Capitaine Yves RUPIED

(1917 – 2001)

École de l'Air, 1937- Promotion Mézergues
Groupe de Chasse GC III/6 - Janvier 1944 à mai 1945
Commandant de la première escadrille, puis commandant en second

Yves Philippe Georges Marie RUPIED croqué par Charles BOSSU

Né le 23/04/1917 à PARIS 8ème, décédé le 11/02/2001 à PARIS 15ème

Tout pilote de chasse est censé le connaître !

C'est le « Brigadier dans » le célèbre ouvrage *« Chasseurs, mes frères »* de Marc Lissy (Marcelin Labas). Il commandait alors la 1ère escadrille du GC III6 « Roussillon » (Masque sévère).

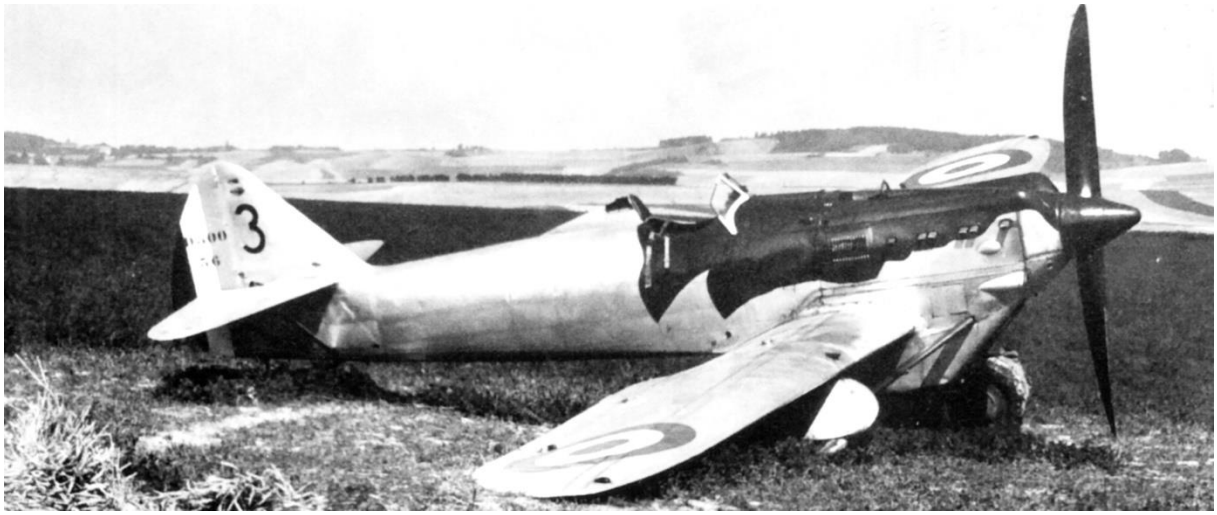
Né en 1917, son père était général de cavalerie. Promotion 1937 de l'École de l'air (Commandant Mézergues). Abattu le 11 mai 1940 lors d'une mission conjointe avec une patrouille du GC III/2 au-dessus de Namur, il saute en parachute pour la deuxième fois (il a déjà été abattu le 31 mars). Si on y ajoute un atterrissage forcé le 15 juin 1940, le sous-lieutenant Rupied a eu de la chance de sortir vivant de la Campagne de France !

Capitaine au GC III/6 (janvier 1944/mai 1945), il participa activement à toute la campagne de la libération de la France, de la Méditerranée jusqu'au cœur de l'Allemagne. Il commanda ensuite l'École de Chasse de Meknès en 1950/1951

Il a terminé sa carrière au grade de général de brigade.

Croix de Guerre avec 6 citations
Chevalier de la légion d'honneur

22 avril 1939 - Versailles - École de l'Air
Aspirants Maurice GUÉRIN, Edmond BLANCHÉ, yves RUPIED, ,Édouard CHENEAUX
Promotion 1937 « Mézergues »



28 août 1939 - Romilly - École de pilotage n°1
Dewoitine D.500 n°36 posé sur le ventre par l'aspirant RUPIED
Appareil aussi utilisé par Jean MENNEGLIER

Collection Jean Menneglier

Le sous-lieutenant Yves RUPIED
Toulouse - Juillet 1940, après la fin des combats
Devant son Dewoitine D.520

Bell P-39Q « Airacobra » n°932 du Capitaine Yves RUPIED
Commandant de la 1ère Escadrille du GC III/6
Terrain du Vallon – Hiver 1944/1945

Un souvenir du général Yves RUPIED du 11 mai 1940
Il est alors sous-lieutenant au GC III/7

Contexte :

En fin d'après-midi du 11 mai 1940, second jour de la « Campagne de France », trois patrouilles décollèrent à 17h 40 de Cambrai pour couvrir le débarquement des troupes françaises dans les gares du secteur Namur - Hannut de 18h 00 à 19h 30 (deux patrouilles légères de la 6ième escadrille du GC III/2 (Le Blanc - Flaneck et Monribot - Roig) et une patrouille de trois pilotes du III/7 (adj Lion – s/lt Rupied - sgt Deshons).

Vers 19h 10, les pilotes aperçurent une douzaine de Messerschmitt 110 qui volaient mille mètres au-dessus d'eux, vers 6.000 mètres. Les Morane 406 des pilotes français montèrent et le combat s'engagea avec les chasseurs allemands. Le s/c Flaneck revendiqua une victoire sur un des Messerschmitt ; mais il avait été lui-même touché et s'étant perdu, dû se poser à Laon. Le sgt Monribot qui avait été poursuivi par sept Messerschmitt 110 réussit à s'échapper et posa son avion criblé d'impacts d'obus et de balles à Maubeuge. Le s/lt Rupied ne rentra pas.

NOTA : Le capitaine Yves Rupied, devenu commandant de la 1ère escadrille du GC III/6 en janvier 1944, alors à Lapasset (Algérie), y retrouva l'adjudant Pierre Montribot qui lui-même avait été affecté à cette escadrille en août 1940 !

En 1990, le général Yves Rupied se souvient :

« Nous étions basés à Vitry-le-François, on nous a envoyés à Cambrai pour renforcer le groupe du commandant Geille.

C'était lors de ma deuxième ou troisième mission de la journée. Nous avons rencontré des quantités d'avions allemands. C'était comme un meeting. On s'est poivré avec une dizaine de Messerschmitt 110. Je me suis très vite retrouvé isolé avec trois Me 110 au derrière. J'ai essayé de m'en sortir en combat tournoyant mais ils attaquaient les uns après les autres. Me voyant perdu, j'ai réduit les gaz. Un des Messerschmitt m'est passé devant très lentement. Je lui ai balancé tous les obus que j'avais.

Pendant ce temps, j'ai été attaqué par les deux autres.

Je suis parti en rase-mottes en essayant de voler le plus bas possible. J'étais plein régime depuis un long moment quand une rafale a touché mon moteur. J'ai fait une chandelle et je me suis parachuté. J'ai sauté très près du sol. Le parachute s'est ouvert et j'ai immédiatement touché terre (1). Les deux Messerschmitt 110 sont revenus et m'ont mitraillé au sol.

Des gens sont arrivés complètement affolés. Le premier m'a dit : " T'es un sale Allemand " !

Mon avion en tombant avait touché une maison, cassé une verrière. J'ai été trimbalé, j'ai traversé le village sous les insultes avec un type qui tenait un fusil de chasse dans mon dos. J'ai été amené au PC du 12ème de ligne. Heureusement, il y avait un colonel qui était un peu moins agité que les autres. Il m'a demandé mon nom. Par chance, il connaissait mon père qui était général et directeur de la cavalerie à l'époque !

(1) Le Morane n°203 du s/lt Rupied s'écrasa entre Dave et Naninne (Belgique), à proximité d'une maison située près du passage à niveau, aujourd'hui disparu, de la voie ferrée de Namur à Arlon. Le s/lt Rupied fut déposé par son parachute près du lieu-dit « Taille aux Tiquets » dans les Fonds de Dave. Il put être évacué vers la France et, arrivé à Maubeuge le lendemain en fin de matinée, donner de ses nouvelles par téléphone à son Escadrille. Un avion estafette fut dépêché et le ramena peu de temps après à Cambrai.

Allocution du général Jacques le GROIGNEC aux obsèques du général Yves RUPIED (1917-2001)

Pionniers 01/07/2001

Il n'est pas de plus grand honneur que de rendre hommage à un soldat dont l'âme fut celle d'un officier de la plus noble tradition française.

Car le général Yves Rupied était né et avait grandi dans les plis du drapeau. Il aimait rappeler que l'un de ses aïeux était officier dans la Garde Impériale et que le Général, son père, avait été Directeur de la Cavalerie. Dès son plus jeune âge, sa décision est prise de choisir le métier des armes : il sera aviateur.

C'est à Sainte-Geneviève, à Ginette, qu'il achève ses études préparatoires à l'entrée à l'Ecole de l'Air. Reçu au concours de 1937, il rejoint, en novembre, Salon-de-Provence où l'Ecole vient de s'installer dans des baraquements de fortune. D'excellents professeurs des facultés de Marseille et d'Aix-en-Provence sont chargés de cours et tentent de communiquer leur savoir à des auditeurs peu motivés. Car, depuis l'entrée de la Wehrmacht en Rhénanie, en mars 1936, la guerre apparaît inéluctable, ce qui devrait logiquement imposer, en toute priorité, l'entraînement aérien. Or, la première année d'Ecole qui s'achève en juin 1938, se réduit à vingt-cinq heures de vol effectuées comme observateur sur d'antiques Potez 25 ayant participé à la pacification du Maroc.

Ce n'est qu'en septembre 1938 que commence le pilotage, au camp d'Avord, au cœur du pays qu'aimait le Grand Meaulnes avec "ces horizons lointains, ce grand ciel blanc où se perdait le regard".

Parmi les cent aspirants de la promotion, Yves Rupied se distingue par son calme et son adresse. Breveté pilote au printemps 1939, alors que des bruits de bottes se rapprochent de nos frontières, il choisit de servir dans l'aviation de chasse, l'armée de l'élite.

Lorsque la guerre éclate, le 3 septembre 1939, il est à Chartres où, après un stage de voltige effectué à Romilly, il suit la progression d'instruction des pilotes de chasse. Au printemps 1940, il rejoint le Groupe de chasse III/7 équipé du Morane 406 dont les performances de vitesse horizontale et surtout ascensionnelle sont inférieures à celles des chasseurs allemands. Handicap mortel en combat singulier. Le ~~16 avril 1940~~ (*) 11 mai au cours d'un engagement contre un ennemi supérieur en nombre, il doit évacuer en parachute son avion en flammes *(le MS-406 n°202 codé « 8 »)*. Quelques jours plus tard, le 13 mai, c'est-à-dire au paroxysme de l'offensive victorieuse lancée par la Wehrmacht, au cours d'un combat entre sa patrouille et douze Messerschmitt 110, il détruit l'un d'eux puis,

touché à son tour ~~et son avion en feu~~, se parachute à très basse altitude. Il tombe entre les blindés allemands et la ville de Namur, dans une zone tenue par des soldats de la courageuse armée belge, lesquels ont peine à croire que des Français combattent l'ennemi commun dans le ciel de Belgique. Après avoir, enfin, reconnu sa nationalité, ils le conduisent à la forteresse de Namur d'où il rejoint son Groupe. Plus tard, il sera fait citoyen d'honneur de Namur et sera décoré de l'Ordre de Léopold : (Rupied est alors le pilote d'une des deux patrouilles du III/7 détachées au III/2 du 11 au 13 mai 1940).

*(*) Confusion avec le **30 mars 1940,** première perte d'un Morane (MS.406 n°811 "N-840") lors d'un combat contre des Me 110.*

Revenu à son Groupe le 20 mai, il reprend le combat … ~~et son avion est de nouveau endommagé, le 21 mai, au cours d'un combat inégal contre un ennemi qui bénéficie toujours de la supériorité du nombre et du matériel~~.

Note FXB : On peut signaler que le 15 juin à Vichy, il détruit son Morane MS-406 n°356 en se retournant à l'atterrissage

En six semaines de combats, son Groupe remporte plus de 20 victoires, mais perd 17 pilotes tués ou blessés, soit la moitié de son effectif. Ces chiffres sont à l'image du palmarès de la chasse française. Au cours de cette période, sur 572 pilotes engagés, 166 sont tués et 144 blessés, la plupart grièvement, soit un taux de pertes de 41 %. Mais ils remportent près de 1000 victoires.

Le général Galland, l'as allemand aux 104 victoires sur le front occidental, reconnaîtra que la Luftwaffe fut affaiblie à un tel point qu'il lui fallut six semaines pour recompléter ses effectifs avant de se lancer à l'assaut de l'Angleterre où la Royal Air Force avait profité de ce répit pour se préparer au deuxième acte de la guerre aérienne que fut la bataille dite d'Angleterre. L'as allemand Gollob qui, au cours de ses combats aériens avait pu juger ses adversaires, et singulièrement les Français en 1940, classait ainsi, avec l'approbation de Galland, les pilotes de chasse : en tête l'Allemand, puis, dans l'ordre, le Français, l'Anglais, l'Américain, le Russe.

Le devoir de mémoire, indissociable du devoir de vérité, exigeait de rendre ici hommage à ces chasseurs français qui, dans leurs rangs, comptaient le sous-lieutenant Rupied.

Lorsque l'Armistice entre en vigueur le 25 juin 1940, le Groupe III/7 se trouve à Toulouse où ses pilotes doivent se transformer sur Dewoitine 520. Mais le Groupe est dissous sur place, alors que nombre d'autres unités aériennes plus heureuses ont pu se replier en Afrique du Nord. Yves Rupied est alors muté à Lyon au Groupe de chasse I/1 puis à Dakar au Groupe de chasse I/4 équipé du Curtiss P-36.

Dakar a été attaqué en septembre 1940 par les Britanniques qui avaient déjà attaqué la flotte française le 3 juillet 1940, à Mers-el-Kébir, tuant 1297 marins. Le contentieux franco-britannique est donc suffisamment lourd pour interdire à tout avion anglais d'entrer dans l'espace français. C'est en exécution de cette interdiction que, le 13 août 1942, le lieutenant Yves Rupied et son équipier le lieutenant Alain Thomas, interceptent et détruisent, au large de Dakar, un Wellington de la Royal Air Force. Mais son équipier ayant été touché et contraint de se parachuter en mer, il tourne au-dessus du naufragé et lance un appel qui sera vain. Lui-même rentre à sa base à l'extrême limite de son autonomie de vol.

Nota 1 FXB *: La narration de cet épisode, qui voit un équipier de Yves Rupied être abattu par un avion anglais quelques mois avant le débarquement des Alliés en A.F.N, est le maillon qui permet de comprendre un des chapitres du roman de Marc LISSY (alias Marcelin LABAS). Rupied en voudra toute sa vie au commandant STEHLIN d'avoir refusé d'envoyer une patrouille de relève : voir ci-dessous…*

Il restera très marqué par ce drame inscrit dans un contexte politique qui doit être évoqué. Car les nouvelles générations peuvent ne pas comprendre comment des chasseurs français, dont l'ennemi principal demeurait l'Allemand, ont été amené à combattre des Britanniques qui les attaquaient ou violaient un espace aérien dont la défense était imposée par la Convention d'armistice de juin 1940. Et cette convention devait être respectée, car toute transgression de ses clauses eût entraîné l'occupation immédiate par la Wehrmacht de l'Afrique du Nord.

Dans son témoignage oral, enregistré au Service historique de l'Armée de l'Air, le général Rupied exprime clairement que le devoir était alors d'obéir. Une obéissance dont le plus bel exemple fut donné par la fameuse armée d'Afrique dont la stratégie d'attente fut couronnée, en novembre 1942, par le débarquement allié sur la plate-forme du Maghreb qu'elle avait su conserver.

Alors commence la marche triomphale des forces alliées qui, après avoir vaincu la Wehrmacht en Tunisie, vont reprendre la Sicile, la Sardaigne, la Corse, l'Italie, puis la Provence avant de remonter la vallée du Rhône et se trouver au-delà du Rhin lors de la capitulation allemande, le 8 mai 1945.

Marche rapide, car la formidable Wehrmacht s'écroule sous les coups des forces alliées et de l'armée Rouge. Les combats aériens sont rares. La Luftwaffe concentre ses unités de chasse restantes sur le front de l'Est et au-dessus du territoire du Reich. Mais la DCA est intense au-dessus des objectifs fixés aux chasseurs-bombardiers P-47 du Groupe III/6 dont une escadrille est commandée par le capitaine Rupied, surnommé « le Brigadier .

Nota 2 FXB *: On en est à ce moment du résumé de la carrière de Rupied* ***en 1945 au-dessus de L'Allemagne****… et sa chronologie continue* ***un an plus tôt en A.F.N. ! …***

… et le général de GROIGNEC continue son hommage ainsi !!! :

C'est par miracle qu'il survit, le 7 février 1944, à la tombée de la nuit, alors qu'il assurait, avec son escadrille équipée de P-39, une protection de convoi maritime en Méditerranée, son moteur le lâche. Il se parachute et reste toute la nuit dans son dinghy. Une vedette anglaise le récupérera le lendemain matin à 10 heures. Son camarade Marc Lissy, dans son bel

ouvrage intitulé “Chasseurs, mes frères”, écrit à ce sujet : « Le soir, le Brigadier se changea. Le lendemain matin, à cinq heures, il repartit en mission ».

Tel était Yves Rupied que son commandant de Groupe notait : « Fin et racé. Tenait son monde par son charme et son esprit, tout en étant brillant et gonflé en vol ».

Nota 3 FXB : *Le Général le Groignec, **dans l'erreur**, la sienne… ou celle de celui qui a rédigé pour lui cette allocution, reprend alors presque mot à mot quelques phrases extraites sans précaution de **« Chasseurs mes Frères »**, le roman iconique de **Marc LISSY** (lieutenant **Marcelin LABAS** du GC III/6 en fait). Elles commencent par : « Te souviens-tu du 7 févier 1944 ? » C'est la démonstration que l'auteur de l'ouvrage a bien mélangé certains événements dans celui-ci, en les attribuant à un seul de ses héros et en les déplaçant dans le temps et l'espace. Le fait que Yves Rupied ait été **« très marqué »** d'avoir tourné en 1942 au-dessus du dinghy de son équipier naufragé, le lieutenant Alain Thomas* (voir page 12)*, et lancé un appel en vain était sans doute connu de Marcelin LABAS. Il a trouvé ainsi l'occasion de faire un joli clin d'œil à son ancien chef d'escadrille ! : « Nous savions tous, lors de nos périlleuses missions nocturnes au-dessus de la Méditerranée où aucun de nos poils étaient sec, que celui qui nous guidait pensait surtout à nous ramener à bon port, sans revivre son cauchemar : savoir l'un d'entre nous perdu sur un minuscule radeau pneumatique à attendre d'hypothétiques secours… » Et ce texte devient une sorte de figure allégorique qui lui a aussi permis d'écrire en hommage ce très fort épilogue : **« Le lendemain matin, à cinq heures, il repartait en mission »** …*

*C'est ainsi que des faits deviennent historiques quand ceux qui les énoncent et qui ont une grande notoriété, comme ici le général de Groignec, se trompent, même de bonne foi… Yves Rupied n'a jamais perdu un Bell P-39 en A.F.N, et il n'a même jamais eu à sauter en parachute au-dessus de l'eau… seulement une hantise, pour lui et **surtout pour ses pilotes** !*

Lire en complément : **Chasseurs mes Frères – Citations et observations**

Lorsque cessent les opérations contre l'Allemagne, il est titulaire de 6 citations et a été fait Chevalier de la Légion d'Honneur à titre de guerre. Quarante-quatre des cent officiers de sa promotion sont tombés au champ d'honneur ou en service aérien commandé.

Après une courte pause et une transformation sur Mosquito, le capitaine Rupied, à la tête du Groupe de chasse I/3 stationné à Rabat, fait mouvement sur l'Indochine où le Vietminh, appuyé militairement par les communistes chinois, a décidé, en décembre 1946, d'étendre ses actions hostiles. Il gardera un profond souvenir des six mois d'opérations de guerre qu'il effectue sur ce théâtre lointain. Car il a aimé cette terre et ce peuple déchiré dans une lutte fratricide.

Le 9 juin 1947, il revient à Rabat avec son Groupe. La paix revenue, il fonde, en 1948, un foyer heureux et chrétien dont quatre enfants vont naître. Sa carrière de guerrier est achevée. Ainsi les événements en ont-ils décidé. Mais sa carrière militaire se poursuit.

Après avoir commandé l'Ecole de chasse de Meknès, il sert au 3ème bureau de l'Etat-major de l'armée de l'Air, puis il est placé à la tête de l'une des premières escadres de chasse équipées d'avions à réaction. Mais le temps est venu de servir en état-major. On doit à la vérité de dire son peu de goût pour des activités qui, maintenant, l'éloignent de la piste et des escadrilles.

Il est successivement affecté à la Communauté européenne de défense, puis au Commandement Sud-Europe de l'OTAN à Naples. L'un de ses meilleurs souvenirs est attaché à son affectation à Potsdam, au sein de la mission militaire auprès du Commandement soviétique. Puis un séjour au 2ème bureau de l'Etat-major de l'armée de l'Air le prépare au poste d'attaché de l'Air au Canada où il restera trois ans. Enfin, dans le cadre de la participation de l'armée de l'Air aux Assemblées législatives, il est affecté à la Commission de défense militaire au Sénat, effectuant à ce titre de nombreuses missions en France et à l'étranger, notamment au Mexique et aux Etats-Unis.

Promu Général, il quitte le harnois au début des années 70, au terme de 35 années de services exceptionnels. Mais sa volonté et sa soif de servir ne l'ont pas quitté. Aussi, parallèlement à une deuxième carrière dans le secteur civil, il participe aux activités de la Fondation Claude Pompidou qui apporte son aide aux enfants handicapés et aux personnes âgées. Par ce choix, il affirme ses sentiments de dévouement et de charité propres aux chrétiens. C'est en chrétien qu'il quitte ce monde et les siens, le 11 février, au moment où il se préparait à se rendre à l'office dominical.

Madame, vos amis qui vous entourent, et les quelques camarades survivants de la promotion d'Yves, vous ont déjà exprimé, ainsi qu'à vos enfants et petits-enfants, leur affectueuse sympathie dans votre deuil. Ils sont venus, aujourd'hui, vous dire qu'ils n'oublient pas celui qui fut votre fidèle compagnon durant plus d'un demi-siècle. Les vieux soldats, dit-on ne meurent jamais. Ils survivent dans leurs enfants qu'ils ont enseignés par leur exemple. Ainsi leur tombeau demeure à jamais le cœur des vivants.

Général Jacques le Groignec
(École de l'Air, 1937- Promotion Mézergues)

Lieutenant Alain Marie Jean THOMAS *(*)*

GC I/4

Citation à l'ordre de l'armée aérienne (10/10/942)

« Jeune officier pilote de chasse très doué, d'une haute valeur morale et d'un cran remarquable. Le 13 août 1942, a trouvé une mort glorieuse, en combat aérien, en attaquant avec une fougue magnifique et en contraignant à atterrir en territoire ami un avion adverse puissamment armée qui survolait les eaux territoriales. A la suite de cette attaque audacieuse, son avion étant désemparé par le tir de l'adversaire, s'est parachuté et a péri en mer au large de Dakar. »

Cette citation a annulé et remplacé celle à l'ordre de la division aérienne accordée le 17 août 1942 par le général commandant de l'air en Afrique occidentale française.

(*) Informations via le site d'Albin Denis

Yves Rupied

1938 – École de L'air
Versailles
Sous-lieutenant

1940 – GC III/7
Toulouse
Sous-lieutenant

1942 – GC I/4
Dakar
Lieutenant

Lire aussi : **Le raid du GCIII/6 à Cassaigne et Lapasset**

Cette page est une annexe à la troisième partie de :

L'Histoire des Hommes du GC III/6

faisant partie du

Site personnel de François-Xavier BIBERT