



Ce superbe ouvrage de Germaine L'HERBIER MONTAGNON commence par 15 pages terriblement émouvantes qu'elle consacre à la recherche du corps de l'adjudant Maurice ROMÉY, dans le cadre de sa mission.

L'auteur, infirmière I.P.S.A., elle-même pilote, a consacré sa vie dès l'automne 1940 à la mémoire des pilotes français et alliés du conflit de 1939-1945. Elle avait mené plus de 800 enquêtes, retrouvé et identifié près de 460 corps quand en 1948 sa mission fut considérée comme terminée...

Lire la suite sur ce site : [Germaine L'Herbier Montagnon](#)

ADJUDANT MAURICE ROMÉY

13 février 1912 – 13 juin 1940

En s'abaissant, le rideau de mon classeur fait un bruit roulant et familier, et découvre les dossiers des aviateurs français tombés du ciel lors des combats de 1940. Drames des 500 disparus, histoires de sang et de larmes, rangés sous de pacifiques couvertures de toutes les couleurs de l'arc-en-ciel.

A. — Capitaine d'ABBADIE D'ARRAST ; capitaine AUDEMARS D'ALENÇON.

B, C, D, E.

F. — Sergent-chef FIRMINHAC, dont l'énigmatique évanouissement dans l'espace fut un problème si difficile à résoudre.

G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q.

R. — Adjudant Maurice ROMÉY, groupe III/2, disparu le 13 juin 1940, dans la Marne, et retrouvé après de si longues recherches.

A ce nom je m'arrête, je tire le lourd dossier vert, et j'en relis, avec un recueillement particulier, les documents. ROMÉY fut le dernier pilote français découvert par la Mission, aussi est-il pour moi comme le benjamin de ma silencieuse famille de héros, benjamin secrètement préféré. Est-il trop tard, en ce mois d'août 1944 plein de promesses de victoire, pour parler encore des héros de 1940, d'un de ceux qui moururent avec le désespoir au cœur et l'angoisse des batailles perdues ? Pendant tant d'années leur sacrifice parut vain, mais maintenant il prend toute son éclatante signification, et nous voyons lever cette moisson de graines silencieuses enfouies au plus secret de notre terre profanée.

Non, on ne peut oublier ces morts de 1940 dont le message de grandeur nous a permis de croire en nous en ces quatre années d'occupation. La défaite est passée, mais ce qui s'est accompli à la cime de l'âme, demeure.

Je revis en souvenir la Mission dans son atmosphère de ténèbres, de cruauté sans nom, d'humiliation, de menaces perpétuelles. Durs hivers de 1941 et de 1942 où les échecs militaires des armées alliées nous accablaient d'angoisse, de crainte, où nous avions faim et froid, où nous devions entendre les sermons impies de ceux qui auraient dû se donner pour mission de nous parler avec des mots d'ardente miséricorde, d'essuyer nos pleurs, de panser nos plaies, d'inventer pour nous des motifs d'endurance et d'espérance. Ténèbres où seule luisait la vacillante clarté des messages venus d'outre-Manche, voix que nous écoutions dans le secret de nos demeures :

« Ici, Londres. Honneur et Patrie, voici la France libre ! »

J'évoque les visites de Mme ROMÉY dans mon bureau glacé à l'I.P.S.A., section aviation de la Croix-Rouge française. La jeune femme au visage si doux, clair comme un jour de printemps, venait souvent avec ses deux adorables enfants, Claude et Nicole, me parler de son mari disparu dans le ciel de Montmirail-Sézanne.

Timidement, elle disait :

— J 'ai appris que vous « en » aviez trouvé des « nouveaux ». Et pour moi êtes-vous retournée là-bas ? Savez-vous quelque chose de « Lui » ?

Oui, j'allais bien souvent dans la Marne, mais toujours en vain.

Je répondais par des arguments dont je sentais, au fond, toute la fragilité.

— Puisque je n'ai découvert ni le Curtiss, ni la tombe, vous pouvez espérer encore...

Pieux mensonge, car je n'espérais plus que ROMÉY soit du monde des vivants.

Je connaissais son dossier à fond, j'avais reconstitué au sol la terrible bataille aérienne du 13 juin 1940 ; je m'attachais d'autant plus à ce drame, que je savais quel magnifique aviateur il avait été et quelles pages de gloire il avait écrites dans le ciel.

L'adjudant ROMÉY était né le 12 février 1912, à Paris. Passionné des choses de l'air, il s'engagea comme volontaire à Istres, partit en Tunisie, revint comme pilote d'un groupe de bombardement à Reims. Il eut un grave accident en service commandé en 1932 ; lors d'un simulacre de combat, il s'était rencontré derrière les nuages avec un autre avion, pour éviter la collision il se mit en vrille, ne put redresser, et s'écrasa au sol. Relevé avec la cuisse fracturée, et la mâchoire brisée, il obtint une citation à l'ordre de la Région, pour son sang-froid et son sacrifice cou rageux qui avait sauvé la vie de ses camarades.

Il fit un nouveau stage à Istres pour passer dans la chasse, où il s'avéra excellent pilote, et très adroit tireur.

Il se maria en 1936, fut affecté à Tours à l'escadrille des « Cigognes ». Alors commença sa prestigieuse carrière.

A la guerre, il faisait partie de la première escadrille du III/2 qui avait hérité des traditions de la fameuse Spa 83. Son Morane portait, peint au pochoir, sur le fuselage, une chimère au plumage gris cendré, se détachant sur fond rouge vif, chimère prête à bondir et à attaquer l'ennemi *inguibus et rostris* « et des ongles et du bec ».

Au début de la campagne, ROMÉY pilotait un Morane 406, mais cet appareil, qui n'avançait qu'à 460 km à l'heure, avait un rayon d'action de 800 km et montait à 5 000 mètres en huit minutes, était en état d'infériorité manifeste par rapport à l'avion de chasse opposé, le Messerschmitt 109, qui faisait du 580 km à l'heure.

Le moteur canon Hispano-Suiza de 860 CV avait, pour son canon, un chargeur de 60 obus seulement ; de plus deux mitrailleuses placées sur le bord d'attaque des ailes étaient munies chacune de 300 cartouches ; le pilote ne disposait, hélas ! que de quelques secondes de tir. La commande des armes était pneumatique, actionnée à l'aide d'un clavier placé sur le plan droit de la planche de bord principale et donnant la sélection comme le réarmement ainsi que la mise en position de sécurité ; le dispositif permettait d'actionner la détente avec une gâchette unique placée sur le manche à balai, pour une combinaison quelconque des trois armes, à volonté. Seul à bord, l'aviateur devait, à la fois, piloter et combattre.

Très peu de jours après la déclaration de guerre, ROMÉY disait à sa jeune femme :

« J'ai la chance d'être en guerre au moment précis où un pilote est en plénitude de ses moyens, assez vieux pour être éprouvé, assez jeune pour foncer avec tout le cœur nécessaire. »

A l'escadrille voisine, l'ancienne Spa 100, servait l'ami de ROMÉY, le sergent Pierre ZINNIKER, que ses compagnons appelaient familièrement « Zig » ; celui-ci avait pour emblème une hirondelle en vol. Une constante émulation régnait entre les pilotes des « Chimères » et ceux des « Hirondelles ». L'âme de l'équipe, c'était ROMÉY qui écrivait à sa famille :

« Le caractère de nos deux escadrilles est maintenant nettement marqué. Les pilotes qui nous sont adjoints sont d'excellents éléments. A nos camarades revient l'honneur d'avoir été le mortier qui en a fait un tout solide et concret. »

Le 22 septembre 1939, le Morane de ROMÉY décolle du terrain de Vitry-le-François. Le temps est bas, déjà l'automne s'annonce avec un ciel voilé, gris, humide... L'aviateur a pour mission de surveiller, sur la Sarre, le secteur « Altheim - Walschbronn ». A 600 mètres d'altitude, il voit venir un bimoteur de bombardement allemand, c'est un multiplace Dornier 17, et quatre Messerschmitt encadrant le Dornier 17 ; ROMÉY fonce, ouvre le feu par trois-quarts arrière. J'ai sous les yeux la lettre qu'il écrivit ce soir-là :

« Je fais sur lui trois attaques « maison », au cours d'un de mes dégagements, j'ai constaté qu'il avait du plomb dans l'aile et qu'un des obus avait touché le réservoir d'où partait une rivière d'essence. »

Pour son coup d'essai, le pilote avait réussi un coup de maître.

Le 10 mai 1940, à 14h 15, ROMÉY poussant une pointe sur le secteur nord, intercepte une patrouille de trois bombardiers allemands Dornier qui, venus des plaines de Flandre, longent la route nationale de Cambrai à Arras. Les Allemands larguent leurs bombes au hasard. Après huit passes infructueuses, ROMÉY attaque une dernière fois, et l'un des Dornier glisse sur l'aile et percute au sol, en bordure d'une falaise, près de Saint-Omer.

Le 12 mai à 11h 30, le Morane de ROMÉY rencontre, vers les Vosges, un avion d'observation monomoteur et biplace, le Henschel 126, que nos fantassins ont surnommé « le Mouchard ». L'allemand, qui dispose de faibles moyens, essaie d'échapper au combat par un piqué en spirale jusqu'au sol. ROMÉY le poursuit, le rattrape, l'assaille de trois-quarts arrière, et, à bout portant, déclenche deux rafales par le travers gauche. L'avion allemand s'écrase dans un bois, sur la rive droite de la Meuse.

Et ce même soir du 12 mai, si tragique pour la France, ROMÉY écrit simplement : « Je suis tranquille, c'est la première fois que je peux me reposer depuis deux jours. Je me suis encore tapé une mission à l'aube, ça m'a réussi, car, avec CHAMBON comme équipier, je me suis bagarré avec deux Dornier 17, et l'un au moins sera officiellement reconnu... L'après-midi, je me suis offert un Henschel 126... ça baroude dur ! »

Mais ce repos est court, car l'offensive allemande est déclenchée, et le ciel de France est noir d'avions à croix gammées. Le 14 mai, à 9h 45, à 2 500 mètres

d'altitude, ROMÉY aperçoit deux bombardiers Heinkel 111. MORET, son coéquipier de patrouille, en descend un, ROMÉY cribble l'autre de projectiles. Les deux moteurs du Heinkel prennent feu, et l'appareil tombe en flammes à 15 km nord-est de Namur.

« En somme, bon travail », conclut modestement le prestigieux pilote.

Le 21 mai, il écrit encore à sa jeune femme : « Mon palmarès s'enrichit toujours ; en survolant la Somme, près de Nesles, je suis tombé sur un peloton de bombardiers Heinkel 111, et j'ai pu disloquer l'expédition, un Heinkel a pris feu, et s'est écrasé vers Mouchy-Lagarde, les quatre aviateurs allemands ont sauté en parachute. Embrasse bien fort notre « Jeanco », qu'il fasse plus tard quelqu'un de bien, et notre petite « Nicoton » que j'aurais tant aimé connaître mieux. »

27 Mai

« Nous avons eu une jolie satisfaction, le Bulletin officiel de la chasse a publié un nouveau palmarès des avions ennemis abattus et notre groupe est passé au 5^{ème} rang, seuls sont devant nous des groupes équipés de matériel plus moderne. Tu penses si MORET et moi étions heureux, en tant que chefs de file de nos escadrilles ! »

Le 2 juin, ROMÉY vient à Avord échanger son Morane épuisé contre un Curtiss. Ce nouvel appareil, acheté aux Américains, surclassait le Morane, car il avait une vitesse de 490 km à l'heure, un plafond de 10 000 mètres, il montait en onze minutes à 7 000 mètres, et disposait d'une autonomie de vol de 1 500 km. Il était pourtant encore distancé par le Messerschmitt, et surtout son armement était insuffisant, car il ne possédait que quatre mitrailleuses Browning, dont deux mitrailleuses de capot tirant à la cadence de 500 coups. Tout l'armement était fixe, car le pilote, seul à bord, ne pouvait manœuvrer des armes orientables. ROMÉY était ravi de son Curtiss, dont il appréciait les mitrailleuses actionnées par une commande électrique, bien plus précise que la détente pneumatique de celles du Morane.

ROMÉY recommence ses patrouilles ardentes dans le ciel, et voici que sa femme reçoit de lui encore une lettre, qui devait être la dernière, hélas !

10 juin 1940.

« Je n'ai pas perdu mon temps, et me suis distingué dans un nouveau genre d'exercice encore inédit au groupe... Dans la nuit, je suis rentré intact... mais j'ai eu la chance avec moi ! »

C'était, racontée avec une admirable simplicité, son aventure du 8 juin. Alors que le plafond bas obligeait les chasseurs du groupe III/2 à voler près du sol, entre les éclatements de l'artillerie antiaérienne, ROMÉY, avec six de ses camarades, avait été touché par la Flak. Contraint de se poser, il atterrit en pleine zone de combat à 2 km de Lèges, dans la région est de Soissons, mit le feu à son appareil, et réussit à rejoindre nos lignes à travers les colonnes ennemies.

Pourtant, malgré cette prouesse, l'adjudant ROMÉY fut triste, car, à son retour, il apprit que son ami ZINNIKER, l'héroïque pilote des « Hirondelles », « Zig » n'était pas rentré de mission. Alors qu'un important groupe d'une trentaine de bombardiers allemands, protégés par une quinzaine de chasseurs,

revenant d'effectuer un bombardement sur la région parisienne, survolait la vallée de la Marne entre Château-Thierry et Nesles-la-Montagne, le Curtiss de Pierre ZINNIKER, seul défenseur de ce coin de ciel engagea le combat. La lutte était par trop inégale, et bientôt l'appareil en feu s'abattit sur la colline, au-dessus du village de Nesles. Le corps du héros ne fut que partiellement carbonisé, et transporté à l'hôpital de Montléan à Montmirail, il fut inhumé au cimetière communal.

Ce même soir-là, ROMÉY, miraculeusement sauvé, contempla longuement, dans le bureau de l'escadrille, la photographie de « Zig » tombé du ciel... de ce ciel d'où l'appel allait bientôt être lancé à tant d'aviateurs.

Pour ROMÉY l'heure tragique était toute proche...

Le jeudi 13 juin, vers 11 heures, l'adjudant ROMÉY et seize de ses camarades décollent en vol de peloton. Les pilotes savent que les masses allemandes investissent Paris, qu'elles déferlent sur la France en plein désarroi, que notre armée, morcelée par l'avance foudroyante des blindés ennemis, n'est plus qu'une force agonisante. Avant l'envol, le message suivant avait été lu à l'escadrille :

« Situation très grave. Ordre d'intervenir rapidement, en bloc, dans la région de Montmirail. Soulager coûte que coûte nos forces terrestres pilonnées par la masse du bombardement ennemi. »

Il fait beau. Le ciel est clair, le temps est légèrement couvert, entre 800 et 2 000 mètres il y a, parmi des cumulus bourgeonnants, les dix-sept derniers pilotes du groupe : le commandant GEILLE, le capitaine KERANGNEVEN, l'adjudant MORET, l'adjudant DANSE, le sergent-chef BOUTTIER, etc., d'autres patrouillent dans le secteur Montmirail-Sézanne. Ils affrontent l'espace lourd de la menace d'innombrables avions allemands.

ROMÉY pilote le Curtiss des « Chimères », portant le n° 6 peint en blanc sur le fuselage. Dès l'arrivée au-dessus de la forêt de la Traconne, les chasseurs sont pris dans le tir de la Flak. A 11h 35 une nuée de points noirs arrive vers la gauche, c'est un peloton de quatre-vingts bombardiers en piqué Junker 87, dits « Stukas » ; toute une flotte de Messerschmitt les encadre

Le chef de groupe alerté bat des ailes. Les Curtiss se resserrent autour de lui, et foncent sur la formation ennemie qui se disloque et se disperse, mais les chasseurs allemands s'engagent. C'est un rapide tournoiement d'avions à cocardes tricolores, et d'appareils à croix gammées, grand carrousel de la destruction impitoyable et de la mort. Bientôt plusieurs pilotes de Curtiss cernés vont mener leur combat individuel, chaque équipier lutte sans bien savoir ce que deviennent ses compagnons.

ROMÉY est encerclé par quatre Messerschmitt, il choisit une victime, pique à plein moteur et lâche deux rafales, le Messerschmitt se dégage par un retournement à la verticale et s'enfuit derrière les nuages... Mais un nouvel agresseur fonce sur ROMÉY qui réussit encore à échapper à cette étreinte en virant brusquement à droite en montant ; son avion touché, il ne peut répondre, il n'a plus de munitions, la « Chimère » a toujours ses ailes, mais elle n'a plus de serres... Le pilote rend la main, pique avec une vitesse folle, esquive encore une attaque ; hélas ! les ennemis sont trop nombreux, ils tirent le Curtiss, deux

obus explosifs éclatent dans le fuselage, un troisième dans le réservoir d'essence qui s'enflamme. L'avion français glisse, s'écrase... Un peu plus loin, l'appareil du commandant GEILLE s'abat contre une haie en remblai, le commandant est sauvé. Le lieutenant LANSOY, touché à son tour, saute en parachute. Les autres Curtiss se dispersent.

Et, pendant vingt-sept mois, un terrible silence s'établit entre le monde des vivants et l'adjudant Maurice ROMÉY, qui avait abattu dix avions ennemis, mérité la croix de guerre avec cinq palmes, et la médaille militaire ; pilote qui, en des temps moins meurtriers pour nos ailes, fût devenu un as flamboyant !

Mai 1942.

— Madame, vous m'avez convoquée, vous avez enfin du nouveau ? me dit Mme ROMÉY frémissante.

— Rien de précis encore, mais la découverte d'un avion écrasé contre une haie à Montceau-les-Provins, un Curtiss — qui est probablement celui du commandant GEILLE — limite mes recherches dans un secteur proche que je vais prospecter encore plus minutieusement. Je retourne là-bas, je vous avertirai du résultat de mon voyage.

En effet, reprenant une fois de plus la route, je patrouillais dans le secteur Sézanne-Montmirail, où la terrible bataille du 13 juin 1940 avait eu lieu. J'avais, jusqu'alors, en vain battu les bois du Gault, interrogé les gardes des forêts, sondé les futaies et les buissons, parcouru en tous sens la forêt de la Traconne, et découvert successivement : un Breguet presque intact à Saint-Bon, des avions anglais à la Noue-Saint-Martin-du-Boschet. A la Chapelle-Véronge reposaient deux Britanniques carbonisés, tombés ce même 13 juin. A Saint-Barthélemy, deux pilotes anglais étaient morts dans l'avion L 5324, à cette même date également meurtrière pour les ailes alliées.

Je passais régulièrement à la brigade de Gendarmerie d'Esternay, dont le chef s'était intéressé à mes recherches, et m'avait apporté une collaboration qui allait s'avérer extrêmement précieuse dans l'énigmatique disparition de l'adjudant ROMÉY. Ce chef m'avait déjà permis d'identifier, à Courgivaux, le pilote de l'avion anglais P 6910, tombé le 13 juin, et inhumé comme « sergent inconnu », alors que sa croix primitive porta pendant quelques jours la précieuse indication « FUNKER Sergeant », inscription devenue rapidement illisible, mais qui, heureuse ment, avait été relevée avant sa disparition.

En ce mois de mai 1942, la voiture de la Mission marquait au compteur 70 000 kilomètres de ronde funèbre, d'avions abattus en avions abattus, de tombes en tombes. Tout au long de la Nationale 34, le printemps fleurissait les branches, et la terre, sous la caresse du soleil, pré parait les récoltes de l'été. Le ciel était pur, léger, d'un azur très doux. La nature poursuivait l'éternel cycle des saisons, et semblait ignorer l'angoisse des hommes en guerre. Des avions vrombissaient dans le ciel, mais je ne les regardais pas, parce que je savais qu'il portait des croix gammées...

A Esternay, une fois de plus je rangeais la voiture devant la gendarmerie.

— Alors, chef, du nouveau ?

— Peut-être bien, enfin quoique la déposition que j'ai reçue ne soit probablement pas bien sérieuse, et je n'ai pas eu le temps d'aller vérifier sur place les dires de *Toto-la-Brioche*.

— *Toto-la-Brioche* ?

— Oui, c'est un ancien colonial qu'on appelle ainsi, il aime bien boire, et ça lui arrive il fait des bêtises qui m'oblige à intervenir. Un soir qu'il était au violon il m'a raconté qu'il avait un secret ; il ; avait assisté à la grande bataille aérienne du 13 juin 1940 vers midi, et vu tomber du ciel des tas d'avions, des allemands, des anglais, des français et des parachutistes qui s'étaient balancés par-dessus bord e, et atterrissaient dans les champs. Mais il y avait un appareil abattu en flammes à Champguyon dont il n'avait vu sauter personne. Peut — pour sûr que le pilote était mort dedans — après on avait comblé le trou s'en s'occuper du corps....



Plus loin :

... quelques débris d'avion gisaient parmi les hautes herbes. Ils avaient été ramassés dans la pièce de terre voisine, où ils risquaient de blesser les chevaux et gênaient les cultures.

Je me penchai sur ces ferrailles informes, tordues calcinées ayant au cœur cette émotion inséparable de toute découverte susceptible de me faire trouver la trace d'un héroïque disparu. Je maniai minutieusement des morceaux de

duralumin ; soudain mes regards s'immobilisèrent sur deux petites plaques de contrôle :

Curtiss H - 75 A 3
N° 264
4 - 40
03 - 600

Curtiss H - 75 A 3
N° 264
08 - 001
3 - 10

Un Curtiss, c'était un Curtiss ! Et sorti d'usine en mars 1940. Je me souvenais que l'adjudant ROMÉY avait pris livraison à Avord le 2 juin 1940, du nouvel avion de ce type dont il était enthousiaste...

Germaine l'HERBIER MONTAGNON, qui ne connaît pas alors le numéro de l'avion que pilotait l'adjudant ROMÉY le 13 juin 1940, raconte sa longue quête de l'été 1942, pour avoir la certitude d'avoir trouvé ce qu'elle cherchait afin d'apporter des informations indiscutables à la femme du pilote, deux ans après sa disparition.

Finalement, par le Secrétariat d'État à l'Aviation, elle apprend que le [commandant GEILLE](#) est en poste à Ouakam, en A.O.F. et elle peut lui transmettre un message. Il ne connaît pas le n° du Curtiss de ROMÉY. Mais il prend à cœur de chercher la réponse et pour cela il écrit à son ancien Second, ROUGEVIN-BAVILLE, commandant en second du Groupe III/2 en 39/40, qui est alors chef du « Groupement Jeunesse et Montagne » à Challes-les-Eaux, au lieutenant LANSOY, au Groupe de chasse I/3 à Oran et à M. MORET, pilote au S.C.L.A. à Rabat (Service Civile des Liaisons Aériennes), tous anciens pilotes au GC III/2.

Le 12 septembre 1942, le Secrétariat d'État à l'Aviation l'informe enfin qu'elle a bien retrouvé le Curtiss de l'Adjudant ROMÉY !

... finalement fin septembre je me disposai à partir pour Champguyon, après avoir tout fait préparer là-bas pour l'exécution de travaux désormais devenus classiques dans ma vie de missionnaire.

— Madame, je vous en prie, emmenez-moi !

Ainsi me supplie Mme ROMÉY, toute pâle, mais si calme.

— Je ne veux pas, voyons madame, ce serait trop horrible pour vous, vous ne le supporteriez pas, je n'ai jamais permis qu'une femme assistât à ces fouilles, si longues, si angoissantes...

— Emmenez-moi, répète inlassablement la jeune femme chez qui je sens une résolution farouche. Je vous promets d'être forte ! Je veux être avec vous, je veux aller le chercher. Je la regarde, si inébranlablement ferme sous son apparente douceur et soudain je sens que je peux avoir confiance en elle, qu'elle est vraiment la digne compagne du prestigieux pilote que fut l'adjudant ROMÉY...

— Et Bien, je consens, nous partirons le 1er octobre...

... A Champguyon après une journée de terrassement, nous n'avions rien trouvé...

... et soudain, une pale d'hélice surgissait toute tordue, témoignage de l'effroyable chute...

...



Découverte d'une pale d'hélice à deux mètres sous le sol.

Plus loin :

... les terrassiers travaillaient maintenant à près de trois mètres de profondeur...

... et dans cette étrange tombe reposaient les ossements de l'adjudant-pilote Maurice ROMÉY, qui fut un aigle dans le ciel, et mourut silencieusement dans son brasier souterrain...

... Mme ROMÉY continuait à fouiller la terre de ses mains fiévreuses et déchirées. De grosses larmes roulaient sur ses joues, mais elle n'avait pas un cri, pas une plainte, elle savait souffrir silencieusement, en grandeur et demeurait digne du chasseur héroïque que fut le pilote des « Chimères »...

— Malgré deux ans de silence je voulais espérer encore ! Songez qu'il m'écrivait le 11 novembre 1939 : « Ne t'inquiète pas, je ne mourrai pas, s'il m'arrivait un coup dur je suis sûr que de penser à vous me donnerait une énergie surhumaine que je ne saurais puiser nulle part ailleurs. C'est une puissante raison de courage de ne pas vouloir manquer à trois êtres que l'on chérit, et auxquels on tient plus qu'à soi-même. »...

*Heureux pour qui l'honneur ou pour la liberté
Dans l'orgueil de la force et l'ivresse du rêve
Meurt ainsi d'une mort éblouissante et brève !*

(José Maria de HEREDIA - Les Trophées)

Cinquième citation de l'adjudant Maurice ROMÉY

ROMÉY (Maurice), adjudant, groupe de chasse III/2 : magnifique pilote de chasse, chef de patrouille hors de pair dont le courage légendaire n'avait d'égal que la modestie et la camaraderie dont il faisait preuve en toutes circonstances. A été porté disparu le 13 juin 1940 à la suite d'un combat épique livré par les dix-sept derniers pilotes du groupe contre une formation de plus de quatre-vingts bombardiers protégés par trente chasseurs et au cours duquel huit appareils ennemis furent officiellement abattus. A trouvé dans cette bataille la fin glorieuse réservée aux hommes de sa trempe dont la force de caractère dépasse la commune mesure et dont le souvenir reste à jamais gravé dans la mémoire de ceux qui eurent le privilège de combattre à leur côté. Quatre fois cité à l'ordre de l'armée. Médaillé militaire du 10 juin 1940.

Extrait de :

« La couronne t'attend »
Germaine l'Herbier-Montagnon
Chef de Mission I.P.S.A.
Editions Fasquelle – Paris 1945

Transcription FXB à partir d'un l'exemplaire portant en note manuscrite sur la première page :

n°65 – Août 1945
Louis .A.C. Roturier
Pilote : 14.133

Maurice ROMÉY a reçu la croix de la Légion d'Honneur à titre posthume le 7 juin 1947

[Site personnel de François-Xavier Bibert](#)