrupules.

« Un jour, M. B..., le chef de la section de Clermont-Ferrand, me dit :

— « Les Anglais ont perdu la guerre, ou vont la perdre. La preuve, c'est qu'ils demandent partout des hommes pour les défendre. Us paient 300 Livres d'engagement, et 3 Livres par jour de solde, aux marins. Et, pour les aviateurs, c'est plus élevé encore ! »

« Et dire qu'il y a encore en France des gens qui croient à de telles balivernes ! Pourtant, moi, je sens que ceux qui combattent, le font pour la Liberté, et uniquement pour cela.

« Un jour, sachant que mes idées n'étaient pas celles de mes camarades, M.B... me pria poliment de démissionner. J'avais suffisamment appris pour me tenir sur mes gardes, et prévins quelques camarades du danger qu'ils couraient de dire trop haut leurs sentiments.

« Dans cette ville de Vichy, j'ai trouvé des êtres répugnants. Un jour, dans un club bien connu, on me dit qu'un capitaine d'aviation revenait d'Angleterre, et j'ai voulu avoir des renseignements. Il a bien failli me dégoûter à tout jamais de rejoindre la France Libre ! Mais, je savais bien qu'il fallait se méfier de ces gens rapatriés d'Angleterre, il faut une excuse à leur lâcheté, et pour ne pas rougir d'avoir abandonné la lutte, ils attaquent le Général de Gaulle et les Forces Françaises Libres.

« Dans quelques jours, je partirai...

« Aller en Angleterre, c'est le moyen de servir la France, de ne pas se laisser entraîner à une collaboration douteuse, seul le chien lèche les bottes de son maître qui l'a corrigé, et nous Français, nous ne sommes pas battus ! »

André COLIN.

XXII

DE THIÈS (A.O.F.) à BATHURST (GAMBIE BRITANNIQUE)

Sergent-Chef MILAN Marcel (14 novembre 1918 + 27 nov. 1941).

Février 1941.

Lors des combats de mai et juin 1940, le Sergent-Chef Pilote Milan s'était bien battu, et avait gagné la croix de guerre.

Après le désastre, l'escadrille de chasse à laquelle il appartenait était basée à Blagnac, près de Toulouse.

Au début d'août 1940, Milan, chargé d'un convoi d'avions, fut dérouté par les mauvaises conditions atmosphériques et, par suite de difficultés techniques, obligé d'atterrir. Hélas, c'était en zone occupée, près d'Orléans. Malgré ses protestations, les Allemands le firent prisonnier, et l'internèrent au camp de la Croix de Berny. Puis il partit en convoi vers l'Allemagne. A Francfort, il s'évada...

Après mille aventures, il arriva clandestinement chez sa mère, à Nancy, le 14 septembre.

Il ne put supporter la vue des Allemands dans sa Lorraine natale et jura de rallier, en avion, les Forces Françaises Libres rassemblées par le Général de Gaulle.

En avion, mais comment ?

Le 24 septembre, il s'en va, à bicyclette, en compagnie d'un prisonnier évadé de Trêves, l'Aspirant Paul Roby et d'une jeune nancéienne.

La grande aventure est commencée.

Ils s'en vont par les chemins détournés du Jura. Bientôt, ils vont tenter le passage de la ligne de démarcation. Ils savent que cela est possible en traversant la Loue, rivière de la Franche-Comté, qui sort à 13 Kms de Pontarlier d'une majestueuse ouverture de caverne, par une cascade de 10 mètres qu'on croit alimentée par les pertes du Doubs.

Dans cette sombre nuit d'automne, le passeur concentre les candidats à l'évasion afin de faire le moins de traversées possible. Il y a deux barques contenant chacune quarante-cinq personnes. Dans les ténèbres, elles glissent, affrontant la Loue, que des pluies ont rendue brusquement torrentueuse. Il faut faire silence, les Allemands sont si proches, et les rondes si fréquentes...

L'une des barques trop chargée, affleure l'eau. Elle parvient au milieu du fleuve, et va bientôt accoster au rivage qui est en Zone libre... Des remous, une panique, elle chavire...

Le Sergent Chef Milan plonge et replonge, ramène des victimes. Il s'obstine dans les ténèbres à retrouver le passeur disparu. Épuisé, il doit abandonner ses recherches vaines...

Us s'en vont dans la nuit, bouleversés par ce drame de la liberté, drames qui furent, hélas ! trop fréquents lors des passages clandestins de la ligne.

Les trois jeunes gens arrivent à Châteauroux. Ils ont conçu le projet de voler un avion sur la Base, mais très vite, ils se rendent compte que c'est impossible, les appareils sont fortement gardés, et d'ailleurs, ne sont pas en état de prendre l'air.

Milan et ses compagnons parviennent à Marseille, où on leur a indiqué un "filon" sûr. Ils doivent rencontrer, là bas, un agent de l'Intelligence Service, qui organise les départs des pilotes par avion.

En fait, ils ne réussirent, après divers déboires classiques en ce genre de démarches, qu'à des rencontres avec des gens douteux, plus habiles à arracher de l'argent aux patriotes qu'à leur donner les moyens de rallier la France Libre.

Finalement, ils sont arrêtés par la Police. Ils réussissent à prouver leur innocence (!)

Le jeune Nancéien s'engage dans l'armée, et Milan se dirige sur Toulouse, où il essaie encore de prendre un avion, mais toutes ses ruses sont vaines.

Alors, il se décide à rejoindre son escadrille à Blagnac. Il y était porté "déserteur", mais le commandant voulut bien admettre ses explications, et le réintégrer dans le personnel navigant.

Quelque temps plus tard, il demande à être affecté au Sénégal, car il sait que, là-bas, on vole, et il pense qu'il sera plus facile de s'évader.

Basé sur le terrain de Thiès, près de Saint-Louis du Sénégal, et de Dakar, il mûrit son projet de fuite en avion. Il veut rallier la Gambie Britannique qui se trouve immédiatement au Sud des possessions françaises du Sénégal. Il doit être possible de trouver à y atterrir sans encombres.

En février 1941, le Sergent-Chef Milan, toujours un peu facétieux, emprunte le casque d'un lieutenant antigauilliste notoire ; il lui semble très "farce" de s'enfuir avec ce couvre-chef qui sera son fétiche.

Il décolle l'avion "Curtiss P-36" du Commandant. Mais la Gambie, riveraine du fleuve du même nom, est composée de terres basses périodiquement inondées, presque uniformément marécageuses; à la suite d'ennui technique, il doit se poser dans des conditions très difficiles, réparer,

repartir.

Enfin, il parvient triomphant à Sainte-Marie de Bathurst.

Un jugement du Tribunal Militaire de Dakar le condamne à la peine de mort pour « désertion, vol d'avion, d'armement », etc...

Milan, enfin libre, rejoint les Forces Françaises Libres à Douala, au Cameroun. Il retrouve, en Afrique Equatoriale, ses vieux amis : Littollf +, André +, Lebois +, Castelain +, etc...

Il a le grand honneur d'être félicité de son exploit par le Général de Gaulle, venu passer en revue l'escadrille, sur le terrain de Bangui.

XXIII

ÉCOLE DE PILOTAGE N° 25 - SAINT-BRIEUC

12 février 1941.

Le Sergent-Chef Jean-Magloire Dorange (17 novembre 1911 + 12 avril 1941) était moniteur à l'Aéro-club des Côtes-du-Nord, à Saint-Brieuc, lorsqu'il fut mobilisé en octobre 1939. Malgré son vif désir de rejoindre son Groupe de Chasse, il dut rester affecté à l'École de Pilotage n° 25 de Saint-Brieuc. Au moment de la débâcle, cette École fut repliée à Pau, puis en Afrique. Dorange, démobilisé en septembre, revint à son pays. Animé d'un ardent patriotisme, il cherche dès lors, par tous les moyens, à rejoindre les Alliés. Dans ce but, il reste en contact avec des pilotes et des élèves-pilotes résolus, comme lui, à s'évader : Pierre Devouassoud, Pierre Blangy, Louis Delabruyère, Maurice Mathiot, Raymond Cauvel, Robert Laruelle, Emile Aubry, Auguste Zalewski, Henri Ménétray, Robert Cortot, Victor Guéret et son tout jeune frère Maurice, René Lebreton, Emmanuel Chevalier.

Le Caporal-Chef Pierre Devouassoud va être l'animateur de leur évasion.

La Manche leur offre des possibilités pleines de promesses. Ils rassemblent leurs économies, la mère de Devouassoud donne presque toute la somme nécessaire à l'achat d'un bateau de pêche avec lequel ils comptent parvenir en Angleterre. Leur choix se fixe sur un cotre de 9 tonnes le *Buhara BM-401*, qu'ils payent 40.000 francs.

Pleins de confiance en la réussite de leur évasion, ils ont pris en compte des documents appartenant à un officier anglais ; ils sont bien sûrs de les transmettre rapidement aux Autorités Britanniques.

Le 12 février 1941, les quinze jeunes gens s'embarquent dans la baie pittoresque de la Fresnaye, près de Saint-Cast. C'est le soir, la marée bat son plein.

Le *Buhara* réussit à franchir la baie. Le Fort de Lattre est doublé sans encombre, lui qui monte la garde dans cette espèce de fjord. La grande voile est hissée. Le cotre avance en pleine mer en gémissant de toute sa vieille carcasse qui n'a plus navigué depuis longtemps.

Soudain la grande drisse se rompt. Le gui retombe lourdement, manquant d'assommer Auguste Zalewski. Le petit foc devient l'unique

voilure... Malgré tout, à 23 heures, les côtes françaises sont loin ! La route est tenue au compas par les pilotes.

Mais voici que le moteur s'arrête... L'eau pénètre dans les membrures de la coque qui se disjoint. La pompe à eau cesse de fonctionner. Les évadés s'emploient de toutes leurs forces à lutter contre l'envahissement de la mer qui bientôt noie la magnéto.

Le *Buhara* s'alourdit. Alors qu'il se trouve à l'Ouest de Guernesey, par 49°15 de latitude nord et 20°39 de longitude nord. Les jeunes gens, pourtant épuisés, luttent, luttent longtemps. Non, ils ne vont pas périr ainsi, ayant déjà presque franchi la moitié de la distance des côtes bretonnes au rivage anglais ! Le jour se lève. C'est le 13. On dit que la Manche est sillonnée de vaisseaux britanniques...

Hurrah ! La silhouette d'un navire se profile à l'horizon...

Il approche... Tous les cœurs battent d'un fol espoir...

Hélas ! Les évadés distinguent bientôt le pavillon rouge à croix gammée. Ils jettent à la mer tous leurs bagages.

Arraisonnés par le bateau de la Sécurité Aérienne *Bernhardt von Tschirschky* des Allemands, ils essaient de leur faire croire qu'ils pêchent des moules ; mais les ennemis découvrent une carte sur laquelle est tracée la route sur l'Angleterre. Ils saisissent le fétiche que Dorange emporte toujours dans ses vols : un petit cochon rose monté sur des roulettes, et portant, sur ses flancs, une inscription en breton où figure le nom d'Hitler.

Le *Buhara* est pris en remorque par les ennemis.

Le triste cortège s'arrête sur les quais de Guernesey. Un allemand, qui s'est fait traduire l'inscription bretonne du petit cochon rose, entre en rage et le brise sur la tête du Sergent-Chef Dorange. Les quinze patriotes sont incarcérés à la Prison Maritime de Cherbourg.

Alors commence leur martyre : interrogations, menaces, coups, privations...

Le 3 mars, ils sont transférés à la prison de Saint-Lô et passent devant la cour martiale de cette ville les 19 et 20.

Jugement de guerre de la Feldkommandantur n° 722

Juge : Kriegsgerichtsrat WIRTH, Président.

Capitaine von PASCALI : Kreiskommandantur 741

Serg TRAUTMANN : Feldkommandantur 722

Avocat : Feldkriegsgerichtsrat Dr DIENER.

Greffier : Feldjustizinspektor WOLTE.

Les Allemands décrètent que :

« Les évadés voulaient toucher les hautes primes promises par les Anglais.

« Qu'ils n'ignoraient pourtant pas que la R.A.F. n'engageait plus les aviateurs ayant signé leur engagement avant le 10 mai 1940 car on les

considérait comme des lâches.

« Que le Sergent Dorange a avoué qu'il fut le promoteur de l'évasion.

« Que les onze premiers accusés reconnaissent qu'ils quittaient la France afin d'entrer dans la R.A.F... »

La condamnation est prononcée pour le motif suivant : « Partis d'un pays étranger occupé par les troupes allemandes, par une action réfléchie et voulue, pendant une guerre contre le Reich, afin d'aider la puissance ennemie.

« Condamnés pour haute trahison — aide à l'ennemi — d'après les articles 4 etc., car les engagements dans l'armée anglaise sont punissables de par les lois françaises. En outre, l'action des accusés était dirigée également contre les troupes allemandes ».

Au nom du peuple allemand :

1°) le Sergent-Chef pilote DORANGE Jean,

2°) le Caporal-pilote DEVOUASSOUD Pierre

sont condamnés à mort,

3°) BLANGY Pierre, pilote et caporal, né le 17-9-22, à St-Malo,

4°) DELABRUYERE Pierre, ancien élève pilote, né le 17-5-22 à Paris,

5°) MATHIOT Maurice, pilote militaire, né le 27-8-1921 à Nanterre,

6°) CAUVEL Raymond, ancien élève pilote, né le 21-10-21 à Ergué,

7°) LARUELLE Robert, élève pilote militaire, né le 2-7-22 à Chartres,

8°) AUBRY Emile, ancien élève pilote, né le 25-11-1919 à Saint-Meloir,

9°) ZALEWSISI Auguste, ancien élève pilote militaire, né le 29-6-21 à Paris,

10°) MÉNÉTRAY Henri, mécanicien et ancien élève pilote, né le 11-1-22 à Lille,

11°) CORTOT Robert, travailleur de l'Aéronautique, né le 25-10-20 à Antony,

12°) GUERET Victor, Mécanicien de la Marine, né le 28-1-17 à Paris,

13°) GUERET Maurice, serrurier, né le 23-11-24 à Dinard,

14°) LEBRETON René, marin, né le 24-4-1917 à Dinard,

15°) CHEVALIER Emmanuel, électricien, né le 30-12-22 à Saint-Brieuc,

sont tous condamnés *aux travaux forcés à perpétuité*, sauf Maurice Gueret qui a 16 ans, à 7 ans de prison ».

Héroïquement, cet adolescent demande à partager le sort de ses camarades, pour que Dorange et Devouassoud ne soient pas fusillés ! Sa demande est rejetée.

Le 11 avril 1941, Dorange et Devouassoud écrivent cette lettre suprême :

Vendredi-Saint, 11 avril.

« Chers amis et frères,

« Demain peut-être à l'aube, vers 5 heures, on nous préviendra que notre recours en grâce a été refusé, et une demi-heure après, nous ne serons plus de ce monde. Nous tomberons sous les balles allemandes, la main dans la main, en criant : "Vive la France !". Vous, comme nous, avez commis le crime d'aimer la terre française. Alors, payons sans regret le tribut de notre patriotisme.

« Dis à ma chère Maman (Mme Devouassoud) de ne pas regretter son fils, ni de lui avoir donné de l'argent pour mener à bien son entreprise, car de toutes façons, j'aurais tenté d'aller en Angleterre.

« Et vous, chers compagnons d'espérance, et de malheur, pensez souvent à nous et soyez toujours dignes.

« Priez également pour la France chérie et pour nous, et dites partout la vérité. Adieu ! »

PIERROT et JEAN-MAGLOIRE.

Le Vendredi Saint, on vint chercher le Chanoine Chivre, archi-prêtre de Saint-Lô, afin d'assister Dorange et Devouassoud, qu'on extrait de leur prison à 16 heures.

Entourés de soldats en armes, la tête haute, ils vont vers Monte-Bourg par la rue Saint-Jacques, la rue Verglais. Ils parviennent à l'Abbaye. On les pousse dans une cellule du vieux Colombier, où ils passent leur dernière nuit.

Le Samedi Saint, dans le champ de tir de l'Abbaye, ils sont fusillés par le peloton d'exécution, commandé par le Commandant Russ.

Dorange et Devouassoud meurent en criant :

« Vive la France ! Vive l'Angleterre ! ».

Mme Devouassoud, arrêtée comme "complice", est déportée en Allemagne. Elle y restera 3 ans, ignorant la mort de son fils unique.

Le 28 avril 1941, les autres condamnés sont, eux aussi, déportés en Allemagne, à la prison de Dusseldorf et de Luttringhausen. Les 17 août et 19 septembre 1944, Cauvel et Zalewski meurent de misère.

En mai 1945, les rescapés de la croisière tragique du *Buhara* rentreront en France, pour retrouver, enfin, leur place dans le ciel libéré.

A Orglande, sur le tombeau des disparus on grave dans le marbre cette pensée de Guynemer :

« *On n'a rien donné quand on n'a pas tout donné* ».

XXIV

DE TRIPOLI DE SYRIE À L'ILE DE CHYPRE

Second Maître Pilote Jean REDOR Jean (21 décembre 1919 + 20 déc. 1941)

Second Maître LEGRIS Valentin (13 mars 1914)

18 février 1941.

Extrait du carnet de route du Sergent-Chef Redor

« Chers Parents,

« Je vais vous dire un projet grave que dans quelques jours je réaliserai. Au moment où les événements de cette guerre vont se précipiter, je partirai rejoindre les troupes anglaises. Cette semaine probablement. D'un vol, je pourrai toucher une base britannique.

« Croyez-moi, il ne s'agit pas là d'un coup de tête, d'une aventure ; j'ai réfléchi, comme tous les camarades ont réfléchi, qui se sont battus sur le front de Libye. Je pars en pleine conscience de la gravité de mon acte, du sérieux de ses conséquences, mais j'espère que la Providence saura plus tard nous restituer nos droits.

« Ce projet est ancien, voici son histoire ; Quant au lendemain de l'armistice de juin, nous avons cessé notre activité de guerre, un élan quasi général a soulevé les Français en Syrie. Les officiers entraînant les poilus, et plusieurs formations avaient déjà gagné la Palestine, quand les commissions d'armistice menacèrent de répressions. La peur, le souci de leur grade firent que beaucoup des entraîneurs lâchèrent. C'est ainsi que je fus à deux heures de décoller en direction de l'Egypte.

« Pendant l'été, l'automne aussi, les enthousiasmes furent surveillés. Dans la marine, d'ailleurs, les coups de Mers-el Kébir et de Dakar en avaient réduit le nombre.

« En décembre, ici, à l'escadrille, nous n'étions plus que deux partisans, convaincus que la cause des Alliées était vraiment française. Je vous demande

de prier, pour que nous soyons forts. Si vous saviez quelle joie j'éprouve à faire ce qu'un tel devoir demande. On se sent tellement Français !

« Je vous reviendrai un jour, fier et heureux d'avoir rempli utilement ma guerre...

« Approuvez-moi ».

Votre JEAN.

Récit de ma "désertion"

17 FÉVRIER

« Veille de notre départ... les Français se montrent aimables dans leur défaite ; ils ne résistent plus, ils préfèrent s'agenouiller. Officiers de l'armée de Syrie, c'est de vous que je parle, vous n'avez pas la présence des Boches, donc l'excuse de Vichy. Mais vous acceptez les ordres, sous prétexte de fidélité à un pantin. Les responsables de nos malheurs restent à ces places dont ils ont été indignes. Pis, ils se font les apôtres de la "Rénovation"... et nous les tolérons encore...

« Quelle triste page d'histoire vous nous écrivez...

18 FÉVRIER

« Depuis deux mois, nous attendons l'heure propice. Les hydravions "Loire" ne restent que rarement sur le plan d'eau, ou dans des conditions défavorables...

« Valentin Legris et moi sommes impatients... L'hypocrisie de tous ces dégonflés nous révolte... Chatel est mesquin, minable. Où donc est son enthousiasme de juillet ?... Simon est cynique dans son impudeur... Certains camarades aimeraient nous suivre, mais diverses objections, fondées en général, les empêchent...

« Bref, le 17, nous sommes deux... Val en est toujours ; il laisse sa femme et sa gosse en zone interdite... Il est épatant...

« Dans la soirée, les zincs sont mis à l'eau ; j'ai placé le mien sur la première bouée, au vent... Les pleins sont à 500 litres, nous pouvons partir cette nuit. Le soir, nous allons en ville achever nos derniers préparatifs ; j'ai converti en livres or turques notre budget de 7.000 francs. Restaurant, puis cinéma à 9 heures... Entrée des artistes !...

« Un plan s'établit : Legris dormira en ville dans ma chambre, tandis que je rentrerai à la Base faire mes bagages... A minuit, nous nous quittons, il me rejoindra là-bas dans les trois heures. Mais, au matin, il fait clair de lune, nous serions aperçus sur la rade, dans notre youyou, car 1.800 m. d'eau nous séparent du mouillage de l'hydro. C'est foutu pour cette nuit, nous reverrons notre plan demain matin. Chacun va dormir prudemment.

« Au réveil, nouvelle étude... Nos bagages seront réduits au strict minimum, et camouflés. Nous décollerons ce matin même, à leur nez, la plaisanterie sera du meilleur goût.

« A 9 heures, je vais chercher Valentin dans son gourbi, c'est le moment ; l'équipage est au casse-croûte, aucun officier dans le hangar.

« Il sort, portant d'une main un appareil photo, et de l'autre une petite valise recouverte d'un voile noir, tandis que j'ai enroulé, dans mes effets de vol, quelques objets privés...

« Nous traversons le hangar désert, mais sur le terre-plein, nous sommes interpellés par le Lieutenant Vauchez. Explications : Val se rend sur un "zinc" à l'eau, pour essayer quelques plaques, et il montre sa valise. Quant à moi, je vais déposer, à bord de mon avion, mes effets de vol, en vue de l'exercice de l'après-midi. Nous passons...

« La vedette de service est engagée sans difficulté, et nous transporte sans défiance... A bord de l'hydro, un peu de fièvre... J'inspecte l'appareil et constate que tout est en ordre... Pendant que je décapote, Legris fait passer la bouée sur le flotteur droit ; de cette façon, l'avion ne pourra pas la heurter à la mise en route. Les manœuvres peuvent nous trahir déjà... Vite, je descends donc au poste mécano... "Contact... démarreur... magnéto..." Le moulin part... Je bondis aux commandes, tandis que Valentin lâche les amarres... Quelques cercles sur l'eau pour réchauffer...

« L'alerte est donnée, une vedette arrive... Un autre cercle, elle est tout près. Nous lui décollons au nez, le long des goélettes... Un virage sur le centre, et cap au large.

« J'ai fait d'abord du Sud-Ouest en prenant de l'altitude. Un autre "Loire" décolle quelques minutes derrière nous. La chasse commence. Bravo : 1.500 m. En quelques abattées, j'ai rejoint la mer, et Legris lance les objets flottants du matériel de croisière. Les témoins ont pu voir de la côte notre descente brutale, les pêcheurs ont dû retrouver ces accessoires sur l'eau. Nous aidions donc, par cette mise en scène, nos enquêteurs qui produiraient à leurs maîtres italiens la fable d'un accident en service (l'aveu d'une fugue menaçant les intérêts de nos camarades, et l'existence même de l'escadrille).

« Au ras des vagues, je change de cap, sans risque, la côte n'étant plus visible, et nos poursuivants semblant nous avoir perdus.

« Une heure vingt après, nous survolions Chypre ; je me posais à Lacama.

« Décrire l'accueil enthousiaste des Cypriotes serait difficile.

« L'avion à peine posé, les quais se couvrirent de braves gens, éberlués à la vue des cocardes françaises. La police bondit dans une vedette qui fonça sur nous. Je coupai le moteur, et nous mouillâmes.

« La réception que nous firent les autorités anglaises fut chaudement amicale. Le meilleur hôtel nous fournit un appartement où le thé nous fut servi pour la première fois. Adieu pinard... Sur le boulevard, dehors, plus de deux cents badauds se remettaient de leur surprise. Le Général alerté se fit conduire, et nous descendîmes aux présentations... "Shake-hand" et joyeux "nice-icea", répétait-il... Oui, ça suffit, pensions-nous déjà impatients. Ces Anglais sont un peu trop cérémonieux, et nous voudrions plutôt quelques directives pour l'instant.

« Un petit homme s'est glissé jusqu'à nous, et nous bondit dessus :

— « Bonjour ! Ah, je suis content que vous soyez venus »

« Et comme notre groupe s'ébranle en direction du bureau de police, le petit homme nous trotte à côté :

— « Vous savez, j'étais dans la Légion ; j'ai fait la campagne du Maroc. Ah ! je suis content ».

« Voix d'un étranger qui veut tout devoir à la France, qui a la fierté à se réclamer d'elle. Nous faisons, quelques minutes plus tard, la connaissance d'un Monsieur Murat, Grenoblois pendant 25 ans, et revenu à son Chypre tout récemment. Il est heureux, lui aussi, et veut à tout prix s'occuper de nous ; ce sera notre interprète pendant toute cette journée ; nous déjeunons chez lui.

« L'après-midi, décollage sur Famagousta, où l'hydravion trouva des bouées de mouillage. Je revois ces vieux remparts, et ces mêmes officiers qui nous avaient reçus en juin 1940, au cours de nos protections de convois. C'est à Famagousta qu'un vieux médecin anglais, rencontré sur le seuil de sa villa, m'avait appris l'armistice. Je me souviens de ma réponse spontanée :

— « Oh ! nous continuerons ! »

« Vieux toubib, je viens tenir ma promesse.

« Deux jours après, à Nicosie, un "Potez-63" arrive de Haïfa (nous avons là-bas une escadrille, la deuxième de la France Libre), Il nous amène le squadron leader Fouquet-Lemaitre, qui, alerté, vient nous chercher. Nous serrons la main de nos premiers camarades, Lamour et Péaneau. Ce même jour, je quitte Chypre. Cap sur Tel-Aviv.

20 FÉVRIER

« La Palestine... Haïfa, où l'hydro restera... Jérusalem, le soir même de notre arrivée. Nous devons y signer notre engagement dans la R.A.F. (voyage en "Potez-39").

21 FÉVRIER

« Jérusalem toujours. Sommes logés au mess des sous-officiers R.A.F. Confort anglais, et cordial accueil. Nous y rencontrons deux pilotes tchèques qui s'étaient battus en France. Le soir, une voiture nous renvoie à Ramleh où nous couchons...

« Ce jour, jurons sur la Bible de servir le roi d'Angleterre pour la libération.

22 FÉVRIER

« Un "Percival" nous rapatrie d'urgence à Haïfa d'où je décolle sur "Loire", emmenant un mécanicien à Chypre.

« Le 63, qui était venu nous recevoir trois jours avant, est en panne toujours, à Micosia. Val est mon homme d'équipage. A Lamaca, nous débarquons Schanoderer, le mécano, puis retour.

« R.A.F. Sommes habillés.

23 FÉVRIER

« Haïfa, le terrain près de l'I.P.C. entre Saint-Jean d'Acre et le Mont Carmel... Tulasne, Ballatore, Péronne, Portalis, Boutitier, Fournier, Breton, Lamour, Péréou, Calorbe et d'autres, une vingtaine au total.

« Nous nous installons, provisoirement croit-on, parmi eux ; accueil chaudement amical, questions, bonnes histoires, chacun a son petit roman vécu, dont il est simplement fier, mais d'une fierté discrète. Pour la plupart, ils ont moins de 25 ans ; avec les 5 "Morane" et les 3 "Potez", ils ont formé une "Flight" française.

24 FÉVRIER

« J'ai retrouvé la France, une France bien petite, mais qui éclate de dynamisme et d'entrain. A Haïfa, je suis dans une French Flight, la deuxième. Nous sommes 15 pilotes ; bientôt, nous formerons à tous un groupe de chasse pour partir en Grèce. L'impatience est générale ; on nous a promis des "Hurricane".

« J'ai changé sans transition, et cette révolution fut heureuse autant qu'espérée. Il y a quelques semaines, je menaçais de pourrir dans une lâche médiocrité, à l'abri de tout risque, sûr de ma chance, j'abandonnais mes rêves, mes ambitions, jusqu'à mes souvenirs...

« J'ai failli crever ! Je suis parti malgré "eux". "Eux", tous ceux qui ne veulent plus se battre, ces pauvres gens qui depuis longtemps ont abdiqué par souci du confort, par frousse.

« Nos Chefs !

« Ils nous offraient d'étouffer qui menaçait leur rang, leur place... Ils nous épiaient, ils avaient peur de nous, instituant leur petite Terreur...

PÂQUES

« Ce matin, j'ai entendu à la radio un peu de l'office latin. Je voyais par la fenêtre un coin de Palestine, l'ensemble de ces monts qui cachent Nazareth, Tibériade. Mais c'est chez nous que j'étais. Les chœurs de Schola, ces partitions d'orgue me firent évoquer le pays.

« J'ai rêvé naïvement, dans un film trop rapide, je distinguais ces figures qui jalonnent mon enfance.

« Beaucoup s'étonneraient de ma vie présente. Certains ne pourraient comprendre cette évasion brutale hors de la zone qu'ils m'avaient construite. Ma situation présente, en marge de ce qui fut notre "normal" (routine qui commençait d'appauvrir notre ambition) me révèle, malgré ses libertés, en tout semblable au gamin que j'étais. Je connais, et je vis autant que ma fièvre imaginait à quinze ans. Aujourd'hui, je me suis affranchi, sans perdre de mes biens ».

J. REDOR.

DE... CAEN... EN... ANGLETERRE

Sergent Jean HÉBERT (24 mars 1920 + 9 juin 1943)

Sergent Denys BOUDARD (5 novembre 1919)

29 avril 1941

Lorsque Jean Hébert vint au monde à Caen, le 24 mars 1920, son père était mort depuis quelques mois des suites d'une maladie contractée pendant la Grande Guerre.

Jean, après avoir passé son certificat d'études, rêvait de devenir mécanicien d'avion. Il fit son apprentissage d'ajusteur-mécancien à l'Ecole des Hauts Fourneaux.

Dès qu'il en eût l'âge, il s'inscrivit à la Section d'Aviation Populaire qui, sur le terrain de Carpiquet, dans la banlieue de Caen, accueillait et préparait à l'Armée de l'Air, des jeunes gens enthousiastes. Hébert obtint son brevet de pilote de tourisme n°10464, le 28 avril 1938.

Avec Denys Boudard, son inséparable, auquel il était lié par une fraternelle amitié, et un idéal commun, ils s'engagèrent en décembre 1939. Ils passèrent successivement à l'Ecole de Pilotage n° 21 de Bernay, puis à l'Ecole de Pilotage Auxiliaire n° 27 à Evreux. Ils furent brevetés pilotes militaires le 18 avril 1940. Après la déroute de mai 1940, l'Ecole fut repliée à Bergerac, puis à Blida. L'armistice survint sans que les jeunes gens aient combattu. A leur arrivée à Alger, leur déconvenue fut totale et cruelle, car l'officier commandant la Base les affecta à un groupe de D.C.A.

Mais ni Boudard, ni Hébert ne se résignaient aux stériles et monotones corvées de l'armée de l'Armistice. Ils n'acceptaient pas la défaite, et, en silence, caressaient le projet de rallier les Forces Françaises Libres du Général de Gaulle.

Bénéficiant d'une permission de quarante-cinq jours, valable pour la zone libre, à peine débarqués en France, ils n'ont qu'une idée : passer en zone occupée pour aller embrasser leurs familles, et « se rendre compte de la

situation et des possibilités d'évasion ».

Après les diverses péripéties classiques au franchissement clandestin de la ligne, ils se trouvent en zone occupée, le 17 février 1941, et arrivent discrètement à Caen.

Le 11 mars, ils font leurs adieux à leurs parents, et disent repartir à Marseille afin de regagner l'Afrique ; mais, à Marseille ils laissent filer le bateau sans eux...

L'atmosphère de la France occupée a renforcé leur désir ardent de lutter contre l'ennemi, pour cela, il faut rejoindre le camp de ceux qui n'ont pas capitulé... Ils ont leur plan !

Avec leur "désertion", commence la grande aventure. Boudard et Hébert repassent la ligne et sont bientôt à Fiers où, de la route du Haze et de celle de Granville, ils surveillent l'activité du camp d'aviation proche...

Ils ont conçu un projet d'une terrible audace : s'emparer d'un avion allemand et filer en Angleterre ! Cependant, Denys Boudard pense qu'en cas de réussite, sa famille, et peut-être la population locale courraient des risques. N'a-t-elle pas déjà payé un million d'amendes pour un câble soi-disant coupé ?

A Carpiquet, qu'ils connaissent si bien, les dangers leur semblent moins grands et les chances plus favorables.

Une semaine passe. Les deux jeunes aviateurs reviennent clandestinement s'installer à Bretteville-sur-Odon, puis à La Maladrerie où ils ont de la famille et des amis. Ils essaient vainement de se faire embaucher par l'entrepreneur français qui travaille sur le terrain d'aviation, mais ils réussissent tout de même à se glisser, comme manœuvres, parmi les ouvriers. A longueur de journée, ils bouchent les trous d'obus et déclouent des caisses...

Leur projet se précise bientôt. Ils ont remarqué, depuis quelques jours, l'avion "Bucker" biplace d'un Inspecteur de l'Armée de l'Air allemande qui vient régulièrement se poser sur le terrain. Ils teignent en noir leur combinaison bleue de l'aviation française, pour ressembler le plus possible à des mécaniciens de la Luftwaffe et commencent des travaux d'approche afin d'étudier le pilotage du "Bucker". Ils achètent un dictionnaire franco-allemand pour traduire les indications du tableau de bord et des appareils, car si Denys parle couramment l'anglais, ni Jean, ni lui, ne connaissent un traître mot de la langue de l'ennemi.

Ils savent que l'avion fait environ cent cinquante milles à l'heure, qu'il a une autonomie de vol de 3 heures 45, et qu'en une heure, si tout va bien, ils atteindront les côtes anglaises.

Le 28 avril, ils sont autour du "Bucker" immatriculé GD EG n° 4477, et l'examinent en techniciens, lorsqu'une auto allemande fonce sur eux, car leur présence a paru suspecte. Ils se sentent perdus et mettent le moteur en route pour couvrir le son de leur voix... Par bonheur, les Boches font demi-tour, rassurés par l'aspect extérieur si tranquille des hommes, dont le cœur bat follement...

L'alerte a été chaude. Il faut en finir vite car, en cas de surprise, les jeunes gens savent qu'ils seront fusillés. Ils décident donc que leur départ

aura lieu le lendemain.

Ils jouent à pile ou face qui sera le pilote, le sort désigne Hébert, qui a 115 heures de vol inscrites sur son carnet militaire...

Le 29 avril, à 11 heures, les deux garçons vont le plus naturellement du monde vers le "Bucker"; ils savent que le plein d'huile et d'essence est fait. Boudard lance l'hélice, Hébert est aux commandes. Le moteur tourne, l'appareil roule sur le terrain. La sentinelle allemande, qui n'a rien compris, croit que c'est l'Inspecteur qui part...

Le moteur cale... Un groupe d'Allemands inquiets s'approchent. Le moteur est remis en route et l'appareil fait un décollage impressionnant...

M. Legras, beau-père de Jean Hébert, employé aux Chemins de Fer, voit l'avion frôler la gare. Au repas de midi, il dira à sa femme:

— « Il y a un "zinc" boche qui a bien failli dégringoler sur les voies, vers 11 heures.

— « Ça aurait fait un ennemi de moins ! répond tranquillement la mère qui ne sait pas encore que le pilote est son fils. »

L'appareil met le cap sur l'Angleterre.

Quelques minutes ont suffi au Commandant allemand pour se rendre compte de cette fuite précipitée. Une escadrille est aussitôt alertée et prend l'air en direction de la Manche... Par bonheur, les nuages bas empêchent toute visibilité.

Le "Bucker" gagne de l'altitude et parvient rapidement à la côte anglaise. Un Groupe de Chasse de la R.A.F. s'approche. Boudard développe un drap blanc. Les pilotes encadrent le "Bucker" à croix noire et l'obligent à atterrir sur le petit terrain de Christchurch entre Dorchester et Southampton.

Denys descend le premier et s'adresse aux Anglais dans leur langue. On leur manifeste un peu de méfiance au début, car cette odyssée, et sa réussite parfaite, paraissent extraordinaires ; mais le côté sportif de l'aventure enthousiasme vite les Britanniques.

La bonne et joyeuse nouvelle se répand comme une traînée de poudre. Jean et Denys sont fêtés, félicités. Le film, la photographie s'emparent de cette actualité sensationnelle.

« Deux jeunes Normands ont bravé la mort pour continuer la lutte ».

L'enthousiasme dépasse la presse et l'écran.

Les jeunes pilotes français ont l'honneur d'une réception chez le Premier britannique qui les félicite chaleureusement. Madame Churchill les convie à un dîner intime, pendant lequel elle s'entretient avec eux, en français, qu'elle parle couramment.

Quelques jours plus tard, le Général de Gaulle les reçoit à son Quartier Général et accueille d'inoubliable façon les jeunes gens qui demandent, et obtiennent sans peine, l'autorisation d'entrer aussitôt dans une école de pilotage afin de collaborer à la délivrance de la France.

La B.B.C. commente les faits et passe le message convenu pour signaler le succès : « Denys et Jean de Normandie sont bien arrivés. »

Alors, à Caen, on remet à la famille Hébert la lettre d'adieu de leur fils :

Le 24 avril 1941.

« Chers Parents,

« Quand cette lettre vous parviendra, vous pourrez considérer notre entreprise réussie, et être rassurés sur mon sort, car cette « lettre vous a été envoyée après le succès complet de notre projet. A Marseille, où l'embarquement nous a été refusé, nous avons décidé de continuer la lutte, aussi bien pour notre pays que pour le désir de revoler ; en zone libre, toute les combines pour passer de l'autre côté tombant à l'eau, nous sommes donc revenus en Z.O.

« Ce que nous entreprenons est pour porter aide à ceux qui, je l'espère, chasseront de notre pays la sale race qui veut nous transformer en poids plume.

« Donc à l'instant où vous lisez cette missive, je suis de l'autre côté.

« Chers Parents, ne croyez pas que pour cette raison, je ne vous aime pas ; cela serait faux, car je pense toujours à vous, et j'ai, pendant ces temps derniers, eu l'envie de courir rue d'Hérouville, mais hélas, on s'était promis tous les deux de ne pas revoir nos Parents dans notre intérêt et surtout dans le vôtre. »

.....
JEAN.

Plus tard, on apporta à la famille de Jean Hébert un exemplaire du Courrier de l'Air que des avions alliés avaient jeté sur la campagne normande. Ils y reconnurent leur fils et Denys Boudard, souriants devant leur avion "Bucker".

ORAN À GIBRALTAR

Sous-Lieutenant DURAND Albert (16 septembre 1918 + 1er septembre 1943).

Sous-Lieutenant LEFÈVRE Marcel (17 mars 1918 + 2 mai 1944).

Sous-Lieutenant ALBERT Marcel (25 novembre 1917)

14 octobre 1941.

Récit de l'évasion, par le Commandant Albert.

« Etant de la même promotion des Boursiers de Pilotage (promotion de 1938) et ayant passé plusieurs mois avec Durand et Lefèvre à l'École d'Istres, au début de 1939, nous eûmes le plaisir de nous retrouver, après l'armistice, à Oran, au Groupe de Chasse I/3.

« Durand avait un poste radio, ce qui nous permit d'écouter les premières émissions de la France Libre. Nous décidâmes de rejoindre les forces du Général de Gaulle. Nous ne possédions que des monoplaces D-520, et mes deux amis n'appartenaient pas à la même escadrille que moi ; nous dûmes attendre très longtemps, avant de mettre notre projet à exécution ; de plus, les vols devenaient rares, surtout les vols de dispositif englobant les deux escadrilles, mais, tout de même, l'occasion se présenta le 14 octobre 1941.

« Dès l'annonce du vol, nos ultimes préparatifs, c'est-à-dire : rasoirs, photos et carnets de vol furent empochés en un clin d'oeil. Nous avions, au préalable étudié, grâce à une publication de Science et Vie, la position du terrain de Gibraltar par rapport au rocher. Notre autonomie nous permettait deux heures de vol, la distance séparant Oran de Gibraltar est d'environ 450 Kms ; nous avions tous les atouts dans notre jeu. Nous décidâmes de rejoindre séparément, car sur les ordres de vol, nous n'exécutions pas les mêmes

exercices. Dès le décollage, j'entendis, à la radio, Durand se plaindre de son hélice ; ordre lui fut donné de rentrer au terrain. J'appris par la suite que cela n'était qu'un prétexte.

« De son côté, Lefèvre, profitant d'un piqué, abandonna son chef de patrouille et prit aussi la direction de Gibraltar. Quant à moi, ayant un meilleur avion que le pilote qui devait faire sur moi un tir photo, je l'ai abandonné au premier virage.

« Durand arriva le premier à Gibraltar. Je me posai le second. Nous attendions Lefèvre, lorsque nous le vîmes arriver en rase-mottes, sortir son train et atterrir à 1 Km. de Gibraltar, sur le terrain de polo de la Linéa en territoire espagnol ! Après quelques minutes d'affolement, les Anglais firent décoller un "Hurricane" qui alla battre des ailes au-dessus de Lefèvre. Après avoir stoppé sur le terrain de polo, Lefèvre vit venir à lui un grand nombre de soldats, qu'il ne reconnut pas pour des Anglais, mais sachant quelques mots d'espagnol, il se permit de leur demander où se trouvait le terrain de Gibraltar, ce qui lui fut indiqué promptement.

« N'ayant plus aucun doute, il remit les "gaz", et ce n'est que grâce à sa grande maîtrise qu'il put redécoller : le terrain, dans son plus grand sens, ne mesurait que 300 mètres. Il laissa néanmoins un de ses ailerons dans les barbelés et fut correctement tiré, sans toutefois être atteint; suivant alors le "Hurricane" qui évoluait au-dessus de lui, il vint se poser cette fois sur le bon terrain de Gibraltar. Nous avions eu chaud. Lui aussi.

« Dès que nous eûmes déclaré, aux Anglais présents, que nous venions rejoindre les forces du Général de Gaulle, ceux-ci s'empressèrent de nous offrir du whisky et des cigarettes, puis nous fûmes conduits à bord d'un aviso français Le Commandant Duboc, se trouvant à Gibraltar, où nous fûmes reçus d'une façon tout à fait splendide. Cette unité de la flotte française libre revenait de la campagne d'Erythrée, ce fut notre premier contact avec des combattants F.F.L.

« C'est à bord de cet aviso que nous regagnâmes l'Angleterre, après deux faux départs, le premier : quelques torpillages de bateaux du convoi ; le second : panne d'un des moteurs ».

Commandant ALBERT

Prague, 30 septembre 1947.

XXVII

D'INDOCHINE EN CHINE

**Adjudant-Chef BERNAVON (11 décembre 1912 + 16 juillet 1943).
Capitaine POUYADE (25 juillet 1911)**

Septembre - octobre 1942.

Lors de la campagne de 1940, en France, l'Adjudant-Chef pilote Bernavon avait été engagé avec le Groupe de Chasse II/2 ; dans la Meuse, le Nord, la Basse-Seine, la Champagne, la Touraine ; il avait abattu plusieurs avions.

Après l'armistice, il était parti en Indochine, tant pour s'éloigner de la France occupée, que dans l'espoir de continuer la bagarre. Là-bas, il avait été affecté au 2/595, équipe de "Morane-406".

Les Siamois, poussés par les Japonais, nous contraignirent à faire la campagne du Cambodge. Plus tard, vers janvier 1941, les Nippons arrivèrent en Indochine. Vichy traita avec les Siamois, abandonnant à ceux-ci une partie du Cambodge.

Le Groupe 2/595 fut alors envoyé en Cochinchine, sur le terrain de Bien Hoa, en vue d'opérations possibles contre les Japonais. Le Capitaine Pouyade commandait alors l'escadrille à l'insigne de la panthère noire. Les Japonais qui préparaient les opérations futures du Pacifique Sud, occupèrent la Cochinchine, et expulsèrent nos aviateurs du terrain de Bien Hoa. Ceux-ci s'installèrent à Nha Trang, dans le Sud Annam.

A nouveau, fin juillet 1941, les aviateurs français furent contraints, par les Nippons, de se retirer à Tong au Tonkin. Jusqu'alors, l'unité n'avait pas été engagée, mais pensait l'être enfin et continuait son entraînement.

De graves incidents se produisirent, entre autres, en février 1942, lorsque les Japonais abattirent des aviateurs français de l'escadrille, sous le prétexte qu'ils les avaient pris pour des Anglais. L'Adjudant-Chef Bassager fut tué. Le Lieutenant Hutter, le Sergent-Chef Delille grièvement blessés.

Il n'y avait plus de doute pour les patriotes français, l'ennemi était bien le Japonais.

Par ailleurs, les avions "Morane", sans pièces de rechange, étaient dans un état lamentable, et les pannes très fréquentes. A partir de l'été 1942, ces appareils, une vingtaine au départ, furent interdits de vol.

Le Capitaine Pouyade, convaincu que son devoir n'était plus du côté de l'Empire asservi, contacta des camarades, afin d'organiser secrètement son évasion.

Il trouva tout de suite, en l'Adjudant-Chef Bernavon Adrien un "complice" enthousiaste.

Partir ! Rejoindre les Alliés et la France Libre, oui, mais comment ? Filer en avion semblait fort difficile, puisque les "Morane" n'étaient plus disponibles.

Ensemble, ils cherchèrent un autre moyen, et trouvèrent un vieux "Potez-25" désarmé, qui servait au remorquage des "manches" d'entraînement au tir.

Le 2 septembre 1942, seul, le Capitaine Pouyade réussit à obtenir une mission avec ce "Potez-25" : exercice d'entraînement sur la mer.

La présence d'un mécanicien à bord compliquait son plan d'évasion, mais, comme après l'exercice, ils se posent à Hanoï, au lieu de rentrer à Tong, le lendemain matin, à 7 heures, sous le prétexte d'aller chercher les résultats des tirs de la veille, le Capitaine Pouyade met en route, et se dispose à partir seul. Ses bagages le rendent suspect ; il se lance dans des explications d'achats ; on n'insiste pas trop, il décolle, et met aussitôt le cap sur la Chine.

Il fait beau et chaud. Avec son vieux "coucou", il réussit à franchir le massif montagneux de la frontière, tout en évitant la chasse japonaise. Arrivé au-dessus du territoire chinois, il fait pendre, hors de la carlingue, un drap de lit en signe de ses intentions pacifiques. Il se pose à Mong Tse, et a la chance inouïe de trouver aussitôt, sur le terrain, un détachement radio de trois Américains, qui le protègent contre les Chinois, en l'enfermant à l'abri dans un bâtiment qui leur était réservé.

Dans son évasion, Pouyade a emporté de très précieux documents militaires : emplacements des batteries de D.C.A., plans des aérodromes, forces stratégiques, dépôts de munitions, relevé du système de guet nippon.

Les Américains, enthousiasmés, téléphonent aussitôt au groupe de Kunmaing, et dès, le lendemain, un Douglas DC-4 américain, se posait et enlevait Pouyade et son précieux butin, qu'il emmenait au Quartier Général américain à Tchong-King, Là, l'évadé put joindre la mission française du Général de Gaulle. L'équipée fantastique n'avait duré que quatre jours, le pilote ayant bénéficié d'un ensemble de chances inouïes.

Les instructions officielles de Londres demandèrent au Capitaine Pouyade de demeurer affecté, comme officier de liaison en Chine, mais celui-ci refusa, car il voulait se battre ; il ne lui restait plus qu'à attendre les visas de sortie, afin de pouvoir regagner l'Angleterre et reprendre sa place dans le ciel des combats.

*

* *

L'Adjudant Bernavon n'avait pu partir en même temps que le Capitaine Pouyade. Mais après l'évasion retentissante de celui-ci, le Commandant de l'Air avait pris des mesures très sévères pour prévenir toutes tentatives semblables de "désertion".

Désormais :

- Il était interdit de voler seul à bord des avions,
- Des deux membres de l'équipage, l'un devait être obligatoirement marié, et avoir sa famille en Indochine,
- Les "manches" étaient cadénassées,
- Les réservoirs des appareils vidés.

En octobre 1942, l'Adjudant-Chef Bernavon, dont les projets de fuite n'avaient pas transpiré, réussit, après le changement de terrain de son escadrille, à obtenir un "Potez-25 T.O.E.", sous le prétexte d'aller chercher ses affaires laissées au terrain précédent.

Bien entendu, pour ce vol, on lui donna, d'après les ordres du règlement, un mécanicien marié.

En l'air, l'Adjudant Bernavon dit à son coéquipier, en manière de plaisanterie :

- « On va en Chine ? »
- « Oui, répond le mécano. »

Pendant une heure, ils suivent un cap conduisant à la frontière chinoise ; mais quand le mécanicien constate la direction de la route, il tape sur l'épaule du pilote et lui dit :

— « Je ne peux pas ! Je n'ai pas prévenu chez moi : et puis ça va faire des histoires, mais posez-moi sur un petit terrain, dans le bled, sous le prétexte d'une difficulté mécanique. J'irai soi-disant chercher du secours, je me débrouillerai bien pour rentrer par mes propres moyens. Ainsi, vous pourrez filer. »

Ils atterrissent dans la région du Sontay. Le mécanicien s'éloigne comme convenu ; et Bernavon remet les gaz et décolle soudain, se dirigeant vers la Chine, en remontant la vallée du Fleuve Rouge. Hélas ! le mauvais temps était arrivé ; il n'y avait pas de visibilité et le "Potez-25", fatigué, ne réussit pas à prendre de l'altitude pour franchir les hautes montagnes qui barraient la route, à 3.500 mètres. Bernavon dut louvoyer ; il n'avait que six heures d'autonomie d'essence... Dans la crasse, et la pluie diluvienne, le "Potez" gémissait de toute sa vieille carcasse. Le pilote, anxieux, se sachant bientôt à bout d'essence, cherchait un terrain de fortune pour se poser. Il atterrit au beau milieu du Fleuve Rouge, sur un banc de sable et fut aussitôt entouré d'une nuée de Chinois, gesticulant et hurlant.

On l'emmena brutalement, et il fut dépouillé de tout ce qu'il possédait, même de son alliance. On l'enferma dans une cabane, après lui avoir donné un bol de riz.

L'évadé vécut là, fort inquiet, trois jours, se demandant quel sort lui

était réservé, au milieu de ces êtres desquels il ne pouvait se faire comprendre, et qui le traitaient en ennemi.

Enfin il fut à demi-rassuré : une patrouille de l'armée régulière passant dans ce secteur fut mise au courant de sa présence et l'emmena. Il pensait pouvoir trouver un interprète et s'expliquer.

Les soldats chinois le conduisirent d'abord à son avion... Ils lui désignèrent, en vociférant d'incompréhensibles menaces, les mitrailleuses montées et armées du "Potez". Le malheureux pilote comprit qu'on le prenait pour un Japonais abattu au cours d'une mission.

Avec la patrouille, il marcha huit jours à pied dans la montagne ; il était exténué, se demandant quelle intervention miraculeuse pourrait le tirer du mauvais pas où il se trouvait...

N'allait-il pas être "liquidé" tout simplement sur la route solitaire ?

Qui connaîtrait jamais son sort tragique en ces pays perdus ?

Il reprit espoir lorsqu'il vit qu'ils atteignaient enfin la voie ferrée du Yunnan, dans la région d'A-MI. Là, on le fit monter dans un train allant à Kounming, capitale du Yunnan. Kounming où, précisément le Capitaine Pouyade se trouvait en attente de ses visas de sortie de Chine.

Par bonheur, quelques Français travaillant à la Compagnie de Chemin de fer, racontèrent qu'un compatriote aviateur prisonnier était passé à la gare. Ces propos arrivèrent jusqu'au Capitaine Pouyade qui se démena pour retrouver le malheureux captif. Après de nombreuses péripéties, il apprit enfin que le pilote était interné dans un camp à 15 Kms de la ville. Il pensa bien qu'il s'agissait de l'Adjudant-chef Bernavon, qui avait dû exécuter le projet d'évasion établi en commun.

En effet, sur une liste du camp, c'est bien le nom de Bernavon, plus ou moins déformé, qui est inscrit.

Pouyade arrive au bureau des prisonniers, réclame son compatriote. L'attente est longue, les pourparlers interminables ; alors il s'avance vers la foule, où végètent et croupissent des prisonniers de toutes les nationalités, et crie de toutes ses forces :

— « Bernavon, Bernavon ! »

Il entend un galop de pas, et l'adjudant-chef Bernavon apparaît dans un état lamentable, mais bouleversé de joie.

Son calvaire avait duré quatre semaines.

Il fallut encore de nombreuses palabres pour que le Capitaine Pouyade puisse faire admettre aux Chinois le loyalisme de Bernavon, son patriotisme ardent, et leurs projets d'évasion en commun. Il expliqua qu'il n'avait pas eu la possibilité de choisir un avion sans mitrailleuse.

On ne pouvait tout de même discuter la parole d'un officier français, qui avait apporté de si précieux documents militaires !...

Enfin, après tant d'aventures, Bernavon retrouva sa liberté.

Les deux pilotes ne rêvaient plus que de rallier les Forces Aériennes Françaises Libres.

Le Capitaine Pouyade eut ses visas le premier. Par l'Himalaya, le Tibet, Calcutta, et la traversée des Indes, le sud de la Perse, l'Arabie, la Palestine, il parvint au Caire, et de là, en Angleterre, où il arriva en février 1943, après avoir traversé toute l'Afrique et passé par les Etats-Unis.

L'Adjudant-Chef Bernavon parvint un peu plus tard au Caire, et il y demeura quelque temps, car le Capitaine Pouyade l'avait averti de Londres qu'il allait partir en Russie prendre le commandement du régiment "Normandie". Il lui avait demandé s'il voulait faire partie de cette escadrille.

Bernavon accepta d'enthousiasme. Il rejoignit le "Normandie" le 10 mai 1943, et Pouyade le 9 juin, avec 8 pilotes et un interprète.

Ensemble ils luttèrent durement dans le ciel, comme ils avaient lutté pour fuir l'Empire asservi.

Deux mois plus tard, Bernavon donnait sa vie à la France.

GÉNÉRAL, NOUS VOILA !...

XXVIII

PARIS

Sergent FORGET Roger (1920 + 7 juillet 1943)

Sergent LAVOGADE Denis (1920 + 7 juillet 1943).

7 janvier 1943.

Denis Lavogade, breveté pilote militaire le 9 mars 1940, à Istres, passé dans la chasse à La Rochelle, ne fut pas prêt à participer aux terribles bagarres de mai et juin. L'armistice le trouva à Pau.

Roger Forget, son ami, avait fait la même carrière de pilote que lui, partagé les mêmes enthousiasmes, les mêmes travaux, les mêmes espoirs, le même bonheur...

Démobilisés tous les deux et revenus à Paris, ils ont le désir de rejoindre les Forces Aériennes Libres. Malgré de nombreuses démarches clandestines, ils ne trouvent pas de "filon" pour quitter la France. De plus en plus, ils sont obsédés par les récits d'exploits fabuleux de pilotes comme celui des sergents Hébert et Boudard, du Lieutenant Colin, filant en avion.

Un exemple leur paraissait particulièrement encourageant, celui du Sergent-Chef Floreins, qui, étant entré chez Caudron, s'envola fin septembre 1941, sur le "Goéland" n°33, qui se trouvait en réparation sur le terrain d'Issy-les-Moulineaux, et arriva sans encombre en Grande-Bretagne.

Ils se passionnent à la lecture du Courrier de l'Air, que les avions alliés jettent sur la France, et s'exaltent en lisant les exploits du "Bretagne" au Tchad, du "Lorraine" et de l' "Alsace" en Libye.

Enfin, ils ont mis leur plan d'évasion soigneusement au point.

En ce 6 janvier, Lavogade note sur son petit carnet, où il a l'habitude de recopier les pensées qui lui plaisent, le passage de Kessel : « Il est sur la terre deux races d'hommes. La première, d'un nombre étouffant, se contente d'assouvir les besoins élémentaires de l'existence. Les préoccupations matérielles, les soucis familiaux bornent son champ. L'amour, parfois, y projette son ombre, mais strictement égoïste et ramené à l'échelle du reste.

« L'autre race, quoique soumise au joug de la faim, du plaisir charnel et de la tendresse, porte plus loin et plus haut son ambition. Pour s'épanouir et

simplement pour respirer, elle a besoin d'un climat plus beau, plus pur, plus spirituel ; il lui faut dénouer les limites ordinaires, exalter l'être au delà de lui-même, le soumettre à quelque grande force invisible et le hausser jusqu'à elle, La pauvreté de l'homme le blesse, le désespère. L'inaccessible seul l'attire, comme le rachat et la victoire sur l'humaine condition ».

Plus loin, Lavogade écrit encore :

« Une volonté forte n'attend pas d'être entraînée par les événements, elle ne se met pas à la remorque d'autrui ».

« Le découragement est en toute chose ce qu'il y a de pire, c'est la mort de la virilité ».

« La peur, c'est la lâcheté consentie. Le courage, c'est la peur vaincue ».

« Avec quelle fierté, quelle joie, arrivés à Londres, nous dirons à de Gaulle :

— Général, nous voilà ! »

Robert Forget, lui, pour éviter le départ en Allemagne, est entré dans la Police.

Le soir du 7 janvier, grâce à sa carte et à des complicités dans l'usine, il réussit à pénétrer chez Caudron-Renault, à Issy-les-Moulineaux, derrière le Ministère de l'Air, occupé par la Luftwaffe. L'usine, réquisitionnée par les Allemands, travaille pour Messerschmitt, fabriquant le Caudron C-445 "Goéland" bi-moteur. Mais à la suite de la prouesse de Floreins, les consignes sont devenues très sévères un appareil ne peut stationner sur le terrain que dans un parc clôturé de fils de fer barbelés ; seuls, les pilotes habilités et les personnes munies d'un brassard sont autorisées à pénétrer dans cette enceinte ; chaque soir, l'essence des réservoirs est vidée.

Denis Lavogade, à son tour, se glisse dans les hangars. Les deux amis se dirigent vers le hall de peinture, dernière étape des avions avant leur sortie de l'usine. Ils connaissent le premier appareil qui va être réceptionné et qui, le lendemain matin, va décoller à l'aube pour aller se poser aux Mureaux, où les Allemands en prendront livraison.

Le "Goéland" est équipé pour le transport de six ou sept passagers. Un petit compartiment toilette est aménagé en bout. Sur le panneau du fond, une porte de visite de relais de direction, fixée par un plomb de sécurité, peut permettre le passage d'un homme.

C'est par là que les deux jeunes gens pénètrent dans le fuselage, mais, vu l'exiguïté du compartiment, ils se mettent "tête-bêche". Il gèle ferme par cette nuit de janvier, le vent d'Est souffle. Les deux amis sont glacés par leur longue immobilité. Le jour se lève, livide. Voici l'heure décisive...

Le pilote et son mécanicien s'installent à bord ; ils vérifient les commandes.

L'avion roule hors du hangar, vers l'enceinte où l'on va faire le plein d'essence, pour aller aux Mureaux.

Lavogade et Forget ont combiné que, pendant ce court transport, ils anesthésieront le pilote et le mécanicien, prendront les commandes, mettront le cap 331° sur Croydon, terrain près de Londres, et franchiront, en une heure

environ, les 333 Kms du parcours.

Pour eux, c'est le cap de Bonne Espérance !...

Encore quelques minutes, le "Goéland" va prendre son vent, et décoller. Déjà, les moteurs ronflent au maximum. Mais un contrôleur arrive pour faire une dernière inspection, et s'assurer que tout est bien en ordre. Il s'aperçoit que le plomb de sécurité de la porte de visite du relais de direction — qui se trouve sur la cloison du lavabo — a sauté, et que les six vis qui doivent le maintenir ne sont plus en place.

Il tire sur la porte, sent une résistance.

Il insiste...

Lavogade et Forget sont découverts !...

Ils essaient d'expliquer leur présence en disant qu'ils voulaient faire une promenade en avion.

Trois soldats allemands, de garde sur le terrain, s'approchent du groupe, et voient les deux hommes sans brassard réglementaire.

Le commissaire de la Maison Messerschmitt, ainsi qu'un contrôleur allemand, sont aussitôt alertés. La Citroën de la Feld-gendarmerie emmène tout le monde.

Les deux aviateurs glacés, accablés par la fatigue de leur nuit d'insomnie si inconfortable au bout du fuselage, et aussi par l'effondrement de leurs rêves, n'ont pas réussi à se débarrasser de leurs pièces compromettantes. Les Allemands trouvent, sur Forget, son revolver d'agent de police et le flacon de chloroforme, qui devait servir à anesthésier le pilote et le mécanicien. Lavogade est porteur des cartes aéronautiques sur lesquelles la route Paris-Londres est tracée...

Les agents français ne les ont pas aidés, parce que, connaissant la duplicité allemande, ils ont pris les deux fugitifs pour des provocateurs chargés de sonder les réactions du personnel de l'usine. C'est bien là le résultat le plus douloureux de l'occupation : ne jamais savoir à qui se fier ! Partout triomphent l'injustice et la délation.

Pour les deux pilotes, tout est fini du rêve.

Leur calvaire commence.

On les emmène au Commissariat de Montrouge. Ils sont interrogés, frappés brutalement. Martyrisés, n'en pouvant plus, ils avouent leur projet d'enlever le "Goéland" et de rejoindre les F.A.F.L. en Angleterre. Ils sont incarcérés au Cherche-Midi, une des prisons les plus vieilles et les plus sordides qui soient.

Tous les "complices" de l'affaire du "vol d'un avion allemand" comparaissent le 5 février 1943 devant le Tribunal de l'Air ennemi.

Lavogade et Forget condamnés à mort, sont extrêmement courageux.

Ensemble, dans la cellule n°13, ils croient à la réussite de leur demande de recours en grâce. Ils font des projets.

Le printemps arrive très doux. Plus les jours passent, plus l'espoir se fait tenace en leur cœur.

Mais le 7 juillet 1943, à 8 heures du matin, apprenant qu'ils vont être fusillés, ils écrivent leurs adieux à leurs familles :

Prison du Cherche-Midi.

« notre exécution aura lieu à 11 heures ce matin.

« je ne regrette absolument rien. Je vais mourir pour mon idéal. Pas besoin d'espérer pour entreprendre, ni de réussir pour persévérer.

« Je me suis préparé depuis longtemps à ce qui m'arrive, aussi je ne suis pas loin de considérer la chose comme toute naturelle.

Aujourd'hui, le ciel est bleu, un vrai temps de pilote !

« Je suis prêt.

« Comme Guynemer, je vais "faire face".

« Adieu à tous.

« Adieu au Goéland !... »

Denis LAVOGADE.

XXIX

ÉVASIONS PAR L'Espagne

— 1940 à 1943 —

— Comment vous êtes-vous évadé ?

— Par l'Espagne.

La réponse est classique. Après juin 1940, cinquante mille personnes s'évadent de France, dont quarante mille franchissent clandestinement la frontière des Pyrénées.

Les quatre années des hostilités 1940-1944 se divisent en périodes caractéristiques bien distinctes, non seulement par la catégorie des gens s'enfuyant de France, mais encore par le nombre de passages.

Vers l'Armistice, ce sont, en grande partie, des étrangers engagés dans les unités françaises : Polonais et Tchèques, épaves de leurs divisions, et qui n'ont pas tous réussi à s'embarquer sur les côtes de l'Atlantique ou de la Méditerranée.

Des premiers évadés qui tentèrent leur chance par mer, peu réussirent, il leur fallut souvent revenir, et passer par les Pyrénées. Parmi les aviateurs qui empruntèrent cette voie dure, afin de répondre à l'appel du Général de Gaulle, dès fin juin, il y eut le Sergent Philippe de Brettes +. Replié à Albi, avec son ami le Caporal-Chef Sabadini, le 10 août vers Port-Vendres, ils franchissent les Pyrénées. Internés à la prison de Figuéras d'abord, puis transférés à Barcelone, ils s'évadèrent. Ils arrivèrent le 30 août à Marvao, à la frontière portugaise. Grâce à un agent de l'Intelligence Service, ils quittèrent Lisbonne le 3 septembre à bord d'un "Dakota", qui atterrit en Angleterre.

A cette époque, il n'y a pas encore d'organisation de passage, aucun réseau cohérent et efficace n'est en mesure de fonctionner.

Par contre, très rapidement, les Allemands mettent en place un dispositif de contrôle et de surveillance de la frontière espagnole.

A l'Ouest, entre la côte Atlantique et le méridien d'Orthez, les Pyrénées sont en zone occupée. Puis, du Sud au Nord — jusqu'au 13 novembre 1942, date de l'invasion totale de la France par la Wehrmacht, après le débarquement américain en Afrique — les Pyrénées sont en zone libre. Toutefois, une bande de 30 Kms de profondeur suit le tracé de la frontière sur toute sa longueur et constitue une zone réservée. Nul ne peut pénétrer dans cette zone, s'il n'a pas de sauf-conduit établi par un commissaire de police français et délivré par une Préfecture : de même, nul ne peut sortir de cette zone, sans autorisation. Sans

ces indispensables "papiers", on est arrêté du côté français. Bien entendu, comme toutes les lignes, celle-ci présente des fissures, il y a les champs, les bois, les crêtes...

Les Allemands, eux, font une surveillance sévère, et dans une zone relativement profonde gardent les routes, les chemins de fer, opèrent des contrôles dans les gares, les trains, les grandes villes avoisinant la zone réservée.

Ainsi, celui qui veut s'infiltrer à travers les frontières pyrénéennes, entre Pau, et Tarbes peut se faire contrôler dans les trains de Bordeaux, Bayonne, Toulouse.

Il n'est pas prudent de séjourner à Pau, Lourdes, Tarbes, Lannemezan. Dans les vallées pénétrantes et les confluent des vallées, les Allemands ont aussi des postes fixes d'où se détachent des patrouilles régulières. Il y a de gros postes qui sont de véritables garnisons à Eaux-Bonnes, Eaux-Chaudes, Argelès, Pierrefitte, Arrens, Cauterets, Luz, Bagnères de Bigorre, Campan, Arreau, Luchon.

Il y a d'autres postes fixes au Lac d'Artouste, à Estain, Marcadeau, Vignemale, aux refuges de Baycelance, de Gavarnie, de Rioumayou.

Les cols sont surveillés et gardés, pendant l'hiver, par des patrouilles de skieurs, choisis en général dans les "Alpenjagers", chasseurs alpins qui sont des montagnards éprouvés. Ils sillonnent les champs de neige, ont de puissantes jumelles, et assurent un contrôle très redoutable. Ainsi le dispositif de filtrage oblige les candidats à l'évasion à prendre les hauteurs déjà très loin en avant des frontières, à s'interdire les cols et les vallées, à marcher de nuit, et en principe, avoir un guide.

Les "passeurs" travaillaient au début pour leur propre compte. Certains, les Français, Basques surtout, agissaient par patriotisme, par idéal comme, par exemple: "Paul", "Mathieu", "Daniel", de Cambo. Avec la complicité des douaniers et des gendarmes, ils conduisaient les fugitifs vers Itxassou, dont le maire, M. Etcheparre, était un grand patriote, comme M. Etcheverry, fermier de la montagne, du réseau "Confrérie Notre-Dame" et du réseau "Castille", que, plus tard, le Colonel Rémy voulut décorer lui-même.

Les convois franchissaient le col élevé qui sépare le petit Mont d'Airain du Grand Mont ; par le Col Rouge, ils suivaient le chemin des crêtes. Ils évitaient le poste allemand de Borkachenna Borda, refuge de moutons, seul asile en cette haute montagne. Il fallait exécuter une dure descente en forêt d'Ainova à Doncharia, cela représentait des heures de marche exténuante et difficile avant d'arriver en terrain plat le long du ruisseau frontière, cours d'eau qu'on traversait souvent à la nage, en pleine nuit.

Plus tard, se constituèrent des réseaux d'évasions que les services spéciaux français, anglais, belges, polonais mirent en place, comme les réseaux "Brandy", "Bourgogne", "Comète", "Pat", etc...

C'est que les passages se multipliaient à mesure que l'occupation allemande se faisait plus dure. D'autre part, de nombreux aviateurs alliés abattus en France, cherchaient à regagner leur pays, et des patriotes

s'enfuyaient afin de s'engager dans les Forces Françaises Libres.

Certains guides — le plus souvent espagnols — cherchaient des occasions de lucre en exploitant odieusement les malheureux fugitifs. Le prix du passage s'établissait aux environs de 25.000 Frs, et l'on racontait de sombres, et hélas véridiques, histoires de cortèges abandonnés dans la haute montagne, parce que les fugitifs n'avaient pas versé une prime supplémentaire. Histoires d'évadés dépouillés de tous leurs bagages, leurs provisions, leurs fortunes, et qui étaient morts sans secours dans la neige...

Que de drames silencieux dans la montagne !

Ainsi, le Lieutenant François Rochette + écrit dans son "Journal de Marche" :

— « Deux charognards tournoient longtemps au-dessus des Pyrénées, ils cherchent et piquent soudain... Nous passerons un peu plus tard devant les cadavres dont ils se sont repus... »

Du Sergent Camus +, passé en décembre 1941 :

— « ...Enfin ! je trouve une cabane où je vais pouvoir m'abriter de la tempête et me reposer un peu. Je referme précipitamment la porte, car il y a deux morts gelés ».

Le Sergent Watel Pierre + franchit les Pyrénées en plein hiver 1940, avec un aviateur anglais qu'il convoyait depuis la Somme. Ils seront arrêtés et emprisonnés plus de six mois et ne parviendront en Angleterre qu'en juillet 1941.

Albert Canick + est séminariste. Il passe seul les Pyrénées, le 2 janvier 1941, dans des conditions terribles à travers les cols enneigés. Heureusement, il trouve l'accueillant refuge du Couvent de Puente la Renea, en Navarre. Les bons Pères le soignent. Il se laisse reprendre à la douceur des silences du cloître, des longues méditations, du rythme de la vie monastique réglée par le tintement des cloches... Mais il s'arrache bientôt à cette retraite sûre, car il demeure fidèle à l'appel pour lequel il s'est engagé dans les durs chemins.

Il parviendra à Londres le 26 février 1941.

*

* *

La montagne vaincue, d'autres épreuves attendaient les évadés qui, presque inévitablement se faisaient arrêter. Ils passaient d'abord dans les prisons ; certains y vécurent huit jours, d'autres quelques semaines, d'autres des mois, avec des détenus politiques et des condamnés de droit commun et des Français, des Français faux Canadiens, ou faux Belges, des Belges, des Hollandais, des Anglais, des Polonais, des Tchèques...

C'étaient les prisons des Capucines à Barbastro, le "Castillon" de Figueras, le "Carcel Modelo" de Barcelone, la sinistre "Fondation X" de Madrid. Et tant d'autres geôles.

Après ces retraits forcées, l'Administration satisfaite envoyait les captifs au fameux camp de Miranda de Ebro, en Vieille Castille, entre Bilbao et Burgos. Miranda restera célèbre dans les souvenirs de milliers de prisonniers.

Ce fut la grande gare de triage de l'Europe, où tous les sans-passeports arrivaient. Il y avait là, du milieu de la plaine, entre la rivière et le chemin de fer, un vrai village artificiel avec des bâtiments blancs, à toiture rouge, bien alignés, des marronniers, des mûriers, une chapelle, des bureaux administratifs.

A un kilomètre, on apercevait Miranda la ville, ayant la montagne de Castille comme décor de fond.

Les représentants de quarante-deux nations — environ 2.000 prisonniers et un millier de disciplinaires espagnols — vivaient dans vingt-quatre baraques numérotées. Tous ceux qui n'étaient pas réclamés par un Gouvernement quelconque, attendaient là, dans cette véritable tour de Babel. Les Français sentaient leur abandon, le Gouvernement du Général de Gaulle n'était pas reconnu, les consuls de Vichy qui se trouvaient en Espagne étaient les ennemis des Gaullistes. Pour l'ambassadeur de France à Madrid, les évadés étaient des déserteurs, des ennemis du régime ; la France étant divisée, les hommes de Franco en profitaient. Et les milliers de patriotes français prisonniers n'avaient pas les voix autorisées qui faisaient sortir des camps, et des cellules, les Anglais, les Américains, les Polonais, les Belges.

Heureusement dans l'ombre, sous l'étiquette de la Croix-Rouge, des Français travaillaient, à Madrid et ailleurs et, bien lentement, le flot des évadés de France s'écoulait vers le Portugal et Gibraltar. Le temps mis à traverser l'Espagne était très variable. Le tableau en finale de ce chapitre, statistique de quelques évasions de "Premiers Compagnons" F.A.F.L., en donne un aperçu.

*

* *

Rapport du Soldat Trouillet Louis (16 juillet 1920 + 16 août 1944).

23 janvier 1941.

« Le 23 janvier 1941, après avoir cherché vainement, dans toute la France, un moyen quelconque de rejoindre les F. F. L. et n'en ayant pas trouvé, nous passions la frontière franco-espagnole dans la montagne à Saint-Laurent-de-Serdan. Nous avions l'intention de gagner le Portugal ou Gibraltar, après nous être renseignés auprès du Consul Britannique le plus proche — Figueras ou Barcelone.

« A cet effet, ne comptant que sur nous-mêmes, nous nous étions munis d'environ dix à quinze jours de vivres, ce qui représentait environ 20 Kgs chacun. Après trois pénibles journées de marche dans la montagne, ne suivant aucun sentier, de peur d'être arrêtés, et ne nous guidant qu'à la boussole, nous atteignions la route de Figueras dont nous étions à 26 kms. Nous nous étions arrêtés à l'orée d'un bois, à 200 mètres de la route, afin de prendre un frugal repas et de faire sécher les vêtements ainsi que le linge de l'un d'entre nous qui, la veille, était tombé dans un torrent. Nous allions reprendre notre marche, quand nous vîmes surgir près de nous un garde civil

espagnol armé d'un fusil de chasse. Il nous obligea à le suivre au village voisin. Afin de parer à notre fuite éventuelle, il nous avait promis de nous emmener le lendemain à Figueras, où il nous mettrait en relations avec notre consul qui nous ferait une autorisation nous permettant de continuer notre route. Aux premières questions du garde civil, nous avons déclaré être Canadiens-Français, et n'avoir aucun papier sur nous. Arrivés à la prison du village, et malgré une fouille sévère, nous arrivions à les escamoter et à les détruire le soir même, ne gardant que la licence de notre brevet de pilote civil, laquelle nous fut assez facile à dissimuler par la suite.

« Après deux jours passés là, nous étions transférés au "Castillon" de Figueras (Prison Militaire). Jusque-là, nous avons été traités correctement par les Gardes civils à tous les points de vue. Mais là, nous allions commencer à faire connaissance avec le régime des geôles espagnoles ; nourriture en quantité très insuffisante, petites chambres étroites et noires pour 20 hommes, conditions hygiéniques déplorable, vermine, etc...

« Le deuxième jour, nous quittions cette prison pour celle de Ennera. Jusqu'alors, malgré les promesses des Espagnols, nous n'avions en aucune manière été mis en relations avec notre Consul ; seuls, deux Canadiens arrivés avant nous, avaient eu la visite du vice-consul Gérone, qui leur avait remis 25 pesetas à chacun, et du tabac. Durant notre séjour dans cette prison, plusieurs "Canadiens" étaient venus nous rejoindre, dont le Lieutenant Tailler et le Sergent Maubourain.

« Après une nuit passée en chemin de fer, entassés peut-être cinquante dans un wagon à bestiaux, nous arrivions à Barcelone. Là, nous passâmes la journée dans une caserne d'une saleté repoussante. Heureusement, l'un d'entre nous put joindre le Consul et nous rapporter à chacun 50 pesetas et quelques vivres et vêtements.

« Le lendemain, nous étions rendus à Cervera. Dans cette prison, le couchage était un peu mieux, et la nourriture se composait uniquement de deux choux par repas pour seize hommes, ces choux cuits dans une eau salée étaient parfois accompagnés de quelques morceaux de sang ou de quelques os de mâchoires de boeuf.

« Vers le 15 février, nous recevions un mandat de 300 pesetas pour les dix Canadiens que nous étions, mais celui-ci fut empoché par deux "suspects" qui se trouvaient avec nous, et un autre individu de nationalité douteuse.

« Le 23 février, le Consul vint nous voir et distribua 50 pesetas à chacun.

« Le 25 février, nous quittions Cervera à destination du camp de concentration de Miranda de Ebro.

« Nous arrivâmes dans la soirée à Saragosse. On nous conduisit à la prison pour y passer la nuit ; nous y avons passé huit jours.

« Dans cette geôle, la nourriture était d'assez bonne qualité, mais ce que nous avions était tellement peu que nous étions forcés, pour apaiser un peu notre faim, de manger des pelures d'orange, de banane, et de cacahuètes.

« La nuit, nous étions tellement serrés qu'il nous était impossible de nous mettre sur le dos. Ce fut la première prison où nous fûmes brutalisés. Le matin, nous ne pouvions nous laver et il fallait faire la queue pendant une

heure, et même plus pour avoir une place aux water. Nous quittions cette prison infecte le 6 mars, au matin et à 15 heures, nous arrivions au fameux Camp de Miranda.

« Jusque là, d'après les promesses du Consul britannique de Barcelone, nous devions rester de trois à quinze jours au camp, en attendant notre libération. Mais, arrivés là, une grosse déception nous attendait. Les Français dans notre cas, qui étaient là depuis trois mois, n'avaient jamais reçu quoique ce soit de l'attaché militaire de Madrid, chargé des libérations des sujets britanniques du camp, et quelques jours plus tard, une vingtaine d'entre eux se désistèrent et redevinrent Français.

« A Miranda, dès le premier jour, on nous coupa les cheveux, et on nous vaccina. Pour nous, la vie de bagnards avait commencé : vêtus d'une tenue de prisonniers, marquée d'un énorme P sur la poitrine et sur le calot, il nous fallait porter des paniers lourdement chargés de pierres, et quiconque faiblissait dans ce travail recevait maints coups de crosse ou de cravache. La première semaine, la faim ne se fit pas trop sentir, car chaque jour, petit à petit, nous vendions tout ce que nous avons : montre, costume, chaussures, etc... Puis, à nouveau, ce fut le terrible supplice de la faim. Dans ce camp, nous couchions dans des baraques, genre Adrian, où la vermine pullulait. La nourriture fut mangeable pendant les deux premiers mois, mais toujours en quantité très nettement insuffisante pour des hommes obligés de fournir un si dur labeur. Notre moral était assez bas, car chaque semaine un secrétaire de l'Ambassade venait chercher les Anglais libérés, mais, pour nous, la situation ne s'éclaircissait pas.

« Enfin, au milieu d'avril, les neuf plus anciens "Canadiens" — qui ne s'étaient pas désistés — furent libérés. A partir de ce jour, l'Attaché militaire commença à nous octroyer une somme minime et non payée régulièrement : tantôt 20 pesetas par semaine et tantôt 18. Puis, nous fûmes à nouveau trois semaines sans secours, d'où rechute du moral qui commençait à perdre espoir. Enfin, le jour vint, vers la fin de Mai, où la somme de 25 pesetas nous fut octroyée régulièrement chaque semaine. Vers le milieu de Mai, pour la première fois, nous touchâmes un colis ; ce fut un gros soulagement qui adoucit pendant quelque temps notre captivité et, de ce fait, notre moral remontait considérablement.

. « Depuis notre arrivée à Miranda, le Lieutenant Tailler était le chef des "Canadiens" du camp, et c'était lui qui distribuait, avec la plus grande justice, les colis et l'argent ; pendant notre captivité commune, celui-ci fut toujours pour nous d'un grand réconfort moral, nous aidant à supporter courageusement notre sort.

« Depuis la fin de ce mois, chaque semaine, nous espérions notre Libération, c'est-à-dire, depuis le départ de quelques camarades arrivés en même temps que nous, inscrits comme Anglais. L'Attaché militaire nous avait dit que nos chances d'être libérés étaient les mêmes que celles des soldats anglais : ceci était vrai, mais à condition d'être réclamé par lui aux autorités espagnoles ; or, jusqu'alors, nous ne l'étions pas.

« A partir de juin, les colis nous arrivaient régulièrement, tantôt un gros, tantôt un petit. Ceux-ci nous permettaient d'apaiser notre faim deux jours par semaine, car les 25 pesetas ne duraient que quelques heures dans ce camp où tous les prix étaient au-dessus du cours de la vie normale. Depuis

quelque temps déjà, nous avons quitté le travail des paniers pour entrer à l'atelier de peinture; ce travail nous permettait de sortir en ville, ce qui allégeait un peu notre captivité.

« Au début de juin, nous eûmes un attaché militaire français (un Canadien du nom de Bur) qui s'occupait uniquement des Français et des Belges inscrits comme Canadiens. D'abord, il nous remonta beaucoup le moral par des promesses de libération prochaine ; mais chaque semaine, il renouvelait ses promesses, et aucune libération n'arrivait. Avec lui, on nous accorda 50 pesetas par semaine, et des colis un peu plus volumineux, puis, peu après, les colis diminuèrent de nouveau et ne continrent plus que trois petites boîtes de conserve. Du fait de cette diminution, et comme aucune libération n'arrivait, le moral de nous tous fit une lourde chute ; de plus, pendant plus d'un mois, aucun Anglais ne fut libéré. Chaque jour, de plus en plus, le désespoir nous envahissait et chacun de son côté se fixait une date limite pour s'évader.

« Enfin, le 18 Juillet, notre. Attaché vint avec une liste de quatre Canadiens libérés dont nous-mêmes qui, à ce moment, étions les plus anciens du camp, et une autre de dix Anglais. Le dimanche suivant, quatre nouvelles libérations arrivèrent encore, et le lundi une troisième liste de seize Anglais, dont quatre Canadiens, lesquels partaient le lendemain pour Madrid avec une escorte de gardes civils. Malgré ce départ, nous, nous restions... et sous prétexte que nous étions libérés, nous ne recevions plus de colis et seulement 25 pesetas. La faim recommençait... Ce ne fut que le 1er août que l'on nous annonçait notre libération définitive et le lendemain, nous quittions ce camp où nous vécûmes les cinq mois qui seront sans doute les plus pénibles de notre vie. Pendant six mois et demi de captivité, nous avons été les témoins journaliers de scènes ignobles et incroyables pour quiconque n'est pas passé par là.

« Le 3 août, nous arrivions à l'Ambassade Britannique de Madrid où nous fûmes très bien accueillis, et où ce nous fut enfin possible de manger à notre faim, de nous débarrasser de nos vêtements en lambeaux et de notre vermine. Nous revenions à la vie... Le soir, le train nous emportait de nouveau vers le Sud, toujours accompagnés par un fonctionnaire de l'Ambassade. Le 4 août à la tombée de la nuit, nous parvenions à Gibraltar. Nous fûmes partout bien reçus par les Autorités britanniques. Le lendemain, après avoir été habillés militairement, nous embarquions sur le Pasteur, et le 4, nous prenions la mer. Enfin, le 12 août, après cinq jours de paisible traversée, nous atteignons le but que nous nous étions fixés depuis. si longtemps : l'Angleterre ».

Soldat TROUILLET.

*

* *

Louis Delanchy (21 avril 1924 + 6 décembre 1942), n'avait que seize ans à l'Armistice, et déjà il tenta de monter dans un avion pour gagner l'Angleterre ; mais on le refusa à bord, vu son âge.

A la fin de l'hiver 1940, avec deux camarades, il passe la ligne de

démarcation.

— « ...Je m'adresse à un bon vieux qui nous donne des conseils de prudence, car la patrouille allemande est vigilante et féroce. La veille, elle a tué, paraît-il, un général qui fuyait l'oppression.

« Nous insistons ; le vieux nous trace un itinéraire possible.

« Nous partons dans la nuit glacée et sans lune. Après avoir marché de longs kilomètres dans la boue, nous arrivons à une rivière. Nous la traversons à la nage. Plus loin, nous nous enlisons dans un fossé boueux. La nuit est d'un noir d'encre... Nous sommes égarés. Rien à faire pour lire l'indication précieuse de notre boussole. La lumière de ma lampe de poche, bien camouflée, pourtant, donne l'éveil à une patrouille allemande qui tire sur nous. Les balles sifflent au-dessus de nos têtes ; les chiens sont lancés à nos trousses. Une seule chance de salut : nous jeter dans le fossé... Cela nous sauve.

« Dans quel état, quand tout est calmé, nous nous mettons à courir à perdre haleine !

« A une quinzaine de kilomètres de là, nous dormons dans un vieux camion, près de la gare d'un village en zone libre.

« Au matin, nous prenons un train pour Marseille.

« Après quelques jours de repos, nantis de renseignements sûrs, nous roulons vers les Pyrénées. Nous ne sommes plus que deux, car un de mes copains a trouvé l'aventure trop risquée ».

Louis DELANCHY

Les deux tout jeunes gens réussirent à franchir les Pyrénées. Ils souffrirent beaucoup de la faim et du froid pendant six mois, avant d'arriver à Londres et de s'engager dans les F.A.F.L., le 23 août 1941.

*

* *

Dans la deuxième période des évasions, à partir du milieu de 1941 jusqu'à novembre 1942, les passages s'amplifient. Des organisations se sont créées et drainent, avec le maximum de chance, l'acheminement des exilés.

Chaque pays, ayant des ressortissants assez nombreux stationnés en France, dispose d'un réseau de transit subventionné par les Gouvernements Libres de Londres. Les Polonais ont à leur disposition un des systèmes les mieux montés et à gros rendement.

Malheureusement, les Allemands avaient aussi créé des organisations camouflées, qui laissaient des portes entr'ouvertes sur la frontière, afin de faire croire aux naïfs — et aux favorisés — que la filière était bonne ; mais, qui, immanquablement, se refermaient périodiquement sur la majorité des convois et des agents qui achevaient leur dur voyage dans des camps de concentration allemands.

*
* *

Fernand Lefebvre (28 septembre 1905 + 25 juillet 1946), le célèbre pilote d'essai et d'acrobatie, après avoir eu la déception de n'être pas engagé dans les combats de 1939-40, s'était trouvé en Bretagne au moment de la débâcle. La première chose qu'il fit, ce fut de mettre en pièces son avion — un "Bucker Jungmeister" de 220 C.V. — qu'il avait ramené de Berlin en 1938.

Bouleversé par la défaite, Lefebvre, revenu à Paris, cherchait les moyens de rejoindre les Forces Françaises Libres. Dans une veillée de la Saint Sylvestre, chez le père Monteil, aux Halles, avec Maurice Claisse, Jérôme Cavali +, François Fickenger +, Maryse Bastié, ils établirent des plans d'évasion.

Maurice Claisse réussit, le premier, à franchir les Pyrénées sans se faire prendre, et arriva heureusement en Angleterre.

A son tour, Lefebvre gagne Toulouse où il mit deux mois à trouver "les contacts". Il commença à grouper des patriotes et à travailler pour la Résistance sur le terrain de Francazals ; son organisation fut officialisée en juin 1941. Lefebvre, spécialement chargé de la recherche des terrains de parachutages et d'atterrissages dans la région du Tarn, du Tarn-et-Garonne et de Haute-Garonne, affrontait tous les risques. Mais bientôt des amis sûrs l'avertirent qu'il était "repéré" et que la prudence lui conseillait de disparaître.

Après plusieurs tentatives vaines, ce fut le 15 novembre 1941 qu'il se dirigea vers les Pyrénées, avec un groupe de camarades, dont Pierre Dac. Le passeur Francisco les conduisit, à partir de Banyuls, vers les Pyrénées.

Après une nuit et un jour de calvaire, ils arrivèrent enfin en Espagne et prirent le train dans une minuscule station de chemin de fer. Les mains et la face ensanglantées par les ronces, sales, accablés de fatigue, ils ne pouvaient passer pour de paisibles touristes ; aussi, vingt minutes avant l'arrivée à Barcelone, ils furent arrêtés et ensuite incarcérés à "Carcel Modelo", la "prison modèle" de cette ville, avec d'autres évadés alliés. Deux Français de Barcelone adoucirent leur sort, et leur transmirent des nouvelles ; ils eurent aussi la tristesse d'apprendre l'arrestation de leurs camarades du réseau de Toulouse.

En mars 1942, Fernand Lefebvre désigné pour aller au camp de Miranda, se sépara de Pierre Dac qui devait être ramené à la frontière française.

Quelques mois plus tard, le célèbre pilote d'essai parvenait en Angleterre, et signait son engagement aux F.A.F.L., le 8 octobre 1942. Après son réentraînement, il fut engagé au groupe "Bretagne".

*
* *

Carnet de Route du Caporal-Chef X...

Janvier 1942

Carcel Modelo, Prison de Barcelone,

« ...Avec moi, en prison, il y a Lefebvre, le pilote d'essai, un vrai gentleman qui a beaucoup d'allure.

« Il y a aussi le chansonnier de la Lune Rousse, Pierre Dac. Quand on chante, lui, ne chante pas. Il ne raconte pas d'histoires, moi qui croyais qu'il allait nous faire rire...

« Tous les soirs, vers 5 heures, on est rassemblé avec de grands cris "oïdo Fermes". Tout le monde s'aligne sur quatre rangs, en colonne, comme si on allait s'ébranler pour un cortège. Alors commence une cérémonie que je trouve tout à fait ridicule. Tous les prisonniers chantent les hymnes nationaux espagnols, le carliste et le phalangiste, le bras tendu. Je n'en pouvais croire mes yeux à mon arrivée ici. Nous sommes tout de même des prisonniers politiques ! A la fin, on doit tous crier, en scandant bien: "Fran-co, Fran-co, Fran-co ! » » Moi, le premier jour, je demeure rageur, la bouche close. Je m'indigne de voir les Français clamer ce nom.

« Après, le dialogue des prisonniers et de leurs geôliers s'enchaîne ainsi :

« Espana.

« Una.

« Espana.

« Grande.

« Espana.

« Libre.

« Arriba Espana !

« Arriba Espana !

« Un coup de clairon très court donne trois notes suraiguës, la colonne fait un quart de tour à droite, puis on se disperse.

« Revenus dans notre cellule, je dis, furieux, à mes co-détenus :

— « Moi, ils ne m'auront pas comme vous ; à aucun prix je ne crierai "Fran-co !" »

Pierre Dac, pour une fois, se tord :

— « Dis donc, petite tête, demain tâche d'ouvrir tes oreilles. Tu verras alors que tu g... comme nous.

« Le lendemain, je prête toute mon attention... En effet... j'ai compris, et je crie, comme les autres, plus fort que les autres, même...

— « Grand c.. !

« J'ai tellement maigri que je pourrais me mettre décolleur d'affiches, je passerais entre les murs... et le papier.

« Il y a la prière du soir. Elle dure au moins une demi-heure, pendant laquelle il faut se tenir debout, immobile, quel que soit le temps. Un détenu parcourt, dans les deux sens, le front des rangs, et récite chapelet sur chapelet. "Ave" après "Pater" défilent à folle allure, en Espagnol, évidemment. Il doit être "aux pièces" ; moi, je trouve cela irrespectueux...

« Je viens de lire dans le journal des camps *Redencion* :

« Quelle meilleure image de la générosité tutélaire de notre grande Espagne que l'accueil de tous ces étrangers, qui tous sont ennemis de notre doctrine politique, qui sont des Rouges, et pourtant sont reçus à bras ouverts... »

« Quel toupet !

« D'abord, moi, je ne suis pas un "Rouge", je suis un patriote qui veut aller se battre dans la France Libre ».

X... (+ 4 août 1944).

*

* *

Lorsque, le 17 juin 1940, l'Aspirant Nemoz + fut dirigé sur Bordeaux et les Landes avec un groupe de pilotes, il avait la promesse qu'une expédition serait organisée pour leur permettre de gagner le Maroc. En attendant, après l'armistice, il accepte d'être affecté à Châteauroux pour le convoyage des appareils, car il a son plan d'évasion.

Fin août, il doit livrer un "Potez-63" à Bron. Il écrit ses adieux à sa mère :

« Il fait un temps couvert à souhait. J'en ai pour une heure et demie pour arriver à Londres. Tout est au point. Je reviendrai avec la victoire ».

Hélas ! Il a un accident au départ, dû vraisemblablement au sabotage de quelqu'un qui a surpris son projet. Il est arrêté, mis au secret, dirigé sur la prison de Clermont-Ferrand.

Là, il reçoit la visite d'agents allemands, en civil, venus lui proposer la liberté s'il accepte un poste largement rémunéré de moniteur ou de réceptionnaire d'appareils "Messerschmitt". Il refuse indigné. Il est condamné à un an de prison par le Tribunal Militaire de Clermont.

Compagnon de détention de Mendès-France, de Pierre Viennot, Wittzer, Jean Zay ; ils se donnent tous rendez-vous à Londres.

Bientôt, Nemoz est transféré à la prison de Bergerac, où il souffre du froid et de la faim. Fait inouï, le directeur de la prison, Capitaine Vogel, à la demande de Mme Nemoz mère, patriote résistante, lui permet d'envoyer, tous

les deux jours à son fils, le résumé des communiqués de Londres. Ainsi, à défaut de pain, le prisonnier vit d'espoir et connaît tous les discours du Général de Gaulle.

Nemoz est libéré le 2 juillet 1941. Sa démobilisation lui est refusée, car il ne veut pas prendre l'engagement d'honneur de ne plus chercher à rejoindre l'Angleterre. Enfin, le décret de mars 1942 lui permet de demander et d'obtenir sa libération.

Nouvelle offre allemande, avec des appointements plus élevés encore, pour réceptionner des appareils "Junker". Nouveau refus.

Mais dès sa sortie de la prison de Bergerac, Nemoz s'est affilié à un réseau de l'Intelligence Service, qui, à Toulouse, lui donne les indications nécessaires et les faux papiers pour traverser l'Espagne sans encombre. Il franchit les Pyrénées fin juin 1942, et signe à Londres, le 22 octobre 1942.

(+ 17 mars 1943).

*
* *

AOÛT 1942.

Albert Cavet fit, en juillet 1942, la connaissance d'un officier anglais qui s'appelait "Valérien" dans la clandestinité, et qui voulut le convaincre qu'il rendrait de nombreux services en restant en France, mais il lui répondit, le 12 août, en lui annonçant son départ :

— « Non, voyez-vous, ce que je veux, c'est un avion et me battre ouvertement ».

Le 15 août, il se dirige vers la frontière d'Espagne. Pour connaître son aventure, voici le résumé de son Carnet de Route :

Extrait du "Journal" du Lieutenant Pilote Albert CAVET (14 septembre 1918 + 1er avril 1945)

« 19 août. — Arrivée à Larran.

« 20 août. — 4 h. 0 : Douaniers, explications, papiers. Demi-tour. Départ pour Licq, quitte la route à 7 kms, grimpe dans la montagne. Brume, grimpée à l'aveuglette, à la boussole. Escalade de rochers, terrains plats couverts de fougères. Il pleut. Nuages bas. Sommets cachés. Rencontre de quatre douaniers. Rush sous les arbres !... Je suis les crêtes.

« J'approche d'une ferme. Bon accueil du berger basque. Mangeons galettes cuites sur le gril.

« 21 août. — Départ. Quelle brume ! J'arrive au-dessus de la cabane des bûcherons d'Iraty. Couche dans la paille.

« 22 août. — Marche sous bois. Très beau temps. Montée, descente. Couche sous un gros pin.

« 23 août. — Descente difficile par la falaise au fond du ravin. La rivière est à sec... Je brûle mon permis de conduire. Je recommence à grimper la Sierra d'Abodi, après terrains difficiles, sentiers de Iraty à Ochgavia. J'atteins la limite de la forêt. Je suis sa lisière Ouest. J'arrive au bord d'une falaise calcaire, au confluent de deux vallées. A droite, lac artificiel, brume sur le sommet. Je m'aventure dans la prairie découverte. Personne. J'atteins le taillis versant Sud.

« Paysage magnifique plat et coloré, s'étendant très loin, fonds de montagnes neigeuses.

« Marche très difficile dans les taillis, les crevasses. Pas de chemin.

« Je fais le point. T.V.B. Je descends. Dans la plaine, ferme isolée.

« Rencontre deux gardiens de moutons... Couche dans une grange déserte. J'ai marché 25 Kms dans cette journée.

« 24 août. — Renseignements d'un berger. Je dois éviter Villanneva de Aezcoa. Je jette ma carte d'identité dans le ruisseau. Route difficile.

« Je contourne Arive par le Sud, grimpe à travers des prés glissants. Quelle chaleur ! Je cueille des mûres et des myrtilles.

« Je traverse l'Iraty sale et boueux sur un pont de câbles, sous un câble de transport de bois. Jolie chapelle sur une colline. Je fais un grand détour pour éviter un village traversé par le canal. Je m'embrouille dans des chemins et des buissons.

« J'évite Gorraiz... Pas d'abri. J'ai très faim. Je vais vers le village, et rencontre deux jeunes gens à dos de mulets. Très bon accueil au village. Repas et grange.

« 25 août. — Lait, pain et prunes. Délicieux. On me donne bonnes indications sur le chemin. Traverse une rivière près d'Uriz et monte en plein soleil vers la crête. Arrêt près d'un village complètement abandonné.

« J'apprends le débarquement de Dieppe par un journal qui enveloppe mon pain. Marche sans histoire.

« Au loin, j'aperçois Pampelune. Impression féerique : clochers, tours, brume dorée, soleil couchant, nuages d'orage. Je m'adresse à des paysans qui m'envoient à l'Alcade.

Orage la nuit : humidité, froid, vent, pénible.

« 26 août. — Pluie. Je m'abrite sous un pont. Station d'Egues. Bon accueil. Départ pour Alzuza. Il fait beau. A Alzuza, visite de l'Alcade. Etrange discussion : la guerre, Saint Jean, l'Apocalypse... Il m'envoie à la maison. Bon accueil. Dors dans la grange.

« 27 août. — Je traverse deux rivières. Je coupe la montagne Saint-Christophe ; je redescends sur Pampelune que je contourne à 500 mètres. Je longe un petit chemin de fer. Je suis la voie du C.D.F. J'essaie de prendre le train au vol, et me casse la figure.

« Joli paysage, mais mauvais accueil.

« Je couche dans la gorge d'Echarren. Orage, dure nuit.

« 28 août. — Prends le train à la gare de Villanuela de Aragiul avec un jeune prêtre sympathique. Il descend à Huarte et moi à Baicacoa.

« En route pour Olazagutia. Humidité, je suis très, très fatigué. Pas moyen de marcher ailleurs que sur la route.

« Je me repose. Soudain, je suis interpellé. C'est un Français, M. Fourcade. Il m'accompagne à Iturmandi. Quelle bonne journée chez lui. Il m'explique son invention, un économiseur d'essence. Démontage de son appareil. J'ai un sauf-conduit pour Salamanca. Départ en voiture pour prendre le rapide.

« 22 août. — En gare de Miranda de Ebro, passage d'un train de division. Azul. Enthousiasme. Chants. On lève les bras... J'en fais autant... Après Burgos, contrôle des papiers. Pas d'histoires.

« 29 août. — Arrêt à Medina del Campo. J'achète un billet pour Espeja. Décidément, mon costume gris, les souliers marrons, mon béret se remarquent trop au milieu du noir des Espagnols.

« Salamanca et ses clochers. Le compartiment se remplit de toréadors. Je découvre un billet pour Lumbarles. Ce n'est pas sur ma ligne, tant pis, on verra. Le train se vide à Ferente de San Esteban. Il y a un train qui attend. Il part. Je vais consulter ma carte. Le train était pour Lumbarles. Tant pis.

« Je m'endors. On me réveille.

— « Papiers ?

« Mon sauf-conduit n'était plus valable. C'est fini ! Fouille, Interrogatoire. A Fuentes de Oro, refouille, re-interrogatoire.

« 22 heures : On m'enferme à la prison de Ciudadrodriga.

30 août. — Messe à la prison. Discussions avec les prisonniers. Un voleur, un policier marron : Pépé Romo. Un brave Basque : Vicente Garcia.

« 2 septembre. — Arrivée d'un contrebandier portugais : Antonio Delia Cruz Martin ; il parle d'évasion.

« 8 septembre. — Arrivée d'un assassin de Robleda. Il est plein de poux.

« 13 septembre. — Essai d'escalade du mur. Je suis pris, sans doute dénoncé par les Espagnols. Cellule, secret.

« 14 septembre. — Mon 24^{ème} anniversaire. Départ pour Salamanca. Là, coupe de cheveux.

« Cellule avec Debouille, Waleffe, Melenberg.

« Personnes sympathiques: Miguel Olivia, etc..

« Don Leonera Martin, professeur, un avocat, un fonctionnaire de Fuentes de Onoro, un Français du Maroc.

« 25 septembre. — Départ pour Miranda.

« 15 heures. Prison de Valladolid. Très mal fréquentée. Rien que des voleurs. C'est le palais où Isabelle la Catholique a épousé Ferdinand II.

« 26 septembre. — Arrivée à Miranda. Baraque 18.

« Connaissance de Belges bien sympathiques.

« Quelques Français : Cermolacce (1), Mille, Gazel, Gerlache.

Plus tard : Howell, Pearl, Laroque, Montigny, Duvivier, Deprince, Partridge, Gazon, Capitaine de Smith, Docteur Dupont, Weygaerts, Martin, Mallais, Lemoine, Capitaine Rives, Watom, Holtzer, Short, Capitaine Prior, Bourdien, Novello.

« 24 décembre. — Tristesse...

« 6 janvier 1943. — Début de la grève de la faim.

« 13 janvier. — Fin.

« 15 janvier. — Départ pour Jaraba.

« 16 janvier. — Jaraba, Hôtel de la Vierge, avec Demay, Lafleur, Mehu, Desezars, Capitaine Sablon, Commandant du Corail, Capitaine Baron, Prevost, Dracy, Weygaerts, Malebranche, Colcombet, de La Motte, Richter, Amarger, Logel.

« 7 mars 1943. — Evasion de Jaraba avec Howel et Pearl.

« Départ à 20 h. 30. »

Le Lieutenant Cavet ne réussit pas son évasion. Repris, il fut incarcéré à Madrid.

Il continua à se faire passer pour un sujet belge, du nom d' "Antoine Parse", car il avait grand peur d'être refoulé en France.

Vers avril, il s'échappe encore et parvient, cette fois-ci, sans encombre à Gibraltar, en juin 1943, ayant mis onze mois à traverser l'Espagne.

C'est ce nom d'Antoine Parse qui fut porté sur l'humble croix du cimetière de Bornebrooke, en Hollande, où il repose à jamais, après être tombé du ciel, en combat, le 1er avril 1945.

*

* *

10 OCTOBRE 1942.

Le Lieutenant de Verneilh Pierre + a franchi les Pyrénées en septembre 1942, et parvint rapidement à Londres en novembre.

Le Sergent-Chef Vermeil Firmin + et son ami l'Aspirant Mathis Jacques + étaient moniteurs à Salon. Après la défaite, Vermeil part à Meknès, tente de s'évader, ne trouve pas...

(1) Voir XIX, page 149

Affecté à Dakar, il essaie de s'enfuir. Il échoue. Démobilisé sur place, il est renvoyé en France avec plusieurs camarades, dans un avion qui tombe en panne dans le Rio de Oro. Ils sont miraculeusement retrouvés par des aviateurs espagnols ; mais, malgré ces circonstances, il ne peut s'échapper. En France, tandis qu'il combine de multiples plans d'évasion, il ne trouve un dérivatif à sa rancœur qu'en allant, avec Mathis à " Jeunesse et Montagne", admirable organisation, qui, sous la direction de Jacques Faure, était à Grenoble, et avait douze postes dans les Alpes. Son but : regrouper les aviateurs. Elle en eut quatre cents. La haute montagne, avec ses champs de neige, ses longues courses à skis, ses dangers, ses luttes, entretenait les jeunes hommes en vue des luttes futures dans le ciel.

Mais Vermeil garde la passion de l'air. Il écrit à sa mère :

— « Il n'y aura plus de bonheur pour moi, si je ne pilote pas ».

Vermeil, avec Mathis, font du vol à voile à la Montagne Noire.

Enfin ils entrent en relation avec le réseau "Brandy" (1) créé par Montet (Martell).

Mathis et Vermeil s'évadent par les Pyrénées et, trois mois plus tard, ils sont à Londres.

*
* *

A partir de novembre 1942, date où Hitler déchira les clauses de l'armistice, et envahit totalement la France à la suite du débarquement américain en Afrique du Nord, la courbe des évasions, par l'Espagne, monte en flèche.

C'est que, le 27 novembre, l'Armée française a été entièrement démobilisée. Les militaires perdent leurs illusions sur le "double jeu" et comprennent que leur secret désir de continuer le combat ne peut se réaliser qu'hors de nos frontières.

De plus, tous ceux qui se sont réfugiés en zone dite libre, soit pour échapper à la Gestapo, soit pour éviter les déportations du travail obligatoire, ne sont plus en sécurité nulle part en France. Ils affluent aux barrières des Pyrénées. Heureusement, les Allemands, submergés, n'ont pu renforcer leurs dispositifs de sécurité des frontières, et les passages sont massifs.

D'autre part, l'Afrique du Nord n'est plus hostile, au contraire.

Les rapatriements d'Espagne se font régulièrement, car le Gouvernement de Franco échange ces prisonniers contre des matières premières ou de l'argent.

Le maximum des passages est atteint en juin 1943.

(1) Voir chapitre XVI, page 132

Le 31 juillet 1943, les listes des Forces françaises Libres sont closes ; pourtant, on admettra, plus tard, que la date du passage de la frontière pyrénéenne compte comme date de l'engagement, afin de ne point pénaliser les malchanceux demeurés trop longtemps dans les prisons et les camps d'Espagne.

*
* *

Le Lieutenant Paul de Forges, affecté en 1939 à l'escadrille de reconnaissance à Nancy, la I/33, est attaqué par des ME 109, le 20 décembre, lors d'une mission sur le secteur fluvial entre Mayence et Francfort. Son appareil est en feu, une balle de mitrailleuse lui a traversé le bras droit, une autre lui a brisé l'épaule gauche... Pourtant de Forges réussit à ramener au sol l'observateur, Lieutenant Novelet et le mitrailleur, Adjudant Tourel. Ils furent faits prisonniers.

Après quinze mois de captivité, en mars 1941, de Forges est "rapatrié sanitaire".

Dès qu'il est rétabli, malgré l'ankylose de son épaule, Il combine son évasion.

Louis Castex, avocat à Toulouse, organise son départ. Dans le convoi il y a le Lieutenant René Drouillet, le pilote du Négus.

De Forges quitte Pau le 29 novembre 1942, passe la frontière au Val d'Aran, le 2 décembre, et traverse très vite l'Espagne puisqu'il signe son engagement aux F.A.F.L. le 21 janvier 1943. (+ 31 août 1943).

*
* *

En février 1943, c'est le tour du Lieutenant Denis + de passer les Pyrénées, avec plusieurs de ses camarades de l'Ecole Supérieure d'Aéronautique, repliée à Toulouse.

Le 6 mars, c'est le Lieutenant Foucaud + qui s'échappe. Foucaud, démobilisé le 20 juillet 1940, n'avait pas réussi une première tentative d'évasion.

A Vichy, il entre alors comme ingénieur au service spécial de liaisons aériennes. Il est inculpé de complicité, lorsque, le 1er février 1941, le Lieutenant Colin enlève le "Goéland" de la Commission d'Armistice et parvient en Angleterre (1).

1) Voir chapitre XXI, page 175.

Foucaud est renvoyé de la S.C.L.A. et passe au vol à voile à Saint-Auban, en Basses-Alpes. Depuis août 1941, il appartient à l'organisation "Combat" de Toulouse, et se spécialise dans le repérage des terrains de parachutage. Il réussit enfin à franchir les Pyrénées, le 6 mars, mais il marche cinq jours et cinq nuits dans le froid et la neige des hautes montagnes. Il traverse l'Espagne, complètement épuisé, et réussit pourtant à ne pas être inquiété.

Hospitalisé et soigné à Lisbonne, un mois plus tard, il est à Londres, puis rejoint, à l'escadrille "Normandie", ceux qui, comme lui, s'évadèrent par l'Espagne : Mathis, Vermeil, Barbier, de Forges, Denis, et qui, comme lui, mourront pour la France.

*
* *

Oui, les chemins qui, à travers l'Espagne, conduisaient à la liberté et au combat, étaient longs et rudes. Combien d'aviateurs échouèrent dans leurs tentatives d'évasion !

Le Sous-Lieutenant Bernes de Longvilliers arrêté le 11 octobre 1942 et déporté à Buchenwald.

Le Sergent-pilote Fortin Jean-René + — qui avait remporté 6 victoires en 1939-40. Arrêté le 8 octobre 1943 à Châteauroux, déporté 18 mois à Buchenwald. Evadé de ce camp après avoir cambriolé un hôpital allemand. Tué au centre de Brétigny le 15 décembre 1946, en essayant un planeur prototype.

Le Capitaine Leblanc Félix-Henri + arrêté le 27 janvier 1943 à la frontière, déporté à Weimar, où il mourut. Et tant d'autres !

Dans les prisons franquistes, les évadés chantaient, sur l'air de "Rancho Grande" :

« Venez, venez, gens d'Espagne,
« Passez, passez la montagne
« Vous fuyez tous l'Allemagne
« Vous entrez dans un bain ».

Ils faisaient curieusement écho à la plainte qui s'élevait du camp des évadés français à Mitchourine, en pays soviétique. (1)

« Pour combattre avec de Gaulle
« Souviens-toi, souviens-toi,
« Qu'il faut s'taper pas mal de tôle
« En veux-tu, en voilà ! »

*
* *

1) Voir chapitre XVIII, page 142

QUELQUES ÉVADÉS PAR L'ESPAGNE

GRADES	NOMS et PRÉNOMS	Date de passage des Pyrénées	Date d'inscription aux F.A.F.L. à Londres	Date de la mort
Serg ^t	BRETTES (de) Philippe	4 août 1940	12 oct. 1940	8 août 1943
Serg ^t	WATEL Pierre	4 nov. 1940	22 juill. 1941	8 fév. 1944
2° Cl.	CANICK Albert	2 janv. 1941	26 fév. 1941	30 déc. 1943
2° Cl.	TROUILLET Louis	23 janv. 1941	18 août 1941	16 août 1944
2° Cl.	DELANCHY Louis	Février 1941	23 août 1941	6 déc. 1943
S/L ^t .	BEAUMONT D'ANTICHAMP Charles	Juillet 1941	28 août 1941	11 fév. 1943
Lieut.	LEFEBVRE Fernand	15 nov. 1941	8 oct. 1942	27 juill. 1946
Serg ^t	CAMUS Jean	Déc. 1941	1er juin 1942	30 oct. 1944
S/L ^t .	MONTET Lucien (*) alias MARTELL Christian	Janvier 1942	9 avril 1942	31 août 1945
Asp.	NEMOZ Jean	Juin 1942	22 oct. 1942	7 mars 1943
Lieut.	CAVET Albert	17 août 1942	Juin 1943	1 ^{er} avril 1944
S/L ^t .	MATHIS Jacques	10 oct. 1942	8 janv. 1943	31 août 1944
S/L ^t .	VERMEIL Firmin	10 oct. 1942	8 janv. 1943	17 juill. 1943
Asp.	BARBIER Léo	Sept. 1942	Nov. 1942	15 oct. 1943
S/L ^t .	DE VERNEILH Pierre	Sept. 1942	Nov. 1942	29 sept. 1945
Serg ^t	MARIN Pierre	28 nov. 1942	10 avril 1943	23 déc. 1943
Lieut.	DE FORGES Paul	2 Déc. 1942	31 janv. 1943	31 Août 1943
Lieut.	LAYEC Gilbert	Déc. 1942	6 mai 1943	23 oct. 1943
Serg ^t	PIERRON Pierre	10 Déc. 1942	23 juin 1943	4 août 1944
Lieut.	ROCHETTE François	Février 1943	23 juin 1943	29 juill. 1944
Lieut.	FLEISCHEL Michel	Février 1943	Juin 1943	14 fév. 1945
Lieut.	DE SEYNES Henri	Février 1943	-----	15 juill. 1944
Lieut.	DENIS Roger	Février 1943	25 mai 1943	23 oct. 1943
S/Lt.	BELLIN Jean	Mars 1943	9 juillet 1943	17 oct. 1943
Serg ^t	LADAGNOUS Julien	2 mai 1943	21 juin 1943	4 août 1944
S/L ^t .	FOUCAUD Henri	6 mars 1943	4 avril 1943	21 avril 1944
Cap.	SCHLOESING Henri (**)	Mai 1943	-----	26 août 1944
Lieut.	VERDIER Marc	23 juin 1943	22 août 1943	22 sept. 1944
Adj ^t	LUCCHESI Yves (***)	10 oct. 1943	-----	16 mars 1947
S/L ^t .	LENOIR Guy (***) alias LENTS	Octobre 1943	-----	20 déc. 1944
(*) Voir chapitre XVI (**) Voir chapitre XXXII (***) Voir chapitre XXXIII				

DOUBLE FIDÉLITÉ

XXX

Lieutenant-Colonel PIJEAUD Charles-Félix
(31 décembre 1904 + 6 janvier 1942).

BARCE (LIBYE)

30 décembre 1941.

L'aérodrome de Damas présente une animation inaccoutumée le 5 novembre 1941. Devant les hangars sont alignés, en deux rangées, les escadrilles d'un groupe de "Blenheim", dont le nom sera bientôt célèbre. C'est l'ancien groupe Réserve de Bombardement N° 1 (GRBI) qui s'est battu à Koufra et en Abyssinie, et qui, réuni à l'escadrille de bombardement n° 2 — dont les "Glenn-Martin" viennent d'opérer dans le désert d'Egypte — est sur le point de repartir en opérations.

La nouvelle unité porte le nom technique de GRBI, mais le commandant en Chef des Forces Aériennes Françaises Libres, le Général Valin, vient de décider de donner, à chacun des Groupes, le nom symbolique d'une province de chez nous. Les premières unités de chasse sont "L'Île de France", et "L'Alsace". Le groupe de bombardement n°1 devient le "Lorraine".

Le Lieutenant-Colonel Pijaud quitte Londres pour prendre le commandement du groupe. On se souvient que, dès le 24 juin 1940, il s'était évadé par Port-Vendres et Gibraltar. Arrivé en Angleterre, il avait participé, par la suite, à l'opération "Menace" sur Dakar, puis, affecté à l'Etat-Major à Londres, brûlant du désir de se battre, il demanda à partir sur le théâtre des opérations.

Il est enfin heureux, lorsque, le 17 novembre, il arrive au "Lorraine" sur le terrain 75, à Gambut, à 50 Kms à l'Est de Tobrouk, où il prend son commandement.

La bataille de Libye est alors dans sa dernière phase ; à la surprise britannique succède la contre-offensive de Rommel. Les divisions blindées se livrent une lutte sauvage sur le plateau de Sidi Rezeg ; il appartient à la Royal Air Force de faire pencher la balance.

Le 24 décembre, vingt-quatre avions décollent du terrain, pour une reconnaissance offensive contre les troupes ennemies, au Nord-Est de Benghazi. Vingt appartiennent à la R.A.F. : douze "Hurricane" et douze bombardiers, dont les quatre "Blenheim" du "Lorraine". Le leader est anglais.

En tête, vient l'avion piloté par le Lieutenant-Colonel Pijeaud, avec l'observateur Lieutenant Guigonis et le Sergent Delcros (20 octobre 1914 + 20 décembre 1941), mitrailleur.

Le vol de groupe a lieu vers 1.500 m. d'altitude; il y a deux couches de nuages superposées, l'une assez près du sol ; les avions volent entre les deux couches, lorsque soudain 15 ME 109 débouchent de la couche supérieure. En l'espace d'un instant, c'est la mêlée. L'escorte des chasseurs engage le combat immédiatement et les bombardiers piquent vers la protection des nuages inférieurs. Quelques secondes de bataille,.. Douze des appareils tombent en flammes, brûlant comme des torches.

Le "Blenheim" du Lieutenant-Colonel Pijeaud a été touché immédiatement par une rafale de balles qui l'a mis en feu, et crevé les réservoirs. Le pilote donne l'ordre de sauter en parachute et, voulant s'assurer que ses deux équipiers pourront le faire, il attend la réponse du mitrailleur Delcros ; mais celui-ci est effondré, mort, dans sa tourelle de tir.

Lorsque Pijeaud se décide à sauter enfin, il est trop tard ; il est affreusement brûlé...

L'appareil s'écrase dans les sables.

Le Lieutenant Guigonis, indemne, errera cinq jours dans le désert, avant d'être recueilli par des nomades, qui le vendront aux armées britanniques victorieuses.

Pijeaud souffre terriblement ; ses brûlures l'ont rendu aveugle. Il est fait prisonnier par les Italiens, et évacué sur l'Hôpital de Barce.

Là, quelques jours plus tard, il apprend, par deux officiers anglais hospitalisés avec lui, que les Italiens en déroute préparent l'évacuation de l'Hôpital et se disposent à les emmener avec eux.

Non ! Pijeaud, patriote intransigeant, n'accepte pas plus la captivité qu'il n'a accepté l'armistice. Avec les deux Anglais, il se cache sous un escalier de cave, et se laisse oublier dans le désordre de l'évacuation...

Mais, les heures passent, les Alliés n'arrivent pas.

Alors, les prisonniers partent à la rencontre des Britanniques; le pilote aveugle est soutenu, guidé par ses compagnons...

Ils marchent ainsi dans les nuits glaciales du désert de Libye.

Le jour, ils se dissimulent dans les accidents de terrain. Bientôt, ils sont à bout de forces... C'est ainsi que, quatre jours après leur évacuation de Barce, les Alliés les découvrent tapis dans un trou, épuisés, mourants de faim et de soif...

Ils sont transportés d'abord à Derna, puis sur le Bateau Hôpital d'Alexandrie.

L'état du Lieutenant-Colonel Pijeaud empire, car d'être resté ainsi sans soins pendant plusieurs jours, ses brûlures se sont aggravées. Le pilote

souffre affreusement. Aucun pansement, aucune morphine ne réussit à atténuer ses douleurs.

Il fait preuve d'un courage héroïque dans sa longue agonie.

On l'entend murmurer : « Je ne regrette rien ».

La mort le délivre le 6 janvier 1942.

Sergent-Chef JOIRE Jules
(29 août 1914 + 18 mars 1945).

19 juin 1940 - 20 janvier 1943.

Après avoir accompli quatre-vingt missions de guerre et obtenu cinq victoires pendant les hostilités de 1939-40, le Sergent-Chef pilote Jules Joire avait été blessé en combat aérien, le 25 mai, au-dessus de Beauvais. Hospitalisé à Douarnenez, il rallie l'Angleterre avec l'Ecole de Pilotage 23, à bord du Trébouliste. (1)

Lorsque l'expédition "Menace" sur Dakar est organisée, il se porte volontaire, et part, le 2 septembre 1940, avec l'Armada, qui arrive le 20 en vue de Dakar.

Le grand jour se lève le 23 septembre...

Avec un puissant haut-parleur, le Général de Gaulle lance un appel à la population et à la garnison, l'invitant à se rallier.

Des "Lucioles" et des "Lysander" décollent du porte -avion Ark-Royal et les pilotes : Pécunia, Scamaroni, Joire, Moulène, Sallerin, Soufflet, Gaillet, atterrissent sur le terrain de Ouakam.

Hélas, le Gouverneur général Boisson refuse catégoriquement les propositions du Général de Gaulle. Les Forces Françaises Libres doivent se retirer après un échec douloureux.

Les sept aviateurs restés sur le terrain sont faits prisonniers et inculpés de haute trahison. Coïncidence curieuse, le Sergent-Chef Joire a été précisément arrêté par son ancien Groupe de chasse.

Lettre du Capitaine O. B..., Etat-Major de l'Air, à Dakar

« ...J'ai eu la douleur, le 23 septembre, d'avoir à arrêter moi-même le Sergent-Chef Joire, au Central Téléphonique du terrain. J'ignorais tout à fait sa

(1) Voir chapitre II, page 17

présence, et je n'avais pas eu de nouvelles de lui depuis sa blessure, parfaitement cicatrisée, d'ailleurs. Vous ne pouvez imaginer ce qu'a été pour moi cette rencontre, en le trouvant dans le camp adverse, moi son ancien chef. Nous avons tous une telle confiance les uns dans les autres ; je l'estimais tant ! Je vous jure que rien ne pouvait me frapper plus que cette rencontre. Il s'est montré très chic, très correct, et depuis a toujours été bien noté.

« Je n'ai pu le revoir pour parler un peu avec lui, mais j'ai fait tout ce qui a été en mon pouvoir pour lui donner des éléments pour sa défense, car je tiens à vous le dire, mes sentiments vis à vis de lui n'ont pas changé. Je le tiens pour un des plus beaux caractères et un des plus chics types que j'ai rencontré dans mon existence ».

O. B.

Au mois d'octobre, après une semaine passée à Dakar, les aviateurs prisonniers furent transportés à Bamako, puis à Koulikoro.

Pendant le trajet vers le Soudan, des détenus, dont le Lieutenant Scamaroni (1914 + mars 1943), formèrent le projet de s'évader lorsque le train s'arrêterait à Koungheul, quarante kilomètres seulement séparant cette station de la Gambie anglaise.

Scamaroni et Kaouza réussissent à laisser partir le train sans eux, en se cachant dans un jardin. Puis, ayant recruté un guide, ils marchent à pas pressés dans la brousse le long de la piste de la frontière. Quelques kilomètres plus loin, des lumières paraissent, des flambeaux, des coups sourds de tam-tam, des cris. C'est l'embuscade. La chasse à l'homme est engagée... Scamaroni est bientôt saisi, ligoté...

Les aviateurs gaullistes sont enfermés dans le camp de concentration à Koulikoro.

Plus tard, menottes aux mains, ils sont transportés en avion cellulaire, de Bamako à Alger par Gao. Ils demeurent trois semaines à la prison militaire d'Alger ; puis transférés en France par bateau, et jugés par le tribunal de Clermont-Ferrand.

Le 28 décembre 1940, par mesure de clémence, une ordonnance de non-lieu libérait les pilotes.

Le Lieutenant Scamaroni s'évade de France le 25 décembre 1941. Engagé au B. C. R. A., parachuté sur notre territoire en 1942, puis il passe en Corse. Après plusieurs mois de travail il est fait prisonnier par l'O.U.R.A. gestapo italienne. Pour éviter de céder aux tortures, il se suicide, en mars 1943, en s'ouvrant la gorge avec un morceau de fer trouvé dans sa cellule.

Le Sergent-Chef Jules Joire, démobilisé le 11 janvier 1941 et rendu à la vie civile, souhaitait vivement retrouver sa place dans les rangs des F.A.F.L., mais il chercha longtemps les moyens de rallier. Il réussit enfin à franchir les Pyrénées le 20 janvier 1943.

Extrait d'une lettre du Lieutenant G..., qui passa en Espagne avec Jules Joire.

« Je vais enfin pouvoir vous raconter le petit voyage que nous avons fait de Toulouse à Alger.

« Nous sommes partis de Pau le 20 janvier 43 au soir. Après une méchante marche de trente cinq heures, nous fûmes ramassés complètement épuisés par les carabiniers espagnols ; ceux-ci charmants, à première vue du moins, s'empressèrent de nous conduire à Pampelune pour nous remettre, disaient-ils, entre les mains du Consul anglais du coin. En fait de Consul, ce fut la prison provinciale de Pampelune. C'était le 23 au soir — gros barreaux — dévalisés — tête complètement rasée — rien à manger — c'était assez lamentable, et ce le fut plus encore par la suite.

« Jules y resta un mois et demi.

« Je le retrouvais au bout de trois mois à Madrid. Il m'avoua avoir beaucoup souffert de la faim et du froid.

« Ces sorties de prison restèrent toujours un mystère pour ce qui est du choix.

« Nous partîmes dans un hôtel en résidence surveillée, où la vie, dure au point de vue moral, était très acceptable du point de vue physique...

« ...Le Consul britannique de Madrid nous réunit au bout de trois mois dans cette ville. Il s'occupait de nous, car Jules et moi, pour ne pas avoir d'ennuis avec les Espagnols, avons changé de nationalité. Il était Canadien ; j'étais Anglais.

« Nous passâmes un mois à Madrid en liberté ; ce sont, avec le départ, les bons souvenirs du séjour en Espagne. Puis, un beau jour, le Consul nous embarqua dans un camion et... en route pour Gibraltar, magnifique voyage touristique par Grenade.

« Arrivés à Gibraltar, la liberté, la vraie. C'était le 9 mai. Jules me rejoint sur le bateau. Nous quittons Gibraltar en convoi pour arriver à Alger le 14 mai.

« Là : démarches et re-démarches dans les Ministères. Très mal reçus, dégoûtés, nous fonçons à la Mission Catroux où Jules a la chance de retrouver le Commandant de Marmier qui, aussitôt, l'accueille et l'envoie au Groupe "Normandie".

Pensée sur le carnet de Jules Joire (1942) :

« Nous avons tous eu des moments difficiles, soit physiquement, soit moralement et je pense que ceux qui furent pour nous les plus heureux sont justement ceux qui ont suivi ces souffrances, après avoir fait l'effort nécessaire pour les dompter ou, à défaut, d'avoir organisé son mal au point d'en bénéficier ».

*

* *

Capitaine SCHLOESING Henri
(12 décembre 1919 + 24 août 1944).

21 juin 1940 - Juin 1943.

L'Aspirant Schloesing s'était évadé le 21 juin 1940 de Toulouse-Francazals sur l'Angleterre, à bord d'un Goéland (1). Affecté au groupe de chasse "Ile de France", il s'y distingua si bien que, le 1^{er} décembre 1942, il recevait le commandement de ce groupe.

Il avait 22 ans alors.

Le Samedi 13 février 1943, il accomplit une mission au-dessus de la France. A 10 heures du matin, alors que la formation se trouve au-dessus de la Somme, à 12.000 m. d'altitude, elle est attaquée par des avions allemands. Le combat est très dur ; le "Spit-309 E" de Schloesing prend feu. Le pilote épuisé, brûlé au visage et aux mains, lutte désespérément pour ouvrir l'habitacle et évacuer l'appareil. Enfin, il y parvient, et saute... Son parachute s'ouvre.

Il fait une descente de 30 minutes que les chasseurs allemands suivent et repèrent, et atterrit dans une pâture, non loin d'une ferme ; les ennemis le serrent de si près que le fermier a juste le temps de lui passer un bleu de travail et une bouteille d'eau. Il court changer de vêtements dans le bois voisin ; de ses pauvres mains brûlées, il enterre tant bien que mal ses effets de vol, et, gardant ses bottes, va se cacher dans un petit buisson au milieu de grands champs. De là, il voit les Allemands fouiller le bois tout l'après-midi.

Une fois la nuit tombée, il décide d'essayer d'atteindre un endroit un peu éloigné, où il ne sera pas signalé.

Il part à travers sillons et taillis dans la direction de l'Ouest, guidé par la minuscule boussole de son équipement, ne gardant avec lui que ses deux disques d'identité de la R.A.F., et la bouteille d'eau. Sa fatigue est intense et sa soif ardente. Son visage a tellement enflé que ses deux yeux sont fermés et qu'il doit soulever sa paupière avec le doigt pour consulter, de temps en temps, sa boussole.

(1) Voir chapitre IV, page 29

Il marche ainsi pendant des heures, tombant dans les terres labourées, buttant dans les buissons.

A un moment, il sent soudain le vide devant lui, regarde et se trouve au bord d'un chemin creux.

Une petite lumière va et vient à quelques mètres de lui... Etoile d'espérance ? Non, c'est la sentinelle allemande d'un aérodrome de secours. Ayant contourné ce champ clôturé, longé une petite rivière dont les taillis qui bordent la berge le cachent, il arrive enfin, épuisé, aux premières lueurs du jour, à un petit village.

Voyant la porte d'une grange ouverte, il se couche dans le foin.

Quelques heures plus tard, il reprend sa route.

Enfin, une maison accueillante ! Une fermière l'étend sur un lit, le réconforte, puis elle va demander conseil à Monsieur le Curé.

C'est Dimanche, les cloches sonnent à toute volée, appelant les fidèles au Saint Sacrifice. M. l'Abbé Papillon, qui officie, ce jour-là, dans ce village, est un patriote résistant, qui déjà secourut des aviateurs.

Après l'office, l'Abbé Papillon va s'entendre, au sujet du parachutiste, avec une dame discrète, vivant seule dans une grande maison.

Le dimanche soir, une fois la nuit venue, Schloesing se remet en marche. Il souffre le martyr. Il lui semble qu'il n'arrivera jamais jusqu'au havre promis. Par miracle, son hôtesse reçoit la visite de sa cousine qui est médecin ; elle peut donner au blessé les soins urgents que nécessite son état.

Il était temps ; le pilote n'a plus figure humaine, sa tête et ses épaules ne forment qu'un bloc noirâtre, seuls, ses cheveux, protégés par le casque, sont intacts. Il a 40° de fièvre, il délire...

Grâce au dévouement sans bornes, et aux soins éclairés de son entourage, il est sauvé.

Son état s'améliore bientôt, quoique les pansements soient horriblement douloureux et épuisants. Cela permet d'envisager le départ rapide d'un hôte semblable dont la sécurité est menacée dans un petit village bavard, où tout finit par se savoir.

Dix jours plus tard, c'est un nouveau voyage avant l'aube. A un certain croisement de chemin, une ambulance stationne ; c'est celle d'un préventorium dont le chauffeur — pour la première fois, mais non pas la dernière — a accepté le risque terrible de transporter un pilote de la R.A.F. Celui-ci a été d'ailleurs muni de papiers d'identité en règle, soigneusement conservés depuis la mort de leur propriétaire voici un an auparavant.

A un autre carrefour, sur la route de Paris, l'ambulance s'arrête près d'une petite voiture, celle d'un cousin du Capitaine Schloesing, membre actif de la Résistance, (il sera plus tard déporté en Allemagne). Il a toujours, pour les besoins de la cause, des papiers en règle et de l'essence. Par une chance inouïe, ils ne sont arrêtés, sur la route, que par la police économique, s'inquiétant du ravitaillement que la voiture peut transporter, et ne posant aucune question indiscrete sur ce passager, dont le visage disparaît sous les pansements.

A Paris, il était trop dangereux que le pilote habitât chez lui. Il est

hébergé, merveilleusement, dans une famille qui travaille depuis des mois pour une organisation de rapatriement des pilotes alliés, réseau ayant des ramifications jusqu'en Belgique et en Hollande. Cette famille qui a déjà logé, nourri, habillé, avec mille difficultés, et en courant mille dangers, des Anglais, des Canadiens, des Néo-Zélandais, des Australiens se déclare ravie d'avoir enfin un Français ! C'est là qu'Henri Schloesing, gâté comme l'enfant de la maison, passera les deux mois de sa convalescence. Il fera clandestinement deux visites, ultra courtes et pleines de romanesques péripéties, dans l'appartement de ses parents.

Quand, à la fin de son séjour, ses pansements s'amenuisent, il peut sortir enfin. Il retrouve la beauté sans égale de Paris sous le soleil printanier, et ne se lasse pas de parcourir la ville, de s'attarder dans les jardins renaissants, ou le long des quais. Il feuillette les livres qu'il aime, comme au temps heureux où il était étudiant.

Son visage s'améliore tous les jours, mais il souffre des yeux, aussi porte-t-il d'énormes lunettes noires.

Le réseau d'évasions organise son départ, avec des aviateurs alliés, vers l'Espagne, mais les voyages sont devenus de plus en plus difficiles par les Pyrénées. Il ne suffit plus d'avoir d'innombrables papiers en règle, cartes d'identité, certificats de travail, cartes d'alimentation — ceci est relativement facile, grâce à l'organisation "Défense de la France" — mais les policiers interrogent les voyageurs, et gare à l'accent anglo-saxon ! D'autre part, le coup classique du sourd-muet ne prend plus.

Schloesing s'embarque, à Austerlitz, avec un pilote canadien, et le guide qui devait leur faire traverser la frontière d'Espagne. Avant le départ du train, premier incident : un aviateur anglais qui a passé en France deux mois, sous la robe de prêtre, vient d'être arrêté au barrage du contrôle.

Le convoi roule.

Dix minutes plus tard, il stoppe en pleine campagne. Les hommes de la Gestapo vont droit au compartiment où se trouvent le guide et le Canadien. Ils les font descendre, brutalement, sans explication. Schloesing reste coi...

Il parvient sans encombre à la frontière espagnole. Par les hauts cols, et sous les bois, il marche pendant des jours, mais la filière du réseau est bonne, et l'organisation efficace. Il arrive à Londres en juin, et un message personnel, à la radio, rassure sa famille et ses amis.

Le courageux pilote rêve de reprendre tout de suite sa place au commandement de l' "Ile de France" ; mais, pendant son périple, l'état de ses yeux s'est aggravé. Il entre dans un hôpital, y souffre encore pendant de longs mois, et supporte de multiples opérations.

Enfin, en mai 1944, il se bat dans le ciel pour la Libération de la France.

XXXIII

Lieutenant LUCCHESI Yves
(23 mai 1915 + 16 mars 1947).

Lieutenant LENOIR Guy dit LENTS Georges
(15 février 1920 + 20 décembre 1944).

Novembre 1941 - 3 octobre 1943.

Au triste moment de l'Armistice, le Sergent Lucchesi est immobilisé à l'hôpital, dans les Pyrénées, car quelques semaines plus tôt, étant en escadrille à Troyes, il avait eu un grave accident lors d'un vol nocturne. Sa double fracture du tibia ne fut en bonne voie de guérison qu'en octobre 1940.

Démobilisé, le jeune pilote vint à Paris chez des amis pour achever sa convalescence, mais surtout chercher un moyen de rejoindre les F.A.F.L. Voler était sa raison de vivre, et combattre pour libérer la France, son idéal.

Malgré de multiples démarches et des tentatives de tous ordres, il ne réussit pas à rallier Londres.

Alors, il eut une idée : ayant, à 18 ans, habité en Haïti où il avait encore des parents, son livret militaire portant cette adresse, il décida de se faire "rapatrier" là-bas par le Gouvernement de Vichy.

Il lui fallut d'abord franchir, en fraude, la ligne de démarcation, il laissa les deux tiers de son avoir — 2.000 Frs — entre les mains du passeur.

A Vichy, il entreprit de laborieuses sollicitations dans les bureaux. Enfin, il put descendre sur Marseille, en vue de traverser la Méditerranée.

Mais, comme il lui fallait vivre en attendant un problématique bateau, il prit un petit, emploi à la Mairie de Marseille, à la distribution des tickets de rationnement ; cela lui permettait tout juste de faire un repas par jour.

En novembre, il réussit à partir en Afrique du Nord, et, vers le 25, s'embarque, à Casablanca, pour les Antilles. Il navigue à bord d'un vieux rafiot qui bourlingue pendant des mois en mer, alors que les paquebots mettent normalement 18 jours pour faire ce trajet.

Il a 3 sous en poche... pourtant il supporte toute la misère de son dur voyage, tant il est rempli d'espérance, surtout il n'abandonne pas sa valise, au fond de laquelle est précieusement déposée la paire de gants blancs qu'il conserve en vue de ses missions futures dans le ciel. Il arrive enfin en Haïti, et ne prend que quelques jours de repos chez des parents, repartant à nouveau, mais cette fois pour l'Amérique.

De New-York, il écrit aux F.A.F.L. à Londres pour proposer ses services et donner ses références, il a déjà 500 heures de vol.

Le Gouvernement américain, sachant qu'il connaît parfaitement l'Afrique du Nord en tant que pilote militaire et en tant que civil, lui offre un "pont d'or" pour entrer dans l'armée américaine qui prépare le débarquement ; mais Lucchesi refuse, car c'est avec les aviateurs français qu'il veut se battre.

Enfin, il reçoit son ordre de route pour l'Angleterre ; il refait la traversée en sens inverse, frôlant la mort, en passant de justesse entre deux convois torpillés.

A Londres, il signe son engagement aux F.A.F.L. le 30 mai 1942, arrivé tout de même, triomphant, au terme de son long périple, ayant parcouru plus de 25.000 Kms, et voyagé depuis sept mois pour rejoindre ! tandis que d'autres aviateurs, comme l'Adjudant Floreins qui s'enfuit sur un "Caudron", en septembre 1941, mirent 1 heure et quart pour faire Paris-Londres !...

En avril 1943, Lucchesi entre au groupe "Lorraine". Il a déjà un coup dur au cours de sa cinquième mission sur Rennes, mais réussit toutefois à regagner la côte anglaise.

Le 3 octobre 1943, douze avions "Boston" du "Lorraine" décollent à 14h. 30 d'Hartford-Bridge, pour accomplir une mission de bombardement sur le poste de transformation électrique de Chevilly-Larue, dans la banlieue parisienne.

La patrouille de tête se compose de :

- En 1, le Colonel Henri de Rancourt de Mimerand (Leader),
- En 2, le Commandant Michel Fourquet (Gorri),
- En 3, le Lieutenant Yves Lucchesi (Boston "J")
- En 4, le Lieutenant Yves Lamy.

Les appareils survolent la côte française où ils sont un peu "sonnés" par la D.C.A. vers Biville ; puis voici Neufchâtel, Gisors, Limay, Les Essarts, Palaiseau... Tout le trajet se fait en rase-mottes à 100 mètres d'altitude, et 450 Kms à l'heure. Chaque avion porte quatre bombes de 500 Kilos.

A 14h. 35, l'alerte est donnée dans la région parisienne. Le temps est très beau. A 15h. 05, les douze avions à cocarde tricolore, et à croix de Lorraine, apparaissent par le Sud-Sud-Ouest.

Chevilly-Larue est en bordure de la Route Nationale n°7, sur le plateau, à proximité du terrain d'aviation d'Orly, dont la D.C.A. fait rage.

Au passage sur l'objectif, l'avion du Lieutenant Lamy est touché. Désarmé, il va s'abattre dans la Seine à Paris, entre le pont de Tolbiac, et le Pont National. Tout l'équipage est tué : Lamy, Jouniaux, Roussarie, Balcaen.

A son tour, l'avion de Lucchesi est durement atteint par la D.C.A. légère. Le pilote doit couper le moteur droit ; il prend le cap du retour, tandis que les dix avions restants ralentissent pour le protéger et l'attendre... Vers Compiègne, à 4 Kms au Sud, devant une ligne d'arbres, le moteur gauche bloque net. Le "Boston J" tombe dans un champ, mais le sang-froid et la maîtrise de Lucchesi ont évité la catastrophe totale, en réussissant à diriger l'atterrissage forcé. L'appareil s'est posé sur le ventre. Le navigateur blessé est retiré précipitamment de la carlingue qui brûle, par les deux mitrailleurs.

Lucchesi évanoui sous le choc, une côte enfoncée et le visage tuméfié, ne peut être dégagé qu'à toute extrémité par ses coéquipiers. Tous les quatre se cachent dans les buissons. Lucchesi reste avec le Lieutenant Godin, tandis que le Sous-Lieutenant Marulli et le Sous-Lieutenant Baralier tentent de se dissimuler d'un autre côté. C'est dimanche. Deux officiers allemands qui chassent dans le voisinage aperçoivent la fumée noire qui se dégage de l'avion en feu, et se dirigent vers lui. Ils entreprennent des recherches au cours desquelles, ils trouvent le Lieutenant Baralier blessé à la jambe, et incapable de se traîner plus loin.

L'Adjudant Lucchesi est toujours à demi sans connaissance. Alors, son compagnon, le Lieutenant Godin, voyant les Allemands venir vers eux, se constitue prisonnier, sauvant ainsi son pilote terré, qui, revenu à lui, les voit passer à un mètre, pointant leurs fusils dans le dos de Godin, qui marche les bras levés. A la nuit, Lucchesi se met en route douloureusement. Il trouve rapidement des patriotes qui le cachent, ainsi échappe-t-il aux recherches ennemies.

Lors de cette même mission, un drame similaire se déroulait dans la Somme. Lors du retour, des dix "Boston" sur l'Angleterre, à cause du ralentissement dû au drame du "J", les appareils avaient trois minutes de retard sur leur horaire. Heureusement, d'ailleurs, car la chasse de protection venait d'intercepter, vers Abbeville, un groupe de F.W. allemands. Cette bataille avait été dure et victorieuse : huit avions allemands envoyés au tapis, mais le groupe F.A.F.L. perdit un appareil, celui du Lieutenant Lenoir (dit Lents). Le pilote réussit à évacuer son Spit en feu...

Parachuté, il se posa vers Fignièrès, et fut recueilli par des patriotes. Bientôt, Lenoir — qui s'était évadé du Maroc et avait rallié Londres par Gibraltar, le 30 mai 1941 — allait s'évader à nouveau.

Lucchesi, lui aussi, réussit rapidement à joindre M. Guillemain qui, membre de la Résistance, organise son évasion. Muni des pièces d'identité réglementaires, il part vers l'Espagne avec quatre pilotes alliés, comme lui abattus sur la France quelques semaines auparavant. Il est vêtu d'un léger costume. En ce mois de novembre, les hautes montagnes pyrénéennes sont déjà couvertes de neiges. Lucchesi doit marcher longtemps, longtemps ; sa jambe fracturée le fait cruellement souffrir, sa côte enfoncée lui donne une respiration haletante.

Traversée terrible de 20 heures dans la dure montagne, sans guide, sans nourriture, les pieds ensanglantés.

Bientôt, deux de ses compagnons américains sont exténués. Ils ne peuvent plus suivre... Gelés, ils agonisent là-haut dans la terrifiante solitude des pics enneigés... Ils s'endorment à jamais dans la nuit...

Les deux rescapés reprennent leur marche hallucinante.

Ils sont sauvés !

Trente-six jours, exactement, après avoir été abattu en forêt de Compiègne lors de la mission tragique du 3 octobre, Lucchesi arrive à Londres. Refusant le congé de six mois que les Anglais veulent lui imposer, il reprend sa place dans le ciel.

VILLÉGIATURE EN FRANCE

**par le Lieutenant LENOIR Guy, dit Lents Georges
du Groupe "Alsace".**

31 mai 1941 - 3 octobre 1943.

« Je termine aujourd'hui un petit voyage aventureux et plein d'expérience qui a débuté le 3 octobre 1943, après une mauvaise rencontre au-dessus de la Somme. Je retrouve ici tous mes camarades, fais la connaissance de nouveaux et, avec tout ce beau monde pour escorte, je me dirige et c'est bien normal, vers le bar, un bar qui pour marquer un tel événement, a établi à tous les étages ses bouteilles aux formes les plus variées et aux couleurs appétissantes. Inutile de dire que la tournée générale est délicieusement appréciée à l'unanimité ; aussi dois-je en venir très vite à mon histoire, une histoire très simple qui se répète tous les jours, mais dont on apprécie toute la saveur bien grande.

« Un premier acte très rapide : en moins d'une minute, je passe de 1.000 pieds à 0 pied, courant de toute la vitesse de mes deux jambes, dans un champ où des paysans binent des betteraves. Le plus pressé est de savoir s'il y a des Boches dans la région ; un bon vieux qui s'était arrêté dans ses travaux me répond en souriant :

— « Etes-vous Français, Monsieur ?

« En un mot, je rassure mon bonhomme, mais à découvert, au milieu de ce champ, je ne suis pas à mon aise.

— « Où puis-je trouver une pension, n'importe quoi me conviendra, pourvu que ce ne soit pas tenu par des Boches ?

— « Je ne sais pas, moi, mais si, tenez, vous pouvez aller à la maison, là-bas, c'est le garde-champêtre et il est sûr !

— « O.K. Merci !

« Et, de nouveau, à une allure accélérée, j'arrive chez le garde-champêtre qui, debout sur le pas de sa porte, semblait déjà attendre ma visite.

— « Entrez, me dit-il, vous n'êtes pas blessé ?

— « Non, ce n'est rien.

— « Asseyez-vous, tenez, buvez ça, c'est de l'eau-de-vie, de la vraie. Mais comment cela vous est-il arrivé, Monsieur ?

— « Manque de pot...

— « Vous dites ?

— « Je dis que je n'ai pas eu de chance, mais je ne puis rester chez vous, les Allemands vont arriver d'une minute à l'autre. Tenez, gardez mon battle-dress, et ma Maë West, si naturellement cela ne présente aucun danger pour vous.

« Quelques minutes après, je me dirige vers la porte, et j'aperçois, à cinq cents mètres de là un Boche qui, lui aussi, accourait vers la maison.

— « Filez par là, me dit le garde.

« Il ouvre une porte grillagée, et je tombe alors nez à nez avec un énorme chien. Instinctivement, je ramasse une pierre. Je n'ai pas le temps de me baisser que le molosse a déjà fait un bond en avant, babines retroussées, avec un grognement sinistre. La situation devient critique. Que faire ? Derrière moi un Boche, au moins, et armé, qui doit être maintenant à moins de 300 mètres ; devant, un chien mal intentionné. Il faut agir, et vite. Je fonce droit sur le chien qui hurle, comme une bête écorchée vive, et je disparaiss derrière une haie.

« Je franchis ainsi une distance d'au moins 200 mètres et me réfugie dans une grange. Je profite alors de ma cachette pour passer mon pull-over sur ma chemise, et je pense ainsi me confondre plus eu moins avec le paysage environnant.

« A la nuit tombante, je sors de mon abri, et me dirige par une autre voie, afin d'éviter le chien, vers l'habitation de mon garde. Je me poste aux alentours de la maison et, après quelques minutes d'attente, le garde sort, passe près de moi, sans me voir. J'essaie à ce moment un sifflement discret, qui fait tressaillir mon bonhomme. Je sors de mon buisson.

— « Ah ! C'est vous, je ne savais pas si vous reviendriez, me dit-il. Voilà, j'ai trouvé des vêtements civils, j'espère qu'ils vous vont à peu près. Mon gendre vous conduira tout à l'heure chez le maire. Vous serez très bien chez lui, et vous verrez comment on y mange !

— « Merci, répondis-je, c'est vraiment très chic de votre part. Si vous voulez, je puis vous donner quelque chose, j'ai beaucoup d'argent et jamais je ne me servirai de tout.

— « Vous n'en savez rien, et puis je ne veux rien accepter ; nous faisons tous ici la guerre comme nous le pouvons contre ces "salauds", et je suis trop heureux d'avoir pu rendre un service, surtout à un aviateur français. Attendez là, un instant, je vais chercher mon gendre pour vous conduire.

« Quelques minutes après, mon guide arrivait avec le trousseau qui m'était destiné. Je me changeais en vitesse, et, ainsi déguisé, je partais pour la maison du maire, à une demi-heure de marche.

— « Il faut, dit le guide, éviter la grand'route car les Allemands ont mis des barricades pour vous, je connais un chemin à travers champs, qui nous conduira sans encombre. » Sans encombre, en effet, nous arrivons chez le maire. Il y a un grand portail en fer forgé dont les battants sont maintenus

par des chaînes. Mon guide passe une main entre les barreaux, les chaînes font un bruit qui, à cette heure, semble un vacarme, et nous voilà dans le jardin. Je distingue des masses sombres, sûrement de petits arbres ou des buissons, trois marches d'escalier que je franchis en un bond, une porte qui s'ouvre et me voici dans une pièce inondée de lumière, où six personnes sont attablées. Présentation, et déjà on discute pour savoir qui me gardera ; mais le langage autoritaire du maire a trouvé bien vite les argumentations et il me logera.

— « N'ayez crainte, Monsieur, me dit-il, sur un ton un peu radouci, je suis très bien avec les Allemands. Quand quelque chose ne marche pas au village, ils viennent à la maison, on est bien obligé de les fréquenter, ces "cochons", et croyez mon expérience, les responsabilités du maire, dans les temps qui courent, c'est quelque chose de pas facile à supporter. Tenez, il y a un mois environ, je reçois un ordre du préfet où il me dit qu'en vertu d'une note ministérielle, je dois désigner des petits jeunes gens de ma commune pour aller travailler dans les usines boches. Et voilà ce que je lui ai dit, moi, au Préfet ; je lui ai dit que je refusais tout net de telles conditions et que je donnais ma démission. Laval a été mis au courant de la chose, et alors j'ai reçu un autre de ces papiers, pour en désigner douze cette fois. Vous pensez que je n'ai désigné personne ; j'ai même dit aux gendarmes d'aller prévenir les jeunes du pays en cas que les Allemands voudraient les emmener de force. Croyez-moi, Monsieur, tout ceci est bien dur !

« Mais vous ? d'où êtes-vous ? Comment c'est, là-bas, en Angleterre ? Nous avons tous beaucoup d'admiration pour vous. Chaque fois qu'on peut, et c'est pas toujours facile, on écoute le programme français de Londres. Et ce second front, qu'est-ce qu'ils attendent pour le faire ? Je vous dis, moi, que s'ils arrivaient à débarquer, à nous seuls ici, nous pourrions tuer la moitié de ces bandits, et l'autre moitié, elle lèverait les bras, si on lui en donnait le temps ».

« Ainsi parlait mon maire. Autour de lui, l'audience, moi y compris, se contentait d'approuver par un signe de la tête, ou une élévation de la voix, lorsque mon maire s'emportait contre « ces salopards de boches ». Je passe ainsi deux jours pendant lesquels défilent dans ma chambre, toutes les autorités de confiance du village. L'instituteur me fournit des papiers d'identité, ainsi que le laissez-passer allemand qui, par la suite, me permettra de circuler plus librement.

« J'ai demandé hier un docteur, car mon bras me fait un peu souffrir, je crois avoir un éclat d'obus. Pendant un repas plantureux, au moment où j'attaquais une aile de poulet, on frappe à la porte ; j'ai pris l'habitude de me réfugier dans la salle à manger. Le toubib, car c'était bien lui, entre, un large sourire et une petite sacoche noire. Pourvu qu'il ne me fasse pas de piqûres ! A cette pensée, mes tempes commencent à battre, toutefois, je suis bien décidé à ne rien laisser paraître de mon malaise. Il examine mon bras, réfléchit profondément, puis il dit :

— « Je ne crois pas que cela soit grave, mais je vais vous prendre chez moi, en traitement ».

« En cinq minutes, j'avale les restes de mon aile de poulet, mon dessert, et le café, s'il vous plaît, et je prends congé de tous ces braves gens. Je m'installe sur le siège arrière de la moto — le docteur n'a droit qu'à ce moyen

de locomotion — et, sans accroc, j'arrive à A...

« Je me prête docilement aux effusions de la femme du Docteur, on m'habille dans une tenue qui me donne tout de suite l'air d'un jeune homme très bien. Je passe ainsi des jours entourés de soins. Le soir, les collègues du Docteur, tous Allemands, viennent écouter, avec des airs d'enfants désobéissants, "Radio Tommy". Ils ne s'intéressent à moi que très peu. J'ai été présenté à ce beau monde comme un ami de la famille, d'ailleurs, je ne tiens pas à me mêler à la conversation qui, de temps à autre, devient houleuse.

« J'ai avec moi la "*Légende des Siècles*", et ce livre ne pose aucune question indiscreète.

« Le sixième jour, un événement vient rompre cette monotonie. Un Monsieur, casquette sur l'oreille, foulard à carreaux, l'allure peu engageante, demande le docteur. Quatre à quatre, je file au premier étage et reprends, dans ma chambre, ma "*Légende des Siècles*".

« Au bout d'une heure, des pas montent l'escalier ; il y a deux hommes sûrement ; je ne me sens pas du tout à mon aise. On frappe à ma porte ; j'ouvre. Le docteur et la personne décrite plus haut, entrent dans mon abri.

— « Monsieur appartient au mouvement de résistance, et désire vous parler, me dit le Docteur. »

« J'ai une conversation assez brève avec le nouveau venu, car mon bonhomme a beaucoup d'affaires à traiter ; la veille, lui et ses collègues ont fait sauter un train rempli de soldats boches.

— « On en a "crevé" 80, me dit-il. « Qu'ils crèvent tous », achève-t-il en guise d'oraison funèbre. L'entretien se poursuit sur le même ton plus ou moins violent, selon l'importance du sujet.

— « Soyez vendredi, à 9 heures, près du transformateur, sur la route de B... Vous verrez là une Citroën bleue traction avant, les vitres de la portière arrière peintes en noir ; mes hommes se chargeront de vous. S'il n'y a personne là, attendez jusqu'à 9 heures 30 au plus, mais je ne veux pas qu'ils aient des ennuis ».

« Le vendredi, à l'heure indiquée, j'arrive à l'endroit convenu, la voiture du modèle décrit est là. J'ouvre la porte arrière, et je me trouve assis, encadré de deux jeunes gens, 18 et 20 ans, probablement. Ils ont avec eux des objets qui, très vite, attirent mon attention, et comme j'ai l'air interrogateur, mon voisin de gauche me rassure aussitôt.

— « C'est au cas où l'on voudrait nous arrêter sur la route ».

« Et pour bien montrer qu'il ne plaisante pas, il arme sa mitrailleuse pendant que le camarade à droite, connu seulement sous le nom de "Bébert", vérifie le chargeur de son revolver...

« Au cours du trajet qui dura vingt minutes, aucun incident.

« Le chauffeur, j'en juge, doit être un notable du pays, car les quelques patrouilles que nous croisons multiplient les gestes de bonne camaraderie et de respect. Enfin, nous entrons dans un petit village ; j'ai droit à une tasse de jus au bistrot gaulliste du coin, ensuite nous franchissons à pied la distance de 100 mètres, qui nous sépare du bistrot voisin. Le patron (1m. 85, 90 Kg.), nous fait entrer dans ses appartements privés ; les présentations d'usage sont

vite expédiées, le chef, comme on l'appelle a beaucoup de travail.

— « Si vous aviez été descendu un jour plus tôt, me dit-il, vous seriez parti hier avec deux Américains (toujours ma veine, ne puis-je m'empêcher de penser) ; vous allez rester chez moi jusqu'à mercredi prochain. J'ai quelqu'un à S... s'occupant des gens comme vous, et qui vient ici une fois par semaine ».

« Mercredi ; il est environ 20 heures quand mon homme de S... arrive. Je cherche un détail qui puisse distinguer celui-ci des autres. Il a peut-être 24 ans, de taille moyenne ; il porte de gros verres, un chapeau mou ; il n'a vraiment rien d'un être exceptionnel. En cet instant, je ne puis m'empêcher de penser à la tâche obscure, mais combien dangereuse que tous ces gens font.

« Point d'uniforme, le geste le plus simple, comme le plus héroïque reste toujours anonyme dans cette guerre qui n'est mentionnée dans aucun communiqué.

« Le jeune homme me tire brusquement de mes réflexions.

— « Nous partirons demain, dit-il, pour X... Nous prendrons de préférence le train de 5h. 30 ; à cette heure, on ne risque pas de se faire remarquer ».

« Le lendemain, nous parvenons sans incident à X... et, au passage à A..., nous prenons deux Américains. J'explique à mes compagnons d'aventure, la formation imposée par le guide : pendant toute la durée du trajet ne pas rester ensemble, une distance de 15 à 20 mètres nous permettra de maintenir un contact visuel ; mes compagnons, ignorant notre langue dans toute sa structure, éviteront d'engager toute conversation ; dans les cas extrêmes, ils adopteront le langage des sourds-muets.

« Le "briefing" bien assimilé, nous traversons A..., arrivons à la gare, bien échelonnés, et attendons le train de Y. Nous faisons le trottoir de la gare depuis quelques minutes, lorsqu'une dame, pas mal du tout — probablement séduite par l'allure de l'Américain me précédant, — s'approche de lui et lui demande :

— « Pardon, monsieur, est-ce que le train pour X... arrive sur ce quai ? »

« Mon Américain, surpris par une attaque aussi brusque, lève le bras, balance la tête et laisse échapper un grognement qui n'a vraiment rien d'humain ; pendant cette petite comédie, je me rapproche de la dame :

— « Certainement, Madame, le train de Y... arrive sur cette voie ; je crois d'ailleurs qu'il y a un peu de retard, mais dans les conditions actuelles il ne faut s'étonner de rien.

« Rassurée, la jeune dame me remercie d'un petit sourire et s'éloigne. Mon Américain se remet de son trouble, adossé à un pilier, un journal déployé devant lui.

« Le train, arrivé, est pris d'assaut par la foule, et, par miracle, notre petit groupe, un instant dispersé, se retrouve bientôt intact.

« Trois heures debout ; enfin nous débarquons à Y... non sans émotion pour moi, c'est en effet là que nous espérons tous entrer bientôt.

« Quel changement aujourd'hui ! Ses ruines sont cependant les mêmes

qu'autrefois, mais on y rencontre à chaque pas l'uniforme feldgrau, qui abrite le fantassin ou le pilote de la Luftwaffe.

« De ses grands ou petits magasins, aux étalages disposés si adroitement, il ne reste que des vitrines agrandies par le vide, mais il reste cependant quelque chose qu'ils ne pourront pas changer, ni détruire, il reste ce Français, un peu moins bruyant qu'autrefois, l'air soucieux et grave, mais ne cédant rien à l'envahisseur, et harcelant celui-ci ; il reste encore nos belles Françaises, moins de fantaisie dans la toilette, certes, mais toujours le même chic, et, à plusieurs reprises, je n'ai pu m'empêcher de suivre du regard une de ces silhouettes, jusqu'à ce qu'elle disparaisse au coin d'une rue.

« Le temps m'a paru très court ; je ne sais pas s'il en a été de même pour mes Américains, et je ne pense pas qu'ils aient remarqué d'autre silhouette que celle de notre guide...

« Nous sommes maintenant arrivés chez Monsieur F... Il est assez surpris de me voir. Je suis en effet le premier Français dont il va s'occuper.

« Je reste deux jours chez lui, le temps de faire légaliser quelques papiers...

« Il est 21h. 30, le train est déjà en gare ; notre petite troupe, Français et Américains, occupe un compartiment de 1^{ère}. Notre train roule depuis longtemps déjà, et tout le monde, autour de moi, est plongé dans une demi-torpeur, quand, tout à coup, une forme bien reconnaissable s'encadre à l'entrée de notre wagon, et demande, dans un français qui grince un peu ;

— " Papir ? "

« La leçon a été bien apprise, et d'un seul élan, huit mains tendent hardiment leurs pièces à convictions ; d'abord le guide, puis un Français, puis un Américain ensuite, puis moi, un autre Américain.

« Brusquement, le contrôleur allemand tombe en arrêt : il demande à l'Américain les raisons pour lesquelles sa carte d'identité n'a pas été contresignée à Y...

« Mon Yankee, très éloquent, fait comprendre qu'il a été mis au monde sourd et muet. Mais le Boche n'abandonne pas, malgré les arguments, et il appelle à son secours un gendarme français. Mon Américain n'en reste pas moins avec son infirmité ; devant tant d'insistance, nos deux inspecteurs se retirent, et, sans autre alerte, nous arriverons à R...

« Pour nous remettre de nos longues souffrances morales, un plantureux repas nous est servi.

« Le soir, à l'extérieur de la ville, nous rejoignons, pour une autre destination, un nouveau guide.

Cette dernière partie du trajet a été de beaucoup la plus dure : marcher de longues heures pendant la nuit dans un pays accidenté, où même des chèvres ne se seraient pas risquées, traverser des rivières à gué, se cacher pendant la journée sans possibilité de repos, souffrir de la soif...

Voilà quelle fut notre vie pendant cinq jours. Mais la chance était vraiment pour nous, et, par la suite, aucun incident n'est venu troubler notre marche en avant, et j'avais cette fois mis 34 jours pour regagner ma base.

Georges LENTS/LENOIR.

Adjudant JABIN Raymond
(21 juin 1915 + 4 décembre 1943).

10 septembre 1943.

Le Sergent-Pilote Jabin, affecté à la 4^{ème} Compagnie de la Base Aérienne de Cazaux — Bataillon de l'Air 124 — n'avait pas hésité à rejoindre le Général de Gaulle, dès son premier appel. Le 20 juin, il gagnait l'Angleterre par air.

En novembre 1941, il arrive à Damas, affecté au groupe "Lorraine" qui s'installe dans la région de Fuka, près de Marsa-Matrouk, à l'Ouest d'Alexandrie, puis sur le terrain 103, en plein Sud, à Sidi Barani, puis à Gambut, à 50 Kms à l'Est de Tobrouk.

Le groupe entre dans la bagarre.

Le 28 novembre, l'avion que pilote l'Adjudant Jabin — et qui a pour observateur le Lieutenant Charles de la Maisonneuve (9 mai 1914 + 30 novembre 1941), et pour mitrailleur le Sergent Bruneau — accomplit une mission vers Tobrouk, est abattu en flammes; non loin d'El-Gazala, en Cyrénaïque.

Avec un sang-froid et une maîtrise extraordinaires, Jabin réussit à poser l'appareil dans les sables ; mais son observateur et lui sont terriblement brûlés...

Ils sont faits prisonniers par les Italiens, et hospitalisés d'abord dans l'ambulance militaire, vers El-Gazala.

Deux jours plus tard, de la Maisonneuve y mourait. Bruneau envoyé dans un camp de prisonniers, en Allemagne, et Jabin transporté en avion à Naples. Plus tard, il fut soigné à l'hôpital militaire de Piacenza.

Là, ses graves brûlures furent admirablement traitées par le Docteur Giuseppe Zoninoni qui, membre d'un réseau de résistance, s'attacha particulièrement à lui, ainsi qu'un autre docteur "partisan", qui assurait le service de nuit. Finalement, tant de soins dévoués guérèrent Jabin.

Avant son départ de l'hôpital, au début de 1943, il assura de sa

reconnaissance éternelle les patriotes italiens. Tous promirent de le revoir après la défaite des Boches, et de fêter dignement, à Paris, la libération de leurs patries enchaînées.

Jabin fut interné au camp de prisonniers n°62 de Taleggio, au Nord de Milan, dans la province de Lombardie. Une filière d'évasion était établie depuis ce camp, vers la Suisse, et déjà plusieurs de nos aviateurs tombés en Libye en avaient bénéficié : les Adjudants Privé, Griselli, Nicol, Descottes.

Mais, en l'été 1943, de graves événements bouleversaient l'Italie. Après le succès du débarquement des Alliés, le fascisme était abattu le 25 juillet 1943, et la monarchie Badoglienne proclamée.

Déjà, antérieurement à ces dates, l'activité des antifascistes se faisait sentir avec une continuité ininterrompue, et le peuple frémissait manifestant son impatience, et son désir de voir finir la guerre.

L'Armistice du 8 septembre vint à l'improviste, et l'internement de Mussolini eut lieu dans le Massif du Grand Sasso.

Le 12 septembre, le Duce est romanesquement enlevé par une brigade SS de parachutistes :

— « Duce, le Führer m'envoie vous délivrer ! » dit le capitaine pilote de la Luftwaffe qui a réussi la performance d'atterrir sur un étroit plateau rocheux, et emmène le dictateur.

Dès le 15 septembre, Mussolini proclame la République fasciste, et rompt avec la Maison de Savoie. Dans la malheureuse Italie, deux Gouvernements, deux régimes s'affrontent.

C'est à cette époque que l'Adjudant pilote Jabin s'évade du camp de Taleggio...

Non, il ne veut pas des facilités d'un internement en Suisse.

Il gagne la montagne du Val Tallegio et va combattre avec les "partisans" afin de payer sa dette de reconnaissance, et participer aux luttes qui sauveront l'Europe de l'esclavage.

Dans les campagnes italiennes, le mouvement de résistance se développe ; les brigades d'assaut " Garibaldi", du corps des "Volontaires de la Liberté" vont harceler l'ennemi : le boche et le républicain fasciste.

Les patriotes se mettent à ramasser les armes abandonnées par les soldats italiens qui cherchent à se soustraire aux prisons allemandes. Des centaines de jeunes gens gagnent la montagne.

Jabin est dans le maquis des préalpes bergamasques.

Sous le nom de "Marcel", il participe aux coups de mains dans la Vallée de la Seriana, et de la Brembana, arrosées par le fleuve Brambo, et bordée des hautes montagnes de cette région des lacs. Les partisans attaquent les Boches au Col de Zambla, à 1.253 mètres d'altitude, non loin de la célèbre source San Pellegrino.

Les batailles deviennent plus âpres contre les nazifascistes. Jabin mène la dure vie des clandestins, qui, le fusil mitrailleur au poing, capturent les espions miliciens de la "Brigade Noire", font sauter les ponts, les chemins de fer, attaquent les détachements allemands.

Les armées françaises débarquent à Naples en novembre 1943, sous les ordres du Général Juin. Elles luttent avec les V^{ème} et VIII^{ème} Armées alliées.

L'insurrection générale armée se propage.

Déjà, comme tous les patriotes, l'Adjudant Jabin espère l'Italie libérée pour le printemps 1944, et rêve, au jour merveilleux où il se joindra aux soldats français victorieux, et aux F.A.F.L.

Mais les patriotes avaient trop osé, avec des moyens misérables.

Les attaques allemandes se firent plus dures, et les représailles plus terribles.

Le 4 décembre 1943, le maquis du Val Taleggio est cerné par une grosse formation de fascistes et de Boches.

Plus tard, le chef des partisans, M. Barononi Cleto écrira :

« L'aviateur français "Marcel" se défendit comme un brave, et mourut en héros avec deux camarades du pays.

« Pour nous, les morts de Canteglio ont été un exemple.

« Une place du bourg voisin a été appelée de leurs noms, pour que jamais leur souvenir ne s'efface ».

Dans l'humble cimetière de Pizzino, dans sa tombe toujours fleurie pieusement, l'Adjudant Jabin repose à jamais :

« *Piloto caduio in combattimento*
Venne del cielo »

Lieutenant SCHEIDHAUER Bernard
(28 août 1921 + 25 mars 1944).

20 octobre 1940, 25 mars 1944.

Lorsque, en juin 1940, les Allemands arrivèrent près de Brest, le Colonel Scheidhauer, — commandant alors le secteur Nord-Est de la Place — conseilla à son fils Bernard, élève du Lycée et y préparant l'Ecole de l'Air, de partir en Angleterre. Le jeune homme, embarqué sur un remorqueur n'eut pas de chance, car celui-ci changea d'itinéraire, et au lieu de rallier la Grande-Bretagne, descendit sur Bayonne. A Saint-Jean de Luz, Bernard ne réussit pas à se glisser parmi les Polonais, et, déçu, malheureux, revint à Brest.

Ce premier échec ne lui fit pas abandonner son projet initial : rallier les Forces Françaises Libres. Il en demanda l'autorisation à son père qui la lui accorda à nouveau, tout en lui signalant les difficultés et les risques d'une pareille entreprise.

Alors commença, pour le jeune homme, ces démarches clandestines et passionnantes des patriotes résolus à combattre. Déjà d'autres garçons de Bretagne avaient réussi à gagner l'Angleterre :

Jacques DEBACQ (29 décembre 1919 + 6 mai 1943), le 16 juin 1940 de Morlaix.

Roland JACQUINOT (17 mai 1922 + 22 mai 1943), le 18 juin d'Ouessant,

Jacques JOUNIAUX (6 novembre 1921 + 3 octobre 1943), le 24 juin du Finistère sur un bateau de pêche.

Robert COLCANAP (11 mai 1922 + 11 novembre 1943), le 19 juin de Brest sur le Meknès.

Raymond BETTE (12 novembre 1913 + 14 octobre 1941), le 20 juin, de Douarnenez.

Pierre DEGAIL (25 mars 1923 + 14 décembre 1942), embarqué le 20 juin à Brest sur un charbonnier.

Gérard LEDUC (10 décembre 1924 + 25 avril 1945), évadé à 16 ans, le 21 juin 1940 de Bretagne à Jersey sur un bateau de pêche le Buhara, et de

Jersey en Angleterre sur un cargo britannique.

Et bien d'autres encore...

Bernard Scheidhauer réussit à quitter secrètement Brest, sur un chalutier, le 20 octobre, avec quatre camarades et trois diplomates. La traversée fut très dure. Le bateau se perdit dans la brume et la tempête. Les jeunes gens furent recueillis par un cargo anglais dans le Canal de Bristol et débarqués, presque mourants, le 31 octobre, à Helfort.

Le 5 novembre, Scheidhauer, quoique très souffrant encore, s'engage dans les F.A.F.L.

Il est envoyé à Beaconfield, puis affecté à la D.C.A. sur le Courbet à Portsmouth. Il est désespéré de son inefficacité et manifeste violemment sa déception. On l'affecte enfin à l'aviation de Camberley. Il passe par tout le "Training" de la R. A. F. et se trouve en opérations en juin 1942.

Le 18 novembre, au petit matin, il accomplit, — avec le Sous-Lieutenant de Bordas, — une mission dite "rhubarb", c'est-à-dire de mitraillage au sol, sur la voie ferrée de Bayeux à Cherbourg. Ils volent à très basse altitude pour éviter le repérage du Radar et le tir de la D.C.A.

Ils sont fous de joie, de réussir à faire sauter six locomotives dont ils voient la vapeur fuser de toutes parts.

« C'était tout à fait comme dans les dessins de Walt Disney », dira plus tard le tout jeune pilote Bordas.

Mission accomplie, ils prennent le chemin du retour en virant vers le hangar à dirigeables au Sud de Cherbourg.

A partir de ce moment, Bordas perd de vue son co-équipier ; en vain il l'appelle, lui donne le nouveau cap, tourne pour le retrouver... Il doit repartir seul.

Scheidhauer, en difficulté mécanique, ne pouvant envisager de franchir la Manche, avait été contraint de faire un atterrissage forcé et s'était posé dans l'île de Jersey. Jersey, la plus grande des Iles Anglo-Normandes, séparée de 20 kilomètres de la presqu'île du Cotentin par le détroit de la Déroute, est occupée par les Allemands. — En effet, le 19 juillet 1940, le Cabinet de Londres avait décidé de ne pas défendre les Iles. Le 28 juin, les Allemands mitraillaient cruellement les populations sans défense, et trois jours plus tard, les sommaient de se rendre. Quarante-huit heures après, des milliers d'Allemands arrivaient triomphants sur cette terre britannique, et régnerent désormais sur 100.000 sujets de Sa Majesté. Ils transformèrent ces Iles en d'imprenables bastions (cette occupation devait durer jusqu'au 9 mai 1945, date de la capitulation allemande).

Le Lieutenant Scheidhauer, fait prisonnier, est un peu inquiet par les Allemands à cause de la consonance de son nom, et du fait qu'il est né à Lindau, en Allemagne, parce que son père y commandait le 1^{er} Bataillon du Régiment d'Infanterie du Maroc faisant l'occupation après la guerre de 1914.

Le pilote réussit à faire avertir ses parents de sa captivité, par un habitant de Jersey. Puis, il suivit le sort de tous les prisonniers et fut transféré, plus tard, au Stalag Luft-III, nouveau camp créé le 1^{er} avril 1943, à Sagan, en Silésie.

Il y a là des centaines d'aviateurs prisonniers : Anglais, Australiens, Canadiens, Néo-Zélandais, Français, Belges, Polonais, Tchèques, Grecs, Lithuaniens, tous enrôlés dans la R.A.F. De plus, quelques Américains commencent à arriver.

Dans un milieu aussi dynamique que celui de l'Aviation, l'idée de l'évasion devait germer, et éclore, plus inévitablement que dans tout autre camp de prisonniers. L'homme naît et demeure libre, quelles que soient ses chaînes. L'évasion du prisonnier militaire est, non seulement un droit, mais un devoir.

Pour les parents de Bernard Scheidhauer, connaissant le courage et la hardiesse de leur fils, il ne faisait aucun doute qu'il tenterait de s'échapper d'Allemagne, comme il l'avait fait de France occupée. Aussi que de fois, dans les nuits lourdes d'angoisse de Brest bombardée, Madame Scheidhauer dit au Colonel :

— « Il me semble que Bernard va arriver, que nous le reverrons bientôt ».

En effet, la pauvre mère devait retrouver bientôt son Bernard, mais dans l'Au-Delà... (1)

Effectivement, à Sagan, Bernard Scheidhauer est devenu le grand ami du Squadron Leader Roger Bushell, qui va monter une organisation d'évasion formidable, la plus importante des deux guerres, puisqu'il fut prévu que 500 hommes s'enfuiraient.

Ce projet passionna désormais leur vie.

De tous les modes d'évasions usités pour sortir d'un camp, le procédé des tunnels fut adopté.

Cela nécessita un travail considérable dont Bushell fut le Chef sous le nom de "Big X".

Le camp de Sagan a 325 mètres de côté et comporte quinze baraques, plus les bâtiments administratifs. Il est décidé la construction de trois tunnels, nommés, par raison de sécurité: "Tom" partant de la baraque 103; "Dick" de la 122 et "Harry" de la 104. Toute une énorme préparation est indispensable pour exécuter ce plan. Il faut d'abord recruter des travailleurs, former des équipes, et éliminer les indiscrets, les fainéants, les froussards, les peu résistants ; ne garder que ceux qui acceptent d'encourir des risques, avec toutes leurs conséquences.

"Big X" demande, par voie d'affichage dans les baraques, des travailleurs volontaires pour la construction d'une piscine ou d'un théâtre. Chacun des prisonniers qui se présente reçoit une tâche adaptée à sa spécialité. Ceux qui auront participé au travail bénéficieront d'un tour d'évasion en rapport avec leurs mérites.

Dans chaque block, un chef est nommé, désigné sous le nom de "Petit X".

(1) Madame Scheidhauer a été tuée dans le bombardement de Brest du 11 septembre 1944, lors de l'effondrement de l'abri de la rue Sadi-Carnot.

Outre les équipes de travailleurs, il fut mis sur pied une organisation de sécurité, placée sous le commandement du Colonel américain Albert P. Clark "Big S" et chargée de surveiller constamment les faits et gestes des Allemands, grâce à 200 prisonniers toujours en alerte.

La construction des tunnels exige, outre une main-d'œuvre importante, des matériaux de toutes sortes ; d'abord le matériel de coffrage évitant l'éboulement des terres ; ce sont, habituellement, les planches de châlits qui servent à cet usage, car on peut en emboîter les éléments quatre à quatre, ce qui rend le cadre ainsi constitué très rigide et étanche. Un châlit de trois couchettes étant constitué de 60 planches, il y a là une source appréciable. D'autre part, on trouve encore des planches dans les hangars, les menuiseries, les parquets inférieurs du double plancher des baraques.

Il faut aussi avoir des traîneaux pour l'évacuation et le camouflage des déblais. Il y a déjà les traîneaux qui, dans les camps, servent à apporter la soupe, le charbon, le linge ; de plus, les luges font merveille. Sur le traîneau, on place des boîtes qui peuvent contenir 15 kilos de terre, chaque chariot portant 75 kilos. Pour tracter ces chariots, il faut des cordes afin de les amener dans les deux sens à vide et en charge ; tous les 20 mètres, on prévoit des relais, et il faut établir une voie avec des rails pour ce trafic.

Le camouflage des terres évacuées pose de graves problèmes ; l'été, on peut les répandre sur les plates-bandes, le stade, le solarium, mais l'hiver, la neige complique tout. Il faut les entasser sous les baraques montées sur pilotis, en comptant que, pour un tunnel de 100 mètres de long sur 0 m. 70 de section, les déblais représentent 49 mètres cubes au minimum.

Il reste aussi à se procurer du matériel électrique pour l'éclairage souterrain : fil isolé sous tube de caoutchouc, des lampes, des interrupteurs, des ponts de dérivation double. Et des sacs, des pelles, des haches, des burins, des outils de tous ordres.

L'atelier du tunnel "Harry" est installé à 9 mètres sous terre, à l'origine du tunnel, qui monte en pente douce vers son issue, hors du camp.

D'autre part, la quantité d'air du souterrain est très rapidement saturée par les respirations des travailleurs, ainsi, après une fouille de deux à trois heures, les bougies s'éteignent, faute d'oxygène. Il faut donc disposer d'un ventilateur avec tambour et rotor dont les pales tournent à grande vitesse grâce à un système de démultiplications. Et faire tout ceci, avec des moyens de fortune, dans la tôle des seaux à confiture, des boîtes de conserves ; avec des sacs, des imperméables, du carton, de la sciure, des copeaux...

Il ne faut pas oublier de confectionner des mannequins, les "Jules" habillés et traînés à l'appel ; à la place des travailleurs occupés dans le tunnel.

Tout ceci réglé, il reste encore à assurer la confection des vêtements civils, taillés dans des couvertures, des pyjamas, des costumes de théâtre ; à se procurer des cartes, boussoles, plans, indicateurs de chemins de fer ; à établir des faux papiers, cartes d'identité, "aussweiss" contrats de travail sur feuille à en-tête, permissions de circuler de travailleurs étrangers, et, pour faire ces magnifiques "faux", créer tout un outillage avec le plomb prélevé sur les conduites d'eau, le caoutchouc de chaussures. Dans ce genre, les F/Lt G. W. Walenn et Romas Marckinkus firent merveille au Stalag Luft III. Un Australien, lui, confectionnait des boussoles avec la cire fondue des disques de

gramophone et des morceaux de vitre cassée.

De plus, il faut cacher tous ces trésors dans les doubles parois des baraques.

Les travaux commencent en mai 1943.

Désormais, la vie des aviateurs prisonniers à Sagan est passionnée par ces multiples préparatifs de l'évasion. Le tunnel "Tom" a son entrée sous le plancher, à côté du poêle, la trappe a été si bien faite par un aviateur polonais, pour dissimuler l'ouverture et servir de porte sur 60 cm de côté, que jamais elle ne sera découverte.

La trappe de "Dick" est dans le milieu du plancher des lavabos, à l'endroit où se trouve une grille d'environ 40 cm. de côté pour l'écoulement des eaux dans un puisard d'un mètre de profondeur. A environ 30 cm. du fond, il y a un tuyau d'écoulement qui laisse stagner un peu d'eau, ainsi la trappe, hermétique, recouverte d'eau savonneuse, est bien dissimulée.

Pour "Harry" qui part de la chambre 23 du Block 104, son entrée se trouve sous le grand poêle de faïence dont les carreaux ont été enlevés pour exécuter le travail de la trappe.

Les tunnels "Tom" et "Dick" durent être abandonnés pour des raisons diverses.

Seul, "Harry", progressait merveilleusement, à l'aube de janvier 1944 ; il devait avoir une longueur de 100 mètres pour atteindre la lisière du bois.

A ce moment la neige était partout et rendait difficile la dispersion des terres, il fallait les porter sous le théâtre où les Allemands ne regardaient jamais. D'ailleurs, tout marchait bien sous la surveillance des "S".

Fin janvier, "Harry" avait avancé de 33 mètres, et se trouvait à la hauteur du premier barbelé. Au milieu de février, 30 autres mètres portaient le tunnel sous les frontières du camp ; il ne restait plus que la même longueur à creuser pour arriver à l'issue, sous le couvert des bois qui entourent le Stalag.

A chaque tiers du tunnel, il y avait une salle de réunion "Picadilly", "Leicester Square".

Le travail était terminé le 14 mars 1944, mais il fut décidé d'attendre un jour moins froid et une nuit plus favorable à l'évasion.

Juste à cette époque, les Allemands commençaient leurs recherches, en particulier dans la baraque 104 qui leur était suspecte ; leurs investigations, quoique négatives, décidèrent les prisonniers à hâter leur fuite.

Dès lors, on accéléra tous les préparatifs.

L'organisation "X" fit voter les 500 prisonniers des diverses organisations, afin de leur donner un rang de départ, en rapport avec leur part dans le travail. Comme on avait calculé qu'il fallait 2 à 3 minutes pour la sortie de chaque homme, 220 prisonniers, tout au plus, pouvaient espérer partir dans la nuit. 80, qui avaient les plus grands mérites dans la construction du tunnel, furent admis sans discussion. Scheidhauer était dans les cinq premiers.

Juste après l'appel du matin du vendredi 24, "Big X", le Squadron Leader Bushell décida que l'évasion aurait lieu la nuit même ; il avait plusieurs

raisons pour ne pas attendre : déjà le printemps était dans l'air, le soleil brillait, la température était douce et la lune nouvelle ; or l'évacuation exigeait une nuit noire et si cette phase n'était pas utilisée, il faudrait attendre un mois de plus. D'ici là, il était à craindre que la trappe d' "Harry" ne soit découverte à la baraque 104.

Tous les prisonniers frémissaient d'impatiente espérance. Ils connaissaient, par leur radio clandestine, l'avance victorieuse des Alliés en Italie, et la bataille du Mont Cassino laissait prévoir l'effondrement de la ligne "Gustave". Les aviateurs voulaient tous avoir retrouvé leur place dans le ciel pour l'hallali final.

Oui, cette nuit serait "la Nuit..."

Hall, l'expert météo du camp, annonçait une brise légère qui noierait les bruits suspects.

Dans la fièvre, les 220 aviateurs désignés se préparent. Il leur faut attendre le dernier moment, dans la crainte d'être découverts.

Le "Petit X" de chaque block, remet aux prisonniers les vivres, l'eau, les cartes, boussoles, marks civils en remplacement des lagermarks du stalag, pièces d'identité et documents divers timbrés à la date du jour. Il leur donne les dernières instructions pour préparer leur équipement et se rendre d'abord au block 104 sans attirer l'attention. Puis il explique comment sortir du tunnel. Certains circuleront comme travailleurs étrangers et prendront le train, d'autres iront à pied, d'autres, en touristes, prendront des cars. Certains sont même habillés en Luftwaffen...

Bushell, Scheidhauer, Wall Valenta, le Tchèque, voyageront en 3^{ème} classe comme ouvriers français, car Bush parle très bien notre langue.

Tous sont pleins de confiance en ce jour "J", pourtant il y a encore une couche de neige de 15 cm. qui pourrait compliquer leur fuite.

Après un suprême "briefing" (exposé), chacun se prépare, après avoir dit adieu au plus ancien officier anglais du Camp, le Group Captain Yassey qui allait être prochainement rapatrié, à cause d'une mauvaise blessure à la jambe.

Quatorze travailleurs étaient déjà dans le souterrain pour aménager la sortie, pomper l'air, étendre les couvertures afin que les hommes ne se salissent pas au passage dans le tunnel et, d'autre part, camoufler la lumière à l'issue.

Les hâleurs sont en place, chaque prisonnier à plat ventre, doit être tiré, de relai en relai, sur un chariot. On installe les lumières supplémentaires tous les 20 pieds.

A 20 heures 40, les hommes descendent dans le tunnel, par ordre de mérite, Bernard Scheidhauer, qui a travaillé avec tant de courage et d'efficacité, est en tête, avec le Chef Bushell.

Ils attendent, au premier relai, que le F/Lt Leslie Bull — qui doit faire l'ouverture de la trappe de sortie — donne le signal "O.K."

Des minutes, une demi-heure passe... Le signal ne vient pas. Le doute, l'anxiété commencent à étreindre le cœur des prisonniers. A la fin, Marshall, fiévreux, rampe jusqu'au bout du tunnel pour savoir ce qui s'y passe, et trouve Bull, ruisselant de sueur, épuisé, qui ne parvient pas à ouvrir la trappe,

coincée par l'humidité. Marshall reprend son travail, et au bout d'un quart d'heure, la trappe cède enfin !

Un flot d'air pur et frais caresse les visages tendus. Deux étoiles clignotent dans le ciel pur.

Merveilleux spectacle !...

Marshall passe précautionneusement sa tête hors du trou... Quelle terrible émotion ! Les calculs ont été erronés, la sortie du tunnel n'est pas si loin qu'elle aurait dû l'être, mais dans l'espace découvert, à quatre mètres de la lisière du bois. De ce fait, du côté de l'enceinte, elle béait à 15 mètres en pleine vue du "Mirador" de la sentinelle placée hors des barbelés, et qui, avec ses projecteurs, balayait la nuit, toutes mitrailleuses braquées.

Marshall atterré, rebrousse chemin et vient, à la hâte, annoncer la mauvaise nouvelle.

Tout allait-il crouler ? Le travail d'un an serait-il perdu ?

Fallait-il recommencer à creuser plus loin et attendre un mois encore la nouvelle lune ? Rien que pour refaire les papiers divers, timbrés à la date, serait un travail de bénédictin.

Tous étaient si impatients de s'enfuir qu'ils décident de ne pas renoncer cette nuit-là.

D'ailleurs il se trouvait, à dix pieds de la lisière du bois et non loin de la trappe de sortie du tunnel, une petite haie de buissons qui servait aux Allemands à surveiller le camp sans être vus. Les évadés pourraient aller, d'un bond, s'y cacher, puis d'un autre bond, atteindre le bois.

Le premier sorti traîne une corde qui, attachée à un arbre, servira de guide aux autres évadés rampant dans la nuit, et pourra donner l'alarme, éventuellement.

Les vingt premiers prisonniers passent sans encombres hors du tunnel, et se dispersent dans la nuit.

Scheidhauer, ainsi que le Squadron Leader Bushell, marchent pour aller prendre le train à la station voisine, qui se trouve à environ 400 mètres.

Leur but est de gagner Leipzig, puis la France.

D'après les indications reçues ils doivent, après le bois, suivre une route qui borde la ligne de chemin de fer et parvient à la gare ; près d'une barrière doit se trouver l'entrée d'un souterrain qui conduit aux guichets de la location et aux quais. Mais un abri a été récemment construit à l'entrée du souterrain et le dissimule en vain, dans la nuit, les évadés cherchent l'issue...

Scheidhauer se décide à entrer dans l'abri, il voit une porte au bas des escaliers.

Soudain, les sirènes hurlent ! Il y a alerte, raid sur Berlin. Les lumières s'éteignent, un Allemand passe la tête dans le souterrain, c'est un employé du chemin de fer.

— « Que faites-vous ici, vous devez vous abriter ».

Scheidhauer et Valenta filent...

Ils entendent siffler le train qu'ils devaient prendre. D'ailleurs, ils ont perdu trop de temps, si l'évasion est découverte au camp, les trains seront fouillés.

— « Partons à pied, dit le Tchèque Valenta, allons dans mon pays, là j'aurai de l'aide ».

Ils disparaissent dans l'ombre des bois...

Pendant ce temps-là, les sorties, par le tunnel, continuaient, mais beaucoup plus lentement qu'il avait été prévu. C'est que, durant l'alerte, l'électricité, éteinte, avait terriblement gêné le travail. Il fallut allumer les lampes de secours, à graisse ; dans l'obscurité, des hommes terriblement angoissés, perdaient leur respiration.

Puis, un Squadron Leader de la R.A.F., large comme une armoire à glace, fut bloqué dans le tunnel ; il heurta un cadre, provoqua un éboulement, et on eut un mal terrible pour le dégager, à moitié asphyxié. Il fallut une demi-heure de travail avant de pouvoir recommencer les sorties.

Après, la corde de halage des chariots cassa. Tout de même, vers 4 heures, soixante-seize prisonniers s'étaient enfuis.

Une demi-heure plus tard, il y eut un changement de sentinelles allemandes ; il fallut attendre 20 minutes avant que tout redevint calme.

L'ouverture de la trappe apparaît noire et béante dans la neige ; on distingue la longue trainée sombre laissée par les hommes rampant dans le bois. Une épaisse colonne de vapeur s'élève de la terre humide comme de tous les tunnels récemment ouverts.

Le jour commence à poindre vers 5 heures...

Les sentinelles allemandes vont, viennent...

Tout d'un coup, l'une d'elle change d'itinéraire et se met à marcher vers l'orée du bois. Le guetteur évadé, qui la surveille, donne vivement deux secousses à la corde pour alerter ses camarades du danger, et d'avoir à interrompre les sorties. ,

Trop tard ! L'un des fugitifs, terrifié, aplati sur le sol, voit l'Allemand s'avancer vers lui... Celui-ci, soudain, frappé de stupeur, découvre tout : l'homme, la trainée, la trappe...

Un coup de feu claque dans la nuit, mais la sentinelle a tiré en l'air, pour donner l'alerte à la salle de garde, qui est à 200 mètres de là.

L'Allemand du Mirador téléphone fiévreusement. Les soldats accourent, font quatre prisonniers. Dans la baraque 104, les hommes bouleversés ont tout entendu. Ils avertissent ceux qui se trouvent dans le tunnel... Tous réapparaissent atterrés. On ferme la trappe, remet le poêle en place, fait disparaître toutes les traces de la tentative ; fiévreusement, on brûle les papiers...

A 5 heures 30, le Commandant allemand du Camp apparaît, hors de lui ; il tient un discours incohérent :

— « Ainsi, vous n'aimez pas mon camp ? Eh bien, je vous livrerai à la Gestapo qui me débarrassera de vous tous ! »

Soixante-dix Allemands cernent le block et se livrent à de minutieuses investigations en proférant d'atroces menaces.

La radio lance partout l'alerte, et des ordres concernant les évadés. Une chasse à l'homme intense est organisée dans tout le pays, mobilisant jusqu'aux plus vieux soldats et jusqu'aux marins de Dantzig et de Stettin. La Gestapo bloque les frontières. Presque tous les évadés sont repris après avoir vécu des aventures variées et malheureuses.

Le groupe où se trouvait Bernard Scheidhauer est capturé à Hirschlerg, près de la frontière tchèque.

Deux aviateurs seulement réussirent à s'échapper et parvinrent en Angleterre.

Tous les prisonniers furent rassemblés dans une prison civile de l'Etat-Major de la Gestapo, à Gorlitz, à environ 50 kms de Sagan. Leur interrogatoire dura quatre jours, mené, tantôt par des militaires, tantôt par les hommes féroces de la Gestapo.

— « Vous ne reverrez jamais vos femmes et vos enfants ».

— « Vous étiez habillés en civils ; vous serez fusillés comme espions ».

Mais les prisonniers savent que l'évasion est un droit reconnu par la convention de Genève, et qu'ils ne risquent, tout au plus, que des peines de forteresse ou de prison. Ils savent aussi que, d'ici quelques mois, les Alliés victorieux les délivreront.

Un soir, les captifs voient, sur la porte de leur cachot, la lettre "S" peinte en blanc. Ils pensent que cela annonce leur prochain retour à Sagan. Nul n'imagine que cet "S" peut signifier " Schliessen " (fusillé)...

Le lendemain, 50 des prisonniers sont extraits des diverses cellules. Huit par huit, on les fait monter dans des camions, encadrés par de terribles sbires de la Gestapo. Quelques minutes plus tard, les voitures s'arrêtent, les aviateurs, menottes, sont contraints de grimper sur les toits des cars...

Les "S.S." les abattent un à un...

Les Allemands tentèrent d'expliquer ainsi ces meurtres : « Les aviateurs ont été tués en tentant de s'enfuir, lors de leurs arrestations ».

Plus tard, au procès de Nuremberg, on apprit que Hitler, Himmler, Gøering et Keitel, avaient été d'accord pour donner l'ordre d'exécuter cinquante des fugitifs.

Les cendres des martyrs furent rapportées au cimetière du Stalag Luft III où les prisonniers élevèrent un monument à la mémoire de leurs camarades si tragiquement disparus.

Gravé sur la pierre, parmi les noms des aviateurs anglais, canadiens, australiens, néo-zélandais, grecs, polonais, tchèques, lithuaniens, on lit :

Lieutenant Bernard SCHEIDHAUER, *France*.

Ainsi, le pilote Bernard Scheidhauer est, là-bas, le symbole de la France enchaînée, rassemblant toutes ses énergies pour se libérer.

Comme l'avait demandé le Général de Gaulle en son appel du 18 juin 1940, la flamme de la Résistance ne s'éteignit pas. Notre Patrie fut toujours présente sur tous les champs de bataille, grâce à ceux de ses fils qui s'évadèrent et luttèrent dans les Forces Françaises Libres.

Elle fut présente sur terre, sur mer et dans le ciel.

Dans le ciel, où plus de quatre cents aviateurs F.A.F.L. prirent un **CAP SANS RETOUR...** fidèles jusqu'au delà d'eux-mêmes, ils quittèrent héroïquement notre monde en furie, pour le monde où brille l'immortelle lumière... C'est par leur sacrifice que se réalise l'espoir du Capitaine Dodelier + :

« ...la reconstitution de la Patrie est un acte de Justice, non de mansuétude

« ...le sang des morts parle mieux que les discours des vivants ».

Germaine L'HERBIER-MONTAGNON

Paris, octobre 1947.

TÉMOIGNAGE



« Répondant à l'appel de la France en péril de mort, vous avez rallié les Forces Françaises Libres. Vous avez été de l'équipe volontaire des bons compagnons qui ont maintenu notre pays dans la guerre et dans l'honneur.

« Vous avez été de ceux qui, au premier rang, lui ont permis de remporter la victoire. Au moment où le but est atteint, je tiens à vous remercier amicalement, simplement, au nom de la France ».

Général de GAULLE.

1^{er} Septembre 1945.

PORTRAITS



Général de GAULLE

Le premier des évadés de France

ALLIGNOL
Sergent-Chef



BERGER
Lieutenant



ARNOUX
Capitaine
(au centre)
avec Jubelin et
Ducorps



BERNAVON
Lieutenant



BÉCOURT-FOCH
Capitaine



BOUDARD
Sergent
devant le « Bucker »



BÉGUIN
Capitaine



BOYER-THOMAS
Sergent



BOUDRY
S/Lieutenant
dit **BODURY**



CARRÉ
Caporal-Chef



BRISDOUX GALLONI
D'ISTRIA
Lieutenant



CAVET
Lieutenant



BRUNSWIG
Capitaine
dit **BARON de CRIC**



CHEVALIER
Lieutenant



CAMUS
Sergent-Chef



CLARON
Lieutenant



COLIN
Lieutenant



DEVOUASSOUD
Sergent



CROUZET
Lieutenant



DODELIER
Capitaine



DELANCHY
Aspirant



DORANGE
Sergent-Chef



DENIS
Lieutenant



DUCORS
Lieutenant
(à droite)
avec Jubelin et Amoux



DURAND
Lieutenant



FOUCAUD
Lieutenant



FAYOLLE
S/Lieutenant



Du FRETAY
Sergent



FIFRE
Sergent



GHIGLIOTTI
Capitaine



FORGET
Sergent



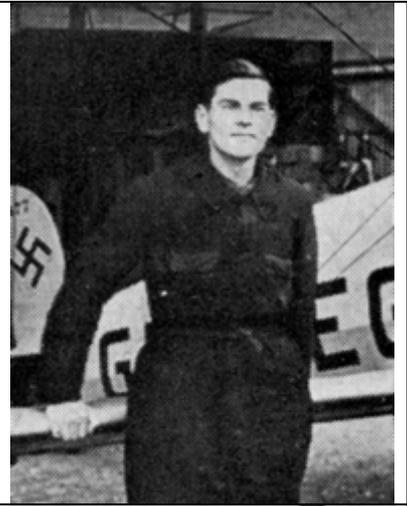
GOUMIN
Commandant



GRILLET
Lieutenant



HÉBERT
Sergent
devant le « Bucker »



GUÉRIN
Sergent



HELDT
Lieutenant



GUILLOU de MEZILIS
Lieutenant



JABIN
Adjudant



HAZARD
Sergent



JOIRE
Sergent-Chef



JOURDAIN
Aspirant



LAVOGADE
Sergent



JUBELIN
Lieutenant de
Vaisseau
(à gauche)
Avec Arnoux et
Ducorps



LEFEBVRE
Commandant



De **LABOUCHÈRE**
Lieutenant



LEFÈVRE
Lieutenant



LACOMBE
Sergent-Chef



LENOIR
S/Lieutenant
dit LENTS



LIGNON
Sergent-Chef



De MAISMONT
Commandant



LOUCHET
Aspirant



De la MAISONNEUVE
Lieutenant



LUCCHESI
Lieutenant



De MARMIER
Commandant



LUX
Sous-Lieutenant



MATHIS
Sous-Lieutenant



MILAN
Sergent-Chef
salué par
le Général De
GAULLE



NEMOZ
Aspirant



MOIZAN
Capitaine



**PELLEPORT de la
FITE**
Lieutenant



MONTET
Capitaine
dit MARTELL



PÉRAUX
Sergent



MOUCHOTTE
Lieutenant



PÉRONNE
Capitaine



PIJEAUD
Lieutenant-Colonel



RITOUX-LACHAUD
Capitaine



PRANDI
Lieutenant



ROCHETTE
Lieutenant



PREZIOSI
Capitaine



ROQUÈRE
Lieutenant



REDOR
Second-Maître



ROQUES
Capitaine



SCHEIDHAUER
Lieutenant



TROUILLET
Lieutenant



SCHLOESING
Capitaine



TULASNE
Capitaine



De TEDESCO
Lieutenant



VALIN
Général



TOUSSAINT
Sous-Lieutenant
Dit MARCHAL



De VENDEUVRE
Capitaine



VERMEIL
Lieutenant



WATEL
Sergent



DE VERNEILH
Lieutenant



WEILL
S/Lieutenant



TABLE D'ÉVASIONS
DE 412 AVIATEURS F.A.F.L.
MORTS POUR LA FRANCE

Grade à l'évasion	NOM - Prénom	Date d'évasion	CIRCONSTANCES	Date de la mort
S/C	ALBERT Sébastien	Juillet 40	Afrique Equatoriale - Angleterre	19 nov. 1940
Sergent	ALLAIN Julien	Juillet 41	Engagé lors du ralliement de Tahiti (E.F.O.)	22 oct. 1943
Etudiant	ALLARD Philippe	1 ^{er} sept. 40	Résident en Angleterre	21 nov 1941
Sergent	ALLIGNOL Raymond	8 déc. 40	Casablanca - Gibraltar – Avion Caudron « Simoun »	22 juin 1942
Sergent	ALMEYRAC Ernest	8 juillet 40	A.O.F. - Gambie Britannique - Auto	16 sept. 1940
S/Lt.	ANDRÉ Max	24 juin 40	Saint-Jean de Luz - Angleterre	25 fév. 1944
S/C	ARCAM Guy	18 sept. 40	D'Alep (Syrie) - Palestine	9 mai 1942
Sergent	ARMFIELD Robert	1942	Marin sur paquebot « Koudoubia » - Déserte vers Damas	6 juin 1943
Capitaine	ARNOULT Jean-René	4 nov. 40	Saïgon - Singapour – Avion Caudron « Pélican »	29 oct. 1941
C/C	AUDRY Eugène	22 juillet 41	Engagé lors du ralliement de Tahiti (E.F.O.)	21 mai 1942
Sgt. Pilote	AUTRET Pierre	18 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	7 juin 1944
Séminariste	BALCAEN Louis	25 mai 40	Boulogne sur Mer – Angleterre - Destroyer	3 oct. 1943
Aspirant	BALCOU André	Avril 42	Rallié à Madagascar	20 sept. 1943
C/C	BALÉRE-DUCOS Marcel	24 juin 40	Bayonne - Angleterre - Torpilleur	17 oct. 1944
S/C	BALESTRE François	1 avril 43	Rallié à Madagascar	2 mars 1944
Sergent	BARAT Maurice	3 juin 40	Boulogne sur Mer – Angleterre	3 juil. 1943
A/C	BARBIER Léo	Sept. 42	Evadé par l'Espagne	15 oct. 1943
Adjudant	BARRIER Pierre	Février 43	Rallié à Madagascar	4 août 1944
S/C	BASQUIN Robert	Décembre 41	Angleterre	28 nov. 1942
S/Lt.	BASTET Christian	Octobre 40	Maroc – Gibraltar	24 août 1941
Caporal	BAUSARDO Marcel	18 juin 40	Royan – Angleterre – Avion Caudron « Simoun »	18 janv. 1943
Elève pilote	BAYARD Armand	1 ^{er} déc. 40	A.F.N. – Maroc - Gibraltar	22 oct. 1941
Sergent	BEASSE Claude	24 juin 40	Saint-Jean de Luz – Angleterre	12 avril 1942
Civil	BEAULIEU René	18 juin 40	Saint-Nazaire – Angleterre - Bateau anglais	1^{er} juil. 1941

Français Libres - F.A.F.L. - Morts pour la France

Grade à l'évasion	NOM - Prénom	Date d'évasion	CIRCONSTANCES	Date de la mort
S/Lt.	BEAUMONT D'ANTICHANP Charles	Mars 41	Evadé par l'Espagne	11 fév. 1943
Capitaine	BÉCOURT-FOCH Jean	24 juin 40	Saint-Jean de Luz – Angleterre	15 août 1944
Aspirant	BECQUART Guy	28 juin 40	Oran – Gibraltar – Avion Glenn-Martin 167	19 juin 1941
Sergent	BÉGUIN Didier	22 juin 40	Toulouse Francazals – Angleterre – Avion Caudron « Goéland »	26 nov. 1944
Lieutenant	BELLIN Jean	Juillet 43	Par l'Espagne	17 oct. 1944
Lieutenant	BÉRAUD Philippe	24 juin 40	Saint-Jean de Luz – Angleterre	17 avril 1943
Lieutenant	BÉRAUDO Vincent	17 déc. 40	A.F.N. – Gibraltar	21 mars 1945
Lieutenant	BERGER Jean-Pierre	30 juin 40	Meknès – Casablanca – Gibraltar	30 juin 1940
Lieutenant	BERGERET Pierre	19 juin 40	Afrique – Gibraltar	22 avril 1942
Lieutenant	BERGEROT Pierre	20 nov. 40	Paris – Alger – Casablanca – Martinique – Brésil – Libye	14 août 1943
S/Lt.	BERNAVON Adrien	Octobre 42	Indochine – Chine	16 juil. 1943
Sergent	BERRE Jan	Sept. 40	Angleterre	21 nov. 1941
Adjudant	BETTE Raymond	Juin 40	Douarnenez – Angleterre	14 oct. 1941
Lieutenant	BEYSSIER Charles	1941	Résident en Egypte	13 mars 1943
Lieutenant	BIARNAIS Charles	Sept. 40	Rallié à Douala (Cameroun)	8 déc. 1941
Aspirant	BIZIEN Marcel	16 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	13 avril 1943
Sergent	BLAIZE Pierre	Juillet 40	A.F.N. - Gibraltar	14 avril 1941
2 ^{ème} classe	BOIS Georges	Janvier 41	Angleterre	20 juin 1943
Sergent	BOISROUVRAY Maurice	Juillet 40	Saint-Jean de Luz – Angleterre	20 déc. 1941
Sergent	BOISSIEU Roger	Octobre 41	Résident en Angleterre	6 juin 1944
Aspirant	BON Marcel	Avril 43	Rallié à Madagascar	13 oct. 1943
S/C	BONNET François	Sept. 40	Légion de Narvik (Norvège) – Resté en Angleterre	Sept. 1944
Caporal	BONNETY Aimé	21 oct. 41	Marin sur paquebot « Marrakech – Déserte vers Beyrouth	3 oct. 1941
Elève pilote	BORNE Roger	Juillet 40	Résident en Angleterre	20 avril 1945
Elève	BOROSI Paul	9 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	29 févr. 1944
S/Lt.	BORREL Charles	1940	Afrique	28 août 1945
Sergent	BOST	20 juin 40	Cazaux – Angleterre sur avion Amiot 354	7 juil. 1944a
Aspirant	BAUDRY Erwin	Décembre 41	Prisonnier, évadé d' Allemagne – U.R.S.S. – Angleterre	18 sept. 1944
Elève pilote	BOUGUEN Marcel	13 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	9 mars 1944

Grade à l'évasion	NOM - Prénom	Date d'évasion	CIRCONSTANCES	Date de la mort
S/Lt.	BOUQUILLARD Henri	Juillet 40	Casablanca – Gibraltar	11 mars 1941
Aspirant	BOURDIEU Maurice	1 ^{er} juin 40	Blessé à Dunkerque – Evacué sur l'Angleterre	18 mars 1944
Sergent	BOURDIN Lucien	19 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	25 oct. 1943
Etudiant	BOURGEOIS Pierre	23 juin 40	Sète – Gibraltar – Angleterre -Bateau	4 mai 1942
S/C	BOURGES Yves	19 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	17 mai 1943
S/Lt.	BOUTIN Constant	Juillet 40	Gibraltar – Angleterre	13 oct. 1941
Sergent	BOYER-THOMAS Maurice	19 juin 40	Bordeaux – Angleterre – Bateau « Madura »	17 avril 1942
S/C	BRANDEVAL Paul	1940	Afrique	16 mai 1941
Caporal	BRAYER André	Juillet 40	Port-Vendres – Gibraltar – Angleterre	22 nov. 1942
Sergent	DE BRETTEES Philippe	1 ^{er} août 40	Par l'Espagne – Portugal – Angleterre	8 août 1943
Adjudant	BRIÈRE Yves	Juillet 40	Oran – Casablanca – Angleterre	13 mai 1941
Lieutenant	BRISDOUX Pierre	20 nov. 40	Colomb –Béchar – Tchad	8 déc. 1944
Lieutenant	BRUNSCHWIG François	Avril 41	Casablanca – Tanger - Gibraltar	29 juil. 1944
Sergent	BULLE Michel	23 août 40	A.F.N. – Gibraltar	17 janv. 1941
Lieutenant	BUNDERVOET d'HAUTECOURT Joseph	23 juin 40	Saint-Jean de Luz – Angleterre	9 juin 1944
Sergent	CAMUS Jean	Décembre 41	Par l'Espagne	30 oct. 1944
Elève pilote	CANICK Albert	Février 41	Par l'Espagne	30 oct. 1944
Sergent	CANUT Bernard	Mai 43	Rallié à Madagascar	6 juin 1944
Sergent	CARON Gonzalès	19 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	21 fév.1944
C/C	CARRÉ Jacques	17 janvier 41	Marin – Déserte vers Beyrouth	16 juin 1944
S/Lt.	CARRÉ Jean	Octobre 41	Maroc – Gibraltar	23 avril 1945
Général	CARRETIER René	27 avril 40	Rallié à Brazzaville (A.E.F.)	26 juin 1945
Sergent	CARTON RE René	8 octobre 40	Dakar – Gambie Britannique	30 déc 1943
Aspirant	CASPARIUS René	22 juin 40	Toulouse Francazals – Angleterre – Avion Caudron « Goéland »	26 nov. 1942
S/C	CASTELAIN Noël	24 juin 1940	Saint-Jean de Luz – Angleterre	16 juil 1943
Lieutenant	CAVET Albert	Novembre 42	Par l'Espagne	1^{er} avril 1945
Lieutenant	De CHABRILLAN Jacques	Sept. 40	Maroc – Tanger – Gibraltar	22 avril 1943
Sergent	CHANAL Jean	Février 42	Traversée de la manche en vedette – Angleterre	26 avril 1942
Sergent	CHARDON Yves	Sept. 41	Suisse – Portugal - Angleterre	9 mars 1943

Grade à l'évasion	NOM - Prénom	Date d'évasion	CIRCONSTANCES	Date de la mort
S/Lt..	CHAUVIN Robert	28 juin 40	Afrique – Gibraltar	31 août 1942
S/Lt.	CHEVALIER René	2 février 41	Madagascar – Mozambique – Avion Potez 29	5 janv. 1944
Caporal	CHEVRIÈRE Albert	Juillet 40	Syrie – Palestine	24 juin 1942
1 ^{ère} Classe	CHITEBOUM Roger	Avril 43	Tunisie – Egypte	13 juin 1943
Lieutenant	CHORON Maurice	22 juin 40	Toulouse Francazals – Angleterre – Avion	10 avril 1942
Lieutenant	CLARON Gérard	24 juin 40	Saint-Jean de Luz – Angleterre	5 fév. 1941
Ens. Vaiss.	CLAUDE René	1940	Afrique – Gibraltar – Avion	16 juil. 1943
S/Lt.	CLOSTRE Daniel	Décembre 40	Nommé à l'Administration du canal de Duez en Egypte – Engagé F.A.F.L.	Été 1941
S/C	COHEN Léonce	Mars 41	Syrie - Palestine	22 mai 1943
S/Lt.	COIGNARD Paul	30 sept. 40	Oran – Rabat – Tanger – Gibraltar	23 août 1943
Etudiant	COLCANAP Robert	18 juin 40	Brest – Angleterre – Bateau « Meknès »	11 nov. 1943
Lieutenant	COLIN André	1 ^{er} fév. 41	Vichy – Angleterre – Avion Caudron « Goéland »	27 juin 1942
Adjudant	COLOMBEY Marcel	Novembre 42	Djibouti – Rayak (Liban)	13 oct. 1943
Elève pilote	COMMAILLE Georges	Décembre 40	A.O.F. – A.E.F. – Angleterre	6 avril 1943
Sergent	CONRADT	9 juillet 40	A.O.F. – Gambie Britannique – Auto	16 sept. 1940
S/C	COPPENS Alfred	Sept. 40	Belgique – Angleterre	27 avril 1941
S/C	CORNEC François	6 février 41	Fort de France (Martinique) – Afrique – Hydravion	11 juil. 1944
Caporal	CORNEMENT Pierre	Août 41	Embarqué sur le « Vinnipeg » arraisonné par les Anglais aux Antilles	4 août 1944
Lieutenant	CORNET Pierre	8 nov. 42	Afrique	11 juil. 1944
Adj/C	COUDRAY Christian	2 juillet 40	Syrie – Palestine – Avion Morane 406	17 janv. 1941
Caporal	CRAMOUX Auguste	24 juin 1940	Angleterre	26 sept. 1942
Elève pilote	CRAVOISIER Jean	19 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	5 déc. 1941
Lieutenant	CROUZET Bernard	29 juin 40	Maroc – Gibraltar	19 juin 1941
Sergent	DACÉ Clifford	8 juillet 40	A.O.F. – Gambie Britannique – Auto	16 sept. 1940
S/Lt.	DALIGOT Maurice	22 juin 40	Maroc – Gibraltar	20 déc 1941
C/C	DANIÉLOU Gaston	27 juin 40	Saint-Jean de Luz – Angleterre	30 avril 1942
Caporal	DARBINS René	20 juin 40	Saint-Jean de Luz – Angleterre	19 août 1942
Elève pilote	DEBACQ Jacques	18 juin 40	Morlaix – Angleterre – Charbonnier anglais	6 mai 1943
Elève pilote	DEBEC André	19 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	30 juil. 1942

Grade à l'évasion	NOM - Prénom	Date d'évasion	CIRCONSTANCES	Date de la mort
Elève pilote	DEBU Etienne	Octobre 42	Maroc – Gibraltar	29 juil. 1944
Elève pilote	DECAIL Pierre	20 juin 40	Brest – Angleterre - Bateau	14 déc. 1942
Elève pilote	DELANCHY Louis	Août 41	Par l'Espagne	6 déc. 1942
S/Lt.	DELANGUE Pierre	24 juin 40	Saint-Jean de Luz – Angleterre	25 fév. 1944
Caporal	DELCROS Louis	Octobre 40	Ecole Aéro-Maritime de Lorient – Angleterre	20 déc. 1941
Lieutenant	DELERY François	9 oct. 41	Côte bretonne – Angleterre	7 avril 1945
Etudiant	DELEUZE Régis	24 juin 40	Saint-Jean de Luz – Angleterre	25 févr. 1945
Caporal	DEMAS Christian	24 juin 40	Saint-Jean de Luz – Angleterre	21 mai 1944
Sergent	DEMAY Armand	24 juin 40	Angleterre	17 févr. 1941
Sergent	DEMOZAY Jean dit MORLAIX	15 juin 40	Nantes – Angleterre – Avion R.A.F.	19 déc. 1945
Lieutenant	DENIS Roger	Février 43	Par l'Espagne	13 oct.1943
Sergent	DEPUI Roger	Juin 43	Rallié à Madagascar	4 août 1944
Aspirant	DERVILLE Raymond	25 juin 40	Saint-Jean de Luz – Angleterre	13 avril 1943
Matelot	DESERTIAUX Charles	18 juin 40	Replié en Angleterre avec son navire	22 mai 1943
Elève pilote	DESGRES Gabriel	19 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	30 juin 1941
Caporal	DESPESSAILLES Jacques	29 juin 40	A.F.N. - Gibraltar – Caudron « Simoun »	13 juin 1943
Adjudant	DESPINOY Michel	Décembre 42	Rallié à Madagascar	11 juil. 1944
Elève pilote	DESPRÈS Pierre	6 août 41	Embarqué sur le « Vinnipeg » arraisonné par les Anglais aux Antilles	2 mars 1944
Lieutenant	DESSA Pierre	Février 41	Marseille – Oran – Tanger – Gibraltar	22 avril 1942
Sergent	DEVIN Fernand	24 juin 40	France – Angleterre - Hydravion	5 févr. 1941
C/C	DEVOUASSOUD Armand	12 février 41	Bretagne – Angleterre - Bateau « Buhara »	12 avril 1941
Maître-Pilote	DEVOS André	18 juin 40	Brest – Angleterre – Bateau	6 juin 1941
Elève Pilote	DIACONO Jean-Baptiste	30 juin 40	Fez – Gibraltar – Avion Potez 540	30 juin 1940
Quartier-Maître	DION Edouard	Mai 43	Tunisie – Syrie	13 oct. 1943
Lieutenant	DODELIER Jacques	1 ^{er} juillet 40	Algérie – Egypte	16 déc. 1940
Sergent	DORANGE Jean-Magloire	12 février 41	Bretagne – Angleterre - Bateau « Buhara »	12 avril 1941
Lieutenant	DRAVERT Alexandre	Novembre 42	Djibouti – Rayak (Liban)	28 févr. 1945
Elève Pilote	DRES Pierre	24 juin 40	Saint-Jean de Luz – Angleterre	27 juin 1943
Sergent	DROUET Etienne	20 juin 40	Saint-Jean d'Angély – Angleterre – Avion Farman 222	6 nov. 1942

Grade à l'évasion	NOM - Prénom	Date d'évasion	CIRCONSTANCES	Date de la mort
Lieutenant	DROUILH Henri	Juillet 40	A.E.F. – Nigéria Britannique	17 déc. 1943
Adjudant	DUBOURGEL Victor	3 juillet 40	Bayonne – Casablanca – Gibraltar	22 sept. 1944
S/Lt.	DUCORPS Louis	4 nov. 40	Saïgon - Singapour – Avion Caudron « Pélican »	6 juin 1943
Lieutenant	DUPLESSIS	30 juin 40	Casablanca - Gibraltar - Avion Glenn-Martin	30 juin 1940
S/Lt.	DURAND Albert	20 oct. 41	Oran – Gibraltar – Sur Avion Dewoitine D.520	1^{er} sept. 1943
Second-Maître	DUVAUCHELLE René	4 juillet 40	Bizerte-Karouba – Malte – Hydravion Latécoère 298	11 janv. 1941
Elève Pilote	ECHIVARD Jean	21 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	14 févr. 1942
Lieutenant	ESNAULT Jacques	Décembre 42	Indochine – Libye	31 juil. 1942
S/Lt.	ETLIN Robert	Janvier 42	Maroc-Canada	21 mars 1945
S/Lt.	FARRUGIA Robert	1942	A.F.N. – Tripolitaine	4 nov. 1943
S/Lt.	FAUCHER Jean	Sept. 40	Rallié à Brazzaville (A.E.F.) – Convoyage d'un avion de Madagascar	3 sept. 1946
Lieutenant	FAYOLLE Emile	28 juin 40	Oran – Gibraltar – Avion Caudron « Simoun »	19 août 1942
Lieutenant	FENAU de MAISMONT Pierre	4 juillet 40	Syrie – Palestine – Camion Berliet	19 oct. 1944
S/Lt.	FEUILLERAT André	22 juin 40	Toulouse Francazals – Angleterre – Avion Dewoitine D.520	19 nov. 1940
Sergent	FIFRE Georges	2 juillet 40	Tafaraoui – Gibraltar – Avion Caudron « Simoun »	10 déc. 1940
S/Lt.	FINANCE Marcel	Juillet 40	Blida – Casablanca – Gibraltar	23 avril 1943
Capitaine	FLURY-HÉRARD	Juillet 40	Cazaux – Maroc – Gibraltar	3 juin 1941
S/Lt.	FOISSAC Lucien	Janvier 43	Rallié à Madagascar	1^{er} avril 1945
S/Lt.	FOISSET Jean-Marcel	30 juin 40	Fez – Gibraltar – Avion Potez 540	30 juin 1940
Lieutenant	De FORGES Paul	Décembre 42	Par l'Espagne	31 août 1943
Lieutenant	FOUCAUD Henri	6 mars 43	Par l'Espagne	21 avril 1944
Sergent	FRANCINE Abel	Novembre 41	Venu des Indes en Libye	21 oct. 1943
Lieutenant	FRELON Albert	Août 40	Résident à Bangui (A.E.F)	16 mars 1942
Elève Pilote	FREUZER Jean	30 juin 40	Fez – Gibraltar – Avion Potez 540	30 juin 1940
S/C	FRY Daniel	Août 41	Marin – Déserte son bateau à la nage dans le port de Beyrouth	17 mars 1944
S/Lt.	GABRIELLI Jean	Novembre 40	A.F.N. – Maroc – Gibraltar	10 juil. 1941
Sergent	GAIGNOT Roger	19 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	13 oct. 1941
C/C	GAINÉ Pierre	30 juillet 40 - Angleterre	27 oct. 1943
Civil	GALLAND Georges	24 juin 40	Saint-Jean de Luz – Angleterre	12 juil. 1946

Grade à l'évasion	NOM - Prénom	Date d'évasion	CIRCONSTANCES	Date de la mort
Sergent	GASTON Jean-Marie	7 avril 42	Résident en A.E.F.	4 nov. 1943
Lieutenant	GAUCHER Marcel	Juillet 40 - Angleterre	4 août 1944
Adjudant	GAUDIE Jean	27 nov. 42	Evadé de Madagascar	3 sept. 1946
Aspirant	GAUGARD Raymond	25 juillet 40	Angleterre	2 sept. 1942
Capitaine	GELÉ de FRANCONY Jack	30 janvier 41	Par l'Espagne	21 juil. 1942
Sergent	GENESTRAL du CHAUMEIL Denis-Henri	Mai 1942	Casablanca – Lisbonne – Angleterre	23 déc. 1943
Sergent	GÉRARD Edouard	9 sept. 40	Port-Vendres – Afrique – Gibraltar	11 nov. 1940
Lieutenant	GHIGLIOTTI Charles	Novembre 42	Maroc – Gibraltar	23 déc. 1943
Adjudant	GILBERT Raymond	13 août 1942	Syrie – Bateau torpillé	29 juil. 1944
S/C	GIROD Maurice	Juillet 40	Syrie – Egypte	19 août 1943
C/C	GOUBY Robert	1 ^{er} juillet 40	Bayonne – Casablanca – Gibraltar	14 août 1944
S/Lt.	De GOUJON de THUISY Jean Rose	18 juin 40	Cognac – Angleterre – Avion Potez 63	1^{er} nov. 1944
Capitaine	GOUMIN Georges	20 juin 40	Saint-Jean d'Angély – Angleterre – Avion Farman 222	26 mai 1941
Elève Pilote	GOURNAC Ernest	28 juillet 41	Engagé lors du ralliement de Tahiti (E.F.O.)	21 mai 1942
Elève Pilote	GRAINOT Roger	26 juin 40	Angleterre	13 oct. 1941
Elève Pilote	De GRAMONT Gabriel	7 sept. 40	Résident aux Etats-Unis – Rallié	10 avril 1943
Adjudant	GRASSET Robert	19 juin 40	Cazaux – Angleterre – Avion Caudron « Simoun »	17 juin 1941
Commandant	GRELIER Marcel	Octobre 41	Résident au Caire	15 juin 1944
Lieutenant	GRILLET Pierre	22 juin 40	Port-Vendres – Gibraltar – Torpilleur	13 oct. 1943
Sergent	GUEDJ Maurice	1 ^{er} oct. 40	Casablanca – Tanger – Gibraltar	15 janv. 1945
S/Lt.	GUÉRIN Charles	28 juin 40	Oran – Gibraltar – Avion Caudron « Goéland »	3 mai 1941
Caporal	GUERNON Serge	19 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	30 mars 1943
Elève Pilote	GUILLERMIN Roger	19 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	2 juin 1942
S/C	GUILLOU Auguste	29 juillet 40	Syrie – Palestine	31 mai 1941
Sergent	HAHN Xavier	17 juin 40	Bordeaux-Mérignac – Angleterre – Avion anglais	18 juil. 1941
Sergent	HALNA du FRETAY Maurice	1 ^{er} nov. 1940	Bretagne – Angleterre – Sur avion Zlin XII	19 août 1942
Elève Pilote	HAUCHEMAILLE Marc	19 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	27 avril 1942
Sergent	HAZARD Jacques	2 juillet 40	Tafaraoui – Gibraltar – Avion Caudron « Simoun »	21 juin 1942
Sergent	HÉBERT Jean	4 mai 41	Caen – Angleterre – Avion Bucker (allemand)	9 juin 1943

Grade à l'évasion	NOM - Prénom	Date d'évasion	CIRCONSTANCES	Date de la mort
Sergent	HÉLIES Claude	3 juillet 40	Bayonne – Casablanca - Gibraltar	31 oct. 1942
Elève Pilote	HÉNAUX Robert	19 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	16 août 1941
Sergent	HENSON Jean	18 août 42	Résident en Angleterre	6 juin 1944
C/C	HERVÉ Pierre	1940	A.E.F. – Nigéria Britannique	24 nov. 1941
S/Lt.	HETIGIN Roger	1 ^{er} juillet 40	Légion de Narvik (Norvège) – Resté en Angleterre	8 août 1943
S/Lt.	HIRLEMANN Jean	2 juillet 40	Oran – Gibraltar – Avion Glenn-Martin	19 juin 1941
Caporal	HOUDIN Gérard	19 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	14 juin 1942
S/C	HOURIEZ Joseph	19 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	4 août 1944
S/C	HUBIDOS Paul	3 juillet 40	Bayonne – Casablanca - Gibraltar	8 mars 1943
Caporal	HUGON Jean	20 juin 40	Afrique- Gibraltar	1^{er} Juin 1941
Sergent	HUIN René	3 juillet 40	Bayonne – Casablanca - Gibraltar	26 août 1944
S/Lt.	HUSSAR Jean	24 juin 40	Saint-Jean de Luz - Angleterre	31 déc. 1943
S/Lt.	IMBERT André	1 ^{er} oct. 40	Syrie – Egypte – Avion Potez 29	25 juil. 1943
C/C	INGOLD Charles	20 juin 40	Saint-Jean de Luz - Angleterre	15 déc. 1941
Adjudant	JABIN Raymond	24 juin 40	Cazaux – Angleterre – Avion	4 déc. 1943
Lieutenant	JACOB André	22 juin 40	Toulouse Francazals – Angleterre – Avion Potez 63	9 nov. 1940
Sergent	JACQUINOT Roland	Octobre 40	Ouessant – Angleterre - Barque	22 mai 1943
S/C	JEAN Louis	Novembre 42	Palmyre (Syrie) – Le Caire	4 août 1944
Soldat	JEUNEHOMME Marcel	30 juin 1940	Fez – Gibraltar – Avion Potez 540	30 juin 1940
S/C	JOHANNY Henri	11 nov. 40	A.O.F. – Colonie Britannique	8 fév. 1844
Sergent	JOIRE Jules	19 juin 40 20 janvier 43	1) Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste » 2) Par l'Espagne	18 mars 1944
Capitaine	JOUBERT Henri	1940	Venu de Turquie au Liban	10 déc. 1941
Caporal	JOUBERT des OUCHES Jacques	24 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	6 juin 1944
Sergent	JOURNIAUX Jacques	24 juin 40	Bretagne – Angleterre – Bateau de pêche	3 oct 1943
Aspirant	JOURDAIN Henri	Janvier 40	Colomb-Béchar – Tchad	12 oct. 1943
2 ^{ème} Classe	KAINUKU Tavi	4 août 41	Engagé lors du ralliement de Tahiti (E.F.O.)	4 août 1944
Adjudant	KOCHER Pierre	1942	Syrie	9 juin 1944
Sergent	De LABOUCHÈRE François	3 juillet 40	Bayonne – Casablanca – Gibraltar	5 sept. 1942

Grade à l'évasion	NOM - Prénom	Date d'évasion	CIRCONSTANCES	Date de la mort
S/C	LACOMBE Raymond	2 juillet 40	Alger – Gibraltar – Avion Potez 650	11 nov. 1941
1 ^{ère} Classe	LADACNOUS Julien	2 mai 43	Par l'Espagne	4 août 1944
C/C	LAFFOUX Edouard	12 juillet 40	Saint-Jean de Luz - Angleterre	22 avril 1942
Lieutenant	LAMY Yves	Sept. 40	Meknès – Casablanca – Gibraltar	3 oct. 1943
Lieutenant	LANG Charles	4 juillet 40	Blessé à Dunkerque – Evacué sur l'Angleterre	22 nov. 1943
Sergent	LANN Yves	Sept. 40	A.O.F. – Colonie Britannique	6 déc. 1941
Aspirant	LARAT Bruno	27 juin 40	Saint-Jean de Luz - Angleterre	1945
S/C	LARGEAU André	Mai 43	Rallié à Madagascar	14 sept 43
S/Lt.	LA ROCHE SOUVESTRE Claude	Juillet 40	Venu de l'île Maurice (Océan indien)	3 juin 1941
Sergent	LATRILLE Hector	6 janv. 42	Venu du Chili	30 déc. 1943
S/Lt.	LAURENT Yves	24 juin 40	Saint-Jean de Luz - Angleterre	11 nov. 1943
Lt. de vaisseau	LAURENT Antoine	16 juin 41	Gibraltar – Avion Caudron « Simoun » d'Air France	28 nov. 1941
Elève Pilote	LAURENT Emile	19 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	20 août 1941
Sergent	LAURENT Eugène	Novembre 42	Djibouti – Rayak (Liban)	13 oct. 1943
Lieutenant	LAYEC Gilbert	Décembre 42	Par l'Espagne	23 oct. 1943
C/C	LEBIAN René	24 juin 40	Saint-Jean de Luz - Angleterre	23 août 1941
Elève Pilote	LE BIVIC Marcel	1 ^{er} juillet 40	Angleterre	6 juil. 1943
Lieutenant	LEBOIS Marcel	3 juillet 40	Syrie – Palestine – Potez 63	15 juil. 1943
S/Lt.	LE BRIS Marcel			13 août 1943
S/C	LECALVEZ Georges	24 juin 1940	Port-Vendres - Gibraltar	
S/C	LE CANN	13 nov. 42	Thiès (Sénégal) – Libéria – Tchad – Avion	20 déc. 1943
Elève Pilote	LECOINTRE Jean	19 juin 1940	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	19 août 1942
Sergent	LE DIGABEL Louis	30 juin 40	Fez – Gibraltar – Avion Potez 540	30 juin 1940
Adjudant-Chef	LE DILASSER Georges	19 juin 1940	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	9 mai 1942
Etudiant	LEDUC Gérard	21 juin 40	Bretagne – Angleterre – Bateau	25 avril 1945
Capitaine	LEFÈVRE Fernand	15 nov. 1941	Par l'Espagne	27 juil. 1946
S/Lt.	LEFEBVRE Marcel	14 oct. 40	Oran – Gibraltar – Sur Avion Dewoitine D.520	2 mai 1944
Sergent	LEGUYADER Jacques	8 juillet 40	Syrie – Palestine	9 nov. 1940
C/C	LEHMANN Claude	28 avril 42	Angleterre	19 fév. 1944

Grade à l'évasion	NOM - Prénom	Date d'évasion	CIRCONSTANCES	Date de la mort
Aspirant	LENOIR Guy dit LENTS	11 juillet 41 Octobre 40	1) Maroc à Gibraltar 2) Par l'Espagne	20 déc. 1944
C/C	LÉON Gérard	24 juin 40	Saint-Jean de Luz - Angleterre	4 sept 1943
C/C	LEPEL COINTET Marcel	21 juin 40	Sète – Gibraltar	12 avril 1942
Etudiant	LE PEUTREC Maurice	24 juin 40	Saint-Jean de Luz - Angleterre	17 août 1942
Caporal	LEPLANC Pierre	24 juin 40	Saint-Jean de Luz - Angleterre	12 août 1944
C/C	LE POULENNEC Roger	19 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	18 mars 1942
Elève Pilote	LE PROU René	19 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	31 mai 1942
S/Lt.	LESTIE Gérard	Août 40	Rallié en A.E.F.	1944
Adjudant	LEVESQUE	1940		1 nov. 1945
Sergent	LIGNON Edmond	2 juillet 1940	Alger – Gibraltar – Avion Potez 650	13 mars 1945
Adjudant	LITTOLFF Albert	24 juin 40	Toulouse Francazals – Angleterre – Avion Dewoitine D.520	16 juil. 1943
S/C	LOBATO di FARIA Emile	Juillet 40	Syrie – Palestine	8 sept. 40
Elève Pilote	LOUBE Robert	31 juillet 40	Etudiant en Angleterre	12 oct. 1941
Aspirant	LOUCHET Bernard	Janvier 41	Colomb-Bechar – Tchad	27 juin 1842
S/C	LOUSTEAU-CAZALET Pierre	Juillet 41	Syrie – Palestine	12 avril 1945
Sergent	LUCCHESI Yves	Novembre 41 8 octobre 43	1) France – Haïti – Etats-Unis – Angleterre 2) par l'Espagne	16 mars 1947
Général	LUQUET Charles	Juillet 41	Moscou – Washington	14 déc. 1945
Elève Pilote	LUNKE Paul	1 ^{er} sept. 40	Suisse – Angleterre	3 déc. 1941
C/C	LUX Jacques	24 juin 40	Saint-Jean de Luz - Angleterre	7 déc. 1942
Sergent	MAGROT Pierre	3 juillet 40	Bayonne – Casablanca – Gibraltar	27 août 1943
S/Lt.	MAHÉ Jean	24 juin 40	Port-Vendres – Gibraltar	2 déc. 1946
Lieutenant	De La MAISONNEUVE Charles	3 juillet 40	Rabat – Gibraltar	30 nov. 1941
Lieutenant	MALBRANQUE Roger	17 juin 40	Bordeaux-Mérignac – Angleterre – Avion anglais	4 nov. 1943
Sergent	MALLET Jacques	3 juillet 40	Bayonne – Casablanca – Gibraltar	19 mars 1941
C/C	MARIDOR Jean	24 juin 40	Saint-Jean de Luz - Angleterre	3 août 1944
Sergent	MARIN Pierre	28 nov. 42	Par l'Espagne	23 déc. 1943
Lt.-Colonel	DE MARMIER Lionel	24 juin 40	Saint-Jean de Luz - Angleterre	31 déc. 1944
Caporal	MASSE Louis	21 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	14 fév. 1942

Grade à l'évasion	NOM - Prénom	Date d'évasion	CIRCONSTANCES	Date de la mort
Sergent	MATHILLON-CROIZET Pierre	3 juillet 40	Bayonne – Casablanca – Gibraltar	15 avril 1941
Aspirant	MATHIS Jacques	10 oct. 42	Par l'Espagne	31 août 1944
S/C	MARRER OSCAR	12 juillet 41	Civil rallié au Liban	11 janv. 1943
Caporal	MAUROUX Alexandre	13 mars 42	Angleterre	10 nov. 1944
Lieutenant	MAZINGUE Paul	22 août 41	Oran – Gibraltar – Avion Bloch 174 Disparu en mer	22 août 1941
Second-Maître	MEHOUS Jacques	4 juillet 40	Bizerte-Karouba – Malte – Hydravion Latécoère 298	11 janv. 1941
S/Lt.	MELTCHARSKI Alexis	1940	A.E.F.	6 déc. 1941
Elève Pilote	MENDÈS Georges	26 déc. 40	Portugal – Angleterre	22 juil. 1944
Médecin	MENDOUSSE Pierre	Octobre 40	Rallié à Bangui (A.E.F.)	20 mai 1944
Lieutenant	MEYRAND Michel	30 juin 40	Casablanca - Gibraltar - Avion Glenn- Martin	28 nov. 1947
Sergent	MEZILLIS (GUILLOU de) Jacques	24 juin 1940	Port-Vendres – Gibraltar	13 mars 1943
Sergent	MICHEL Yves	Juillet 40	Djibouti – Egypte	15 déc. 1940
Sergent	MILAN Marcel	10 février 41	Thiès (Sénégal) – Bathurst (Gambie)	10 fév. 41
Lieutenant	MILLET André	Juillet 40	Rabat – Gibraltar – Angleterre	28 mars 1943
S/C	MINGAN André	20 juin 40	Le Touquet – Angleterre	18 juin 1944
S/Lt.	MOIZAN Robert	17 juin 40	Royan – Angleterre – Avion Caudron « Simoun »	23 déc.1942
S/C	MOISAN René	1942-1943	Afrique	20 déc. 1943
C/C	De MOLÈNES Henri	24 juin 40	Saint-Jean de Luz - Angleterre	23 août 1942
Lieutenant	De MONTAL Henri	Sept. 40	Maroc – Tanger – Gibraltar	30 déc. 1943
S/Lt.	MONTEL Lucien dit MARTELL	15 nov.40 1 ^{er} juillet 42 14 juillet 42	1)Afrique – Baléares – France 2) Par l'Espagne 3) Par l'Espagne	
Aspirant	MOREAC Jacques	28 oct. 40	Casablanca – Gibraltar	9 janv. 1943
Elève Pilote	MOREUX Jean	10 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	11 nov. 1941
Sergent	MORISSET	8 juillet 40	A.O.F. - Gambie Britannique - Auto	16 sept. 40
Sergent	MOUCHOTTE René	28 juin 40	Oran – Gibraltar – Avion Caudron « Goéland »	27 août 1943
Etudiant	MOUREAUX Henri	24 juin 40	Saint-Jean de Luz - Angleterre	3 fév. 1943
Elève Pilote	NADER Antoine	8 nov. 41	Venu de Guayaquil (Equateur) en Angleterre	22 juil. 1943
Sergent	NEMOZ Jean	Juin 1942	Par l'Espagne	17 mars 1943
S/Lt.	NEUMANN Daniel	22 juin 40	Toulouse Francazals – Angleterre – Avion Potez 63	22 oct. 1941

Grade à l'évasion	NOM - Prénom	Date d'évasion	CIRCONSTANCES	Date de la mort
Sergent	NEVRAUMONT Jean	15 fév. 41	Syrie – Egypte – Avion Potez 63	22 avril 42
S/Lt.	NOVAK Antoine		Tchécoslovaquie – France – A.E.F.	13 oct. 1943
Sergent	OLIVARI Eugène	Novembre 42	Djibouti – Rayak (Liban)	31 oct. 1946
Elève Pilote	ORABONA Jean	19 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	26 juil. 1942
Aspirant	OULMAN José	Janvier 42	Lisbonne – Angleterre	8 fév. 1945
Elève Pilote	PABIOT Pierre	19 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	3 sept. 1946
Etudiant	PÉLISSIER Pierre	Août 41	Résident en Egypte	15 fév. 1943
S/Lt.	PELLEPORT de la FITE Frédéric	24 juin 40	Bordeaux – Angleterre	10 août 1941
S/C	PÉRAUX Bernard	6 mai 42	Prison de Fez - Gibraltar	5 sept. 1943
S/C	PERBOST Jean	20 juin 40	Saint-Jean d'Angély – Angleterre – Avion Farman 222	20 déc. 1941
Lieutenant	PÉRONNE Tony	2 juillet 40	Syrie – Palestine – Avion Morane 406	18 juin 1946
Sergent	PÉTAIN Raymond	24 juin 40	Cazaux – Angleterre – Avion Potez 540	3 juillet 43
Sergent	PETIOT Roger	13 sept. 41	Angleterre	20 avril 1944
Sergent	PIERRON Pierre	10 déc. 42	Par l'Espagne	4 août 1944
Commandant	PIJEAUD Félix-Charles	24 juin 40 27 déc. 41	1) Port-Vendres – Gibraltar 2) Barce – Libye	6 janv 1942
Etudiant	PINEAU Clément	19 juin 40	Deux-Sèvres – Angleterre	3 juil. 1943
Sergent	POIRIER André	Mars 41	Normandie – Angleterre – Bateau de pêche	17 août 1943
S.Lt.	POZNANSKI André	24 juin 40	Port-Vendres – Oran - Gibraltar	13 avril 1943
Caporal	POTTEL André	24 juin 40	Brest – Angleterre	19 oct. 1943
S/Lt.	PRANDI Louis	10 sept. 40	Gao (A.O.F) – Nigéria Britannique – Avion Potez 25	23 déc. 1943
Lieutenant	PREZIOSI Albert	18 juin 40	Royan – Angleterre – Avion Caudron « Simoun »	28 juil. 1943
Aspirant	PRIEUR Jacques	1942	Rallié à Palmyre (Syrie)	4 nov. 1943
Elève Pilote	RAYBAUDI Robert	30 juin 1940	Fez – Gibraltar – Avion Potez 540	30 juin 1940
Second Maître	REDOR Jean	18 février 41	Tripoli (Syrie) – Chypre – Hydravion Loire 130	20 déc. 1941
Elève Pilote	REEVE Marcel	19 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	2 mai 1944
Aspirant	REILHAC Eugène	22 juin 40	Toulouse Francazals – Angleterre – Avion	14 mars 1943
Elève Pilote	RENAUD Marcel	19 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	13 mars 1943
C/C	RENAUD Emile	30 juin 40	Fez – Gibraltar – Avion Potez 540	30 juin 1940
Sergent	REY Jean-Guy	Novembre 42	Prisonnier évadé du Maroc – Gibraltar - Angleterre	28 août 1943

Grade à l'évasion	NOM - Prénom	Date d'évasion	CIRCONSTANCES	Date de la mort
Adjudant-Chef	REYNAUD Jean-Louis	Novembre 40	Dakar – A.E.F.	4 nov. 1943
Aspirant	RICARD-CORDINGLEY Louis	22 juin 40	Toulouse Francazals – Angleterre – Avion Caudron « Goéland »	26 janv. 1942
S/C	RICARDOU Louis	Juin 40 Mai 42	Légion de Narvik (Norvège) – Engagé F.F.L. - Amputé en Syrie en 1941 Engagement F.A.F.L.	4 août 1944
Capitaine	RITOUX-LACHAUD Roger	1 ^{er} juillet 40	Algérie – Egypte – Avion Glenn Martin	8 sept. 1940
Elève Pilote	ROBEVEILLE de SAMPIGNY Edmond	1 ^{er} juillet 40	Bretagne – Angleterre – Bateau de pêche	9 sept 1942
Sergent	ROBINET Paul	20 juin 40	Saint-Jean d'Angély – Angleterre – Avion Farman 222	22 avr. 1941
Elève Pilote	ROCHE René	18 juin 40	Angleterre	28 janv. 1942
Lieutenant	ROCHETTE François	Février 1943	Par l'Espagne	29 juil. 1944
Caporal	ROGER Henri	4 sept. 40	Blessé à Dunkerque – Evacué sur l'Angleterre	14 sept. 43
S/C	ROLLAND Raymond	1 ^{er} juillet 40	Algérie – Egypte – Avion Glenn Martin	8 sept. 1940
Adjudant	ROMANETTI Henri	14 oct. 40	Bizerte-Karouba – Malte – Hydravion Loire 130 du « Richelieu »	4 août 1940
Lieutenant	ROQUÈRE Paul	24 juin 40	Saint-Jean de Luz - Angleterre	13 mars 1943
Lieutenant	ROQUES Raymond	22 juin 40	Toulouse Francazals – Angleterre – Avion Caudron « Goéland »	23 avril 1943
Sergent	ROUSSAIRE Robert	1941	Syrie – Palestine	3 oct. 1943
Caporal	ROYER René	19 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	3 sept. 1944
Caporal	RUELLE Marcel	19 juin 40	Marin – Replié Angleterre	12 juin 1944
Elève Pilote	RUMIN Jean	Décembre 41	Prisonnier, évadé du Stalag IB (Allemagne) - U.R.S.S. - Angleterre	12 août 1943
C/C	SAFFRE Georges	19 juin 40	Finistère – Angleterre - Bateau	5 mai 1942
S/C	SAINTE-COLOMBE (GELIN de) Ludovic	13 sept. 40	Dakar – Libreville (A.E.F.) - Avion	3 déc. 1941
S/C	SAINT-YVES Jacques	Avril 43	Algérie - Tripolitaine	20 déc. 1943
Lieutenant	SANDRÉ Robert	28 juin 40	Oran – Gibraltar – Avion Glenn Martin 167	9 déc. 1941
S/Lt.	SAPIEHA Charles	25 juin 40	Portugal – Angleterre	27 août 1941
Lieutenant	SAVOYE René	Octobre 40 – Brazzaville (A.E.F.)	8 déc. 1941
Caporal	De SAXCÉ Arnaud	24 juin 40	Saint-Jean de Luz - Angleterre	10 avril 1945
Lieutenant	SCAMARONI François dit FRED	28 juin 40 Décembre 41	1) Saint-Jean de Luz - Angleterre 2) Par l'Espagne	21 mars 1943
S/Lt.	SCHAAL Henri	10 oct. 41	Cape-Town (Afrique du Sud - Moyen-Orient)	21 avril 1946
Etudiant	SCHEIDHAUER Bernard	20 oct. 40 25 mars 44	1) Bretagne – Angleterre – Chalutier 2) Evasion Stalag-Luft III à Sagan	30 mars 1944
Aspirant	SCHLOESING Henri	22 juin 40 juin 1943	1) Toulouse Francazals – Angleterre – 2) Avion Caudron « Goéland » Par l'Espagne	26 août 1944

Grade à l'évasion	NOM - Prénom	Date d'évasion	CIRCONSTANCES	Date de la mort
Sergent	SCHLOSS Raymond	Décembre 41	New-York – Angleterre	5 oct. 1944
Elève Pilote	SCHTEINBERG Georges	1 ^{er} déc. 42	Brésil – Angleterre	22 nov. 43
Elève Pilote	SEGUIN Guy	1941 - Damas	19 nov. 1943
Elève Pilote	SENTE Ernest	6 février 42	Evadé du Luxembourg – Angleterre	29 avril 1944
C/C	SENTENAC Paul	30 juin 40	Fez – Gibraltar – Avion Potez 540	30 juin 1940
Etudiant	De SIBOUR Jean	Juillet 40	Rallié au Caire	31 août 1943
Sergent	SIMON Charles	12 déc. 41	Angleterre	20 avril 1944
Caporal	SMOULIANSKY Simon	Sept. 40	Syrie – Palestine	16 mars 1945
Sergent	SONET Maurice	18 janvier 43	Rallié à Madagascar	4 août 1944
S/Lt.	SOUBARÈRE Elie	1941	Bateau arraisonné par les Anglais	30 oct. 1942
Caporal	SPECQUE Louis	Août 40	Rallié au Cameroun (A.E.F.)	6 fév. 1943
C/C	TACONET Raymond	24 juin 40	Saint-Jean de Luz - Angleterre	5 sept 1942
2 ^{ème} Classe	TARTANSON Louis	1 ^{er} juillet 40	Angleterre	29 oct. 1942
Adjudant	TAZZER Maurice	20 juin 40	Saint-Jean d'Angély – Angleterre – Avion Farman 222	9 nov. 1940
S/Lt.	De TEDESCO Jean	24 juin 40	Port-Vendres – Gibraltar – Angleterre	14 juil. 1943
Elève Pilote	THÉATRE Eugène	19 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	14 févr. 1942
C/C	THIBAUD Bernard	24 juin 40	Saint-Jean de Luz - Angleterre	5 sept. 1942
Sergent	THIRIEZ Daniel	24 juin 1940	Saint-Jean de Luz - Angleterre	23 sept. 1943
2 ^{ème} Classe	TORRES Georges	12 avril 41	Angleterre	16 avril 1944
Caporal	TOUSSAINT Daniel (dit MARCHAL)	Janvier 41	Prisonnier, évadé d'Allemagne - U.R.S.S. - Angleterre	19 nov. 1944
Adjudant	TRECAN Yves	1 ^{er} juillet 40	Algérie – Egypte – Avion Glenn Martin	16 déc. 1940
Médecin	TREMEL Pierre	24 juin 40	France – Angleterre	1 mars 1940
Adjudant-Chef	TRIGEAUD Joseph	18 juin 40	Saint-Jean d'Angély – Angleterre – Avion Farman 222	26 avril 1946
Elève Pilote	TROUILLET Louis	23 janvier 41	Par l'Espagne	16 août 1944
C/C	TRUFFERT Roger	11 juillet 40	Blessé à Dunkerque – Evacué sur l'Angleterre	7 oct. 1942
C/C	TULASNE Jean	5 déc. 40	Rayack (Syrie) – Haïffa (Palestine) – Avion Morane 406	17 juil. 1943
Elève Pilote	TUMMERS Pierre	27 mars 41	Bretagne – Angleterre – Bateau	17 nov. 1943
Sergent	TURULL Maurice	Février 43	Par l'Espagne	16 oct. 46
Caporal	URBE René	19 déc. 42	Angleterre	30 déc. 1943

Grade à l'évasion	NOM - Prénom	Date d'évasion	CIRCONSTANCES	Date de la mort
Elève Pilote	VAILLANT Gilbert	24 juin 40	Saint-Jean de Luz - Angleterre	27 oct. 1943
Capitaine	De VANDOEUVRE Jacques	30 juin 40	Casablanca - Gibraltar - Avion Glenn-Martin	30 juin 1940
Lieutenant	VEBER Michel	Novembre 41	Washington (Etats-Unis) - Angleterre	1965 (1)
Aspirant	VERMEIL Firmin	10 oct. 42	Par l'Espagne	17 juil. 1943
S/Lt.	De VERNEILH Pierre	Sept. 42	Par l'Espagne	29 sept 1946
Adjudant	VERGERIO Jean	1940	Syrie – Palestine	2 mars 1944
Sergent	VIDAL Marcel	24 juin 40	Saint-Jean de Luz - Angleterre	10 déc. 1941
Caporal	VILBOUX André	19 juin 40	Douarnenez - Angleterre – Bateau « Le Trébouliste »	19 août 1942
C/C	WAILLIER Marcel	24 juin 40	Saint-Jean de Luz - Angleterre	30 avril 1942
Sergent	WATEL Pierre	4 nov. 40	Par l'Espagne	8 fév. 1944
Sergent	WATTEL Gérard	Juillet 40	Syrie – Palestine	27 déc. 1941
Adjudant	WEILL René	10 sept. 40	Gao (A.O.F) – Nigéria Britannique – Avion Potez 25	31 déc. 1942
S/Lt.	WEILL Robert	30 juin 40	Casablanca - Gibraltar - Avion Glenn-Martin	30 juin 1940
Elève Pilote	WINTHER Antoine	24 juin 40	Saint-Jean de Luz - Angleterre	12 sept. 1941

Français Libres - F.A.F.L. - Morts pour la France

N O T E D E L ' A U T E U R

Nous serions extrêmement reconnaissants aux lecteurs de bien vouloir nous communiquer toutes les informations nous permettant de compléter et de corriger cette liste.

G.L.M.

*
**

Note de 2014 : le transcripteur n'a pas modifié la liste des 412 F.A.F.L. répertoriés par Germaine L'Herbier Montagon dans son ouvrage de 1947. Cependant, en fonction d'éléments connus depuis cette date, quelques corrections orthographiques de patronymes ont pu être apportées et quelques prénoms rajoutées. De la même manière, certaines dates et quelques événements ont pu être complétés ou rectifiés.

(1) Michel VEBER (et non WEBER), n'est décédé qu'en 1965, contrairement à la date de 1944 qui figure dans l'ouvrage : il a rejoint en fait les Etats-Unis en 1943, après 9 missions de bombardement, à l'issue d'une visite médicale, alors qu'il était âgé de 47 ans !

LISTE ALPHABÉTIQUE DES PERSONNES CITÉES

En italique : photographie

En bleu foncé : Évadés par l'Espagne

A

ALBERT, Sous-Lieutenant	188
ALESCH, Lieutenant	146
ALEXANDRE, Capitaine	128
ALLIGNOL Raymond, Sergent-Chef	146, 254
ALMEYRAC Ernest, Sergent	(172 ?) ???, 265
ANDRÉ Géo	126
ANDRÉ Max	38
ARCAM Guy, Sergent	(89 ?) ???, 265
ARNOUX Jean, Capitaine	94, 254
AUBERTIN, Lieutenant	70
AUBRY Emile	175
AUMONT Jean	99

B

BACHY Jacques, Sergent	51
BALCAEN Louis, Adjudant	229
BALLATORE André, Adjudant	85
BARALIER, Sous-Lieutenant	230
BARBIER Léo, Aspirant	217
BARON, Aspirant	152
BASSAGER, Adjudant-Chef	190
BASSAND	92
BASTIÉ Maryse	207
BAUDOIN Paul, Ministre des Affaires Étrangères	13
BEAUMONT d'ANTICHAMP Charles	217
BAYARD Armand	(146 ?) ???, 265
BEASSE Claude, Caporal	41
BECOURT-FOCH, Capitaine	24, 32, 44, 254
BECQUART Guy, Sous-Lieutenant	66
BÉGUIN, Sergent	29, 254
BELLIN Jean, Sous-Lieutenant	217
BENTLEY Jacques, Sergent	51
BÉRAUD Philippe, Caporal-Chef	42
BERGER, Lieutenanyde Sphahis	65
BERGER Jean-Pierre, Lieutenant	68, 254
BERGEROT Pierre, Sous-Lieutenant	124
BERNAVON Adrien, Adjudant-Chef	190, 254
BERNES DE LONGVILLIERS, Sous-Lieutenant	216
BERTHIER, Sous-Lieutenant	17
BETTE Raymond	241
BILLOTTE, Capitaine	141
BIZEMONT (de) Gaspard	34
BLANGY Pierre	175
BOISSON, Gouverneur Général	91, 222
BORDAS (de), Sous-Lieutenant	242
BOUBE, Lieutenant	149
BOUDARD Denis, Sergent	184, 254
BOUDRY Ervin, Aspirant	139, 255

BOURDARIAS Léon, Sergent	28
BOUTITIER	183
BOYER-THOMAS Maurice, Sergent	18, 50, 254
BRAYER André, Sergent	75
BRETON	183
BRETTES (de) Philippe	60, 199, 217
BRIÈRE (de la) Henri, Sous-Lieutenant	51
BRISDOUX Pierre, Lieutenant	109, 255
BRUNEAU, Sergent	238
BRUNSCHWIG François, Lieutenant	146, 255
BRUNSCHWIG Michel	146
BUGNET, Lieutenant	109
BUNDERVOET d'HAUTECOUR, Lieutenant	38
BUSHELL Roger, Squadron Leader	243

C

CADOGAN Alexander (Sir)	13
CALORBE, Caporal-Chef	85, 183
CAMUS, Sergent	201, 217, 255
CANÉPA Georges, Sergent-Chef	76
CANICK Albert, Séminariste	201, 217
CANTÈS André, Adjudant-Chef	28
CARRÉ Jacques, Caporal	165, 255
CASPARIUS René, Sous-Lieutenant	30
CASTELAIN Noël, Sergent-Chef	42, 174
CASTEX Louis, Avocat	215
CATROUX Georges, Général	94
CAUVEL Raymond	175
CAVET Albert, Lieutenant	210, 217, 255
CAVALI Jérôme	207
CAZALIS, Commandant	35
CERMOLACCE Maurice, Sergent	149, 213
CHARASSE André, Sergent-Chef	146
CHARBONNEAUX Pol, Lieutenant	51
CHATILLON Jean, Sergent	76
CHAYLA, 1 ^{ère} Classe	85
CHEVALIER Emmanuel	175
CHEVALIER René, Sous-Lieutenant	134, 255
CHORON Maurice, Lieutenant	29
CHURCHILL Winston, Premier Ministre	13, 34, 81, 186
CLAISSE Maurice	207
CLARK Albert P, Colonel	244
CLARON Gérard, Lieutenant	37, 255
COATALEN LAMBERT	(146 ?) ???
COLCANAP Robert	241
COLIN André, Sergent	175, 195, 215, 256
CONRADT, Sergent	(172 ?) ???
CORTOT Robert	175
COSTIOU Marius, Sergent-Chef	28
COURCEL(Chodron de) Geoffroy, Capitaine	14
COUDRAY Christian, Adjudant	85
COURTIAU Etienne, Adjudant	28
COUTURIER, Sergent	85
CROUZET Bernard, Sous-Lieutenant	67, 256
CUNIBIL Robert, Adjudant	78

D

DAC Pierre, Artiste	207
DACÉ Clifford, Sergent	(172 ?) ???
DAFFOS, Aspirant	159
DAOULAS Henri	73
DAUCHY, Colonel	27
DAUMIÈRE, Général	37
DEBACQ Jacques	241
DEGAIL Pierre	241
DEGUELDRE, Sous-Lieutenant	32
DELABRUYÈRE Louis	175
DELANCHY Louis	205, 217, 256
DELANGÉ Pierre, Sous-Lieutenant	43
DELCROS, Sergent	220
DELEUZE Régis	43
DELILLE, Sergent-Chef	191
DELPECH Robert, Caporal	58
DELVAL	99
DEMAS Christian, Caporal	41
DENAPPE Robert	39
DENIS Roger, Lieutenant	217, 256
DENIS James, Adjudant-Chef	28
DEPRINCE	213
DERVILLE Raymond	46
DESCOTTES, Adjudant	239
DESHAYES, Lieutenant	150
DEVOUASSOUD Pierre	175, 256
DIACONO Jean-Baptiste	72
DISPOT Raymond, Sergent	28
DODELIER Jacques, Capitaine	78, 256
DORANGE Jean, Sergent-Chef	175, 256
DROUET Etienne, Sergent	28
DROUILLET René, Lieutenant	215
DUBOURGEL Victor	73
DUCORPS Louis, Lieutenant	94, 256
DUFF COOPER Alfred, Ministre britannique	62
DUPONT Jean, Adjudant-Chef	28
DURAND Albert, Sous-Lieutenant	188, 257
DURAND Ginette	160
DUVIVIER	213

E

ÉBERNAY (d') François, Lieutenant	126
ESNAULT Jacques, Lieutenant	98
EZANNO Yves-Paul, Lieutenant	16, 33, 123

F

FAOUI	126
FAUQUET Philippe	43
FAUVELLE	140

FAYOLLE François, Sergent-Chef	65, 146, 257
FELZER, Lieutenant	126
FERRANT Louis, Adjudant-Chef	28
FEUILLERAT André, Lieutenant	29
FICKENGER François	207
FIFRE Georges, Sergent	66, 257
FINANCE Marcel, Lieutenant	75
FLAMAND, Charles Adjudant	28
FLEISHEL Michel, Lieutenant	217
FLOREINS, Sergent-Chef	195, 229
FOISSET Jean-Marcel, Elève-Pilote	72
FONT (de la), Général	13
FORTIN Jean-René, Sous-Lieutenant	216
FORGES (de) Paul, Lieutenant	215, 217
FORGET Roger, Sergent	195, 257
FOUCAUD, Lieutenant	215, 217, 257
FOUCHER, Sous-Lieutenant	51
FOURQUET Michel, Commandant	229
FOURNIER	183
FOUQUET-LEMAITRE	182
FRANSCISI, Sergent	152
FRETAY (HALNA du) Maurice, Aspirant	100, 257
FREUZER Jean, Caporal-Chef	72

G

GAILLET Henri, Lieutenant	16, 33, 222
GALLAND Georges	43
GAND	140
De GAULLE (Charles)	13, 251, 253
GAZEL	213
GEIGER Raymond, Sergent	85
GÉRARD Edouard, Sergent	53
GERLACHE	213
GHIGLIOTTI Charles, Lieutenant	147, 257
GILLOIS	92
GIROD Maurice, Sergent-Chef	89
GODARD Révérend-Père	25
GODIN, Lieutenant	230
GORT John (Lord), Commandant en Chef Britannique	62
GOUBY Robert	73
GOUGEON	132
GOUJON de THUISY (de) Jean, Lieutenant	(16 ?) ???, 271
GOUMIN Georges, Capitaine	27
GOUMIN Henri, Capitaine	27, 257
GRASSET Georges, Adjudant	52
GRASSET Robert, Adjudant	52
GRELIER, Capitaine	85
GRILLET Pierre, Sous-Lieutenant	53, 258
GRISELLI, Adjudant	239
GUÉRET Maurice	175
GUÉRET Victor	175
GUÉRIN Charles, Sergent	63, 258
GUIGONIS, Lieutenant	220
GUILLOU DE MÉZILIS, Sergent	53, 258

H

HAHN Xavier, Sergent-Chef	51
HALIFAX (Lord), Ambassadeur Britannique	13
HAZARD Jacques, Lieutenant	66, 258
HÉBERT Jean, Sergent	184, 258
HELDT Georges, Lieutenant	54, 62, 258
HÉLIES Claude	73
HÉNAUX Robert, Sergent	24
HENRY Arsène, Ambassadeur	95
HIRLEMAN Jean, Sous-Lieutenant	66
HONINGTON (de) Reynaud	73
HUBIDOS Paul	73
HUIN René	73
HUTTER, Lieutenant	190
HUSSAR Jean, Sergent	42

I

IMBERT André, Sous-Lieutenant	89
INGOLD Charles, Caporal	42
IPERT, Adjudant	85

J

JABIN Raymond, Adjudant	52, 238, 258
JACOB André, Lieutenant	29
JACQUIER	82, 85
JACQUINOT Roland	241
JEUNEHOMME Marcel	72
JEOFFRE (de), Sergent	63
JOIRE Jules, Sergent	19, 222, 258
JOUNIAUX Jacques	229, 241
JOURDAIN Henri, Aspirant	53, 108, 259
JUBELIN, Lieutenant de Vaisseau	94, 259
JUIN Alphonse, Général	240

K

KAOUZA Maurice, fonctionnaire	223
-------------------------------	-----

L

LABAS, Lieutenant	(16 ?) ???
LABOUCHÈRE (de) François	73, 259
LACOMBE Raymond, Sergent-Chef	76, 259
LADAGNOUS Julien	217

LAGER, Capitaine	70
LAMOUR	182
LAMY Yves, Lieutenant	229
LANDRY, Lieutenant	17
LANUSSE, Commandant	108
LARMINAT (de), Général	79, 82, 126
LAROQUE	213
LARUELLE Robert	176
LAURENT M.	16
LAURENT Yves, Caporal-Chef	42
LAUREYS Pierre	39
LAVOGADE Denis, Sergent	195, 259
LAYEC Gilbert, Lieutenant	217
LEBIAN René	41
LE BEAU Georges, Gouverneur Général	61
LEBLANC Félix-Henri, Capitaine	216
LEBOIS Marcel, Sous-Lieutenant	89, 174
LEBRETON René	175
LE CALVEZ Georges, Sergent	53
LE DIGABEL Louis, Sergent	72
LEDUC Gérard	241
LEFEBVRE Fernand, Commandant	207, 217, 259
LEFÈVRE, Sergent	51
LEFÈVRE Marcel, Sous-Lieutenant	188, 259
LEGRIS Valentin, Second Maître	179
LENOIR Guy, Sous-Lieutenant	217, 228, 259
LÉON Gérard, Lieutenant	41
LEPEL-COINTET, Caporal-Chef	75
LEPLANG Pierre, Caporal	43
LE PEUTREC Marcel	43
LEROY	77
LESCANNE, Général	139
LIGNON Edmond, Sergent-Chef	76, 260
LINNÉ (de) Paul, Lieutenant	126
LITTOLFF Albert, Lieutenant	29
LOUCHET Bernard, Aspirant	108, 124, 260
LUCCHESI Yves, Adjudant	217, 260
LUX Jacques	38, 260

M

MAGROT Pierre	73
MAHÉ Jean-Charles, Sous-Lieutenant	53
MAHÉ Yves, Sergent	66
MAISMONT (de) Pierre, Lieutenant	80, 260
MAISONNEUVE (de la) Charles, Lieutenant	74, 238, 260
MAITRE, Lieutenant	149, 160
MALBRANQUE Roger, Sous-Lieutenant	51
MALLET Jacques	73
MARIAUD	39
MARIDOR Jean	41
MARIN Pierre, Sergent	217
MARMIER (de) Lionel, Commandant	31, 137, 224, 260
MARTELL Christian	126, 214, 217, 283
MARULLI, Sous-Lieutenant	230
MASSART Olivier	73
MATHIOT Maurice	175
MATHIS Jacques, Aspirant	213, 216, 217, 260
MATHILLON-CROIZET Pierre	73
MAUBOURAIN, Sergent	203

MAURY, Sergent	(89 ?) ???
MELO	76
MÉNÉTRAY Henri	175
MEYRAND Michel, Capitaine	70
MICHEL, Sergent	76
MICHELIN Hubert	73
MILAN Marcel, Sergent-Chef	172, 261
MILLE	213
MILLET André, Capitaine	75
MITTELHAUSER Eugène, Général	80
MOIZAN, Lieutenant	16, 33, 261
MOLÈNES (de) Henri, Caporal-Chef	41
MONNIER	73
MONTBRUN (de)	73
MONTET Lucien, Aspirant (voir MARTELL Christian)	261
MONTET Maurice	133
MORELLI Albert, Lieutenant	149, 160
MORISSET, Sergent	(172 ?) ???, 271
MORRISSON	160
MOULÈNE Adonis	222
MOUCHOTTE René, Lieutenant	62, 261
MURATET, Adjudant-Chef	91

N

NAVAILLES Gaston, Sergent	126
NEMOZ, Aspirant	209, 217, 261
NETTER, Sous-Lieutenant	92
NEUMANN Daniel, Lieutenant	29
NEVRAUMONT, Sergent-Chef	89
NICOL, Adjudant	239
NOBLE Percy (Sir), Amiral	95
NOËL Aimé, Caporal	141
NOGUÈS Charles, Général	58, 61, 62, 82, 94
NOVELET, Lieutenant	215
NUCHÈZE (de), Sergent	19

O

OTTENSOOSER Louis, Capitaine	51
-------------------------------------	----

P

PALEWSKI Georges	61
PALIÈRES (de), Capitaine	(16) ???
PÉANEAU	182
PÉCUNIA Gabriel	222
PENNES, Colonel	109
PELLEPORT de la FITE, Sous-Lieutenant	48, 261
PELLET, Colonel	33
PÉRAUX Bernard	72, 146, 160, 261
PERBOST Jean, Sergent-Chef	28
PÉREOU	183
PÉRONNE Tony, Lieutenant	80, 85, 183, 261

PERSON, Capitaine	141
PETAÏN Raymond, Sergent	52
PEYROÛTON Marcel, Résident Général en Tunisie	61
PICABIA Mme.	132
PICARD Louis, Général	33
PIERRON Pierre, Sergent	217
PIJEAUD Charles, Commandant	53, 56, 64, 219, 262
PINOT Edouard, Lieutenant	17
PLESSIS (Du) Bertrand, Lieutenant	68
PORTALIS	183
POZNANSKI André, Sous-Lieutenant	53
POTTS Arthur Edward, Brigadier Général Canadien	144
POUYADE, Capitaine	190
POUZOLS (de) Albert, Lieutenant	126
POYPE (de la) Roland	42
PRANDI Louis, Sous-Lieutenant	90, 262
PREZIOSI, Lieutenant	16, 262
PRIVÉ, Adjudant	239
PROVOST DE LAUNAY M.	13

R

RANCOURT de MIMERAND Henri (de), Colonel	229
RAYBAUDI Robert	71
RAOUL DUVAL Claude, Capitaine	49
RAZOULÉ, Lieutenant	126
REDOR Jean	179, 262
REILHAC Eugène, Aspirant	29
RENAUD Emile	72
RENOIR	76
REY Jean, Sergent	146, 159
REYNAUD Paul, Premier Ministre	15, 31, 61
RICARD-CORDINGLEY, Sous-Lieutenant	30
RICHMOND, Lieutenant	141
RIGAUX	77
RITOUX-LACHAUD, Capitaine	78, 86, 262
ROBINET Paul, Sergent	28
ROBY Paul, Aspirant	172
ROCHETTE François, Lieutenant	201, 217, 262
ROLLAND Raymond, Adjudant	78
ROOS, Lieutenant	149
ROQUÈRE Paul, Lieutenant	37, 262
ROQUES, Lieutenant	29, 262
ROUAULT	99
ROUSSARIE Robert, Sergent	229
RUMIN Jean, Caporal	139
RUSSEL, Capitaine Britannique	22

S

SABADINI, Caporal-Chef	60, 199
SABOT Pierre	132
SAINT-YVES, Sergent-Chef	126
SAINTE-PÉREUSE (de)	67, 70
SALLERIN Marcel	222
SANDRE Robert, Lieutenant	29
SAURET	63

SAVARIT Gérard	39
SACXÉ (de) Armand, Caporal-Chef	42
SCAMARONI François (Fred), Lieutenant	222, 223
SCITIVAUX (de), Lieutenant	73
SCHEIDHAUER Bernard, Lieutenant	241, 263
SCHLOESING Henri, Commandant	30, 217, 224, 263
SÉGUINEAU, Sergent	66
SENAME Gêrôme, Père	(89) ???
SENTENAC Paul, Caporal-Chef	72
SEYNES (de) Maurice, Lieutenant	217
SMOULIANSKI Simon, Caporal	89
SMYTHE, Flight Lieutenant	85
SOUFFLET Jacques, Lieutenant	16, 33, 222
SPEARS Edward, Brigadier Général	14
SPEICH Roger, Adjudant-Chef	28
STOLOFF Simon, Elève Officier	51
STURM, Lieutenant	85, 146

T

TACONET Raymond, Caporal-Chef	41
TAILLER, Lieutenant	203
TAZZER Maurice, Adjudant	28
TEDESCO (de) Jean, Sous-Lieutenant	58, 263
TERRIER	92
TEYSSEDEN, Lieutenant	27
TEYSSIER	163
THIBAUD Bernard	39
THIRIEZ Daniel, Sergent	43
TOUREL, Adjudant	215
TOUSSAINT Daniel, Caporal	139, 263
TRECAN Yves, Adjudant-Chef	78
TRIGEAUD, Adjudant-Chef	28
TROUILLET Louis	202, 217, 263
TRUCO André, Caporal	141
TULASNE Jean, Capitaine	80, 84, 88, 183, 263

V

VALIN Martial, Général	219, 263
VALET François, Capitaine	126
VENDEUVRE (de) Jacques, Capitaine	68, 263
VENWYMERSCH	73
VERDIER Marc, Lieutenant	217
VERGERIO Jean, Adjudant	89
VERMEIL Firmin, Sergent-Chef	213, 217, 264
VERNHEIL (de) Pierre, Sous-Lieutenant	213, 217, 264
VIDAL Marcel, Sergent	43
VIAN Philip, Amiral Britannique	144
VUILLEMIN Commandant de Marine Marchande	74
VUILLEMIN Joseph, Général	13

W

WATEL Pierre, Sergent	201, 217, 264
WAILLIER Marc, Caporal-Chef	41
WELLES (de), Colonel	33
WEILL René, Adjudant	90
WEILL Robert, Sous-Lieutenant	68, 264
WEYGAND, Général	13, 36, 67, 80
WINTHER Antoine	39, 41
WITTMER Paul, Lieutenant	

Z

ZALEWSKI Auguste	175
------------------	-----

Note du transcripteur : certains noms figurant dans cette liste, conforme à celle publiée dans l'ouvrage de G.L.M., ne se retrouvent en fait pas dans son texte. Ils ont été cependant maintenus pour mémoire avec l'indication ??? et le renvoi vers la page référencée par G.L.M.. Néanmoins, quelques uns d'entre eux figurent dans la liste des 412 F.A.F.L. morts pour la France.

T A B L E D E S M A T I È R E S

<i>Préface par le Colonel Pouyade</i>	7
<i>Introduction par l'Auteur</i>	9
LE PREMIER DES ÉVADÉS DE France	13

PREMIÈRE PARTIE

LES ÉVASIONS COLLECTIVES DE 1940

I.	ÉCOLE DE PILOTAGE DE ROYAN — <i>18 juin 1940</i>	16
II	ÉCOLE DE PILOTAGE DE MORLAIX — <i>19 juin 1940</i>	17
	Tableau 1: MORTS DE L'ÉCOLE DE PILOTAGE	26
III.	GROUPE AÉRIEN D'INSTRUCTION DE SAINT-JEAN D'ANGELY — <i>20 juin 1940</i>	27
IV.	TOULOUSE-FRANCAZALS EN ANGLETERRE — <i>22 juin 1940</i>	29
V.	SAINTE-JEAN-DE-LUZ — <i>20-24 juin 1940</i>	31
	BAYONNE — <i>21 juin 1940</i>	45
	Tableau 2 : QUELQUES F. A. F. L. ÉVADÉS PAR SAINT-JEAN-DE-LUZ EN JUIN 1940	46
VI.	BORDEAUX — <i>16-25 juin 1940</i>	48
	CAZAUX — <i>9 et 20 juin 1940</i>	52
VII.	PORT-VENDRES — <i>20 au 26 juin 1940</i>	53
VIII.	AFRIQUE DU NORD — <i>juin 1940</i>	61
	ORAN À GIBRALTAR — <i>28 juin 1940</i>	62
	TAFARAOUÏ — <i>2 juillet 1940</i>	66
	MEKNÈS — <i>29 juin 1940</i>	67
	MAROC - PREMIER SANG — <i>30 juin 1940</i>	68
	FEZ — <i>30 juin 1940</i>	71
	CASABLANCA À GIBRALTAR — <i>1er Juillet 1940</i>	73
	RABAT À GIBRALTAR — <i>2 Juillet 1940</i>	74
IX.	ALGER À GIBRALTAR — <i>2 juillet 1940</i>	76
	D'ALGÉRIE EN ÉGYPTTE — <i>1er juillet 1940</i>	78
X.	DE SYRIE EN PALESTINE — <i>Juin et juillet 1940</i>	80

DEUXIÈME PARTIE

DE TOUS LES POINTS DU MONDE
1940 à 1943

XI.	DE GAO (A.O.F.) A LA NIGERIA BRITANNIQUE — 10 septembre 1940	90
XII.	DE SAIGON A SINGAPOUR — 4 novembre 1940	94
XIII.	DE BRETAGNE EN ANGLETERRE — 15 novembre 1940	99
XIV.	DE PARIS AU TCHAD — 20 novembre 1940-mai 1941	108
XV.	"IT'S A LONG WAY" — 20 novembre 1940	124
XVI.	D'ALGER EN ANGLETERRE PAR L'ESPAGNE — 30 novembre 1940 - 10 janvier 1942 - 14 Juillet 1942	126
XVII.	DE MADAGASCAR AU MOZAMBIQUE — 2 février 1941	134
XVIII.	D'ALLEMAGNE EN ANGLETERRE PAR L'U. R. S. S. — Janvier-février 1941	139
XIX.	MAROC - "TENTATIVE DE SE METTRE AU SERVICE D'UNE ARMÉE ÉTRANGÈRE" — 11 janvier 1941	146
	LE COUP DE CASA — 11 janvier 1941	149
	MEKNÈS — 21 janvier 1941	159
	FEZ	160
XX.	DE LURE A BEYROUTH — 17 janvier 1941	165
XXI.	DE VICHY EN ANGLETERRE — 1 ^{er} février 1941	170
XXII.	DE THIÈS (A.O.F.) À BATHURST (Gambie Britannique) — février 1941	172
XXIII.	ÉCOLE DE PILOTAGE N° 25. SAINT-BRIEUC — 12 février 1941	176
XXIV.	DE TRIPOLI DE SYRIE A L'ÎLE DE CHYPRE. — 18 février 1941	179
XXV.	DE CAEN EN ANGLETERRE — 29 Avril 1941	184
XXVI.	D'ORAN À GIBRALTAR — 14 octobre 1941	188
XXVII.	D'INDOCHINE EN CHINE — Septembre-octobre 1942	190

TROISIÈME PARTIE

GÉNÉRAL NOUS VOILA

XXVIII.	PARIS — 7 janvier 1943	195
XXIX.	ÉVASIONS PAR L'ESPAGNE — 1940 à 1943	199
	Tableau 3 :QUELQUES ÉVADÉS PAR L'Espagne	217

DOUBLE FIDÉLITÉ

XXX.	LIEUTENANT-COLONEL PIJEAUD — <i>30 Décembre 1941</i>	219
XXXI.	SERGEANT-CHEF JOIRE JULES. — <i>19 juin 1940-20 janvier 1943</i>	222
XXXII.	CAPITAINE SCHLÆSING KENRI — <i>21 juin 1940-juin 1943</i>	225
XXXIII.	LIEUTENANT LUCCHESI YVES — <i>Novembre 1941-3 octobre 1943</i>	228
	VILLÉGIATURE EN FRANCE, Lt LENOIR — <i>31 mai 1941-3 octobre 1943</i>	232
XXXIV.	ADJUDANT JABIN RAYMOND — <i>10 septembre 1943</i>	238
XXXV.	LIEUTENANT SCHEIDHAUER HENRI — <i>20 octobre 1940-25 mars 1944</i>	241
	TÉMOIGNAGE	251
	PORTRAITS	253
	TABLE D'ÉVASIONS DE 412 AVIATEURS F. A. F. L., TUÉS	265
	TABLE ALPHABÉTIQUE DES PERSONNES CITÉES	281
	TABLE DES MATIÈRES	291

*

* *

