

UNITÉ



1940
1941

LES FRENCH FLIGHTS



Au service de Sa Majesté

par Yves Morieult



Moins de deux semaines après la capitulation de la France, trois unités se préparent à reprendre la lutte contre l'Allemagne. Contrairement à une idée communément admise, elles ne sont pas baptisées « *Free* » *French Flights*, pour la bonne raison que la France libre n'existe pas encore et que ces hommes ont choisi de s'engager dans la RAF. Avec leur uniforme britannique et leurs avions portant les cocardes de la RAF, ils n'en seront pas moins les premiers à se battre pour l'honneur de la France.

La genèse

Dans ses mémoires [1], le général de Larminat, qui, en 1939, était colonel chef d'état-major du théâtre d'opérations du Moyen-Orient, a longuement raconté avec verve ses démêlés avec son supérieur, le général Mittelhauser, qui avait succédé à Weygand le 18 mai 1940.

Le 18 juin, Mittelhauser déclare être décidé à continuer le combat auprès des Anglais. Aussi, dès le 20, les chefs militaires britanniques du Moyen-Orient se rendent-ils à Beyrouth pour conférer avec les autorités françaises et se mettre d'accord sur les modalités d'intervention des troupes françaises sur le territoire égyptien.

Dans un premier temps, il est décidé de renforcer les maigres moyens de la RAF en Égypte. En effet, l'entrée en guerre de l'Italie a considérablement changé la donne stratégique dans le secteur. Le colonel commandant le Groupement d'aviation n° 1 [2] se rend sur ordre au Caire le 23 juin, accompagné par son chef d'état-major, afin de mettre au point le stationnement et l'emploi de son groupement dans le cadre des opérations envisagées par les Britanniques : offensive contre les troupes italiennes en Libye et défense de la zone du canal de Suez, objectif prioritaire des bombardiers ennemis.

Un premier détachement fait mouvement le jour même, de manière symbolique, dans le but de montrer aux Britanniques que le commandement français est fermement décidé à donner une suite positive et rapide à ses

intentions de poursuivre la lutte. Ce détachement se compose de trois Morane 406 du GC I/7 :

- n° 833 (« 3 »), lieutenant Antoine Péronne (1^{re} esc.) ;
- n° 826 (« 4 »), adjudant Christian Coudray (1^{re} esc.) ;
- n° 827 (« 2 »), adjudant André Ballatore (2^e esc.).

Cette patrouille est accompagnée par deux trimoteurs Fokker F.VII du groupe de liaison de Rayack transportant, en sus des munitions et de l'outillage, les personnels de l'échelon technique : adjudant-chef Th. Épery (radio), sergents-chefs R. Geiger et H. Couturier et caporal-chef J-B. Calorbe (mécaniciens) et sergent L. Chaila (armurier). Les appareils français doivent être guidés par un Lockheed de la RAF, arrivé le 21 juin au soir à Rayack. Les trois pilotes français partent donc en détachement précurseur, avec l'assurance que le reste du groupe suivra dans les jours à venir [3]. À 08h30, le 23 juin, les trois chasseurs et les deux Fokker lourdement chargés décollent derrière l'avion-guide anglais à destination de l'Égypte. Après quatre heures et demie de vol, les appareils atterrissent à Ismaïlia, sur la rive Est du canal de Suez. Au cours de cette manœuvre, le lieutenant Péronne brise le train de son Morane. Furieux, il expédie aussitôt un télégramme à Rayack pour réclamer un avion de remplacement. Après avoir été ravitaillées, les machines repartent en direction du Caire et se posent, vers 16 heures, à Héliopolis.

[1] *Chroniques irrévérencieuses – Gal de Larminat – Plon, 1962.*

[2] GC I/7 basé à Estabel, au sud de Rayack (Liban), GR II/39 basé à Damas-Mezzé (Syrie) et EO 583 basée à Qousseir (Syrie).

[3] Pas tout à fait convaincu ou prudent, le capitaine Tulasne, commandant la 2^e escadrille du GC I/7, à qui échoit la sélection de l'échelon précurseur, choisit les pilotes les plus « sûrs » quant à leur motivation de poursuivre la lutte. Lui-même a la ferme intention de les rejoindre dans les meilleurs délais [NDLR].

UNE ÉVOLUTION BRUTALE

Le lendemain, tandis que les mécanos s'affairent autour du MS.406 n° 827 dont le pilote a signalé avoir eu des difficultés à déverrouiller le train d'atterrissage, le sergent mécanicien R. Méry leur offre un renfort inattendu. En effet, il est arrivé la veille dans le Simoun piloté par le commandant du GA n° 1, mais celui-ci est reparti en l'abandonnant sur le terrain !

Le 26 juin au matin, les deux Morane et les deux Fokker décollent pour el-Amriya, à 20 km à l'ouest d'Alexandrie, dont les deux chasseurs sont chargés de défendre le port, bombardé nuit et jour par les Italiens qui cherchent à atteindre en priorité les flottes anglaise et française qui y mouillent. De plus, il est convenu avec l'état-major de la RAF qu'ils participeront également à la défense du canal que les bombardiers de l'Axe tentent de miner.

► L'adjudant-chef André Ballatore sur l'aile du MS.406 n° 827 à Ismaïlia en juillet 1940. Les avions français arborent non seulement les marques de nationalité britanniques, mais aussi les marques d'identification de la RAF : intrados d'aile droit en blanc et intrados d'aile gauche en noir. On remarquera aussi les filtres à air bricolés système D. (Imperial War Museum)

► Ismaïlia, 27 juin 1940. De gauche à droite : un officier britannique, capitaine Paul Jacquier, lieutenant Antoine Péronne et adjudant Christian Coudray. En arrière-plan, le MS.406 n° 826 portant un « 4 » en chiffre arabe sur la dérive ; cet appareil, piloté par Coudray, appartenait à la 1^{re} escadrille du GC I/7, dont on reconnaît l'insigne du casque de Bayard sur l'arrière du fuselage. (Collection B. Cull)





Cependant, la situation évolue très rapidement. Une convention d'armistice est signée avec les Allemands le 22 juin et avec les Italiens le 24. L'armistice devient effectif le 25 juin à 00h35, heure française.

À el-Amriya, ces nouvelles parvenues avec retard désorientent quelque peu les Français. Certains émettent l'idée de poursuivre la lutte aux côtés des Britanniques. Ce n'est pas le cas des équipages des deux Fokker, qui, après avoir déchargé leur cargaison dans l'après-midi, redécollent en direction de la Syrie.

« DÉSERTION »

Le lendemain, 27 juin, le détachement du GC I/7 reçoit l'ordre de rentrer immédiatement au Levant. Les membres de la petite escadrille, pilotes et mécaniciens, ignorent ce qui a pu se passer pour que, quatre jours après leur départ, un ordre aussi impératif puisse leur être donné par ceux-là mêmes qui ont monté toute cette opération. Le 28 juin, le lieutenant Péronne et l'adjudant Coudray font le déplacement à Ismaïlia à bord de leur Morane pour « aller aux renseignements ». Ils y rencontrent le capitaine Paul Jacquier, commandant en second du GAO 583 de Qousseir, qui a quitté son unité la veille à 15h15 à bord de son Potez 63.11 n° 799 et rallié Ismaïlia, où il s'est mis à la disposition de la RAF. Jacquier explique rapidement les derniers événements qui l'ont amené à « désertir ». Il termine son explication en précisant que c'est « à la suite du changement d'attitude du commandant en chef des forces du Levant, qui [rend] applicables sur le territoire Syrie-Liban les clauses de l'armistice », qu'il a quitté son unité.

Péronne et Coudray décident d'agir comme leur camarade Jacquier en se mettant, avec leurs avions, à la disposition de la RAF.

NOUVEAUX RALLIEMENTS

Ils sont rejoints, le 30 juin, par trois appareils de liaison qui se posent à 06h30 à Ismaïlia en provenance du Liban. Il s'agit des Caudron Simoun n° 110 et 158 de la SAL 306 (section des avions de liaison) de Rayack et du Bloch 81 n° 4 de la Section sanitaire 304 de la



[4] Ces informations, pour la plupart inédites, nous ont été communiquées par le lieutenant-colonel (ER) Cunibil, Compagnon de la Libération, dans une lettre datée du 23 octobre 1978. Dans cette lettre, il dément catégoriquement que leurs avions aient bombardé des objectifs italiens au cours de leur évasion, comme cela a déjà été écrit, les lance-bombes ayant été démontés pour faire place au réservoir supplémentaire dans la soute. En revanche, il ajoute : « Ce qui est exact, c'est que nous avons essayé nos mitrailleuses lorsque nous survolions la mer, mais sur aucune cible précise. »

base de Rayack. Les équipages en sont : adjudant-chef Jean Cornez (commandant la SAL 306), sergent-chef Serge Nicolesco et sergent Joseph Portalis (pilotes), sergents-chefs G. Cabile et J-P. Fruchart (mécaniciens) et sergent H-G. de Guilhem-Permillat (armurier).

Ils annoncent que la totalité du GC I/7 doit arriver le lendemain. En fait, il n'en sera rien, et le capitaine Tulasne, commandant la 2^e escadrille, sera même condamné à un séjour en forteresse lorsque le refus définitif de la patrouille Péronne de revenir au Liban sera connu. Tulasne, qui n'a jamais caché ses opinions, sera rendu responsable de la désertion de ses pilotes, qu'il réussira néanmoins à rejoindre cinq mois plus tard. Les autorités françaises font tout pour récupérer les dissidents. Un Potez 540 dépose à Ismaïlia deux officiers du GAO 583, le commandant de groupe et un lieutenant pilote, qui viennent demander à Jacquier de rentrer, le lieutenant étant chargé de ramener le Potez 63.11. Mais Jacquier refuse, et les deux officiers repartent pour Beyrouth en fin de journée. Quant à Jacquier, il quitte Ismaïlia vers midi à bord d'un Blenheim pour se rendre au Caire afin de s'entretenir avec Longmore de la manière dont les quelques éléments français peuvent être intégrés au dispositif de la RAF au Moyen-Orient.



Enfin, cette journée fertile en événements voit encore le ralliement de deux sous-officiers mécaniciens du GC I/7, le sergent-chef J-M. Bignalet-Cazalet et le sergent Jean Delpech, arrivés par avion à Ismaïlia le 25 pour démonter les instruments de bord du Morane accidenté par Péronne le 23.

Pendant ce temps, à el-Amriya, Ballatore et les mécaniciens reçoivent la visite d'un officier de liaison français auprès des Britanniques qui leur demande de rentrer en Syrie. Informés au téléphone par Péronne et Coudray des récents événements, les six hommes répondent par la négative et se rallient immédiatement. « Nous répondîmes que nous étions aux ordres de nos chefs immédiats », expliquera par la suite le sergent-chef Geiger.

Les deux MS.406, les deux Caudron Simoun et le Bloch 81 quittent Ismaïlia dans la matinée pour Héliopolis, petite localité située dans le sud du delta du Nil. Le sergent-chef Nicolesco, qui pilote le Simoun n° 110, connaît une panne de moteur peu après le décollage. Il réussit un atterrissage de fortune, mais brise son appareil.



2 JUILLET 1940

Vers midi, deux bombardiers Martin 167-F se posent à Héliopolis en provenance d'Algérie :

- n° 82 : adjudant Raymond Rolland (pilote) et capitaine Gabriel Ritoux-Lachaud (chef de bord) ;
- n° 102 : adjudant-chef Yves Trécan (pilote), capitaine Jacques Dodelier (chef de bord) et sergent-chef Robert Cunibil (mécanicien).

Ces deux appareils, appartenant au GB I/61, ont décollé la veille vers 04h30 du terrain de Youks-les-Bains, près de Tébessa (Algérie). Prévus pour la grande reconnaissance et équipés en conséquence d'un réservoir auxiliaire de 800 litres dans la soute à bombes, ils disposent tous les deux d'une autonomie de huit heures environ, largement suffisante pour gagner la vallée du Nil. Toutefois, n'ayant pas de radio de bord, Ritoux-Lachaud avait décidé avant le départ de se poser sur la base britannique la plus proche du front. Cette base, c'est Marsa Matrouh, que les deux Glenn atteignent après quatre heures et demie de vol. Toutefois, la DCA anglaise, qui n'avait pas été prévenue – et pour cause –, les prend pour des bombardiers italiens et ouvre le feu sur le premier qui se présente à l'atterrissage. Le pilote, l'adjudant Rolland, réussit à esquiver les tirs et à atterrir sans dommage. Les Anglais, qui se précipitent pour faire prisonnier l'équipage, sont fort surpris de voir descendre deux Français qui leur font part de leur désir de continuer le combat à leurs côtés. Quelques minutes plus tard, le second Glenn atterrit sans encombre. L'accueil des Britanniques, une fois les intentions des Français précisées, est des plus chaleureux.

Potez 63.11 n° 799 (AX672)

N° 2 French Fighter Flight
Ismaïlia (Égypte), juillet 1940

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017

▲ & ▲ Le Flight Sergeant Marcel Le Bois et son Potez 63.11 n° 670 avec lequel il est passé en dissidence le 3 juillet 1940. Le serial RAF qui lui a été affecté (AX673) ne semble pas être porté. On note les filtres tropicaux bricolés et l'insigne de la 1^{re} escadrille du GR II/39 repeint par-dessus les marques de nationalité britanniques sur la dérive. Les marques d'identification imposées aux chasseurs de la RAF ont été respectées « à la française » : normalement, les surfaces inférieures gauches devraient être entièrement noires et les intrados ne devraient porter aucune cocarde (encore moins bordée de jaune !). (Imperial War Museum)

▼ Héliopolis, 3 juillet 1940. Rencontre entre le capitaine Jacquier et les chefs de bord des deux Martin 167-F qui viennent d'arriver d'Algérie. De gauche à droite, Pierre Fénot de Maismont, Jacques Dodelier, Gabriel Ritoux-Lachaud et Paul Jacquier. (Collection B. Cull)

Deux heures plus tard, les deux bombardiers, guidés par un petit appareil de liaison britannique, se rendent au quartier général de la RAF à Bogush, où ils arrivent après 20 minutes de vol. L'accueil y est tout aussi chaleureux, ce qui fait un peu oublier aux cinq hommes l'amertume de l'exil et l'incertitude de l'avenir. Le lendemain, ils effectuent le trajet entre Bogush et Héliopolis en 1h10 de vol [4].

3 JUILLET 1940

Les Français bénéficient d'un nouveau renfort avec l'arrivée du Potez 63.11 n° 670 de la 1^{re} escadrille du GR II/39 de Damas. Trois hommes en descendent, les sergents-chefs Marcel Le Bois (pilote), Jean Vergerio (mécanicien) et Jean Djabian (de la section photo de la base). Ils sont accueillis à bras ouverts par leurs camarades. Ils avaient quitté Damas la veille à l'heure de la sieste. Les hangars étaient gardés et, depuis le 30 juin, les avions avaient été systématiquement mis en panne par le démontage d'une biellette de dérive. Djabian avait donné l'ordre à la sentinelle en faction d'ouvrir les portes, ce qu'elle avait fait aussitôt et sans difficulté. Vergerio avait réussi à remettre en état l'appareil du commandant de groupe en empruntant des pièces à un autre avion. Jean Djabian précisera à l'auteur qu'ils avaient reçu l'aide de soldats mécaniciens mobilisés qui, bien que n'ayant nullement l'intention de poursuivre un combat qu'ils jugeaient inutile, ne les avaient pas empêchés de partir et, bien au contraire, leur avaient offert leur « complicité ». Le Bois avait alors mis les moteurs en route et avait décollé sans problème.

Le Potez s'était tout d'abord posé à Samkhat, au bord du lac de Tibériade, pour une courte escale.





◀ De gauche à droite : les sergents-chefs Marcel Le Bois, Jean Vergerio et Jean Djabian. Au second plan, le sergent-chef L. Couturier devant le Potez 63.11 n° 670. (Imperial War Museum)

[5] Bien que traduit par les Français par « escadrille », le terme *Flight* désigne en fait une section. Nous aurions alors dû écrire « une *Flight* », mais nous avons opté pour le masculin (« un *Flight* »), qui sonne mieux à l'oreille.

▲ Le sergent-chef Marcel Le Bois. (Imperial War Museum)

Le Bois, ne connaissant pas les couloirs aériens en service, avait préféré prendre cette précaution afin d'éviter le survol de zones interdites avec les risques que cela comportait. Mis au courant des intentions des Français, un officier britannique leur avait remis une carte sur laquelle il avait indiqué la route à suivre et les signaux de reconnaissance du jour. Puis il leur avait conseillé de rallier la base de Ramleh qu'il s'était chargé d'avertir par radio.

Le Potez avait redécollé quelques dizaines de minutes plus tard pour Ramleh, où l'accueil avait été très cordial. Après l'atterrissage, Vergerio s'était aperçu de la rupture d'une canalisation hydraulique qu'il avait sommairement réparée avec du chatterton. Les trois hommes avaient passé la nuit sur place, puis étaient repartis le lendemain matin pour Héliopolis, où l'atterrissage s'était déroulé sans histoire, malgré l'absence de freins, grâce à la longueur de la piste.

Les forces aériennes françaises en Égypte commencent à grossir, et Jacquier, qui espère que les ralliements vont continuer, pense qu'il sera peut-être possible de constituer une ou plusieurs unités françaises au sein de la RAF, comme il l'a été envisagé le 30 juin lors de ses contacts au GQG de la RAF au Caire.

6 JUILLET 1940

Deux camions Berliet chargés de matériel arrivent à Héliopolis en provenance de Rayack, *via* la Transjordanie et la Palestine. Le chef du détachement, le lieutenant Pierre de Maismont, officier observateur au GAO 583, est accompagné par neuf camarades : les sergents-chefs Bauden et Coste (mécaniciens), le sergent Lobato de Faria (mitrailleur) et les soldats Chemin, Delautre, Le Moual, Montillaud, Delpino et Cassan. Ancien « cyrard » et officier de la Légion avec

laquelle il a commencé sa carrière militaire, breveté observateur aéro, le lieutenant Fénot de Maismont écrira dans ses carnets :

« Au terrain d'aviation, mon camarade, commandant en second [capitaine Jacquier – NDA], fit ce qu'il put pour faire partir l'escadrille. Il s'aperçut vite que cette tentative aboutirait à un échec. Il fit mettre un Potez 63 en route sous prétexte de faire seul un petit tour : il ne revint pas. Le soir même, les gardes étaient doublées, les magnétos enlevées des avions restants.

« Ma décision était déjà prise, mais, observateur, je cherchais un pilote une fois Jacquier parti. Je voulais emmener mon instrument de guerre, mon arme. Échec. J'en fus réduit à me déguiser en officier polonais, sachant que je retrouverais mon camarade de l'autre côté pour faire équipage.

« Une brigade polonaise, des exilés eux aussi, avait été équipée par la France et avait reçu après l'armistice l'autorisation de passer en Palestine. La frontière était partout gardée ; on tirait sur les soldats qui partaient pour continuer le combat. C'était ma seule solution : abandonnant tout, mon petit bien, mes souvenirs, me déguiser et leur demander de me joindre à eux pour la traversée de la frontière. C'est ainsi que je partis... »

Mis en branle le dimanche 30 juin vers 15h00 sous les ordres du lieutenant Guépin, commandant la compagnie de chasseurs alpins chargée de garder la base de Rayack, et muni d'un ordre de mission réglementaire « emprunté » au PC de la base par le sergent Portalis, le détachement arrive à Damas à la tombée de la nuit. Bien que la signature soit fautive, l'ordre de mission permet néanmoins le franchissement sans difficulté d'un barrage de contrôle installé en pleine ville, et le petit convoi peut ensuite continuer sa route vers sa destination « officielle », un terrain de secours près de la frontière transjordanienne.

Roulant toute la nuit sur des pistes de plus en plus mauvaises, les deux camions atteignent la frontière vers 08h00, après un court arrêt qui permet au lieutenant Guépin d'obtenir, sinon la complicité, du moins la neutralité du chef du poste-frontière du côté français. Quelques centaines de mètres plus loin apparaît un fortin britannique, dont la garnison est manifestement en alerte. Les deux véhicules s'immobilisent, et Guépin, accompagné par le soldat Delautre qui connaît quelques mots d'anglais, s'avance vers le poste, où il parvient, non sans mal, à s'entretenir avec le chef de poste, un membre de la Légion arabe au vocabulaire tout aussi limité. Quelques minutes plus tard, les camions pénètrent dans le fort, où les Français sont aussitôt enfermés sous bonne garde. Dans le courant de l'après-midi, un officier indigène, arrivé à bord d'une automitrailleuse, les prend en charge et convoie les camions jusqu'à un autre fort, où les Français passent la nuit. Le lendemain, un officier britannique les accompagne jusqu'à Tibériade, où Guépin est alors remplacé par Maismont. C'est ensuite le trajet jusqu'à Héliopolis.

LES « FRENCH FLIGHTS »

Alors même que les forces aériennes françaises libres n'ont pas encore été créées en Grande-Bretagne par le général De Gaulle, le 8 juillet 1940 à Héliopolis, en Égypte, trois unités aériennes françaises sont formées au sein de la RAF.

Les hommes qui les constituent, n'ayant aucun contact avec Londres ou avec un quelconque représentant du futur chef de la France libre, décident d'un commun accord de s'engager dans la RAF. Les Britanniques les acceptent avec gratitude, car, à cette époque, ils n'ont ni trop d'équipages ni trop de matériel au Moyen-Orient, sans compter que des avions comme



les Martin 167-F et les Potez 63.11 sont beaucoup plus modernes que ceux dont ils disposent alors.

Mais pour conserver à leur geste le sens national qu'officiers, sous-officiers et soldats lui donnent, il est demandé aux autorités britanniques :

- que trois petites unités, dont l'appellation contiendra le mot « France », soient constituées ;
- que la participation des forces françaises dans le cadre de la RAF soit définie directement par le capitaine Paul Jacquier, non pas avec un officier quelconque de l'état-major de la RAF, mais avec la plus haute autorité de la *RAF Middle East*, l'*Air Marshal* Arthur M. Longmore.

La première formation est placée sous les ordres du capitaine Dodelier, officier observateur d'active. Équipée de deux Martin 167-F, elle est destinée à devenir une unité de bombardement et de grande reconnaissance à Aden.

La deuxième formation, commandée par le capitaine Jacquier, est mise sur pied avec deux Potez 63.11 et deux Morane 406. Elle doit rester en Égypte comme unité de chasse. Compte tenu de leur vitesse et de leur rayon d'action, les Potez 63.11 sont employés comme *Long Range Fighters*.

Enfin, l'adjudant-chef R. Cornez est nommé commandant de la troisième unité, qui hérite des deux appareils de transport et de

liaison. Elle demeure à Héliopolis, où elle est rattachée au N° 267 *Squadron* en tant que *Communication Flight*.

Les grades de la RAF n'étant pas tout à fait les mêmes que dans l'armée de l'Air, certains Français doivent subir un petit examen de confirmation de grade. Le sergent-chef Geiger écrira : « Le 8 juillet, nous apprîmes que nous étions pris à nos grades respectifs. Ceci d'ailleurs, je dois le dire, ne nous fit ni chaud ni froid. Puis ce fut la perception de l'équipement de la RAF, et bientôt, nous nous retrouvâmes tous en uniforme bleu clair. »

La formation des équipages ne se fait pas sans difficulté. Certains mitrailleurs ne font même pas partie du personnel navigant, et un pilote, le sergent Portalis, se retrouve même mitrailleur faute d'avion.

Le 12 juillet, l'*Air Marshal* Longmore inspecte les trois *Flights* et constate avec satisfaction la belle ordonnance du détachement français qui renforce d'une façon imprévue mais substantielle ses maigres moyens aériens. Rentré à son QG, il signe dès le lendemain une décision qui officialise la constitution et l'intégration des trois unités françaises au sein de la RAF.

L'aviation française dissidente en Égypte aligne alors un effectif de 5 officiers, 25 sous-officiers (dont 17 navigants), 6 hommes de troupe et 8 avions.

Hommes et appareils sont alors répartis en trois *Flights* [5]:

N° 1 FRENCH BOMBER FLIGHT

- Flight Lieutenant* Jacques Dodelier
 - Martin 167-F n° 82 (AX689)
 - Flight Lieutenant* Roger Ritoux-Lachaud (cdb)
 - Flight Sergeant* Raymond Rolland (pil)
 - Flying Officer* Pierre Fénot de Maismont (obs)
 - Flight Sergeant* Émile Lobato de Faria (mit)
- Martin 167-F n° 102 (AX690)
 - Flight Lieutenant* Jacques Dodelier (cdb)
 - Warrant Officer* Yves Trécan (pil)
 - Flight Sergeant* Robert Cunibil (méc)
 - Sergeant* Portalis (mit)

N° 2 FRENCH FIGHTER FLIGHT

- Flight Lieutenant* Paul Jacquier
 - Potez 63.11 n° 799 (« 1 », AX672)
 - Flight Lieutenant* Paul Jacquier (pil)
 - Warrant Officer* Epery (mit)
- Potez 63.11 n° 670 (« 2 », AX673)
 - Flight Sergeant* Le Bois (pil)
 - Flight Sergeant* Djabian (mit)
- Morane-Saulnier MS.406 n° 826 (AX674)
 - Flying Officer* Péronne (pil)
- Morane-Saulnier MS.406 n° 827 (AX675)
 - Warrant Officer* Coudray (pil)
 - Warrant Officer* Ballatore (pil)

N° 3 FRENCH COMMUNICATION FLIGHT

- Warrant Officer* René Cornez
 - Caudron Simoun n° 158 (AX676)
 - Warrant Officer* René Cornez (pil)
- Bloch MB.81 n° 4 (AX677)
 - Flight Sergeant* Nicolesco (pil)

[cdb : commandant de bord ; pil : pilote ; mit : mitrailleur, obs : observateur ; méc : mécanicien de bord]





LA COLÈRE DE DE GAULLE

Ces sections sont généralement désignées sous l'appellation de *Free French Flights*, ce qui n'est pas tout à fait exact et ne correspond pas aux dénominations attribuées par la RAF.

À noter aussi que le N° 1 FBF est également appelé « Escadrille française d'Aden ». Bien qu'il soit souvent écrit que celui-ci était sous les ordres du capitaine Ritoux-Lachaud, le commandement en était en fait assuré par le capitaine Dodelier, plus ancien dans le grade et, en tant qu'officier d'active, mieux entraîné.

Tandis que le N° 1 FBF rejoint le terrain de Khormaksar à Aden, les appareils du N° 2 FFF doivent être modifiés pour être rendus aptes à combattre dans le désert ; ils sont opérationnels début août [6]. Quant au N° 3 FCF, il est mis de suite à la tâche pour des missions de liaison entre l'Égypte et la Palestine.

Le 4 juillet, les marques de nationalité anglaises remplacent les cocardes françaises sur tous les appareils, qui se voient en outre affecter un serial

[6] Dès le 4 juillet, les mitrailleuses de 7,5 mm des Glenn Martin ont été remplacées par des armes au calibre britannique de .303 pouce.

[7] *Hurricanes over Tobruk* – B.Cull – Grub Street, 1999.

[8] Ces deux sous-officiers rallieront Aden le 6 septembre sur le Potez 29 piloté par d'adjutant-chef Giocanti.

RAF dans la série AX (avions capturés, réquisitionnés ou évadés). Ces numéros de série ne sont pas alloués de manière chronologique (les Glenn Martin, arrivés le 2 juillet, portent les serials AX689 et 690 ; les Potez 29, qui rallieront début septembre, seront immatriculés AX678 et 679). Ces *serials* ne sont pas peints sur tous les avions : il semble que les MS.406, peut-être le Potez 63.11 « 2 », et les Glenn ne les aient pas portés.

Les hommes sont incorporés à la RAF et bénéficient d'une équivalence de grade ; toutefois, ceux qui le souhaitent sont autorisés à conserver leur grade français. Brian Cull rapporte [7] que le général De Gaulle est entré dans une violente colère quand il a appris que des officiers français s'étaient enrôlés dans la RAF, allant jusqu'à les menacer de les faire juger pour désertion s'ils venaient à se trouver sur un territoire de la France libre. Toujours selon

l'historien anglais, l'intervention de Churchill aurait permis d'arranger l'affaire. Tous les hommes des *French Flights* seront rétroactivement incorporés aux FAFL à partir de mai 1941, et certains d'entre eux... à titre posthume !

L'odyssée de l'escadrille d'Aden

Le 13 juillet, les deux Glenn quittent Héliopolis pour Aden, via Port-Soudan. Le sergent Portalis est désigné comme chef du détachement qui doit rejoindre par la voie maritime. Les avions emportent deux passagers, le colonel de Larminat à bord du n° 82 et le lieutenant de vaisseau Sourisseau à bord du n° 102. Ces deux officiers doivent être déposés à Djibouti pour seconder le général Legentilhomme qui tente de rallier la Côte française des Somalis à la cause du général De Gaulle. Après 4 heures et 45 minutes de vol, les deux appareils se posent à Port-Soudan.

Le lendemain matin (jour symbolique s'il en est), ils redécollent pour Aden. Au cours du trajet, le n° 102 du capitaine Dodelier s'écarte du cap, tandis que le n° 82 poursuit sa route au large de la mer Rouge. Il survole pour une reconnaissance à vue les villes de Massoua et d'Assab, tenues par les troupes italiennes. Il s'agit, à n'en pas douter, de la toute première mission de guerre effectuée par un équipage français (libre).

Ils arrivent vers midi à Aden, le n° 82 avec un petit quart d'heure d'avance sur le n° 102 qui a effectué un vol de 3 heures et 40 minutes. Les Français se restaurent,

et aussitôt après déjeuner, le n° 82 repart à destination de Djibouti. À son bord se trouvent le capitaine Ritoux-Lachaud (commandant d'avion), l'adjutant Rolland (pilote), le colonel de Larminat et le lieutenant de vaisseau Sourisseau. Malheureusement, à l'atterrissage à Djibouti, le pneu gauche éclate, et l'appareil semble devoir être immobilisé pour un long moment. En effet, en dehors des deux exemplaires du

N° 1 FBF, il n'existe nulle part dans la région d'avion de ce type, pas plus chez les Français de Djibouti que chez les Britanniques. Une réparation sur place est possible, mais elle prendra plusieurs jours. En raison de l'instabilité de la situation à Djibouti, le souhait du capitaine Ritoux-Lachaud est d'y rester le moins longtemps possible.

À Aden, le N° 8 *Squadron*, auquel est rattaché le *Flight* français, est alerté par radio pour trouver un moyen de dépannage. Sans rechange, c'est vite dit... Il est alors fait appel au fameux « système D » français. Les mécaniciens ne trouvent pas d'autre solution que de prélever une roue sur l'autre M.167-F... Et le 16 juillet, le sergent-chef Cunibil, chef mécanicien du *Flight*, quitte Aden à bord d'un Blenheim de la RAF qui transporte la précieuse roue.

▼ L'escadrille d'Aden à Khormaksar en juillet 1940. De gauche à droite, assis : soldats Montillaud, Delautre, Pinson, Delpino et Cassan ; debout : sergent-chef Cunibil, sergent-chef Poisson, sergent Méry, adjudant Rolland, capitaine Ritoux-Lachaud, capitaine Dodelier, lieutenant de Maismont, adjudant-chef Trécan, sergent Portalis et sergent Lobato de Faria. (Photo Cunibil)



Il effectue le changement, aidé par deux mécaniciens de la base de Djibouti [8]. Le lendemain, son appareil remis en état, l'équipage du capitaine Ritoux-Lachaud décolle et rentre à Aden après 1 heure et 5 minutes de vol.

Le n° 102 est donc indisponible en attendant la réparation de la roue, ce qui semble avoir été fait, car, en date du 24 juillet, le carnet de vol du sergent-chef Cunibil signale un vol d'une durée de trente minutes pour « *essai de train d'atterrissage* ».

Pendant ce temps, le n° 82 commence ses missions de reconnaissance, à vue ou photographiques, et d'attaque d'objectifs terrestres à la mitrailleuse au-dessus de l'Érythrée et de l'Abyssinie, que les Anglais veulent reprendre aux Italiens.

Début août, le détachement au sol du sergent Portalis arrive à Aden par bateau. L'escadrille est au grand complet ; elle est même renforcée par le passage en dissidence du sergent-chef Poisson à la suite de l'échec du colonel de Larminat à rallier la Côte française des Somalis à la France libre. Elle le sera à nouveau le 6 septembre, lorsque se posera à Aden le Potez 29 n° 106 avec à son bord l'adjudant-chef François Giocanti (pilote), les deux mécaniciens qui avaient donné un coup de main à Djibouti, le sergent Ronan Michel (radio) et un officier d'infanterie coloniale.

LA FIN DU « 82 »

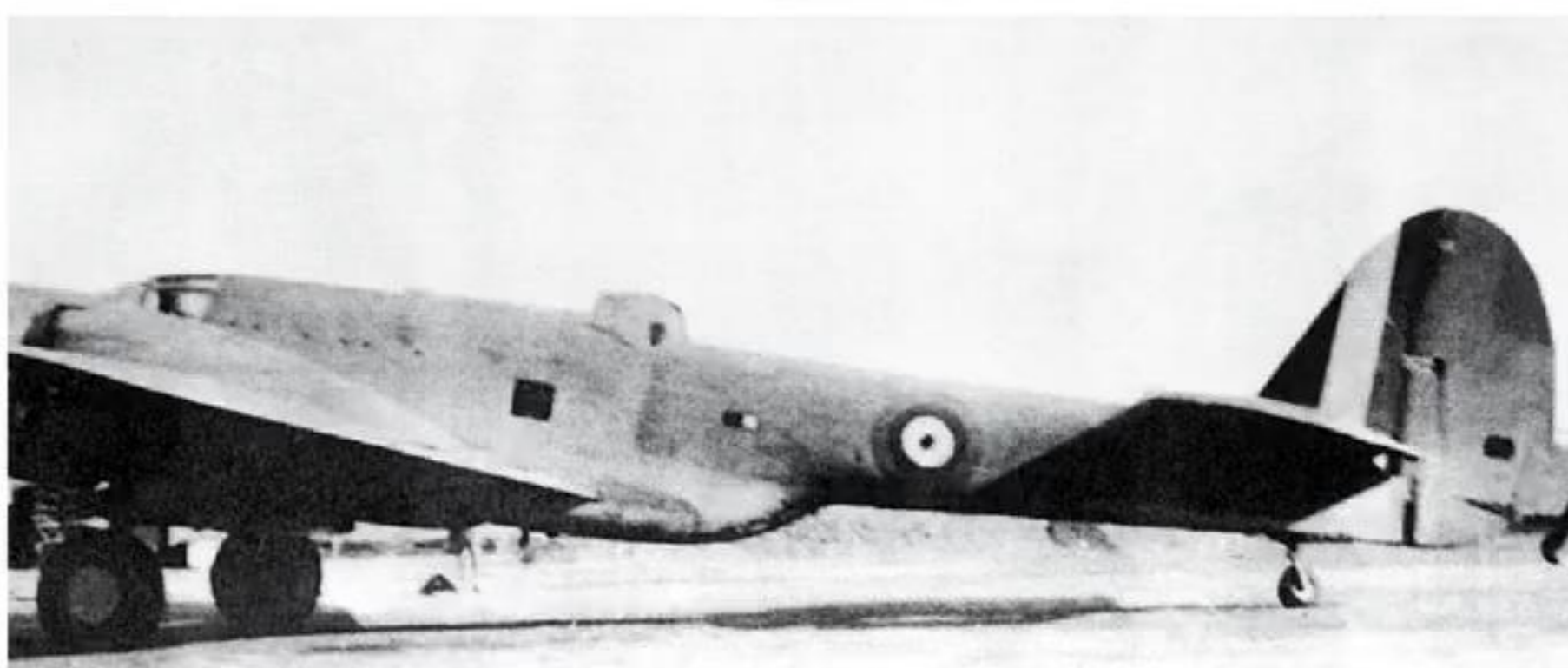
Au Somaliland, les Italiens sont passés à l'offensive et refoulent les maigres troupes anglaises, qui se voient dans l'obligation d'évacuer le pays. Le N° 1 FBF participe à la protection du rembarquement en patrouillant au-dessus de Berbera, capitale et principal port du Somaliland.

Le 16 août, au cours de l'une de ces missions, l'adjudant-chef Trécan aperçoit un bombardier italien, identifié comme un Caproni trimoteur, qui se dirige vers la zone d'embarquement. Robert Cunibil poursuit le récit :

« [Trécan] l'attaqua et l'abattit avec 240 cartouches. Comme il l'avait tiré de très près, il se mit en piqué pour éviter le Caproni, pratiquement à la verticale, et Portalis, croyant que le Glenn avait été touché – il n'avait encaissé que quelques balles qui ne causèrent pas de dégâts –, sauta en parachute. Il tomba près d'une unité anglaise qui se repliait sur Aden et fut ainsi de retour à Aden quelques jours plus tard. »

La victime est en fait l'un des trois Savoia-Marchetti S.79 du 44° Gruppo venant de bombarder le port de Berbera. L'appareil, piloté par le *Sottotenente* Luigi Conti, n'a été qu'endommagé par le Martin 167-F (identifié comme étant un Blenheim par les Italiens), et les trois S.79 ont repris ensemble la route du retour. Quelques instants plus tard, les autres équipages s'aperçoivent que l'avion de Conti traîne derrière lui un filet de fumée noire. Apparemment, l'équipage de Conti ne s'en est pas rendu compte. Sans équipement radio, ses équipiers ne peuvent pas le prévenir autrement que par signes. Ils agitent les bras de plus en plus vigoureusement à mesure que la fumée s'épaissit. L'équipage de Conti, ne comprenant pas les raisons d'une telle agitation, répond

en faisant coucou de la main. Tout à coup, le S.79 explose en plein vol et se transforme en une boule de feu qui tombe près de Sheik. Selon les archives de la RAF, il semble que cette victoire – la toute première victoire aérienne des Français (libres) – n'ait pas été homologuée de manière officielle, bien qu'annoncée le soir même à la BBC. Malheureusement, le 8 septembre, le « 82 » ne rentre pas de mission. Parti pour une reconnaissance photo sur la ligne de chemin de fer entre Djibouti et Addis Abeba, il est intercepté par trois Fiat CR.32 de la 413° Squadriglia ayant décollé sur alerte d'Addis Abeba. Après avoir pris des clichés dans la plaine d'Awash à Modjio, le Glenn pique pour mitrailler le poste italien défendant le pont d'Awash. Il est touché au moment de la ressource. Le pilote, l'adjudant Rolland, et le mitrailleur, le sergent Lobato de Faria, sont probablement tués à leur poste. Le capitaine Ritoux-Lachaud, trop corpulent, ne peut évacuer. Seul le lieutenant de Maismont réussit à sauter et est fait prisonnier à son arrivée au sol.



▲ L'un des deux Glenn à Khormaksar en juillet 1940. Étant donné que le N° 1 *French Bomber Flight* comptait deux appareils, ceux-ci devaient certainement porter une marque (comme leur *serial* RAF) les distinguant l'un de l'autre ; malheureusement, la mauvaise qualité de la photo ne permet pas de s'en assurer. (Photo Cunibil)

▼ Le Potez 29 n° 106 devant lequel pose l'adjudant-chef François Giocanti en compagnie de troupes coloniales belges. (Collection C-J. Ehrengardt)



Martin 167-F (n° inconnu)

N° 1 *French Bomber Flight*
Khormaksar (Aden), septembre 1940

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017





LA FIN DU N° 1 FRENCH BOMBER FLIGHT

Malgré cette perte tragique, l'autre équipage n'en poursuit pas moins avec énergie et persévérance les missions de reconnaissance et de harcèlement des troupes italiennes.

Le 16 décembre, à 06h47, l'adjudant-chef Trécan décolle avec le « 102 » pour une reconnaissance au-dessus de Dire Dawa, où se trouve un aérodrome ennemi. Après une heure quarante-cinq de vol, au moment où il prononce son piqué sur son objectif, la DCA ouvre le feu, alertant ainsi les deux Fiat CR.32 de la 410^a *Squadriglia* qui se trouvent en couverture sur zone. Bénéficiant de la surprise et de l'altitude, les deux biplans fondent sur le Glenn pratiquement à la verticale. Redressant au dernier moment, le *Sottotenente* Veronese se place dans la queue de l'avion français et ouvre le feu. Dans sa tourelle, le sergent-chef Michel tente de repousser l'assaillant avec ses deux mitrailleuses jumelées. Trécan engage son appareil en léger piqué et distance facilement le biplan, mais il est trop tard. Le moteur gauche et un réservoir dont l'essence commence à s'échapper ont été atteints. Veronese, victime d'un malaise probablement dû à un trop long séjour en altitude sans masque à oxygène, rompt le combat ; il devra être hospitalisé.

Sur un moteur, le Glenn perd de la vitesse, et le second Fiat peut le rattraper. Le *Sergente Maggiore* Athos Tieghi ouvre le feu à son tour. Allongé dans la tourelle inférieure, le sergent-chef Cunibil n'a plus aucune liaison avec l'avant, le téléphone ayant été coupé. Michel, qui de sa tourelle supérieure est bien placé pour voir que l'avion est sérieusement touché, lui fait signe d'évacuer le bord. Cunibil saute aussitôt dans le vide et, quelques secondes plus tard, accroché aux suspentes de son parachute, il voit l'avion s'écraser en flammes. Personne d'autre n'a sauté, Michel n'ayant pas emporté de parachute ce jour-là.

DATE	TYPE ET NUMÉRO de l'avion	PILOTE	DURÉE	NATURE du SERVICE AÉRIEN
14-VII-40	Glenn 102	A/C Trécan	3h40	Reco Massoua, Assab
4-VIII-40	Glenn 102	A/C Trécan	4h50	Reco Harrar-Gigiga-Dagabouh-Awash Photos vert. et obliques, mit. avions sol
14-VIII-40	Glenn 82	Adj Rolland	5h05	Protection embarquement troupes Berbera
25-VIII-40	Glenn 102	A/C Trécan	4h30	Reco photo Aiscia-Nicino
11-IX-40	Glenn 102	A/C Trécan	6h20	Photo pont Awash, Harar, Berbera, Zeila
23-IX-40	Glenn 102	A/C Trécan	4h50	Reco photo Berbera, Hergaisa, cap Gardafu
4-X-40	Glenn 102	A/C Trécan	3h30	Reco photo Dire Dawa
19-X-40	Glenn 102	A/C Trécan	3h45	Reco photo Dire Dawa, Hol-Hol, Zeila
28-X-40	Glenn 102	A/C Trécan	4h30	Reco photo Mille, Dessie - Mitr. camions Sardo
16-XI-40	Glenn 102	A/C Trécan	4h05	Reco photo Assab, côte Erythrée-Djibouti
29-XI-40	Glenn 102	A/C Trécan	5h35	Reco ligne chemin fer Dire Dawa-Awash
16-XII-40	Glenn 102	A/C Trécan	1h45	Reco Dire Dawa - Abattu chasse italienne

▲ Reconstitution du carnet de vol du sergent-chef Robert Cunibil. Il n'a pas participé à toutes les missions, le Glenn n° 102 en effectuant 44 du 14 juillet au 16 décembre 1940.

▼ Haïfa, octobre 1940. De gauche à droite : sergent Couturier, capitaine Jacquier, sergent Vergerio et adjudant Coudray. Derrière, le MS.406 AX674. (Courtoisie Icare)

Le second Fiat tourne autour de Cunibil, qui se pose à quelques centaines de mètres de l'épave en feu et tout près d'un village indigène dans la plaine de Mello. Il est fait prisonnier trois quarts d'heure plus tard par trois tirailleurs. Enfermé dans une case du village, il est remis une heure après entre les mains de deux officiers de la Regia Aeronautica. Emmené à l'aérodrome de Dire Dawa, il y fait connaissance du pilote qui vient d'abattre son avion, puis, le soir même, il est incarcéré à la prison d'Addis Abeba, où il retrouve Maismont. Les deux hommes seront libérés lors de la chute d'Addis Abeba le 24 avril 1941.

L'histoire de l'escadrille d'Aden s'arrête donc au 16 décembre 1940. N'ayant plus ni équipage ni avion, elle est dissoute. Le reste du personnel regagnera l'Égypte quelque temps plus tard sous les ordres du sergent Poisson.



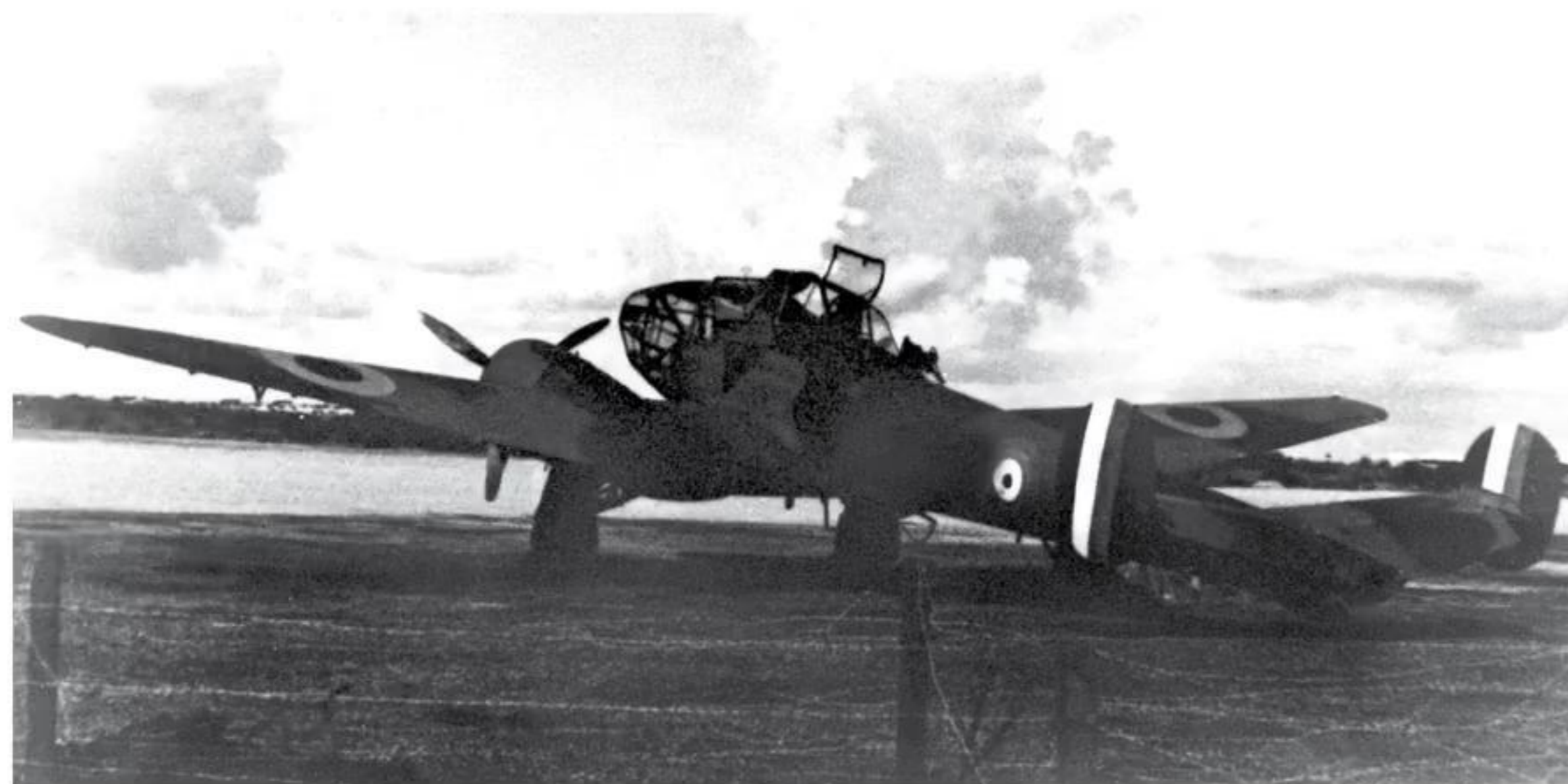


Le French Fighter Flight

Au N° 2 FFF, les deux Potez 63.11 et l'un des deux Morane, équipés de leur dispositif antisable, sont transférés à Héliopolis le 7 août. Le lendemain, les avions et l'échelon roulant gagnent le terrain d'el-Amriya. Les Français sont affectés en tant que « C Flight » du N° 80 Squadron. Ils n'y restent pas longtemps, car, dès le 17 août, la totalité du Flight est transférée dans le secteur d'Alexandrie pour former le « C Flight » du N° 274 Squadron, une unité officiellement créée deux jours plus tard sous les ordres du Squadron Leader Patrick H. « Paddy » Dunn. Aux côtés de leurs camarades britanniques, les Français vont assurer des missions de chasse et de surveillance du port d'Alexandrie et, accessoirement, couvrir la Royal Navy lorsqu'elle ira bombarder les positions italiennes dans la région de Bardia.

LA DÉFENSE DE HAÏFA

Le 28 août 1940, les deux MS.406 exécutent leur dernière mission dans le désert en escortant avec des Gladiator des bombardiers Blenheim sur Sidi-Barani. En effet, le N° 2 FFF doit quitter l'Égypte pour la Palestine, où, seule unité de chasse du secteur, il doit assurer la défense du port d'Haïfa, vital pour les Britanniques puisque s'y trouvent le terminus de l'oléoduc venant d'Irak et de nombreuses installations pétrolières, cibles de choix pour les bombardiers italiens.



Sur place, les équipages sont « tous saisis par les dimensions réduites des deux pistes de décollage : deux bandes goudronnées de soixante mètres de large posées sur le sable mou, de quoi casser tous les Morane 406 qui pouvaient exister dans le monde », selon les propres termes du sergent-chef Geiger.

L'escadrille est renforcée par plusieurs aviateurs évadés de Syrie dans les premiers jours du mois avec deux Potez 29, les n° 8 et 56 (immatriculés AX678 et 679). L'un des deux pilotes, le caporal Imbert, n'est titulaire que d'un brevet de pilote de l'aviation populaire ; le second est aux mains du sergent Boutitier.

Par lettre en date du 10 septembre, les Britanniques offrent une prime substantielle aux Français comme « contribution à la défense commune ». Huit jours plus tard, le capitaine Jacquier décline cette offre poliment mais fermement. Les « mercenaires de De Gaulle » ne se battent pas pour de l'argent, comme voudraient le faire croire la radio et la presse de Vichy. Cette attitude est fort appréciée par le ministère de l'Air anglais, qui remercie Jacquier par télégramme, mais qui regrette de ne pas pouvoir rendre ce geste public, car « il existe des raisons contre une telle publicité que vous pouvez comprendre ».

Deux jours plus tôt, le 16 septembre, Jacquier s'est fait une belle frayeur lors de l'atterrissage du Potez 63.11 AX672. L'appareil, qui est sorti de la piste, a fauché son train dans les dunes ; Jacquier, blessé au dos, est mis quelque temps sur la touche. L'avion est irréparable, mais il va faire le don de ses organes à un troisième Potez 63.11, le n° 395. Cet appareil provenant du GAO 583 avait été accidenté au cours d'une liaison à Ismaïlia le 30 mai 1940 et abandonné sur place.

◀ & ▶ Le Potez 63.11 n° 670 (AX673) à Haïfa en novembre 1940. L'avion a été entièrement repeint et porte désormais un camouflage britannique « méditerranéen » et son serial RAF. Le « 2 » sur le fuselage et l'insigne sur la dérive ont été supprimés. Les mitrailleuses d'aile ont également disparu. (Photos famille Tulasne)

Potez 63.11 n° 670 (AX673)

N° 2 French Fighter Flight
Haïfa (Palestine), décembre 1940

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



Potez 63.11 n° 395 (AX680)

N° 2 French Fighter Flight
Haïfa (Palestine), octobre 1940

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



Réparé par cannibalisation du AX672, il est pris en compte par la RAF en octobre sous le serial AX680 et reprend du service avec le N° 2 FFF. C'est aussi à cette époque qu'arrive le sous-lieutenant Jean Pompéi, appartenant également au GAO 583, mais à pied depuis Beyrouth. Le 22 septembre, l'adjudant-chef Ballatore teste le MS.406 AX674, dont le moteur, refait en partie, a été soigneusement réglé pour grappiller quelques précieux kilomètres par heure supplémentaires. Toutefois, quatre jours plus tard, c'est le moteur de l'autre Morane (AX675) qui lâche Ballatore alors qu'il tente d'intercepter des appareils italiens qui bombardent les raffineries. Le 30 septembre, le capitaine Jacquier entraîne le sergent Boutitier sur un Miles Magister affecté à l'escadrille quelques jours plus tôt. L'appareil est détruit à l'atterrissage, et les deux hommes sont blessés. Début octobre, de nouveaux renforts arrivent au N° 2 FFF, le sergent-chef pilote Albert Zevaco, alias Lamour, et

l'adjudant-chef radio Perrin. Tous deux instructeurs en Turquie, ils ont rallié l'Égypte à bord d'un pétrolier anglais.

UN RENFORT TRÈS PRÉCIEUX

[9] Raymond Geiger
in *Au début de la
France libre.*

▲ Le sergent-chef Raymond Geiger, chef mécanicien du N° 2 FFF.
(Collection B. Cull)

▼ Le capitaine Jacquier en alerte dans le Morane AX674 à Haïfa en septembre 1940. On note les inscriptions « Lui ou moi » et « Him or me », ainsi que le Potez 63.11 « 2 » en arrière-plan.
(Collection B. Cull)

Le 21 octobre, le *Flight Sergeant Zevaco* effectue une mission de protection sur zone avec le sergent-chef Djabian comme mitrailleur à bord du Potez 63.11 AX680. Alors que l'équipage tente d'intercepter un raid italien, le Potez prend feu en plein vol. L'incendie est vite circonscrit, sans trop de dégâts pour l'avion et sans dommage pour l'équipage. Le 13 novembre, le Morane AX674 est détruit à l'atterrissage au cours d'un vol d'essai effectué par l'adjudant-chef Ballatore. Comme le moteur est intact, les mécaniciens le récupèrent et le montent sur le AX675, immobilisé depuis le 26 septembre. Cependant, les incursions des bombardiers italiens sont de plus en plus fréquentes. Raymond Geiger écrira [9] : « Nos avions ne suffisent plus à assurer la défense de Haïfa, nous fûmes renforcés par un groupe de





► Le Potez 63.11 AX680 portait le numéro de série 395 et avait été abandonné à la suite d'un accident à Ismaïlia le 30 mai 1940. Il n'attendait que des pièces détachées pour revoler. Il récupérera celles du Potez accidenté par Jacquier le 16 septembre et sera pris en compte par la RAF et le N° 2 FFF début octobre. Devant (de gauche à droite) : sergent-chef Albert Zevaco, sergent Jean Delpech et sergent Jean Marot. (Courtoisie Icare)

chasseurs. Ce fut une catastrophe, le terrain trop étroit surprit tant ces pilotes que bien vite le terrain fut jonché de Hurricane en morceaux ; certains comprirent alors quelle dextérité devaient avoir nos pilotes pour poser des Morane et des Potez 63. »

Le détachement ne reste pas longtemps, et, début décembre, les Français sont seuls avec un Morane et deux Potez 63.11 pour défendre toute la Palestine.

Le 5 décembre, un Morane 406 se pose à Lydda, en Palestine. De l'appareil descend un capitaine. Il s'agit de Jean Tulasne, commandant la 2^e escadrille du GC I/7, qui vient de s'évader du Liban. On se souvient qu'il avait été fortement suspecté de complicité quand, en juin, Péronne, Coudray et Ballatore avaient refusé de rentrer au Liban.

Après avoir simulé une panne d'inhalateur, Tulasne a redressé son Morane n° 819 au ras des flots et mis le cap sur la Palestine. Jean Tulasne est officiellement porté disparu en mer, et une grand-messe avec un requiem solennel sera donnée en la cathédrale de Beyrouth le dimanche suivant ! Un subterfuge qui n'abusera personne, mais qui évitera les représailles des commissions d'armistice.

Tandis que Tulasne se présente à Jérusalem puis au Caire, où il s'engage sur-le-champ dans la RAF, le Morane, qui a reçu le serial AX684, est convoyé à Haïfa deux jours plus tard par l'adjudant-chef Coudray. Le 17 décembre, le sergent-chef Geiger se rend à Chypre afin d'y remettre en état un avion de transport italien dont l'équipage s'est constitué prisonnier.



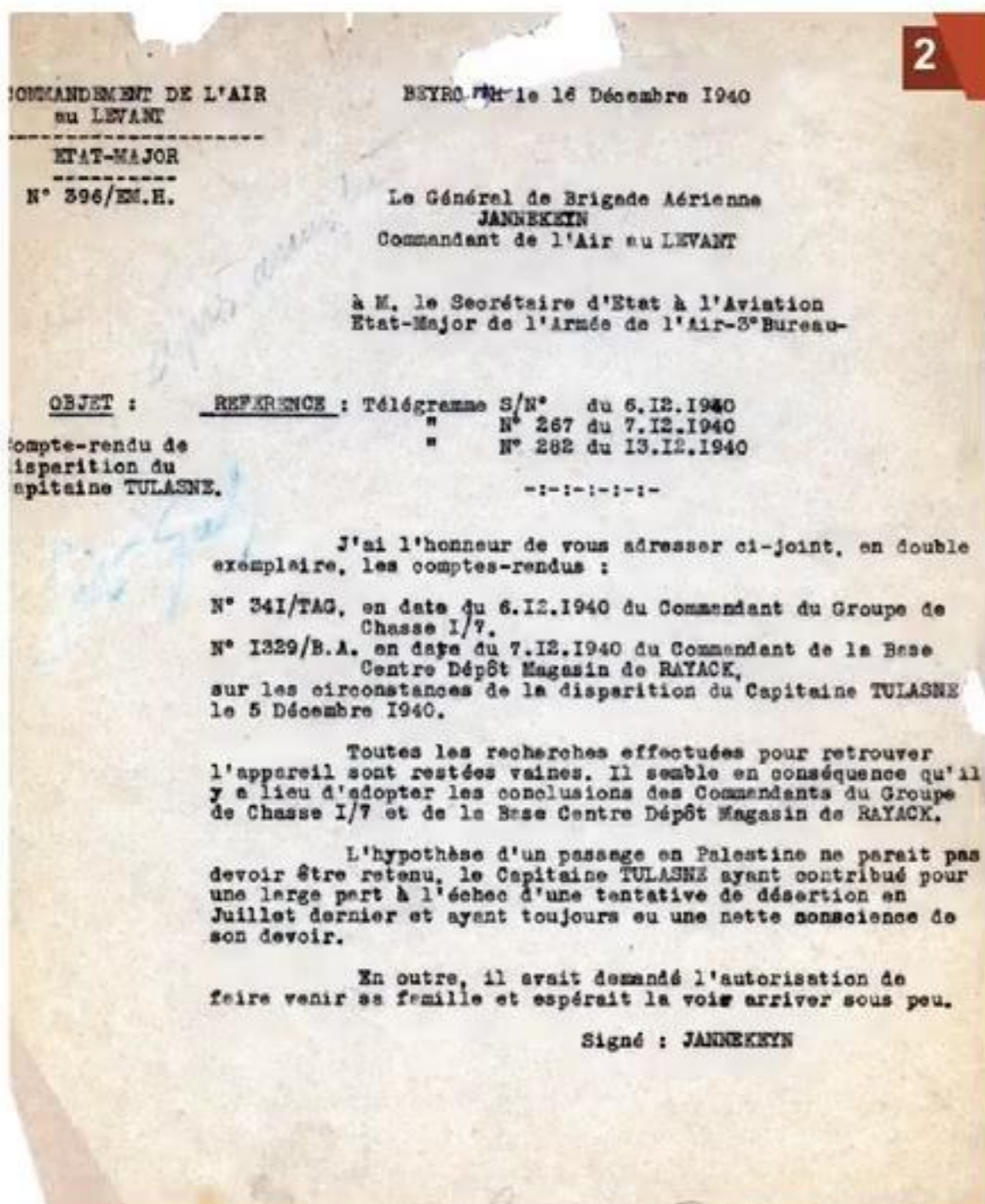
Morane-Saulnier MS.406
n° 826 (AX674)
N° 2 French Fighter Flight
Haïfa (Palestine), septembre 1940
Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



Morane-Saulnier MS.406
n° 827 (AX675)
N° 2 French Fighter Flight
Haïfa (Palestine), octobre 1940
Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



1



2

À la fin du mois, les autorités britanniques rapatrient en Égypte la majeure partie du personnel du N° 2 FFF, les avions restant sur place.

Le 11 février 1941, un renfort inattendu arrive sous la forme du Potez 63.11 n° 420 du GAO 583 en provenance de Syrie et piloté par le sergent Jean-Marie Nevraumont – c'était son premier vol sur cet appareil !

SUR HURRICANE

En janvier 1941, les pilotes français sont envoyés au 70 OTU à Ismaïlia pour être transformés sur Hurricane, tandis que les mécaniciens arrivent à Aboukir pour être initiés aux mystères du moteur Merlin.

Le 17 janvier 1941, Jean Tulasne sort de l'OTU avec le grade de *Flight Lieutenant* et la mention « pilote exceptionnel ». Il est aussitôt affecté au N° 274 *Squadron*, qui se bat dans le secteur de Tobrouk. Entre cette date et le 5 février 1941, il cumule 19 missions de guerre et, dès la première, il réalise un exploit hors du commun en compagnie du *Flight Lieutenant* Peter G. Wykeham-Barnes, qu'il a narré lui-même :



3

1 - Le Morane AX675 en vol dans les environs de Haïfa à l'automne 1940. L'appareil se reconnaît à l'insigne de la SPA 15 et à l'absence de cocardes d'intrados. (Collection B. Cull)

2 - Affaire classée ! Le général Jannekeyn, commandant d'Air Levant, entérine les conclusions de l'enquête menée par le commandant de la base de Rayack sur les causes probables de la disparition du capitaine Tulasne.

3 & 4 - Le MS.406 n° 819 de Tulasne. Ci-dessus, en alerte à Haïfa avec un Potez 63.11. Ci-contre, deux jours après son arrivée à Lydda ; devant l'avion, le sergent-chef Raymond Geiger. (Collection C-J. Ehrengardt)



4

Morane-Saulnier MS.406

n° 819 (AX684)
 N° 2 French Fighter Flight
 Haïfa (Palestine), décembre 1940

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017



« Je rencontrais un jour dans les airs un avion sanitaire Savoia 81 venant de Tobrouk, ville assiégée par les Anglais. Le signe de la Croix-Rouge inscrit sur l'avion ne me permettait pas de tirer sur lui. Toutefois, je n'eus qu'à m'approcher de cet appareil pour que le "courageux" pilote italien descendît et se posât sur une plage... dans les lignes anglaises. Les passagers tentèrent aussitôt de s'enfuir, mais ils furent faits prisonniers. Or, parmi eux se trouvaient six généraux italiens qui tentaient de fuir Tobrouk. »



▼ & ► Le Potez 63.11 n° 420 du GAO 583 peu après son arrivée avec le sergent Jean-Marie Nevraumont aux commandes, le 11 février 1941. L'appareil a aussitôt reçu les cocardes britanniques et le serial AX691. (Collection C-J. Ehrengardt)





Le 6 février, le N° 274 *Squadron* retourne à el-Amriya, où les pilotes français poursuivent leur entraînement tout en participant à des missions de chasse de nuit au-dessus du canal de Suez pour intercepter les bombardiers ennemis qui mouillent des mines. Tulasne est envoyé à Haïfa et, le 25 février, avec le *Flight Sergeant* J. A. Breton comme mitrailleur, il tente d'intercepter un avion de reconnaissance italien à bord d'un Potez 63.11, malheureusement sans succès.

Le 24 mars, à la suite de l'attaque de Rommel, le N° 274 fait mouvement sur Gazala, près de Marsa Matrouh, avec sept pilotes du N° 2 FFF :

les capitaine Tulasne, lieutenants Clostre et Péronne, sous-lieutenant Pompéi, adjudants-chefs Coudray et Ballatore, et sergent-chef Le Bois. Le 31 mars, Zevaco est grièvement blessé à la suite d'un accident à Haïfa à bord du Potez 63.11 AX673 (Zevaco sera tué au N° 165 *Squadron* le 23 juin 1944).

Le 4 avril 1941, les derniers avions français de la RAF sont livrés à la *Material Unit* 107 d'el-Geneifa. Le MS.406 n° 819 sera ultérieurement restitué aux Français libres, et les futurs pilotes de l'*Alsace* auront l'occasion de voler dessus.

Le French Communication Flight

Comme on l'a vu plus haut, le N° 3 FCF, commandé par l'adjudant-chef Cornez et équipé du Caudron Simoun n° 158 et du Bloch 81 n° 4, est mis immédiatement au travail pour les liaisons entre l'Égypte et la Palestine. On ne connaît pas grand-chose de cette unité, à l'activité naturellement discrète. Elle récupère deux Potez 29 en provenance de la section de liaison de Beyrouth, qui sont immatriculés AX678 (n° 8, donné comme le n° 54 par les archives de la RAF) et AX679 (n° 99).

[10] Soit 20 navigants
(10 officiers et 10
sous-officiers) et 40
« rampants ».

Le *Flight* sera temporairement commandé par le sous-lieutenant Pompéi, mais il repassera ultérieurement sous les ordres de Cornez. Les pilotes en sont les adjudant-chef Chevalier, adjudants Vatard et Buquin, sergent-chef Blaize et sergent Perrier.

Après l'évacuation des troupes de Vichy du Levant, le N° 3 FCF est transféré aux FAFL à Beyrouth et devient la section d'avions de liaison Air 377 de Rayack. Dernier survivant de l'époque héroïque, le Potez 29 n° 8 vole encore en janvier 1944.



◀ Devant le Morane n° 827, en blanc, l'adjudant Christian Coudray et, à ses côtés, le sergent-chef Henri Couturier (mécano). Haïfa, octobre 1940. (Courtoisie Icare)



► Le Potez 29 n° 99 avec les marques et son serial britanniques (AX679). (Collection C-J. Ehrengardt)



▲ Le Bloch 81 n° 4 à Ismaïlia. Il sera le dernier avion français à recevoir les marques de nationalité britanniques. (Collection C-J. Ehrengardt)



L'aventure de ces soixante hommes [10], qui ont rallié les forces britanniques au moment où la France déposait les armes, n'a certes pas changé la face du monde, pas plus qu'elle n'a hâté la fin de la guerre. Mais là n'est pas le plus important. Insoumis, dissidents, déserteurs pour le gouvernement de Pétain – et même, comble d'ironie, pour le général De Gaulle –, ces hommes auront en fin de compte sauvé l'honneur de leur pays dans la mesure de leurs modestes moyens. Alors qu'une célèbre banque française se vantait dans ses publicités de son pouvoir de dire « oui », eux ont prouvé que le véritable courage était de dire « non ». Mis au ban parce qu'ils s'étaient engagés du « mauvais côté », ils ne verront leur mérite reconnu que tardivement ; pour la plupart d'entre eux, ce sera à titre posthume. ■



Potez 29 n° 99 (AX679)

N° 3 French Communication Flight
Ismaïlia (Égypte), fin 1940

Profil © J-M. Guillou - Aérojournal - 2017