

**PILOTES
FRANÇAIS
SUR
L'ALSACE
ET
L'ALLEMAGNE**



Daniel DECOT

A la mémoire des pilotes et membres d'équipage français, tombés
hier, oubliés aujourd'hui,

Sergent LEBRUN
Commandant ARNAUD
Sergent-chef BOUDON
Sergent KLEIN
Lieutenant BERNARD
Commandant MONRAISSE
Lieutenant SUAREZ d'AULAN
Sergent ESSAU
Adjudant-chef BRANCHE
Sergent JOUBARD
Sergent-chef MERCADIER
Sergent DUPUY
Aspirant DECAGNY
Lieutenant GORGE
Aspirant DARRICAU
Sergent-chef ROCHE
Sergent MORENVAL
Soldat BLONDELLE
Sergent-chef COSTE
Sergent-chef HANS
Capitaine GUNEPIN
Sous-lieutenant JAMAIN
Sous-lieutenant VIRET
Sous-lieutenant THERY
Caporal-chef MARQUES
Capitaine LACORDAIRE
Sous-lieutenant MENOU
Aspirant CHAMBON
Sergent-chef LANGLOIS
Sergent CHITEBOUN
Sergent TAUVERON
Sergent VINCENT
Lieutenant DOILLON
Sergent-chef MASSON
Sergent BENITZA
Sergent ELBEZE
Sergent CONORD
Sergent CAPELA
Sergent-chef BEAUJOIN
Sergent-chef BASSOMPIERRE
Sergent CARRIER
Sergent-chef NEYS

Sergent MICHAUD
Commandant MENARD
Capitaine THEOBALD
Sous-lieutenant TRUCHOT
Sergent-chef BOUTIN
Sergent de LA CHAPELLE
Commandant MARIN la MESLEE
Sergent-chef UHRY
Sergent LECEA
Lieutenant BACH
Adjudant VOYNET
Lieutenant FARGUES
Caporal-chef VINARD
Adjudant REVENU
Capitaine SCHAUFELBERGER
Capitaine ALLARD
Commandant ROLLAND-FOXONET
Sous-lieutenant VAL
Sous-lieutenant BERTRAND
Sergent BADEL
Lieutenant CALLAC
Sous-lieutenant DRAVERT
Sergent MOULARD
Sergent VINCENTELLI
Sergent-chef DUBOIS
Sergent LACROIX
Lieutenant SCHUTZ
Sous-lieutenant TAFANI
Sous-lieutenant YVETOT
Sous-lieutenant URSCH
Adjudant COULONDOU
Lieutenant BELLEVILLE
Sous-lieutenant BALLIN
Sergent-chef JAHAN
Sergent COLLONGUES
Sergent BEAUDELET
Sergent de KERIMEL
Lieutenant DELEGUE
Sergent PUYAU
Sergent-chef PAULY
Sous-lieutenant PAILLONCY
Lieutenant de PEYRECAVE

et à tous les survivants.

PRÉFACE

Le Général Philippe MAURIN, ancien commandant du groupe NAVARRE pendant la guerre, a présenté aux lecteurs dans une courte mais substantielle préface le premier volume de l'œuvre remarquable que Daniel DECOT a déjà consacré à l'action des "PILOTES FRANÇAIS SUR LA VALLÉE DU RHÔNE" au moment des combats pour la Libération. Aussi est-il présomptueux de ma part d'accepter d'en préfacier le second volume. Mais c'est un honneur pour moi, qui n'ai pas participé à ces opérations, de contribuer néanmoins à les faire connaître du grand public, qui généralement les ignore et de suppléer, si possible, à l'habituelle discrétion des véritables héros.

Cette discrétion, Daniel DECOT sait maintenant à quel point elle peut être difficile à vaincre et quelle patience il faut pour venir à bout du vœu de silence auquel semblent s'être soumis tant d'hommes d'action. Il n'est pas beaucoup plus facile de recueillir, après tant d'années, des témoignages valables sur des événements ne concernant qu'un nombre restreint d'individus et dont l'importance historique n'a pas toujours été perçue clairement par nos contemporains.

Reconstituer en quelque sorte le journal de marche des actions de guerre effectuées il y a près de cinquante ans par les aviateurs français, tel était l'objectif initial de l'auteur, un objectif qui pouvait paraître hasardeux et peut-être même voué à l'échec, sans l'opiniâtreté, la foi, l'incroyable persévérance d'un passionné qui s'est donné pour tâche de combler une regrettable lacune dans l'Histoire de la guerre aérienne française.

Je ne doute pas qu'il atteigne une seconde fois son objectif, ce dont lui sauront gré tous les Français mêlés de près ou de loin à ces événements et principalement les survivants et les familles de ceux qui donnèrent leur vie pour notre libération.

Le Général de Corps Aérien Raymond Barthélemy (C.R.)

APRÈS LA LIBÉRATION DE LYON...

La très rapide remontée depuis les plages de Provence de la 7^{ème} Armée américaine et de la 1^{ère} Armée française avait permis aux alliés d'atteindre et de libérer Lyon, et même Villefranche s/Saône, à 35 kilomètres plus au nord, le 3 septembre 1944.

Mâcon et Chalon s/Saône tombaient le 5. Mais le 7, à Beaune, nos chars subissaient des pertes sensibles devant une importante résistance de l'ennemi équipé de plusieurs "JAGDPANTHER".

D'autres accrochages sérieux avaient également lieu à Nuits St Georges et à Citeaux, alors qu'à l'ouest une forte colonne allemande (18.000 hommes environ) remontant de la région bordelaise devait se rendre le 10 à Decize.

Le 7, un train blindé, protégeant cinq convois de troupes et de matériel avait été bloqué à St Bérain-sur-Dheune à une vingtaine de kilomètres à l'ouest de Chalon par le tir d'un char français avant que la plupart de ses passagers ne soient capturés.

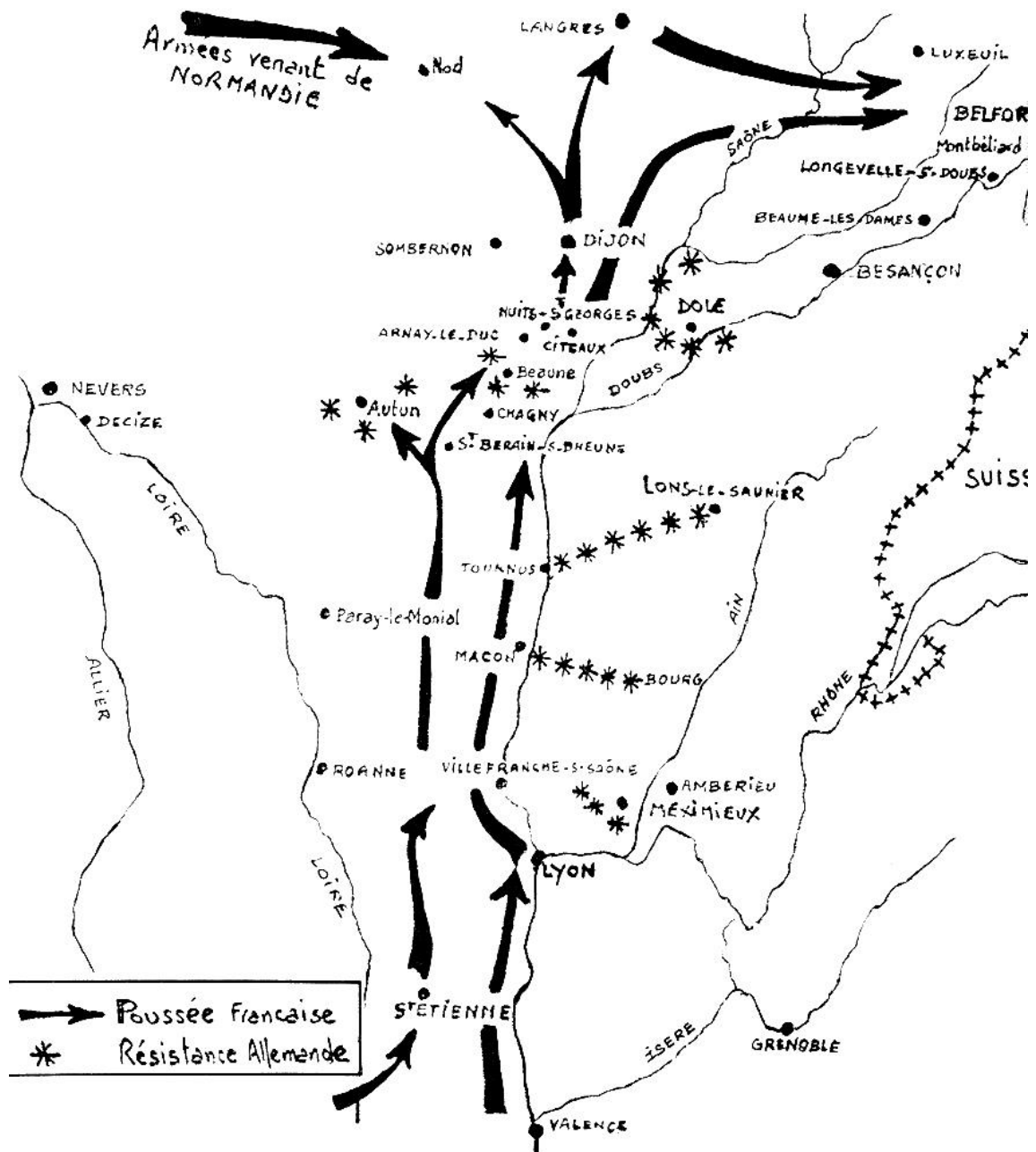
Le 9, Autun était libérée après de très violents combats. La route vers l'est était dorénavant coupée pour les troupes allemandes qui se trouvaient encore dans ce secteur, malgré une ultime tentative pour passer à Arnay-le-Duc.

A l'est d'un axe Lyon-Dijon, le commandement allemand avait organisé trois lignes de résistance temporaires afin de retarder l'avance alliée et permettre au maximum de ses unités de rejoindre la Bourgogne. Ces trois lignes se situaient entre Mâcon et Bourg-en-Bresse pour la première, entre Tournus et Lons-le-Saunier pour la deuxième, et autour de Dôle pour la troisième.

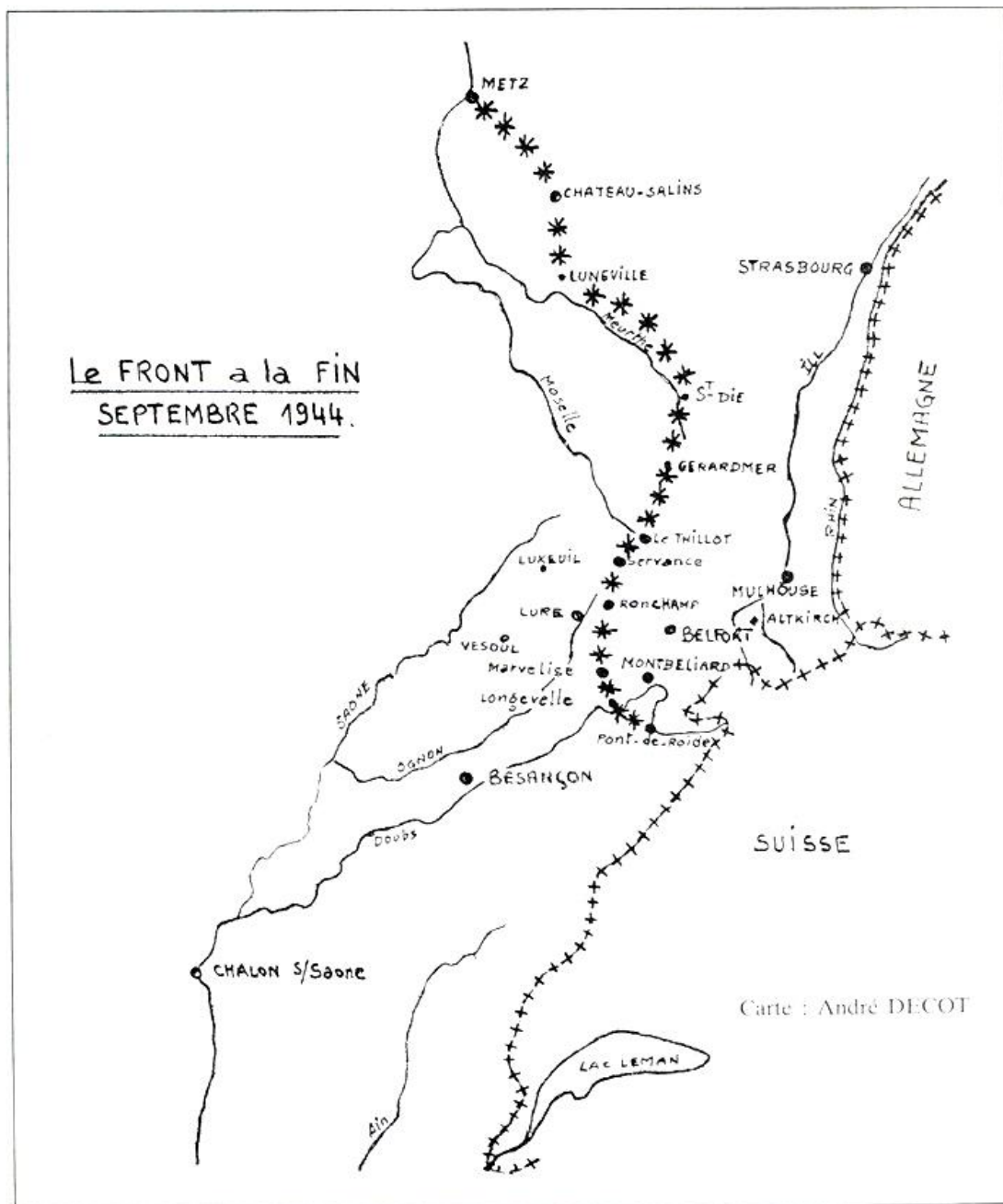
Entre le 7 et le 10 septembre d'autres éléments commençaient aussi leur regroupement dans la région de Monbéliard. Nos "SHERMAN" étaient mis une nouvelle fois en difficulté devant Beaume-les-Dames.

Besançon était néanmoins libérée le 8, mais Dijon, où le Général Von WIETERSHEIM, commandant la "11^{ème} Panzer" était signalé à la gare peu de temps avant le départ des derniers éléments allemands, ne l'était que le 10.

A partir de ce moment, les forces franco-américaines qui s'étaient sur plus de 600 kilomètres subissaient un important ralentissement dû à un manque d'approvisionnement en carburant principalement. L'ennemi en profitait aussitôt pour se ressaisir à l'approche de sa frontière. Pour la première fois depuis le débarquement de Provence, il établissait une solide ligne de résistance devant Longeville sur Doubs et s'accrochait devant Belfort avant de lutter farouchement dans les Vosges et en Alsace.



Carte : André DECOT



Extraits concernant uniquement :

Les premières semaines de la 1^{ère} Escadre à Luxeuil

GC I/3 « Corse » - GC I/7 « Provence » – GC II/7 « Nice »

26 septembre - 20 octobre 1944

MARDI 26 SEPTEMBRE 1944

Mauvais temps.

D'autres petits villages au sud de Ronchamp sont encore libérés et tenus, malgré d'incessantes contre-attaques allemandes.

MERCREDI 27 SEPTEMBRE 1944

Persistence du mauvais temps. Ciel très nuageux et plafond bas.



Le "NICE" retrouve Luxeuil qu'il avait quitté en juin 1940

Le "NICE", le "CORSE" et le "PROVENCE" qui avaient sauté de Lyon-Bron à Dijon-Longvic le 21 se retrouvent maintenant à Luxeuil afin d'être au plus près du nouveau front, bien que nos chars n'aient dépassé le terrain que d'une vingtaine de kilomètres à l'est...

Pour le "NICE" qui assurait en juin 1940 la couverture aérienne de la plaine d'Alsace et du Territoire de Belfort à partir de ce même terrain, c'est un retour plein de souvenirs douloureux, d'autant que l'un des siens, le capitaine GAUTHIER, vient d'être abattu il y a douze jours.

Madame GRUBER, une mère pour nos aviateurs

Mais l'accueil inoubliable du Maire estompe bon nombre de ces mauvais souvenirs. Pour la première fois depuis son arrivée en France, la troupe couchera à l'hôtel (1). Et la brave mère GRUBER, qui avait déjà préparé au cours de la guerre 1914-1918 des dîners remarquables pour les aviateurs, accueille une nouvelle fois dans sa salle à manger d'autres aviateurs français, remplis d'admiration et de respect devant le dévouement de cette patriotique septuagénaire.



Dès 07h00, une reconnaissance armée du "PROVENCE", avec le capitaine MADON, le lieutenant GUILLEMINOT, le lieutenant SIMARD, le sous-lieutenant RALLET, le lieutenant BOILEAU, le lieutenant LE BUNETEL et le lieutenant DURAND décolle pour survoler Belfort - Mulhouse - Sélestat - Colmar.

Retour à 08h15 sans intervention notable.



Une couverture du terrain de Luxeuil est assurée également par ce même groupe de 09h45 à 11h10 par le sergent-chef LEROY et le sous-lieutenant de MONTRACHY, alors que deux autres patrouilles sont envoyées sur Montbéliard - St Dié. L'une à 11h50 avec le capitaine LANSOY et le lieutenant GIRERD (Retour à 13h00), l'autre à 14h45 avec le sous-lieutenant PIZON et le lieutenant CHOMBART de LAUWE (Retour à 16h00).

●

Deux "SPIT" DU GROUPE "CORSE" pilotés par les lieutenants LUPOLD et BRUNET opèrent quant à eux sur l'axe Lure - Remiremont.

●

JEUDI 28 SEPTEMBRE 1944

09h15. Le capitaine KOECKLIN et le maître THIRION ("PROVENCE") effectuent une patrouille de couverture de nos lignes entre Montbéliard et St Dié. Ils rentrent à Luxeuil à 10h40.

●

11h20. Une reconnaissance armée sur Belfort - Mulhouse - Freiburg - Colmar du "PROVENCE", sous les ordres du capitaine DORANCE et avec les lieutenants GIRERD, de BEAUPUIS, CHOMBART de LAUWE, l'aspirant SARRAIL, le maître BARRA, le sergent-chef LEROY et le sous-lieutenant de MONTRACHY, est interrompue en vol par suite de plusieurs ennuis moteurs. Retour à 12h10.

●

12h00. Alors que l'on attend sur la piste l'arrivée de la mission précédente, une deuxième patrouille de couverture de nos lignes, toujours entre Montbéliard et St Dié, est assurée par le maître MOULINIER et le lieutenant de CHAVAGNAC.

Les deux pilotes du "PROVENCE" essuyent le feu de la Flak sur Remiremont et Gérardmer. Ils reviennent toutefois sans incident à 13h50.



15h00. Nouvelle patrouille de couverture de nos lignes par deux "SPIT" du "PROVENCE" avec le commandant ALEXANDRE et le commandant MONRAISSE entre Montbéliard et St Dié.

Les deux commandants rentrent à 16h45.

VENDREDI 29 SEPTEMBRE 1944

Temps couvert à l'est du Rhin et sur les Vosges.

Les vallées restent cependant dégagées pour la plupart.



De violents combats se déroulent au sud et à l'ouest de Belfort.

Les Allemands cherchent à reprendre la chapelle de Ronchamp et lancent sept contre-attaques dans la journée. Elles sont toutes repoussées.



De tous les groupes de chasseurs bombardiers français opérant sur l'est de la France et l'Allemagne, seuls les groupes basés à Luxeuil connaissent une réelle activité malgré le mauvais temps.

C'est le cas notamment du "PROVENCE" dont les "SPITFIRE" sortent en plusieurs occasions en cette fin de mois pour soulager nos troupes au sol et intervenir sur les voies de communications de l'ennemi, alors que l'activité des "P. 47" du "LA FAYETTE", du "NAVARRE" et du "DAUPHINÉ", basés à Ambérieu (Ain), est considérablement restreinte par l'état de la piste rendue pratiquement indisponible par la pluie.

A 09h05, les lieutenants BOILEAU et LE BUNETEL patrouillent sur Montbéliard - St Dié. Retour à 10h20.

A 09h55, c'est au tour du sous-lieutenant PIZON et du lieutenant de CHAVAGNAC d'assurer la couverture de nos positions.

A 12h00, une autre patrouille composée du lieutenant PERRIER et du lieutenant DURAND détruit un camion vers S^t Léonard, au sud de S^t Dié, et un second camion ainsi qu'une voiture près de Giromagny (Territoire de Belfort).

A 14h50, ce sont huit "SPIT" qui décollent pour une reconnaissance armée sur Belfort - Mulhouse - nord de Bâle - Donaueschingen - Freiburg - Colmar - Mulhouse.

Cette reconnaissance armée sous les ordres du capitaine LANSOY est composée du sous-lieutenant LESAULNIER, du capitaine KOECKLIN, du maître THIRION, du lieutenant SIMARD, du sous-lieutenant RALLET, du maître MOULINIER et du lieutenant GIRERD.

Deux avions en vol rasant, non identifiés, sont aperçus au loin et disparaissent derrière le relief.

Une voiture est mitraillée à 7 km au sud de Colmar ainsi que deux autocars à 2 km de Ensisheim sur la route Colmar-Mulhouse.

A 15h00, sortie du capitaine MADON et du lieutenant GUILLEMINOT sur Remiremont - Bruyères - S^t Dié - Gérardmer - Le Thillot - Montbéliard - Luxeuil. Un camion est mitraillé sur la route menant au Ballon d'Alsace entre Giromagny et S^t Maurice-sur-Moselle.

Les deux pilotes observent des combats à l'est de Remiremont et de nombreux tirs d'artillerie à Lyoffans (Haute Saône) à quelques kilomètres au sud-ouest de Ronchamp. La Flak, moyenne et légère les "accueille" à Bruyères et dans le secteur nord-ouest de Belfort. Retour sans incident à 16h15.

SAMEDI 30 SEPTEMBRE 1944

Eclaircie après une longue période de mauvais temps vers Mulhouse, Bâle et le sud de la Forêt Noire. Par contre le ciel reste nuageux vers Colmar, Strasbourg et le nord de la Forêt Noire (observation météorologique du groupe "PROVENCE").



Les Allemands, appuyés par des chars, tentent une nouvelle fois de reprendre la chapelle de Ronchamp. Après une trentaine d'heures de combat, ils doivent cependant décrocher.



Le "PROVENCE" assure la protection de nos troupes au sol sur un front d'une centaine de kilomètres

Alors que le "NICE" poursuit l'échange de ses vieux "SPIT V", lents et usés contre des "SPIT IX", le "PROVENCE" effectue encore aujourd'hui plusieurs missions de couverture entre Pont-de-Roide (Doubs) et Epinal (Vosges).

A 09h05, il assure même une reconnaissance armée sur l'axe Belfort - Mulhouse - Offenburg - Freiburg - nord de Bâle avec le capitaine MADON, le lieutenant GUILLEMINOT, le lieutenant SIMARD, le sous-lieutenant RALLET, le lieutenant PERRIER, le lieutenant DURAND, le lieutenant BOILEAU et le lieutenant LE BUNETEL.

La Flak lourde entre en action sur Belfort, Mulhouse et Staufen (R.F.A.).

Les huit "SPITFIRE" regagnent Luxeuil à 10h20 sans avoir repéré le moindre véhicule sur les routes.

A 11h20, le capitaine DORANCE et le lieutenant de BEAUPUIS assurent la couverture de nos lignes. Retour à 12h35.

A 13h00, la relève est prise par le sergent-chef LEROY et le maître BARRA. Retour à 14h20.

A 14h00, le lieutenant REBIERE et le lieutenant CHOMBART de LAUWE survolent encore les lignes. La Flak lourde se déchaîne à l'est d'Epinal. Retour à 15h25.

A 14h05, couverture de nos troupes entre Le Thillot (Vosges) et Blamont (Doubs) au sud de Montbéliard par le lieutenant BOILEAU et le lieutenant LE BUNETEL. Le "SPIT" du lieutenant LE BUNETEL est touché par la Flak à Champagny (Doubs). Il rentre néanmoins avec son chef de patrouille à 15h25.

A 14h55, l'aspirant SARRAIL et le maître BARRA décollent pour revenir sur le secteur Le Thillot - Blamont déjà survolé à 14h05. La Flak lourde et légère de Champagny, qui avait atteint le lieutenant LE BUNETEL il y a à peine une heure, entre une nouvelle fois en action, mais sans dommage pour nos appareils. Retour à 16h10.

Une dernière patrouille avec le commandant ALEXANDRE et le commandant MONRAISSE est prise à partie par la Flak légère de Bruyères (Vosges), mais rentre elle aussi indemne à 16h20.





Des pilotes du "PROVENCE"

De gauche à droite :

lieutenant SIMARD, lieutenant REBIÈRE, lieutenant PERRIER, capitaine MADON, lieutenant de BEAUPUIS, capitaine LANSOY, lieutenant de BELLEFOND, TALLENT, capitaine DORANCE, lieutenant DURAND, sous-lieutenant PIZON, MORIZOT (assis), HIVERS, sous-lieutenant COLOMÉS, sous-lieutenant LESAULNIER, sous-lieutenant PAILLONCY, lieutenant BOILEAU.

DIMANCHE 1^{er} OCTOBRE 1944

Très mauvaise visibilité. Brume épaisse. Gelée blanche au sol.

Nouvelle contre-attaque allemande à la chapelle de Ronchamp (Haute-Saône). Comme les précédentes elle est repoussée.



**Perdu dans la brume, sans radio et à court d'essence,
le sous-lieutenant de MONTRACHY ("PROVENCE")
se pose sur le ventre à Epinal**

Aujourd'hui encore le groupe "PROVENCE" continue ses missions de couverture comme le "NICE" et le "CORSE".

Dès 08h05, le capitaine DORANCE et le lieutenant de BEAUPUIS partent sur l'axe Le Thillot - Grandvillers (Vosges),

mais doivent rentrer après un quart d'heure de vol à cause des conditions météorologiques qui deviennent de plus en plus mauvaises.

A 09h20, le sergent-chef LEROY et le sous-lieutenant de MONTRACHY décollent pourtant. Mais bientôt les deux pilotes se perdent de vue dans la brume épaisse. Le sous-lieutenant de MONTRACHY s'égare. Craignant quelques sommets culminant vers 800 mètres, il ne veut descendre trop bas. Finalement, de biens timides rayons de soleil lui permettent de repérer une ville : Epinal. Tournant en rond autour de la cité, il aperçoit tout à coup un petit terrain. Sans hésitation, mais train rentré car il n'en discerne qu'une partie, il se "crashe" dans un champ où stationne justement la 72^{ème} escadrille de liaison américaine. Les aviateurs américains s'élancent à son secours, mais voient le jeune pilote français s'extirper indemne de son "SPIT", qui lui, a perdu l'aile gauche. Le sous-lieutenant de MONTRACHY regagnera Luxeuil dans l'après-midi après avoir déjeuné avec ses collègues américains.



En rentrant de mission, le sergent KLEIN ("NICE") s'écrase à Luxeuil

Mais à 09h25, c'est le drame lors du retour à Luxeuil du sergent KLEIN.

Celui-ci avait décollé à 08h00 pour une de ces missions de couverture classiques sur le redoutable secteur Le Thillot - Blamont à bord de son "SPIT IX" PT 377. Touché par la Flak durant l'exécution de celle-ci, il avait néanmoins réussi à regagner Luxeuil à travers la brume.

Alors qu'il réalisait sa prise de terrain et sortait son train d'atterrissage, le sergent KLEIN ne pouvait maîtriser son "SPIT" qui basculait subitement sur l'aile gauche, après le dernier virage, et s'écrasait en bordure de piste.

Le malheureux pilote, qui exécutait une de ses premières missions de guerre, était tué sur le coup sans avoir commis de faute.

Que s'était-il donc passé ?

«L'examen de l'appareil révéla qu'un éclat d'obus avait atteint le plan, près du bord de fuite, et serti le volet dans la tôle de revêtement du plan rendant inefficace l'action du vérin».



Quand nos pilotes doivent aussi compter avec leurs réservoirs supplémentaires, face à l'ennemi...

Bien que très absorbée par la défense de son territoire et diminuée par des pertes importantes la "LUFTWAFFE" se permet encore de lancer quelques dangereuses incursions sur l'est de la France. Elle fait ainsi peser une certaine menace, que les Alliés ne peuvent négliger, sur les bases aériennes avancées et sur la zone des combats.

Afin de passer inaperçus le plus longtemps possible, les appareils allemands –généralement des chasseurs– survolent en rase-mottes le fond des vallées en mitraillant tout ce qu'ils rencontrent.

Aussi les groupes français, contrairement aux ordres donnés par le commandement américain, décident-ils d'adopter la même tactique en recherchant l'interception.

Deux "Me 109" sont ainsi découverts dans la vallée reliant Montbéliard à Héricourt par deux "SPITFIRE" du "NICE", pilotés l'un par le commandant de LA SOURCE, l'autre par le sergent-chef GRISANTI. Le commandant de LA SOURCE relate :

« J'assurais à 10h00 une mission de couverture avec le sergent-chef GRISANTI entre Le Thillot et Blamont.

A 10h15, alors que nous volions cap au nord à 1000 pieds (1), près d'Héricourt, nous rencontrâmes deux "Me 109" à la même altitude.

Dans un même réflexe, nous voulûmes tous quatre nous débarrasser de nos "belly-tank" pour engager le combat, mais ni mon coéquipier, ni moi-même, malgré tous nos efforts, ne réussîmes à larguer les nôtres (90 gallons), alors que les Allemands réalisaient parfaitement l'opération.

Pendant que nous poursuivions nos efforts, nos adversaires prenaient l'avantage et parvenaient à nous tirer alors que nous étions en virage. Les rafales nous manquèrent de peu.

Je décidais alors d'engager le combat à notre tour tout en gardant nos fameux "belly-tank" et le disais par radio à mon équipier.

Très rapidement, en moins de deux tours de combat tournoyant, nous nous retrouvâmes chacun derrière un "Me 109" en lâchant une rafale. J'observais quelques impacts sur la queue de celui que je poursuivais.

Immédiatement, les deux "MESSER" dégagèrent brutalement en piquant et se dirigèrent vers Belfort en rase-mottes.

Nous les perdîmes bientôt de vue. Al'approche de la ville la Flak nous accueillit... »

A leur tour, les deux "SPITFIRE" dégagèrent...



Après ce début de matinée plutôt mouvementé pour les groupes basés à Luxeuil, l'aspirant SARRAIL et le maître BARRA assurèrent la couverture de leur terrain à 12h15, alors qu'à 14h05, le lieutenant GIRERD et le sous-lieutenant LESAULNIER essayaient la Flak lourde, près du Thillot, en survolant la "front-line".

A 16h05, et à 16h55, nouvelles sorties du "PROVENCE" avec les maîtres MOULINIER et PONCET d'une part et le sous-lieutenant PIZON et le lieutenant de CHAVAGNAC d'autre part sur l'axe quotidien Le Thillot - Blamont (Doubs).

Le "CORSE" couvrait lui aussi nos lignes sur le même axe avec le lieutenant LUPOLD (SPIT IX MA 562).

LUNDI 2 OCTOBRE 1944

Ronchamp (Haute Saône) où de très durs combats viennent de se dérouler ces derniers jours est libérée. Depuis une quinzaine de jours, trois mille prisonniers sont tombés entre nos mains, mais la 1^{ère} D.F.L. a perdu 250 tués et 700 blessés.



A 11h00, le lieutenant PERRIER et le lieutenant DURAND du groupe "PROVENCE" patrouillent sur l'axe Luxeuil - Blamont (Doubs) à bord de leur "SPITFIRE". La Flak légère les tire vers Héricourt et Champagny (Haute Saône). Sans résultat.

A 11h05, une autre patrouille composée du capitaine DORANCE et du lieutenant de BEAUPUIS survole l'axe Le Thillot - Grandvillers (Haute Saône).

Plus chanceux, le capitaine MANGIN ("NICE") se pose du bon côté

Mais pour le fils du célèbre général, les choses se passent plutôt bien. Alors qu'il survole en rase-mottes une région accidentée avec un jeune équipier arrivé récemment des U.S.A., le capitaine MANGIN doit éviter soudain un monticule. En virant brusquement il accroche la cime d'un peuplier. Radiateur et hélice touchés, le moteur de son "SPIT" bafouille presque immédiatement. Contraint de se poser dans un champ, train d'atterrissage rentré, il achève sa glissade dans une haie, près d'un petit village, au sud de Pont de Roide (Doubs), qu'une unité française venait de libérer. Alors qu'il s'éloigne de son appareil, le capitaine MANGIN voit accourir quelques soldats du 21^{ème} R.I.C., dont l'un des commandants de compagnie n'est autre que son beau-frère... qu'il a vu la dernière fois en Afrique du Nord.



Capitaine Claude MANGIN
(Groupe "NICE")
fils du Général MANGIN (1914-1918)

MARDI 3 OCTOBRE 1944

Temps splendide sur Ambérieu et la vallée du Rhin.

Au cours de cette journée, la chasse française va intervenir en six occasions sur l'Allemagne, soit avec ses "SPITFIRE", soit avec ses "P. 47", alors qu'au sol les combats se stabilisent sur les crêtes. A cette date, les chasseurs bombardiers français adoptent une position résolument offensive dans le ciel allemand.



A 15h30, huit "SPITFIRE" du "PROVENCE" décollent de Luxeuil pour une troisième reconnaissance armée, sur l'axe Colmar - Pforzheim - Karlsruhe.

Placée sous les ordres du commandant MONRAISSE elle comprend le commandant ALEXANDRE, le lieutenant SIMARD, le sous-lieutenant RALLET, le lieutenant PERRIER, le lieutenant DURAND, le lieutenant BOILEAU et le lieutenant LE BUNETEL.

Mais partout le ciel et les routes restent étrangement calmes. Les huit "SPIT" se posent à 17h00.



Deux "Me 109" et un "Ju 88" pour le "NICE" au sud-ouest de Freiburg

A 16h00, huit "SPIT IX" (1), sous les ordres du capitaine MANGIN décollent de Luxeuil pour une reconnaissance armée sur l'axe Belfort - Mulhouse - Tuttlingen.

Sur le chemin du retour, à 17h10, alors que les chasseurs français ont perdu de l'altitude pour mieux survoler et mitrailler la route et la voie ferrée reliant Freiburg à Bâle, le capitaine MANGIN aperçoit deux avions venant à leur rencontre.

Freiburg vient d'être dépassée depuis peu (2). Les deux appareils volant à 100 mètres d'altitude sont aussitôt identifiés comme étant des "Me 109". Le capitaine MANGIN donne l'ordre d'attaquer. Ses coéquipiers se dirigent sur celui de droite qui est le plus près et lui, attaque celui de gauche. Les deux chasseurs allemands prennent aussitôt de l'altitude.

(1) Capitaine MANGIN, lieutenant FOUCHIER, maître BEDARD, 1^{er} maître BILLOTET, sous-lieutenant BOILLOT, lieutenant LE BORGNE, sergent-chef GERARD, sergent TURULL.

(2) Une dizaine de kilomètres au sud-ouest.

Le "MESSERSCHMITT" de droite est poursuivi par le lieutenant FOUCHIER et le maître BEDARD. Dans le combat tournoyant qui s'engage le lieutenant FOUCHIER parvient à se placer en position de tir, mais le pilote allemand manœuvre bien et bascule brutalement en retournement à droite. Il pique même sur le "SPIT" du maître BEDARD qu'il tire heureusement sans l'atteindre.

Evitant la suite de l'attaque par un très sec break, le maître BEDARD repasse derrière le "MESSERSCHMITT".

A ce moment, le pilote allemand est pris à partie par la patrouille d'accompagnement du sous-lieutenant BOILLOT.

Le lieutenant FOUCHIER et le maître BEDARD ne pouvant plus se placer sans risque dans la mêlée reprennent alors de l'altitude et se mettent en couverture.

Le sergent-chef GERARD, qui connaît des ennuis de langage avec son réservoir supplémentaire, attaque le premier en piquant plein avant. Sa mauvaise position de tir ne lui permet pas de faire

mouche. Le "MESSER" plonge en virant à gauche. Mais le sous-lieutenant BOILLOT, qui lui aussi venait de connaître des ennuis de langage avec son réservoir... lui envoie une courte rafale. Le bout du plan droit est touché. Le pilote du "MESSER" redresse alors son virage mais reçoit une deuxième rafale à hauteur du cockpit par le sergent TURULL qui, dans le combat, s'est retrouvé à 250 mètres, presque plein arrière.

Le "MESSERSCHMITT" durement touché dégage une forte fumée blanche. Il perd même plusieurs bouts de tôle. Arrivé près du sol, il tente de remonter, mais le lieutenant LE BORGNE l'achève avec une troisième rafale aux canons. Cette fois le "MESSER" est mortellement atteint. Il part en abattée sur la gauche, descend en vrilles et s'écrase au milieu d'une forêt.



Un "Ju 88" que les deux "MESSER" protégeaient probablement tente de s'échapper

Le maître BILLOTET avait connu lui aussi des ennuis de langage avec son belly-tank comme ses trois ou quatre autres camarades au moment de l'attaque des deux "Me 109". Aussi avait-il été quelque peu distancé dans l'opération et recherchait-il maintenant ses coéquipiers lorsque tout à coup il apercevait sur sa gauche, un magnifique "Ju 88", qui cherchait à quitter discrètement le secteur en volant à quelques mètres au-dessus du sol.

En quelques secondes son sort fut réglé. Le "Ju 88" atteint en plein travers, puis trois-quart arrière, passait sur le dos et percutait le sol.

Le second "MESSERSCHMITT"
touché par le capitaine MANGIN et le maître BILLOTET,
s'enfuit en rase-mottes en dégageant une épaisse fumée noire

Alors qu'il tournait sur les lieux du combat après avoir abattu le "JU 88", le maître BILLOTET discernait à l'ouest deux avions, vers lesquels il se dirigeait aussitôt.

Il s'agissait en réalité du capitaine MANGIN qui était aux prises avec l'autre "MESSERSCHMITT". L'ayant assez facilement suivi dans ses évolutions, le capitaine MANGIN lui avait envoyé une première rafale à 300 mètres environ par l'arrière en virant sur la droite en montant. Ses traçantes étaient arrivées dans le moteur, puis dans le fuselage, d'avant en arrière. Mais le "MESSER" s'était dégagé une nouvelle fois par un piqué brutal suivi d'une brusque remontée. Une seconde rafale en virage à gauche l'avait atteint au beau milieu du plan gauche.

C'est à cet instant que le 1^{er} maître BILLOTET était arrivé à la rescousse en prononçant à son tour trois autres attaques. Mais une seule de ses mitrailleuses fonctionna avant de s'arrêter.

«Le "MESSER" se mit alors en rase-mottes, route à l'est, fumant noir et volant à faible vitesse en ligne droite.»

Le capitaine MANGIN se plaça alors pour l'abattre plein arrière par en dessous. Mais un enrayage général de ses armes l'empêcha d'obtenir un résultat définitif.

Par crainte de se trouver à court de carburant et pratiquement sans moyen de défense en territoire ennemi nos deux pilotes renoncèrent à poursuivre ce second "Me 109" qui se "crasha" probablement en catastrophe ou s'écrasa quelques minutes plus tard.

MERCREDI 4 OCTOBRE 1944

Mauvais temps sur la région lyonnaise, le Jura et les Vosges.

De très durs combats s'engagent pour prendre Le Thillot, Château-Lambert et Servance. Mais les Allemands sont installés en force dans la forêt vosgienne et bloquent nos attaques. Nos troupes sont clouées au sol.

Le général GUILLAUME retrouve en face de lui le général allemand de COURBIERES, qui commande la 338^{ème} division d'infanterie en retraite depuis les côtes de Provence.

JEUDI 5 OCTOBRE 1944

Brouillard et pluie sur Ambérieu.

Les missions pour nos chasseurs bombardiers sont annulées. Le "LA FAYETTE", le "DAUPHINÉ", le "NAVARRE", le "PROVENCE" (à Luxeuil) restent au sol, alors que de violents combats au corps à corps se déroulent entre Le Thillot et Remiremont.

Du côté de Bruyères, une furieuse contre-attaque allemande a enfoncé les lignes américaines sur cinq kilomètres. La nuit, des convois tous feux éteints amènent des renforts. L'artillerie lourde se fait entendre longuement.

VENDREDI 6 OCTOBRE 1944

Effectivement la "bataille des sapins" atteint une grande intensité. En forêt de Longegoutte, pour ne citer qu'un point parmi des centaines d'autres, les Allemands résistent furieusement.

« On se tire dessus à bout portant : quand une balle a fait trente mètres sans rencontrer un arbre, c'est le bout du monde ! On se bat la plupart du temps dans une pénombre cotonneuse, dans une atmosphère de cathédrale morte. »

Les tireurs d'élite allemands grimpent dans les sapins, se laissent dépasser et vous tirent dans le dos avant d'être abattus à leur tour.

Le 1^{er} régiment de parachutistes utilisés comme fantassins dans ces combats au corps à corps, dont l'issue nous permettrait une pression plus nette en direction des crêtes alsaciennes, est d'abord encerclé par une vigoureuse contre-attaque allemande, avec le 2^{ème} bataillon du 3^{ème} Régiment de Tirailleurs Tunisiens.

Mais après trois jours de violents combats, ils réussiront à bousculer l'ennemi.



Le groupe "CORSE", malgré le mauvais temps réalise une sortie sur Freiburg - Pforzheim - Rastatt. Ses "SPIT" se posent à Luxeuil sans avoir rencontré de mouvements ou d'appareils ennemis.



A 13h10, le "PROVENCE" décolle avec huit appareils sous les ordres du capitaine DORANCE pour une reconnaissance armée sur Belfort - Mulhouse - Tuttlingen. Cette mission comprend : le lieutenant de BEAUPUIS, le sous-lieutenant PIZON, le lieutenant de CHAVAGNAC, le lieutenant REBIERE, le lieutenant CHOMBART de LAUWE, l'aspirant SARRAIL et le lieutenant GIRERD.

A 13h25, les lieutenants de BEAUPUIS et de CHAVAGNAC doivent faire demi-tour par suite de certains ennuis mécaniques.

La Flak lourde entre en action vers Mulhouse.

SAMEDI 7 OCTOBRE 1944

“Me 109” et “P. 51”

A 10h55, une reconnaissance armée du “PROVENCE” est envoyée sur l’itinéraire Luxeuil - Colmar - Strasbourg - Pforzheim - Offenburg.

Malgré une Flak légère sur tout le parcours et une Flak lourde à Offenburg, la mission se déroule bien et les huit pilotes (1) s’apprêtaient à se poser à Luxeuil lorsque l’officier d’opérations leur signala deux “Me 109”, à une dizaine de kilomètres au sud du terrain. La LUFTWAFFE les attendait peut-être à l’atterrissage comme cela se pratiquait parfois d’un côté, comme de l’autre ?

Presque simultanément deux chasseurs arrivaient droit sur les “SPIT” français. Les mitrailleuses crépitaient aussitôt.

Le capitaine DORANCE abattait l’un deux en flammes. Son pilote sautait en parachute. Quant au second, le lieutenant SIMARD l’atteignait à l’aile gauche, mais il réussissait néanmoins à s’enfuir.

Tout aurait été pour le mieux, si à l’atterrissage vers 12h30, nos pilotes n’avaient appris que deux “P. 51” américains venaient d’être abattus près du terrain !

Que s’était-il donc passé ?

En réalité, lorsque l’officier d’opérations signala la présence des deux chasseurs ennemis, il ignorait encore que deux “P. 51” se trouvaient à moins d’une minute au même endroit.

La malchance voulut que de surcroît les deux “MUSTANG” se présentent au moment même où les pilotes des “SPIT” venaient d’être mis en garde. Finalement l’affaire ne se terminait pas trop mal puisque les deux pilotes américains étaient sains et saufs. Mais ils avaient eu chaud...(1)



Au cours d’une sortie des “SPIT” du “NICE”, avec le capitaine JEANDET, sur l’itinéraire Luxeuil - Strasbourg - Pforzheim, deux appareils sont atteints par la Flak.

Au retour, vers 11h00, l’un d’eux piloté par le sergent-chef Jean CHELLE, qui se préparait à atterrir train sorti, connaît deux ratés de moteur et une panne de carburant, à 1500 mètres de la piste de Luxeuil.

Sans hésitation, le pilote rentre le train et se pose dans un champ. Le “SPIT IX” MA 237 ne résiste pas aux dures réalités de la terre franc-comtoise. Le sergent-chef CHELLE, bien attaché à son siège, s’en tire avec quelques contusions.



A 15h00, quatre "SPIT" du "PROVENCE" (commandant MONRAISSE, commandant ALEXANDRE, sergent-chef LEROY, sous-lieutenant de MONTRACHY) et quatre "SPIT" du "CORSE" décollent pour Freiburg - Neustadt - Dornstetten.

Quarante minutes plus tard, le sergent-chef LEROY et le sous-lieutenant de MONTRACHY rentrent par suite d'ennuis moteurs.

Les six appareils restant mitraillent deux trains militaires et deux locomotives sous pression. La locomotive du premier train est détruite. Flak lourde, dense et précise dans le secteur de Freiburg. Retour à 16h20.

●

A 15h35, seconde sortie du "PROVENCE" sur Pforzheim, avec le capitaine LANSOY, le sous-lieutenant LESAULNIER, le lieutenant PIZON, le lieutenant de CHAVAGNAC, le capitaine MADON, le lieutenant GUILLEMINOT, le maître MOULINIER et le maître PONCET.

Un train est mitraillé et sa locomotive détruite.

Un camion est endommagé et une voiture se renverse sur les bas côtés d'une route en voyant surgir les "SPITFIRE".

Retour à 17h15 à Luxeuil.

●

Deux autres reconnaissances armées sont encore effectuées; l'une par les "SPIT" du "CORSE" sur l'axe Luxeuil - Belfort - Tuttlingen, l'autre par cinq "P. 47" du "NAVARRÉ", emmenés par le capitaine FABRY, sur Mulhouse - Colmar - Strasbourg - Freiburg - Müllheim où trois voitures hippomobiles et trois camions sont endommagés et une voiture incendiée.

La Flak lourde de Strasbourg et la Flak moyenne de Sélestat interviennent, sans résultat, au passage des appareils.

●

DIMANCHE 8 OCTOBRE 1944

Temps ensoleillé.

Comme le 25 août dans la vallée du Rhône, la chasse française venue du sud va perdre pour la seconde fois depuis le débarquement de Provence, trois des siens au cours de la même journée.

Mais en revanche, elle abat deux "Me 109" et en touche un troisième, qui avant d'être perdu de vue, plonge vers le sol en dégageant un panache de fumée.

●

Dès 06h20, une reconnaissance armée des "SPIT" du "PROVENCE" décolle de Luxeuil pour une mission sur Tuttlingen. Sous les ordres du capitaine LANSOY, elle est composée du sous-lieutenant LESAULNIER, du sous-lieutenant PIZON, du lieutenant de CHAVAGNAC, de l'aspirant SARRAIL, du lieutenant CHOMBART de LAUWE et du maître MOULINIER.

Malgré un temps brumeux, deux locomotives sont mitraillées à Gundelfingen, à 4 km au nord de Freiburg.

Les "SPITFIRE" rentrent à leur base à 07h46.



A 09h10, huit "SPITFIRE" du "PROVENCE" sous les ordres du capitaine MADON, décollent de Luxeuil pour une seconde mission du groupe sur un axe Colmar - Pforzheim. Celle-ci est composée du capitaine MADON, du lieutenant GUILLEMINOT, du lieutenant SIMARD, du maître THIRION, du lieutenant BOILEAU, du lieutenant LE BUNETEL, du sergent-chef LEROY et du sous-lieutenant de MONTRACHY.

Dix minutes après le décollage, le lieutenant GUILLEMINOT victime d'une panne de radio doit revenir au terrain.

Un train est mitraillé en Allemagne à Weil der Stadt, à une vingtaine de kilomètres à l'ouest de Stuttgart.

A deux kilomètres au nord de Freiburg des véhicules sont attaqués. Un camion transportant des soldats est détruit et un autocar laissé en flammes.

Au retour, la Flak légère de Breisach et la Flak lourde de Müllheim entrent en action sans résultat.

Les "SPIT" se posent à 10h55.



Deux nouveaux "MESSERSCHMITT" pour les "SPITFIRE" du "NICE"

A 12h00, le "NICE" fait décoller huit appareils pour une reconnaissance armée sur l'axe Luxeuil - Karlsruhe - Pforzheim - Colmar. Peu après le décollage, le 1^{er} maître BILLOTET doit faire demi tour par suite d'ennuis moteur.

La formation se présente alors dans la composition suivante : capitaine MANGIN, lieutenant LE BORGNE, lieutenant FOUCHIER, sergent VILLIEN, lieutenant RAGOT, lieutenant DOILLON, sous-lieutenant BOILLOT.

En Allemagne, une locomotive est détruite dans le secteur Horb - Freudenstadt et quelques véhicules sont mitraillés.

Au retour, à 13h35, les sept "SPIT" français passent au dessus de Gérardmer à 3.500 mètres d'altitude.

Soudain, le sous-lieutenant BOILLOT signale deux appareils faisant route au nord. Le capitaine MANGIN lui donne l'ordre d'aller les reconnaître. Il vire à droite aussitôt, mais les perd de vue un instant. Le lieutenant RAGOT les retrouve.

Ils font alors route au sud, à 4.000 mètres d'altitude environ.

Les deux pilotes allemands manœuvrent pour donner l'impression qu'ils partent à l'ouest, mais brutalement ils basculent et piquent à l'est. Chaque appareil dégage une fumée noire.

Le capitaine MANGIN identifie les "Me 109" en même temps que le sous-lieutenant BOILLOT.

La poursuite commence

La patrouille FOUCHIER-VILLIEN à court de carburant fait demi-tour. Les autres appareils ont encore 30 gallons (1) dans leur réservoir.

« Nous passons le col de la Schlucht (1139 m) en rase-mottes.

Après Munster, je me retrouve à 400 mètres derrière les deux "MESSERSCHMITT" explique le capitaine MANGIN. Le lieutenant DOILLON est à ma gauche et je viens de dépasser le sous-lieutenant BOILLOT.

Les deux Allemands se rapprochent l'un de l'autre. Celui de droite passe au dessus de son coéquipier au moment où je le tire.

Je remarque des impacts dans le réservoir et sous les plans.

Craignant de passer devant mon adversaire, je dégage au moment où le sous-lieutenant BOILLOT nous rejoint. Je lui signale que je reste en couverture ».

Le sous-lieutenant BOILLOT continue le mitraillage et suit le "MESSER" en rase-mottes, cap à l'est. Une trainée de glycol sort de l'aile droite. Mais le pilote français constate que son réservoir est presque vide. Il doit faire demi-tour.

Le capitaine MANGIN reprend sa place et attaque à l'instant où l'Allemand prend de l'altitude.

Le premier "MESSERSCHMITT" tombe à l'est de Colmar

« Nous arrivons sur Colmar. Du sol, une fusée rouge est tirée. Elle éclate à vingt mètres à peine de l'Allemand. Probablement pour lui rappeler qu'il entrait dans une zone balayée par la Flak.

Je fais cinq passes, alors que le "MESSER" fait toujours route à l'est. Mais le pilote a compris. Il ouvre sa cabine. Je constate de nouveaux impacts dans les plans et sous le fuselage. Après ma dernière attaque, le pilote saute et vient heurter mon plan droit avec ses jambes. Néanmoins son parachute s'ouvre. Son appareil s'écrase à une dizaine de kilomètres à l'est de Colmar dans un bois.

Le lieutenant LE BORGNE me rejoint à ce moment et nous rentrons ensemble à court de carburant».

Le second explose vers Turckheim

Quant à l'autre "MESSERSCHMITT", il avait été pris en chasse par le lieutenant DOILLON.

«Au moment où j'arrivais à distance de tir le "ME 109" fit un léger changement de direction à gauche. Je le tirais sous un angle de vingt degrés. Sans résultat. Je vins alors plein arrière et tirais à nouveau. L'avion fit explosion. Je dégageais brutalement à gauche pour éviter une série de débris de tôle.

Le "MESSER" avait disparu... Seule une fumée montait d'un champ au sud de Turckheim.

A court de carburant moi aussi, je n'insistais pas dans les recherches et rentrais à Luxeuil avec le lieutenant RAGOT et le sous-lieutenant BOILLOT».



Le commandant MONRAISSE, abattu lui aussi en attaquant les voies de communication ennemies

Moins d'un mois après le commandant ARNAUD, patron de la 4^{ème} Escadre, le commandant MONRAISSE, commandant la 1^{ère}, disparaît à son tour. Deux commandants d'Escadre, sur trois qu'alignait la chasse française sont tués en participant avec leurs hommes aux missions quotidiennes de harcèlement.

C'est en attaquant un train en gare d'Haslach, à une quinzaine de kilomètres au sud de Lahr (R.F.A.) que le commandant MONRAISSE s'écrasa contre un bâtiment après avoir été, lui aussi, atteint par la Flak.

Cette reconnaissance armée qu'il emmenait avait décollée de Luxeuil à 14h00 et comprenait le commandant ALEXANDRE, le capitaine DORANCE, le lieutenant GIRERD, le sous-lieutenant PIZON, le lieutenant GUILLEMINOT, le maître MOULINIER et le maître PONCET.

Trois locomotives furent détruites, dont une près de Besenfeld où un barrage de ballons fut signalé.

Commandant Hubert MONRAISSE

Né le 24 avril 1909 à Aurillac (Cantal).

Entre à l'Ecole Spéciale Militaire le 5 octobre 1927.

Sous-lieutenant à sa sortie de St Cyr le 1^{er} octobre 1929.

Affecté dans l'aéronautique le même jour, puis à l'Ecole pratique d'Aviation d'Avord.

Brevet de pilote n° 23.233 le 13 novembre 1930.

Affecté au 38^{ème} R.A., le 25 avril 1931 et nommé lieutenant le 1^{er} octobre 1931.

Se porte volontaire pour le Levant (39^{ème} R.A.).

Nommé capitaine le 15 décembre 1936.

Commande la 3^{ème} escadrille du groupe "LA FAYETTE", le 20 avril 1939.

Abat six avion allemands durant la campagne de France.

Devient commandant du groupe "CHAMPAGNE", le 6 décembre 1941, en Afrique du Nord.

Nommé commandant le 15 novembre 1942, commandant de la 3^{ème} Escadre le 3 janvier 1944, puis commandant de la 1^{ère} Escadre le 20 juin 1944.

Etait marié et père de trois garçons.

Pilote de chasse de grande classe, chef énergique, il possédait deux qualités qui lui attiraient toutes les sympathies : la bonté et la modestie.

LUNDI 9 OCTOBRE 1944

Mauvais temps sur la région lyonnaise.

Pluie, brouillard, neige dans les Vosges.



MARDI 10 OCTOBRE 1944

MERCREDI 11 OCTOBRE 1944



De Luxeuil, le "PROVENCE" effectue deux sorties sur l'axe Mulhouse - Tuttlingen - Strasbourg.

Une première à 14h00 avec le lieutenant PERRIER, le lieutenant DURAND, le lieutenant de BEAUPUIS et le maître BARRA. Retour à 15h10.

Une seconde, à 16h10 avec le capitaine MADON, le lieutenant GUILLEMINOT, le lieutenant GIRERD, le sous-lieutenant RALLET, le capitaine KOECKLIN et le maître PONCET. Retour à 17h30.



JEUDI 12 OCTOBRE 1944

Les "SPIT" du "PROVENCE" et du "CORSE" prennent aussi la direction de Tuttlingen (R.F.A.), à 08h00 (1).

A 14h00, seconde sortie du "PROVENCE" (2) sur un axe Luxeuil - Tuttlingen - Strasbourg. Un convoi d'une vingtaine de camions est mitraillé à Mutzig. Deux véhicules sont incendiés. D'autres sont endommagés probablement. Les chasseurs rentrent à 15h35.



(1) Les pilotes du "PROVENCE" étaient les suivants : capitaine MADON, lieutenant GUILLEMINOT, lieutenant SIMARD, sous-lieutenant RALLET, lieutenant PERRIER, lieutenant DURAND, lieutenant GIRERD, lieutenant LE BUNETEL.

(2) Lieutenant REBIÈRE, lieutenant CHOMBART de LAUWE, lieutenant de BEAUPUIS, maître BARRA, capitaine KOECKLIN, maître PONCET, sergent-chef LEROY, sous-lieutenant de MONTRACHY.

VENDREDI 13 OCTOBRE 1944

SAMEDI 14 OCTOBRE 1944

ROMMEL "se suicide" vers 13h00, à quelques centaines de mètres de son village dans la voiture venue le chercher et dans laquelle avaient pris place les généraux BURGDORF et MAISEL : deux fidèles du Führer.

DIMANCHE 15 OCTOBRE 1944

Huit "SPIT" du "PROVENCE", emmenés par le capitaine MADON (1), s'en vont à 10h55 sur l'axe Mulhouse - Tuttlingen - Strasbourg. Ils rentreront à 12h10.

A 16h00, seconde sortie de huit autres "SPIT" du "PROVENCE" avec le capitaine DORANCE (2) sur le même trajet.

La Flak moyenne ouvre le feu à Thann et à Cernay.

- (1) Capitaine MADON, lieutenant GUILLEMINOT, lieutenant SIMARD, sous-lieutenant RALLET, lieutenant PERRIER, lieutenant DURAND, lieutenant BOILEAU, lieutenant GIRERD.
- (2) Capitaine DORANCE, lieutenant de BEAUPUIS, sergent-chef LEROY, sous-lieutenant de MONTRACHY, lieutenant REBIÈRE, lieutenant LESAULNIER, aspirant SARRAIL, maître BARRA.



Nouvel engagement entre "SPIT" et "P. 51"

Une semaine après l'incident qui vit deux "P. 51" abattus par les "SPIT" français du "PROVENCE", un nouvel accrochage avait lieu avec ceux du "CORSE".

Alors qu'ils exécutaient une mission de protection d'un petit appareil chargé du réglage d'une batterie d'artillerie, deux de nos "SPIT" (3) établissaient le contact à 14h15 avec deux autres appareils venant de l'est, dans le secteur Le Tholy - Rambervillers.

LUNDI 16 OCTOBRE 1944

Mauvais temps sur l'est de la France.

Les "SPIT" du "PROVENCE" pris à partie par un "P. 47" américain

Depuis une dizaine de jours, les incidents entre chasseurs alliés ont tendance à se multiplier. Heureusement sans gravité pour les pilotes, mais certains connaissent de chaudes alertes.

A 08h10, ce 16 octobre, douze "SPIT" du "PROVENCE" décollent de Luxeuil pour une reconnaissance armée sur l'axe Lauterbourg - Heidelberg - Stuttgart - Offenburg - Freiburg.

Dans la région de Böblingen, au sud-ouest de Stuttgart, un avion qui s'avère être un "P. 47", prononce une attaque plein avant sur la patrouille de tête et ouvre le feu.

Le chef du dispositif français lance à la radio :
«Ne tirez pas, c'est un "P. 47". Rassemblement sur moi».

Mais un jeune équipier a déjà répondu.

Le "P. 47" à étoile américaine, nez blanc et rouge, dégage vers le nord-ouest, probablement touché.

Les "SPIT" continuent leur mitraillage des routes et voies ferrées et rentrent sans autre accrochage à 10h00.

VENDREDI 20 OCTOBRE 1944

«Après une longue période de mauvais temps, la météo est bonne ce matin».

Aussi dès 07h55, huit "SPIT" du "PROVENCE" (1) prennent la direction de l'Allemagne et survolent Freiburg - Tuttlingen - Rottweil - Wolfach et Lahr. Quatre trains sont mitraillés en Forêt Noire. Retour à 09h35.

A 13h20, huit autres pilotes (2) du "PROVENCE" repartent sur le même axe. Mais deux appareils rentrent à Luxeuil à 13h45. L'un d'eux a été atteint par la Flak installée dans les collines de Guebwiller (Haut Rhin).

●

etc....



Cette page est une annexe à la troisième partie de :

[L'Histoire des Hommes du GC III/6](#)

faisant partie du

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