

GROUPE DE CHASSE 3/6 ROUSSILLON



*Photographie du document
original à partir duquel ce
fac-similé a été réalisé.*



CITATIONS OBTENUES PAR LE GROUPE DE CHASSE 3/6

A L'ORDRE DE L'ARMEE AERIENNE

„MAGNIFIQUE GROUPE DE CHASSE AYANT TOUJOURS COMBATTU AVEC FOUGUE ET UN ENTRAIN ADMIRABLE. AVANT LE 10 MAI 1940 PAR LA TENACITE ET L'ADRESSE DE SES PILOTES A OBTENU PLUSIEURS VICTOIRES SUR UN ENNEMI SOUVENT MIEUX ARME.

ENSUITE PENDANT LES DURES JOURNEES DE LA BATAILLE DE FRANCE GRACE A L'ENERGIE FAROUCHE DE SON PERSONNEL NAVIGANT, GRACE AU TRAVAIL ACHARNE DE SES MECANICIENS A REUSSE A SURCLASSER L'ENNEMI DANS TOUS LES COMBATS QU'IL A LIVRES.

EN REPRENANT LA LUTTE EN AOUT 1943 A COMBATTU AVEC UNE ARDEUR IRRESISTIBLE, EN MEDITERRANEE D'ABORD PROTEGEANT EFFICACEMENT LES CONVOIS ALLIES, EN ITALIE ENSUITE SE FAISANT REMARQUER PAR L'AUDACE ET LA PRECISION DE SES MITRAILLAGES ET DE SES BOMBARDEMENTS EN PIQUE, EN ALLEMAGNE ENFIN APPUYANT AU PLUS PRES NOS TROUPES SUR LE CHEMIN DE LA VICTOIRE.

A EFFECTUE AU COURS DE CETTE GUERRE 5011 SORTIES EN 10491 HEURES DE VOL DE GUERRE PENDANT LESQUELLES IL A REMPORTE 49 VICTOIRES AERIENNES DONT 9 PROBABLES ET IL A LARGUE 610 TONNES DE BOMBES.“

IL A ETE TIRE DE CET OUVRAGE
CINQ CENTS EXEMPLAIRES

Numérotés à la main de 1 à 100
à la presse de 101 à 500

Exemplaire N° 268

A L'ORDRE DE L'ARMEE AERIENNE

„GROUPE DE CHASSE CARACTERISE PAR SON ALLANT, SA VALEUR COMBATIVE ET L'AUDACE DE SES PILOTES.

ENTRAINE PAR SON CHEF LE COMMANDANT CLAUSSE, N'A PAS CESSÉ DEPUIS AOUT 1943 DE FAIRE PREUVE DE SES REMARQUABLES QUALITES SUR LES THEATRES D'OPERATIONS DE LA MEDITERRANEE, DE L'ITALIE, DE L'ALLEMAGNE ET DU FRONT DE L'ATLANTIQUE. AU COURS DE 2.500 SORTIES DE „COASTAL“ A ABATTU 6 AVIONS ENNEMIS. ENGAGE ENSUITE DANS LE „TACTICAL COMMAND“ S'EST FAIT REMARQUER DU COMMANDEMENT ALLIE PAR LA PRECISION DE SES BOMBARDEMENTS ET L'AUDACE DE SES MITRAILLAGES EFFECTUES AU COURS DE 3260 SORTIES.“

HISTORIQUE DU GROUPE DE CHASSE 3/6

Formation du Groupe de Chasse 3/6

Le 1^{er} Mai 1939, le Groupe de Chasse 3/6 est créé à Chartres et confié au Capitaine DE PLACE.

La 5^e Escadrille est commandée par le Lt. JACOBI, la 6^e par le Lt. GUERRIER.

Il est équipé de Moranes 406 et compte 21 Pilotes.

Après la période de rodage et d'entraînement, le Groupe rejoint Villacoublay où il se trouve à la déclaration de guerre, en entraînement, mais déjà redoutable.

Campagne 39—40

Le Groupe commence la guerre, inclus dans le dispositif de D.A.T. de la Capitale à Bouillancy: Missions de couvertures à priori, mais surtout formation et entraînement des nouveaux pilotes qui y arrivent. —

De Bouillancy, le Groupe est intégré au Groupement 24 et se déplace le 15 Novembre à Wez-Thuisy où il remporte sa première victoire, homologuée par le S/c LE GLOAN et le Lt. MARTIN.

C'est également là que les Escadrilles, après de multiples discussions, choisissent leurs insignes le 15 Février: la 5^e Escadrille adopte le masque féroce, la 6^e prend le masque souriant „Comédia et Tragedia“ Y arrivent aussi trois pilotes polonais, affectés à la 5^e Escadrille, formant une patrouille aux couleurs de leur pays.

— déplacé de Wez-Thuisy à Chissey au Groupement 23, le 30 Avril puis à Coulommiers, l'ardeur combative du Groupe, freinée par le mauvais temps, va y donner sa pleine valeur dans les journées du 10 au 25 Mai en abattant 9 avions.

Malheureusement après les combats et le bombardement du 25 Mai, journée néfaste, le Groupe se retrouve avec 4 avions!!

Rattaché alors à l'Armée des Alpes, au Luc, le Groupe perçoit enfin ses premiers D 520 qui font merveille contre les Italiens. 7 sont abattus dont 5 en moins d'une demi-heure par l'Adjudant Le GLOAN.

Ayant reçu l'ordre de rejoindre Alger, le Groupe y arrive le 24 juin pour y apprendre avec désespoir la signature de l'armistice et rejoint Constantine.

4 pilotes tués en combat, 2 en service Aérien, 3 blessés, 2 prisonniers, 21 Victoires officielles, tel est le bilan de la Campagne 39—40.

Campagne de Syrie-Liban (Mai, Juin, Juillet 1941)

Après une année de sommeil avec effectifs réduits et les heures de vol comptées, le Groupe est désigné pour un renforcement éventuel des Forces Aériennes de Syrie, puis les préparatifs terminés, le 24 Mai 1941, les 26 Dewoitines accompagnés de 6 avions de transports, font route vers Rayack, sous le Commandement du Cdt. GEILLE.

Dès son arrivée, le Groupe y effectue quelques missions de D.A.T. et de reconnaissance jusqu'au 8 Juin, date du début des Opérations puis opère contre les colonnes adverses, d'abord de Rayack, ensuite d'Alep.

Protection des reconnaissances et des bombardiers, mitraillage de colonnes adverses, et reconnaissances.

Le 8 Juillet le Groupe part à Athènes pour y renouveler le matériel mais rejoint Alger le 15 Juillet, l'armistice ayant été signée.

Au cours de cette campagne, ont été effectuées:

124 missions — 23 Victoires dont 19 homologuées ont été remportées, mais 5 pilotes tués et 3 prisonniers manquent à l'appel.

Juillet 1941 — Aout 1943

Au retour de la Campagne de Syrie, le matériel révisé, la vie normale reprend au Groupe. Le 1e Janvier, le Commandant DESTAILLAC en prend le Commandement. Le Groupe est affecté à la défense d'Alger.

Le 8 Novembre 1942

Débarquement Anglo-Américain: dans le brouillard aucun avion ne décolle. A 7 H 00 la base est occupée. Le Groupe va être réorganisé et reprendre la lutte contre l'Allemagne.

Le G. C 3/6 s'installe à Oued-Smar, puis à Ain Séfra en Janvier 1943. Des pilotes et spécialistes partent dans les Ecoles Américaines pour faire connaissance avec le nouveau matériel que tous espèrent bientôt utiliser.

De nombreux mouvements de personnel précèdent la réorganisation et le Groupe se prépare à l'Action. Les premiers Airacobras P39 sont reçus le 1e Mai 1943 et après un entraînement bref mais intensif le G. C 3/6 effectue sa première mission de „Coastal Command“ en partant du terrain de Lapasset.

1e Groupe de Chasse 3/6 fait partie de l'Aviation Cotière d'Afrique du Nord

1e „Coastal-Command“ du 4 Aout 1943 au 30 Aout 1944.

Les pilotes et le personnel du Groupe ont enfin la satisfaction de participer de nouveau aux opérations contre l'Axe.

Pourtant le Coastal se révèle hélas bien différent de la „Chasse pure“ revêue des pilotes:

— Travail fatiguant et monotone de protection de convois, sans voir d'ennemi pendant parfois des mois.

— Attentes dans les avions, en position d'alerte, quelque soit la chaleur, prêt à décoller, sur alerte des postes de détection, au devant de l'ennemi; mais hélas combien rarement ils décollent et encore plus rarement rencontrent l'ennemi.

— Sweeps, balayant un ciel désespérément vide d'ennemi.

— Recherches d'équipages tombés en mer.

Tache décevante entre toutes pour un chasseur, vie périlleuse à la merci d'une panne, aboutissant à une baignade en pleine mer de plusieurs heures ou à la perte des meilleurs: 1e Lieutenant LE GLOAN le 11 Septembre 1943 et du Sergent-Chef KNITTEL.

Obligés de décoller par tous les temps, de rester dans la crasse, à la recherche d'un convoi, entre nuage et eau suivi de retour sur un terrain couvert d'ouate, souvent en pleine nuit.

Vie exténuante pour les pilotes et pour les mécaniciens, par les missions fréquentes auxquelles s'ajoutaient les vols d'entraînement, également par les conditions de vie dure au sol, allant parfois jusqu'à l'inondation du terrain à la suite des pluies le transformant en une mare de boue.

Résultats du „Coastal Command“:

Trois Dorniers abattus, Trois Pilotes morts en Service Aérien Commandé.

1e 30 Aout 1944: 1e Groupe n'est plus „Opérationnel“. Après Lapasset et Taher il est à Bone et prépare l'embarquement, sous la direction du Commandant CLAUSSE, en direction de la France.

1e 29 Septembre 1944 il arrive à Salon de Provence.

CAMPAGNE D'ITALIE

Le 30 Septembre 1944 le Groupe quitte enfin l'Afrique du Nord pour la France dont tous avaient la nostalgie. Depuis le Débarquement Allié surtout.

Et puis si on ne délaisse pas complètement le Coastal, le Tactical va prendre la plus grosse part avec bombardement strafing..... et qui sait le Messer ou le Focke tant espéré?

D'abord basés à Salon les P. 39 abandonnent ce terrain impraticable, surtout l'hiver, pour celui du Vallon à 15 kilomètres.

De là partiront toutes les missions pour l'Italie du Nord-Ouest jusqu'au méridien de Turin. Elles consistèrent en bombardement de ponts ou casernements et strafing de véhicules.

Pour agrandir le secteur les flights en Tack se posent à Nice ou deux avions restent en alerte.

Au cours du mois de Janvier 1945 le Groupe troque ses P. 39. contre des P. 47. Ceux-ci survolent l'Italie dès le 1e Février et jusqu'au 16 Mars date à laquelle est décidé le déplacement vers l'Allemagne.

Le moins qu'on puisse en dire est que le Groupe fit du très bon travail en Italie. Plusieurs télégrammes de félicitations du Général Tobin sanctionnèrent d'ailleurs les excellents résultats de nos missions.

Et à notre départ le Général Commandant 1e M.A.C.A.F. envoyait le message ci dessous:

.....

Au moment ou vous quittez mon commandement, tous les Groupes se joignent à moi pour vous envoyer nos meilleurs sou haits pour vos succès futurs. Votre bon travail a été fort admiré et nous regrettons de vous perdre. La réputation du Groupe 3/6 demeurera toujours haut dans les annales de l'Aviation Cotière Alliée de Méditerranée.

Malheureusement la campagne d'Italie coutait au Groupe 3 pilotes dont le prestigieux Commandant de la 2e Escadrille Le Capitaine Demoulin abattu par la flack en bombardant le pont de Gaiola le 21 Novembre 1944.

Au cours de la campagne les résultats furent les suivants:

1411 sorties en 3.189 h 25 de vol

1043 bombes lâchées pesant 260 t 750

pour:

4 Dépôts ou Usines	DETRUITS	et 6 ENDOMMAGES
9 Cantonnements	—	—
1 Gare	—	—
1 Batterie	—	—
1 Char	—	—
2 Ponts	—	11
9 routes coupées	—	5
73 Batiments	—	4
10 Voies Ferrées coup.	—	5
112 Camions	—	10
9 légères	—	9
10 Voitures hippo	—	14
22 Waggons	—	32
4 Locomotives	—	14
Ouvrages défensifs	—	10
2 P.C. ou Q.G.	—	12
3 Avions au sol	—	—
et 16 Soldats tués.	—	—

CAMPAGNE D'ALLEMAGNE

Le 28 Mars 1945 le Groupe quittait Le Vallon pour venir, aux cotés de ses frères de la 3e Escadre, (avec lesquels il n'eut jusque là que des relations plutôt lointaines) participer à la campagne d'Allemagne.

Dès le 31 Mars les missions commencèrent dans le secteur de la 1e Armée Française, C'est à dire entre le Rhin, la frontière Suisse, le méridien Est du lac de Constance et le parallèle de Karlsruhe.

Elles ne cessèrent qu'avec l'Armistice et pendant huit jours (du 13 au 20 Avril) ou la 3e Escadre participa à la libération de l'embouchure de la Gironde.

Avant le départ pour Bordeaux toutes nos missions consistèrent en bombardement et strafing sur les arrières de l'ennemi (dépôts, batteries, gares, voies ferrées, casernements).

Au retour, la 1e Armée ayant lancé son offensive, le Groupe travailla uniquement en appui direct, aux ordres de l'Ops avancé „Remède“. Il attaqua surtout les trains, véhicules près de la „Bomb line“ et parfois des points (passés en l'air par coordonnées) très près des lignes amies, où se camouflaient les fantassins et les blindés Allemands.

Au cours de cette campagne le Groupe effectua:

539 Sorties totalisant 1206 Heures de vol, largua:

980 Bombes pesant 176 t 500

Avec les résultats suivants:

3 Dépôts ou Usines	DETRUITS	0 ENDOMMAGES
0 Cantonnements	—	1
1 Gare	—	—
2 Batteries	—	—
95 Batiments	—	5
8 Voies ferrées coup.	—	—
87 Camions	—	30
4 Légères	—	—
37 voitures hippo	—	—
65 Waggons	—	183
13 Locomotives	—	—

CAMPAGNE DE BORDEAUX

Du 13 au 20 Avril le groupe 3/6 opéra avec la 3eme Escadre dans le Secteur de ROYAN et la Pointe de Grave ou le General de LARMINAT lancait ses Troupes à l'assaut des poches Allemandes.

Au premier abord il paraissait singulièrement rébarbatif ainsi que les objectifs assignés: ouvrages fortifiés et batteries pouvant travailler en D.C.A.

En pratique, a part le 14, et le 16 sur la ROCHELLE ou le 88 tira avec une densité rappelant les plus beaux jours de STUTTGART, seules les mitrailleuses légères nous donnèrent parfois la réplique.

Mais plus qu'en Allemagne peut être nos bombardements furent meurtriers Et les Biffins avouèrent leur stupéfaction d'entrer, après notre passage, sans tirer un coup de feu dans des points d'appuis défendus jusqu'à là avec acharnement.

D'ailleurs le 3/6 recut personnellement des félicitations pour ses missions: du 15 Avril sur un point d'appui à l'Est de MONTALIVET (Leader — Commandant CLAUSSE).

Du 16 avril sur une batterie de la Rive Gauche de la GIRONDE avec Strafing des abris (Leader Lieutenant GATARD).

Et du 18 Avril sur le fossé antichar et les batteries de la Hutte (A l'Ouest du Verdon) (Leader Commandant CLAUSSE) qui nous valut le message suivant.

MESSAGE DE ROUSSEAU

Action prépondérante et décisive 3eme Escadre au cours Journée du 18 en particulier au cours attaque 11 heures 30 à 12 Heures sur fosse antichars et attaque sur batteries Ouest du Verdon. Troupes Allemandes entièrement démoralisées par votre puissance de feu.

Manoeuvre Medoc réalisée grace à vous.

Signe: Commandant ANTZENBERGER.

Les brillants résultats de ces opérations furent ainsi sanctionnés par le General de LARMINAT.

P.C. le 20 Avril 1945

Le General de C.A. de LARMINAT
Commandant le Detachement d'Armée de l'Atlantique

à

Monsieur le Général Commandant
Forces Aériennes de l'Atlantique

Les Forces Aériennes de l'Atlantique ont grandement contribué au succès de l'Opération "Indépendance". Complétant utilement l'action massive des bombardiers de la 1st TACTIAL AIR FORCE, elles se sont dépensées sans compter pour appuyer, dans toute la mesure de leurs moyens, les attaques des troupes terrestres, qui se sont rendu compte de la rapidité et de l'efficacité de leur intervention.

Veuillez transmettre toutes mes félicitations et tous mes remerciements aux Unités organiques des F.A.A. et aux Groupes de P. 47 venus en renforcement.

Signe: DE LARMINAT.

RESUME DES OPERATIONS ET DES RESULTATS OBTENUS PAR LE "GROUPE DE CHASSE III/6"

I* Du 1 Septembre 1939 au 8 Novembre 1942.

Nombre de sorties:	Nombre d'heures de vol:	Victoires:	Tués:	Dispar.	Blessés:
1560	1905 h 00	43 dont 5 prob.	9	2	3

II* COASTAL du 3 Aout 1943 au 15 Mars 1945.

Nombre de sorties:	Nombre d'heures de vol:	Victoires:	Tués:	Dispar.	Blessés:
1310	3936 h 00	6 dont 4 prob.	4	—	—

III* TACTICAL a) Campagne d'Italie.

Nombre de sorties:	Heures de vol:	Tonnage largué:	Destruction:	Tués	Disp.	Bles.
1411	3189 h 25	340 T 750	Dépôts	4	1	2
			Cantonnements	9		
			Batterie	1		
			Batiments	73		
			Camions	112		
			Wagons	22		
			Locomotives	4		
			Avions au sol	3		

b) Campagne d'Allemagne.

Nombre de sorties:	Heures de vol:	Tonnage largué:	Destruction:	Tues	Disp.	Bles.
539	1206	178 T 500	Dépôts	2	—	—
			Batteries	2		
			Batiments	95		
			Camions	87		
			Wagons	65		
			Locomotives	13		

c) Campagne de Bordeaux.

Nombre de sorties:	Heures de vol:	Tonnage largué:	Destruction:	Tues	Disp.	Bles.
191	254 h 45	90 T 750	Dépôts	3	—	—
			Batteries	10	—	—
			Batiment	1		
			Camions	3		
			Légère	1		
			Ouvrages	5		

**Totaux: 5011 Sorties. 10.491 Heures 10 de vol 49 Victoires dont 9 probables
610 Tonnes de bombes largues. 16 Tués. 4Disparus. 3 Blessés.**

PERTES DU G. C. III/6

CAMPAGNE DE FRANCE 39—40

Novembre 1939:	Adjudant LE TALLEC	(S.A.c.)
	Sergent Chef LAMAZON	(S.A.c.)
 Mai 1940:	Sergent Chef BOYMOND	(Combat)
	Sergent DE GERVILLIERS	(Combat)
	Commdt CASTANIER	(Combat)
	Sergent MAIGRET	(Combat)

CAMPAGNE DE SYRIE

Juin 1941:	Sergent Chef RAVILY	(S.A.c.)
	Capitaine JACOBI	(Combat)
	Lieutenant BOÏRIES	(Combat)
	Lieutenant STEUNOU	(Combat)
	Sergent SAVINEL	(Combat)

CAMPAGNE 42—45

Mai 1943:	Capitaine RICHARD	(S.A.c.)
Juillet 1943:	Adjudant LOI	(S.A.c.)
11 Sept. 1943:	Lieutenant LE GLOAN	(S.A.c.)
Sept. 1943:	Sergent LEDUC	(S.A.c.)
Decembre 1943:	Sergent Chef KNITTEL	(S.A.c.)
Février 1944:	Lieutenant BRONDEL	(S.A.c.)
Mai 1944:	Lieutenant BOUTAREL	(S.A.c.)
Novembre 1944:	Capitaine DEMOULIN	(Combat)
Janvier 1945:	Aspirant DHUISME	(Combat)
Février 1945:	S/Lieutenant LECLOUX	(Combat)
Avril 1945:	S/Lieutenant BALLIN	(S.A.c.)
	Sergent Chef JAHAN	(S.A.c.)

1946

Février 1946:	Capitaine DE LA MOTTE	(S.A.c.)
Mars 1946:	Adjudant SICARD	(S.A.c.)
	Sergent VAN TROEYEN	(S.A.c.)

LISTE DU PERSONNEL DU G. C. III/6 A LA DATE DU 8 MAI 1945

PILOTES:

Commandant Claussé, Commandant le groupe
Capitaine Rupied, Commandant en Second
Capitaine Dhellemmes
Lieutenant de Vaisseau O'Neill

1e Escadrille

Lieutenant de la Villeon Antoine
Lieutenant de Pinsun Louis
Lieutenant Cuinet Pierre
Lieutenant de Carpentier Raoul
S/Lieutenant Mequet Jean
S/Lieutenant Pages Henri
S/Lieutenant Herve Jean
S/Lieutenant Gantes Henri
Aspirant Massiani Paul
Aspirant Mangeant Louis
Aspirant Auvrai Charles

Maitre Maulendi André
S/Chef Hardyau Jean
Sgt Valentin Jean
Sgt Drabier Jacques
Sgt Sandrart Robert
Sgt d'Amico Pierre

2e Escadrille

Lieutenant Gatard Louis
Lieutenant de la Motte André
Lieutenant Labas Marcelin
Lieutenant Vergnou Gérard
Lieutenant Goujon Charles
Lieutenant Lenglet Jean
S/Lieutenant Ghesquiere Henri
S/Lieutenant Michaux Alain
S/Lieutenant Giovanangelli Roland

S/Chef Schneider Gilbert
S/Chef Damis Lucien
S/Chef Gabard Raymond
S/Maitre Marpaud
Sgt Esparrac Georges
Sgt Lecocq Charles
Sgt Maggia Georges
Sgt Cron René
Sgt Londiche Francois
2e Cl Gervaise Paul

Officier Mecanicien Avion:
Officier Transmission:
Officier Service de Santé:
Officier Approvisionnement:
Officier Administration:
Officier Météo:
Officier Adjt au Chef des Services:
Officier Interprete:

Capitaine Rancinan Roger;
Lieutenant Ravier André
Capitaine Klein; Asp. Lebedeff Alex.
Lieut. Bernies; Med. Aux. Orosco Louis
Lieutenant Cazeaux Henri
Lieutenant Haller Paul
Aspirant Arnaud Edouard
Lieutenant Botella Louis
L/Lieutenant Gouteyron Roger

Mécaniciens avions

Adj Stephan Albert
Adj Robert Lucien
Adj Rousset Robert
S/C Le Mat Yves
S/C Piesvaux Jules
S/C Andreys René
S/C Cala Charles
S/C Bossut Henri
S/C Vidal Marcel
S/C Socquet Paul
S/C Bertrand Albert
S/C Rohr Robert
S/C Winckler René
S/C Briere Roger
S/C Loraux Roger
S/C Umbert Robert
S/C Coutou Jean
S/C Houles Jean
Sgt Arnaud Louis
Sgt Pennachi Louis
Sgt Cremadeils Robert
Sgt Joulia Armand
Sgt Faniard Marcel
Sgt Siadou Eugène
Sgt Bernard Raymond
Sgt Rideau Marcel
Sgt Jourdan Jacques
Sgt Gaillard André
Sgt Nantille René
Sgt Bombail Jean
Sgt Mathieu Robert
Sgt Puyol Raymond
Sgt Quemeneur Alain
Sgt Gratien Emile
Sgt Valette Jean
C/c Pasque Henri
C/c Aubrun Roger
C/c Oury Pierre
C/c Maguero René
Cal Sanchez Eleodor
2Cl Martin Jean

Mécaniciens Autos

Sgt Gervais René
Cpl Nocetto Roger
Cpl Sevoz Fernand

Mécaniciens radio

A/c Staub Charles
S/c Levitte Pierre
Sgt Lentz Fernand
Sgt Viou Joseph
Sgt Gobert Jean
Sgt Pecheux Jacques
Sgt Lautier Jacques
Sgt Parriaud

Aides Mécaniciens avions

C/c Surjus René
Cal Ferrero Henri
Cal Martinez Edmond
1Cl Guillo Jean
2Cl Ben Baruck Isaac
2Cl Ferrano Rémy
2Cl Porrachia Félicien
2Cl Carbonnel Henri
2Cl Gauthier Elie
2Cl Ricci Toussaint
2Cl Martine Jean
2Cl Jourdan Georges
2Cl David André
2Cl Delenseigne Edmé
2Cl Sempere Grégoire
2Cl Berardi Michel
2Cl Marques Jean
2Cl Pedulla Salvator
2Cl Balouka David
2Cl Leroul Lakdar
2Cl Peretti Joseph
2Cl Raffali Jules
2Cl Guaide Francois
2Cl Pellois Guy

Aides Mécaniciens Radio

C/c Decaudin Julien
1eCl Dupont Jean
2Cl Auvray André
2Cl Guiri André
2Cl Sarda André
2Cl Partouche Perez
2Cl Melka Léon
2Cl Carbonnel Robert

Lecteurs au son

Sgt Campos Gabriel
Sgt Mauran Marius
1Cl Sanchez Alfred
1Cl Hamelin Marcel
2Cl Rouaix André

Mécaniciens Armement

Asp Boedoz Francois
Adj Poisson Emilien
Adj Blesius Raymond
S/c Masini Rémo
S/c Lousteau André
S/c Boudaud Gabriel
S/c Laguerre Eugène
S/c Villeger Marcel
S/c Geraud Roger
S/c Gonzalbes Emile
Sgt Ernest Louis
Sgt Robert Marc
Sgt Maigret Roger
C/c Sermet Martial
QMC Vandenberghe Maurice
Cal Salaun Jacques
1Cl Soler Aime
2Cl Hauptert Gaston
2Cl Levin Paul
2Cl Lacotte Roger
2Cl Munoz Michel

Artificiers

S/c Dubois Maurice
2Cl Jorro Louis

Aides Mécaniciens Armement

C/c Galey Henri
C/c Huc Pierre
Cal Viviano René
1Cl Lamour Georges
1Cl Leray Célestin
1Cl Aycoberry Jean
1Cl Chanas Albert
2Cl Aymeric Maurice
2Cl Serio Jean
2Cl Lugon Maurice
2Cl Vitelli Armand
2Cl Bancel Roger
2Cl Larrouy Eugène
2Cl Blanc Julien
2Cl Schlama Félix
2Cl Vegehan Georges
2Cl Santoru Fortuné
2Cl Andreucci Paul
2Cl Thibault Gilbert
2Cl Leca Jean
2Cl Tahar Yacoub
2Cl Bouaniche Lazare
2Cl Cathala Roger
2Cl Bina Ranzo
2Cl Muscat Norbert
2Cl Garcia Jean

Aides Mécanicien Electriciens

Cal Marty Louis
2Cl Sanz Joseph
2Cl Long Henri
2Cl Sandras Gabriel
2Cl Covex Victor

Atelier Fer

C/c Cadeau Lucien
Cal Godefroy Raymond
Cal Vambervliet Eugène
2Cl Scotto Nicolas

Mécaniciens Electriciens

S/c Campagne Maurice
S/c Bordas Jean
S/c Sentis Maurice
Sgt Courty Gaston
Sgt Lietard Roland
Sgt Caux Roger
Sgt Gourmelon Jean
Sgt Garcin Louis
C/c Stourm Robert
C/c Gamora Jean
C/c Gumiel Aristide
C/c Chabeaud Joseph
Cal Schiffler Laurent
Cal Robin André

Mécaniciens Equipement

S/c Paquin Paulin
S/c Lombard Pierre
S/c Gressier Georges
Sgt Daspét Jean
Sgt Gaston Gérard
Sgt Billore Maurice
C/c Amat René
C/c Vedrenne Albert

Encadrement

A/c Moltaldo Robert
Sgt Fontes Pierre
Sgt Ferchaud Jean
Sgt Bousserau Marius

Comptables et Aides

Adj Turgis Maurices
Adjt Michard René
Adjt Cesarini Pierre
S/c Debat Roger
Sgt Kafka Jean
1Cl Ricci Félix
2Cl Briones Henri
2Cl Calderoni Georges
2Cl Parlavecchio Guy

Métée

Sgt Arcelin Adrien
Cal Ascencio Ernest

Chiffreur

Asp Noel Gustave

Entretien Parachutes

S/c Poire Roger
2Cl Bouchard Alexis

Sécurité Incendie

Sgt Andreo Marcel

Ouvrier en bois

2Cl Pello Blaise

Conducteurs Mécaniciens

C/c Toussaint Henri
C/c Alglave Raymond
2Cl Schmitt Roger
2Cl Munoz Pierre

Secrétaires et Aides

Adj Bernard Lucien
Adj Fons Charles
S/c Neugebauer Charles
S/c Saffroy Louis
S/c Casanova Baptiste
C/c Seret Christian
Cal Gouillon Henri
Cal Saniol Ernest
Cal Bouquillion Roger
Cal Paulais Jean Paul
1Cl Darribeau Pierre
2Cl Bigeni Charles
2Cl Comte Guy
2Cl Farellacci Francois

Infirmiers et aides

Sgt Pont Henri
2Cl Gregori Manuel

Cuisiniers et aides

Sgt Veron Guy
C/c Bruss Charles
Cal Brachet Gustave
1Cl Hermand Jean
1Cl Bottex Emile
1Cl Buttigieg Laurent
2Cl Bernard Jean
2Cl Cavillon Benjamin
2Cl Borrás Joseph
2Cl Orsoni Antoine
2Cl Saurina Emile

Aides Photo Dessinateur

2Cl Baida Joseph

Peintres

Cal Cremadeils Raymond
1Cl Soliveres Louis

Divers

C/c Almadovar Joseph
Cal Rouquet Leopold
Cal Portell Jean
1Cl Cuenot Pierre
2Cl Balducci Marcel
2Cl Aime Robert

COMMANDANTS DU G. C. 3/6

Capitaine De Place	1 ^e Mai 1939	—	7 Décembre 1939
1 ^e Esc: Lt Jacobi			2 ^e Esc: Lt Guerrier
Commandant Castanier	7 Décembre 1939	—	24 Mai 1940
1 ^e Esc: Cne Jacobi			2 ^e Esc: Cne Guerrier
Capitaine Stehlin	24 Mai 1940	—	15 Octobre 1940
	Cdt en second		Cne Chainat
			Cne De Rivals
1 ^e Esc: Cne Jacobi			2 ^e Esc: Cne Guerrier
Commandant Gelle	20 Décembre 1940	—	15 Septembre 1941
	Cdt en second		Cne De Rivals
1 ^o Esc: Cne Jacobi			2 ^o Esc: Cne Guerrier
Cne Sautier			Cne Richard
Commandant Destaillac	1 Janvier 1942	—	3 Juillet 1943
	Cdt en second		Cne De Rivals
1 ^e Esc: Cne Sautier			2 ^e Esc: Cne Richard
Lt Martin			Lt Thierry
Commandant Viguiet	3 Juillet 1943	—	17 Octobre 1943
	Cdt en second		Cne De Rivals
			Cne Canel
1 ^e Esc: Lt Martin			2 ^e Esc: Lt Thierry
			Cne Boillot
Commandant Labit	17 Octobre 1943	—	8 Mars 1944
	Cdt en second		Cne Canel
1 ^e Esc: Lt Martin			2 ^e Esc: Cne Boillot
Lt Rupied			Lt Desmoulins
Commandant Clausse	8 Mars 1944	—	11 Mai 1945
	Cdt en second		Cne Prayer
			Cne Rupied
1 ^e Esc: Lt Rupied			2 ^e Esc: Cne Desmoulins
Lt De la Villeon			Lt Gatard
Commandant Nodet	11 Mai 1945		
	Cdt en second		Cne Rupied
1 ^e Esc: Cne De la Villeon			2 ^e Esc: Lt de la Motte

VICTOIRES

Lieutenant Le Gloan	Deux Do 17 — Trois He III Trois Fiat BR 20 — Quatre Fiat CR 42 Trois Hurricanes — Quatre Gladiators
Capitaine Richard	Trois Hurricanes — Un P 40 Un Gleen
Adjudant Mertzisen	Quatre Gladiators — Un Hurricane — Un Do 17
S/Lieutenant Steunou	Un Do 17 — Un He III Trois Hurricanes
Adjudant Goujon	Trois He III X Deux Fiat BR 20
Capitaine de Rivals	Quatre Gladiators
Lieutenant Martin	Deux Do 17 — Deux He III
Sergent Mequet	Quatre Gladiators
Sergent Chardonnet	Quatre Gladiators
Sergent Emlinger	Quatre Gladiators
Lieutenant Legrand	Un Me 110 - Un He III - Un Hurricane
Sergent De Gervilliers	Trois He III
Sergent Macia	Trois Hurricanes
Lieutenant Colonge	Deux He III
S/Lieutenant Satge	Deux Hurricanes
S/Lieutenant Villemin	Un Do 17 — Un He III
Sergt Chef Boimont	Deux Do 17
Sergent Maigret	Un He III un Do 17
Sergent Coisneau	Deux Hurricanes
Capitaine Assolant	Un Fiat CR 42
Lieutenant Rivory	Un P 40
Lieutenant Sauvage	Un Do 17
Lieutenant Kayonick	Un Ju
Adjudant Balmer	Un P 40
Sergt Chef Le Guennec	Un He III
Sergt Chef Montribot	Un Hurricane
Sergt Chef Chesquiere	Un Hurricane
Sergt Chef Le Bras	Un Do 217
Sergt Chef Loi	Un Hurricane
Sergt Chef Colcomb	Un Do 217
Sergt Chef Farriol	Un He III
Sergent Michaux	Un P 40
Sergent Gauthier	Un Do 17
Sergt Hardouin	Un He III
Sergent Gabard	Un He III
Sergent Trinel	Un He III
Sergent Bartesil	Un Hurricane
Sergent Pimont	Un He III

BIOGRAPHIES

LE LIEUTENANT PIERRE LE GLOAN

Dans une Famille, de payans breton, les LE GLOAN, à PLOUGERNEVEL près de GUINGAMP, naissait un fils: PIERRE, le 6 Janvier 1913.

PIERRE LE GLOAN se tourna vers l'aviation dès son adolescence puisqu'il fut boursier de pilotage, c'est à dire qu'avant d'être en âge de s'engager dans l'armée, il entra dans une école civile d'aviation subventionnée par l'état.

Il reçut son brevet de pilote en 1931, à 19 ans, et termina son temps de service à STRASBOURG en 1933 au 2eme régiment de Chasse.

Rengage au choix, il se distingua en enlevant plusieurs concours de tir, et il fut rapidement classe tireur d'élite, affecté à REIMS à la 6eme Escadre de chasse, il suivit cette unité à CHARTRES où sa valeur et son aptitude à conduire une formation furent vite reconnues et sanctionnées par le brevet de chef de patrouille qu'il obtint alors qu'il venait d'avoir 23 ans.

Lorsque la guerre éclata, le groupe de chasse III/6 comptait parmi les pilotes de sa 1ere Escadrille, le Sergent-Chef LE GLOAN qui eut bientôt l'occasion d'affirmer sa valeur en donnant au groupe ses deux premières victoires: deux dorniers do 17 abattus par le sergent-chef LE GLOAN en collaboration avec le Lieutenant MARTIN. Ces appareils avec lesquels LE GLOAN engagea le combat en rase-mottes et dans des conditions particulièrement difficiles, constituaient pour les moranes un adversaire redoutable. Ils furent les deux seuls do 17 rencontrés par LE GLOAN: tous deux furent abattus.

Le mordant et le sens aigu du combat aérien de ce jeune pilote s'imposèrent de bonne heure. Et il se vit chargé de conduire au combat des patrouilles lourdes de 27 Appareils.

A la fin de la campagne de France, l'adjudant LE GLOAN comptait 11 victoires homologuées. Tous ses combats seraient à citer et sont des modèles de maîtrise et de tenacité. Quelques uns sont plus caractéristiques par les résultats achevés ou par les conditions dans lesquels ils se développèrent.

Le 13 Juin 1940, le groupe de chasse III/6, stationné au LUC, utilisait en opérations ses premiers dewoitines 520; deux jours plus tard, le 15, de nombreux chasseurs ennemis étaient signalés se dirigeant vers le terrain, et la patrouille d'alerte, capitaine ASSOLANT capitaine JACOBI, adjudant LE GLOAN recevait l'ordre de décoller.

Les pilotes courent à leurs avions, sautent sur l'aile enjambent la cabine contact les moteurs grondent....

Les trois dewoitines quittent le sol: LE GLOAN n'a pas pris le temps de se munir de son parachute. Peu après avoir décollé, le capitaine JACOBI se repose, son changement de pas d'hélice fonctionnant mal. LE GLOAN-ASSOLANT partent donc seuls intercepter les formations Italiennes, qui voilant le ciel bleu de notre Provence, poussent avec une tranquille assurance leur ombre sur nos champs, nos collines et nos plaines.

Près de saint TROPEZ à la même altitude, LE GLOAN et ASSOLANT aperçoivent un groupe de 10 chasseurs Fiat C.R. 42 en formation de route, se présentant sous l'aspect d'un „V allongé“. Les deux 520 pointent une aile vers le

ciel, l'autre montre le sol; ils effectuent un virage aussi serré que s'ils s'appuyaient sur un rail ils attaquent. ASSOLANT engage le combat avec le dernier appareil de gauche de la formation qu'il abattra quelques instants plus tard. LE GLOAN, lui, prend le dernier de droite et, de très près, il tire. Dès le début de la rafale, le fiat s'embrase, se détache du „V“, d'abord lentement et comme à regret, puis pique vertigineusement vers le sol ou il percute. Sans perdre une seconde, LE GLOAN vire légèrement et balaie du feu de ses armes l'appareil suivant de la formation qu'il détruit également, abattant ainsi deux appareils presque dans la même rafale. Les Italiens surpris réalisent seulement qu'ils sont attaqués, leur formation éclate en une gerbe de points sombres qui fuient vers les nuages. Derrière, LE GLOAN, son D. 520 plein moteur les talonne Il se rapproche du dernier et juste avant qu'il ne disparaisse dans les nuages il se trouve à une bonne distance de tir Le canon et les quatre mitrailleuses du dewoitine s'éclairent de courtes flammes bleutées l'avion est martelé d'un roulement de coups bruyants, une odeur acre emplit la cabine. Devant, le fiat chancelle, se redresse un instant puis décrit son orbite vers le sol... Il s'amenuise, semble se dissoudre d'une tache d'un vert plus sombre ou surgit la souillure d'une bouffée de fumée noire qui se dissipe lentement tandis que, seul entre le bleu du ciel, la masse grisonnante de quelques nuages, et le sol d'un vert brûlé par le soleil de juin, le dewoitine de LE GLOAN ronronne d'un rythme égal.

Le GLOAN rend compte par radio au commandant du groupe de la disparition des appareils ennemis, et reçoit l'ordre de rallier immédiatement le terrain du LUC, attaque par une autre formation de fiats.

Approchant du terrain, LE GLOAN surprend un chasseur fiat qui effectue une passe de mitraillage: il pique derrière lui et si tôt que le fiat fait ressource, il l'abat d'une seule rafale, épuisant ses derniers obus.

Il se présente alors pour atterrir, ayant abattu 4 appareils ennemis au cours de la même mission, et ne disposant plus que de quelques munitions pour ses mitrailleuses lorsqu'il distingue à 4000 mètres d'altitude un appareil de reconnaissance, un B. R. 20, chargé de photographier les résultats de l'attaque des chasseurs. A plein gaz le Gloan fonce, attaque et descend le B. R. 20 en flammes tout près du terrain en deux rafales de mitrailleuse.

Il se pose enfin ayant abattu 5 appareils ennemis en moins d'une demi heure, exploite sans précédent jusqu'à ce jour, exploit qui amènera au LUC le grand „AS“ de l'autre guerre FONCK. Spécialement pour connaître et féliciter LE GLOAN.

LE GLOAN n'endommagea aucun appareil ennemi: tous ceux qu'il attaqua furent abattus. Son attaque favorite contre les bombardiers était une attaque en cabré par l'arrière après un piqué; il attendait d'être dans l'angle mort de tir de l'ennemi, c'est à dire à moins de cent mètres pour ouvrir le feu. Témoin cette attaque qu'il effectua contre un peloton de 16 Heinkel 111, si près de l'adversaire qu'il abattit que son appareil fut recouvert par l'huile de l'allemand, et que LE GLOAN, ne voyant rien ne put continuer le combat et rentra au terrain, désolé de n'en avoir eu qu'un seul.

Sa rapidité de jugement et son aisance en l'air étaient surprenantes; dans une mêlée, au cours d'une attaque contre un chasseur, un autre de ses adversaires atteignit la queue de son appareil du feu de ses huit mitrailleuses et lui coupa les commandes de direction. La rafale fit effectuer à LE GLOAN un demi tonneau involontaire; néanmoins il rattrapa dans son collimateur l'appareil qu'il pour

suivait et l'abattit, puis, sans palonnier, il fut assez adroit pour échapper aux autres et ramener son appareil sérieusement endommagé au terrain où il se posa sans accident.

Au cours de l'„entre-deux-guerres“ LE GLOAN demeura au service de la FRANCE; il fut un exemple et un instructeur de valeur pour les jeunes pilotes du groupe.

Il reprit le combat en Afrique du Nord avec le groupe qui y était engagé en „costal command“. Il nous disait souvent la confiance absolue qu'il accordait à la „mécanique“ et de fait, en temps de paix comme en temps de guerre il ramenait au terrain et posait toujours avec le minimum de dégâts les appareils les plus sérieusement endommagés.

Le 11 Septembre 1943, à 8 heures 20, date et heure anniversaires de la mort de GUYNEMER, l'appareil pilote par le Lieutenant LE GLOAN percutait, à la suite d'une panne de moteur à OULLIS, entre MOSTAGENEM et ALGER.

Partant pour une mission de protection d'un convoi allié en Méditerranée, il avait annoncé par radio les troubles moteur de son airacobra, mais n'avait pas envisagé une seconde le saut en parachute, pensant une fois de plus ramener son appareil au terrain. Mais cette fois, la „mécanique“ le trahit.

Il nous fut tout d'abord impossible de croire la nouvelle rapportée par son équipier: LE GLOAN, victorieux toujours et toujours rentré au terrain, quel qu'ait pu être l'état de son avion pourtant.

L'évidence était là: le Lieutenant Pierre LE GLOAN entrait dans la légende des ailes Françaises, mais sa perte créait un vide au groupe et dans nos cœurs. Nous l'avons connu au groupe et nous n'oublierons jamais, outre sa classe de pilote le bon sens de ses jugements, sa simplicité, et son étonnante modestie qui lui avaient gagné toute notre affection.

CITATION DU 15 JUIN 1940

„Sous-Officier de la plus haute valeur morale et professionnelle. Pilote de chasse d'une valeur exceptionnelle.

A attaqué avec un seul équipier une formation de 12 chasseurs ennemis.

A abattu 3 d'entre eux en moins d'une minute de combat. Rappelé au terrain par son commandant de groupe a abattu un chasseur ennemi qui venait de mitrailler le terrain. S'est lancé après cette quatrième victoire à la poursuite d'un avion de grande reconnaissance et l'a abattu en flammes. Ces 5 victoires, Exploit peut-être sans précédent, ont été remportées en moins d'une demi-heure.“

Le Général VUILLEMIN
Commandant en Chef des forces aériennes.

Signé: VUILLEMIN.

CITATION A L'ORDRE DE L'AVIATION FRANCAISE DU LIEUTENANT LE GLOAN DU GC3/6

Officier alliant les plus belles vertus militaires aux dons les plus exceptionnels de chasseur aussi heureux dans le combat que modeste dans la victoire.

S'est couvert de gloire, dès le début de la guerre, en abattant, seul, cinq avions ennemis au cours du même vol. A remporté au total 21 victoires dont 18 homologuées et 16 en combat singulier.

11 citations dont 10 à l'ordre de l'armée.

Est tombé à son poste de Pilote, le 11 Septembre 1943 à la date et à l'heure anniversaire de la mort de GUYNEMER.

Leur souvenir restera indissolublement lié dans la légende des ailes françaises.

LE CAPITAINE RICHARD

Quiconque a eu l'honneur de connaître le Capitaine RICHARD n'a pu échapper à l'emprise de cette extraordinaire personnalité.

Malgré le désavantage d'une taille petite, son visage volontaire et tendu, son regard pénétrant sous les sourcils froncés, qui allait fouiller les pensées, mettaient rapidement ses hommes à sa merci.

Il suffisait de servir quelque temps sous ses ordres pour saisir toute la valeur de l'homme, son sens du devoir poussé à un rare degré, son infatigable énergie qu'il s'entendait si bien à communiquer, son goût de la justice inné, dont ses subordonnés profitaient et ressentaient la crainte salutaire, et enfin son immense amour du vol et son don total au métier de chasseur.

Tout son tempérament le vouait à la Chasse. Quoique sa vie mouvementée d'étudiant n'eut rien qui put faire présager de sa future orientation, elle attestait cependant qu'il ne pourrait jamais devenir quelque bon fonctionnaire rangé ou quelque routinier. D'excellente famille, fils d'officier Général, sa personnalité marquée lui valut quelques difficultés avec ses professeurs et de fréquents changements de Lycées. Un jour, il lui vient l'idée de préparer le concours d'ISTRES, pour passer plus agréablement son service militaire, sans plus. Mais dès le premier vol, il eut la révélation de son immense passion pour les choses de l'Air, et sa carrière fut décidée.

Sorti de l'Ecole, il passe deux ans en Escadrille au régiment de Chasse de Strasbourg, de 1930 à 1932. Puis, profitant de son instruction, il passe et réussit le concours des E.O.A. de 1932, année difficile entre toutes.

Après Versailles, le voici Sous/Lieutenant pilote en escadrille au 3ème Régiment de Chasse de Chateauroux. Enfin en 1937, nous le retrouvons Lieutenant, adjoint au Commandant de l'Escadrille régionale de Chasse d'Alger Maison Blanche. Il est devenu le chasseur redoutable, fort des expériences de quelque deux mille heures de vol.

Hélas, comme à beaucoup, le destin ne lui permet pas de participer à la campagne de 39—40. En 1939, lorsque la guerre éclate, il se voit confier le Commandant d'une Escadrille au G.C. 1/9, alors en formation à Oran, mais le manque d'avions, la lenteur des rouages administratifs, et la nécessité d'entraîner de jeunes pilotes lui font perdre un temps précieux. Aussi, malgré tous ces efforts, le G.C. 1/9 ne réussit pas être engagé en France et n'effectue qu'une campagne de deux semaines en Tunisie, où aucun Italien ne se montre, malheureusement. Chacun connaît la tristesse des guerriers à qui la guerre se refuse: celle du Capitaine RICHARD (nommé pendant la campagne) est profonde.

Le G.C. 1/9 est dissout à la fin des hostilités, et le Capitaine RICHARD est affecté au G.C. 3/6, où il commande pendant quelques mois la Compagnie Administrative. Mais il ne tarde pas reprendre une escadrille, et en quelques mois, il imprime à celle-ci un élan incomparable, en fait une machine à voler minutieusement réglée, cohérente et efficace. L'esprit qu'il y introduit est si magnifique que chacun de ceux qui servirent dans cette Deuxième Escadrille en conservent un souvenir attendri. En ces périodes troublées, le Capitaine RICHARD, militaire absolu, se réfugie dans l'obéissance aveugle, et la campagne de SYRIE n'est qu'un moyen d'utiliser le merveilleux instrument de combat qu'il a forgé de ses mains. Elle se traduit pour lui par Sept victoires, dont deux victoires personnelles. Ces chiffres parlent d'eux-mêmes.

Toujours à la tête de ses patrouilles dont il est l'élite incontestée, il reste le premier en tout, menant avec le prestigieux LE GLOAN un beau duel, à coups de victoires. Cinq citations, dont deux à l'Armée, et la Croix de la Légion d'honneur viennent récompenser ce dévouement inlassable, et ce courage contagieux, aussi, bien moral que guerrier, dont il a su faire preuve durant ces périodes difficiles.

Revenu en Afrique du Nord, le Capitaine RICHARD abandonne son escadrille pour prendre la place de second du Groupe, pendant la période qui suit le débarquement allié en Afrique du Nord, et vole parmi ses anciens compagnons, continuant à leur imprimer son élan.

Le Groupe 3/6 est alors basé à Ain-Sefra et s'acharne à voler de son mieux avec ses vieux appareils, jusqu'au mois de mai où arrivent enfin ces P. 39 tant attendus.

Aussitôt, le Groupe entier songe à les comparer aux vieux Dewoitines. Le Capitaine RICHARD et le Lieutenant LE GLOAN, compagnons rivaux voient là une belle occasion d'ajouter une page à l'histoire de leur fraternelle rivalité. Ils administrent à leurs pilotes une magnifique démonstration de virtuosité, mais bientôt ceux-ci perdent de vue les deux champions.

De longues minutes s'écoulent. Puis le Lieutenant LE GLOAN rentre seul. On s'inquiète, on questionne. Déjà l'angoisse s'insinue dans les coeurs

Et, deux heures plus tard, on retrouve le Capitaine RICHARD, mort dans son appareil demantelé.

Un accident stupide dérobe ainsi à l'immense affection de ses hommes, le 26 Mai 1943, celui qui incarnait à leurs yeux le symbole du Chef qu'on aime et qu'on respecte.

Pour tous ceux que marqua la violente et splendide personnalité du Capitaine RICHARD, cette date est gravée dans leur coeur, et, chaque année, à l'anniversaire de sa mort, une pensée unanime monte vers celui qui sut être parfait au travail comme au combat.

LE CAPITAINE DEMOULIN

Lorsqu'au hasard de la vie, il nous échoit la rare chance de rencontrer un „homme“, il faut marquer ce jour d'une pierre blanche.

Nous n'y manquerons pas, en l'honneur du Capitaine DEMOULIN, qui vient de disparaître au champ d'honneur comme il n'avait cessé de vivre, dans le simple et joyeux accomplissement du sacrifice quotidien.

Quelques jours auparavant, le sort lui avait renouvelé ses avertissements: un obus avait crevé son réservoir, et par miracle, l'appareil n'avait pas pris feu. Mais le Capitaine DEMOULIN nous avait accoutumés aux miracles. Il allait de son rire frais et salubre, si simple, et il avait négligé cette menace, comme il avait négligé toutes les autres depuis cinq ans. Il nous semblait alors que ce rire conjurerait éternellement le hasard par sa simple vertu de négligence

Mais le 21 Novembre, le sort qu'il avait si souvent forcé se lassa. Alors que pour la seizième fois, il se jetait avec la belle insouciance à travers les mailles serrées d'un rideau de DCA, son appareil tituba, privé de l'âme qui l'habitait, et un petit nuage de poussière et de fumée marque sur les champs d'Italie la place où le Capitaine DEMOULIN venait de rencontrer son destin.

L'Aviation Française peut pleurer: le Capitaine DEMOULIN portait en lui toutes les plus belles qualités de notre race. Son intelligence lumineuse lui avait valu d'être admis à sa fois à l'École Navale et à l'École de l'Air. Il aimait l'Aviation d'amour; il l'élut et se voua à elle entièrement, lui fit le don total et désintéressé de lui-même.

À l'école, ses amis adorèrent aussitôt en ce gentil garçon prompt à rire et à chanter, la netteté du visage et du caractère, la clarté du regard et la brillante insouciance. Fantaisiste mais sérieux, naïf, modeste mais efficace, il savait allier à une vertu joyeuse, une inépuisable allégresse.

La guerre le saisit avant qu'il n'eût le temps de vivre, puisqu'il sortit de l'école le 8 Juin 1939, et que depuis ce jour il ne devait connaître de la vie que les fatigues et les joies ardentes des camaraderies de combat, les bruits de moteur autour des tentes, dans tous les coins du monde où des Français se battaient.

Hativement, il se forme au C.I.C. de Chartres, et le 19 Mars 39, il rejoint le G.C. 1/6. Et c'est la parade épique et désespérée de l'Aviation Française, menée sur les vieux Moranes essouffés, les missions obscures et meurtrières des attaques de chars, que la gloire ne retient pas. Cependant sa croix de guerre s'est bien vite ornée de deux palmes et un clou. Ses compagnons tombent autour de lui, mais il semble que son insouciance extraordinaire et sa bonne humeur le protègent. Il avait „fait“ le Groupe, l'avait marqué de sa personnalité, et ce tout jeune Lieutenant fut admis à l'honneur de conduire son escadrille au combat.

L'Armistice surprit un Groupe si anémie et clairseme, qu'il dut se fondre avec les restes du 3/9, et la grande misère de l'Aviation Française commença.

Un Groupe le 2/6 se forme pour aller en AOF, et le Capitaine DEMOULIN est naturellement volontaire. Au cours d'une longue et dure attente, sous un climat terriblement démoralisant, il dispense à tous cette foi tranquille et cette légèreté maîtresse qui ont raison de tous les découragements

Ne nous étonnons pas de le retrouver, l'un des tous premiers, sur les premiers avions Américains. Il s'entraîne ferme à Mediouna, Le 2/6 dissons il est affecté au 1/4, qui rentre en lice. Vingt-sept missions de guerre à la Sebala, vingt-six missions de guerre à la Reghaia... Le voici commandant de la 2^e Escadrille du G.C. 3/6, ou il exécute de Mars à Décembre quarante-trois missions de guerre.....

Mais cette guerre de cotes, toute dangereuse et ingrate qu'elle fut ne lui suffit pas. Il piaffe, jusqu'au jour merveilleux entre tous du retour en la douce France, ou la lutte allait reprendre son caractère acharné, et ou le Capitaine DEMOULIN devait terminer à la seizième mission, à vingt-six ans, son étincelante carrière.

C'était un homme de France simple et gai, droitement allant, de vertu joyeuse et d'esprit clair et profond. De ceux dont l'exemple reconforterait ceux qui douteraient de nos vertus.

Mais aux innombrables amis qu'il comptait, sa disparition semble impossible. On l'a vu tomber, on ne l'a pas vu mourir. Il est de ceux qui forcent l'espoir, et les miracles sont si fréquents chez nous que personne ne s'étonnerait si quelque jour il nous revenait pour nous conter à sa manière une de ces savoureuses histoires dont il avait le secret.

MISSION DU 1^{er} FEVRIER 1944

Le mois de Février 1944 enfin s'ouvre bien pour nous qui depuis 5 mois déjà travaillons en „Coastal Comand“ sans espoir aucun de rencontrer d'événement marquant.

L'histoire de ce premier Février commence par un coup de téléphone de Bradshaw (l'Ops Room d'Oran dont nous dépendons) qui envoyait 6 avions de la Une protéger un convoi particulièrement „moustachu“ de quelques 70 navires.

Un deuxième coup de téléphone arrivé au dernier moment envoya ensuite sur le même lieu 6 avions de la Deux à une heure particulièrement crépusculaire.

LeL plafond, pas très haut dès le début, s'abaissa à quelques cent pieds en même temps que le soleil se retirait discrètement, sa journée terminée. C'est précisément ce moment que choisissent les „pointus“ pour arriver dans le secteur „mine de rien“.

De tous ces facteurs, il résulta un „combat de nègres dans un tunnel“ des mieux réussi. Six Gangsters (GAC 1/5) 12 Breezy (nous-même) et un nombre incalculable de Beaufighters Britanniques ou Yankee, se mélangeaient dans le noir entre la crasse et les vagues, tandis que la Radio n'était plus qu'un concert de voix glapissantes, susurrantes, hurlantes, implorantes, anglaises américaines et françaises. Seuls les „Pointus“ ne disaient rien, mais ils ont coulé 2 bateaux ce qui rachète un peu ce silence boudeur.

Entre temps les 4 avions d'alerte de Lapasset avaient décollé ce qui portait à 16 le nombre des participants „Breezy“ de ce concert symphonique.

A signaler au passage l'astuce d'un génie inconnu qui hurlait à qui voulait l'entendre „il est là, là, là je le vois“.

Certainement dans sa carlingue, il désignait le pointu du doigt et s'exaspérait visiblement que personne ne le voie aussi bien que lui. Quant au convoi, il se battait bravement et tirait furieusement et indistinctement sur tous les avions amis qui passaient à portée de ses canons.

Une fois l'attaque terminée, une nuit opaque était depuis longtemps descendue et les 6 „Gangsters“, les 6 „Bishops“ les 16 „Breezy“ et les innombrables „Scratchys“ ont aussitôt et tous ensemble hurlé un désespéré „REQUEST HO-MING“ Bradshaw complètement submergé les a tous conjointement envoyés faire f..... par un tranquille „Shut Up“ collectif ; ; ; ; ; ce qui évidemment apportait une solution.

Notre poète ayant par un miracle du a l'angoisse de sa voix, réussi à obtenir un cap, prend résolument le cap inverse et s'étonnera 20 minutes après de ne pas retrouver la cote....

Une fois les avions miraculeusement, isolément et après mille péripéties retrouvés sur leur base les 6 Gangsters, 6 Bishops, 16 Breezy et les innombrables Scratchys sont tous ensemble passés sur le channel „A“ et ont tous ensemble demandé à se poser.

Les témoignages du sol sont unanimes pour affirmer que cette partie était spécialement spectaculaire.

Une demi-heure après cependant tous étaient (pour les Breezy du moins) au sol et sans dommage? Ils étaient aussitôt pris en main par les mécaniciens qui devaient y travailler la plus grande partie de la nuit car dix d'entre eux devaient être à nouveau sur le convoi une demi-heure avant le lever du jour.

Quant aux pilotes dont quelques uns étaient quelque peu émus, ils se rendirent rapidement au Mess pour arroser ce qui fut, somme toute un „cheeze“ remarquablement organisé.

MISSION DE GALLARATE

Le 14 Mars 1945 à lieu notre dernière mission sur le Secteur d'Italie que nous briquons depuis 6 mois déjà. Dans quelques jours en effet nous devons remonter rejoindre le reste de l'Escadre déjà en Campagne contre l'Allemagne.

Notre „Brigadier“ qui présidait à cette mission trouvant les itinéraires normaux par trop banals et piqué de curiosité, s'en est allé rodaiiller du côté de Milan, région encore inexplorée, car en dehors de notre champ d'action normal.

Qu'aperçoit-il alors, o miracle, à quelques Kms de Milan: un avion, un vrai avion ennemi, bete encore jamais vue dans ce secteur, se posant tranquillement sur le terrain de Gallarate (Milan) „Belle proie“ se dit-il aussitot mais ... il y avait un mais qui était en l'occurence deux chasseurs patrouillant à quelques 3000 pieds au dessus de son flight — Schmitts ou Macchis, peu importe car il restait juste assez d'essence pour rentrer. Que voulez vous qu'il fit? ... il rentra. Escorté cependant un bon bout de temps des 2 vaillants futurs co-belligérants qui n'avaient garde de perdre un pouce de leur supériorité d'altitude. Mais de retour à Salon, grosse agitation: on ne peut pas en rester là. Finalement et après de multiples démarches le Commandant obtient l'autorisation de rester „Opérationnal“ 24 heures de plus et une expédition d'envergure est montée.

La mécanique se précipite sur les avions disponibles pour les bourrer jusqu'à la geule d'essence, de munition incendiaire, explosives, perforantes etc. ... etc....

Le lendemain donc une formation de moustachus, menée bien entendu par le „Patron“, décolle vers Gallarate: 2 patrouilles lourdes en bas et un Top de 4, plus quelques remplacements qui, le coeur gros, nous quitteront à la frontière.

Certes jamais ciel ne fut plus attentivement balayé par 16 paires d'yeux s'attendant à chaque instant à voir fondre sur lui des hordes de chasseurs ennemis.

Arrivés sur l'objectif, nous ne voyons toujours rien en l'air mais au sol que d'avions: des bis, des monos, des vrais, des en bois et bien d'autres encore.

Alors on a „straffé“ de bon coeur et le chroniqueur du Groupe a pu écrire qu'après cette attaque “le terrain n'était plus qu'un brasier brulant au coeur du Milanais“.

Nouveaux Nérons nous repartimes assouvis et regagnames auréolés de gloire notre base. Sauf Mérové cependant qui, étant l'un de touchés par la flack fort agressive du terrain, voulut se faire remarquer du vulgaire et se posa a bout d'huile et de moteur sur un terrain de secours des premiers contreforts du versant français des Alpes.

Une mission au sol : Cassaigne

Nos héros cette fois n'ont pas lutté à un contre cent dans le ciel, ils n'ont pas fait une hécatombe de pointus...!

Ils ont fait mieux. Ce n'était pas en l'air c'était au sol. Pas le jour, mais la nuit!

Comme tous les grands événements la chose commença par un fait de minime importance: l'Aspirant Toubib s'en allait vers la civilisation, la vie belle, les femmes, les États-majors, nous laissant, ce sans coeur, croupir dans notre coin perdu. Voilà la cause. Comment cette petite cause... mais n'anticipons pas.

Pour célébrer le départ du toubib et noyer le chagrin, le Brigadier paya une „fine“ générale ce qui eut pour effet d'échauffer un peu le climat. Puis quelqu'un (qui au juste, nul le saura jamais) quelqu'un dit. Il faut faire du „cheeze“. Parole fatale.

C'est ainsi que fut décidé l'attaque à main armée de Cassaigne. Préparation rapide et efficace: la Tour fournit le pistolet signaleur et un lot de fusées vertes rouges ou jaunes. Les attaquants vont chercher leurs pétoires à la maison. Pas de plan préconçu: là inspiration et fantaisie sont de règle. On s'entasse dans 2 jeeps et à une allure qui frise le suicide, on se rue sur Cassaigne endormie.

Premier passage avec pétarades variées. Faces ahuries à tous les coins. Deuxième passage phares éteints, avec hurlements divers de panique, et décharges de fusées d'un effet artistique certain. Une des fusées astucieusement dirigée a manqué de bouter le feu à un camion dans un parc à autos.

Evidemment, on ne peut pas tout réussir!

Mais à part ce raté regrettable, tout à très bien marché.

Retour sur les chapeaux de roues? Un jeune Lieutenant à l'âme encore mal aguerrie, et qui manque un peu de service, fait quelques remarques déplacées lorsque le conducteur manque un précipice d'un cheveu. Il tient à sa vie et le montre à chaque virage. Les autres fouettent, et sont de coeur avec lui, mais plus hypocrites, ils affectent de trouver le voyage plaisant (À l'instant ou il semble que les lois de l'équilibre soient sur le point d'être bouleversées à notre profit, l'autre Jeep corne pour dépasser, et s'impatiente pour doubler dans le virage!).

Arrivée à Lapasset. Retour du pistolet signaleur à son usage. Mine attristée de quinze lurons qui trouvent que décidément, toute cette affaire est bien plate. Nouvelle idée qui, part comme une fusée: Après Cassaigne, Lapasset! Adoption à l'unanimité. Il devient évident à tous que la sirène gardée jalousement par le „Dragon de la Discipline“ n'est là que pour servir à semer la panique dans Lapasset endormi.

Exécution: on fauche la sirène à son dépositaire avec une dérisoire et désolante facilité. Un garçon plein d'allant la tourne à s'en péter les jointures, dans la Jeep qui roule à toute allure dans les rues de Lapasset. Refaces ahuries. Gens en chemise sur leurs portes qui grelottent (de froid ou de peur?) et n'osent pas allumer. Pensez donc!

La sirène a hurlé. Puis tout se tait. La 2e Escadrille rentre se coucher. (Prématurément, il faut l'avouer.)

Elle est bientôt réveillée par le bruit caractéristique d'une cloche qui sonne le glas funèbre à toute volée... l'affaire rebondit.

Deux individus douteux de la 1ere Escadrille, jugeant que cette nuit n'avait pas apporté des distractions suffisamment substantielles, ont décidé secrètement de continuer cette petite plaisanterie innocente. Ils réveillent donc le guet de la DAT (sis sur le clocher de Notre-Dame de Lapasset) qui, affolé à l'idée qu'il avait pu manquer à son devoir, sonne le glas à toute volée. Le sergent DAT en caleçon stimule de la voix et du geste le zèle de ses adjoints. Vous n'avez pas entendu l'alarme non? Espèce d C....?, etc.... etc.... Donc sonneries frénétiques.

Sur ce, notre aumonier s'éveille et vient apporter son précieux concours: il indique à la DAT qu'elle sonne la mauvaise cloche et lui montre le travail.

Maintenant ce sont deux glas qui sonnent a toute volée.

Les deux individus douteux sus-nommés, ayant déclenché leurs exécutants se désintéressent de ce glas, désormais en bonnes mains, pour concentrer toutes leurs énergies sur une nouvelle idée qui leur est venue.

Ils vont au central, et là, l'un d'eux saisit le téléphone, demande l'Officier de service des „Biffins“ de Lapasset, et dit „Ici le Général Tartempion. Envoyer d'urgence toutes vos forces disponibles sur Picard“.

Acte inexpiable! Geste aux conséquences incalculables et dramatiques qui allait déclancher d'insoupçonnables cascades de catastrophes! „Bien mon Général! Dit un quelconque imbécile au bout du fil, Comptez sur nous!“

Et voila l'avalanche qui s'ébranle!

Alerte chez ses „Biffins“, qui se préparent fiévreusement, et à quatre heures du matin, se ruent, sur leurs camions en direction de Picard (détail combien savoureux, ils réveillent l'un des acteurs du „Cheeze“ qui s'était paisiblement endormi, la conscience en paix. Celui-ci les enguèle copieusement et très sincèrement pour ce boucan inopportun et réellement déplacé), mais les Biffins, qui ont une haute conception de leurs devoirs, et connaissent leur métier, alertent Mostaganem et Oran.

Bilan de cette belle journée:

- 1e Une division entière mise sur pied de guerre, et tenue toute une nuit sur ce pied (soit vingt mille hommes).
- 2e L'alarme et l'alerte fiévreuse sur de paisibles territoires.
- 3e Un échange de lettres et de télégrammes qui ont tenu les Postes sur les dents jusqu'a six heures du matin.
- 4e Suivi d'un échange de „Jeeps“ porteuses de personnalités marquantes, qui viennent l'une après l'autre assiéger le Capitaine Commandant en Second, qui doit faire appel à toute sa diplomate la plus tortueuse, à tous ses trésors de mauvaise foi, pour démontrer que cette „petite affaire“ ne mérite pas tout ce bruit et doit etre classée au plus tot.
- 5e Arrêts de rigueur en nombre encore inconnu, demandés par le Général, pour les „Tetes“ de l'émeute, le Général estimant „qu'on ne mobilise pas vingt mille hommes“ pour se distraire“.
- 6e Un canon de revolver gonflé à la suite d'un usage abusif.

Somme toutè, pour le prix, ce n'est pas cher!

Quand on ne fait pas de l'Aviation, on en fait des choses quand meme, au 3/6.

SOMMAIRE

Page	TITRE
3	Citations obtenues par le Groupe de Chasse III/6 (3/6)
7	Historique du Groupe de Chasse III/6
11	Campagne d'Italie
13	Campagne d'Allemagne
15	Campagne de Bordeaux
17	Résumé des Opérations et des résultats obtenus par le Groupe de chasse III/6
19	Pertes du GC III/6
21	Liste du personnel du GC III/6 à la date du 8 mai 1945
27	Commandant du GC III/6
29	Victoires
31	Biographies – Le lieutenant Pierre Le Gloan
35	Le Capitaine Richard
37	Le Capitaine Demoulin
39	Mission du 1^{er} février 1944
41	Mission de Gallarate
43	Une mission au sol - Cassaigne

Attention : Cette plaquette réalisée sans doute fin 1945 n'est pas un document officiel de l'Armée de l'Air, même si elle a été réalisée à partir des Archives du Groupe. On y trouve cependant quelques petites erreurs, en particulier pour le bilan des « Victoires ». Imprimée à seulement 500 exemplaires, elle est très rare ; une liste complète du personnel comme celle des pages 21 à 25, est généralement impossible à reconstituer par ceux qui étudie l'aviation militaire de 1939/1945...

Cette page internet est une annexe à : [« L'Histoire des Hommes du GC III/6 »](#) par [François-Xavier BIBERT](#)