



EV1 Jean Michel LENGLET
Groupe de Chasse III/6 « ROUSSILLON »
2^{ème} Escadrille
Juin 1944 - Juin 1945



Marie Hélène du PARC LOCMARIA
François-Xavier BIBERT
Octobre 2024

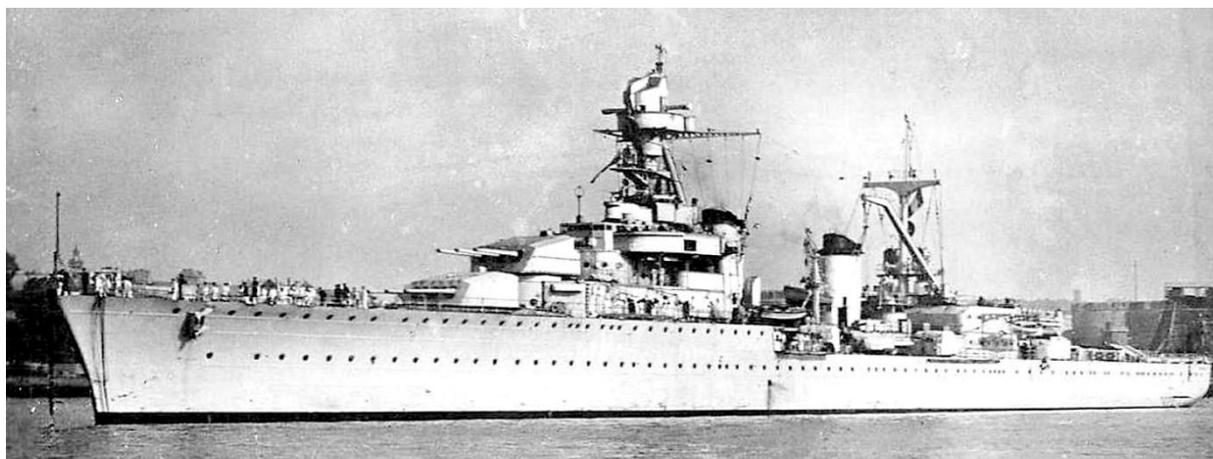
Un « MARIN » dans « L'ARMÉE DE L'AIR »

Enseigne de Vaisseau de 1^{ère} classe Jean Michel LENGLET

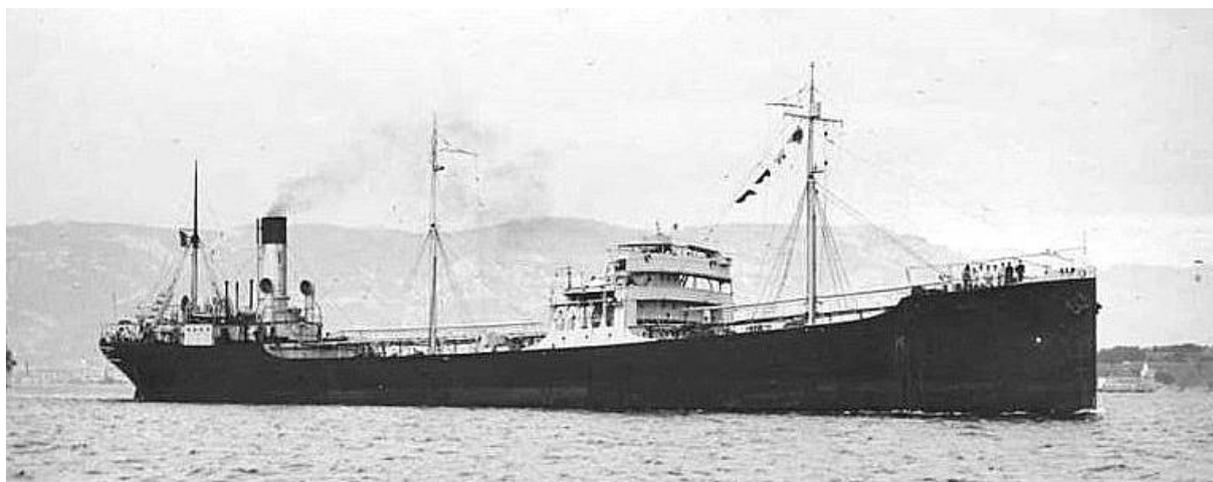
Au Groupe de Chasse GC III/6 « Roussillon » en 1944/1945

Quand les Allemands envahissent la zone libre le 11 novembre 1942, Jean Michel LENGLET (JML), jeune diplômé de l'École Navale, âgé de 23 ans, est enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe breveté pilote de « l'Aéronautique Navale » depuis moins d'un mois...

Après différentes affectations en mer de janvier 1940 à octobre 1941, d'abord sur le croiseur de 7.500 tonnes « La Marseillaise » puis sur le pétrolier ravitailleur « La Garonne », ces navires sont maintenant immobilisés à Toulon, et faute de pouvoir naviguer il s'est porté volontaire pour rejoindre « l'Aéronautique Navale ». Il est donc admis à Salon-de-Provence (Brigade « Marine ») en octobre 1941 (promotion 1941/1942) pour passer le brevet de pilote.

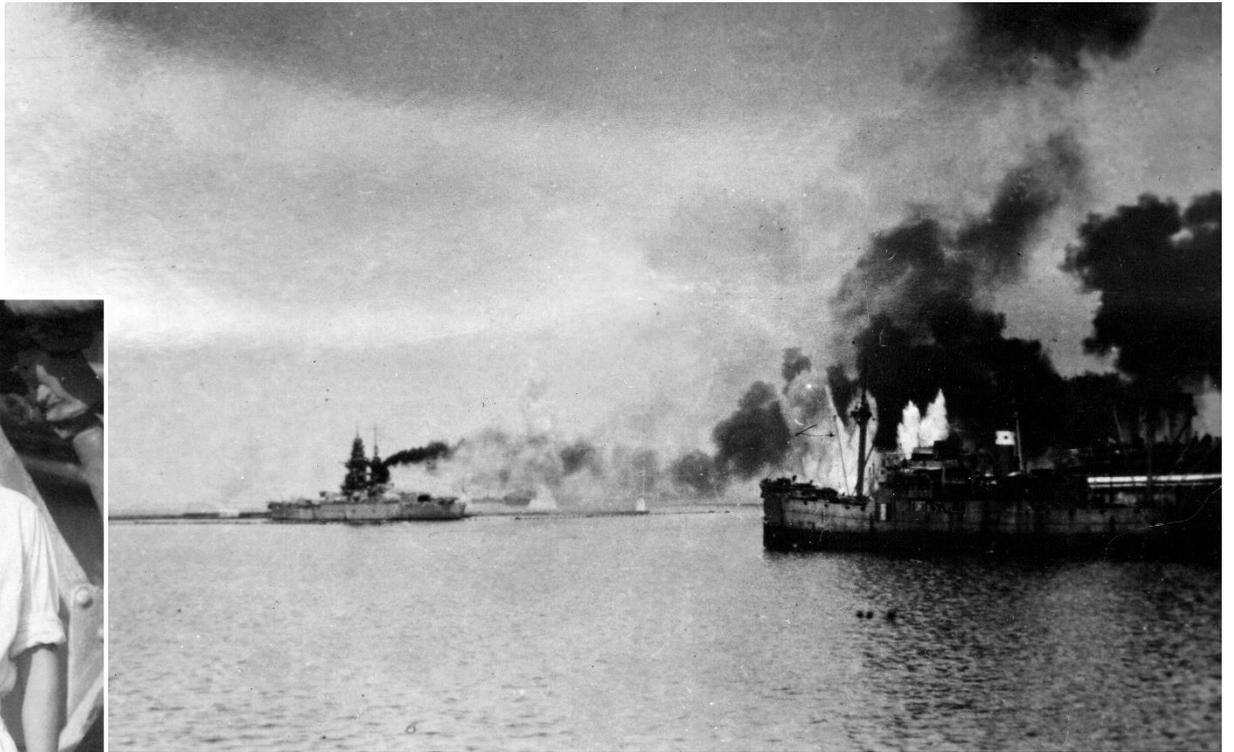


Croiseur léger « La Marseillaise » - Irrécupérable après le sabordage de la flotte à Toulon le 27 novembre 1942

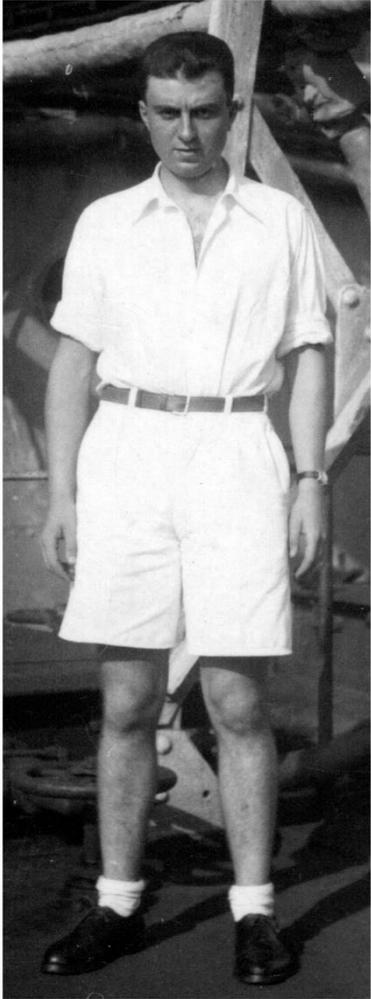


Pétrolier ravitailleur « Garonne » - Jean Michel LENGLET est à son bord dans la rade de Dakar pendant l'attaque anglaise du 23 au 25 septembre 1940. Échappant au sabordage de la Flotte de novembre 1942, il est désarmé puis coulé par un bombardement de l'U.S Air Force en mars 1944.

23 SEPTEMBRE 1940
ATTAQUE de la FLOTTE FRANÇAISE à DAKAR par la « ROYAL NAVY »

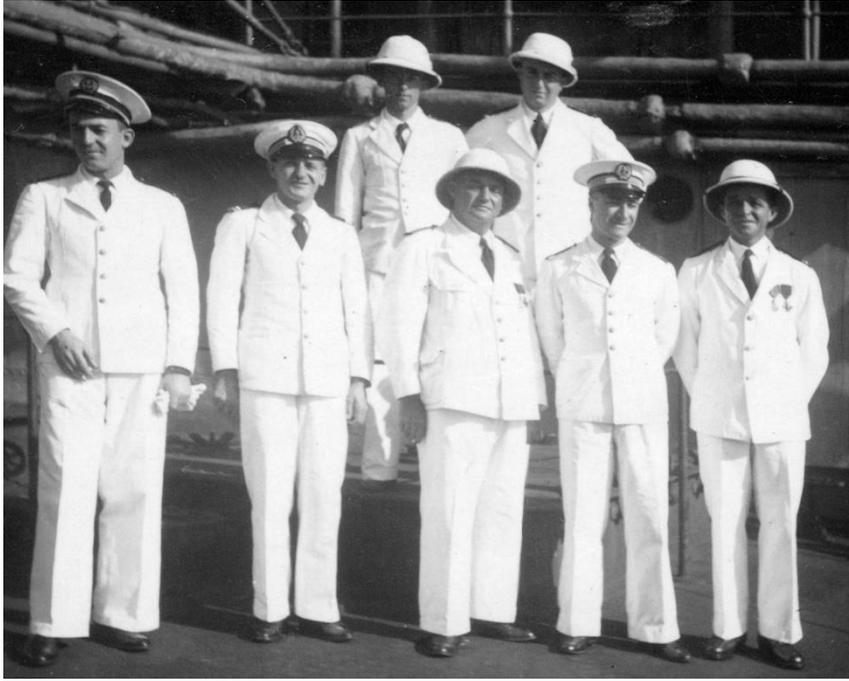


Au fond, le cuirassé « Richelieu » est atteint



**A droite, le pétrolier « Garonne » peut sortir de la rade
L'EV1 LENGLET est à bord**

Photographies de l'album personnel de Jean Michel Lenglet



Dakar 1941
État-major du pétrolier "Garonne" :
En haut
DUBUISSON – LENGLET
En bas
SÉNAT – GALLÉ - MOREAU (Cdt),
COPIN (Médecin) - DROUAL

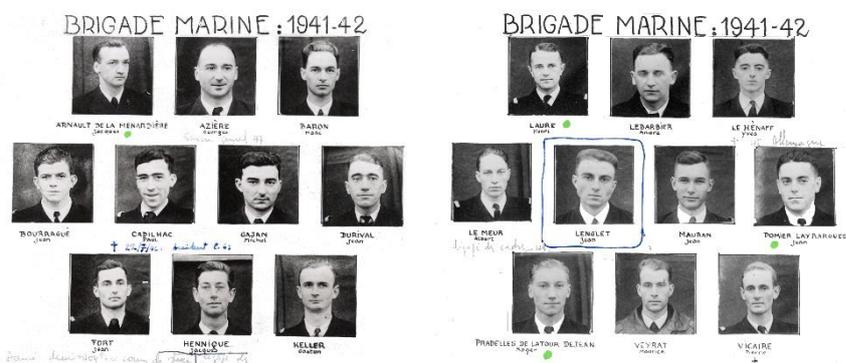


Dakar 1941
Équipe de foot du "Garonne"
En haut :
ARGOULD (caché), ANIORTE,
LENGLET, GAUTRONNEAU,
CORLER, DABAT, GATLE
En bas :
BERTHIER, REIGNIER, ANNE,
BOCH, NAUGRÉ



Dakar 1941
Pétrolier "Garonne"
À droite :
Enseigne de Vaisseau
Jean Michel LENGLET

Il obtient d'abord son brevet de pilote d'avion terrestre fin mars 1942 et termine ensuite avec succès en juillet 1942 sa spécialisation de « chasseur » sous les ordres du capitaine ACCART.



Mars 1942 – Salon de Provence – Jean Michel LENGLET sur Morane-Saulnier MS 315

Photographies de l'album personnel de Jean Michel Lenglet

De retour dans la Marine à Saint-Raphaël JML suit d'abord un stage de perfectionnement comme observateur, puis la formation spécialisée réglementaire de pilote d'hydravion. Il vole pour cela sur le désuet Cams 37, puis sur le Latécoère 298. Il apprécie particulièrement les vols d'entraînement au tir et au torpillage, mais ils sont en nombre très limité. Il acquiert aussi quelques notions de pilotage sans visibilité (P.S.V).

Mais bientôt c'est le débarquement des Anglo-Américains sur les plages en Afrique du Nord (opération « Torch »), l'invasion de la Zone Libre de la France par les Allemands et l'occupation de toutes les bases de la Marine par la Wehrmacht.

Sur l'ordre de l'Amirauté, la plus grande partie de la flotte française se saborde à Toulon le 27 novembre 1942 et Jean Michel LENGLET est alors mis en congé d'Armistice comme la plupart de ses camarades Marins présents en France occupée...



Latécoère 298 de l'Aéronautique navale »

JML se décide alors à tout mettre en œuvre pour rejoindre l'A.F.N. où petit à petit « l'Armée de l'Armistice de l'État-Français » est rééquipée par les Anglais ou les Américains pour reprendre le combat contre les forces de l'Axe, en absorbant petit à petit, mais avec de grandes difficultés, les unités de la France-Libre d'Afrique.

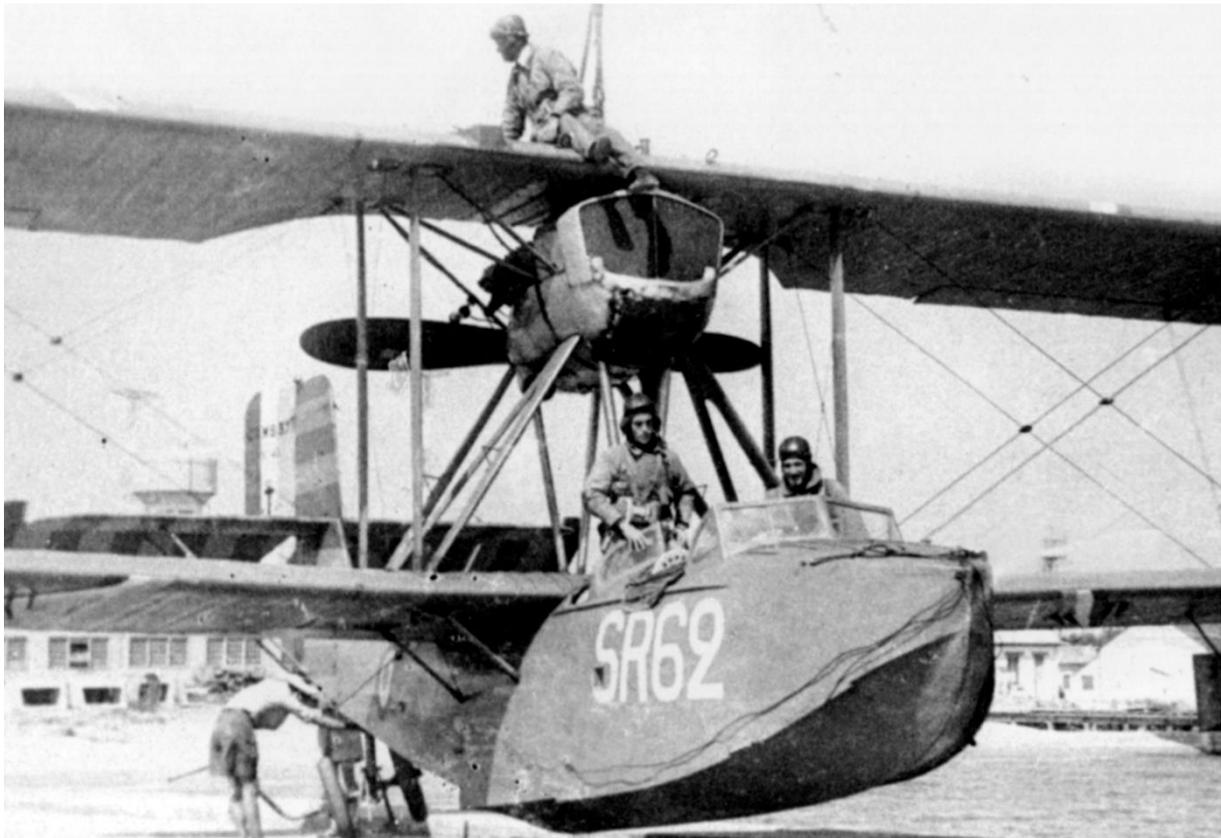
Une première tentative d'évasion par l'Espagne le 16 mai 1943 à Perpignan échoue. Arrêté le lendemain par la Gestapo au Boulou, il passe 15 jours emprisonné à la citadelle de Perpignan où il fait alors cause commune avec un aviateur de réserve de son âge, François CURIS de Lyon. Ils réussissent tous deux à s'échapper du train, qui roulait vers Compiègne, à la sortie de la gare de Toulouse.

Après diverses péripéties, sa seconde tentative sera la bonne. Il part à pied de Foix le 17 août 1943 avec un groupe de 10 officiers de la Coloniale et de médecins. En tant que pilote, il est pris en charge par une organisation britannique en Andorre, gagne Barcelone et atteint finalement Alger Maison-Blanche le 16 octobre 1943 ; en partie à pied, en train, en voiture ou en carriole, via Séville, le Portugal, puis en bateau sur le cargo belge « René Paul » de Lisbonne jusqu'à Gibraltar (13/09/1943) d'où il peut traverser la Méditerranée dans un Douglas C-47 américain.

Dans une lettre qu'il n'a jamais envoyée, mais conservée, il écrit alors :

« ... Et moi qu'ai-je fait ? Huit jours encore, huit longs jours je suis resté en France entre Toulouse, Foix et Perpignan. Et puis un jour enfin je suis parti. Dès lors j'ai vécu une vie mouvementée, colorée et pourtant impatiente. J'ai marché dans les Pyrénées, j'ai traversé l'Espagne en auto j'ai de nouveau marché à la frontière portugaise et puis le bateau, l'avion et j'ai atterri à Alger. Depuis j'ai volé, beaucoup volé, toute ma vie a gravité autour des avions. J'ai été heureux, j'ai lutté, j'ai eu peur oh seulement de la mer et du ciel car je n'ai encore jamais vu l'ennemi ... »

Nota : Tout cet épisode passionnant de la vie de Jean Michel LENGLET a fait l'objet d'une publication : [« Les Cahiers de l'ARDHAN » n° 32 de 2017](#)

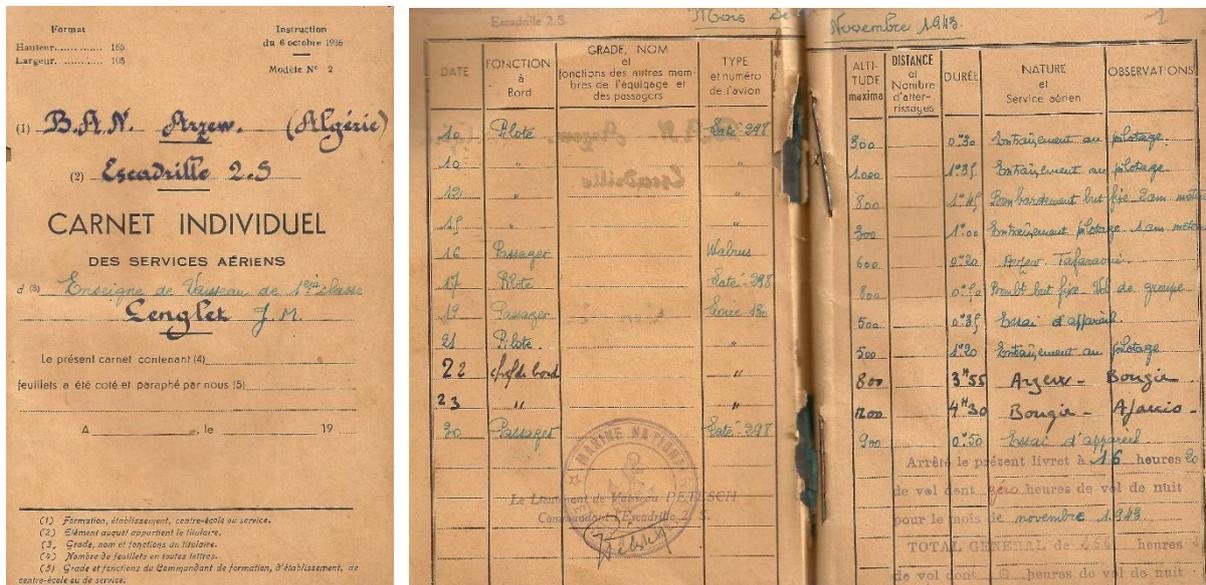


**Saint-Raphaël - Août 1942 - Fin du stage - Hydravion Cams 37
EV1 Georges AZIÈRE et Jean POMIER-LAYRARGUES (collection MAUBAN)**



**Berre- Décembre 1942 - Après l'invasion de la zone libre - Escadrille 4T
Hydravions Latécoère Laté 298 gardés par une sentinelle allemande (collection MUTIN)**

L'Aéronautique Navale lui avait promis d'abord une affectation à la Flottille 1F après un stage de réentraînement, mais impatient de voler au plus vite, il se fait affecter au « Laté » d'Arzew à côté d'Oran où il arrive le 17 novembre après un séjour d'un mois à Alger. Il y a un an, jour pour jour qu'il n'a plus volé !



**Premier carnet de vol de l'enseigne de vaisseau de 1^{ère} classe Jean Michel LENGLET
Novembre 1943 - B.A.N. d'Arzew - Escadrille 2S**

**CARNET de VOL de l'ENSEIGNE DE VAISSEAU JEAN MICHEL LENGLET
Après son arrivée en AFN en 1943**

Novembre 1943

Date	Fonction à bord	Grade - Nom - Fonction des autres membres de l'équipage et des passagers	Type et numéro de l'avion	Altitude maxima	Distance et nombre d'atterrissage	Durée	Nature de Service Aérien
10/11/1943	pilote		Laté 298	300		0.30	Entraînement au pilotage
10/11/1943	pilote		Laté 298	1000		1.35	Entraînement au pilotage
12/11/1943	pilote		Laté 298	800		1.45	Bombardement but fixe 2 arr moteur
15/11/1943	pilote		Laté 298	200		1.00	Entraînement au pilotage 1 arr moteur
16/11/1943	passager		Walrus	600		0.20	Arzew - Tarafouai
17/11/1943	pilote		Laté 298	800		0.50	Bombardement but fixe Vol de groupe
19/11/1943	passager		Loire 130	500		0.35	Essai appareil
21/11/1943	pilote		Loire 130	500		1.20	Entraînement au pilotage
22/11/1943	chef de bord		Loire 130	800		3.55	Arzew - Bougie
23/11/1943	chef de bord		Loire 130	1200		1.30	Bougie - Ajaccio
30/11/1943	Passager		Laté 298	900		0.50	Essai d'appareil
		LV PETESCH commandant de l'Escadrille 2S			Novembre 1943	16.20	

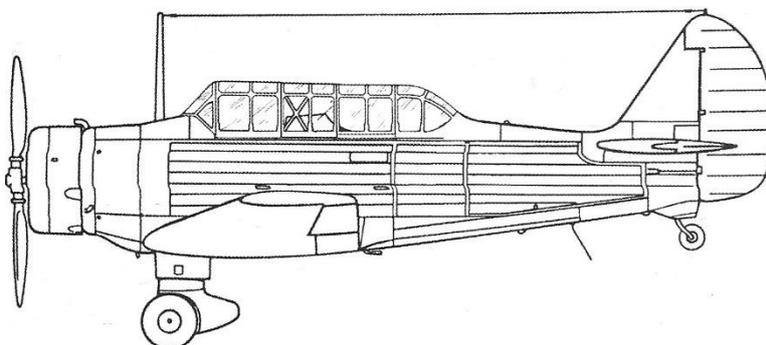
Du 10 novembre au 4 février 1944, à la BAN d'Arzew, il vole régulièrement aux commandes de Laté 298 (*Entraînement + 7 missions de guerre de recherche de sous-marins*), et aussi sur Loire 130, effectuant un total de 43h 35 de vol, le lieutenant de vaisseau PETECH étant le commandant la 2S.



Loire 130

Décembre 1943

Date	Fonction à bord	Grade - Nom - Fonction des autres membres de l'équipage et des passagers	Type et numéro de l'avion	Altitude maxima	Distance et nombre d'atterrissage	Durée	Nature de Service Aérien
04/12/1943	pilote		Laté 298 2.S-6	1400		1.00	Entraînement vol de group
05/12/1943	pilote		2.S-1	500		0.20	Recherches de mine dans l'avant-port
08/12/1943	pilote		2.S-3	500		3.40	Patrouille contre sous-marins zone Oran – Cap Caxine
09/12/1943	pilote		2.S-7	1100		0.50	Bombardement réel sur but remorqué
16/12/1943	pilote		2.S-6	1000		0.50	Bombardement réel sur but remorqué – Vol de groupe
21/12/1943	pilote		2.S-6	700		0.55	Reconnaissance de sous-marins sur le sanctuaire
24/12/1943	pilote		2.S-1	400		4.00	Patrouille contre sous-marins
30/12/1943	pilote		2.S-7	400		3.30	Patrouille contre sous-marins
31/12/1943	pilote		2.S-7	600		3.00	Patrouille contre sous-marins
		LV PETESCH commandant de l'Escadrille 2S			Décembre 1943	18.05	



North American NAA57

Janvier 1944

Date	Fonction à bord	Grade - Nom - Fonction des autres membres de l'équipage et des passagers	Type et numéro de l'avion	Altitude maxima	Distance et nombre d'atterrissage	Durée	Nature de Service Aérien
07/01/1944	passager		N.A.A.	900		1.10	Vol en patrouille
17/01/1944	pilote		Laté 298	400		4.05	Patrouille contre sous-marins
30/01/1944	pilote		Laté 298	400		0.35	Double commande
30/01/1944	pilote		Laté 298	1200		3.20	Patrouille contre sous-marins
		LV PETESCH commandant de l'Escadrille 2S			Janvier 1944	9.10	

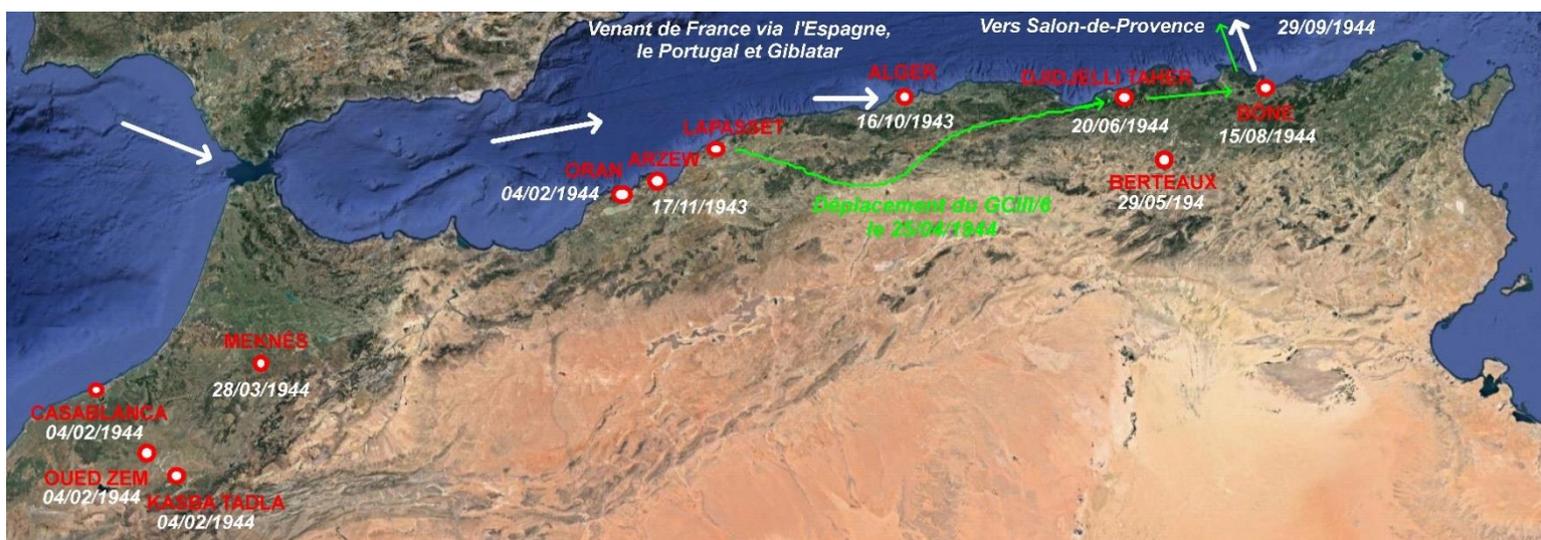
Dans ses courriers il qualifie ces 3 mois de plutôt agréables, signalant simplement 2 pépins notables : une fuite d'huile et le lendemain avec le même avion une fuite d'eau provoquant le siphonage... mais pouvant à chaque fois rentrer à la Base sans être obligé de se poser au large...



KASBA -TADLA – MEKNÈS

En école, du 08/02/1944- au 25/05/1944

En janvier, il apprend qu'il va être envoyé en formation à l'école de Kasba-Tadla, 200 km au sud-est de Casablanca au Maroc, premier passage obligé pour devenir pilote de de chasse. Le 4 février 1944 il part d'Oran en avion jusqu'à Casablanca, puis à Oued Zem en train et en autocar jusqu'à sa destination finale...



Jean Michel LENGLET : d'Arzew (Marine) à Bône, via Kasba Tadla (perfectionnement pour l'Armée de l'Air), Meknès (C.I.C.), Berteaux (formation P-39) et Djidjelli-Taher (GC III/6)

Il y retrouve trois de ses camarades du stage de pilote à Saint-Raphaël en 1942 : Jacques ARNAULT de LA MENARDIÈRE (« Lam » ou « Le Ménardier », École Navale, futur contre-amiral, 1917/2009), Roger PRADELLES de LATOUR-DEJEAN (« Toto », École Navale, 1917/1965) et Jean POMIER-LAYRARGUES (« La Pom », École Navale, futur contre-amiral, 1918/1999) ; le frère de ce dernier, René, sous-lieutenant de l'Armée de l'Air (École de l'Air 1937) étant Mort pour la France (MPF) à Beauvais le 5 juin 1940 aux commandes de son Dewoitine 520 n°266 du GC II/7...

Après quelques péripéties administratives, ce n'est que le 8 février qu'il peut commencer un « hors-stage » prévu pour 3 semaines mais qui en durera finalement 7. Il vole sur Stampe SV4, Morane Saulnier MS.230 et 315, North American AA, Douglas A-24, Cessna C-78 « Bobcat », Curtiss P-36 « Hawk » et H.75.

Le 25 mars 1944, il retourne à Casablanca où il passe 3 jours au calme avant de rejoindre le **C.I.C. de Meknès (Centre d'Instruction à la Chasse)**, second passage obligé de deux mois....

Dans ses courriers, il parle d'un stage très sympathique ; vie facile avec la ville toute proche, piscine, restaurants, ambiance agréable et programme de vols réguliers et bien organisés, surtout sur Douglas A-24 et Curtiss P-36 ; ces derniers étant néanmoins en assez mauvais état.

Février 1944 – Kasba-Tadla – Escadron d'Entraînement

Date	Fonction à bord	Grade - Nom - Fonction des autres membres de l'équipage et des passagers	Type et numéro de l'avion	Altitude maxima	Distance et nombre d'atterrissage	Durée	Nature de Service Aérien
09/02/1944	pilote	a/c Meton (1)	MS.315 129	400	2	0.20	Contrôle
09/02/1944	pilote		MS.315 129	400	3	0.30	Vol seul
10/02/1944	pilote	adj Buol	MS.230 336	1000	2	0.30	P.T.S.
10/02/1944	pilote	adj Buol	336	1000	2	0.30	P.T.S.
10/02/1944	pilote	a/c Meton	336	800	1	0.25	Vol seul – P.T.S.
11/02/1944	pilote		336	1000	3	1.00	Vol seul
12/02/1944	pilote	s/c Poulon	871	1000	1	0.50	Double commande - Voltige
13/02/1944	pilote	s/c Poulon	542	1000	1	0.35	Double commande - Voltige
13/02/1944	pilote		542	1000	1	0.30	Vol seul - Voltige
13/02/1944	pilote	s/c Poulon	Stampe 5	700	1	0.30	Vol inversé
14/02/1944	pilote	s/c Poulon	MS.230 138	1000	1	0.45	Double commande - Voltige
14/02/1944	pilote	s/c Poulon	Stampe 18	700	1	0.35	Vol inversé
15/02/1944	pilote	s/c Poulon	NAA 107	1000	4	1.00	Double commande
16/02/1944	pilote	s/c Poulon	NAA 107	500	4	1.00	Double commande
16/02/1944	pilote	s/c Poulon	NAA 107	1000	4	0.55	P.T.S.
16/02/1944	pilote	sgt Jarry (passager)	NAA 107	600	2	0.49	Lâcher
17/02/1944	pilote	sgt Leroux (passager)	NAA 107	600	1	0.40	Vol seul
17/02/1944	passager	asp Daire (pilote)	NAA 107	500	4	0.50	Entraînement
17/02/1944	pilote	asp Daire (passager)	NAA 107	1200	4	0.55	P.T.S.
18/02/1944	pilote		NAA 107	400	1	0.15	Convoyage
18/02/1944	pilote		NAA 186	1200	2	0.10	P.T.S.
18/02/1944	pilote		NAA 194	500	3	0.45	Convoyage
19/02/1944	pilote		P-36 321	2700	2	1.00	Entraînement
19/02/1944	pilote		NAA 189	1200	1	0.20	Vol seul
21/02/1944	2 ^{ème} pilote	1 ^{er} p. a/c Deregnancourt	C-78 365	2000	1	1.00	Lâcher P.T.S.
21/02/1944	1 ^{er} pilote	2 ^{ème} p. a/c Deregnancourt	C-78 365	2000	1	0.30	P.S.V.
22/02/1944	1 ^{er} pilote	2 ^{ème} p. Le Roux	C-78 447	1000	1	0.35	P.S.V.
22/02/1944	2 ^{ème} pilote	1 ^{er} p. Le Roux	C-78 447	1000	1	1.15	P.S.V.
		cne REIX commandant l'Escadron d'Entraînement de Meknès			TOTAL	19.30	

Extrait du carnet de vol de l'Enseigne de Vaisseau Jean Michel LENGLET à l'Escadron d'Entraînement de Kasba-Tadla pour février 1944. Ce document permet de se faire une idée de ce qu'était le programme d'entraînement des pilotes français reprenant du service après le débarquement anglo-américain en A.F.N. et la reprise des hostilités de « l'armée de l'armistice ».

[Voir les carnets de vol de Jean Michel Lenglet de 1943 à 1945](#)

BERTEAUX

Entraînement sur P-39, du 01/06 1944 au 15/07/1945 01-06

Prévenu tardivement pour son départ vers le « Centre de Training U.S. » de Berteaux, près de Constantine en Algérie, afin d'être opérationnel en unité combattante sur Bell P-39 « Airacobra », il quitte Meknès le 25 mai de bonne heure sur un quadrimoteur français Bloch 160, mais sans avoir pu régler quelques problèmes d'intendance pour ses livres, son linge, etc...

Après une escale à Boufarik près d'Alger, le gros avion se pose sur la base américaine de Berteaux, à 40km au nord-est de Constantine, après un vol d'environ 1.400 km.

Toujours par ses lettres, on apprend que, par rapport aux organisations très approximatives des centres français, le « training » U.S. de Berteaux fait figure de modèle ! Il dort sous la tente réglementaire avec deux bons copains. Ils ont chacun un lit de camp et 5 couvertures. Au milieu, une table avec un banc. Il découvre et décrit le système du « self-service » :

« ... Les repas se prennent au mess à des heures fixes entre deux limites. Cela se passe de la manière suivante : on prend juste après l'entrée, une assiette en fer, un quart, une cuillère, fourchette et couteau. Nanti de ces ustensiles on passe devant un certain nombre de chaudrons ou plats contenant chacun une camelote différente. Un serveur armé d'une louche sert. On en prend ou on n'en prend pas, au choix. Les ingrédients comme la boisson (essentiellement variée allant du chocolat glacé au lemon), le pain, beurre, sauces sont sur les tables. On va s'installer à une place vide. On avale sa ration et on s'en va. Le tout dure rarement plus de dix minutes. La nourriture à base de conserves est excellente ... »

Ses carnets de vol montrent que le rythme des entraînements est intensif : trente heures tous les dix jours en moyenne ! *« Les pilotes américains sont sympas, les types qui s'occupent de l'administration le sont beaucoup moins.... Le boulot aérien est sommaire ; on doit respecter des plans de vols préétablis dans les manuels sans pouvoir se permettre la moindre fantaisie ... ».*

A Berteaux se trouvent aussi des « Marins » de la 1F, unité dont l'avenir est incertain et que JML doit normalement rejoindre. Mais le 15 mai elle est dissoute du fait que l'US Navy refuse de la rééquiper sous le prétexte que la France ne possède plus de porte-avions opérationnel ! Sa vingtaine de pilotes répartis en 4 détachements, va être alors peu à peu affectée dans des GC de l'Armée de l'Air (II/6, III/6, I/7 et II/7).

GC III/6 – DJIDJELLI-TAHER et BÔNE-LES-SALINES

En Escadrille, dans une unité combattante de l'Armée de l'Air – 15 juillet 1944

C'est ainsi que cinq « Marins », sont désignés pour rejoindre en fin de stage le Groupe de Chasse GC III/6 spécialisé dans les fastidieuses missions de « Coastal Command » sur Bell P-39 « Airacobra ». Basé à Lapasset pendant l'hiver 43/44, il a été déplacé le 25 avril 1944 à Djidjelli-Taïher, sur la côte à 250 km à l'est d'Alger, en vue de la future reprise des combats sur le sol de France. Il constitue maintenant avec les Groupes I/4 « Navarre » et I/5 « Champagne » la 3^{ème} Escadre sous les ordres du commandant MONRAISSE.

L'enseigne de vaisseau Raoul De CARPENTIER et le maître André MAULANDI pour la 1^{ère} Escadrille (*masque grimaçant*), le lieutenant de Vaisseau Michel O'NEILL, l'enseigne de vaisseau Jean Michel LENGLET, le second maître Léon MARPAUD pour la 2^{ème} Escadrille (*masque souriant*) font ainsi la surprise aux pilotes de l'AA du III/6 de les rejoindre le 20 juin 1944. Le carnet de vol de JML fait état d'un transfert de Berteaux à Taïher le 19 à bord d'un North-American B-25 « Mitchell » US ; vol de 25 minutes.

« Ce sont des camarades très sympathiques qui seront rapidement adoptés... » dit l'historique du Groupe. !

A cette époque le III/6 est victime de multiples incidents avec ses anciens P-39N et les pilotes ne volent pas beaucoup en attendant que le Groupe touche ses nouveaux avions (P-39Q) un peu plus lourd mais mieux armés.



Bell P-39N du GC III/6 après son transfert à Meknès en août 1944

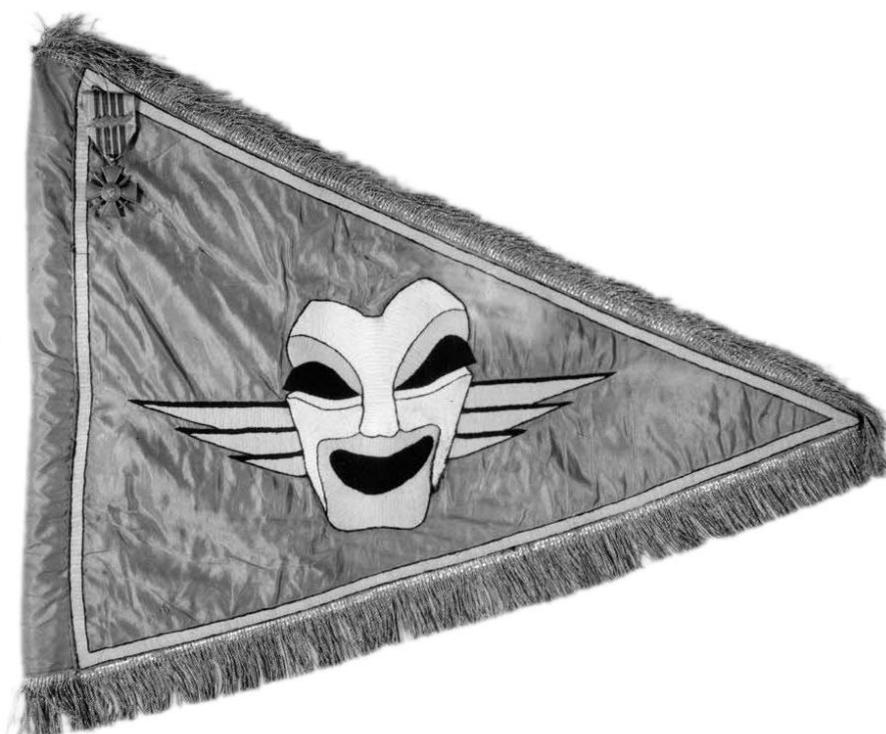
Le terrain de TAHER n'est qu'à 11km de la station balnéaire de DJIDJELLI, se sa plage, de son casino, et de ses plaisirs...

« Je reprends cette lettre après un intervalle d'une dizaine de jours. Il est vrai que la vie que nous menons ici ne favorise pas la concentration d'esprit. Une vraie vie de peintre en vacances. Lever le matin vers 7h ½, petit déjeuner, « discutage de coup », lavage de gamelle... conduisent normalement jusqu'aux environs de 8h 45. Un quart d'heure pour fumer une pipe et c'est l'heure de faire sa toilette. Un tuyau unique dont on règle le jet par un robinet... On s'envoie un grand coup d'eau fraîche sur le museau et on passe délicatement le tuyau au voisin en essayant de ne pas lui arroser les pieds. Pour mon compte je procède à cette opération en pantalon de pyjama et souliers américains. Quand j'ai terminé je suis régulièrement trempé...

La toilette terminée il ne reste plus qu'à attendre le GMC de 10 heures qui va nous conduire à la plage militaire. Nous partons conduits par le Commandant lui-même la plupart du temps. Les officiers ont leur maillot de bains. Les sous-offs eux ne se baignent pas. Ils descendent simplement en ville pour baguenauder. Arrêt en ville, puis nous continuons vers la plage militaire qui est à 5 minutes de là. Il est bien rare que nous ne prenions pas au passage une des charmantes pucelles chez qui nous sommes reçus. Le camion s'arrête en bordure du mur bas en ciment qui borde la route. La plage militaire ne mesure guère plus de 80 m resserrés entre les rochers, la villa Bertagna et la mer... »



**Photographie de 1945 du fanion original de la 1^{ère} Escadrille du GC III/6 « Roussillon »
Insigne « Masque « Grimaçant, ou sévère » (Tragédie)**



**Photographie de 1945 du fanion original de la 2^{ème} Escadrille du GC III/6 « Roussillon »
Insigne « Masque « Souriant, ou rieur » (Comédie)**

Le 15 août 1944, la 2^{ème} Escadrille de JML est déplacée sur le terrain de Bône-Salines pour remplacer le III/3 ; protection du port et des convois. Elle y reste un mois tandis que la 1^{ère} Escadrille y prend sa suite. Mais le 26 août tout le Groupe se retrouve rassemblé sur ce terrain afin d'y préparer son retour vers la France. Celui-ci se fait officiellement le 29 septembre, mais il y a quelques retardataires, c'est pourquoi le carnet de vol de JML indique que c'est le 30 septembre, aux commandes de son P-39 n°434 il vole de Bône à Cagliari en Sardaigne (1h 15), puis après avoir ravitaillé de Cagliari à Salon-de-Provence (2h 15).

Jean Michel LENGLET a rapporté dans ses valises un beau texte non daté qui pourrait avoir été écrit à la nuit tombante à Taher ou à Bône : lors d'un magnifique coucher de soleil sur le terrain d'aviation il se souvient d'un matin ordinaire lors de son stage de pilotage à Kasba Tadla :

« Un jeu plus fort que celui du ciel. La lumière l'a guetté. Elle est d'abord concentrée dans un bloc de nuages. Il semble qu'un foyer gigantesque couve dans ses flancs. La flamme comprimée, tendue n'en peut sortir mais le gonfle de toutes parts de boursoufflures rougeoyantes. Puis tout doucement elles se vident comme des outres qu'on dégonfle encore quelques minutes et cet amas géant meurt vidé de tout son sang. Quelques lambeaux de lumière restent encore accrochés là-haut sur les collines de Bugeaud. Inexorablement la lumière fuit vers l'ouest. La mort en grisailles a pris le sol, noyé tous ces débris qui le souillaient. Les seules formes qu'on distingue sont les silhouettes, fuseaux relevés de cobras (Bell P-39 « Airacobra). Perdu dans cette nuit seul assis sur ma chaise bancale j'assiste impuissant à cette défaite.

La nuit est maintenant totale. Du ciel à la terre aucun lien ne subsiste et les lampes qui bordent le runway (piste) se confondraient avec les étoiles si elles n'étaient pas si rapprochées : une voie d'ombre bordée de lumière. De nouveau on peut imaginer la beauté de cette plaine. Tout a disparu dans une ouate noire sans contours, sans autres formes que celles que l'imagination se plaît à dessiner. Le silence aide à retrouver la beauté. Lui seul convient à cette aridité, à ce cirque bordé de mer et de montagnes. C'est l'heure où le vent de la mer a cessé et le chant des montagnes est trop lointain pour être perçu.

Je pense à une autre piste où j'ai passé des heures, il y a plusieurs mois au Maroc (sans doute Kasba Tadla). Je me revois, couché à plat ventre dans ma combinaison loqueteuse sur la terre crue. Les bras ramenés en avant, le menton posé sur mes deux mains croisées, une tige desséchée de chardon caresse ma joue. La splendeur du spectacle me pénètre et me donne une jouissance aiguë presque voluptueuse. Ce sont les premières heures du jour, j'ai devant moi les montagnes de l'Atlas. La base de la chaîne est encore plongée dans l'ombre. Avec le regard qui monte vers le ciel, les formes se précisent, d'abord ébauche où quelques gris, quelques mauves donnent la vie puis l'œuvre, les reliefs qui naissent des masses d'ombres encore mais où des pinceaux de lumière atténuée qui font vivre des formes et tout en haut la dentelle incroyablement nette précise des pointes qui déchirent cette vapeur de lumière qui les dépassent comme pour se venger d'un viol. Comment rendre la beauté déchirante de ce lever du jour !

Au fond que m'importe. Le pincement au cœur qui me clouait de tout mon long sur la terre me fait mieux saisir cette beauté divine plus que tous les mots. Un ronronnement doux familier à mes oreilles m'annonce l'atterrissage d'un North (North American AA) Je détourne un peu la tête pour voir l'avion se poser. Il incurve doucement sa ligne de descente puis laisse l'appareil s'enfoncer sans le cabrer. Il touche des roues et roule jusqu'à une légère bosse qui le renvoie en l'air. Il retombe

un peu, lourdaud et continue de rouler tandis que la queue s'abaisse lentement et vient finalement toucher la terre de sa roulette. Le ronronnement doux a fait place à un tintamarre effroyable de boîtes de conserves vides qu'un gamin tirerait sur un chariot au bout d'une ficelle. C'est le bruit normal du North roulant au sol.

Arrivé au bout de la bande il vire de 90° à gauche fait quelques mètres et vire de nouveau de 90° à gauche pour prendre la bande de roulement à 180° de la piste d'atterrissage. La piste bien tassée, élastique permet un bon roulage et l'avion arrive rapidement au starter (Celui qui règle les départs et la circulation au sol sur un terrain d'aviation militaire) autour duquel nous sommes éparpillés. Un virage de 90° à droite sur frein un peu brutal et il s'immobilise, moteur plein réduit. La vitre du poste avant glisse sèchement sur sa glissière. Un casque dont on ne voit que la coupole arrondie, pelée s'agite un peu à l'intérieur, puis une silhouette malhabile, parachute sur le dos enjambe le côté gauche de la carlingue et sur le plan s'étire en débouclant son parachute.

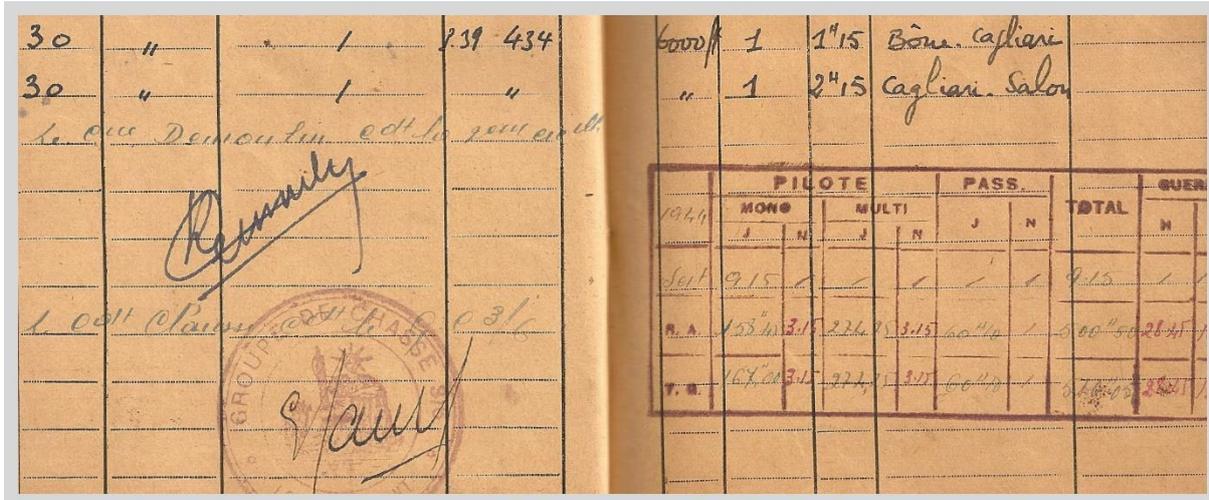
Je distingue « X » qui a terminé son premier vol de la journée. Un camarade qui a bondi dès que le North s'est arrêté attend au pied de l'avion, impatient de récupérer le parachute. « X » décapelé (Marine : enlever ce qu'on avait capelé, un vêtement, un cordage, etc.) le lui tend et vient se pencher vers le cockpit à arrière dont la vitre s'est ouverte à son tour. On distingue le « discutage de coup » entre « X » et le pilote moniteur qui a allumé une cigarette en attendant l'élève suivant. L'entretien semble amical. « X » saute à terre et vient vers nous le sourire aux lèvres. L'élève suivant a enjambé la carlingue à son tour et ajuste ses bretelles à l'intérieur, une fois bien calé. Il ajuste le bigophone, jette un regard circulaire dans sa cabine, porte le bigophone à sa bouche et chuchote quelque chose. Le moniteur saisit à son tour le tuyau de caoutchouc et donne le mot magique « allez-y ! ».

Le bruit assourdi du moteur enfle, l'élève jette un regard vif vers le starter. L'avion démarre doucement, puis arrivé près de la bande de décollage, vire d'un grand coup de moteur pour décrasser ses bougies et se place dans l'axe de la bande. L'avion roule tout doucement en même temps que le ronronnement enfle régulièrement d'ailleurs, le casque du pilote se tend vers l'avant un peu à gauche pour saisir dans son regard la longueur entière de la bande qu'il ne voit pas encore. La queue de l'appareil s'est levée vivement, sans brutalité, pourtant. L'appareil est en figure de vol et roule tout droit. Le moniteur, les lunettes sur les yeux, a la tête complètement sortie sur la droite. Une poussière d'argile nous cache l'avion au milieu de son parcours. Quand je le revois il est en l'air bien droit, bien à plat sur ses deux roues qui ne rentrent pas. Décollage impeccable.

D'un coup j'avais tout oublié, je retourne à ma contemplation. »

A noter que lorsqu'il a écrit ce texte, un de ses camarades d'Escadrille, le lieutenant Marcelin LABAS, écrivait pour la part un second roman qui sera publié à Alger fin 1944 : « L'Escadrille des Aigles », son auteur se faisant appeler « Marc LISSY », et qui aura en 1947 un gros succès de librairie avec le célèbre « Chasseurs mes Frères », qui ressemble étrangement à son roman précédent ! Il y avait donc de gros talents littéraires au GC III/6 ! On verra d'ailleurs plus loin que Marcelin LABAS et Jean Michel LENGLET étaient partenaires de bridge !

Samedi 30 septembre 1944



Sans doute **la page la plus émouvante des carnets de vol de Jean Michel LENGLET**. Elle résulte des efforts qu'il a entrepris depuis plus de 18 mois pour reprendre la lutte contre l'Allemagne et participer à la libération de sa Terre de France. Le 30 septembre 1944, aux commandes de son Bell P-39 « Airacobra » n°434, en 3h 30 de vol avec une escale en Sardaigne à Cagliari, il quitte l'Algérie à Bône, traverse la Méditerranée, et se pose à Salon-de-Provence avec tout le Groupe « Roussillon », justement sur le terrain d'aviation où il avait été breveté « pilote » 38 mois plus tôt...

Qui plus est, ce sont les signatures de **l'héroïque capitaine DEMOULIN**, son commandant d'Escadrille qui va trouver une mort glorieuse deux mois plus tard aux commandes de son P-39 en attaquant le pont Gaiola en Italie, et de l'iconique « Patron » du « Roussillon », le commandant CLAUSSÉ, futur général 2 étoiles, qui paraphent ce document exceptionnel.



Roger DEMOULIN
1917 – 1944
Masque « Comédie » sur le P-39



Raymond CLAUSSÉ
1913 – 2003
Masque « Tragédie » sur le P-47

GC III/6 – SALON-DE-PROVENCE – LE VALLON

Si les lettres que JML a écrites d'A.F.N. avant son arrivée sur le sol de France n'avaient pu être envoyées à sa fiancée qui vivait en région parisienne ; la France étant totalement occupée depuis novembre 1942 ; en septembre 1944, après les débarquements alliés sur les côtes de Normandie et de la côte d'Azur et la retraite précipitée des Allemands vers les Vosges, le courrier recommença petit à petit à fonctionner.

Cartes du 10 septembre 1944 et lettre du 2 octobre 1944 :

Sur une carte de Bône du 10 septembre avec un en-tête du Groupe de chasse III/6, il lui indique qu'il va partir bientôt pour la France

Dans une lettre datée du 2 octobre — le III/6 est arrivé à Salon-de-Provence depuis 2 jours — il lui donne quelques détails : il est en France mais ne peut lui dire où car ce serait dévoiler un secret qui n'en est pas un, mais c'est la règle ! Il lui précise : « ... *je suis affecté depuis quelques mois dans un groupe de chasse de l'Armée de l'Air et ce jusqu'à la fin de la guerre et nous sommes plusieurs camarades de l'Aéronautique Navale dans ce cas, ceci étant dû au fait que la Marine ne possède pas encore d'avions de chasse modernes ...* »

Lettre du 28 octobre 1944 :

Du fait que le terrain de Salon est impraticable en hiver à cause la boue, le III/6 s'est déplacé de 15 km à l'ouest le 12 octobre sur un terrain annexe de la base d'Istres nommé « Le Vallon », où il va rester jusqu'à fin mars 1945, occupé seulement à des missions « tactical » de « strafing » (1) sur l'Italie voisine, du nord-ouest jusqu'au méridien de Tunis. Les pilotes espéraient plutôt avoir à affronter des Messerschmitt 109 et des Focke-Wulf 190 mais la chasse allemande est maintenant inexistante !

(1) Strafing : Terme anglais signifiant « mitraillage en rase-mottes » et par extension : action d'un avion de chasse qui attaque une cible au sol à faible altitude avec ses mitrailleuses, ses canons, de petites bombes, des roquettes. On peut dire alors « Strafing-Bombing » ...

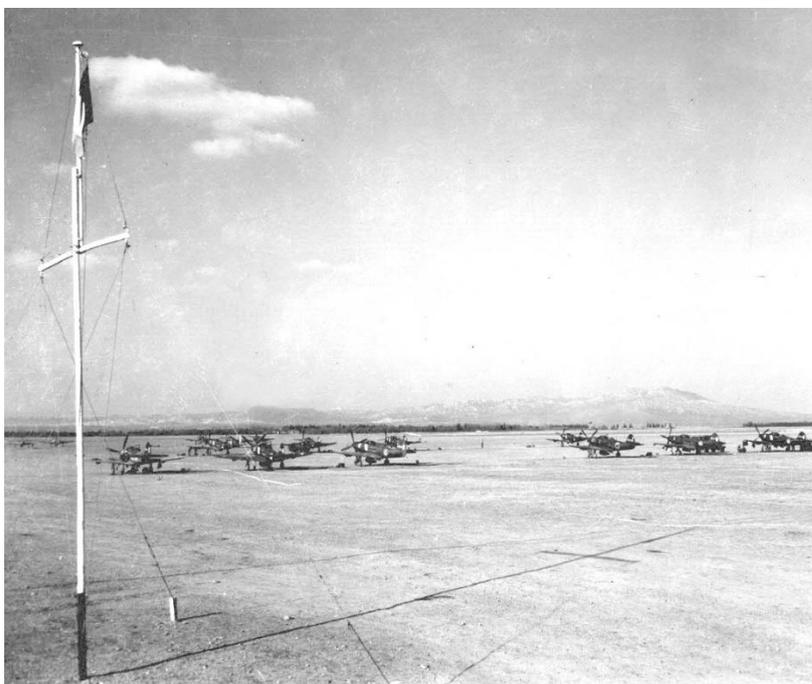
JML réussit à obtenir une courte permission début octobre pour retrouver sa fiancée en région parisienne après 14 mois de silence, mis à part le fait de la savoir en vie. A son retour au Vallon, une lettre du 28 octobre évoque cette permission : *Joie du retour ou tristesse du départ noyées dans un honnête picrate du pays. Préparatifs de leur futur mariage. Retour en voiture. Voyage sans histoire. Déjeuner à Sens, dîner à Chalon-sur-Saône. Les auberges sont les seules choses vraiment intactes qu'on voit tout au long de la route. Par contre, des terrains, usines, gares, ponts il ne reste que décombres. Un tel voyage fait vraiment toucher du doigt la ruine du pays et l'immense effort qu'il faudra faire pour le reconstruire. La route elle-même n'a pas trop souffert et il n'y a que quelques endroits vraiment mauvais. De Valence à Montélimar, d'innombrables carcasses de cars et de voitures brûlés gisent dans le fossé, la quille en l'air....*

De retour de permission, il effectue 5 missions de guerre au-dessus de l'Italie du Nord (*reconnaissance et strafing*) et de la Méditerranée (*protection de convois*) entre le 15 et le 31 octobre (28h 45) et 5 vols d'entraînement (10h 05) sur son P-39 n°434 (2 vols), puis les 163,433,667,669,922,924 ce qui semble signifier que son appareil habituel est indisponible à partir du 18.



Localisation du terrain du « Vallon » et du château « Suffren » (Bouches du Rhône)
 En haut : photo aérienne de 1950 – L'ancien terrain d'aviation est parfaitement visible
 En bas : photo satellite de 2024 – Qui se souvient encore de lui ?

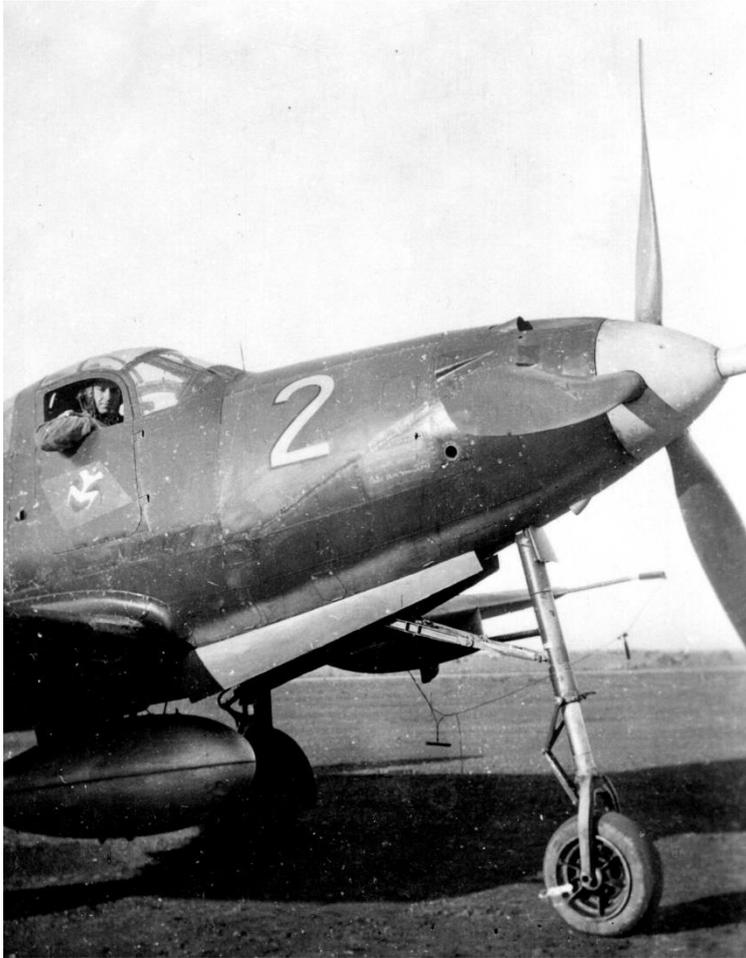
Hiver 1944/1945 – Terrain du Vallon – Bell P-39 « Airacobra »



Le GC III/6 « Roussillon » partage alors ce terrain avec le GC II/6 « Travail » également équipé de P-39



Au retour d'une mission, des pilotes (non identifiés) de la 1^{ère} Escadrille du GC III/6 "Roussillon" échantent leurs points de vue à la descente de leur Bell P-39 "Airacobra" – Masque « Tragédie »



Jean Michel LENGLET aux commandes d'un Bell P-39 de la 2^{ème} Escadrille - Masque « Comédie »



Un mécanicien du III/6 contrôle le moteur d'un Bell P-39, appareil qui est le seul chasseur de la seconde guerre mondiale équipé d'un moteur situé à l'arrière du poste de pilotage

Lettre du 6 novembre 1944 :

Il dit qu'il est probable que le régime normal des permissions soit rétabli d'ici décembre et que dans ce cas il aurait 15 jours + 4 exceptionnels + les délais de route pour se marier... mais il n'ose pas encore y croire. !

Lettre du 15 novembre 1944 :

Le GC III/6 est installé dans le château de Suffren sur la commune d'Entressen à quelques encablures du terrain :

« Assis à un bureau directorial par suite des circonstance indépendantes de ma volonté, j'ai l'honneur de vous écrire de la propre plume du Commandant de Groupe. Le bureau en question se trouve dans une immense pièce décorée de vastes panneaux de chasse. Le motif de chaque tableau est très simple, un chien en arrêt devant un gibier, lièvre, perdrix, faisan, canard. Aucune valeur artistique, valeur cynégétique inappréciable de ma part étant donné que je n'ai jamais tiré un coup de fusil. Dans un coin un piano, dans les autres des tables de bois et de formes les plus diverses. Divans et fauteuils sont dispersés dans un honnête désordre, le tout repose sur un parquet évidemment pas ciré et jonché des débris les plus divers où dominant les mégots. Saupoudrez cette atmosphère de fumée et de poussière, servez chaud et vous aurez une idée de l'atmosphère des choses mortes.

Pour ce qui vit, en dehors de votre serviteur, il y a trois autres lieutenants dont un écrit, les deux autres traduisent un bouquin de météo. L'un est de mes vieux camarades du Prytanée, l'autre est mon chef de patrouille actuel, le troisième je le connais seulement depuis mon arrivée au groupe. Le sort nous a réunis ce soir parce que nous devons être en piste demain de bonne heure. Cette pièce que je vous ai décrite sert éventuellement de bureau au Commandant et pendant les heures creuses de lieu de réunion aux officiers.



Entressen – Le Château Suffren réquisitionné par le GC III/6

21 novembre 1944

Mort du Capitaine Roger DEMOULIN

Commandant de la seconde Escadrille du GC III/6 « Roussillon »

**L'Enseigne de Vaisseau LENGLET était son équipier lors de l'attaque du pont de Gaiola
qui lui fut fatale... Il a écrit ce poème en hommage à son chef !**

*Moulin, sans doute tu n'es plus qu'un peu de sang séché
Aux débris de ferraille d'un avion tordu
Dans un trou sur la montagne.
Nous étions treize et nous avons piqué chacun à notre tour
Sur ce pont aux défenses mortelles
Combien d'yeux rivés à une lunette suivaient nos silhouettes
En pointant leur canon,
Ils ont tiré cloués à leurs pièces par l'angoisse
Dix ont passé, toi seul est tombé
Une voix un peu hachée a dit "un avion touché"
Ainsi meurent ceux qui volent et combattent
Brève est leur épitaphe comme leur mort,
Moulin tu es tombé.
Dans le soir qui règne étonnamment frais et reposant
J'essaye de retrouver le feu qui me brûlait les veines
Quand j'écoutais hier
Les pulsations d'une musique échauffée
Sous la lumière d'une salle de danse
Il me semble qu'il y a des années
Que cela s'est passé
Cet arbre dont la tête s'incline avec les sautes du vent
Les tiges s'inclinent au gré d'une fantaisie miraculeuse
Un vol de moineaux passe
La grâce de leur vol strie la lumière
De lignes fugitives comme les coups de crayon
D'un maître de dessin
La brique qui couvre les maisons alentour
À mille tons de bruns,
Depuis l'ocre de Sienne
Cette cuvette possède l'harmonie des formes
Le charme discret et mesuré de la vie monacale
Le calme souverain d'un reposoir.
Ô paysage bienfaisant tu clames mon esprit
Tu rafraîchis mon âme
Et tu donnes à mon cœur une raison d'espérance
Car tout cela est pétri de la main des hommes
Combien ont peiné, combien sont morts...
Où que tu sois près de Dieu
Ou dans le néant,
Moulin je te dédie ces quelques mots
Sans te connaître je savais bien
Que ta nature profonde
Était riche et secrète et très bonne
Dors en paix, bientôt nous te rejoindrons
Et des vols épiques reprendront
Dans l'azur infini...*

Jean Michel Lenglet

Elle est elle-même une des pièces principales d'un vieux château plus bourgeois que seigneurial d'ailleurs, situé dans la nature pas loin de notre terrain et où loge tout le groupe. Pauvre château, son propriétaire, homme jeune d'une trentaine d'années qui apparemment vit seul dans un bâtiment annexe l'a abandonné depuis fin 1942 quand les Allemands l'ont occupé sans rien lui demander. Depuis il a vu passer les Américains et enfin nous, qui d'ailleurs n'avons pas encore passé puisque nous sommes toujours là. Sans doute après la guerre pourra-t-il faire le bilan et établir les mérites des différentes armées d'occupation. En fait il est probable qu'il s'en moque complètement, car les rares fois où on le voit, il a la tête plongée dans une vieille bagnole.

Si la demeure n'offre pas d'intérêt particulier, par contre le parc est magnifique et possède surtout 3 immenses pelouses entourées de hauts arbres qui maintenant se dépouillent. Ainsi vous le voyez ma vie se partage entre une arène dénudée parsemée d'avions que balayent tour à tour le mistral et les grains du vent d'ouest et cette retraite pacifique au sein de la nature. Je n'ai malheureusement pas le temps d'en goûter tout le charme, en supposant qu'il en possède, car je n'y passe que de rares moments, généralement ceux des repas.

Il m'est difficile de me concentrer car un cinquième camarade est descendu du 2^{ème} étage nous dire bonsoir, aux arrêts de rigueur depuis huit jours, il vient chercher furtivement et nuitamment un peu de compagnie et naturellement il parle beaucoup. Un autre s'est mis au piano et joue ce qui lui passe par la tête (je m'arrête car en plus ma plume m'exaspère).

Je reprends ; la discussion s'est calmée et les accords s'espacent. Tous ces camarades sont très sympas (ici j'ai stoppé définitivement car il est vraiment impossible d'écrire dans cette tabagie d'où montent de passionnantes discussions — passionnant est un terme trop fort — d'aviation). Je reprends donc ma lettre une nouvelle fois le lendemain matin à onze heures. Dans l'intervalle, je n'ai pas retrouvé mon stylo et j'ai perdu mon porte-plume ce qui me console du premier incident. J'ai aussi volé, vu un lever de soleil, des mers de nuages dont émergeaient des crêtes neigeuses. C'est une occasion assez rare de voir un lever de soleil en avion ; celui-ci fut hélas sans couleur, simplement un globe rouge sang sortant d'une masse noirâtre à formes imprécises, de cumulus. »

Lettre du 19 novembre 1944 :

Le fait de ne pas voler le met de mauvaise humeur. La raison en est que les ordres de vol se font d'après le tableau des missions et comme il avait une certaine avance, il était normal qu'il ne soit pas désigné pour les prochaines :

« Cette mauvaise humeur me conforte dans l'idée que le vol a quelque chose d'une addiction... »

Sur ce même sujet, il écrira dans d'autres courriers :

« ...le vol fatigue, c'est certain, l'envie de dormir croît avec les heures de vol... »

« ...l'absence de réaction morale ou intellectuelle vigoureuse peut conduire à l'alcool, au jeu, ou à la poursuite de filles faciles, conséquence de la vie menée, brièvement mais fortement à quelques instants. Un tas de petites choses de la vie quotidienne qui sont les délices ou les cauchemars des péquins moyens sont sans aucun intérêt pour eux. Pour retourner au train-train de la vie quotidienne, il faut absolument se réintéresser à des choses dont nous trouvons la mesure petite sous

peine d'aboutir au déséquilibre. Un palais qui s'habitue à des nourritures épicées réclame de plus en plus d'épices c'est bien connu... »

« ...J'allais comparer l'amour du vol chez l'aviateur à celui de la coco ou de la morphine pour le drogué, ce serait faire du romantisme à l'usage de gens ignorants ou de vieilles filles morbides ; si on veut le comparer à quelque chose c'est très simple : c'est le même sentiment qui rend malheureux le paysan qui n'a pas été se promener dans ses champs, l'industriel qui n'a pas été à son usine ou le rond-de-cuir qui n'a pas bavé sur son buvard pendant quelques heures en mâchonnant un porte-plume. Quiconque aime un peu son métier aime le pratiquer, rien d'extraordinaire... »

Campagne D'Italie

Le Groupe GC III/6 fit du très bon travail en Italie. Plusieurs télégrammes de félicitations du Général Tobin prouvent d'ailleurs les excellents résultats de ses missions. À son départ pour Luxeuil le 29 mars 1945, le Vice-Marshal Hugh Lloyd commandant le MACAF (*Mediterranean Allied Coastal Air Force*) envoya au Commandant du Groupe, le capitaine CLAUSSE le message suivant :

« Au moment où vous quittez mon commandement, tous les Groupes se joignent à moi pour vous envoyer nos meilleurs souhaits pour vos succès futurs, votre bon travail a été fort admiré et nous regrettons de vous perdre. La réputation du Groupe III/6 demeurera toujours haut dans les annales de l'aviation côtière alliée de Méditerranée. »

Malheureusement, le 21 novembre le capitaine Roger DEMOULIN, commandant la seconde Escadrille fut abattu.

DATE	FONCTION à Bord	TYPE et numéro de l'avion	DURÉE	NATURE et Service aérien	OBSERVATIONS
<small>Extrait du carnet de vol de l'Enseigne de Vaisseau Jean-Michel LENGLET - 21 et 23 novembre 1944</small>					
21.11	Pilote	39-917	1.35	Bombardement (Flak moyenne, haute)	(Flak moyenne, haute)
23.11	"	" 604	2.25	Protection Naples	(Flak à San Remo)

En décembre 1944, les différents Groupe opérant sur l'Italie à partir du Vallon, dont le « Roussillon », basèrent quelques avions sur le terrain de Nice pour être au plus près des zones de combat. Quelques pilotes, par roulement, se retrouvèrent ainsi pour quelques temps sur la Côte d'Azur...

Ce fut le cas, début décembre pour JML :

« ...Mes occupations sont fort simples. Je monte en piste à 7h ¼ le matin et j'en redescends le soir après le dîner. J'ai passé aujourd'hui une excellente journée. Mission le matin, mission le soir et entre les deux, déjeuner sur la Côte d'Azur. Nice que je l'avais vue sous la pluie il y a dix-huit mois est toujours aussi affreuse. Nous nous sommes consolés de ce manque de beauté en prenant un semblant de cuite, oh à peine un semblant : deux cinzano-djinn avant le déjeuner et une ½ bouteille d'honnête picrate pendant le repas... C'est ainsi que la vie de guerrier offre quelque intérêt. Faire son petit tour le matin, aller saupoudrer un peu de mort dans la nature, faire un bon gueuleton, recommencer le soir et finir la soirée par un bon

roman policier ; après un délai court, la mort peut à son tour vous envoyer un éclat de ferraille dans la tête et vous vous en allez content, tout droit chez les anges. Les anges par contre ne doivent pas être tellement fiers que ça de recevoir les guerriers en question. »

Mais Il finit par trouver Nice agréable :

« ...la ville à tout prendre n'est pas si laide que ça et la Promenade des Anglais, malgré les démolitions qui la jonchent a bonne allure. Le coup d'œil qu'on a de la Californie au crépuscule...! ...Je retourne au Negresco où j'ai un appartement particulier au 4^{ème} étage. Lequel appartement comporte une immense turne avec des glaces et des placards dans tous les coins, une salle de bains et cabinet toilette. Inutile de vous dire que c'est réquisitionné... En ce moment donc, je suis assis sur l'aile de mon avion, adossé à la carlingue, face au soleil, il est 13h 30. Silence, la mer est calme, une mine saute de temps en temps du côté de la terre. »

Lettre du 11 décembre 1944 : (à sa fiancée... !)

Il y organise leurs projets de dates de mariage à Paris, et de permission. Il espère pouvoir l'emmener jusqu'à Salon s'il trouve une jeep à Marseille. On saisit quelques bribes de vie quotidienne :

« La pluie s'est remise à tomber et il fait froid. J'ai mis un cuir plus la moumoute pour ne pas geler dans mon immense turne ! ...Des pilotes du détachement ont fait un tour à Monaco. Ils voulaient faire fortune au Casino, mais on ne les a pas laissés entrer, étant en tenue, toujours brimés ! »

Lettre du 19 décembre 1944 : (il est de retour au Vallon)

« Le ciel, lui, est inhospitalier ; de la terre on le voit, mais du ciel on ne voit pas la terre, alors les avions restent sagement sur leurs trois roues, à se faire rincer les ailes. Alors, nous les pilotes seigneurs de l'air, on s'ennuie, on joue aux cartes et on regarde la pluie tomber... ...je suis monté à cet étage (au fait c'est de notre château qu'il s'agit) pour éviter les cris des bridgeurs à trois. C'est la nouvelle formule qui sévit au groupe. On a abandonné le poker, après avoir plumé quelques pigeons, dont je fus hélas ! et maintenant avec cette formule il est rare que gains ou pertes d'une partie dépassent 300 frs ; pour moi j'y joue rarement et la seule fois que j'ai joué, j'ai gagné 100 balles. Je vous disais donc que j'étais monté au premier étage, dans la turne de l'officier de jour ; je crois vous l'avoir déjà décrite. Aujourd'hui le désordre y est particulièrement remarquable, les fagots sont dans tous les sens avec des couvertures en vrac dessus, une chaise renversée gît dans un coin, l'armoire est ouverte et sur les rayons vides, on aperçoit seulement deux poires pourries et de vieux biscuits secs. À vrai dire ce désordre ne me dérange guère, sans doute parce qu'en contrepartie j'ai ce morceau de ciel devant moi »

Jean Michel LENGLET se marie à Paris le 4 janvier 1945 et s'installe avec sa jeune femme à Salon, d'abord à l'hôtel d'Angleterre, puis à l'étage d'une grande maison chez deux vieilles demoiselles filles d'amiral, légèrement réticentes à l'égard d'un pilote car ils sont considérés comme de mauvais garçons qui ensuite tomberont sous son charme. Ils y donneront des gueuletons grâce aux victuailles reçues par de LA MOTTE (lieutenant André de LA MOTTE de BROONS de VAUVERT) de sa propriété de Bretagne.

Lettre du 28 janvier 1945 de Casablanca (en-tête « US Army Air Forces ») :

Il est arrivé au Maroc dans l'après-midi du 27 à bord d'un Douglas DC-3 avec quelques autres pilotes en provenance de Marignane (6h 30 de vol).

(Suite page 32)

Hiver 1944/1945 – Terrain du Vallon – Republic P-47 « Thunderbolt »



Photo de gauche : Les P-47 arrivant au Vallon pour la 3^{ème} Escadrille (à gauche) portent encore les cocardes américaines. A droite le nez d'un des P-39 qu'ils vont remplacer.

Photo de droite : Les mécaniciens de l'AA vont rapidement les remplacer par la cocarde tricolore et peindre les insignes des différentes Escadrilles. Ici le masque « Comédie » ou « Rieur » de la 2^{ème} Escadrille du GC III/6 « Roussillon » dans laquelle Jean Michet LENGLET combat depuis maintenant 6 mois

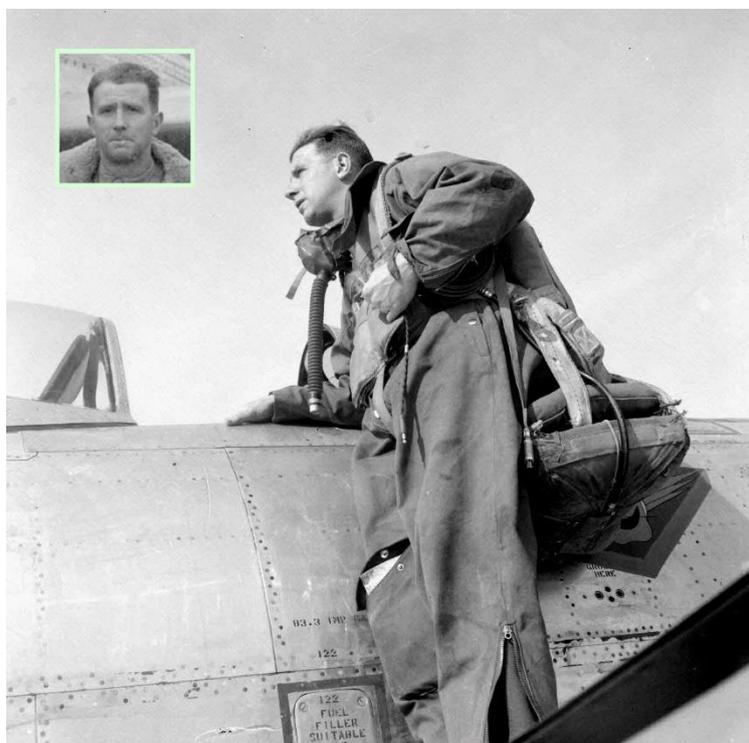


Photo de gauche : L'enseigne de vaisseau O'NEILL de la 2^{ème} Escadrille prend possession de son P-47

Photo de droite : Le commandant CLAUSSE, commandant le III/6 dans un avion de la 1^{ère} Escadrille



Ravitaillement des P-47 en essence et en munitions



Le P-47 n°937 de la 1^{ère} Escadrille du GC III/6 « Roussillon »



Le commandant CLAUSESE fixe la mission du jour au PC et procède à son debriefing au retour



Personnels du GC III/6 en février 1945 autour du commandant CLAUSESE, devant un P-47 de la 1^{ère} Escadrille





P-47 n°367 - 1^{ère} Escadrille du GC III/6 « Roussillon » - Masque « Tragédie »



P-47 – 2^{ème} Escadrille du GC III/6 ' Roussillon » - Masque « Comédie »



Décollages de jour ou de nuit des P-47 sur le terrain du Vallon



(Suite de la page 27)

Il écrit que Casablanca semble n'avoir pas trop changé, mais que les Américains ont presque disparu. Ces pilotes ont pour mission officielle de ramener au Vallon des Republic P-47 « Thunderbolt », appareils qui remplacent progressivement depuis fin 1944 les Bell P-39 « Airacobra » de la 3^{ème} Escadre de l'Armée de l'Air. Mais JML a également la charge d'une mission « privée », celle de rapporter quelques denrées encore manquantes en métropole (café, huile, etc...)

Son vol de retour se fait dans la journée du 31 janvier aux commandes du P-47 n°647, en formation avec ses camarades, via Alger et Cagliari ; 8h 30 de vol effectives !

La campagne d'Italie se termine pour le GC III/6 « Roussillon » à la mi-mars. Elle a coûté au Groupe, 3 pilotes : outre le capitaine DEMOULIN déjà cité, le 2 novembre 1944, sont tombés également l'aspirant DHUISMES, le 5 janvier et le sous-lieutenant LECLoux le 17 février 1945.

Campagne d'Allemagne

Le 28 mars 1945, le « Roussillon » quitte Le Vallon, via Lyon-Bron où les avions restent bloqués quelques heures à cause du très mauvais temps, pour rejoindre à Luxeuil les deux autres Groupes de la 3^{ème} Escadre ; le GC I/4 « Navarre » et le GC I/5 « Champagne » (*stationnés du 09/44 au 12/44 à Ambérieu, et du 01/45 à 03/45 à Dôle*) afin d'être engagés dans la campagne d'Allemagne.

« ...nous avons décollé et nous sommes arrivés assez sportivement d'ailleurs, la moitié des avions n'étaient pas posés, que le brouillard mordait un bout de la piste. À cinq minutes près, on se trouvait coincés dans une cuvette de collines toutes couvertes de brouillard et sans voir la piste : on se serait sans doute bien amusés. La ville nous est apparue sous un jour peu favorable : pluie et gadoue, mais il ne fait pas froid, c'est l'essentiel. L'établissement de bains est paraît-il magnifique ; j'irai y prendre un bain à la première occasion et je te parlerai de ces merveilles. Je suis logé chez l'habitant. Au contraire de Salon c'est fort bien. D'abord la propriétaire a été très aimable et m'a offert le schnaps après cinq minutes de conversation ; et puis surtout la turne est correcte. C'est une vraie chambre de jeune fille, plafond beige clair, fonds de papier de la même teinte et un papier à fleurs très jolies par la forme et les couleurs ; quelques aquarelles miniatures, une table, une armoire, un plancher ciré, des rideaux délicats en vérité ma chère, cette chambre me ravit. Un point noir pourtant, pas d'eau courante mais le seau et broc traditionnels. »

Hélas pour eux, Luxeuil étant trop proche des zones des Armées, les épouses n'ont pas la possibilité de rejoindre leurs époux, ce qui n'est sans doute pas un mal tant ils auront de missions à enchaîner jusqu'à la capitulation allemande.

Dès le 31 mars, celles-ci commencent dans le secteur de la 1^{ère} Armée Française, c'est à dire entre le Rhin, la frontière suisse, le méridien de l'extrémité est du lac de Constance et le parallèle de Karlsruhe. Le plus clair des missions se passe en bombardement et strafing sur les armées et les infrastructures de l'ennemi ; dépôts, batteries, gares, voies ferrées, casernements, etc...

Lettre du 31 mars 1945 :

Il parle de leur première mission vers l'Allemagne « *qui n'offre rien de spécial et relève du même boulot que l'Italie* ». Il annonce que le groupe a reçu un certain nombre de citations et que lui-même hérite d'une citation à « l'Aviation de Chasse » ce qui lui donne « *la croix de guerre avec un clou par-dessus* ».

Lettre du 10 avril 1945 :

La vue de sa fenêtre lui apparaîtrait comme un terrible contraste entre cette image de paix, de calme et ce qu'on voit sur le front de la première armée : « *...les villages allemands brûlent tout le long de la ligne. Guidés par des organismes mobiles qui suivent au plus près les troupes, ils ont pu aller attraper les Fritz avec leurs huit mitrailleuses à 500 mètres des lignes. Tous les villages où ils font mine de s'accrocher, ils y mettent le feu. Les types arrosés par l'artillerie, les chars, mitraillés du ciel, ne peuvent tenir longtemps. Pourtant il n'y a rien de comparable en Allemagne à ce qu'il y eut en France en 40. Pas de colonnes de réfugiés sur les routes, de très rares véhicules. Pas âme qui vive là où on passe. Des villes sont entièrement détruites. Il n'y a pratiquement plus d'avions ennemis dans le secteur ; leur seul ennemi reste la DCA.*

Le front de l'Atlantique

Changement de programme provisoire le 13 avril 1945, la 3^{ème} Escadre doit rejoindre Bordeaux pour être engagée dans la bataille de la libération des « *poches de l'Atlantique* ». Jusqu'au 20 avril les 3 Groupes opèrent dans le secteur de Royan et de la pointe de Grave. C'est là que général de Larminat lance ses troupes à l'assaut des poches allemandes. Au vu des objectifs assignés (ouvrages fortifiés et batteries pouvant travailler en DCA), la mission paraît singulièrement rébarbative. En fait, à part le 14 et le 16 sur La Rochelle où un 88 tire avec une densité rappelant les plus beaux jours des missions sur Stuttgart, seules les mitrailleuses légères donnent parfois la réplique. Mais plus qu'en Allemagne peut être, les bombardements sont meurtriers, et les fantassins avouent leur étonnement de pouvoir, après le passage de l'Armée de l'Air, prendre sans tirer un coup de feu les points d'appui défendus jusque-là avec acharnement. D'ailleurs le III/6 reçoit personnellement des félicitations pour certaines de ses missions :

- *Le 15 avril, sur un point d'Appui à l'Est de Montalivet (leader cdt. Clause)*
- *Le 16 avril, sur une batterie de la rive gauche de la Gironde avec strafing des abris (leader lt. Gatard)*
- *Le 18 avril sur le fossé Antichar et les batteries de la Hutte (à l'Ouest du Verdon, leader cdt. Clause)*

« Action prépondérante et décisive de la 3^{ème} Escadre et du III/6 au cours de cette journée du 18, en particulier attaque de 11h 30 à 12h sur fossé antichars et sur batteries à l'ouest du Verdon - Troupes allemandes entièrement démoralisées par notre puissance de feu.

Manœuvre Médoc" réalisé grâce à vous ».

Signé : Cdt Antzenberger.

Lettre du 22 avril 1945 :

Jean Michel LENGLET est de retour à Luxeuil, « *ce petit bled infâme où je crève d'ennui* ». Il ne donne à son épouse que peu d'informations sur l'activité du III/6 au-dessus de Royan, de la presqu'île d'Arvert et de la pointe de Grave : « *Le jour du départ c'est à dire avant-hier (le 20 avril 1945) nous eûmes la désagréable surprise en arrivant au terrain de Mérignac de trouver le brouillard. Les premiers avions décollèrent à onze heure. Le III/6 partit en dernier en trois groupes de sept, à la queue leu leu* » ...

Plus loin : « *La Première Armée ayant progressé à toute allure, nous ne savons plus où aller jeter nos bombes ce qui est très démoralisant ! ... Le bridge à trois, suprême espoir, est hors de portée faute de joueurs. Alors je médite seul dans ma turne, gardien de la maison que ses habitants ont quitté pour aller faire leur promenade du dimanche. Bien braves et bonnes gens, le père, la mère et la fille et le chien. Ils m'ont invité plusieurs fois à boire la fine ou la mirabelle. Lui depuis que les Boches sont partis, il voudrait tous les tuer et à l'idée de revoir son oberleutenant qu'il logeait derrière des barbelés, le sang lui monte à la tête et il lui enverrait bien un coup de fusil. Un brave type et son épouse sont venus le voir l'autre soir et elle lui a dit : « *mon fils était sergent sur le front de l'Atlantique ; son capitaine l'a cassé pour une bêtise ; ça ce n'est pas grave, mais en plus il l'a envoyé en première ligne. Pensez-donc, faire ça à un brave petit Français, c'est-y-pas malheureux tout de même !* » Ceci reflète la mentalité du Français moyen. Mesquin et sans pudeur... »*

La fin de la campagne d'Allemagne

Le 20 avril, le III/6 regagne Luxeuil d'où il reprend les missions au profit de la 1^{ère} Armée Française. Les premières sorties sont consacrées au bouclage de la « Forêt Noire » pour interdire le débouché d'une division allemande qui tente d'échapper à l'encerclement. Puis ce sont de nombreuses reconnaissances armées au cours desquelles les patrouilles passent au peigne fin tous les points sensibles du sud-ouest de l'Allemagne et, bien qu'assez fortement défendues par la Flack, rares sont les gares qui ne reçoivent pas la visite destructrice d'un P-47 au masque « grimaçant » ou « souriant » ...

Au cours de ces 20 derniers jours de la guerre JML a bien évidemment continué à écrire régulièrement à son épouse, lettres précieuses ; « *poussières d'histoires* » qui font « la « Grande Histoire » !

Lettre du 26 avril 1945 :

Il indique que le « Roussillon » va partir plus à l'est...

Son carnet de vol dit que le 28 avril il est passager dans un petit avion de liaison (Piper n°624) pour un vol de 2 heures Salon - Sisteron - Salon. Le lendemain 29, c'est un vol Sisteron - Le Vallon aux commandes du P-47 n°80 (30') et il remonte à Luxeuil (2h 00) avec cet avion avant de prolonger ce même jour jusqu'à la base de Strasbourg (30'). C'est en effet dans cette ville enfin libérée que le GC III/6 est dorénavant stationné.

Lettre du 1^{er} mai 1945 :

JML donne parle d'abord d'un vol aller-retour Luxeuil -Strasbourg, sa mission sans doute matinale du 27 avril avec le P-39 n° 826 (*motif inconnu*). Il a survolé toute la plaine d'Alsace en rase-mottes : « *Beaucoup de verdure ; villages classiques avec les poutres de bois qui apparaissent à fleur de murs* ».

Il raconte ensuite les détails de « l'expédition » qui lui a permis d'aller récupérer un P-47 dans le sud de la France ! Pour y descendre ce même 27 avril avec un autre pilote, faute d'avion, « *le Patron* » (*le commandant CLAUSSE*) leur prête une « *bagnole* » conduite par un sergent pour aller jusqu'à Lyon. Voyage sans incident, en passant par Vesoul, Besançon, Dole, Châlons-sur-Saône et Macon. Au-delà de Villefranche (à 30 km de Lyon environ) Guérin « *gros et ventru* » les arrête dans un « *petit bled* » nommé Anse où il connaît une bonne auberge. L'hôtesse leur ayant demandé s'ils veulent faire un casse-croûte, ils acquiescent pensant voir arriver un maigre sandwich. En fait il y a d'abord un plat confortable de jambon et saucisson, suivi de près par une honnête omelette, elle-même couronnée par un correct fromage, le tout arrosé d'un agréable « *picrate* ». L'histoire finit bien, car « *Guérin, régulier, s'envoie la note* ». Ils arrivent à Lyon à 22h 30. Le sergent repart immédiatement avec la « *bagnole* » vers Luxeuil. Pour les trois pilotes qui doivent prendre alors leur train à minuit trente pour Miramas, c'est deux heures d'attente en gare pour commencer puis le train...

D'abord coincé à l'intérieur d'un compartiment, JML est mis en demeure par un petit bout de femme gesticulant d'avoir à lui mettre ses bagages dans les filets, quitte à garder son parachute par terre. Quand tout est à un peu près tassé, les deux pieds rapprochés pour ne gêner ni la dame aux varices ni celle aux talons hauts, il sort sagement un journal et s'applique à le lire, agrippé d'une main à la porte. Pendant qu'il lit un chapitre plein d'intérêt, le monsieur confortablement assis explique à voix basse à la dame aux grands talons les mille et une manières de resquiller les places et la stupidité du voyageur moyen. Au bout d'une demi-heure, avide d'air frais, il passe dans le couloir bien qu'un gros homme obture la porte et vient mettre son nez devant une vitre cassée entre un vieil homme et un type à lunettes assis sur un strapontin de couloir. Il bavarde durant une heure avec le vieux. Petit armateur, bourré de fric, légèrement gangster sur les bords, il s'est engraisé modestement en faisant passer des Polonais en Espagne, voyage à la mode ces dernières années ; il a tué pas mal de Boches à Marseille, il a deux fils dont l'un est un savant et l'autre mort au front. Capitaine au long cours, il a longtemps commandé le « Paris » transat bien connu avant le « Normandie ». Les larmes aux yeux il raconte des histoires de négresses qui l'adoraient paraît-il. De sa vie aventureuse il a conservé un asthme persistant, dû à l'abus du tabac ; cela l'empêche de s'asseoir bas et lui fait mieux supporter la position debout. À deux pas de là, Guérin somnole, assis à moitié sur les genoux d'une femme bien, genre veuve d'officier supérieur, elle-même assise sur les valises de sa voisine, qui de loin semble avoir la tête sur les genoux dudit Guérin.

Le 28 avril à 6h 30, ils arrivent à Miramas légèrement courbaturés. On vient les chercher à 8h 00 pour les conduire à Salon-de-Provence. À 11h 30 JML s'envole en piper club pour Sisteron dans la haute Durance, à 30 km au nord de Manosque, où se trouve le P-47 à remonter à Luxeuil. Manque de pot, la batterie de l'avion... n'y est pas ! Retour à Salon par le même moyen de transport. Il roupille dans l'avion, ce qui scandalise le pilote (*lieutenant COLOMBET*) ! Le lendemain matin c'est d'un cœur guilleret en jeep qu'il part à 7h du matin pour à Sisteron avec la batterie et un mécanicien. Temps splendide mais à cette heure-là il fait froid surtout en voiture découverte. Pour se réchauffer ils s'envoient un honnête bifteck avec du vin blanc ; cette fois évidemment, étant le plus ancien, il règle l'addition. Arrivé à Sisteron à 10h 30, il décolle un quart d'heure plus tard sous l'œil ravi des paysans, des trois Noirs qui gardent l'avion et du mécano. « *Of course* », petit passage au-dessus du toit de la maison des paysans en bordure du terrain. Les moustaches du vieux en seraient restées frisées paraît-il ! Posé au Vallon. Redécollé à 15h 30, arrivée à Luxeuil 18h 00, mais plus personne ! Les oiseaux s'étant envolés à Strasbourg il redécolle aussitôt pour cette destination. Le terrain est à environ 10 km de la ville près d'un village : Entzheim. Il est logé chez un brave fermier qui comprend le français ce qu'il trouve appréciable. Il calme l'impatience de son épouse en lui assurant que la guerre va bientôt finir.

Lettre du 2 mai 1945

La radio a annoncé la prise de Lübeck la veille. Ils ne font pratiquement plus de missions, l'ennemi étant hors de leur rayon d'action. D'ailleurs la fin de la guerre est maintenant une question de jours. Vilbert, capitaine de corvette qui commande le détachement des marins dans l'Armée de l'Air leur a promis deux mois de « perm » à la fin du baroud, peut-être pas immédiatement après bien sûr. En tout cas ce seront des mois d'été c'est l'essentiel. Il n'a aucune idée de son affectation future.

Lettre du 5 mai 1945

Il raconte une incursion en Allemagne :

*« Hier avec le Brigadier (Rupied) ([Le capitaine RUPIED](#), commandant la 1^{ère} Escadrille du III/6 est surnommé « Le Brigadier ») et Jules (« Jules » est le surnom du Lieutenant GATARD, commandant de la 2^{ème} Escadrille) nous avons été en expédition en Allemagne. Pistolache à la ceinture avec un type porteur d'une mitraillette, nous avons bravement roulé sur le sol allemand. Pour mon compte j'ai rapporté d'une usine abandonnée un trousseau complet d'outillage, à savoir, marteau, lime, tenaille et tournevis. Je pourrai difficilement raconter avoir pris ça sur un SS que j'aurais tué après un corps-à-corps acharné, mais c'est pratique. Le spectacle de l'usine était d'ailleurs assez curieux. Non point celui des ateliers qui offrait un beau désordre de machines cassées, d'outils dispersés, d'un toit crevé mais celui des habitants qui y sont restés. Il y a là deux jeunes Français du STO, une dizaine de Russes et une trentaine de femmes du même pays. Grands copains des deux gosses parisiens (ils ont bien 19 ans au plus) nous les avons interviewés sur leur emploi du temps et les raisons qui les faisaient rester dans ce lieu malgré tout un peu sinistre, au lieu de revenir en France. Ils nous ont répondu avec vivacité : « **Le matin***

nous dormons pendant que les femmes vont au ravitaillement ; l'après-midi on s'occupe à notre tour du ravitaillement et la nuit est consacrée à l'amitié franco-russe ».

Arrivés à quatre heures de l'après-midi, Sonia l'amie préférée de Lucien, le plus jeune des deux gosses a voulu nous faire un plat de pommes de terre. Nous les avons mangées de bonne grâce dans leur baraque. Il y avait là une vingtaine de couchettes réunies deux à deux dans le sens vertical, comme des couchettes de paquebot. Deux femmes étaient étendues et nous ont regardé manger ; d'autres raccommodaient ou fumaient. Elles avaient l'air presque toutes en mauvaise santé bien que solides. Naturellement, tout, femmes, hommes et objets était d'une saleté repoussante. Les conditions de promiscuité qui devaient être les mêmes un peu partout en Bochie ont dû abîmer pas mal de jeunes du STO tant dans leur moralité que leur santé. Fribourg a été très touchée et les $\frac{3}{4}$ de la ville sont en ruine. Tout le long du Rhin et jusqu'à Brisach les villages sont détruits ou presque. »

Son carnet de vol fait état alors d'un déplacement à Paris du **5 mai 1945** comme passager d'un Caudron « Goéland » à l'aller et d'un Junkers « Ju 52 » au retour le **9 mai 1945** (Objet de cette mission inconnu).



Raymond GABARD (1919/2018), sous-officier pilote au GC III/6 dès 1940, a été réaffecté au « Roussillon » en mai 1945. Ayant quitté le C.I.C. de Meknès le 8, aux commandes du P-47 n°634, il n'arriva à Strasbourg-Entzheim que le 12 mai 1945... après la victoire ! (photo en incrustation). Il a donc pu côtoyer Jean Michel LENGLET quelques semaines ! Une fois à la retraite, il fut assidu aux réunions des « Anciens » et réalisa cette superbe maquette de son avion !

À cette date, l'ennemi ne tient plus et le 8 mai l'Allemagne capitule...

C'est la fin : le 9 mai 1945 deux « flights » de chaque Escadrille prennent part aux défilés aériens de la victoire à Paris et à Strasbourg. JML, occupé par ailleurs, n'en fait pas partie.

Le 10 mai, le commandant CLAUSSE qui commandait le Groupe depuis le 8 mars 1944, est remplacé par le commandant Nodet.

Tous ceux du III/6 « Roussillon » garderont du commandant CLAUSSE le souvenir d'un chef prestigieux, charismatique et atypique, qui choisissait d'être le plus souvent possible à la tête des dispositifs qu'il mettait en place pour assurer les missions de combat dont son Groupe avait la charge.

La campagne d'Allemagne ne fut pas une partie de plaisir mais le III/6 ne perdit pas de pilotes au combat. Cependant, le 6 avril 1945 au retour d'une mission de guerre, les jeunes sous-lieutenant BALLIN et sergent-chef JAHAN furent tués dans une collision entre leurs deux appareils.

Lettre du 10 mai 1945

Jean Michel LENGLET raconte sa journée du 9 mai : parti du Ministère de l'Air vers 6h 45, arrivé au Bourget à 7h 00, il décolle vers 9h 00 en Ju 52 (Junkers) pour Strasbourg où il arrive à 11h 00. Les avions sont des trimoteurs de transport allemands produits maintenant en série par la France. Juste avant de monter dans l'avion, il a vu GONACHON un vieux camarade du Maroc et de la Flèche. Prisonnier depuis janvier il avait bien failli se faire descendre par les SS à son arrivée au sol. Le Junkers était bourré de caisses de sang pour transfusions sanguines. Assis sur le coin de l'une d'elles il a somnolé jusqu'à Strasbourg. « *Il paraît que les trois Groupes de la 3^{ème} Escadre ont défilé sur Paname, via les Champs-Élysées et l'Arc de triomphe le jour V à 12h 00* ». Il n'y a rien à regretter, pas plus de ne pas l'avoir vu que d'y avoir participé car il paraît que c'était raté. L'activité aéronautique va être maintenant très réduite bien entendu. Hélas il n'est quand même pas question de pouvoir prendre son avion pour passer le week-end à Paris ! Un soir, était présent au dîner un déporté politique, rescapé d'un camp bavarois. Il a confirmé les atrocités sans nom, commises à très grande échelle par les Allemands.

Sur le son carnet de vol de JML à la date du **11 mai 1945**, est indiqué un vol de 2 heures avec le P-47 n°693. L'objet de la mission indiqué est : « *Rodage* ». La guerre était finie et pendant quelques jours les « Chevaliers du Ciel » ont eu quelques libertés exceptionnelles... et profitant sans doute que cet appareil était « à Roder » ... ou non... il a choisi Paris comme destination. Plus tard il a raconté ce vol : « *... je vire sur le Trocadéro sans pouvoir repérer avec exactitude la rue de La Tour où réside alors mon épouse, il m'aurait fallu faire un tour de plus ; je n'en avais pas le temps et je ne voulais pas me faire repérer à faire le Jacques sur une grande ville telle que Paname. Ce qu'il y a eu d'embêtant, c'est que pour un truc comme ça je ne pouvais pas la prévenir à l'avance, aussi pour elle cela n'a sans doute été qu'un bruit d'avion parmi d'autres... »*

Lettre du 12 mai 1945

Cette lettre est très intéressante car, chose rare, elle nous parle de quelques hommes du rang affectés au Groupe. Extraits :

« ... Je pense en effet partir à une heure juste après le déjeuner pour Luxeuil d'où j'espère revenir demain avec deux bouteilles de mirabelle. Ici au bureau de l'Escadrille, une douce musique berce nos cœurs du matin au soir. C'est le poste offert par le récent Congrès National de l'Aviation qui nous la dispense. À 2 mètres de moi, **Bouquillion** (1) le secrétaire de la 2^{ème} Escadrille (la mienne) met à jour des carnets de vol. Je crois que c'est le type le plus ancien à l'unité. Brave et philosophe, il fait honnêtement son petit boulot et semble heureux de son sort. Tel un huissier du Ministère de l'Intérieur, il voit des patrons se succéder à bonne cadence, tandis que lui reste solide. Peu ambitieux, son grade de caporal qu'il a depuis de nombreux mois semble le satisfaire pleinement. Il se sent entouré d'une ambiance de sympathie bon enfant qu'il rend à tous les pilotes pour lesquels il ressent un brin d'admiration dénué de jalousie.

(1) Caporal Roger BOUQUILLION (1922/1985) de Corveissiat (01)

Dans la pièce à côté, **Farellacci** (1) le secrétaire de l'autre Escadrille fredonne une chanson espagnole avec des fonds de gorge. J'envie cette voix profonde et chaude qui chante juste. Parmi toutes les choses qui me manquent, c'est une voix juste et qui sache chanter que je regrette le plus. Car n'est-ce pas que la magie du son dépasse celle des mots ; il n'y a même pas de comparaison possible. La première est physique, elle plaît, elle enchante comme un beau corps, l'autre conserve toujours un peu de la sécheresse de l'esprit.

(1) 2^{ème} classe François FARELLACCI (1926/2002) de Sollacaro (Corse)

Le troisième larron de la chambre est un petit bonhomme de 18 ans. Pour l'heure il a le crâne à moitié rasé. Trois jours de suite **O'Neill** (2) qui est son patron a été obligé de le tirer par les pieds à 8h 30 pour le réveiller. Le troisième jour il lui a collé 4 jours que **Rupied** (3) justicier a transformé en 10. Sensible aux apparences, on l'a retrouvé pleurant sur son paddock, la moitié de sa beauté perdue. Que ton cœur ne défaille point. C'est un petit salopard qui ne pense qu'à exploiter toutes les occasions de faire ce qui lui plaît.

(2) Lieutenant de Vaisseau Michel O'NEILL (1916/1999) de Boulogne-sur-Mer (62)

(3) Capitaine Yves RUPIED (1917/2001) de Paris (75)

Un bruit de moteur exaspéré trouble de temps en temps le flonflon musical. C'est un P47 qui décolle face aux Vosges.

Tiens voilà **La Motte** (4) qui arrive. Replet et rondouillard, son foulard vert autour du cou, ses petits yeux se plissent sur son journal du jour. On a essayé au Groupe, il y a deux mois environ de faire adopter le foulard vert, en opposition aux pilotes du II/5 « Lafayette » qui en ont un rouge. Ça n'a pas collé parce qu'il n'y avait pas assez de tissu et aussi parce que ce n'est pas très joli et que ceux qui n'ont pas été pourvus du premier coup n'ont fait aucun effort pour s'en procurer. Arrive enfin l'élégant **De Pinsun** (5), bien

que portant une barbe de deux jours. Cœur facile à décrocher s'il en fut, il a envie de dormir (il est 10h 30). »

(4) Le Lieutenant André de la MOTTE de BROONS de VAUVERT (1919/1946), École de l'Air, promotion 1938 « Louis Mailloux », Mort pour la France.

(5) Le Lieutenant Louis de PINSUN (1914/2008) alias « Mérovée » - La famille de Pinsun est originaire du Béarn, et plus précisément de la vallée de Larbaig(t), sur les hauts d'Orthez. Au fond de cette vallée coule la « Laà », rivière qui se jette dans le Gave, sur sa rive gauche, à Sainte-Suzanne. Cette famille fit souche plus tard à Habas-en-Chalosse (sud des Landes).

Ce même jour, **12 mai 1945**, sur son carnet de vol : Strasbourg - Villacoublay en 1h 30' sur le P-47 n° 328 et le 13 mai 1945 : Villacoublay - Strasbourg sur le même avion en 1h 15'. Peut-être une visite rapide à sa chère épouse...

Des lettres suivantes, on apprend que les personnels de l'Aéronautique Navale détachée alors dans l'Armée de l'Air au GC III/6 sont descendus le 16 mai 1945 pour quelques jours dans le Var, à Cuers pour certains et à Hyères pour d'autres, bases aériennes de la Marine, afin de se retremper dans « *un bain maritime* » et sans doute aussi pour parler de leur devenir. JML a passé la demi-journée du 17, de midi à huit heures du soir, dans une tour de contrôle, telle qu'en possèdent maintenant tous les terrains militaires et d'où on règle la circulation aérienne sur la piste : décollages et atterrissages : « *C'est une cage vitrée à cinq mètres de hauteur qui a comme dimensions 2m x 2m x 2m, dotée de plusieurs haut-parleurs et microphones, d'un cahier avec un crayon pour noter les mouvements d'avions et de quelques pistolets pour lancer des fusées conventionnelles. Le matin il y a un gros trafic dû à l'entraînement mais l'après-midi c'est mortel... heureusement cette corvée revient rarement.* »

Le mardi **29 mai 1945** il a rencontré De PINSUN dans le train. Il rentrait lui aussi à Strasbourg après une permission à Pau. A son arrivée dans la gare de cette ville, il s'était retrouvé sur le quai avec son père qui revenait d'Allemagne : ils étaient sans le savoir dans le même train depuis Paris. Son père était prisonnier dans le camp, près d'Hanovre, qui a été bombardé en plein jour. C'était une formation de forteresses (*Boeing B-17*) qui avaient pour objectif un petit bled à 3 km de là. Un avion se trompant d'objectif lâcha ses bombes sur le camp. Elles tombèrent malheureusement en plein sur les baraques ; 90 morts, pas mal de blessés et beaucoup de dégâts ! « Mérovée » (*nom de guerre de De PINSUN*), qui a longtemps vécu du côté de Pau, lui a parlé d'un petit bled où sa femme a été une fois se reposer avec une amie et s'en est trouvée fort bien. Ce bled s'appelle Aspin. « *On y va en partant de Lourdes par le car ; c'est à une cinquantaine de kilomètres. C'est un véritable trou à 1 500 m environ, « croûte » et repos y sont assurés. Je pense que ce serait un bon endroit pour notre prochaine permission !* » Il trouve que les derniers jours qu'il doit encore passer au Groupe décidément peu agréables. Son ancienne « turne » a été donnée à un capitaine et celle qu'il a est encore plus minable. « *Pas d'eau, pas de chaise, pas de table. Un lit dépenaillé, mal foutu, une armoire et une commode fermées à clef.* »

Le 30 mai 1945 son camarade de LA MOTTE est parti à Salon où il a été chercher un avion et le ramener à Strasbourg, mais il ne lui a pas prêté sa

chambre ; mais comme elle est « *vraiment plus sympa* » que la sienne, bien qu'il ait réussi à faire mettre des draps propres dans le « *pageot* ») il peut quand même y faire son courrier ! Depuis deux jours, une véritable frénésie de bridge à trois s'est emparée de lui. Ses partenaires préférés sont « *Carpette* » (de CARPENTIER) et « *Le poète* » (LABAS). Le premier froid, imperturbable fait les annonces les plus scabreuses sans se départir de son flegme ; le second est le plus souvent un peu tout fou et ne joue pas très bien la carte ! JML continue : « *J'aime à lui pirater son fric. Quant à moi, je joue la femme saoule ou le coin du bois, selon l'humeur. Jusqu'à présent je m'en tire à +500 frs. Le moment gargantuesque arrive quand l'un de nous, amené doucereusement par les deux autres à faire une annonce trop forte, un énorme coup de poing fait frissonner la table tandis qu'un ou deux rires tonitruants vont éveiller des échos jusque dans la cave. La joie enfantine qu'on a d'avoir amené le copain dans un guet-apens dépasse largement le plaisir de gagner. L'inconvénient c'est qu'ensuite le « bridge à quatre » familial avec des annonces bien pénardes fait un peu falot ; un coup de poing sur la table = je contre) ! »*

Retour dans l'Aéronautique Navale

Le 10 juillet 1945 l'enseigne de vaisseau EV1 Jean Michel LENGLET est de nouveau « *Marin* » !

Il arrive à Cuers à 14h 00. C'est une fournaise dans un « *bled impossible* » ! De tous les « *chasseurs* », seul O'NEILL se trouvait là. Considérations peu rassurantes quant aux prochaines affectations. O'NEILL quant à lui a trouvé un job à Marignane ; la future Flottille de chasse nage toujours dans un lointain nébuleux. JML pense se raccrocher (ou du moins essayer), aux « *hydro* » qui font la surveillance douanière à Constance. En attendant il va lui falloir moisir dans ce pays impossible où on crève de chaleur, loin de la mer, donc sans pouvoir aller se baigner, avec pour seule distraction l'arrivée et le départ des Zeppelin (1) américains qui sont basés là. Car d'avions, pas question ; il n'y en a pas ou alors ils sont stockés ! Les pilotes n'ont donc même pas la consolation de voler.

(1) « *Zeppelin* » pour « *dirigeable* » tout comme « *Frigidaire* » pour « *réfrigérateur* » !

Il décrit la « *piaule* » qu'il habite : sise au deuxième étage d'un grand bâtiment dont le rez-de-chaussée est constitué par le carré et les cuisines et les deux étages par des chambres d'officiers. Le maître d'hôtel lui a promis : « *pas de mouches, peu de moustiques, peut-être quelques punaises* ». Il aurait donc bien tort de se lamenter. Dans ladite chambre, il y a outre un lit type hôpital, un lavabo, une armoire rustique, une table minuscule et une chaise. Le plancher est un carrelage propre et le mur est blanchi à la peinture bleue. Ce qui lui donne l'impression d'être un opéré qui entre en convalescence.

Dans une seconde lettre de Cuers écrite le lendemain 11 juillet à 22h 00 il décrit encore ses conditions de vie sommaires et peu agréables dans la chaleur de Cuers : « ... *Il faut se figurer un cirque dont le centre est le terrain et les gradins les collines d'environ 200 m de haut, telles que le paysage en est plein. Paysage de grandeur ordinaire sans grandiose ni spéciale mesquinerie. Au milieu du terrain, un Zeppelin américain, amarré à son mât agite doucement son gros ventre sous le souffle éolien. Il ressemble un peu à un gros éléphant qu'on aurait mis au piquet et qui se dandinerait d'une patte sur l'autre, ou encore à un pauvre type qu'on aurait condamné à porter sur son dos un énorme sac un peu fantaisiste (l'énorme étant le ballon et le pauvre type la nacelle). Une chose domine l'homme, ce sont les gigantesques hangars, construits il y a longtemps pour abriter ces animaux préhistoriques que sont les dirigeables. Au pied de l'un d'entre eux, un « Thunderbolt » a l'air d'un insecte ridicule.*

Il raconte qu'un pilote d'un Groupe de l'Armée de l'Air basé à Colmar est venu voir sa fiancée qui habite à Cogolin (20 km à l'est de Cuers) et il déplore l'heureux temps qui n'est plus, où l'on pouvait parfois sauter sur sa machine volante pour venir voir sa bien-aimée. !

Il s'habitue à son cantonnement car en comparant avec Entzheim par exemple, il est bon de remarquer que 1) sa turne est relativement correcte puisqu'elle a l'eau courante ce qu'on ne trouve que dans une maison sur mille à Entzheim. 2) il y a un carré qui ne casse rien mais qui remplace quand même bien l'absence de carré. Quant à la « croûte » elle ne casse rien, mais on ne meurt pas de faim. Il y a de la bière quand on veut et même de l'apéritif pour les buveurs d'alcool (*dont il n'est pas*) et un certain nombre de jeunes enseignes, de réserve pour la plupart, qui attendent là leur démobilisation et savent soutenir agréablement une conversation sur les femmes.

C'est ainsi qu'il apprend qu'en Angleterre « ça » se fait à partir de 21h 00 du soir sur les pelouses, dans le métro, dans les portes cochères, enfin partout et que personne n'y fait plus attention, charmant ! Il apprend aussi qu'il fallait beaucoup se méfier des « *girls* » qui vous proposent de venir prendre « *a nice cup of tea* » ; neuf fois sur dix, elle n'est pas si « *nice* » que ça ! La discussion qui fut très vaste et qu'il a présidée avec une jovialité de bon aloi, étant donné son âge et son ancienneté, tous deux considérables, embrassa tout à coup la fécondation artificielle qui se fait beaucoup en URSS pour les bovins et encore assez peu dans le Royaume-Uni pour l'espèce humaine, puis les maladies qui découlent de l'amour (*il ne s'agissait point de déformations mentales que peut entraîner la passion*) et des mille et une manières de les guérir, ou tout au moins d'essayer...

... Mais 8 mois plus tard, le mardi 19 mars 1946 (à l'état-major de la Flottille 1F de la BAN de Hyères) il se plaint maintenant d'avoir beaucoup de travail toujours plus de travail. Ils font voler trois malheureux « taxis » et il faut absorber une énorme paperasse, la classer, s'en instruire et en distribuer la moëlle substantifique aux rares bonshommes de la Flottille. Ils ont en effet de moins en moins de personnel et le service courant de la Base, entretien des bâtiments, cuisine, propreté, services de garde, garage

occupent beaucoup de monde. Au train où vont les choses, il faudrait conserver tout le personnel dit « volant » à l'entretien du service à terre, un jour prochain !

La solution pour voler serait de s'installer dans un bled perdu sans une base à faire vivre. Car c'est là le paradoxe : les bases ont toujours été faites pour faire vivre les formations des « Flottes » dans l'Aéronautique Navale, les délivrer des soucis matériels de la vie courante, pour qu'elles puissent conserver toute leur activité à faire voler leurs machines et en fait, c'est l'inverse qui se produit : sans les Flottes, la Base ne pourrait assurer ses services courants. Il conclue que ce sont là les conditions normales de l'après-guerre et qu'il en était de même en 1919...

Enfin la Flotte a touché les cinq premiers « tapins » presque neufs, brillants, les pattes au ras du sol. Ils ressemblent à ces oiseaux qui ne peuvent se tenir droits au sol sur leurs courtes pattes et rois du ciel, et qui trébuchent impotents de retour sur la terre. Le « Cobra » (*Bell P-39 « Airacobra »*) était élégant, aiguisé, une flèche ; le « Thunderbolt » (*Republic P-47*) était puissant, mastoc, le « Spit » (*Supermarine « Spitfire »*) est avant tout un oiseau, un merveilleux voilier. À peine plus de place que sur cobra pour le pilote. JML est donc condamné à rester maigre.

Dernière information : « Carpette » (De CARPENTIER) est affecté à Hyères comme « basic » ; « *encore un qui a assez volé ! Il est vrai qu'il a essayé de réintégrer la 1F avec l'appui de son père et beau-père (amiral et capitaine de vaisseau) sans y réussir... (hein, mine de rien, la 1F !)* »

En décembre 1946 Jean Michel LENGLET est promu Lieutenant de Vaisseau (LV). Il prendra le commandement de la 1F en 1949

Naissance	Port	Bardou (Andromède-Pierre).....	18 LV/46	4 EV1/40	EV2/39	Entrée
2 11/17	G.	(A.C. P.) Lenglet (Jean-Michel) ☼.....	18 12 46	15/ 6/41	15/ 1/40	1938

Annuaire de la Marine 1948

Épilogue : La dissolution du Groupe GC III/6 « Roussillon »

Le 1^{er} octobre 1945, le « Roussillon » a fait mouvement, avec la 3^{ème} Escadre vers Trêves, sur la rive droite de la Moselle en Rhénanie-Palatinat, où il va mener une vie de garnison sans intérêt opérationnel. Les avions sont à bout de souffle, mais comme ils ne sont pas remplacés, l'activité aérienne est très réduite, ce qui n'empêchera pas trois pilotes de trouver la mort par accident entre la fin de la guerre et sa dissolution.

Début mars, le personnel est informé officiellement que l'unité sera dissoute à la date du 1^{er} avril 1946....

Jean Michel LENGLET a manifestement tout fait pour se rendre à la cérémonie marquant la dissolution du Groupe. Dans une lettre datée du 19 mars : « ... *Je pourrais aller dimanche en huit (donc le 29 mars) noyer dans une ripaille à Trêves la dissolution du III/6. Ça me ferait plaisir de revoir des camarades et je voudrais savoir ce qui est arrivé à de LA MOTTE* »

(*Note FXB : Mort en Service Aérien Commandé le 1^{er} février 1946 au cours d'un exercice de bombardement dans la région de Metz*). Je n'irai que si je peux y aller en avion et ce n'est pas encore cuit » mais il n'a pas pu disposer d'un avion pour cela. Par acquit de conscience il avait aussi demandé à O'NEILL s'il comptait y aller et s'il aurait éventuellement une place pour lui dans un avion... On ne sait pas s'il reçut une réponse...



FIN de l'aventure Roussillon

Mais beaucoup plus important, pour lui et son épouse, **Marie-Hélène LENGLET** était née le 3 mars...

Marie Hélène du PARC LOCMARIA, la fille de Jean Michel LENGLET, est « tombée » un jour de 2023 sur mon site Internet et sur l'histoire du Groupe GC III/6 que j'ai écrite : elle a pris alors contact avec moi...

Depuis nous avons beaucoup échangé ensemble, en particulier au sujet du livre iconique de **Marc LISSY « Chasseurs mes Frères »** et aussi de son magnifique ouvrage « **Poupées en miettes : De guerre, d'honneur et de deuil** ».

Elle a eu la grande gentillesse d'écrire pour moi, à partir des courriers de son père pieusement conservés, un texte se rapportant principalement à l'année de guerre où Jean Michel LENGLET a été affecté au GC III/6 (juin 1944 / juin 1945) et surtout de me prêter l'**album photographique** du pilote et tous ses « **carnets de vol** »...

C'est à partir de ce texte, de ces précieux documents, de mes archives personnelles du III/6 et de quelques lectures complémentaires que j'ai mis en forme ce document qui peut ainsi venir s'ajouter à ceux se rapportant au glorieux « Roussillon » déjà en ligne sur ce site. Un grand merci Marie Hélène !

FXB (10/2024)

Un grand merci à vous tous archivistes amateurs, en général concernés familialement par l'aéronautique navale, pour tous ces documents que vous retrouvez pour les partager. Merci en particulier à vous François-Xavier d'avoir ainsi retracé toute l'histoire du GC III/6 Roussillon, qui finalement a laissé pas mal de traces écrites. Et surtout pour ce qui me concerne et grâce à votre décryptage des carnets de vol de JML, tâche que je n'avais même pas eu l'idée de me hasarder à faire, j'ai pu retrouver une suite chronologique dans la trajectoire de mon père à la fin de la guerre, qui me paraissait jusqu'alors plutôt obscure notamment à cause de lettres sans date. Enfin, comme vous le dites, la petite histoire faite par les humains donne de la « chair » aux événements de la Grande Histoire en la rendant plus proche de nous. Avec toute ma reconnaissance.

MHPL (10/2024)

Autres liens à consulter :

[Parcours de vie dans la Royale : Jean Michel LENGLET](#)

[Mémorial des Officiers de Marine : Jean Michel LENGLET](#)

[Le Groupe GC III/6 en AFN \(1940/1944\)](#)

[Le raid du Groupe de Chasse GC III/6 sur CASSAIGNE et LAPASSET](#)

[GC III/6 – De janvier 1944 au 1^{er} avril 1946 \(dissolution\)](#)

[Carnets de vol de Jean Michel LENGLET](#)



Le capitaine de corvette LENGLET, pilote et chef du pont d'envol de l'Arromanches participa le 7 novembre 1951 à une mission de bombardement sur le pont de Chi-Tanh (Annam), aux commandes du F6F 5 Hellcat n°BuAer 77828 codé 1F-11. Au cours de l'action, son appareil heurta le sol de l'aile droite, prit feu et explosa. Le CC Lenglet fut tué sur le coup : « Mort Pour la France », il avait 32 ans.

François-Xavier Bibert, lundi, 17 juin 2024

Chère Madame,

Votre courriel m'a fait un plaisir immense.

Une fois en retraite en 2005, je suis parti en quête de « mémoire », à la recherche de mon père, nous ayant quitté en paix quatre ans plus tôt à l'âge de 88 ans. Et j'ai décidé alors d'écrire, sans avoir fait la moindre recherche préalable, « **L'Histoire des Hommes du GC III/6** », mais numériquement, en trois dimensions, textes et iconographies à la disposition de tous, dans un souci idéalisé de « mutualisation de l'information » ; mon père au centre de mon site internet et de multiples pages et sous pages complémentaires s'entassant en tous sens, pouvant être liées entre elles au gré de mes humeurs du jour et de mes recherches, faisant de mon travail « *un vaste capharnaüm où chacun peut se perdre comme dans un dictionnaire* », selon l'aimable critique qu'un correspondant m'en a faite.

Et je me suis aperçu bien vite, qu'ignorant tout du sujet, et faute d'avoir su ou pu parler avec mon père — quel malheur ! —, il fallait que je reconstruisse à peu près tout...

Ma mère est partie dans sa 101^{ème} année en 2015. Hormis pendant ses deux dernières années de vie, elle vivait seule et sa tête fonctionnait bien... mais elle avait décidé de ne rien partager avec moi sur ce que je recherchais... ce qu'elle considérait comme étant un « jardin secret » ...

Mon père, petit sous-officier mécanicien sans beaucoup d'instruction, alsacien né allemand en 1913 et orphelin de guerre : son père... allemand..., tué sous son casque à pointe en octobre 1918 ! Ce père... devenu français en 1919, ne parlait encore qu'avec difficulté notre langue en octobre 1939 quand il avait épousé ma mère, au cours d'une permission de 24 heures, le premier mois de la guerre. Celle-ci, issue d'une vieille famille terrienne chartraine, instruite, écrivant bien, aussi orpheline de guerre ; son père disparu dans la Somme en septembre 1914, six semaines après l'avoir vu naître et être parti au front... jamais retrouvé !

Mon ambition : tenter de savoir ce qui s'était caché dans la profondeur de l'âme de ses deux êtres immergés violemment et brusquement dans la grande tourmente de la guerre, séparés le lendemain de leur union, se retrouvant à vivre ensemble 8 mois plus tard en Algérie, loin de tout et sans nouvelles de leurs proches, vivant chichement de la misérable solde que l'Armée de l'Air versait à un jeune sergent... et pourtant, faisant naître un premier enfant, ma sœur !

Ce travail m'a pris une quinzaine d'année, car en fait j'ai aussi écrit après des nombreuses recherches aux archives de Vincennes, l'Histoire du Groupe III/6 dans son détail, ce qui n'avait pas encore été vraiment fait, avec de nombreuses biographies, grandes ou petites... celles de premiers couteaux, mais aussi celles de seconds et de plus humbles, trop souvent oubliés...

Et j'en suis arrivé à la mi-1944, quand mon père a quitté le III/6 et le terrain d'aviation de Lapasset au fond du bled algérien, pour revenir vivre enfin quelques mois avec son épouse et sa petite fille à Alger, en formation d'interprète et être finalement affecté à la 1^{ère} Escadre, qui, comme la 3^{ème} Escadre qu'il venait de quitter au moment où votre père y arrivait, a été envoyée combattre en France...

Normalement, ils ne se sont donc pas croisés en AFN ! Mais peut-être à Luxeuil plus tard...

Dans un premier temps, j'ai arrêté mon travail sur le III/6 à cette date, et j'ai évoqué sommairement l'activité de mon père du second semestre 1944 au sein de cette 1^{ère} Escadre. Celle-ci est remontée beaucoup plus tôt vers l'Alsace que la 3^{ème} Escadre de votre père qui combattait encore sur l'Italie.

Tout cela pour vous dire que ce n'est que depuis 2020 environ, que j'ai repris mon travail sur le III/6 pour la période mi 1944/mi 1945 et que je n'avais pas jusqu'à ce moment croisé le nom de LENGLET et inscrit dans mon programme de recherches ; mais cela a inévitablement été fait depuis...

La publication par Matthieu GIRARD de « Chasseurs mes Frères » m'a donc relancé plus vite que prévu sur le sujet... si bien que j'ai fouillé le net en tous sens pour me constituer une nouvelle base documentaire avant d'écrire quelque chose de nouveau, et j'ai fini par tomber évidemment sur votre ouvrage « *Poupées en Miettes* », commandé maintenant ; il va m'être livré rapidement j'espère.

D'où cette explication finale :

Ma chère mère — que j'ai alors maudite ! — a décidé à 98 ans de trier le courrier familial ; des centaines de documents... et de brûler tout ce qu'elle considérait à ses yeux comme faisant partie de ce fameux « jardin secret » ... Je m'en suis aperçu à temps, et j'ai pu, entre deux feux de cheminées et quelques visites chez elle, scanner à temps et en cachette une petite partie

de ces précieux documents ; mes « Poupées en miettes » !

... Et parmi celle-ci, la trentaine de courtes lettres écrites par mon père vers Alger lors de son arrivée à Marseille et de sa remontée du couloir rhodanien jusqu'à Luxeuil au second semestre 1944, jusqu'à sa folle escapade illégale de Noël 1944 en Alsace pour enfin revoir quelques heures sa mère à Thann, dans une cave, sous la mitraille, sur la ligne de front où les derniers Allemands contenaient encore fermement les forces françaises...

INTRODUCTION

Après la mort de ma mère, j'ai archivé les lettres que lui avait adressées mon père depuis leur rencontre jusqu'à sa mort en Indochine, soit de 1943 à 1951. Il y en avait un grand nombre du fait de leurs multiples séparations, dues à la guerre d'abord puis à son métier d'officier de marine aéronavale. La saisie de ces lettres paternelles m'a permis de découvrir un homme qui littéralement a « pris chair », non seulement comme mari mais surtout comme père, ce qui m'a aidée à recoller des morceaux d'enfance et de vie détériorés par sa mort, en réajustant quelques éclats fulgurants dans une mer opaque de souvenirs enfouis. Grâce à quoi j'ai pu enfin régler ce que les psychologues appellent d'une façon fort appropriée, un deuil impossible.

Toute ma vie j'ai cherché un sens, une raison ou une cause aux choses et en particulier à la vie. J'ai tenté de trouver des réponses, que ce soit par l'expérience ou par des études de philosophie, théologie et psychologie. Puis, sur le tard et avec le recul de l'âge, j'ai tenté de comprendre le fait militaire, en partant de la mort à la guerre et du deuil qui peut en découler, approche qui passe par des témoignages, surtout écrits. J'ai pour seule expérience de la guerre d'avoir été considérée comme victime, une « pupille de la Nation ». J'ai donc commencé par m'interroger sur celle-ci et la profession militaire, ce métier curieux qui voit la mort comme « hypothèse de travail », ainsi que la nomme Michel Goya. Ensuite, je me suis demandé si le proche entourage pouvait faire son deuil au nom de la France, comme si mourir pour son pays était acceptable ou consolateur. Appellation de « mort pour la France » qui m'a poussée à m'interroger sur le pourquoi de la guerre et le comment du deuil.

Ce livre est le résultat de recherches et interrogations sur les grands mots d'Honneur et de Patrie, de Gloire et de Sacrifice. Je ne connaissais pas d'avance où tout cela me mènerait, je n'avais pas d'*a priori*. J'ai découvert entre autres l'inutilité de se sentir victime et l'extrême honorabilité de l'honneur...

Quand google m'a permis de lire l'introduction de votre ouvrage, je me suis convaincu avec une immense modestie et un profond respect, que d'une manière ou d'autre je devrais trouver moyen de vous contacter... mais je ne me suis pas permis de demander à quiconque votre adresse email...

Votre courriel a donc été une divine surprise !

Et j'ai bien sûr lu avec une grande émotion ce que vous avez écrit sur votre père... C'est magnifique et j'ai été profondément ému et flatté par la confiance que vous m'avez faite en me transmettant ce texte avec votre courriel.

J'aimerais beaucoup que nous puissions échanger de vive voix sur tout cela, si vous le vouliez-bien.

De mon côté, je vais faire des recherches complémentaires pour pouvoir finalement écrire une page consacrée aux mois de guerre que Jean Michel LENGLET a passés au Groupe de Chasse GC III/6 « Roussillon » en 1944/1945, page qui pourrait s'ajouter à ce que j'ai déjà publié sur ce sujet, si vous le souhaitiez.

Dans cette attente,

Je vous prie d'accepter, chère Madame, mes plus cordiales salutations.

François-Xavier Bibert.

Encore merci à Marie Hélène du PARC LOCMARIA pour m'avoir confié par la suite le précieux album familial des photographies de la carrière militaire de son père...

